

Reinhard Richter

## Kleinbahnjubiläen 2004

Das Jahr 1904 war in der Kleinbahngeschichte sicher eines der ruhigsten vor dem Ersten Weltkrieg. Nur acht neue Kleinbahnen wurden genehmigt und nur neun in den Vorjahren genehmigte gingen in Betrieb. Immerhin erhöhte sich dadurch die Zahl der deutschen Kleinbahnen auf 250, wovon 237 in Preußen lagen. Spitzenreiter blieb die Rheinprovinz mit 39 Bahnen, gefolgt von Brandenburg mit 25 und den Provinzen Sachsen und Pommern mit jeweils 24 selbständigen Kleinbahnen. Pommern besaß auch mit 1.347 km (Stand 1904/05) das streckenmäßig mit weitem Abstand ausgedehnteste Kleinbahnnetz, während es die folgenden Provinzen Schleswig-Holstein, Posen und Brandenburg nur auf 750, 729 und 721 km brachten. Unter den 1904 eröffneten Bahnen befinden sich einige, die auf den ersten Blick nicht als hundertprozentig eigenständig erscheinen, obwohl sie bei Gründung rechtlich selbständige Unternehmen darstellten (siehe hierzu die Anmerkungen der Tabelle).

Bis 1904 hatten sich das Verhältnis normal- zu schmalspurigen Kleinbahn bereits derart zu Gunsten der Normalspur verschoben, daß nun den Schmalspurbahnen die gleiche Anzahl Normalspurbahnen gegenüberstand. Gegen den Trend und die nachgewiesenen Vorteile der Anlage in Normalspur ignorierend, handelten nur noch wenige Kleinbahnplaner und nur, um ein wackeliges Kleinbahnprojekt mit möglichst geringen Mitteln

doch noch zustande zu bringen, komme was da wolle.

Eine dieser sehr spät zustande gekommenen eigenständigen Schmalspurbahnen war die **Kleinbahn Lingen – Berge – Quakenbrück**, deren prägnantes Kürzel LBQ auch 50 Jahre nach der Stilllegung Schmalspurbahnfreunden leicht von der Zunge geht. Mit 24.066 M / km wies diese Kleinbahn auch die niedrigsten Baukosten aller nach 1892

entstandenen 750-mm-spurigen Kleinbahnen auf. Bei ähnlichen Bahnen, wie der Göttinger Kleinbahn oder der Kleinbahn Casekow – Penkun – Oder, lagen sie etwa doppelt so hoch. Die einfache, wenig vorausschauende Trassierung der für eine Schmalspurbahn viel zu langen Strecke mit den ständigen Chausseekreuzungen war dann auch ein wesentlicher Grund für die frühzeitige Stilllegung im Jahre 1952, die das sogenannte Kleinbahnsterben im Westteil Deutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg einläutete.

Trotzdem war die LBQ eine Kleinbahn mit einem ganz eigenen, unverwechselbaren Flair, sowohl was die Fahrzeuge als auch die wunderschöne Kleinbahnarchitektur anbetrifft, und noch immer hat die Bahn viele Freunde. Besonders bedauerlich ist deshalb, daß, obwohl seit Jahren in Arbeit und vom Verlag Kenning angekündigt, noch immer kein repräsentatives Buch über den Pingel-Anton erschienen ist. Nach dem Tod des bekannten Autors Lothar Riedel (1929 – 2003) ist nun fraglich, ob es bis zum Hundertsten etwas wird, kommen soll es aber auf jeden Fall.

Der Personenverkehr war für ländliche und damit auf die Bedürfnisse der Landwirtschaft zugeschnittene Kleinbahnen ja stets ein notwendiges Übel, denn er war per se unrentabel. Für den Güterverkehr hätten meist ein oder zwei Zugpaare am Tag ausgereicht. Mit der Gewährleistung von zwei oder drei zusätzlichen Zugpaaren, die stets mehr kosteten als einbrachten, erkaufte sich das Kleinbahnunternehmen die staatlichen, provinziellen und kommunalen Zuschüsse zum Bahnbau.

In den am dünnsten besiedelten, dafür aber landwirtschaftlich um so intensiver genutzten Regionen Deutschlands hatten Kleinbahnprojekte kaum eine Chance auf Unterstützung, denn Staat und Provinz lehnten es ab, Bahnen zu fördern, die, wie es hieß, hauptsächlich Privatinteressen nützten (gemeint sind hier vor allem die Zuckerfabriken und die großen Gutsbetriebe). Unbeachtet von der Kleinbahnstatistik hatte sich daher in Deutschland im Laufe der Jahre eine Kategorie von Schienenbahnen entwickelt, die ebenfalls den Interessen der Landwirtschaft dienen und den Kleinbahnen in vielen Belangen ähnlich bzw. ebenbürtig waren, zum einen was die Transportaufgaben, zum anderen was die Streckenlänge und den Fahrzeugpark anbetraf.

Gemeint sind die Wirtschaftsbahnen der großen Zuckerfabriken, die im Jahre 1905 eine Streckenlänge von insgesamt über 1.200 km erreichten. Viele dieser Bahnen, die teilweise auch als Feldbahn-Genossenschaft oder GmbH organisiert waren, leisteten weit mehr als bloße Zubringerdienste für die Zuckerfabriken. Sie dienten ganzjährig der Versorgung der angeschlossenen Güter und Gemeinden. Naturgemäß entstanden die meisten dieser Bahnen im infrastrukturell weniger gut erschlossenen Norden und Osten Deutschlands. Mit den jeweils verschmolzenen Werkbahnen Tuczno/Wierzoslawice und Kruschwitz/Montwy stellten die beiden letzten ehemals deutschen Vertreter der Gattung „Rübenbahn“ im Vorjahr ihren Betrieb nach über 120 Jahren ein.

*Links: Lok QUAKENBRÜCK in Quakenbrück kurz nach der Eröffnung der Kleinbahn. Übrigens: Wer LBQ als Loks Bedeuten Qualm deutet, hat hundertprozentig Recht. Keine Diesellok hat je ein Rad auf die Gleise der Kleinbahn gesetzt.*

*Alle Fotos soweit nicht anders angegeben:  
Slg Reinhard Richter*

Nr.	Eröffn.	Spurweite	Name der Kleinbahn
1	20. 1.	1.435 mm	Klb. Kalk – Vingst – Rath-Heumar (Vorortbahn Köln – Königsforst)
2	1. 6.	750 mm	Klb. Lingen – Berge – Quakenbrück
3	16. 8.	1.435 mm	Klb. Celle – Wittingen <sup>1)</sup>
4	1. 10.	1.435 mm	Klb. Nauen – Velten <sup>2)</sup>
5	1. 10.	1.435 mm	Klb. Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf <sup>3)</sup>
6	29. 10.	1.000 mm	Klb. Eckernförde – Owschlag <sup>4)</sup>
7	14. 11.	1.435 mm	Siegener Kreisbahn <sup>5)</sup>
8	15. 11.	1.435 mm	Klb. Lohne – Dinklage <sup>6)</sup>
9	19. 11.	1.435 mm	Klb. Hardenberg – Neuenburg

### Bemerkungen:

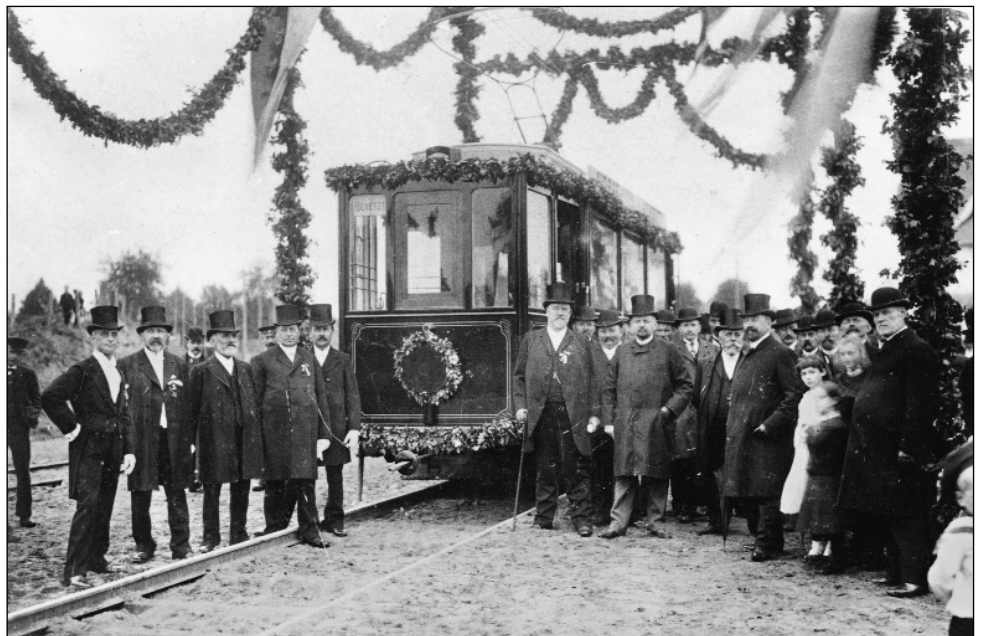
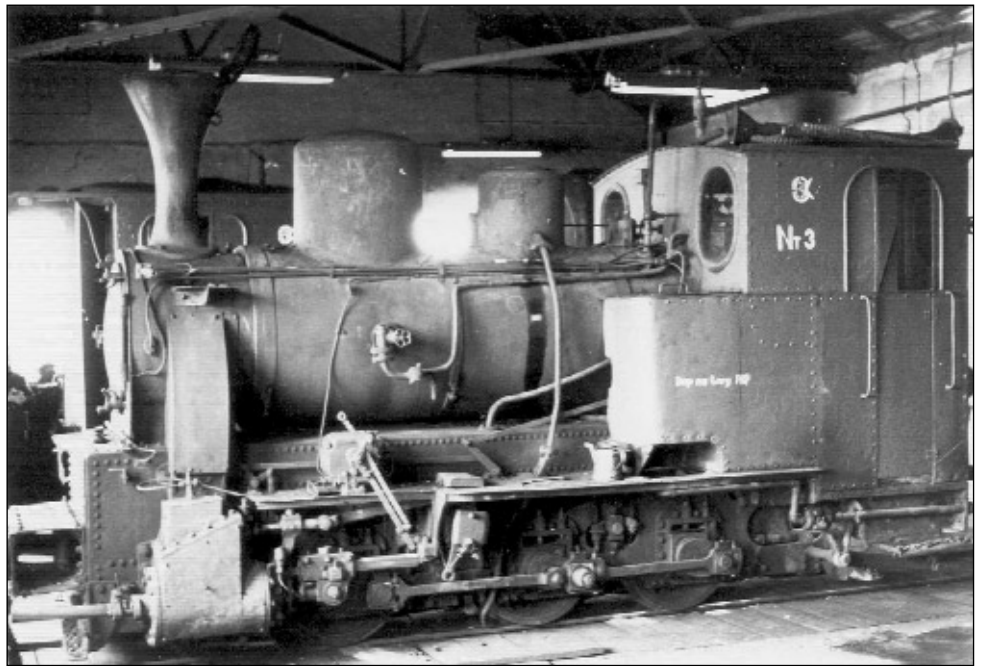
- 1) ab 1940 Privatbahn, 1944 an Ostthannoversche Eisenbahnen (OHE)
- 2) 1924 an Osthavelländische Kreisbahnen (OHKB)
- 3) elektrischer Betrieb, nur zu etwa 1/3 in Preußen, zu 2/3 in der Freien und Hansestadt Hamburg gelegen
- 4) gemeinsam mit der bereits 1889 eröffneten Privatbahn Eckernförde – Kappeln betrieben
- 5) elektrischer Betrieb
- 6) im Großherzogtum Oldenburg gelegen



Eine andere Art von Kleinbahn, die nicht so sehr der Landwirtschaft, sondern der verkehrlichen Anbindung einer bei den staatlichen Bahnbauten abseits gebliebenen Kleinstadt diente, stellte die **Kleinbahn Hardenberg – Neuenburg** in Westpreußen dar. Derartige normalspurige Anbindungsbahnen, von denen es besonders in Mitteldeutschland ungewöhnlich viele gab, waren meist kurz, so mit 5,95 km auch die Kleinbahn vom Staatsbahnhof Hardenberg an der Strecke Bromberg – Dirschau zum an der Weichsel gelegenen 5.000-Einwohner-Städtchen Neuenburg im Kreis Schwetz, s. Foto S. 2 oben.

Neben der Versorgung der Bevölkerung und der sich entwickelnden Industrie war den Initiatoren der Kleinbahn sehr an einem dichten Personenverkehr mit Anschluß an alle Züge der Staatsbahn gelegen. So suchte die Betreiberin dieser Kleinbahn, die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (OEG), nach einer rentablen Form der Betriebsführung. Waren bei einer öffentlichen Bahn erst einmal eine bestimmte Zahl von Personenzügen mit den kommunalen Trägern bzw. Aktionären vertraglich vereinbart, hatten die Kleinbahnen meist wenig Möglichkeiten, die Zugzahl nachträglich zu reduzieren.

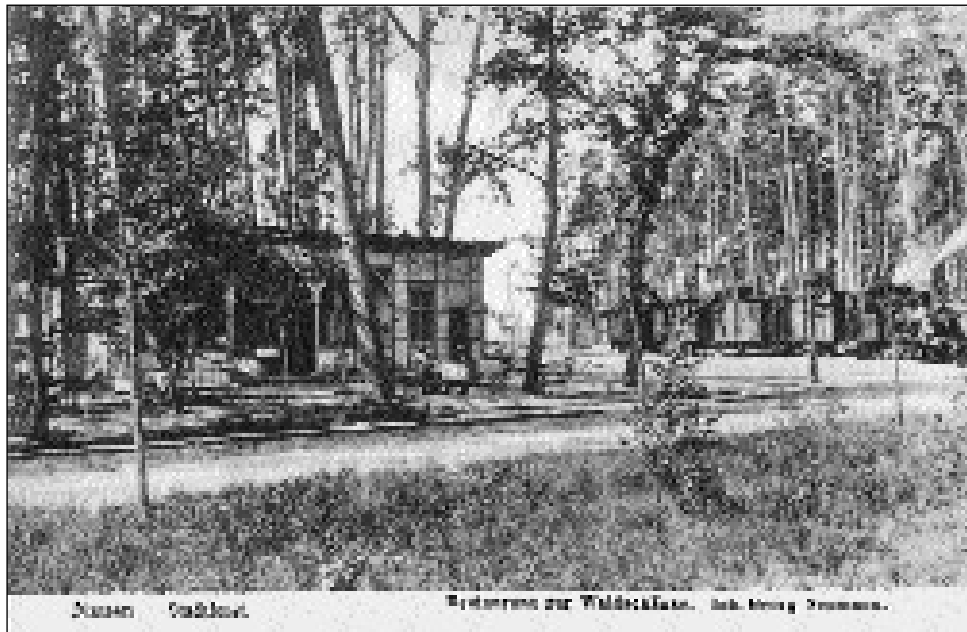
Als probates Mittel den Verkehr wenigstens etwas rationeller durchzuführen erbot sich schon früh der Einsatz von Triebwagen. Der ursprüngliche Plan, die Kleinbahn Hardenberg – Neuenburg analog der 1898 eröffneten, ebenfalls in Westpreußen gelegenen Stadtbahn Briesen zu elektrifizieren, mußte aufgegeben werden, da sich der Bau eines dazu notwendigen städtischen Elektrizitätswerkes nicht realisieren ließ. Daraufhin erprobte die OEG hier einen Dampfmotorwagen, zu dem nähere Angaben leider fehlen. Der erhoffte Erfolg stellte sich jedoch nicht ein. Im Bericht der Kleinbahngesellschaft für das Geschäftsjahr 1905/06 ist zu lesen: „Der angekaufte Motorwagen bewährte sich (...) nicht und mußte bald nach seiner Einstellung wieder ausrangiert und der Verkaufsfirma zur Verfügung gestellt werden. Der Wagen hat die ihm zugemuteten Leistungen nicht erfüllt. Er war nicht imstande, Anhängewagen auf der Strecke, die nur eine Steigung von 1 : 80 aufweist, zu schleppen und blieb mitunter sogar ohne Anhängewagen auf der Strecke stecken.“ Die OEG brach die Versuche schließlich ab und führte den normalen Lokomotivbetrieb mit zwei Maschinen der Lenz-Gattung d ein. Auch ein von der OEG ab 1905 auf der Haffuferbahn eingesetzter Rowan-Dampftriebwagen verschwand bald darauf spurlos von der Bildfläche.



*Oben: Lok LBQ 2 (HANOmag 4013/03) schied vor 1930 aus dem Bestand aus. Der Fotograf fand sie 1973 in Kujawien bei der Zuckerfabrik Brzesc Kujawski als CBK 3 wieder. Durch den neuen Kessel (Fitzner 10.979/1941) und einen O&K-Kamin ist ihr Äußeres verändert. Foto: Lars-Olov Karlsson*

*Mitte: Eröffnung der Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf mit Tw 2 und Ehrengästen, Bf. Volksdorf, 1. 10. 1904, Foto: Slg. Harald Kindermann*

*Unten: Der Jubilar Kleinbahn Nauen – Velten wurde mit zwei Dampflokomotiven des Typs pr. T 3 eröffnet (Schwartzkopf 1904/3304 u. 5). Dampflok N.V. 1 (links, ab 1949 DR 89 6126) samt Personal und noch mit Abdunkelung vor der Lampe, 1946 in Spandau-Johannestift. Hinten rechts Lok B.Sp. 6, Foto: Slg. Joachim Rodatz*



Den Siegeszug des Triebwagens bei deutschen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen vor 1945 kann man in drei Etappen beschreiben. Ein, wie im vorhergehenden Absatz gezeigt wurde, weitgehend unerforschtes Kapitel der deutschen Kleinbahngeschichte sind die Experimente mit einer neuen Generation von Dampftriebwagen, die etwa 1904 begannen. Ihnen folgten ab etwa 1914 erste Einsätze von Benzoltriebwagen, eine Entwicklung die durch den Ersten Weltkrieg und die folgende Inflationszeit verzögert wurde, sich aber nach 1924 verstärkt fortsetzte. Die Weltwirtschaftskrise und die zunehmende Verteuerung der Triebwagen ließen auch diese Entwicklung stagnieren. Gerade in jener Zeit der wachsenden Buskonkurrenz verlangte das Publikum eine höhere Zugzahl, die nur durch den Einsatz von Triebwagen auf wirtschaftliche Weise zu erreichen war. In ihrer Not bestellte sich die Lehniner Kleinbahn 1930 bei Lindner einen Triebwagen ohne Antrieb und hoffte, diesen in besseren Zeiten nachrüsten zu können. Mit der wirtschaftlichen Erholung begann dann ab 1933 der Siegeszug des Dieseltriebwagens.

### Die Osthavelländischen Kreisbahnen

Für den Einsatz ganz besonderer Triebwagen war die sogenannte Bötzw-Bahn bekannt, deren Geschichte, speziell die Triebwagengeschichte, aus Anlaß der Eröffnung der ersten kreiseigenen osthavelländischen Strecke Nauen – Velten im Jahre 1904 näher betrachtet werden soll.

Um die Besitzverhältnisse der normalspurigen Kleinbahnen im Ost- und Westhavelland herrscht oft Verwirrung. Als erste nach dem preußischen Kleinbahngesetz vom 28. 7. 1892 erbaute normalspurige Kleinbahn gingen die von der GmbH Lenz & Co. erbauten und betriebenen **Osthavelländischen Kreisbahnen** (OHKB) am 4. 10. 1893 an den Start. Trotz des Plurals im Namen handelte es sich nur um eine 16,4 km lange Strecke, die vom Bahnhof Nauen an der Hamburger Bahn immer südlich bis Ketzin bzw. Ketzin Hafen führte. Dabei kreuzte sie im km 7,2 bei Neugarten bzw. Röthehof mittels einer Brücke die Lehrter Bahn, zu der 1896 ein Verbindungsgleis hergestellt werden konnte.

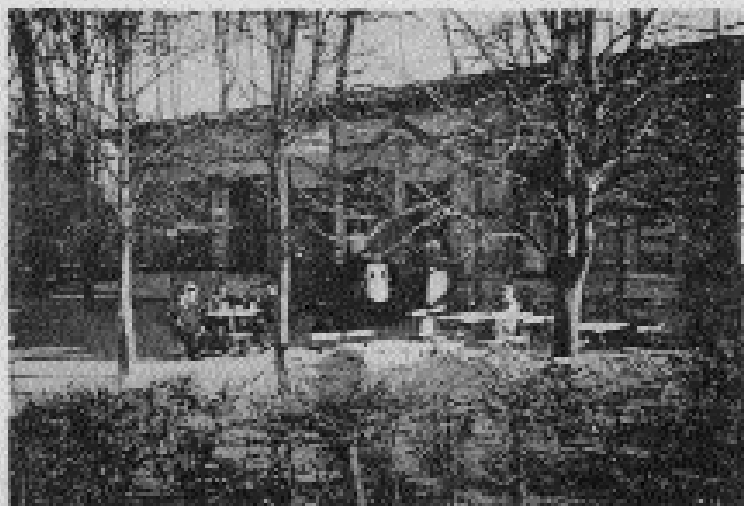
Ihre Rentabilität gewann die Kleinbahn vor allem aus den beiden Zuckerfabriken an den Endpunkten; in Nauen sogar eine der größten Deutschlands. In den folgenden Jahren verdiente die Bahn auch durch die heute als „Mülltourismus“ bezeichnete Verbringung von Berliner Hausmüll auf die großen Deponien an der Strecke. Bereits 3 1/2 Jahre nach der Eröffnung löste man den Vertrag mit Lenz & Co. und übernahm die Betriebsführung selbst.

*Oben: Personenverkehr auf der Kleinbahn Nauen – Velten in den Anfangsjahren. An der idyllisch gelegenen Haltestelle Nauen Stadtforst hält ein gemischter Zug.*

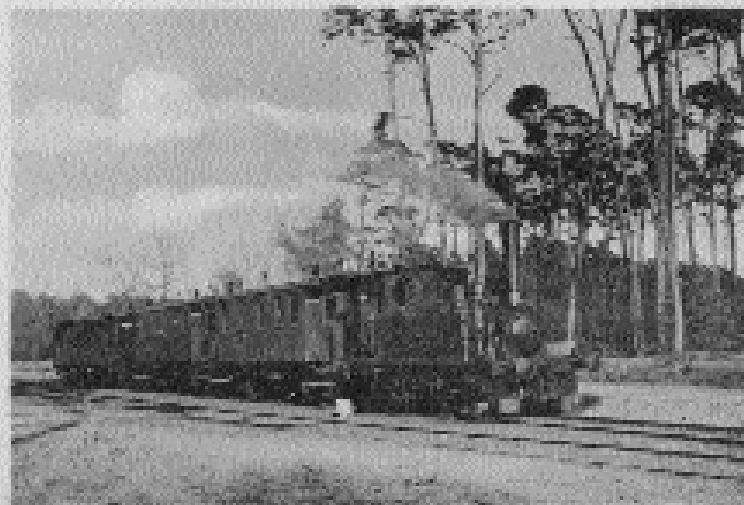
*Links: An der gleichen Stelle aufgenommen wurde 1904/05 diese „Sonntags-Garnitur“ mit drei Personenwagen hinter einem der drei alten B-Kuppler der OHKB mit hohem Kamin, jedoch ohne Übergangseinrichtungen. Es handelt sich um Lok 3 (Vulcan 1892/1308), die am 22. 12. 1905 an die Kleinbahn Strausberg – Herzfelde abgegeben wurde.*

*S. 21 oben: Zeichnung Reinhard Richter*

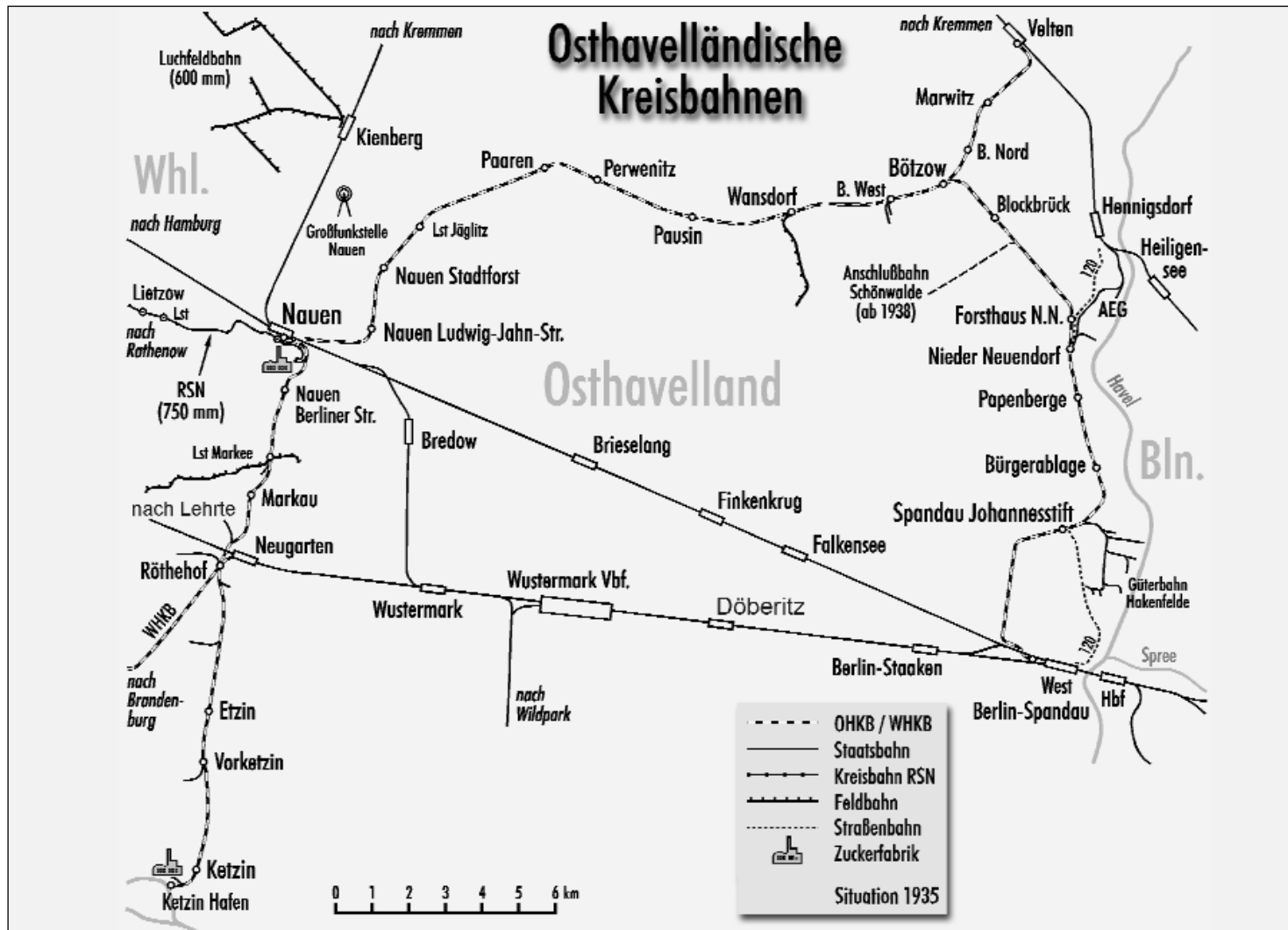
*S. 21 unten: Umfangreiche Gleisanlagen, jedoch nur ein bescheidenes Stationsgebäude besaß der Abzweigungsbahnhof Bötzw, hier Ende der 1920er Jahre. Auf dem vorderen Gleis führen von hinten rechts kommend die Züge aus Spandau ein, auf dem linken Gleis die Züge Nauen – Velten.*

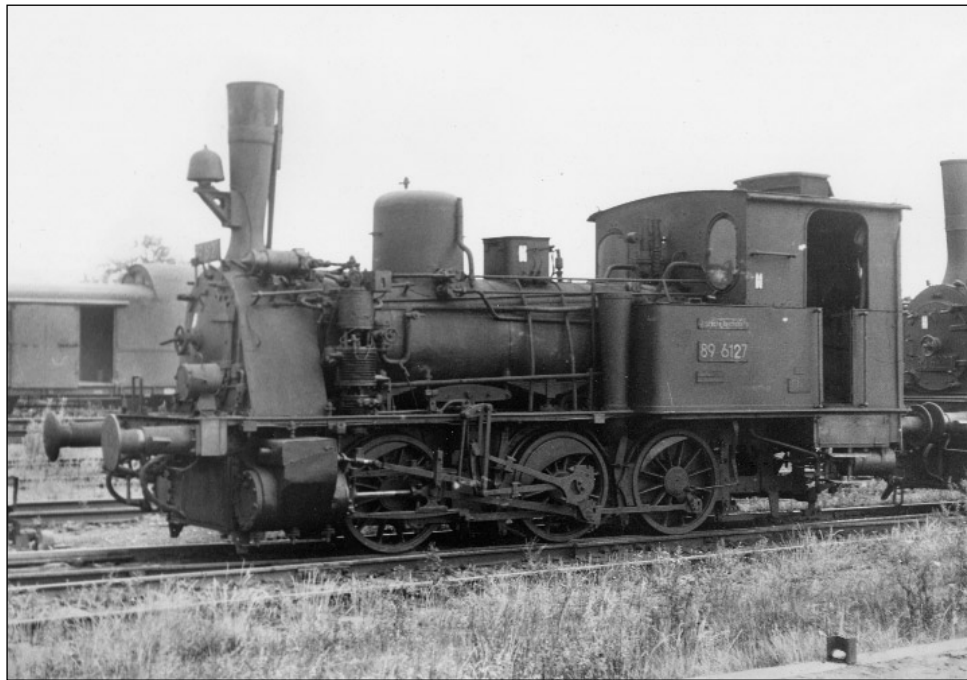


GRUSS AUS DER NAUENER WALDSCHÄNKE  
Besitzer Albert Minde  
Sonntagsmusik, Unterhaltung (Sinf)



Eisenstation Nauen Stadtforst  
Bequeme Bahnverbindung für Ausflügler,  
von und nach Nauen (Fahrzeit 8 Minuten)





In Röthehof schlossen ab 28. 3. 1901 die **Westhavelländischen Kreisbahnen (WHKB)** an. Obwohl die beiden Strecken Röthehof – Roskow – Brandenburg Dom (später Krakauer Tor) und Roskow – Brandenburg Altstadt von den OHKB gebaut und betrieben wurden, war die Bahn ein kommunales Unternehmen und gehörte dem Kreis Westhavelland. Die OHKB ihrerseits waren trotz des ebenfalls im Bahnnamen enthaltenen Wortes „Kreis“ als Aktiengesellschaft organisiert. Ungewöhnlich an den WHKB war vor allem, daß der westhavelländische Kreistag ein Kleinbahnunternehmen mit hohen finanziellen Aufwendungen erbauen ließ, das nicht auf die Kreisstadt ausgerichtet war, sondern vor allem dem Osthavelland und der kreisfreien Stadt Brandenburg wirtschaftliche Impulse gab. Von dieser Solidarität mit der Landwirtschaft im Kreisrandgebiet profitierte auch eine Vielzahl von Ziegeleibetrieben, die sich entlang des durch Fritze Bollmann bekannten Beetzsee angesiedelt hatten.

Um einen direkten Anschluß des Kreisgebietes an das aufblühende Wirtschaftszentrum Spandau, das damals noch nicht zu Berlin gehörte, zu bekommen, hatte der osthavelländische Kreistag bereits 1900 beschlossen, neben einer normalspurigen Kleinbahnverbindung **Nauen – Velten** auch eine Zweigstrecke **Bötzow – Spandau** herzustellen. Wiederum traten die OHKB als Bauunternehmer und zukünftiger Betriebsführer der projektierten Bahnen auf. Während die 25,7 km lange Strecke nach Velten bereits am 1. 10. 1904 in Betrieb ge-

#### Aufschlüsselung des Bestandes an Lokomotiven der OHKB

Art der Betriebsmittel	OHKB Nauen – Ketzin
3/3-gek. Naßdampflokomotiven	2
3/3-gek. Heißdampflokomotiven	2
2/3-gek. Lok, 1938 gebraucht gekauft	
vierachsiger Triebwagen, 150-PS-Diesel	
zweiachsige Triebwagen, 90-PS-Diesel	2
vierachsige Triebwagenanhänger	1
zweiachsige Personenwagen II./III. Kl.	(
zweiachsige Personenwagen III. Kl.	(

Stand 1938, Quelle: Geschäftsbericht der OHKB 1938

*Oben: Dampflokom N.V. 2 (Schwarzkopf 1904/3305), ab 1949 DR 89 6127, am 1. 11. 1964 dem Bw Haldensleben überstellt und dort im August 1965 fotografiert. Foto: Günter Fiebig*

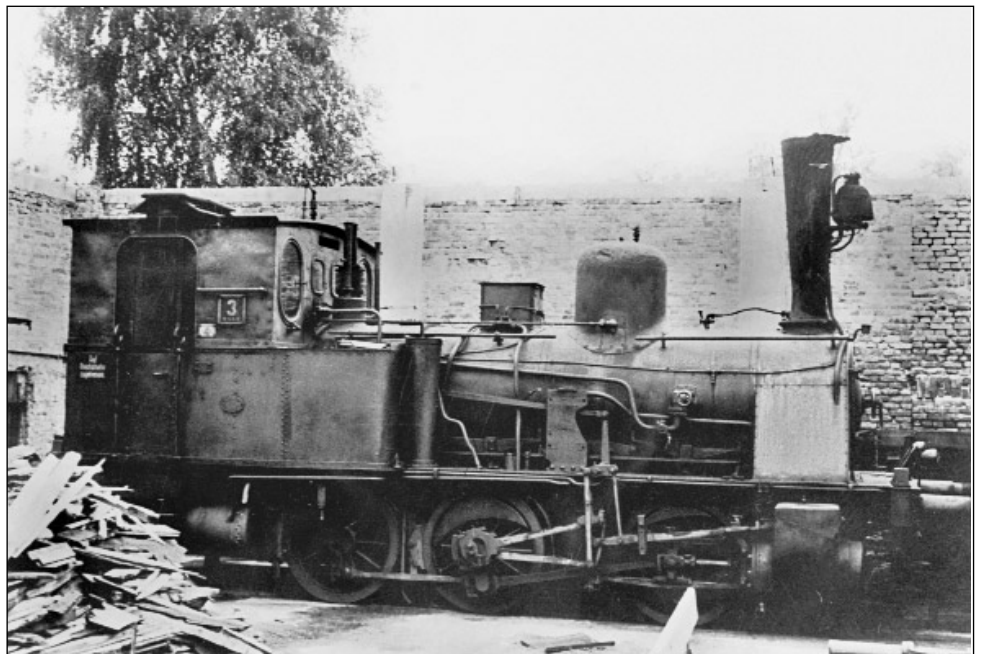
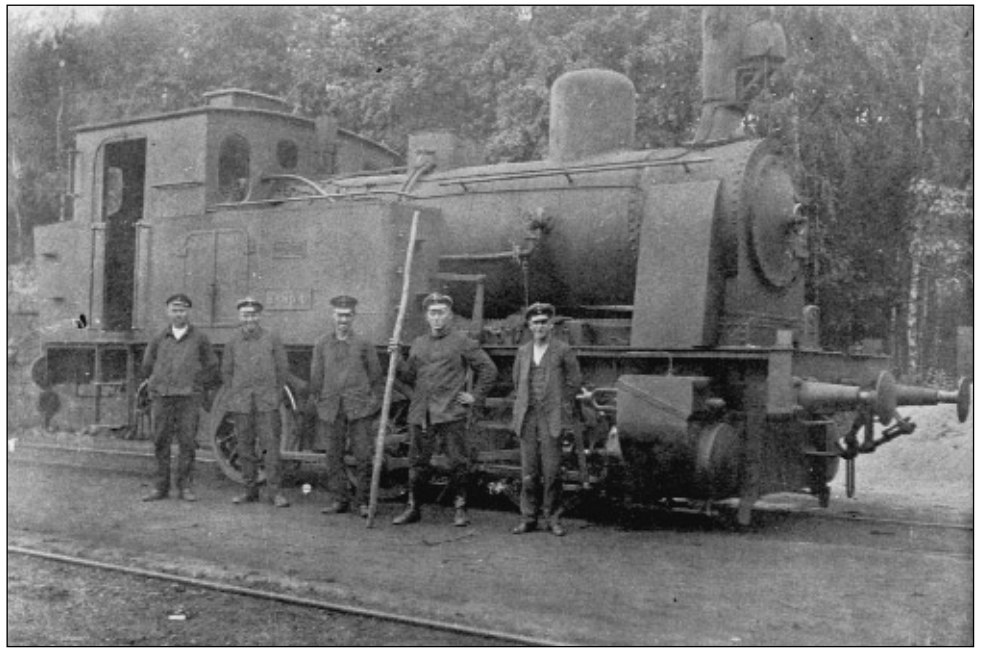
*Mitte: Die für die 1908 eröffnete Strecke Bötzow – Spandau beschafften zwei Lokomotiven erhielten in Fortsetzung der Lokbezeichnungen N.V. 1 und 2 die Bezeichnungen B.Sp. 3 und 4 und sollen gemäß der Literatur eigentlich Schwestermaschinen gewesen sein (Borsig 1907/6.481 und 6.482). Doch der Vergleich der Bilder Mitte und unten weckt Zweifel. Dampflokom B.Sp. 3 vor dem zerstörten Bahnhofsgebäude Spandau-Johannesstift, 30. 4. 1950, Foto: Norbert Loßberger*

*Unten: Dampflokom B.Sp. 4 im Bahnhof Spandau-Johannesstift, Sommer 1948*

3 Fotos: Slg. Joachim Rodatz

hen konnte, verzögerte sich die Fertigstellung der Zweigstrecke nach Spandau, da man sich mit der Stadt Spandau bis 1906 nicht über einen Platz für Anlage des Kleinbahnhofes einigen konnte. Da die Staatsbahn beabsichtigte, den Bahnhof Spandau grundlegend umzubauen, endete die am 1. 7. 1908 eröffnete „Bötzow-Bahn“ zunächst nach 11,7 km im Bahnhof Spandau Johannesstift. Nachdem ab 15. 12. 1909 ein provisorischer Anschluß nach Spandau für den Güterverkehr hergestellt worden war, konnte am 1. 5. 1912 das 5,5 km lange Reststück bis Spandau West dem Verkehr übergeben und der Personenverkehr aufgenommen werden.

Während die WHKB zeit ihres Bestehens Eigentum des Kreises Westhavelland blieb, kauften die OHKB im Jahre 1925 die beiden Strecken des Kreises Osthavelland. Bereits 1913 war eine direkte Gleisverbindung mit der eigenen Stammstrecke in Nauen hergestellt worden. Bis dahin hatte sich der Ketziner Bahnhof südlich und der Veltener nördlich des ebenerdig angelegten Staatsbahnhofs Nauen befunden. Als dieser 1913 erweitert und dabei hochgelegt wurde, bot sich die Möglichkeit, die Veltener Strecke mit einer Unterführung ebenfalls an den südlich gelegenen Kleinbahnhof anzuschließen. Dieser mußte dazu erweitert werden, und so wurde der Kleinbahnhof der Schmalspurbahn nach Rathenow (RSPN) weiter an die Hinterhöfe gedrückt. Auch bei Kleinbahnen unter sich gab es also eine „Rangordnung“.



**motiven, Triebwagen und Personenwagen  
B/WHKB**

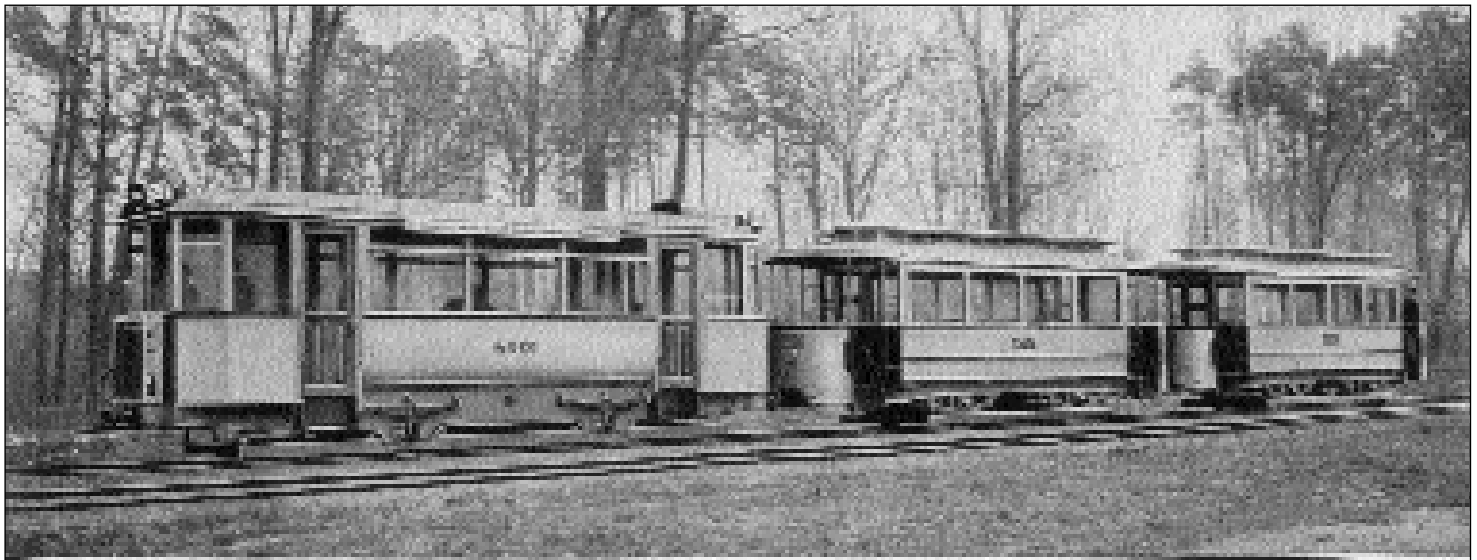
N-V Nauen – Velten	B-Sp Bötzow – Spandau	WHKB	Sum
2	4	4	12
		1	3
	1		1
		1	1
1			3
1			2
8	)	5	13
9	)	1	10

(erg.)

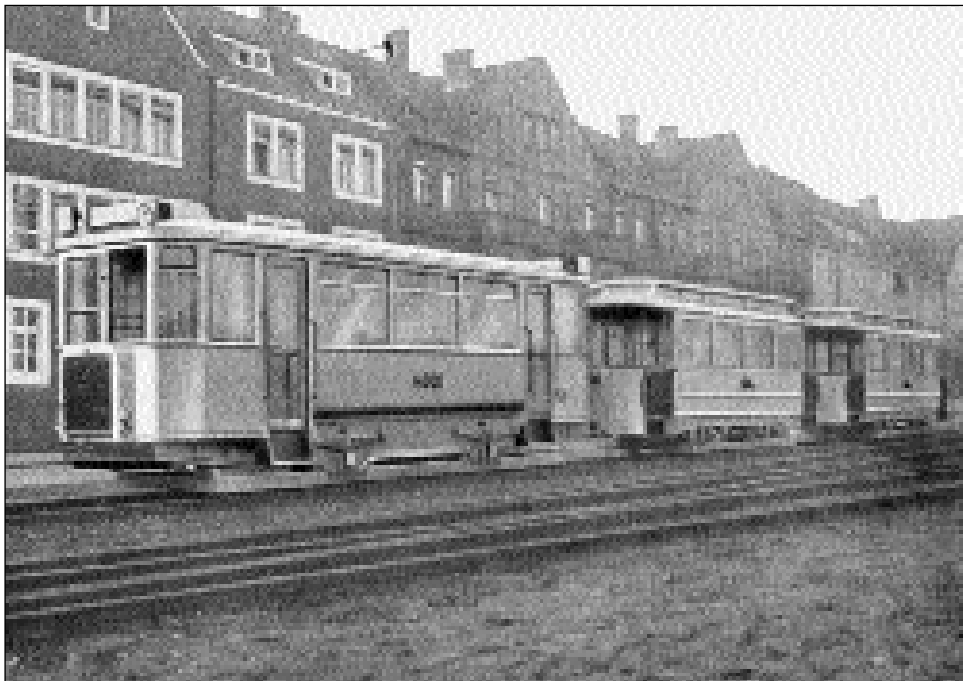
*Oben: Dampflokomotive B.Sp. 6 (Henschel 1914/12.900), 1949 in DR 89 6305, 31. 12. 1963 ausgemustert, 1932 im Bahnhof Spandau Johannesstift, Foto: Slg. Joachim Rodatz*

*Mitte: Der Triebwagenschuppen in Spandau Johannesstift war durch Bomben zerstört. Dennoch wurde er weitergenutzt. Im Sommer 1946 wurde Lok OHKB 3“ (Vulcan 1895/1435) im Lokschuppen abgelichtet. Foto: Slg. Joachim Rodatz*

*Unten: Bahnhofsgebäude in Nauen*



**Bild 174.** Konkurrenten verschiedener Betriebsstoffe: Zweischießer 75 PS-AEG-Öltriebwagen mit zwei Straußenei-Aufhängewagen auf der Strecke Spandau-West—Hennigsdorf (Petroleumbetrieb). Wagen technischer Teil erbaut von Jahnke-Hulsmann-Lauchliuramer A.-G., Breslau, betriebstechnischer Teil von der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft Berlin, und der Nationalen Automobil-Gesellschaft, Berlin-Charlottenburg.  
Druckblock: AEG, Berlin.



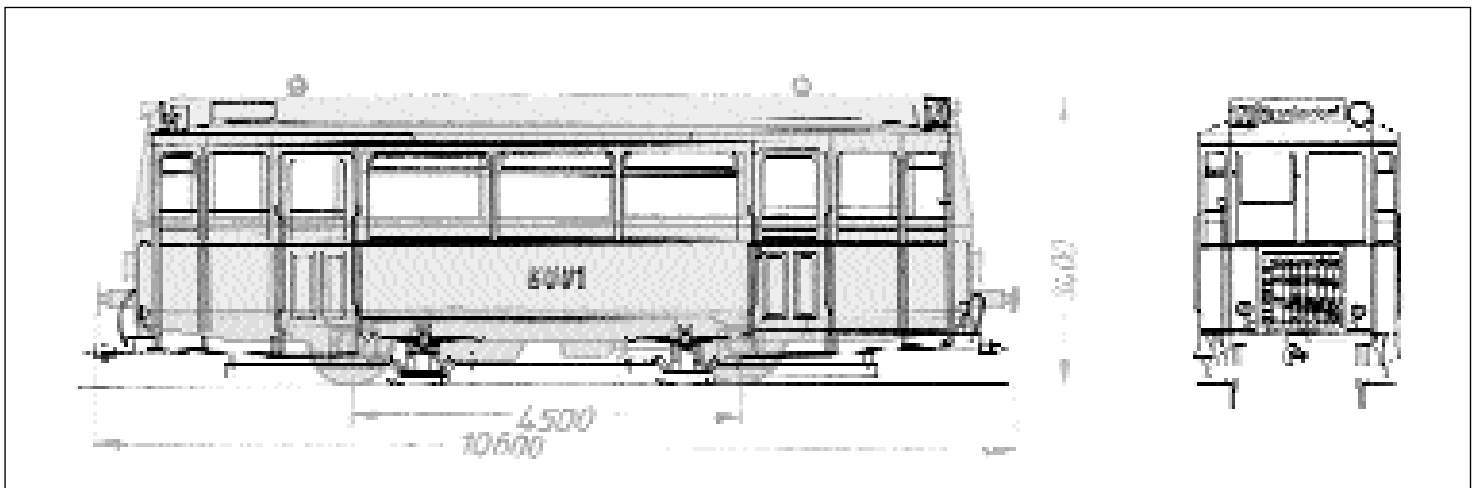
*Oben:* Triebwagen 6001, der spätere Tw 1 zusammen mit zwei Beiwagen der eh. Spandauer Straßenbahn auf einem Werbefoto der AEG.

*Mitte:* Der spätere Tw 1 auf der Straßenbahnlinie 120 Spandau West – Hennigsdorf, 1923.  
Foto: AEG Slg. Dietmar Weber-Werning

*Unten:* Vergleich der Ursprungsausführung und dem letzten Umbau aus den 1950er Jahren, Zeichnungen Slg. Günter Fiebig, Joachim Rodatz

*Seite 25 oben:* Ähnliche Benzoltriebwagen bei der Straßenbahn Stockholm, AEG-Prospekt, 1925, Slg. Wolf-Dietrich Groote

*Seite 25 Mitte:* Rahmen und Maschinenanlage bauartähnlicher Triebwagen der Compania Nacional de Tramvias Quito (Equador), Foto: Jahnke, Öltriebwagen



## Die Benzolbahn Spandau – Hennigsdorf

Die Osthavelländischen Kreisbahnen existierten wie alle ländlichen Kleinbahnen hauptsächlich vom Güterverkehr. 1939 gab es 54 z. T. recht lange Privatanschlüsse. Der zunächst ständig zunehmende Personenverkehr war nach 1920 rückläufig und nahm speziell auf der Bötzow-Bahn rapide ab. So kam es mit der „Benzolbahn“, im Volksmund auch „Bunzelbahn“ bezeichnet, zu einer interessanten Kooperation, zwischen OHKB, Berliner Straßenbahn und der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft (AEG).

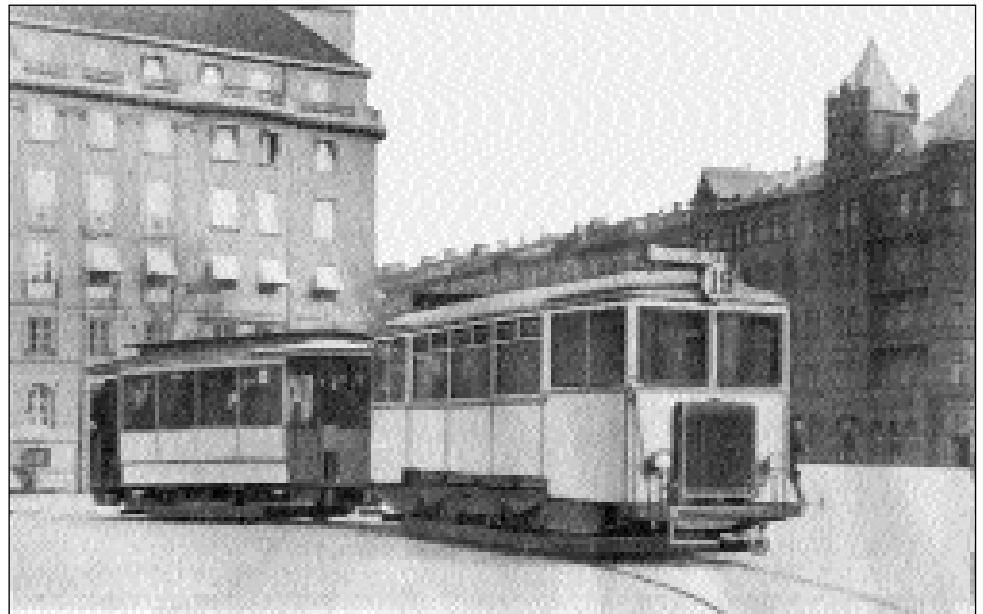
Bereits 1911 hatte sich die AEG bei den politischen Gremien Hennigsdorfs dafür stark gemacht, die Spandauer Straßenbahn bis Hennigsdorf auszubauen, damit die Mitarbeiter des im Ausbau befindlichen Werkes in Spandau wohnen bzw. ihre Kinder zu dortigen höheren Schulen schicken könnten. Um den Einfluß auf die Infrastrukturpolitik zu untermauern, wollte die AEG sogar die Grundaustattung der Straßenbahnlinie garantieren. Das Vorhaben mag am Ersten Weltkrieg gescheitert sein, so daß es zehn Jahre später im kleineren Maßstab – eben als Benzolbahn – neu aufgegriffen wurde. Ein AEG-Prospekt von 1923 berichtet:

*„Anfang Januar 1923 (Abnahmefahrt war der 8. 1., d. Red.) wurde zwischen Spandau-West und Hennigsdorf, wo sich umfangreiche Fabrikanlagen der AEG mit über 7.200 Angestellten und Arbeitern befinden, eine unmittelbare Bahnverbindung hergestellt. Erleichtert wurde die Anlage der regelspurigen Bahn, die ausschließlich dem Personenverkehr dient, dadurch, daß auf dem größten Teil der Strecke Gleise schon vorhanden waren, deren Benutzung der Unternehmerin von den Eigentümern zugestanden wurde. Von Spandau aus werden zunächst etwa 4 km Rillengleise der Berliner Straßenbahn befahren, an diese schließen sich rund 6 km Vignolgleise der Osthavelländischen Dampfkleinbahn und weiter etwa 1,5 km staatliches Ladegleis (eh. Munitionsdepot Hennigsdorf, d. Red.) an. Der Rest von 1 km bis zur AEG-Lokomotivfabrik in Hennigsdorf wurde neu gebaut.*

*Da auf der neuen Strecke mit einem lebhaften Verkehr vorläufig nur bei Schichtwechsel gerechnet werden konnte, wäre bei den großen Zugpausen der elektrische Oberleitungsbetrieb wegen der hohen Anlagekosten unwirtschaftlich gewesen. Es wird deshalb der Verkehr mit AEG-Triebwagen durchgeführt. Die Wagen sind dem kleinsten der vorhandenen Streckenprofile, dem der Berliner Straßenbahn, angepaßt und haben wegen der scharfen Streckenkrümmungen einen nur kurzen Radstand.“*

Der spätere Betriebsleiter Gebauer beschrieb 1940 in einem Fachartikel das Zustandekommen:

*„(...) Triebwagen, die im Jahre 1922 von der NAG an die AEG-Lokomotivfabrik Hennigsdorf bei Berlin geliefert wurden. Die AEG nahm seiner Zeit mit ihrem Werk in Hennigsdorf den Bau von Dampflokomotiven neu auf. Die Verbindung von Hennigsdorf, überhaupt der nördlichen Industriegebiete von Berlin nach dem in der Luftlinie sehr nahen Spandau hat immer nur über Berlin geführt, weil alle anderen Verbindungen durch die Havel, über die eine Brücke nicht vorhanden ist, behindert sind. Bei der Betrachtung dieser örtlichen Lage kam man auf den Gedanken, für den damals großen Bedarf der Lokomotivfabrik die geschulten Kräfte, die in dem Spandauer Bezirk zur Verfügung standen, heranzuziehen.“*



Zweiachsiger 75 PS-Öltriebwagen der Straßenbahn Stockholm.

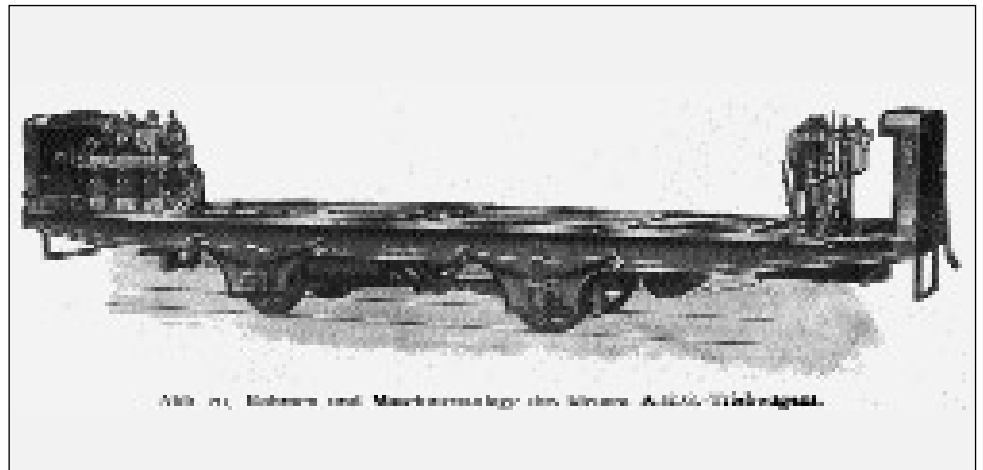


Abb. 11. Motor und Motoranordnung des kleinen AEG-Triebwagens.

Für den heute gerne mit der Albtalbahn als „Karlsruher Modell“ in Verbindung gebrachten Mischbetrieb von Eisenbahn- und Straßenbahnfahrzeugen waren vor 80 Jahren die gleichen Probleme zu lösen, die Gebauer beschreibt:

*„Es ergab sich also hier die nicht alltägliche Notwendigkeit, Fahrzeuge laufen zu lassen, die teilweise im Straßenbahn- und teilweise im Eisenbahnbetrieb fahren sollten. Der Durchführung standen einige Schwierigkeiten entgegen: Straßenbahnräder haben lediglich eine Breite von rd. 75 bis 80 mm, Eisenbahnräder dagegen eine solche von über 130 mm. Straßenbahnräder müssen eine verhältnismäßig geringe Breite haben, weil sonst das die Schienen einfassende Pflaster zu Schwierigkeiten Veranlassung gibt, andererseits fallen jedoch Räder, die schmaler sind als 90 mm, mangels genügend breiter Auflagefläche in die Herzstücke der Normalbahnweichen. Es wurde versucht, die Schwierigkeit zu überbrücken, indem die Breite der Radreifen zunächst auf 96 mm festgesetzt wurde, so daß sie die Breite der Straßenbahnschienen nicht erheblich überdeckten, andererseits jedoch für normale Herzstücke gerade ausreichten. Es zeigte sich allerdings bald, daß dies Maß für ausgefahrene Herzstücke nicht ausreichte. Zunächst wurde Abhilfe gesucht dadurch, daß die Herzstücke ausge-*

*füllt wurden, so daß die Radreifen u. U. ein geringes Stück fielen und dann wieder aufkletterten. Ein voller Ausgleich war mit Rücksicht auf die höheren Spurkränze der Lokomotiven nicht möglich. Die Geschwindigkeit mußte beim Befahren dieser Herzstücke entsprechend ermäßigt werden. Seitdem diese Maßnahme durchgeführt ist, haben sich in diesem Betrieb, der nunmehr seit 17 Jahren läuft, keinerlei Anstände mehr ergeben.*

*Mit Rücksicht auf die gleichzeitige Benutzung von Straßenbahn- und Eisenbahngleisen waren auch die Wagenkästen der Triebwagen nach Straßenbahnabmessungen, die wesentlich kleiner als Vollbahnabmessungen sind, bemessen worden. ... Die Fahrzeuge hatten das bei dem damaligen Stand der Entwicklung immerhin beachtliche geringe Gewicht von rd. 10 t und eine Geschwindigkeit von 40 km/h, ihre Aufnahmefähigkeit beträgt etwa 50 Personen. (...)*

*Der Betrieb wurde von der Berliner Verkehrs-AG (BVG) übernommen; die Triebwagen fuhren im regelmäßigen Verkehr mit Anschluß an den Vorortverkehr der Reichsbahn bei Bahnhof Spandau West bis zu der Haltestelle in Hennigsdorf. Der erste Fahrplan zeigt 8 Fahrten täglich in jeder Richtung.“*



Eine Ungenauigkeit in obiger Darstellung sei korrigiert: Betriebsführerin der in Anlehnung an die bisherige Linie 20 als Linie 120 bezeichneten Verbindung war die Berliner Straßenbahn und die BVG erst mit ihrer Gründung zum 1. 1. 1929. Die AEG stellte zwei Triebwagen zur Verfügung (6001 und 6002), die Berliner Straßenbahn vier Beiwagen 1482 – 1485 (ex 1529 – 1532) von der ehemaligen Spandauer Straßenbahn. Die Straßenbahnfahrzeuge blieben im Straßenbahnbetriebshof Pichelsdorfer Straße beheimatet und erhielten neben breiteren Radreifen auch verschließbare Türen.

Die Fahrzeit für die 12,3 km lange Strecke betrug 40 Minuten, und es durften bis zu zwei Beiwagen angehängt werden. Entgegen dem Üblichen bei der Berliner Straßenbahn gab es auf der Benzolbahn einen Entfernungstarif. Die Linie begann auf dem Bahnhofsvorplatz von Spandau-West, führte durch die Seegfelder, Potsdamer, Neuendorfer und Schönwalder Straße und dann Schönwalder Allee. An der bisherigen Straßenbahn-Endhaltestelle Spandau-Johannesstift lag die Einführung in den Bahnhof der OHKB. Außer an den bereits bestehenden Haltepunkten Bürgerablage und Papenberge wurden zwei weitere Haltestellen Wichernstraße und Kraftwerk eingerichtet. Die Einführung in den

Bahnhof Spandau-Johannesstift der OHKB wurde vom Aufsichtsbeamten der OHKB überwacht, und ab dort ging es als gesicherte Zugfahrt nach Nieder-Neuendorf weiter.

Auf 28. 1. 1925 ist die Genehmigungsurkunde datiert. Konzessionär war die AEG-Bahnabteilung, Betriebsführerin die Berliner Straßenbahn Betriebs-GmbH, Name des Unternehmens „Spandau-West-Hennigsdorfer Kleinbahn“ und Genehmigungsende der 31. 3. 1945 (!).

1925 beschaffte die Berliner Straßenbahn einen weiteren Benzoltriebwagen von der Dessauer Waggonfabrik, der im Wagenkasten weitgehend dem Berliner Straßenbahn-Typ T 24 entsprach und die Betriebsnummer 6003 erhielt. Gemäß Gebauer sollen die drei Triebwagen in den folgenden Jahren täglich rund 300 km Laufleistung erbracht haben, das wären 12 Fahrtenpaare auf der Benzolbahn. Somit ist zu vermuten, daß die genannte Laufleistung nicht die spezifische jeden Triebwagens darstellt, sondern die „Flottenleistung“.

Die Berliner Straßenbahn projektierte 1928 mit einer Umtrassierung der Linie 120 über die Neuendorfer Straße, Streitstraße und Neuendorfer Allee

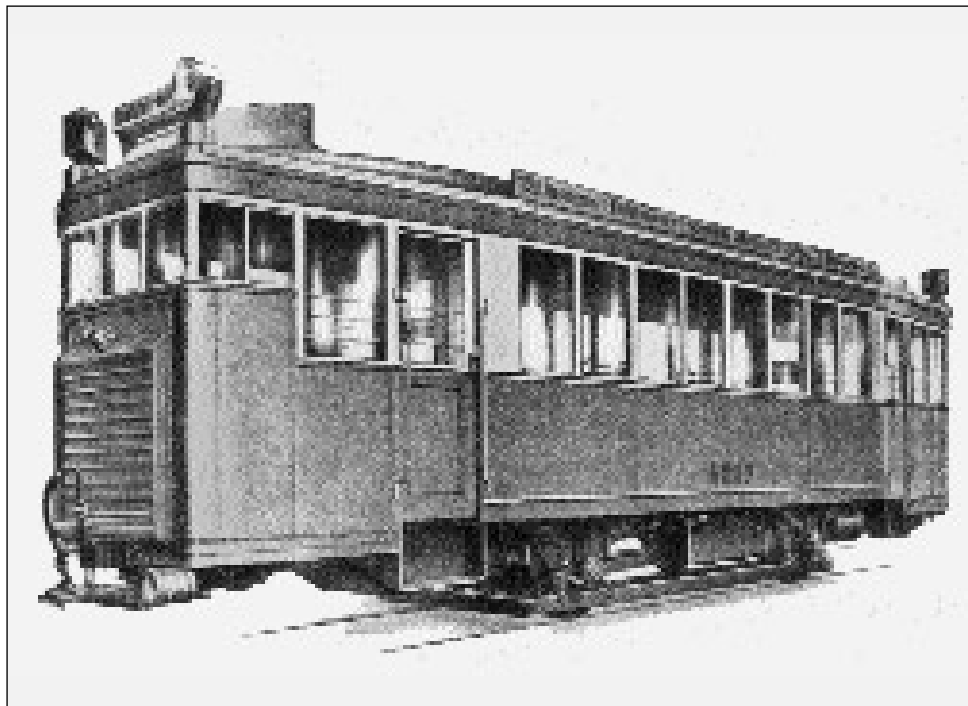
und erst in Nähe des Haltepunktes Kraftwerk eine neue Einführung in die Kleinbahn-Strecke der OHKB zu bauen. Doch dazu kam es nicht.

Wie der Mitbenutzungsvertrag 1923 zustande gekommen war, ist unklar, doch versuchten die OHKB, ihn kurze Zeit später wieder loszuwerden. 1929 kamen AEG und OHKB endlich zu einer Einigung, der OHKB-Geschäftsbericht von 1929 führt dazu aus:

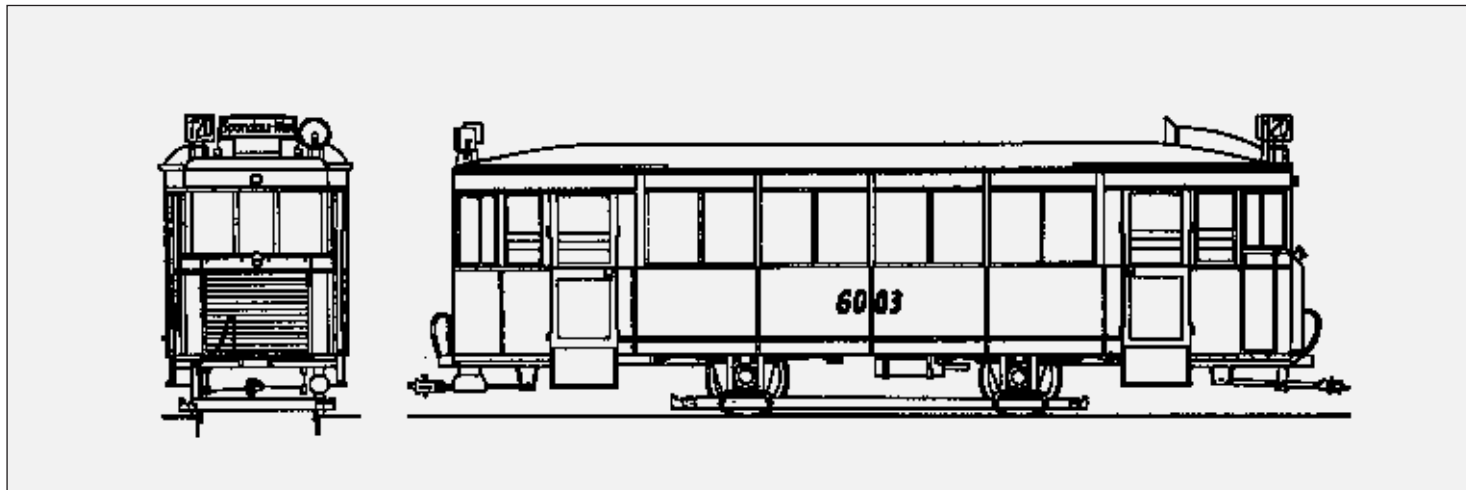
*„Die seit Jahren schwebenden Verhandlungen mit der AEG wegen der Auflösung des Mitbenutzungsvertrages Spandau Johannesstift – Nieder Neuendorf sind abgeschlossen. U. a. werden uns die drei bisher auf dieser Linie 120 der BVG laufenden benzol-mechanischen Triebwagen übereignet. Dafür ist bereits mit dem Bau eines Triebwagenschuppens in Nauen begonnen worden.“*

Mit der BVG schloß die OHKB im Juni 1929 einen bis zum 31. 3. 1950 befristeten (ab dann stillschweigende Verlängerung um jeweils 2 Jahre) Vertrag über die Elektrifizierung und Nutzung der von der BVG befahrenen Strecke Johannesstift – Nieder-Neuendorf. Die BVG hatte dafür jährlich 9.000 Mark zzgl. 3 Pf/Wg-km Trassengebühr zu zahlen sowie den Triebwagen 8003 und zwei Beiwagen an die OHKB zu übereignen. Auch die Konzession für den Abschnitt Nieder-Neuendorf – Hennigsdorf-Rathenaustraße ging auf die BVG über.

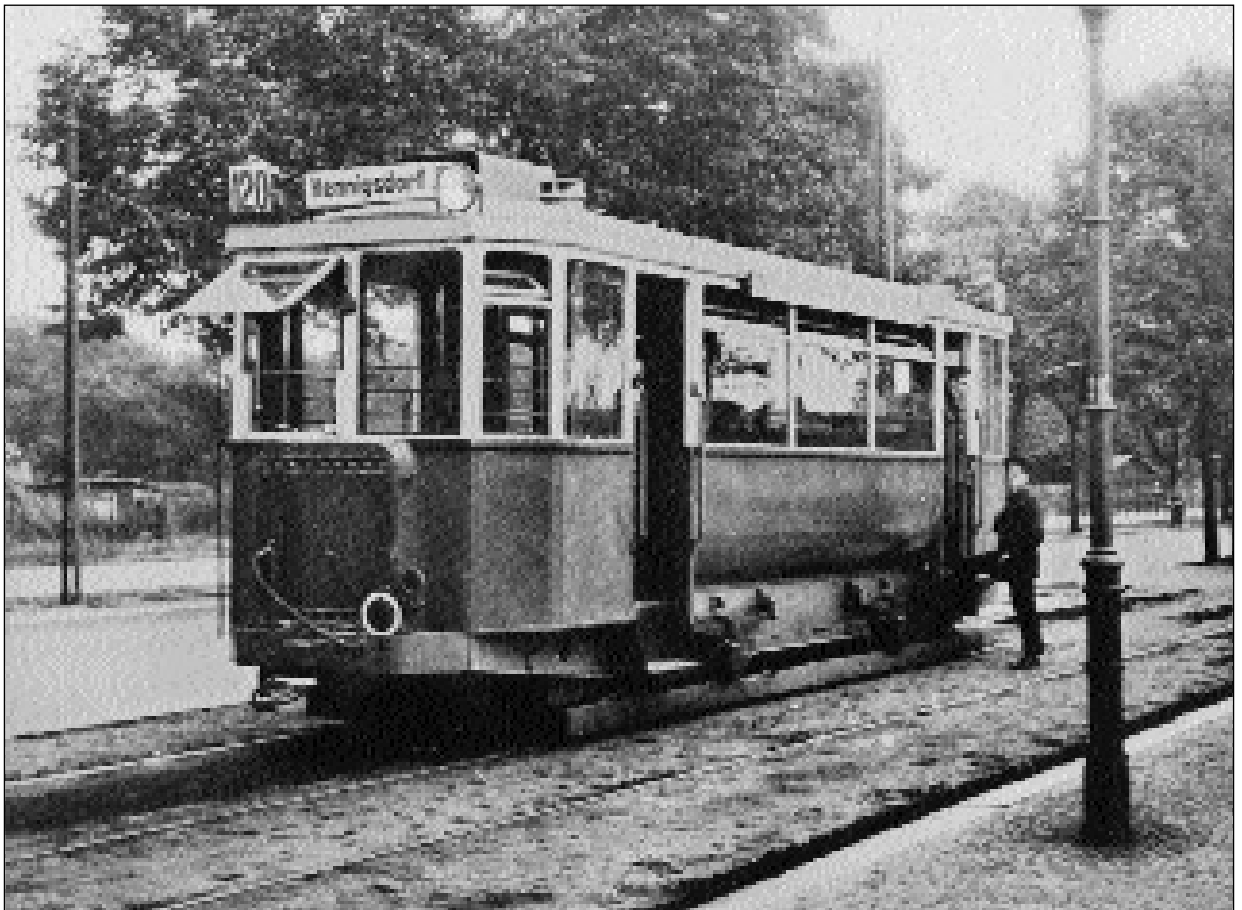
Bereits zum 11. 11. 1929 nahm die BVG den elektrischen Betrieb auf der Linie 120 auf, wofür sie sechs Triebwagen der ehemaligen Teltower Kreisbahnen mit Scherenstromabnehmern, breiteren Radreifen und Signalpfeifen ausrüstete. Damit ging eine Fahrplanverdichtung von 13 auf 21 Zugpaaren mit 33 Minuten Fahrzeit einher. Nach Abbruch der entbehrlich gewordenen Wagenhalle am bisherigen Endpunkt Hennigsdorf konnte die Straßenbahnstrecke am 23. 7. 1931 um 900 m bis zum Bahnhof Hennigsdorf verlängert werden. Ab 25. 1. 1945 verkehrte die Linie nur noch zwischen Spandau-Johannesstift und Hennigsdorf und ruhte ab Mai 1945 ganz.



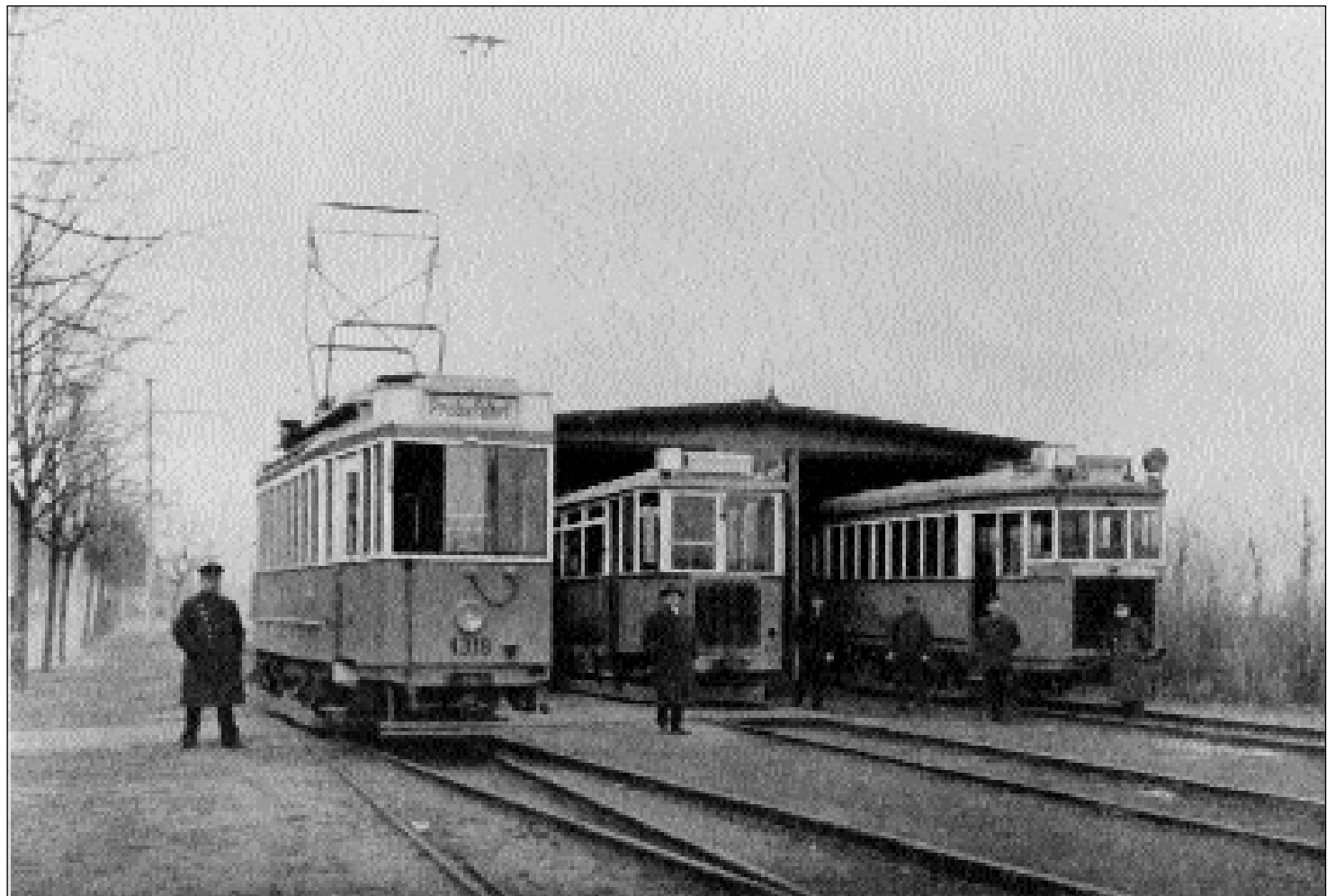
Rechts und unten: Tw 6003, 1925.  
Foto u. Zchn.: Dessauer Waggonfabrik, Slg. Günther Fiebig



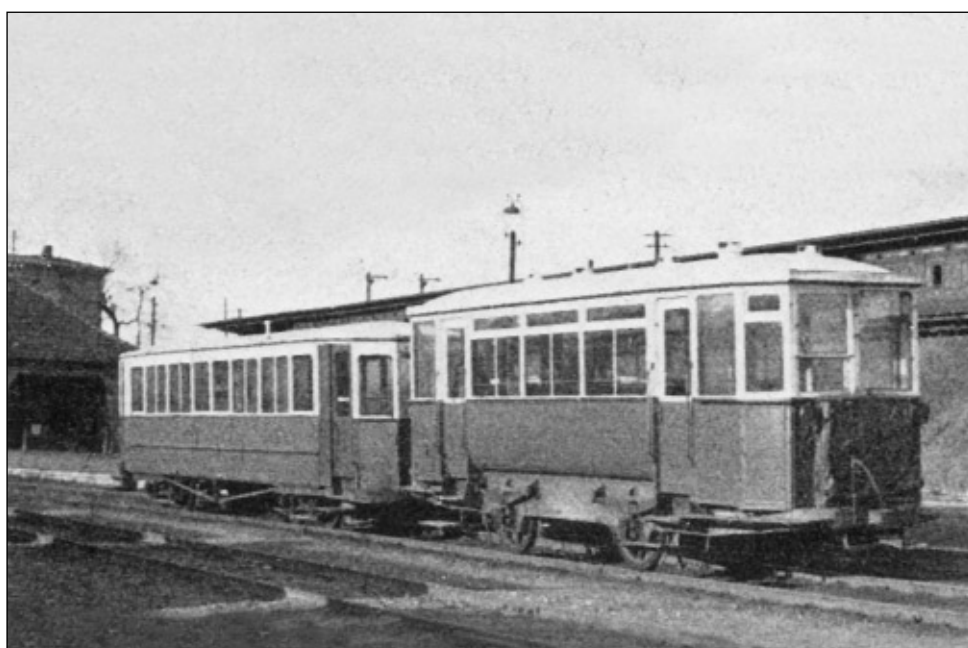
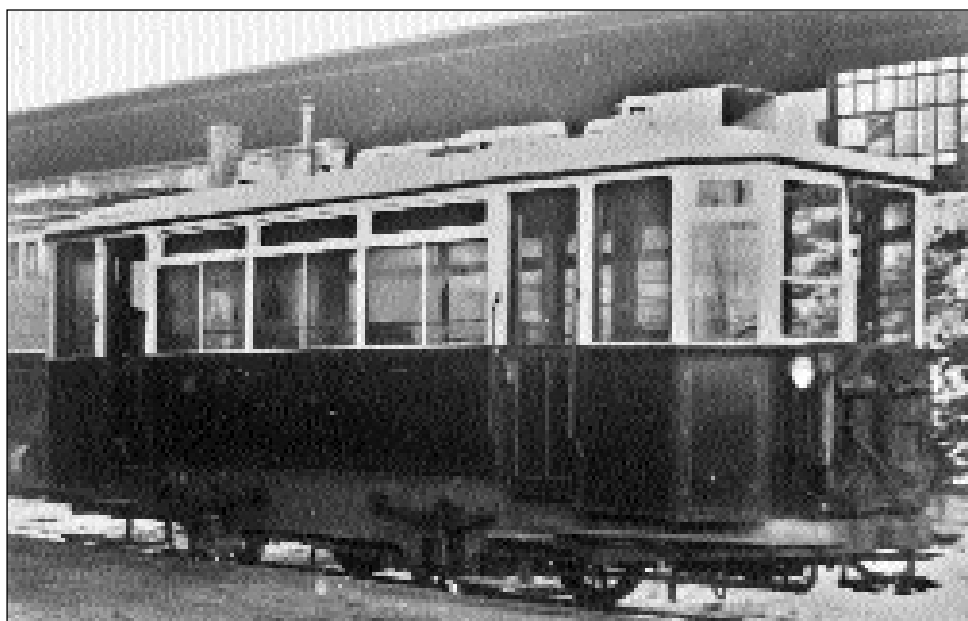
Rechts: Benzoltriebwagen  
8001 (ex 6001) am  
Bahnhof Spandau West,  
1929.  
Foto: Friedrich Grünwald



Unten: Traktionswechsel  
bei der Straßenbahnlinie  
120 im Jahre 1929. Vor  
der Wagenhalle in  
Spandau Johannesstift ste-  
hen einer der LHL- und  
der Dessauer Benzol-  
Triebwagen. Links wird  
einer der für den Einsatz  
auf Kleinbahngleisen spe-  
ziell präparierten elektri-  
schen Triebwagen der  
BVG präsentiert.  
Foto: Slg. Sigurd  
Hilkenbach



*Einst und jetzt: Benzolwagen und elektrischer Wagen nebeneinander.*



## Triebwageneinsatz auf den OHKB

Den OHKB war es darum gegangen, im Personenverkehr mit eigenen Triebwagen konkurrenzfähig zu sein. Neben den drei Benzoltriebwagen übernahm man auch zwei vierachsige Beiwagen von der BVG (Tw A 1 und 2). Dabei handelt es sich um zwei 1912 für die Uferbahn Schmöckwitz – Grünau gebaute Straßenbahnanhänger mit einem Fassungsvermögen von 100 Fahrgästen, die seit 1926 abgestellt waren. Übrigens hatte die am südöstlichen Rand Berlins gelegene Gemeinde Schmöckwitz die Uferbahn 1912 ebenfalls mit Benzoltriebwagen (von Deutz) eröffnet. Jene erwiesen sich allerdings dem Verkehr so wenig gewachsen, daß die Strecke ein halbes Jahr später bereits elektrifiziert worden war.

Die drei rund sieben Jahre alten Benzoltriebwagen liefen nunmehr parallel zu den Dampfzügen unter dem Fahrdrabt der Straßenbahn. Sie wurden für den Kleinbahnbetrieb modifiziert. U. a. demontierte man den Fahrwerksschutz, verbreiterte die Radreifen auf 120 mm und veränderte die Außenlampen sowie die Bedienelemente. Tw 1 und 2 erhielten Radsätze mit 100 cm Durchmesser, statt bisher 80 cm, um in Anbetracht der flachen Topographie die Geschwindigkeit anheben zu können. Interessanterweise behielt die OHKB die vom Straßenbahnbetrieb übernommene leichte Mittelkupplung bei.

Zunächst waren alle drei Triebwagen in neuer zweifarbiger Lackierung auf den Relationen Nauen – Velten und Bötzow – Spandau eingesetzt. Doch schon 1931 wurden zwei Triebwagen und einer der Triebwagenanhänger dem separaten Betriebsmittelbestand der Strecke Nauen – Ketzin zugeteilt. Im folgenden Jahr meldete die Kleinbahn, daß fast der gesamte Personenverkehr auf Triebwagen umgestellt worden sei.

Der Personenverkehr auf der Strecke Spandau West – Bötzow ging nicht nur durch die Konkurrenz der Straßenbahn ab 1923 ständig zurück, auch die von den OHKB 1929 eingerichtete Omnibuslinie Spandau West – Johannesstift – Schönwalde entzog den Zügen Fahrgäste. Fuhren 1911 noch sieben Zugpaare, waren es 1929 noch drei, und Mitte der 1930er Jahre verkehrte nur noch ein durchgehendes Dampfzugpaar sowie ein Triebwagenpaar Bötzow – Nieder Neuendorf. Dort mußte man in die Straßenbahn umsteigen. Als die Omnibuslinie der OHKB 1936 bis Bötzow verlängert worden war, konnte der Personenverkehr auf der Bötzow-Bahn ganz eingestellt werden. Der Güterverkehr blieb weiterhin beträchtlich, vor allem

*Oben: Unmittelbar nach der Übernahme wurde Tw 2 noch mit der Betriebsnummer BVG 8002 im Bahnhof Spandau-Johannesstift abgebildet, Foto: Slg. Joachim Rodatz*

*Mitte: Tw 1, Nauen, um 1935, Foto: Norbert Loßberger*

*Unten: Durch den entfallenen Fahrwerksschutz und die größeren Räder „hochbeinig“ wirkender Tw 2 mit Anhänger um 1935 in Nauen*

durch mehrere hinzugekommene militärische Anschlüsse. Der bedeutendste war der 1938 gebaute zum Fliegerhorst Schönwalde. Für das Militärpersonal und die Zivilangestellten der Einrichtung setzten die OHKB ab Juni 1938 eine Triebwageneinheit mit Tw 1 auf der Direktverbindung Spandau West – Schönwalde ein, die allerdings bei Kriegsausbruch durch eine Buslinie ersetzt wurde.

Nach 1930 wurde die Ersatzteilbeschaffung für die Benzoltriebwagen immer schwieriger. 1933 gelang es der Kleinbahn jedoch, von einer Waggonfabrik, die mit dem Material ursprünglich die Produktion von Triebwagen aufnehmen wollte, vier komplette Antriebseinheiten (Motor, Getriebe und Antriebswelle) zu beschaffen, die in den folgenden Jahren als Ersatzteilsender dienten.

Obwohl sich damals Dieselmotoren als Antriebe durchsetzten und Dieselmotoren wesentlich billiger als Benzol war, sah die OHKB von einem Umbau der Benzoltriebwagen ab. Denn die erheblichen Unterschiede in den Drehzahlbereichen hätten auch den Tausch der Getriebe und somit insgesamt zu hohe Umbaukosten bedeutet. Statt dessen erhielten 1934/35 alle Triebwagen probeweise Holzgasgeneratoren, um die von den neuen Machthabern propagierte Unabhängigkeit von ausländischen Treibstoffen zu gewährleisten, bzw. bei eingeschränkter Ölversorgung den Betrieb aufrecht halten zu können. Die Kraftstoffkosten konnten durch die Umstellung von Benzol auf Holzkohle halbiert werden, was die Leistungsminderung um etwa 20 % verschmerzen ließ. Die straßenbahnbedingt schmalere Fahrzeuge ließen die Anbringung der Holzgasgeneratoren seitlich neben den Wagenkästen zu.

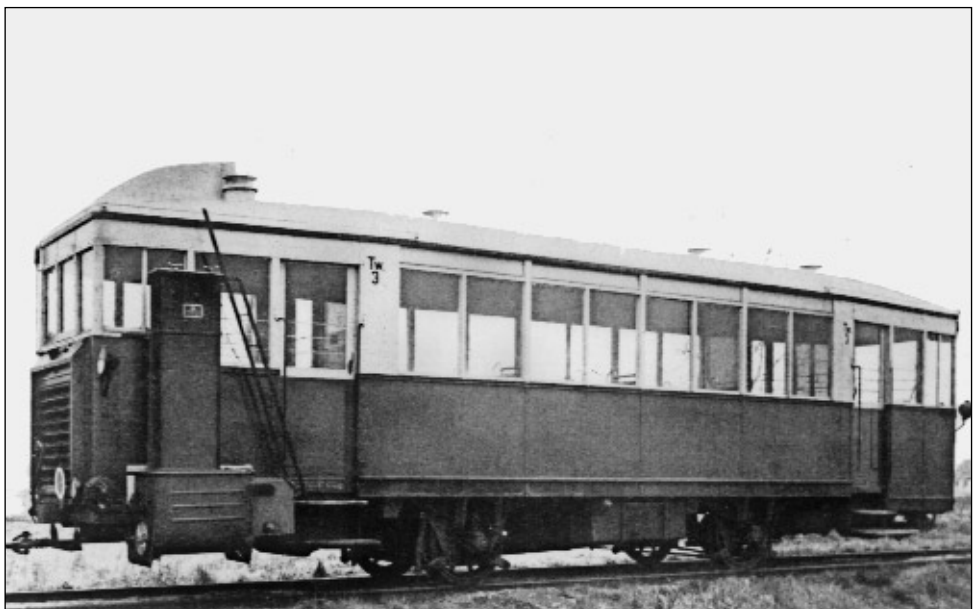
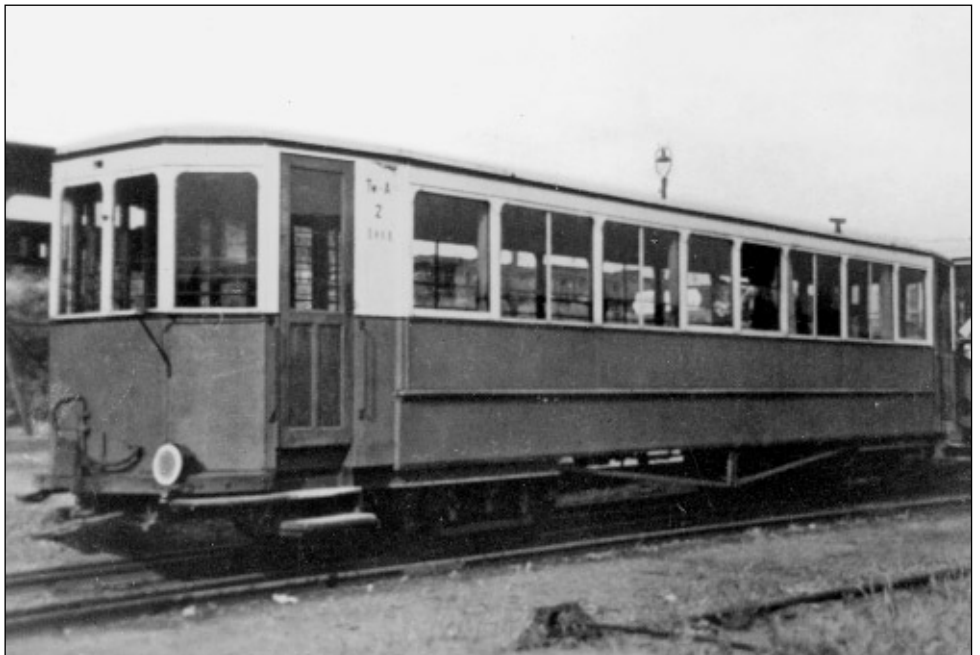
Der in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre wieder zunehmende Personenverkehr und das Alter der Triebwagen zwang die Kleinbahn 1938, die Fahrzeuge den erhöhten Anforderungen anzupassen. Gebauer erläuterte 1940 das Vorgehen:

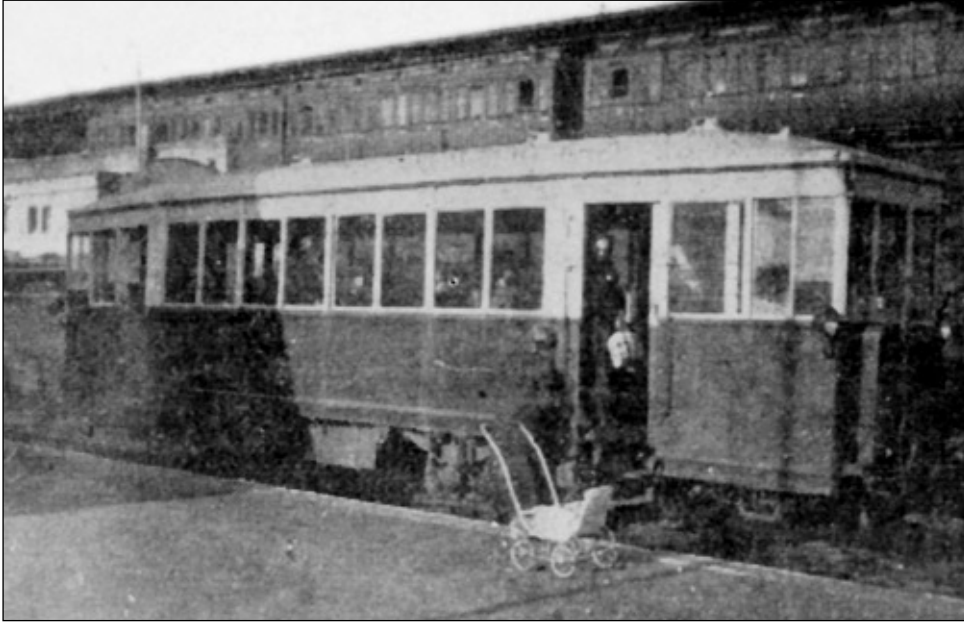
*„Nachdem diese Fahrzeuge nunmehr etwa 16 Jahre ihren Dienst für öffentlichen Verkehr geleistet hatten, wurde die Frage einer Neubeschaffung erwogen. Ehe jedoch ein bestimmter Entschluß gefaßt werden konnte, traten die bekannten Schwierigkeiten bei der Werkstoffbeschaffung und bei den Lieferzeiten ein. Es mußte also versucht werden, die Wagen für weiteren Betrieb instand zu setzen. Da die Gesellschaft bereits in größerem Umfange Junkers Dieselmotoren für Omnibuszwecke verwendete, wurde beschlossen, auch für die Triebwagen solche Motoren einzubauen, und so wurden zunächst in 2 Fahrzeugen 90-PS-Dieselmotoren ohne Getriebeänderung eingebaut.“*

Oben: Tw A 2 Mitte der 1930er Jahre, Nauen,  
Foto: Willy Esch

Mitte: Tw 1 oder 2 mit Holzgasgenerator, 12. 6. 1936, Nauen,  
Foto: Carl Jürgens

Unten: Tw 3 mit Holzgasgenerator, um 1934,  
Foto: Norbert Lößberger



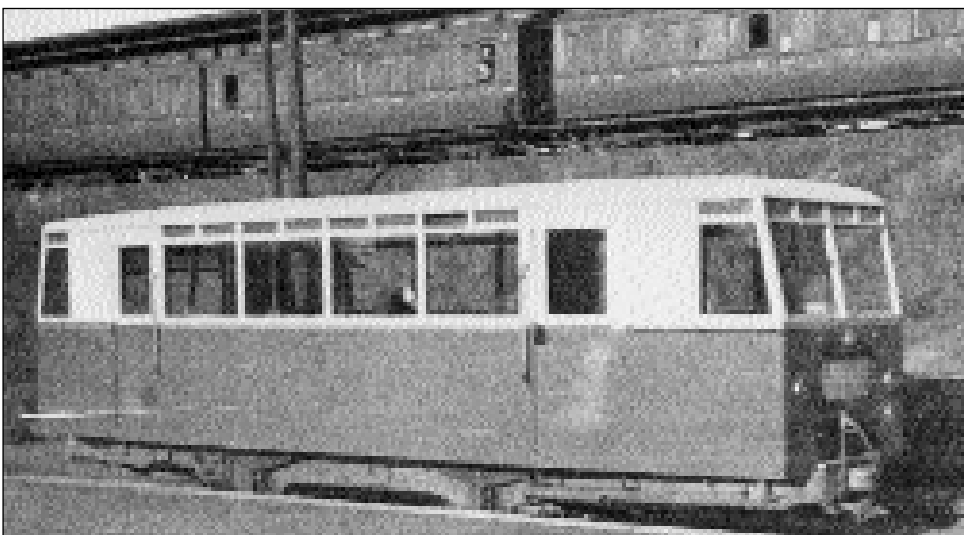


Auch die Aufbauten besonders des einen Fahrzeuges waren soweit abgenutzt, daß eine Erneuerung dringlich wurde. Verhandlungen mit Wagenbauanstalten ergaben derartige Lieferzeiten, daß auf anderem Wege Abhilfe gesucht werden mußte. Es gelang unter Beibehaltung des Untergestells, das sich bei genauer Untersuchung noch als betriebssicher ergab, mit Hilfe einer kleinen Kraftwagenaufbauten-Fabrik einen zeitgemäßen Aufbau, der ganz kurzfristig lieferbar war, auf dieses Untergestell zu setzen. Dieser Aufbau hatte neben einem neuzeitlichen Aussehen auch den Vorzug, daß er dem Eisenbahnprofil angepaßt werden konnte, er infolgedessen erheblich aufnahmefähiger wurde. Des weiteren wurde ein 120-PS-Junkers-Dieselmotor eingebaut und ein neues Getriebe zu der Umdrehungszahl des Motors passend von der Mylius-Getriebe GmbH bezogen, so daß es ermöglicht wurde, im Laufe von wenigen Monaten ein Fahrzeug zu erhalten, das voraussichtlich noch eine Anzahl von Jahren Dienst tun wird und auch in der Länge ist, 2 Anhänger mitzunehmen, also beachtliche Personenzahlen befördern kann.



Da nicht damit zu rechnen ist, daß sich in absehbarer Zeit Kaufmöglichkeiten von neuen Fahrzeugen ergeben werden, und da neuerdings eine erhebliche Steigerung des Personenverkehrs eingetreten ist, ist in Aussicht genommen, dieselbe Maßnahme, d. h. die Beschaffung von neuen Aufbauten auf die alten Untergestelle auch noch für den zweiten und dritten Triebwagen und für die beiden Anhängewagen auszuführen. Die Vorteile bestehen darin, daß zur Zeit (der Krieg war ausgebrochen, WB) überhaupt etwas geschaffen werden kann und ferner, daß die Lieferzeiten kurz sind und die Kosten weit unter denen von Neufahrzeugen liegen.“

Die OHKB bestellten 1938 zwei Triebwagen Typ Mosel bei der Waggonfabrik Wismar, nach deren Eintreffen die alten Benzoltriebwagen ausgemustert werden sollten. Doch als die neuen Triebwagen Tw 5 und Tw 6 geliefert wurden, brach der Krieg aus, und der Personenverkehr stieg in ungeahnte Höhen. Und kaum in Betrieb genommen setzte eine führerlose Dampflok Tw 6 am 13. 11. 1939 im Bahnhof Etzin wieder außer Gefecht. Schaden: 14.000 RM. So wurde die oben beschriebene Modernisierung vorgenommen.



Oben: Der „fliegende Nauener“ (der hintere Wagen),  
Foto: Havelländische Rundschau, 1937

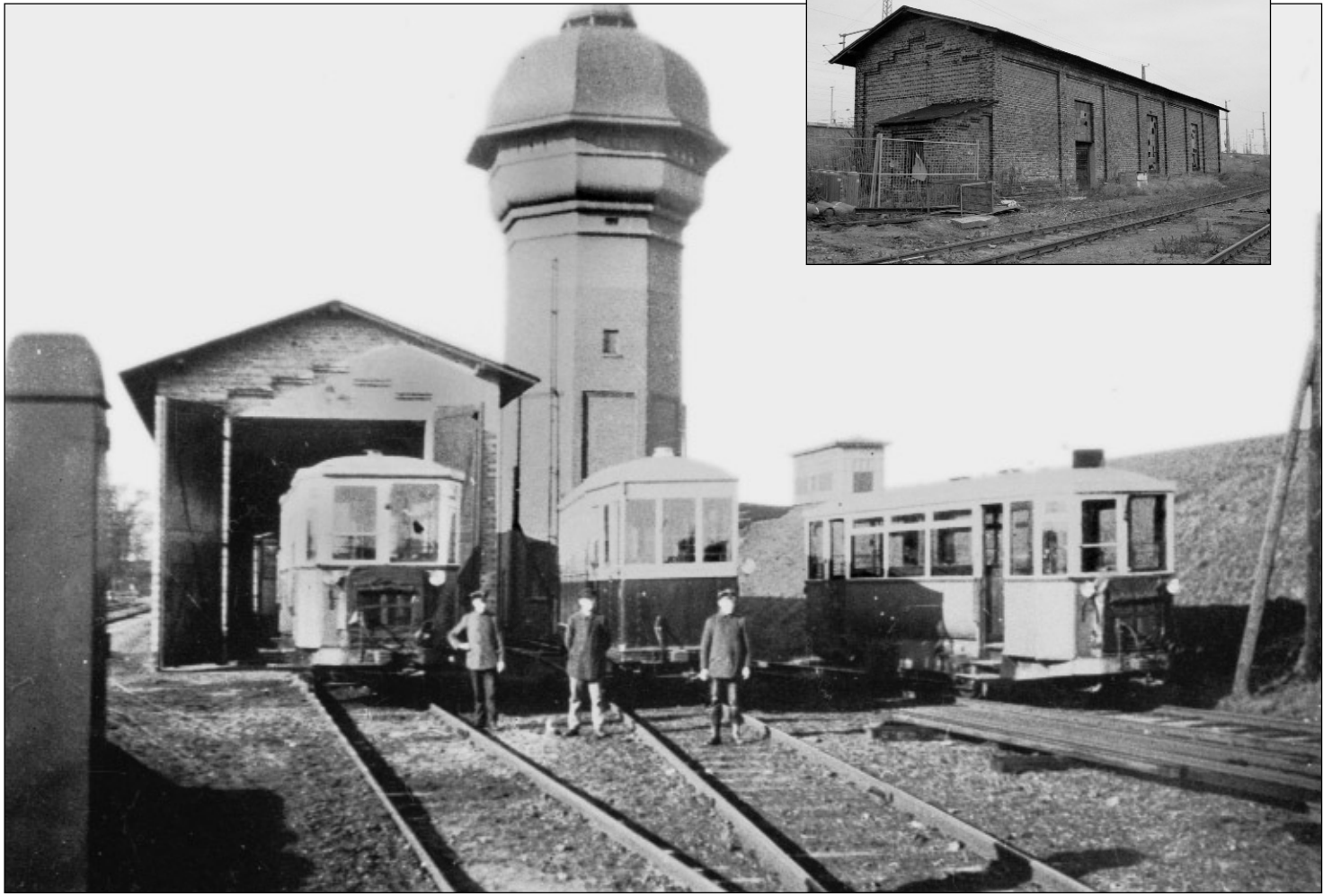
Mitte: Tw 2 mit Anhänger, Nauen, ca. 1938,  
Foto: Peter Boehm

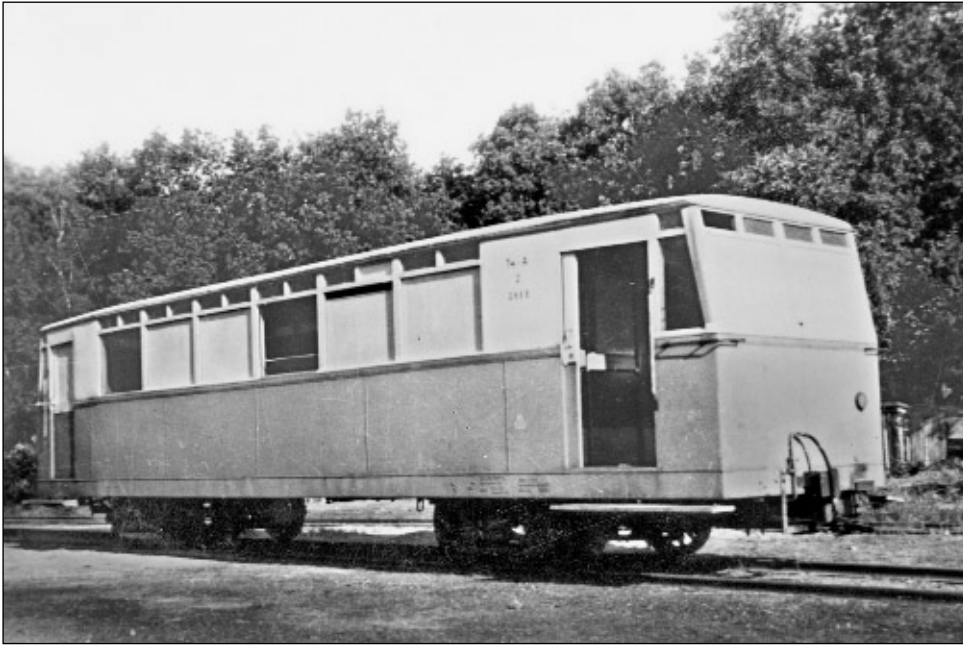
Unten: Tw 1 nach dem Umbau, ca. 1939/40, Foto:  
Verkehrstechnik 13/1940

S. 33 oben: Tw 1, 3 und 2 im Bw Nauen der OHKB, 1938,  
Foto: Slg. Joachim Rodatz

kleines Foto oben: Der selbe Lokschuppen am 31. 10. 1996,  
Foto: Joachim Rodatz

S. 33 unten: Tw 1 im Winter 1938, Spandau-Johannesstift,  
Foto: Slg. Joachim Rodatz





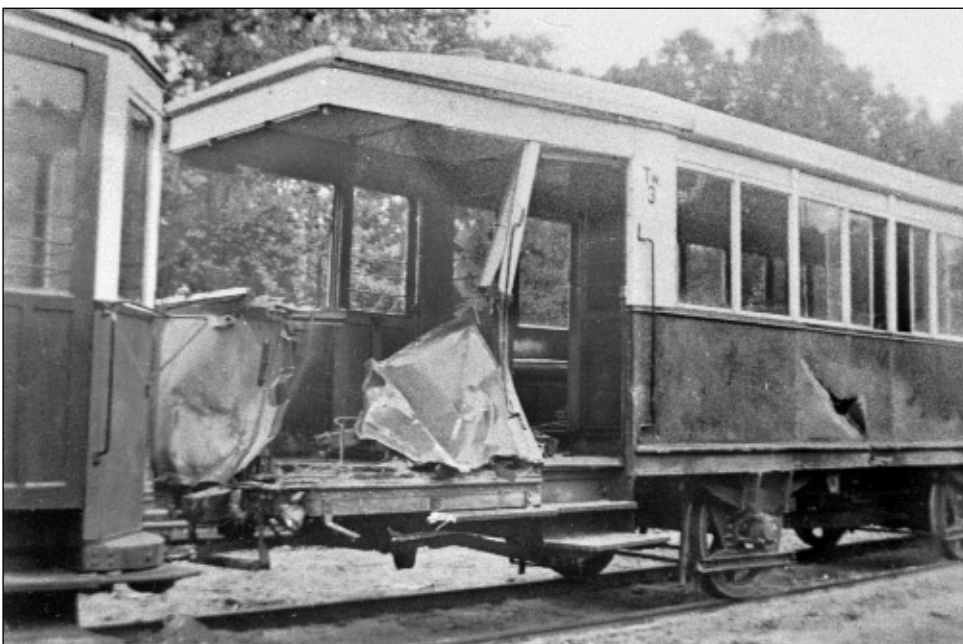
Die OHKB mußten ihren Namen 1942 weisungsgemäß in Osthavelländische Eisenbahnen ändern. Das fortan verwendete Kürzel OHE führte später oft zu Verwechslungen mit den 1944 entstandenen Osthannoverschen Eisenbahnen. Anders als bei anderen Bahnen und als einige Quellen behaupten, kam der Triebwageneinsatz bei den OHKB/OHE während des Krieges nie ganz zum Erliegen. Noch im März 1945 war ein Exemplar im Einsatz, denn die zum Teil überalterten Dampflokomotiven genügten nicht annähernd dem Umfang des großenteils als kriegswichtig angesehenen Güterverkehr auf der Kleinbahn und den Anschlußbahnen. Oft mußten Güterzüge in zwei Teilen zum Bestimmungsbahnhof gebracht und von der Reichsbahn Leihloks angefordert werden.

Quasi nebenbei waren überwiegend im Arbeiterverkehr für die Rüstungsindustrie so viele Fahrgäste zu befördern, wie nie zuvor; 1942 waren es 1.243.000. Noch vor Kriegsende war man gezwungen, die beiden Wismarer Triebwagen mit stärkeren Motoren auszustatten, da sie sich mit den relativ schwachen 90-PS-Junkers-Motoren den Anforderungen nicht mehr gewachsen zeigten. In den letzten Kriegstagen kam WHKB-Tw 4 abhanden.



Nach Kriegsende befanden sich die OHE-Triebwagen in der sowjetischen Besatzungszone und wurden später von der DR übernommen. Zunächst waren sie aber von 1946 bis 1949 auch auf der Relation Spandau Johannesstift – Bötzw bzw. Spandau Johannesstift – Hennigsdorf (Ersatz für die im April 1945 eingestellte Straßenbahnlinie 120) eingesetzt. Von 1949 bis 1952 kam es infolge der Spaltung Berlins und verschiedener Gleisdemontagen auch zur Trennung des östlichen und westlichen Verkehrsgebietes der Bötzw-Bahn und durch den Bau des Havelkanals zur Stilllegung des Abschnitts Bötzw – Nieder Neuendorf auf DDR-Gebiet.

Unter Treuhandschaft des Berliner Senats führte eine in Spandau-Johannesstift gebildete Betriebsverwaltung den Betrieb des in Berlin befindlichen Teils der ehemaligen OHE. Hier endete am 21. 8. 1950 der Personenverkehr. Bis dahin fuhr man zwei Zugpaare am Tag von Spandau West nach Nieder Neuendorf, wo Anschluß nach Nauen bestand, nun von der Deutschen Reichsbahn betrieben.



Über Schicksal und Einsatz der alten Kleinbahntriebwagen unter der Ägide der Deutschen Reichsbahn gibt es nur wenige und z. T. widersprüchliche Angaben. 1953 begann der Umbau der Zweiachser Tw 1 und 2, in dessen Ergebnis bis 1957 zwei Triebwagen entstanden, bei denen Rahmen und Wagenkästen so weitgehend erneuert worden sein sollen, daß man fast von einem Neubau ausgehen kann.

*Oben: TwA 2 nach dem Umbau, ca. 1940, Foto: Delius*

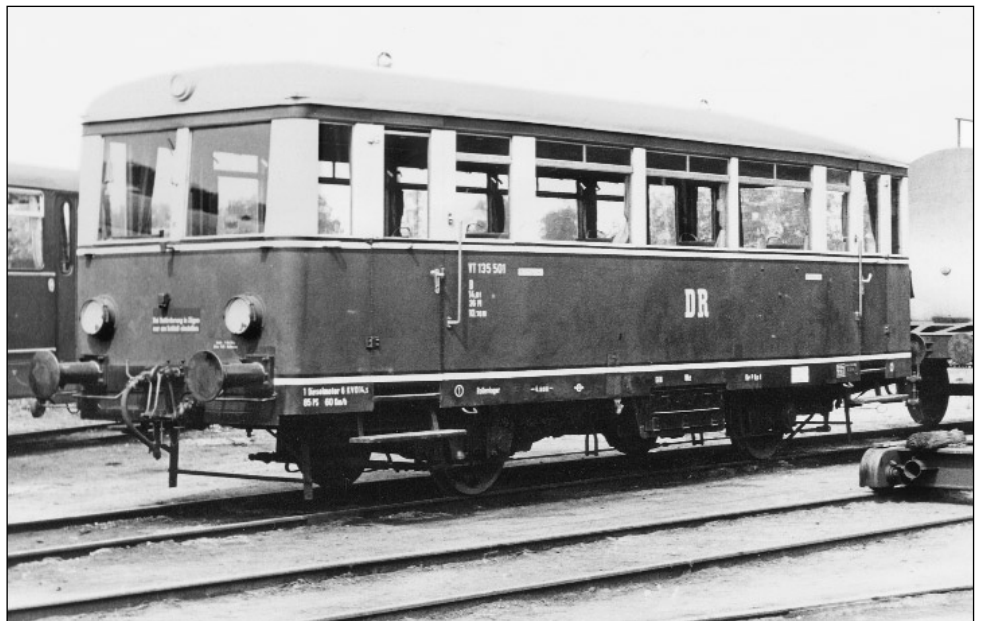
*Mitte: Tw 3 unterwegs von Nauen nach Spandau-Johannesstift, 1944, Foto: Slg. Joachim Rodatz*

*Unten: Tw 3 nach einem 1944 erlittenen Unfall bei Bötzw im Bahnhof Spandau-Johannesstift. Der Triebwagen wurde repariert. 1949 übernahm die DR als 133 503, Foto: Slg. Joachim Rodatz*

	OHKB Tw 1	OHKB Tw 2	OHKB Tw 3	WHKB Tw 4	OHKB Tw 5	OHKB Tw 6	OHKB Tw A 1 u. 2
Achsfolge	A1	A1	A1	(A1)' (A1)'	(1A)' (A1)'	(1A)' (A1)'	2' 2'
Dienstgewicht	10,5 t (leer)	10,5 t (leer)	13,7 t (leer)	35 t	24,0 t	24,0 t	10,5 t (leer)
Länge G.P.	10,35 m	10,35 m	10,57 m	16,26 m	16,95 m	16,95 m	
Achstand	3,0 m	3,0 m	3,5 m	11,5 m / 2,5 m	11,0 m / 2,5 m	11,0 m / 2,5 m	
Sitz/Stehplätze	18/20	18/20	24/28	59/24	84/?	84/?	
Motor	NAG-Benzol	NAG-Benzol	NAG-Benzol	DWK-Benzol	Junkers-Diesel	Junkers-Diesel	kein
Leistung	75 PS	75 PS	75 PS	160 PS	2 x 80 PS	2 x 80 PS	
Höchstgeschw.	40 km/h	40 km/h	40 km/h	45 km/h	65 km/h	65 km/h	
Hersteller	LHL	LHL	Dessau	DWK	Wiener	Wiener	
Fabrik-Nr.	?	?	3.013	148	21.128	21.130	?
Baujahr	1922	1922	1925	1927	1939	1939	1912
Herkunft	bis 1925 BVG 6001 1929 ex BVG 6001	bis 1925 BVG 6002 1929 ex BVG 6002	bis 1925 BVG 6003 1929 ex BVG 6003	1927 von DWK, 1924 Umb. Nr. 148, 1921 Fabr.-Nr. 1	Lieferung: 11. 9. 1939, Typ Mosel	Lieferung: 11. 9. 1939, Typ Mosel	1929 ex Uferbahn Schmöckwitz - Grün- tau 1543 und 1544, 1925 abg.
Verbleib	1949 DR 133.501, 1957 DR 135.501* +1977	1949 DR 133.502, 1957 DR 135.502* +1986	1949 DR 133.503, + 1955 Umbau zu Aufsetzwagen 2 der Oberweißb. Bergb.	1945 verschollen	1949 DR 137.523, +1970	1949 DR 137.524, 1955 abgestellt, +1987	Tw A2 nach 45 L. E., ?? an Fa. Staffke, Spandau, Wagen- kasten als Büro
Umbauen	1936 Wisco-Gen. / Holzgasbetrieb, 3940 neue Wagenk. und Dieselmotoren, 1953 - 1957 Total- rekonstruktion	1936 Wisco-Gen. / Holzgasbetrieb, 3940 neue Wagenk. und Dieselmotoren, 1953 - 1957 Total- rekonstruktion	zeitweise Wisco- Gen. / Holzgasbetr. vor 1940: Einbau 90- PS-Junkers-Diesel	1934 Wisco-Genera- tor / Holzgasbetr. 1938 150-PS-Dieselmotor	Generalreparatur nach Unfall 1939, vor 1945 Einbau von 2 x 110 PS-Junkers-Dies- sel, vor 1960 Einbau von 2 x 150 PS- Deutz-Diesel	vor 1945 Einbau von 2 x 110 PS-Junkers- Diesel	1939/40 Umbau der Wagenkasten

Rätselhaft ist das Schicksal des ehemaligen Tw 3. Auch er war 1940 für eine Modernisierung vorgesehen, deren Ausführung jedoch zweifelhaft ist. Auch ist nicht bekannt, ob die OHE ihn nach einem 1944 erlittenen schweren Unfall instand setzen konnte. Obwohl er 1949 die DR-Nummer 133 503 bekam, lassen sich keine Hinweise auf seinen Einsatz finden. 1955 wurde er ausgemustert. Sowohl zu Tw 2 als auch zu Tw 3 findet sich der Hinweis auf einen Einsatz nach der Ausmusterung als Aufsetzwagen für den Plattenbetrieb der Oberweißbacher Bergbahn. Es könnte sich jedoch bei einem der Wagen um eine Verwechslung handeln. Belegt ist, daß 1960 ein ehemaliger OHKB-Triebwagen mit 24 Sitzplätzen bei der Bergbahn vorhanden war. Ein Foto zeigt einen Wagen, dessen Äußeres noch weitgehend dem Zustand nach der Modernisierung von 1940 entspricht. Da die Aufsetzwagen nicht als Fahrzeuge, sondern als Geräte ohne Betriebsnummern geführt wurden, läßt sich die Identität nicht mehr ermitteln.

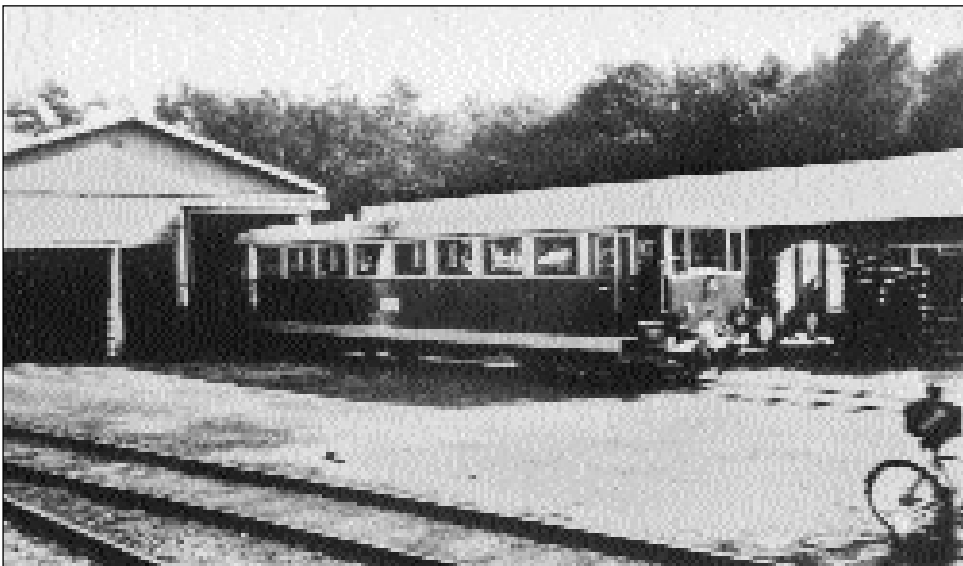
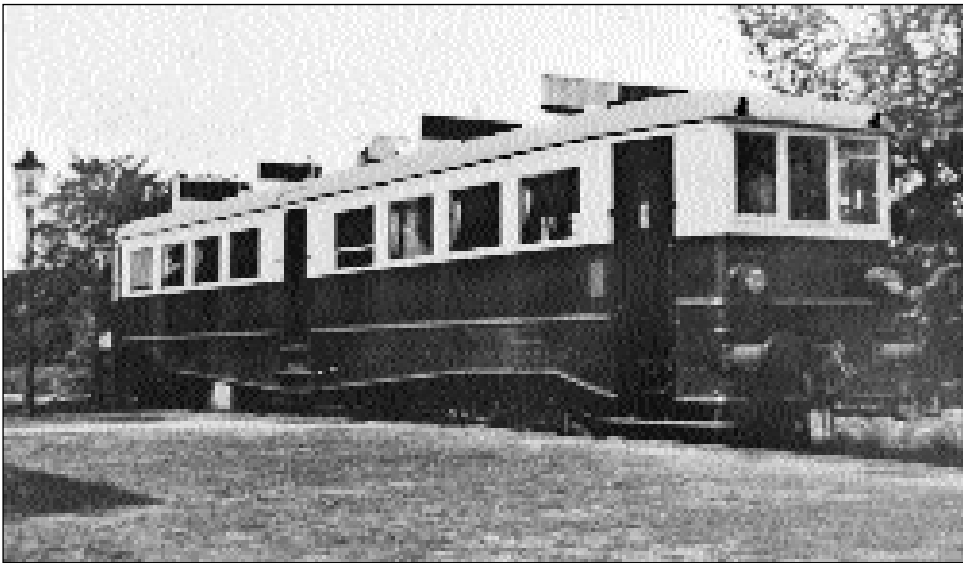
Auch über den Verbleib der modernen Triebwagen Nr. 5 und 6 vom Typ Mosel liegen nur spärliche Informationen vor. Beide erhielten 1949 DR-Nummern, doch Ex-Tw 6 wurde, obwohl erst 1967 offiziell ausgemustert, bereits 1955 abgestellt. Der ehemalige Tw 5 bekam anscheinend nochmals neue Motoren, denn spätestens ab 1960 war er mit zwei 150-PS-Deutz-Motoren unterwegs. Er kam jedoch nicht mehr auf seiner Heimatstrecke zum Einsatz, sondern auf Strecken östlich Berlins, wurde 1966 abgestellt und vier Jahre später ausgemustert.



Mitte: Tw 1 nach dem weiteren Umbau 1957 durch das Raw Dessau als Triebwagen DR VT 135.501\*, Bw Luckau, 15. 5. 1966, Foto: Günter Fiebig

Unten: Der eh. Tw 2 oder 3 als Aufsetzwagen der Oberweißbacher Bergbahn, 20. 5. 1974, Foto: Henkel



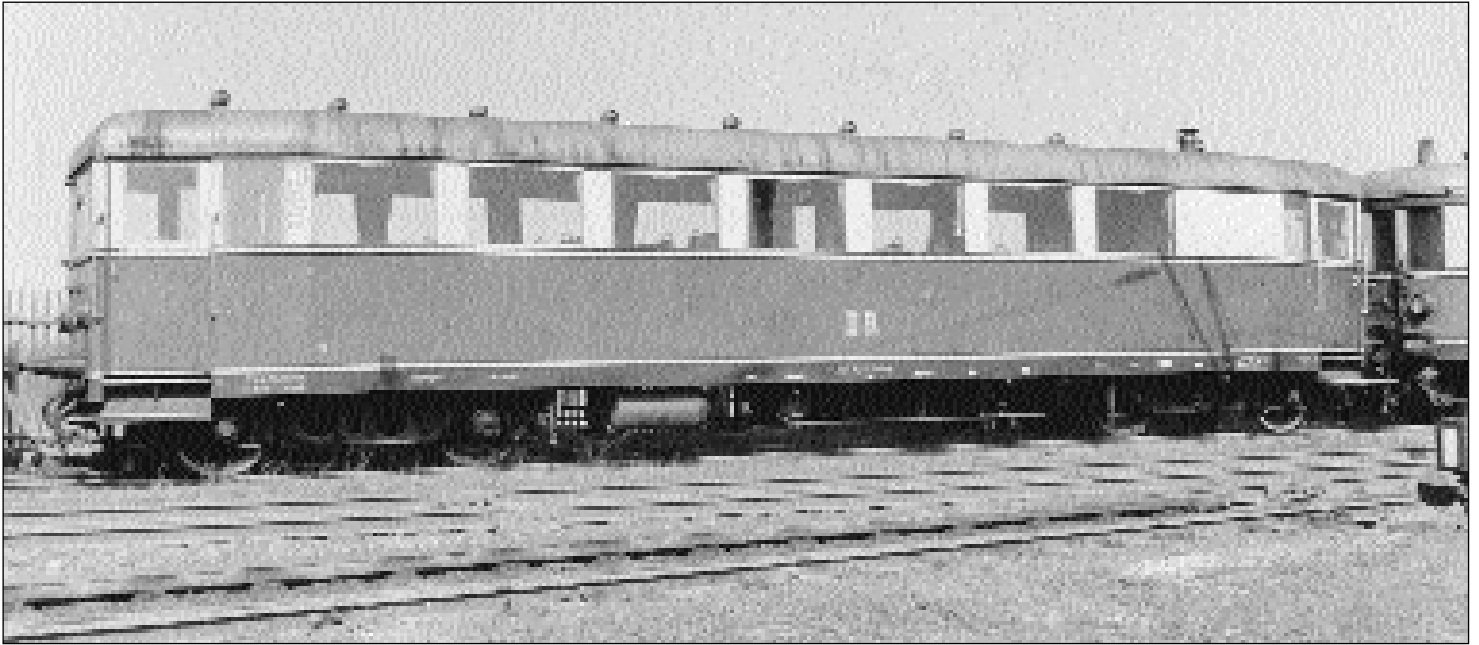


Auch auf den beiden Strecken der WHKB kam ab 1927 ein Triebwagen zum Einsatz, der zwar Eigentum des Kreises Westhavelland war, aber als Tw 4 in das Nummernschema der Betriebsführerin integriert wurde. Hierbei handelt es sich um ein besonderes Exemplar, das einen Markstein in der Triebwagengeschichte darstellte. Hinter der Fabriknummer 148 verbarg sich nämlich der erste Triebwagen der Deutschen Werke Kiel (DWK), der 1921 noch in der typischen Spitzmaus-Form an die niederländische Dampfstraßenbahn LESHM geliefert worden war, die ein Jahr später in der LTM aufging. Man war jedoch mit dem zu großen Fahrzeug nicht zufrieden. Nachdem es durch eine Dampflok beschädigt worden war, gab man es zurück an das Werk und beschaffte eine kleinere Variante. Nach zwei Werksumbauten 1924 (nun Fabriknummer 48) und 1927, bei denen u. a. die spitzen Stirnseiten begradigt wurden, kam der Triebwagen mit abermals neuer Fabriknummer ins Westhavelland. Mit über 80 Sitz- und Stehplätzen genügte er im normalen Verkehr auch ohne Beiwagen den Anforderungen. Im Berufs- und Ausflugsverkehr fuhr der Vierachser mit ein oder zwei normalen Personenwagen im Schlepp. 1938 erhielt der Triebwagen einen Dieselmotor mit 150 PS Leistung.

Oben: Testfahrt des Ursprungswagens des Tw 4 1921 im Bahnhof Kirchbarkau (Klb. Kiel – Segeberg) mit Güterwagen

Mitte: Tw 4 in Rötendorf, um 1935, Slg. Wolf-Dietger Machel

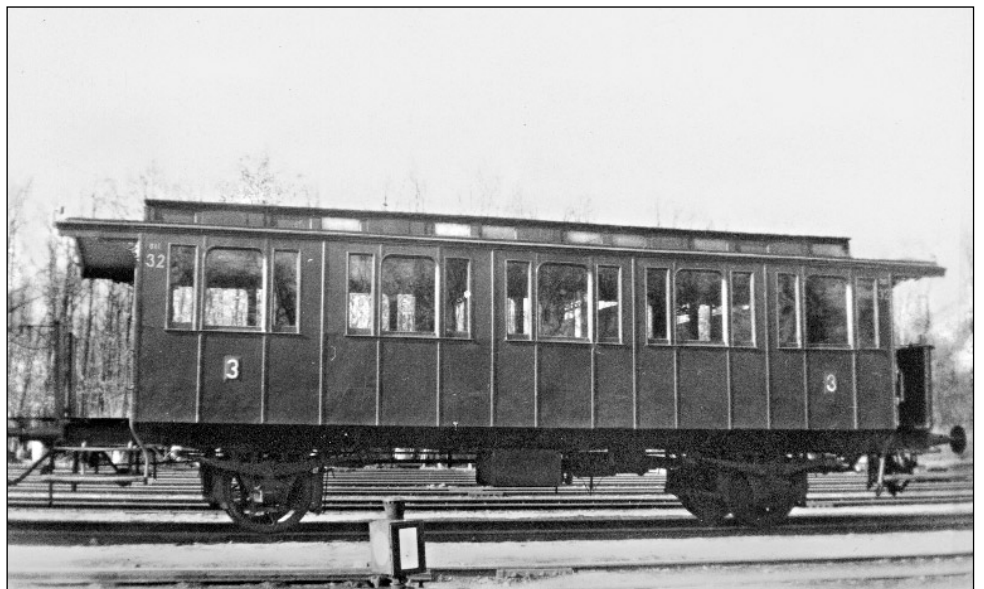
Unten: Tw 5 oder 6 (Wismar Typ Mosel) in Spandau West, Foto: Peter Boehm



Der Personenverkehr auf den Strecken der ehemaligen Osthavelländischen Kreisbahnen in der DDR endete am 1. 11. 1964 auf der Relation Nauen – Velten und am 22. 5. 1966 auf der Stammstrecke Nauen – Ketzin.

Nach der Wende versuchte die West-Berliner OHE, die 1972 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden war, wieder im Osthavelland Fuß zu fassen, war jedoch vom Pech verfolgt. Die überraschende Schließung der Mülldeponie Vorketzin, für dessen Versorgung die Gesellschaft über drei Millionen Mark in ein Umschlagzentrum für Preßmüllcontainern investiert hatte, brachte einen herben Rückschlag. Ein weiteres Debakel war der Fortfall der Bedienung des Kraftwerks Oberhavel in Spandau nach dessen Schließung von einem Tag auf den anderen im Jahre 2000.

Seit zwei Jahren geht es für das Unternehmen, an dem der Kreis Havelland als Zusammenschluß der alten Kreise Ost- und Westhavelland mehrheitlich beteiligt ist, jedoch wieder bergauf. Die Hälfte des Umsatzes erzielt die OHE heute mit Baulogistik, die andere Hälfte mit Zugleistungen (z. B. Schotterzüge für den Bau von ICE-Strecken) und den Betrieb von Anschlussbahnen. Genannt seien hier das Güterverkehrszentrum Berlin West bei Wustermark, die Firma Orenstein & Koppel und die Premnitzer Industriebahn. Zukunftsorientiert sind die Bemühungen um ein Güter-Terminal in Frankfurt (Oder) im Hinblick auf die EU-Osterweiterung. Daß die OHE in absehbarer Zeit wieder eine Strecke mit Personenverkehr in der Region übernehmen wird und damit zu ihren Wurzeln zurückkehrt, ist nicht jedoch geplant.



*Oben: Tw 5 als DR 137 523 im Raw Dessau, 1960,  
Foto: K. u. F. Leyer*

*Mitte: Hamsterzug mit Lok B.Sp. 3 im Bahnhof Spandau-West  
DR, Sommer 1946, Foto: Slg. Joachim Rodatz*

*Unten: Wagen Ci 32, Spandau-Johannesstift, 30. 4. 1950,  
Foto: Norbert Lößberger*