Das Ende der Schmalspurbahn

zwischen

Steglitz und Lichterfelde

Aus der Sammlung "www.Berliner-Verkehrsseiten.de"

Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Am 14. Februar dieses Jahres haben die schmalspurigen Strassenbahnlinien 42 und 97, die die Vorortbahnhöfe Steglitz, Lichterfelde-Ost, Südende und Mariendorf verbanden, ihren Betrieb eingestellt. Damit ist ein Verkehrsmittel aus Gross-Berlin verschwunden, das vor fast einem halben Jahrhundert als etwas völlig Neues entstand und die Augen der ganzen Welt auf sich lenkte: am 16. Mai 1881 wurde die Strassenbahnlinie vom Bahnhof Lichterfelde-Ost (Anhalter Bahn) nach der Kadettenanstalt in Lichterfelde als erste elektrische Strassenbahn der Welt in Betrieb genommen, nachdem ihr Erbauer Werner von Siemens zwei Jahre vorher die Brauchbarkeit der Elektrizität für den Antrieb von Schienenfahrzeugen auf einer kleinen Ausstellungsbahn in Treptow erwiesen hatte.

Es lohnt sich, die Betriebseinrichtungen und vor allem die Fahrzeuge dieser ältesten Strassenbahn sich ins Gedächtnis zurückzurufen. Wer Gelegenheit hat, das Deutsche Museum für Naturwissenschaft und Technik in München zu besuchen, findet dort ein Modell des ersten Motorwagens der Lichterfelder Bahn in 1 : 10 der natürlichen Grösse. Uns muss die Abbildung genügen.

Ausser der Kleinheit des Fahrzeuges, vor allem der Plattformen, fällt sofort das Fehlen eines Stromabnehmers auf. Eine über dem Gleise in der Luft ausgespannte Fahrleitung, wie sie heute für Strassenbahnen allgemein üblich ist, hatte unsere Bahn in der Tat nicht. Der Fahrstrom wurde vielmehr durch eine Fahrschiene zugeführt, während die andere Fahrschiene als Rückleitung diente. Die Stromabnahme geschah unmittelbar durch die Räder des Fahrzeuges. Diese Betriebsart war nur möglich, weil der Betriebsstrom die geringe Spannung von 180 Volt (gegen 500 bis 600 Volt der heutigen Strassenbahn) hatte und weil die Bahn in ihrer ganzen Länge auf eigenem Bahnkörper lag. Siemens hatte nämlich den Bahnkörper des Anschlussgleises benutzt, auf dem die Baumaterialien zum Bau der Hauptkadettenanstalt von der Anhalter Bahn zur Baustelle befördert worden waren, und der nun nach Fertigstellung der Kadettenanstalt überflüssig geworden war. Für Ortskundige wird es von Interesse sein zu erfahren, dass der Bahnkörper im Zuge der heutigen Bogenstrasse, Giesensdorfer Strasse und Zehlendorfer Strasse lag. Obwohl das Anschlussgleis normalspurig angelegt war, wählte Siemens für seine Strassenbahn eine schmale Spurweite (1 Meter Schienenabstand), um die Wagen möglichst leicht bauen zu können. Dass diese schmale Spurweite einst der Verbindung mit den später im Innern Berlins entstehenden Strassenbahnen hinderlich wäre, konnte damals niemand ahnen.

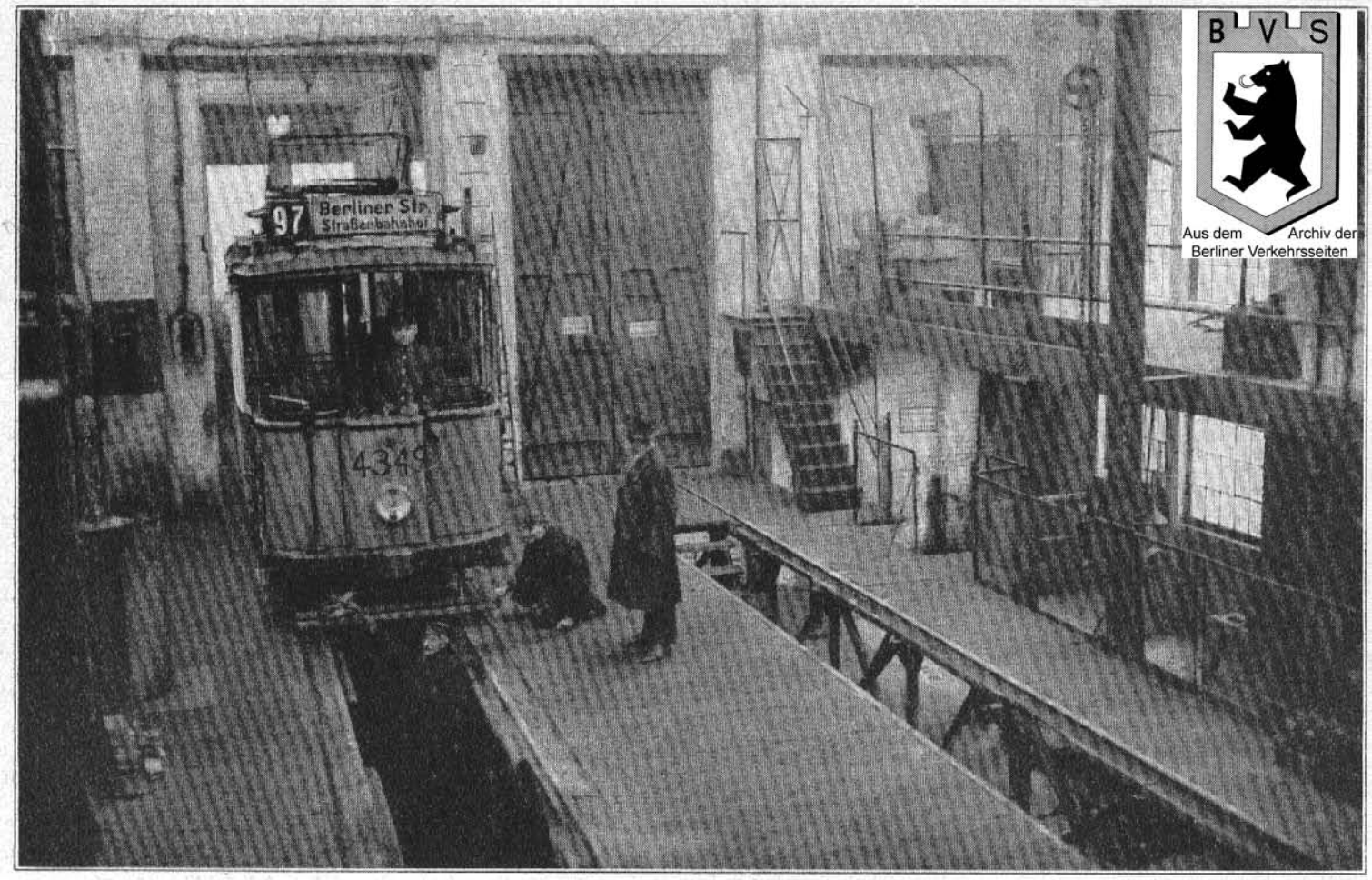
Der für die neue Bahn gebaute Wagen konnte 26 Personen aufnehmen und hatte nur einen fünfpferdigen Motor, der mittels Spiraldrahtschnüre beide Achsen antrieb. Es ist erstaunlich, dass er eine Fahrgeschwindigkeit von 35 bis 40 km pro Stunde auf der waagerechten Strecke entwickeln konnte. In dieser ursprünglichen Form hat die Bahn jahrelang Dienst getan. Störungen kamen nur an den wenigen Wegeübergängen vor, wenn nämlich Pferde mit ihren eisenbeschlagenen Hufen gleichzeitig beide Fahrschienen berührten. Sie wurden dabei durch Stromübergang verletzt oder gar getötet. Siemens schuf Abhilfe durch Isolierung der in den Wegeübergängen liegenden Schienenstücke; diese kurzen Stücke mussten dann

BVS
Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Schmalspurbahn in Lichterfelde.

BVS
Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Schmalspurzug.



BVS
Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Reparaturwerkstatt im Schmalspurbahnhof.

mit Schwung überfahren werden. Dieser Mangel veranlasste den Erbauer, andere Wege zur Stromzuführung zu suchen, und so wurde, als im Jahre 1890 die Stammstrecke über die Kadettenanstalt hinaus bis zum Bahnhof Lichterfelde-West verlängert wurde, diese Verlängerungsstrecke mit einem oberirdischen Draht versehen, an dem ein auf dem Wagendach aufgebauter Schleifbügel entlangglitt; als Rückleitung dienten die beiden Fahrschienen. Dieses System der Bügelstromabnehmer bewährte sich so gut, dass es dem aus Amerika herübergekommenen Rollenstromabnehmer, wie er bei den Linien der früheren Grossen Berliner Strassenbahn verwendet wird, erfolgreich Konkurrenz machte und auf den nunmehr stillgelegten Schmalspurlinien noch bis zuletzt im Betrieb war.

Die Annehmlichkeiten der neuen Strassenbahn liessen bei den Bewohnern der Gegend den Wunsch entstehen, weitere Ortsteile mit Strassenbahnlinien zu belegen. Dem stand jedoch der geringe geschäftliche Erfolg der Stammlinie entgegen. Denn wenn auch in der ersten Zeit nach der Eröffnung zahlreiche Besucher aus Neugierde oder wissenschaftlichem Interesse die Bahn benutzt hatten, so war sie doch, nachdem der Reiz der Neuheit vergangen war, auf den Verkehr der nächsten Nachbarschaft, die wegen der ziemlich weitläufigen Besiedelung nicht sehr zahlreich war, angewiesen. Unter diesen Umständen konnte sich die Firma zum Bau neuer Strecken nur entschliessen, wenn die am Bahnbau interessierten Grundbesitzer einen Teil zu den Kosten beisteuerten. Das geschah in der Form, dass sogenannte „Interessenten-Anteilscheine" ausgegeben wurden, die auf je 250 Mark lauteten und auf den Namen ausgestellt waren. Der Unternehmer verpflichtete sich, die Wagen in Abständen von 15 Minuten verkehren zu lassen, den Fahrpreis für eine ganze Linie auf höchstens 25 Pfennig festzusetzen und 10-Pfennig-Teilstrecken von zirka 2 km Länge einzurichten. Den Inhabern war eine Verzinsung der Anteilscheine bis zu 5 Prozent in Aussicht gestellt worden, sofern sich entsprechende Ueberschüsse aus dem Betriebe ergeben würden. Meines Wissens sind jedoch niemals derartige Zinsen gezahlt worden, weil die erwirtschafteten Ueberschüsse hierzu nicht ausreichten. Die Interessenten-Anteilscheine sind dann im Laufe der Zeit teils durch die Firma, teils durch die spätere Besitzerin der Bahnen, die Teltower Kreisverwaltung, freihändig erworben worden.

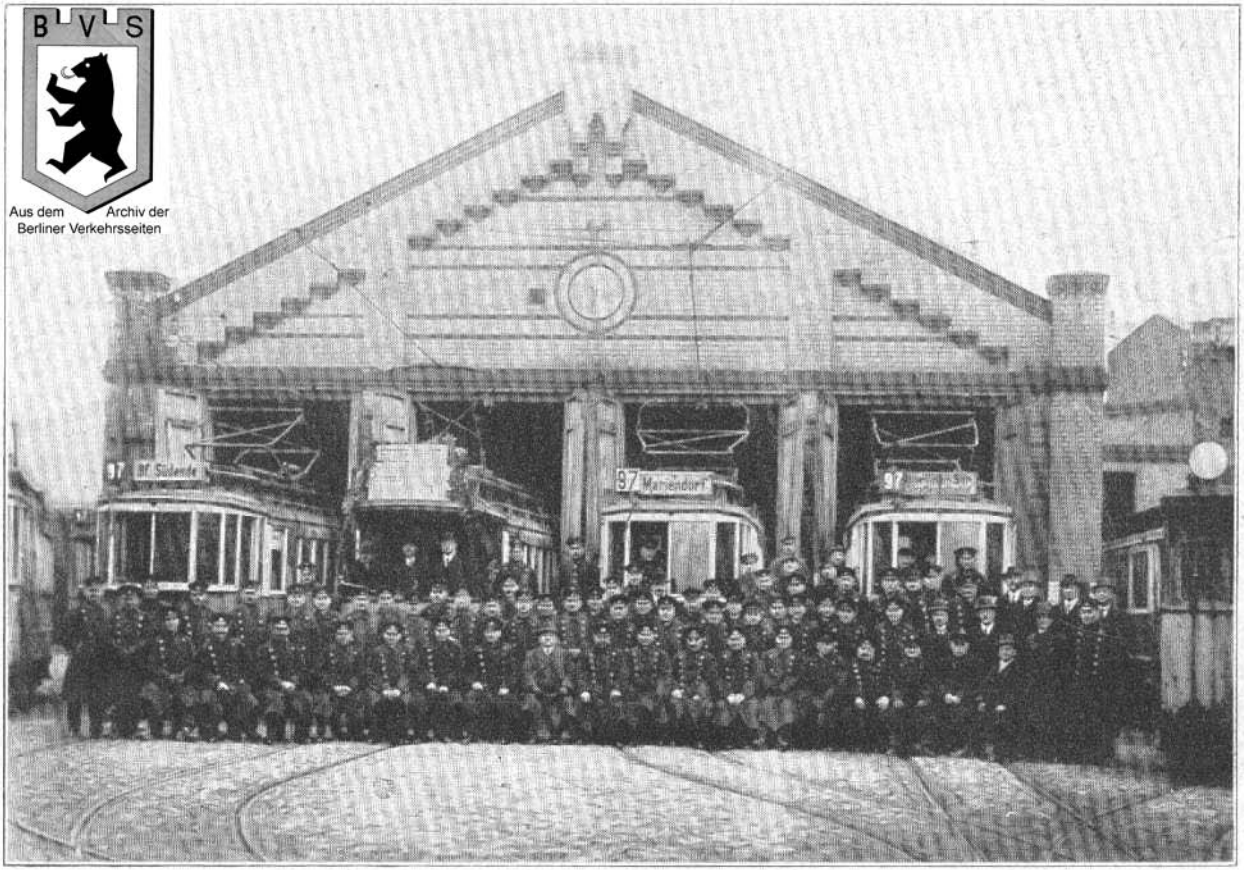
Mit Hilfe der vorstehend geschilderten Kostenaufbringung wurden folgende drei Linien gebaut und im März 1895 in Betrieb genommen:

1. Vom Bahnhof Lichterfelde-Ost durch die Booth-, Berliner und Albrechtstrasse zum Bahnhof Steglitz.
2. Vom Bahnhof Lichterfelde-Ost durch die Wilhelmstrasse, Chausseestrasse (jetziger Hindenburg-Damm) Schützenstrasse zum Bahnhof Steglitz.
3. Vom Bahnhof Südende durch die Mariendorfer und Albrechtstrasse zum Bahnhof Steglitz.

Die zu 3 genannte Linie wurde im Jahre 1912 über den Bahnhof Mariendorf (Dresdener Bahn), Ring- und Kaiserstrasse bis zur Chausseestrasse in Mariendorf verlängert. Inzwischen ist diese Verlängerungsstrecke vom Bahnhof Mariendorf bis zur

Chausseestrasse in Mariendorf normalspurig ausgebaut worden.

Auch die zu 2 genannte Linie sowie die alte Stammlinie nach der Kadettenanstalt (der jetzigen Staatlichen Bildungsanstalt) sind in den letzten Jahren von der Berliner Strassenbahn unter teilweiser Aenderung der Linienführung in Normalspur umgewandelt worden (jetzige Linien 74 und 42). So blieben als letzter Rest des Schmalspurnetzes nur die beiden oben unter 1 und 3 genannten Linien 42 und 97, die nun unter der Ungunst der Verhältnisse ein wenig rühmliches Ende gefunden haben. Auch für diese beiden Linien war der normalspurige Ausbau seit langem geplant, zum Teil schon begonnen (Gärtnerstrasse in Lichterfelde). Die Finanzlage hat diese Pläne einstweilen zunichte gemacht, und da Gleise und Fahrzeuge sich in einem so abgenutzten Zustande befanden, dass die Betriebssicherheit den Anforderungen nicht mehr genügte, so blieb nur der jetzt beschrittene Ausweg, diese Linien durch Autobuslinien zu ersetzen. F. Rothbarth.



Abschiedsfeier für die Teltower Kreisbahner am Sonnabend, 15. Februar 1930.

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 mochten.

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