

Die Eisenbahn der BVG

Wie aus der amtlichen Ankündigung in dieser vorliegenden Nr. 9 der „Fahrt“ hervorgeht, sind mit dem 15. April 1929 die Güterbahn und die Postpaketbeförderung, die bisher einer selbständigen Abteilung unterstanden, von der Verkehrsabteilung übernommen worden. Es lenkt das die Aufmerksamkeit einmal wieder besonders auf diese beiden Spezialzweige des umfangreichen Tätigkeitsgebiets der BVG. Diese befasst sich also keineswegs nur mit der Personenbeförderung, sondern beschäftigt sich auch mit Paket- und Gütertransport.

Während die Tatsache der Postbeförderung durch die BVG weiteren Kreisen bekannt ist, da ja die gelben Postpaketwagen auf ihren Fahrten zu den verschiedensten Tages- und Nachtzeiten in zahlreiche Stadtgegenden kommen, tritt der Güterverkehr naturgemäss weniger in die Erscheinung, weil er an besondere, eigene Gleisanlagen gebunden und auf ganz bestimmte Verkehrsbeziehungen beschränkt ist. Gerade deshalb soll hier einiges über die interessante Anlage der Güterbahn und ihren Betrieb berichtet werden.

Die Güterbahn der BVG liegt im Südosten Berlins, da, wo sich in jener arbeitsreichen Gegend am Ufer der Spree eine Häufung von grossen und kleineren Industrierwerken herausgebildet hat. Hier, in Oberschöneweide, befindet sich eine ganze Anzahl bekannter und bedeutender Werke, wie die Transformatoren-Fabrik der AEG, die NAG-Automobil-Fabrik, das grosse Kabelwerk Oberspree, das ebenfalls der AEG gehört, usw. Die Spree mit ihrer Möglichkeit zum billigen Antransport von Rohstoffen und Hilfsmaterialien für die Fabrikation auf dem Wasserwege war für die Industrierwerke natürlich einer der hauptsächlichsten Faktoren, die die Errichtung der Fabriken gerade an dieser Stelle bedingten. Andererseits kann ein Wasseranschluss allein niemals eine genügende Transportmöglichkeit für ein Industrierwerk bieten; dazu ist die Beförderungsgeschwindigkeit auf der Wasserstrasse für hochwertige Erzeugnisse zu gering, und ausserdem ist ja die dauernde Benutzbarkeit des Wasserweges nicht immer gesichert, da man in unseren Gegenden erfahrungsgemäss in jedem Winter mit einer Vereisung unserer Flüsse und mit Stilllegung des Wasserverkehrs rechnen muss. Jede Fabrik muss demnach Wert darauf legen, sich auch noch einen Anschluss an das Eisenbahnnetz zu suchen.

Diesem Umstand verdankt die Güterbahn ihre Entstehung.

Das ganze Gelände, auf dem die heute an der Wilhelminenhofstrasse, der grossen Parallelstrasse zur Spree, errichteten Fabriken liegen, gehörte seinerzeit einer Grundstücks-Handelsgesellschaft, der „Grundrenten-Gesellschaft“, die das Land dann an die Interessenten verkaufte.

Um die Grundstücke hochwertiger zu machen, hatte die Grundrenten-Gesellschaft dabei von Anfang an mit Rücksicht auf das dringende Bedürfnis der zu erbauenden Fabriken die Anlage eines Gleisanschlusses zur Eisenbahn für die Güterförderung vorgesehen, und die hiermit zusammenhängenden Fragen wurden in den Kaufverträgen für die einzelnen Grundstücke gleich mit geregelt.

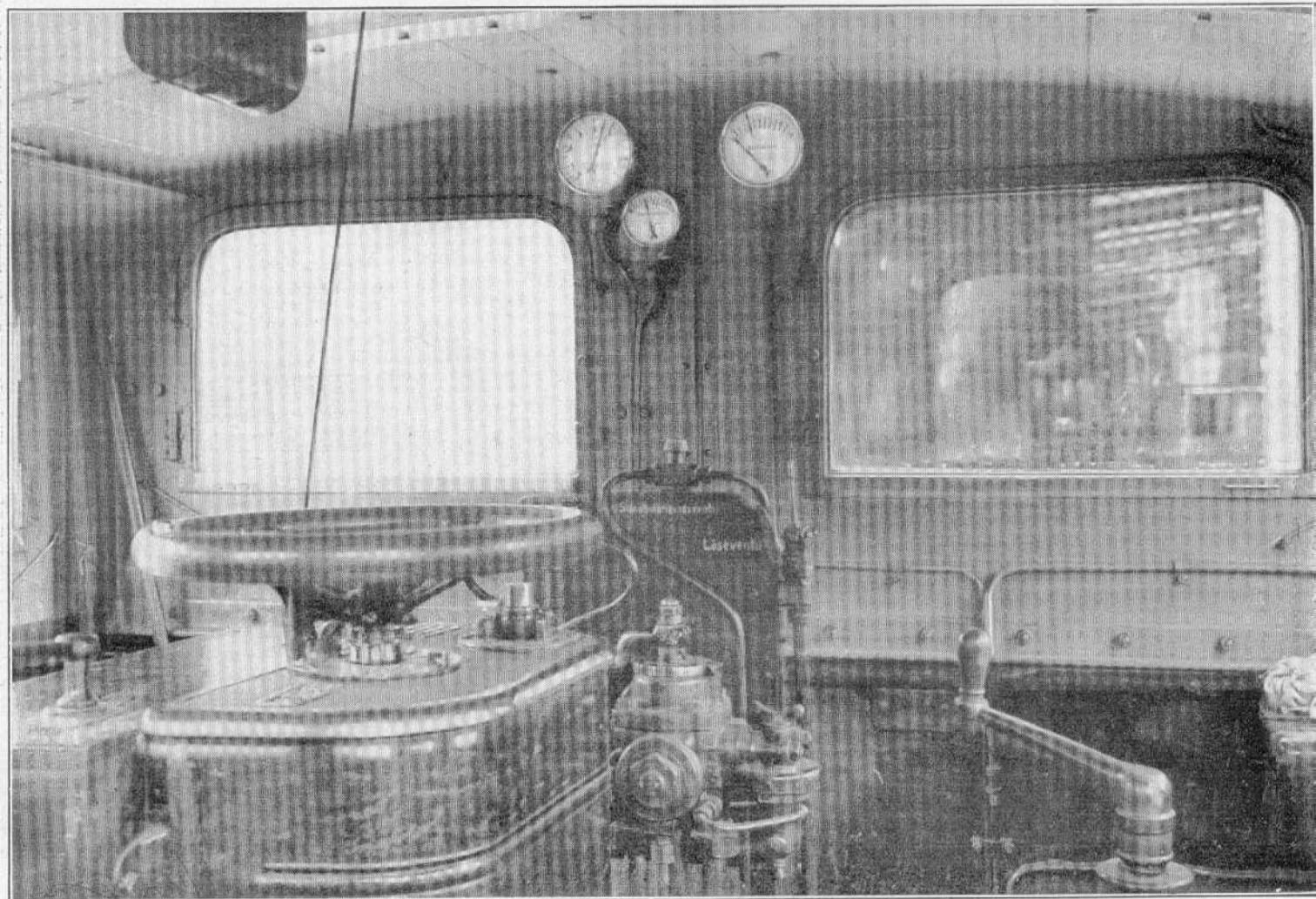
Hieraus geht der Charakter und der Betriebszweck der Güterbahn schon deutlich hervor: Sie stellt die für das ganze dortige Industrieviertel lebenswichtige Anschlussbahn dar, die die Ueberführung der Güterwagen zwischen den Güterbahnhöfen der Reichsbahn und den Werken besorgt.

Als Anschlussbahnhof der Eisenbahn kam zunächst Niederschöneweide-Johannisthal in Frage. Diese Verbindung wurde bereits im Jahre 1890 hergestellt. Die Gleise wurden von der Wilhelminenhofstrasse aus durch die Karlsruhorster Strasse geführt, in deren Zuge die hier sehr breite Oberspree auf einer langen Holzbrücke überschritten wurde, und mündeten an der Berliner Strasse in Niederschöneweide auf das Eisenbahngelände. Im Jahre 1899 erfuhr dann die Güterbahn eine erhebliche Erweiterung dadurch, dass auch eine Gleisverbindung durch die Edisonstrasse und die Rummelsburger Chaussee nach dem Eisenbahn-Güterbahnhof Rummelsburg geschaffen wurde. Hiermit erreichte man zwei Vorteile: Einmal gab man den in Oberschöneweide bereits angeschlossenen Werken Gelegenheit, ihre Waggons je nach der Lage des Versand- oder Empfangsortes beliebig über Niederschöneweide-Johannisthal oder Rummelsburg zu versenden oder zu empfangen, was teilweise nicht unerhebliche Frachtersparnisse auf der Eisenbahn mit sich brachte, andererseits konnten nunmehr auch die an der neuen Strecke gelegenen Industriefirmen an die Bahn angeschlossen werden.

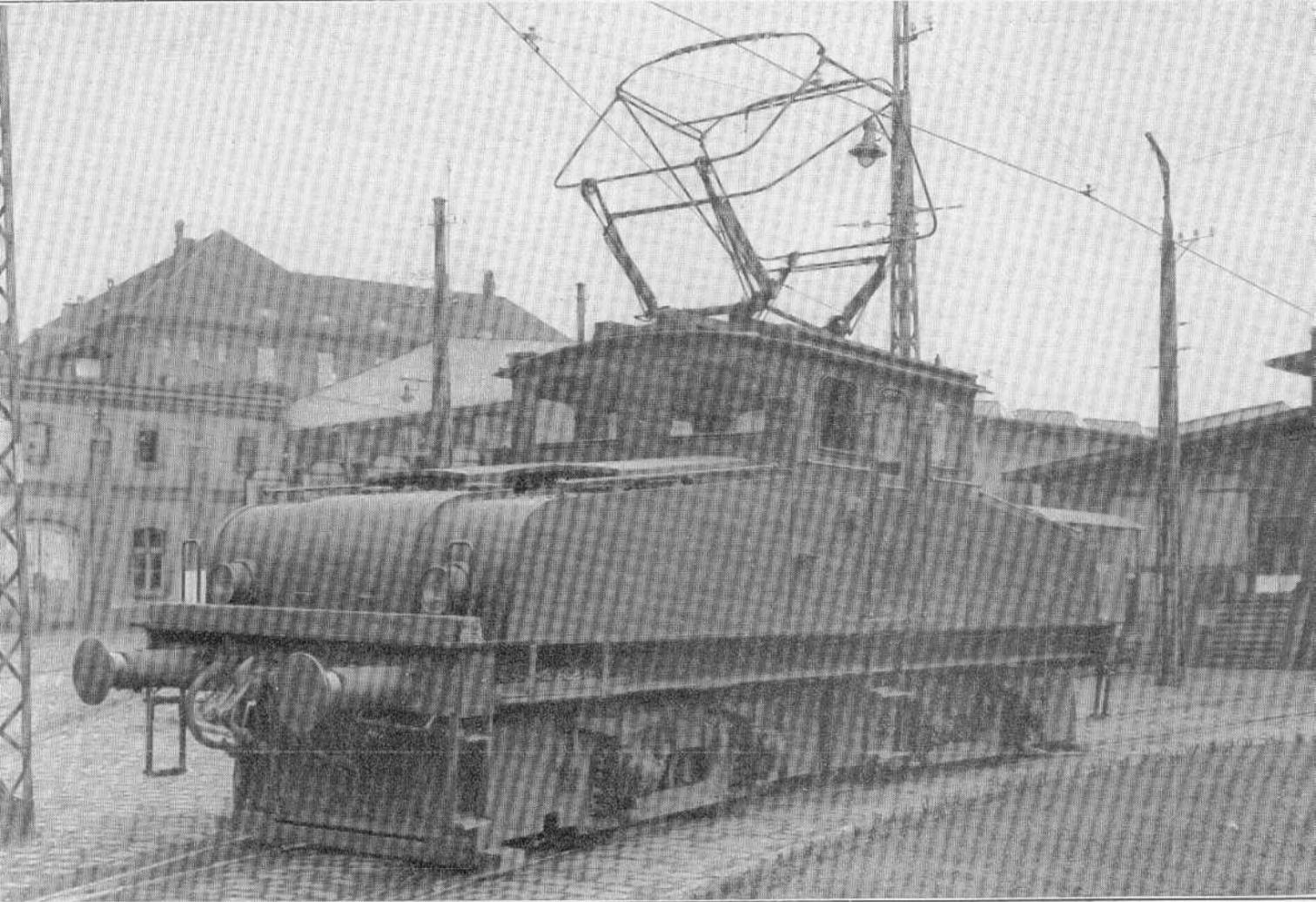
Kurz nachdem diese Erweiterung durchgeführt war, verkaufte dann die Grundrenten-Gesellschaft



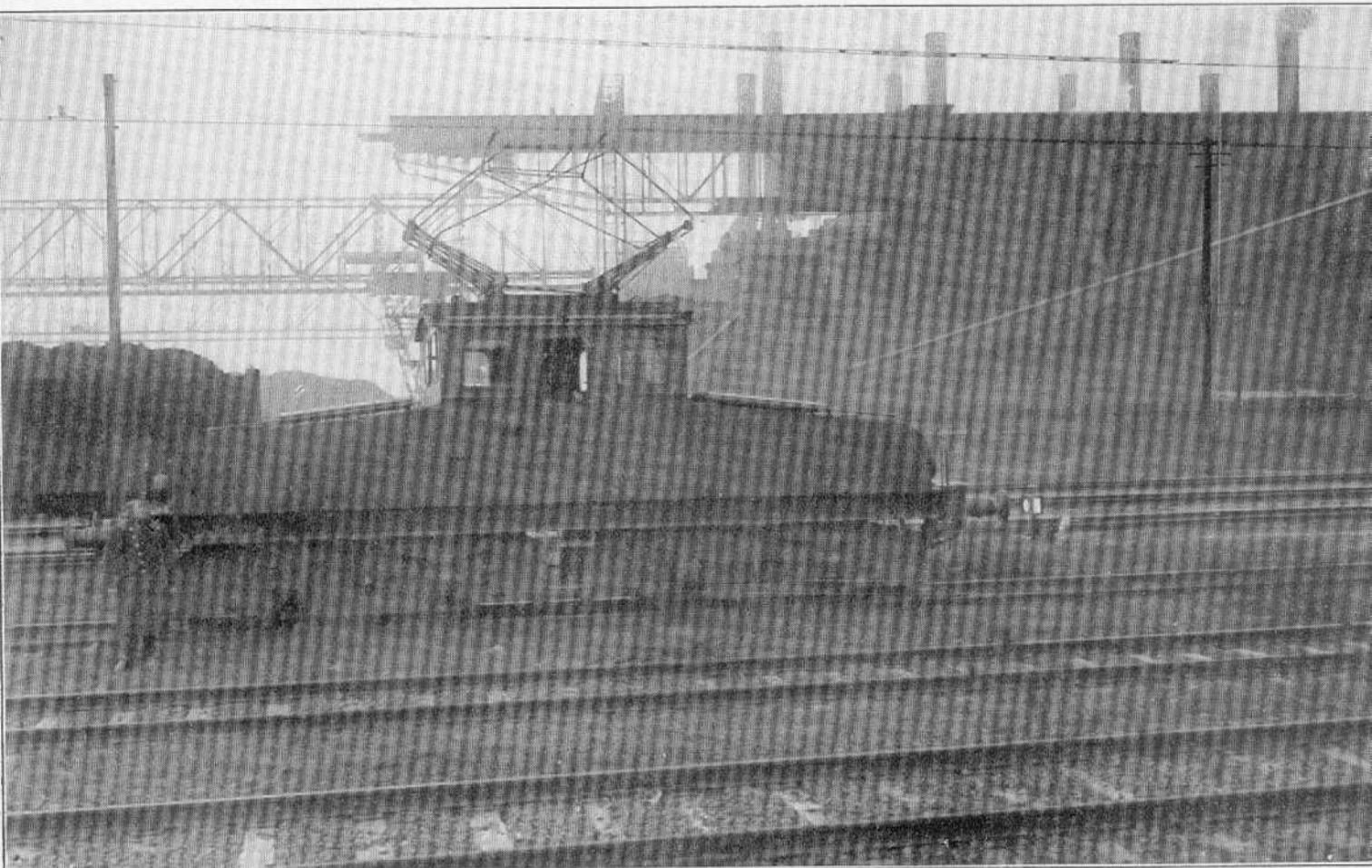
Der Güterzug in der Wilhelminenhofstrasse.



Blick in den Führerraum der Güterzuglokomotive.



Eine Güterzuglokomotive der BVG.



Am Kraftwerk Klingenberg. — Auf dem Güterbahnhof Rummelsburg.

die Bahnanlagen einschliesslich des Betriebsrechts am 1. August 1901 an die damalige Berliner Ostbahn, ein Strassenbahnunternehmen in jener Gegend, das seinen Sitz in Oberschöneweide (heute Bf. 15) hatte. Die Ostbahn selbst wurde nach dem Kriege von dem „Zweckverband Gross-Berlin“ übernommen und gelangte von hier über die Stadt Berlin und die Berliner Strassenbahn-Betriebs-G. m. b. H. am 1. Januar 1929 zur BVG. Die gesamten Gleisanlagen haben eine Länge von 13 Kilometer. Von der Bahn zweigen 27 Anschlüsse (16 an der Oberschöneweider Strecke, 11 an der Rummelsburger Strecke) auf die Grundstücke der einzelnen Anschlussnehmer ab.

Auf den beiden Güterbahnhöfen der Eisenbahn sind umfangreiche Geländestreifen gepachtet, auf denen sich die „Uebergabegleise“ befinden.

Die Bahnanlagen der Güterbahn sind natürlich nach den Vorschriften der Eisenbahn gebaut und werden von dieser kontrolliert. Die Schienen — meist Kopfschienen auf Holzschwellen — liegen durchweg auf eigenem Bahnkörper; ein gemeinsamer Betrieb von Güterbahn und Strassenbahn findet also nicht statt. Der Bahnkörper liegt jedoch in der Strasse neben der einen Gehbahn.

Die Beförderung der Güterwagen erfolgte in der ersten Zeit unter der Grundrenten-Gesellschaft durch einen Fuhrunternehmer, der mit einigen Pferden den damals noch schwachen Betrieb bewältigen konnte. Mit der Uebernahme der Anlagen durch die Berliner Ostbahn wurde jedoch

der elektrische Betrieb eingerichtet. Heute ist die Güterbahn im Besitze von fünf kleineren zachsigen und zwei grossen 4achsigen Lokomotiven. Eine der letzteren, die von der AEG geliefert sind, ist in den Abbildungen dargestellt. Die Maschine hat ein Gewicht von 40 Tonnen und verfügt über 4 starke Motoren. Nach der von der Reichsbahn als Aufsichtsbehörde erteilten Genehmigung darf eine solche Lokomotive bis 24 beladene Wagen oder 48 Achsen gleichzeitig befördern; sie ist also imstande, einen recht stattlichen Eisenbahngüterzug zu befördern. Die höchste erreichbare Geschwindigkeit beträgt 25 Kilometer in der Stunde, doch ist hier natürlich in erster Linie die Zugleistung von Bedeutung.

Unsere Abbildung gibt auch einen Blick in den Führerstand einer der grossen Lokomotiven. Der eine Fahrshalter, der für beide Fahrtrichtungen benutzt wird, steht in der Mitte des Raumes. Der Führer steht vor ihm mit den Schultern in Fahrtrichtung, um so gleichzeitig nach vorn und nach hinten sehen zu können. An Stelle der Fahrkurbel befindet sich ein grosses Schaltrad, das etwa dem Lenkrade eines Automobils ähnelt. Die Einrichtungen bezüglich der Fahr- und Widerstandsstufen, des Fahrtrichtungshebels sowie des Sandstreuhebels entsprechen den gleichen Vorrichtungen bei einem Strassenbahnwagen. An Bremsrichtungen besitzt die Lokomotive neben der Strombremse, die hier im Betrieb nur selten benutzt wird, und neben der Handbremse noch eine Luftdruck-

bremseinrichtung. Alle diese Teile sind auf unserer Abbildung deutlich zu erkennen. An der Decke des Führerstandes befindet sich in dem auf dem Bild sichtbaren schwarzen Kasten die Beleuchtungsanlage, die ihr Licht auf den Fahrschalter und die Bremshebel wirft, ohne jedoch den Fahrer in der Sicht zu behindern.

Die Besonderheit des eisenbahnmässigen Betriebes verlangt natürlich auch eine sorgfältige Ausbildung für das Personal, das die von der Reichsbahn herausgegebenen umfassenden Dienstweisungen und Rangiervorschriften genau kennen muss. Bevor eine Verwendung im Dienste der Güterbahn stattfinden darf, muss jeder Bedienstete in einer entsprechenden Prüfung als Rangierer, Lokomotivführer oder Rangierleiter, die von Beamten der Reichsbahn abgenommen wird, die verlangten Kenntnisse nachgewiesen haben.

Das Eigenartige an dem Betriebe der Güterbahn ist, dass der Bahnkörper in den Strassen des dicht bebauten und bewohnten Ortes Oberschöne- weide liegt, und es ist ein merkwürdiger Anblick, wenn man den langen Güterzug, gezogen von einer schweren Lokomotive, durch die städtischen Strassen fahren sieht. Natürlich sind zum Schutze des sonstigen Verkehrs auch besondere Vorkehrungen getroffen; so müssen die Lokomo-

tiven neben einer Fussglocke und einer seitlich angebrachten, im Bilde deutlich erkennbaren von Hand zu bedienenden Warnungsglocke noch eine Signalsirene besitzen. Ausserdem muss an allen Strassenkreuzungen stets ein Rangierer mit einer grossen Glocke und einer roten Fahne, bei Dunkelheit mit einer rot leuchtenden Laterne dem Zuge vorausgehen, und die Kreuzung darf dann erst nach Verständigung des Lokomotivführers mit diesem Sicherheitsposten befahren werden. Die Einwohner von Oberschöne- weide aber haben sich in dem Menschenalter, das die Güterbahn nun schon besteht, sehr gut an diese gewöhnt, und die scherzhafte Bezeichnung, der „Bulle“, die das Publikum für die grosse Lokomotive geprägt hat, beweist das enge Verhältnis, das zwischen Ober- schöneweide und der Güterbahn besteht.

Als Beweis für die Leistungsfähigkeit und die Entwicklung der Bahn mögen die folgenden Zahlen dienen: Es wurden befördert:

im Jahre	Achsen	Wagen- ladungen	Gewicht in Tonnen
1920	56 194	27 477	335 569,—
1925	61 916	30 334	375 249,—
1928	65 630	31 911	372 651,—.

Dr. Schn.

Ein Dokument aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Diese Dokumentation aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten wird kostenfrei zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot richtet sich an den Kreis Interessierter zur Stadt- und Verkehrsgeschichte Berlin. Die private Weitergabe ist selbstverständlich erlaubt, jedoch das Einstellen in andere Webseiten nur mit ausdrücklicher Zusage gestattet. Eine kommerzielle Verwendung wird ausdrücklich untersagt.

Die Nutzungseinschränkung bezieht sich nicht auf den Inhalt des Dokuments, sondern nur auf diese digitale Zusammenstellung, die Zeit, Mühe und Geld im Redaktionsteam der Berliner Verkehrsseiten gekostet hat, die wir nur den direkten Nutzern des Onlinemagazins Berliner Verkehrsseiten zukommen lassen möchten, keine Vorarbeit für andere Verwendungen leisten möchten.

Das Archiv der Berliner Verkehrsseiten ist nicht öffentlich und die Benutzung für die Verwendung außerhalb der oben genannten Verwendung daher kostenpflichtig.

M. Jurziczek
Redaktionsleiter Berliner Verkehrsseiten
www.berliner-verkehrsseiten.de

2/2008