

Der Bulle

Güterbahn

Oberschöneweide - Rummelsburg

Inhalt: Vorwort **NEU!**

Anmerkungen zum Tierbetrieb **NEU!**

Geschichte der Güterbahn **NEU!**

Lagepläne **NEU!**

Alltag beim Bullen **NEU!**

Gebäude der Güterbahn **NEU!**

Transportleistungen

Fahrzeuge **NEU!**

Antrieb der LEM 25

Die Werkbahnen **NEU!**

Der Bulle im Modell-Fahrzeuge **NEU!**

Der Bulle im Modell-Eigen./ Umbauten **NEU!**

Der Bulle im Modell-Anlagen **NEU!**



PDF **6**/2024

Stand 24.10.24

Vorwort

Eine Richtigstellung vorab.

Die Bezeichnungen Kabelbulle, Bullenbahn, Elektrischer Bulle u.s.w. sind von den Oberschöneweidern **nie** verwendet worden. Einzig und allein stand für diese Bahn der Begriff:

„Bulle“ !

Selbst die Werkbahnen liefen mit unter dieser Bezeichnung. Der Name steht also für die Gesamtheit dieses Verkehrssystems einschließlich aller Gleisanlagen.

Zeitungsbelege: „Neue Zeit“ 20.11.1979 *„Im Volksmund heißen sie liebevoll Bullen. Gemeint sind damit die grünen Elektroloks...“*. „Trafo“ 28.11.1986 *„Nicht unerwähnt soll bleiben, daß der „Bulle“, die elektrische betriebene Industriebahn...“*. (**siehe auch Seite 64!**) Insgesamt liegen mir acht Artikel aus DDR Zeiten vor, die nur vom „Bullen“ sprechen. (Zeitraum 1959-1986) Anders war es in einem Beitrag aus den West-Berliner „Verkehrsblättern“ vom August 1979 zu lesen. Dort fand sich die Bezeichnung „Bullenbahn“. Leider wird dieser von Außenstehenden geführte Begriff auch durch die Medien bis heute verbreitet und dadurch der eigentliche Name immer weiter verdrängt. Ich denke bei anderen Bahnen wie z.B. dem „Pollo“⁽¹⁾ würde man nicht auf die Idee kommen, ihn einfach „Pollobahn“ zu nennen. Warum dies beim Bullen der Fall ist, kann ich mir nicht erklären. Ich hoffe, mit diesen Ausführungen für etwas Klarheit gesorgt zu haben.

Diese PDF beschäftigt sich hauptsächlich mit der eigentlichen Anschlussbahn und soll als kleines Nachschlagewerk dienen. Eine allumfassende Informationsquelle ist von mir aber nicht angestrebt. Die Werkbahnen werden daher hier nur kurz dargestellt.

Auch sind weitere Informationen, Fotos und Anregungen für diese PDF immer willkommen.

Eine eventuelle Kontaktaufnahme bitte ich über die Internetseite **Industriesalon.de** vorzunehmen.

Verantwortlich für diese Seiten ist Andreas Lebioda

Anmerkungen zum Tierbetrieb

In der Diskussion über die verwendeten Tiere des Fuhrunternehmers gibt es zwei Aussagen. Zum einen, dass er **auch Ochsen** für den Transport der Wagen genutzt hat und zum anderen **nur Pferde**. Wie sieht es aber nun mit der Faktenlage aus?

Betrachten wir den **reinen Pferdebetrieb**, gibt es drei Schreiben, auf die man sich beziehen kann.

1. Schreiben der Berliner Ostbahnen an den Ortsvorsteher von Oberschöneweide vom 23.9.1907. Dieser bat die ansässigen Unternehmen, ihre Geschichte niederzuschreiben, um eine Festzeitschrift zum 10 Jährigen Bestehen von Oberschöneweide zu erstellen. In diesem besagten Schreiben wird ausdrücklich nur von Pferden gesprochen, die die Wagen gezogen haben. Auch wird der Name „Bulle“ mit keinem Wort erwähnt.
2. Ein handschriftliches Schreiben von 1907, was auch dem Ortsvorsteher vorlag. Auch dort wird nur von Pferdegespannen gesprochen. Die Bezeichnung „Bulle“ findet sich in diesem Schreiben auch nicht. Wichtig ist, dass beide Schreiben **6 Jahre!** nach Ende des Tierbetriebes geschrieben wurden und die Verfasser diesen sehr wahrscheinlich noch selbst erlebt haben, was die Aussagen sehr glaubwürdig machen.
3. Ein Artikel in der BVG Zeitung „Fahrt“ Nr.9 vom 15.4.1929. Auch sie spricht von Pferden, die der Fuhrunternehmer genutzt hat und erklärt, dass die großen Loks (L21 und L22) „Bulle“ genannt wurden. Der Tierbetrieb endete **28 Jahre!** bevor dieser Artikel verfasst wurde. Da es sich um eine Werkszeitung handelt, die auch Zugriff auf interne Informationen hat, ist auch diese Aussage glaubwürdig.

Was die ***Ochsen*** angeht, habe ich bei meinen Recherchen eine erste Erwähnung in einem Zeitungsartikel der „Berliner Zeitung“ vom 9.12.1974 gefunden. Er wurde also **73 Jahre!** nach Beendigung des Tierbetriebes geschrieben. Auf wen der Schreiber sich beruft, ist nicht zu erfahren. Wann die Erwähnung der Ochsen das erste mal auftaucht, kann wohl niemand mehr klären.

Sachdienliche Hinweise habe ich bis heute nicht gefunden.

Dies sind meine Informationen zu diesem Thema. Wer Quellenhinweise für der Betrieb mit den Ochsen hat, kann gerne über den Industriesalon mit mir Kontakt aufnehmen, um die Frage zu klären.

Geschichte der Güterbahn

1890 - 1900	Seite 5
1900 - 1910	Seite 6
1910 - 1920	Seite 7
1920 - 1930	Seite 8
1930 - 1940	Seite 9
1940 - 1950	Seite 10
1950 - 1960	Seite 11
1960 - 1970	Seite 12
1970 - 1980	Seite 13
1980 - 1990	Seite 14
1990 - Heute / 1	Seite 15
1990 - Heute / 2	Seite 16

1890 - 1900

1890 begann die Grundrenten Gesellschaft zu Berlin mit dem Bau eines Anschlussgleises vom Bahnhof Niederschöneweide-Johannisthal zum Anwesen des Wilhelminenhofs. In einem ersten Bauabschnitt wurde das Gleis über eine Holzbrücke und einer Drehscheibe in die Tabbertstraße sowie in die Wilhelminenhofstraße bis in Höhe Rathenaustraße verlegt. Dabei wurden in der Wilhelminenhofstraße drei und in der Tabbertstraße eine Ausweiche eingebaut. Die Unternehmer Tabbert und Nalepa erhielten dabei offensichtlich noch keinen Anschluss.

Bis 1894 erfolgte die erste Erweiterung. Hierbei wurde die Strecke in der Wilhelminenhofstraße bis zur Ostendstraße weitergeführt. Weit größer waren aber die Baumaßnahmen am Königsplatz. Von dort wurde das Gleis in die Edisonstraße bis zur Kreuzung Helmholzstraße und ans Ufer der Spree (dort wo sich heute die Treskowbrücke befindet) verlegt.

Um 1894/95 kam es zur ersten Neuansiedlung in Oberschöneweide. Das Asphaltwerk Reuter erhielt vermutlich als erstes einen Gleisanschluss. Die Grundrenten Gesellschaft beauftragte daraufhin einen Fuhrunternehmer mit dem Betrieb. Dieser setzte dabei **nur Pferde** ein. 1895 wurde mit dem Bau des Kraftwerks Oberspree begonnen. Ob es auch gleich einen Gleisanschluss erhielt, ist leider noch nicht geklärt.

In den nächsten Jahren siedelten sich entlang der Wilhelminenhofstraße weitere Werke an. (KWO 1897, AFA(BAE) 1898, Deutsche Niles-Werke AG 1898 und die Imperial Continental Gas Association (ICGA) 1899. Im gleichen Jahr vollendete die Grundrenten Gesellschaft den dritten Bauabschnitt. Dabei wurde die Strecke von der Edisonstraße bis zum Bahnhof Rummelsburg weitergeführt. Bereits 1898 begannen die Vorbereitungen für die Elektrifizierung der Güterbahn. Die Grundrenten Gesellschaft schloss mit der Eisenbahn-Bau und Betriebs-Gesellschaft Bering & Waechter sowie der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen einen Vertrag zum Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn. Diese sollte im Bereich von Oberschöneweide die Gleise der Güterbahn mitbenutzen. Weiterhin wurde vereinbart, dass die Gesellschaft auch den Betrieb der Bahn übernimmt.

1900 - 1910

Am 3. August 1900 genehmigte der Regierungspräsident die Einführung des elektrischen Betriebes. Die Arbeiten waren im Juli 1901 abgeschlossen, so dass die im März gelieferten Loks 201, 202 und der Stückgutwagen 200 den Probetrieb aufnehmen konnten. Dabei kam es zu erheblichen Problemen, was die Inbetriebnahme weiter verzögerte. Zur gleichen Zeit verkaufte die Grundrenten Gesellschaft die Güterbahn an die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen, die mit dem Zusatz *Berliner Ostbahnen* firmierte. Am 5. August konnte nun der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Zeitgleich zu den Lokomotiven der Güterbahn wurden auch zwei an das KWO geliefert. Weiterhin waren im Bestand des KWO noch drei Schienenkräne und mindestens zwei Werkwagen.

Mit der weiteren Entwicklung in Oberschöneweide stieg auch die Anzahl der zu transportierenden Wagen. Die alte Holzbrücke konnte dieser Belastung kaum noch standhalten, so dass sie durch die 1908 erbaute Stubenrauchbrücke ersetzt wurde. Ein Befahren durch die Güterbahn war zuerst nicht vorgesehen. Ein Antrag von 1910 erlaubte dann aber doch den zweigleisigen Ausbau der Brücke. Durch das hohe Transportaufkommen wurde der Kauf einer neuen Lok notwendig. 1907 kam als 203 die dritte Lok zur Güterbahn.

Im gleichen Jahr wurde das neu in Betrieb genommene Kraftwerk Rummelsburg mit einem Anschlussgleis versehen. Eine direkte Verbindung zur Güterbahn bestand jedoch nicht. Vielmehr musste das Kraftwerk seine Güterwagen über den Anschluss Olex mit Sitz auf dem Nobelshofs befördern lassen.

1910 - 1920

Leider noch nicht ganz bestätigt, wurde für den zweijährigen Bau des Wasserwerkes Wuhlheide 1912-14 ein Baugleis entlang des Eichgestells eingerichtet. Eine 500 mm Feldbahn mit Oberleitungsbetrieb diente hingegen nachweislich zum Materialtransport.

In den Jahren bis 1916 wurden von den Berliner Ostbahnen noch zwei weitere Lokomotiven mit den Nr. 204 und 205 beschafft. So standen nun fünf zweiachsige Loks zur Verfügung.

Der 1. Weltkrieg war auch für die Güterbahn folgenreich. Vermehrter Ersatzteilmangel führte vermutlich zu Lok ausfällen.

In einem Schreiben heißt es dazu *“Hiermit berichten wir ergebenst, dass die Aufrechterhaltung des Straßenbahn- und Güterbahnbetriebes der Berliner Ostbahnen erheblich gefährdet ist, weil eine große Anzahl von Ankern der Wagenmotoren defekt ist...”*. In wieweit die Angaben mit der Wirklichkeit übereingestimmt haben, konnte bis jetzt nicht überprüft werden. Eine Übertreibung, um an Ersatzteile zu kommen, kann aber nicht ganz ausgeschlossen werden.

Am 30.10.1919 wurde der Verband Groß-Berlin Eigentümer der Bahn. Dieser integrierte sie am 1.5.1920 in die Große Berliner Straßenbahn.

1920 - 1930

In den Zwanziger Jahren gab es in Oberschöneweide und Rummelsburg diverse Neuansiedlungen. 1920 gründete die AEG das Transformatorenwerk Oberspree, 1921 entstand in der Tabbertstraße die Zinkraffenerie Oberspree, 1927 die Holzgroßhandlung Mamlok, Messow und Hirschfeld und am Güterbahnhof Rummelsburg die Firma Louis Runge.

Alle Firmen schlossen sich zur *Verhandlungskommission der angeschlossenen Werke* zusammen. Diese prüfte die Kosten, die die Betriebe anteilmäßig übernehmen mussten, um die Bahn regelmäßig instand zu setzen.

Auch bei der Güterbahn gab es zwei Neuzugänge. Man kaufte 1925 von der AEG Lokomotiven der Bauart RO 5 (L21,L22). Hierbei handelte es sich um vierachsige Fahrzeuge mit Druckluftbremse. Die Oberschöneweider gaben diesen beiden Loks zwischen 1925 u. 29 den Spitznamen BULLE. Was sie dazu bewegte, ist leider noch ungeklärt.

Waren es die langen Züge, die sie ziehen durften oder ihr Aussehen? Später übertrug sich diese Bezeichnung auf die gesamte Bahn! (siehe Vorwort)

Am 6. Januar 1925 musste die Stubenrauchbrücke wegen Schäden an den Zugbändern gesperrt werden. Nach der Reparatur durfte die Bahn ab dem 16. November die Brücke nur noch eingleisig befahren.

Am 8. Dezember 1928 wurde die BVG gegründet, die am 1. Januar 1929 ihre Tätigkeit aufnahm. Als eigenständiger Betriebsteil hatte die Güterbahn nun einen neuen Eigentümer. Erste Auswirkungen waren eine neue Farbgebung und ein neues Nummernschema.

L12 (204-205) L13 (201?) L14 (202?) L15 (203?) L16 (204-205) L17 (Schneeräumlokomotive aus Wagen 200?) L21 (???) L22 (???) Aus einer Statistik der Verhandlungskommission von 1928 wird ersichtlich, welche Verkehrsströme bei der Güterbahn vorherrschten. Der Hauptverkehr in Oberschöneweide verlief zum Bahnhof Schöneweide, der von Rummelsburg zum gleichnamigen Bahnhof. Der Verkehr in der Edisonstraße fiel dagegen eher gering aus.

1930 - 1940

Anfang der Dreißiger Jahre brach auch über Oberschöneweide die Weltwirtschaftskrise herein. Betriebe wie NAG und die Lampenfabrik Frister mussten Konkurs anmelden. Das Sterben der Betriebe schlug sich auch auf die Transportzahlen nieder. Sie verringerten sich so dramatisch, dass die BVG sich gezwungen sah, die Überführungsgebühren stark anzuheben. Das Aufkommen brach 1931 z. B. um 44 % gegenüber 1930 ein. Waren es im Januar 1930 noch 3324 Achsen, gab es ein Jahr später nur noch 1913 zu befördern. Damit wurde die Güterbahn zur teuersten in ganz Deutschland. Als Reaktion auf die Gebühren wurden für innerbetriebliche Transporte vermehrt LKWs eingesetzt. Durch das Einbrechen des Verkehrs spielte die BVG mit dem Gedanken, die Güterbahn an die Deutsche Reichsbahn zu verkaufen. Die Betriebe hätten diese Lösung gerne gesehen, da sie hofften, durch den neuen Eigentümer das Sinken der Überführungsgebühren erreichen zu können. Nach dem sich ein Ende der Krise abzeichnete und die Transportzahlen wieder stiegen, verwarf die BVG ihre Pläne.

1940 - 1950

Mit der Ansiedlung der Firma Gebrüder Schubert 1942 am Hönower Wiesenweg kam erstmals das Gleissystem der Firma Deutschland zur Anwendung. Hierbei handelte es sich um einen sogenannten Auflaufbogen.

Dieser ermöglichte es, zweiachsige Wagen um sehr enge Kurven zu bewegen. Dazu fuhr der Wagen im Bereich des Bogens auf seinen Spurkränzen. Eine weit größere Anlage dieser Art entstand 1944 in der Tabbertstraße.

Gleichzeitig wurde die Drehscheibe vor der Stubenrauchbrücke abgebaut. (Die Mitarbeiter nannten diesen Bereich bis zur Stilllegung der Bahn immer noch *Scheibe*).

Inwieweit die Bahn vom 2. Weltkrieg betroffen war, ist leider noch nicht bekannt. Lediglich die Stubenrauchbrücke wurde so stark beschädigt, dass ein Befahren nicht mehr möglich war. Beim Wiederaufbau wurde eine Herausnahme der Güterbahngleise gefordert, was die Deutsche Reichsbahn und die Militäradministration ablehnten.

So wurde ein "Hineinbauen" in das Straßenbahngleis umgesetzt. Eine Betriebsgenehmigung wurde nie erteilt.

Oberschöneweider sahen jedoch "illegale" Fahrten mit den kleinen Loks.

1949 wurde die Güterbahn Bestandteil der BVG-Ost.

1950 - 1960

Bis in die 50er Jahre diente die Werkstatt in der Nalepastraße nicht nur den Bullenloks als Hauptwerkstatt. Auch wurden dort die Loks vom Glaswerk Stralau einer Hauptuntersuchung unterzogen. Diese Aufgabe übernahm erst in den 60er Jahren die Hauptwerkstatt Schöneweide. Bei den Gleisanlagen gab es in dieser Zeit eine wesentliche Änderung.

Da die Strecke nach Schöneweide offiziell nicht wieder in Betrieb ging, wurde der Übergabebahnhof Schöneweide endgültig abgebaut. Am 15.6.1953 endete somit der Betrieb nach Schöneweide.

In einem Schreiben heißt es *“ Der Anschluß an den Bahnhof Berlin-Schöneweide ist weggeräumt worden.”*

Die Reststrecke des Schöneweider Gleises vor dem Anschluß WBK (Wilhelminenhofstraße 93) wurden noch für viele Jahre zum Rangieren genutzt.

1960 - 1970

Wegen der angestrebten Steigerung der Produktion in Oberschöneweide war auch zu erwarten, dass der Bulle deutlich mehr zu tun bekommt. Um nicht ein noch größeres Hindernis in der Edison- und Wilhelminenhofstraße zu werden, gab es Bestrebungen, den Gleisverlauf grundlegend zu ändern. Anfang der 60er Jahre plante man eine sogenannte "Uferbahn". (siehe Blatt 20) Sie sollte von der Rummelsburger Landstraße durch die Kleingärten bis zur Nalepastraße und dann weiter in einem Bogen am Spreeufer entlang zu den Betrieben fahren. Eine bauliche Vorleistung ist bei der Sanierung 1956-59 an der Stubenrauchbrücke auf Oberschöneweider Seite fertig gestellt worden. Ein zugemauerter Durchlass ist heute noch erkennbar.

Einer "Prognosekonzeption" von 1969 zufolge (siehe Blatt 21) erwartete man eine Steigerung des Transportaufkommens auf 430 %. Auch hier wurde ein großer Gleisumbau vorgeschlagen. Mittels einer Unterführung an der Rummelsburger Landstraße folgt in einem Bogen die Bahn der Nalepastraße. Neben einem erneuten Anschluss der Tabbertstraße waren auf gleicher Höhe in der Nalepastraße drei Rangiergleise geplant. Das Hauptgleis verlief weiter durch die Wilhelminenhofstraße bis kurz vor die Reinbeckstraße. In einem Bogen führte das Gleis vor der TRO Poliklinik an das Spreeufer und letztlich zum KWO. Die Reinbeckstraße wäre für dieses Vorhaben aufgegeben worden. Auch die Ostendstraße hätte das gleiche Schicksal erlitten und sollte dem WF zugeschlagen werden. Eine Anbindung von BAE und WF erfolgte dann neu über das KWO.

Ebenfalls 1969 gab es wieder einmal einen Eigentümerwechsel.

Ab dem 1.1.1969 führte der VEB Autotrans Berlin mit seinem Betriebsteil BEHALA den Betrieb der Güterbahn weiter.

1970 - 1980

In den 70er Jahren wurde die Bahn in der Edisonstraße immer mehr zum Hindernis. Deshalb beschloß man, den Bullen über eine neue Trassen mit Rummelsburg zu verbinden. Der schlechte Zustand des Oberbaus ließ zudem einen Schwertransporter in der Edisonstraße Höhe Rummelsburger Straße entgleisen. Ende 1978 wurde, wenn auch nur mit Dieselloks, die "neue Trasse" eröffnet. Wenig später wurde sie dann auch elektrisch befahren.

Im Frühjahr 1979 konnte die Bahn von der Bahnpost am Ostbahnhof zwei Loks vom Typ EL 4 übernehmen.

Sie behielten zunächst ihre Nummern, so dass den Zahlen 1 und 2 kein L vorstand. Dies geschah erst einige Zeit nach der Umlackierung Mitte der 80er Jahre.

Auch wurde in diesem Jahr das "schauspielerische Talent" des Bullen gefordert. In der Kinderfernsehserie "Spuk unterm Riesenrad" ist die L15 von 1907 für immerhin 5 Sek. zu sehen.

1980 - 1990

Mitte der 80er Jahre verschlechterte sich der bauliche Zustand der Bahn merklich. In einer Kontrolle der Anschlußbahn vom 15.07.1985 heißt es zum Abschnitt Königsplatz- KWO *„Der totale Verfall dieser Strecke ist offensichtlich und braucht im Einzelnen nicht näher beschrieben werden.“* In diesem Zusammenhang wurde auch mit der Stilllegung der Bahn gedroht. Wenn dies auch unwahrscheinlich war, wurde 1988 mit der Sanierung begonnen. Dabei wurde der gesamte Oberbau sowie die Oberleitung erneuert. Dieser Zustand blieb bis zum Abbau erhalten.

Zum Ende der 80er Jahre schieden immer mehr Loks aus dem Dienst aus. 1985 die L21, 1988 nach einer Entgleisung die L22, 1987 zeitweise die L1 und L2. Durch die sanierungsbedingten Arbeiten wurde der Lokmangel durch Dieselloks der DR (BR 101,102 u.106) ausgeglichen. Nach der Sanierung überlegte man sogar, Fahrzeuge der DR Baureihe 110 einzusetzen. Durch die Erfahrungen mit dem Dieselpetrieb nahm man jedoch wieder Abstand davon.

1990 – Heute / 1

Um die Lücken bei den E-Loks aufzufüllen, bestellte man bei der Lokfabrik FAUR aus Rumänien zunächst zwei Loks vom Typ LEM 25. Die Option auf vier weitere Maschinen für Oberschöneweide und vier für die Strausberger Eisenbahn wurde aber nach der Wende nicht mehr eingelöst.

Bei diesen Loks handelte es sich um umkonstruierte Dieselloks des Typs LDH 45.

Am 31.1.1991 wurden die beiden Maschinen in den Bestand der Bahn übernommen. Am 11.4.1991 erfolgte die Abnahme durch die Aufsichtsbehörden. Mit ihrer Übernahme standen nur noch die L1, L2 und L12 zur Verfügung.

Mit der Wende in der DDR begannen in Oberschöneweide die größten Veränderungen. Die Schwerindustrie brach binnen weniger Jahre komplett zusammen. Selbst die Krise der 30er Jahre war dagegen eher bescheiden.

Unternehmen wie KWO, TRO, WF, INT, BMHW, MBH, IMPERHANDEL, TIEFBAU und der VEB Holzveredelung wurden geschlossen. Die Kostendeckung des Bullen verringerte sich bis zuletzt auf ca. 15 %.

1994 gab es noch einmal Dreharbeiten auf der Güterbahn. Für die ZDF Kinderfernsehserie „Geheim oder was?!“ wurde sogar ein S Bahnzug der BR 275 bereitgestellt, der dann von den Loks geschoben wurde. Auch wurde für den 30.4.1994 eine Sonderfahrt mit Personenbeförderung anlässlich der Kunstaktion „Zeitreise - Einblicke in eine Industrieregion“ der Kunst und Kultur G.m.b. H. vorbereitet. Leider konnte die DB keinen Personenwagen bereitstellen. Somit sind die Fahrten ausgefallen. Mitte der 90er Jahren wurden dann die Loks L2, L12, L22 und LEM 25-001 abtransportiert. L1 wurde noch in Rummelsburg verschrottet. Den Restbetrieb versah man mit der LEM 25-002. Letztlich entschloss man sich, den elektrischen Betrieb einzustellen. Am 10.11.1995 erfolgte mit der LEM 25-002 die letzte Fahrt. Auch sie wurde wie die LEM 25-001 wenige Tage später zum Osthafen überführt.

1990 – Heute / 2

Anfang September 1996 wurden beide Fahrzeuge nach gerade mal fünf Betriebsjahren dort verschrottet.

Den Restbetrieb übernahm der Zweibege Unimog der BEHALA.

Vermutlich am 26.3.1997 fand in dieser Form die endgültig letzte Fahrt auf der Güterbahn statt (Güterwagen von BAE).

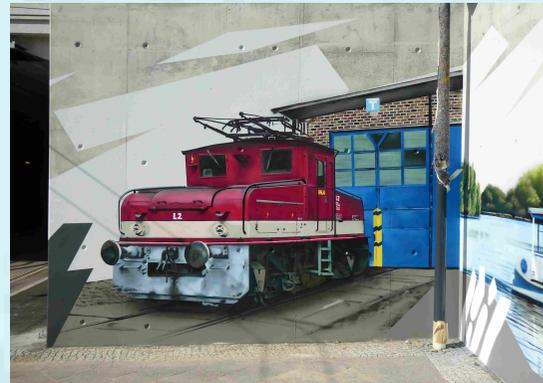
Ab 1997 bis zum heutigen Tag wird die Bahn Stück für Stück abgebaut.

Reste gibt es zur Zeit noch in den Kleingärten (Nalepastraße) und an der Rummelsburger Landstraße zu sehen.

Nach der Sanierung des Bahnhofs Schöneweide 2024 wurde auch dem Bullen mit einem Graffiti gedacht. Die Firma Gravics brachte an der Straßenbahndurchfahrt die L2 vor dem Schuppen in der Nalepastraße als Bild an die Wand.



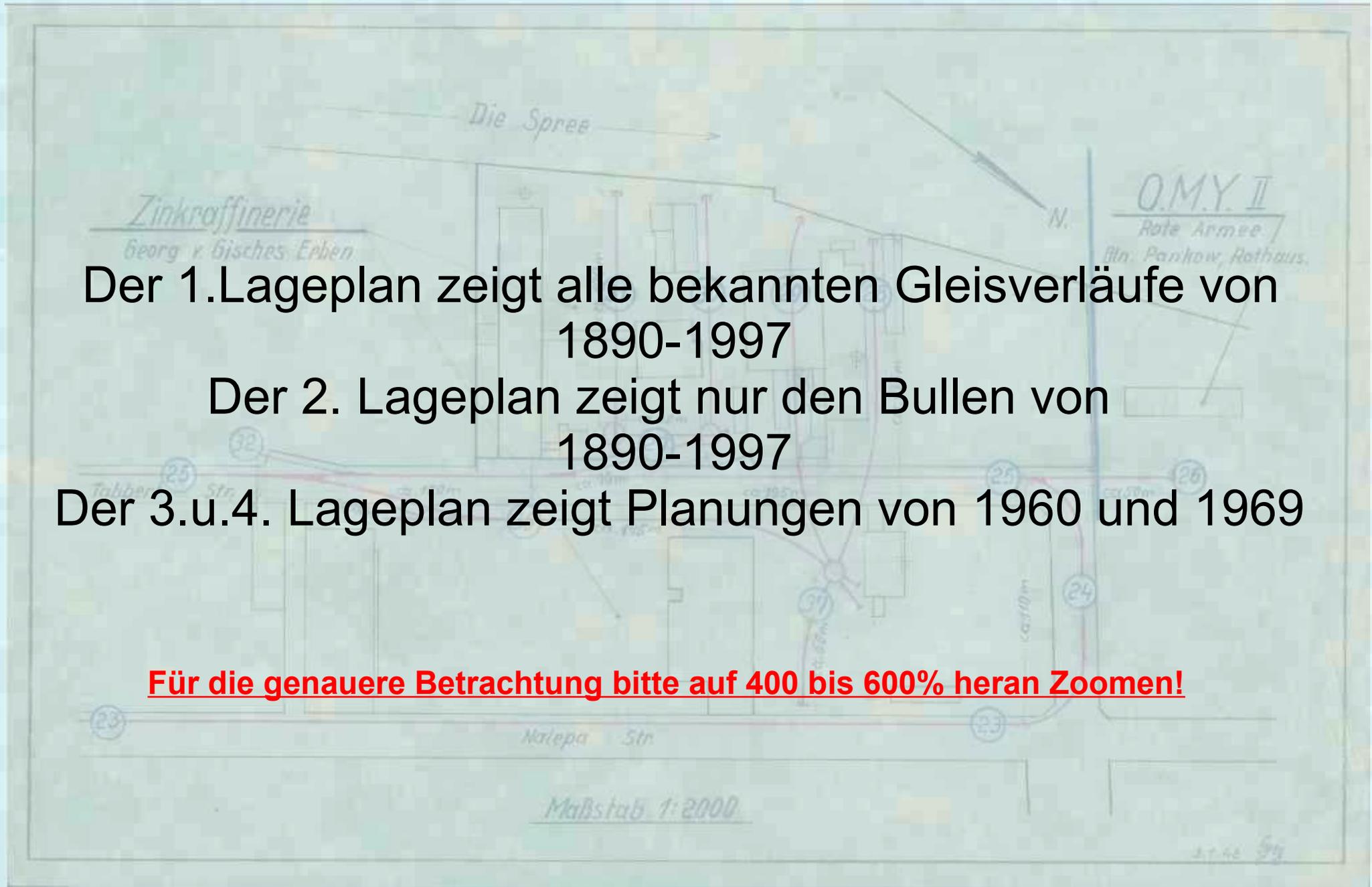
Bei der Arbeit. 10.08.2024



Das fast fertige Bild. 11.08.2024



Das fertige Bild. Leider wieder mit falschem Namen und Datierung
18.09.2024



Der 1. Lageplan zeigt alle bekannten Gleisverläufe von 1890-1997

Der 2. Lageplan zeigt nur den Bullen von 1890-1997

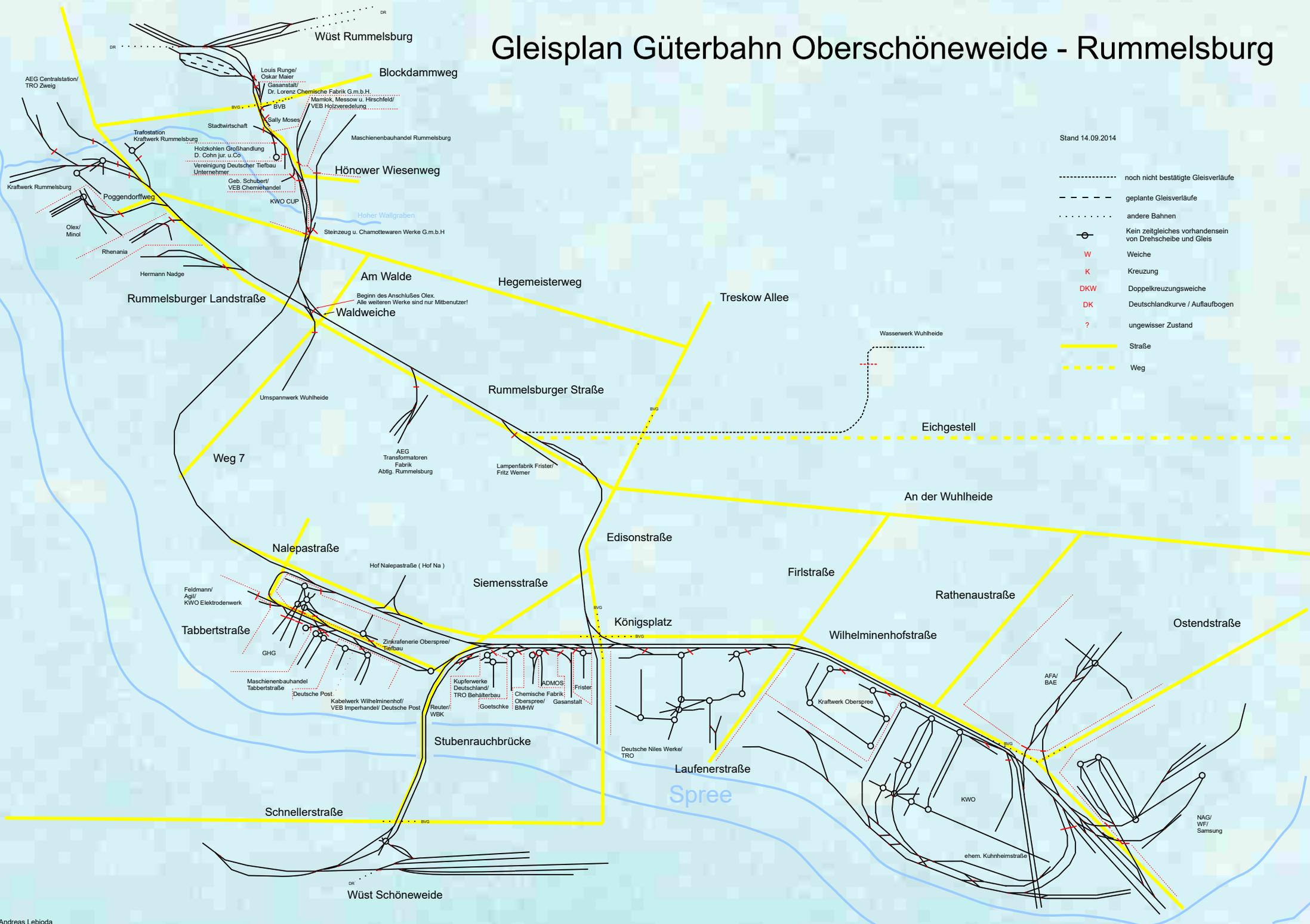
Der 3. u. 4. Lageplan zeigt Planungen von 1960 und 1969

Für die genauere Betrachtung bitte auf 400 bis 600% heran Zoomen!

Gleisplan Güterbahn Oberschöneweide - Rummelsburg

Stand 14.09.2014

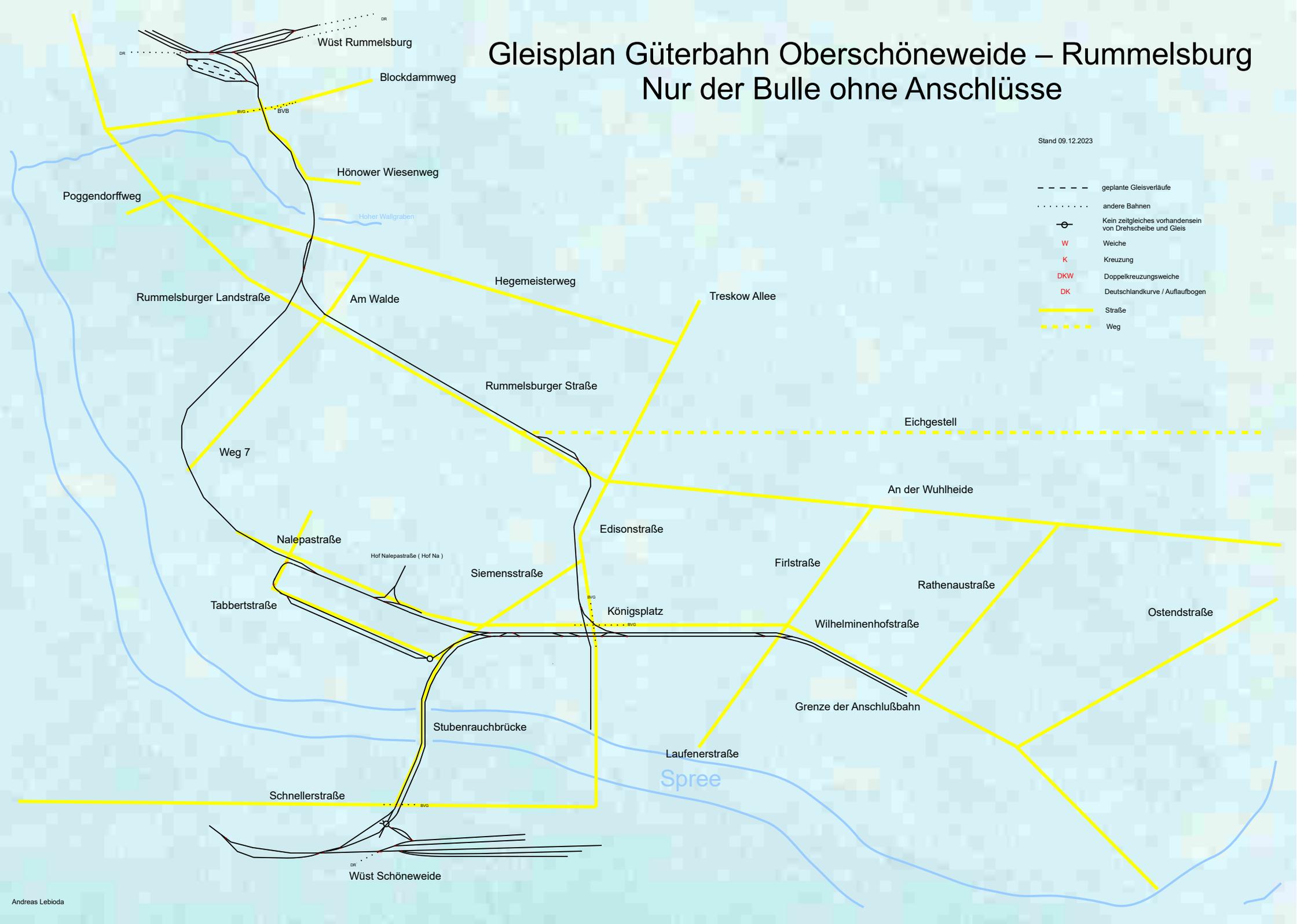
- noch nicht bestätigte Gleisverläufe
- - - - - geplante Gleisverläufe
- andere Bahnen
- kein zeitgleiches Vorhandensein von Drehscheibe und Gleis
- W Weiche
- K Kreuzung
- DKW Doppelkreuzungsweiche
- DK Deutschlandkurve / Aufaufbogen
- ? ungewisser Zustand
- Straße
- - - - - Weg



Gleisplan Güterbahn Oberschöneweide – Rummelsburg Nur der Bulle ohne Anschlüsse

Stand 09.12.2023

- geplante Gleisverläufe
- andere Bahnen
- ⊖ Kein zeitgleiches Vorhandensein von Drehscheibe und Gleis
- W Weiche
- K Kreuzung
- DKW Doppelkreuzungsweiche
- DK Deutschlandkurve / Auflaufbogen
- Straße
- - - Weg



Gleisplan Güterbahn Oberschöneweide – Rummelsburg Planungen von 1960

Stand 21.05.2011



- geplante Gleisverläufe
- andere Bahnen
- W Weiche
- K Kreuzung
- DKW Doppelkreuzungsweiche
- ? ungewisser Zustand
- Straße
- - - - Weg

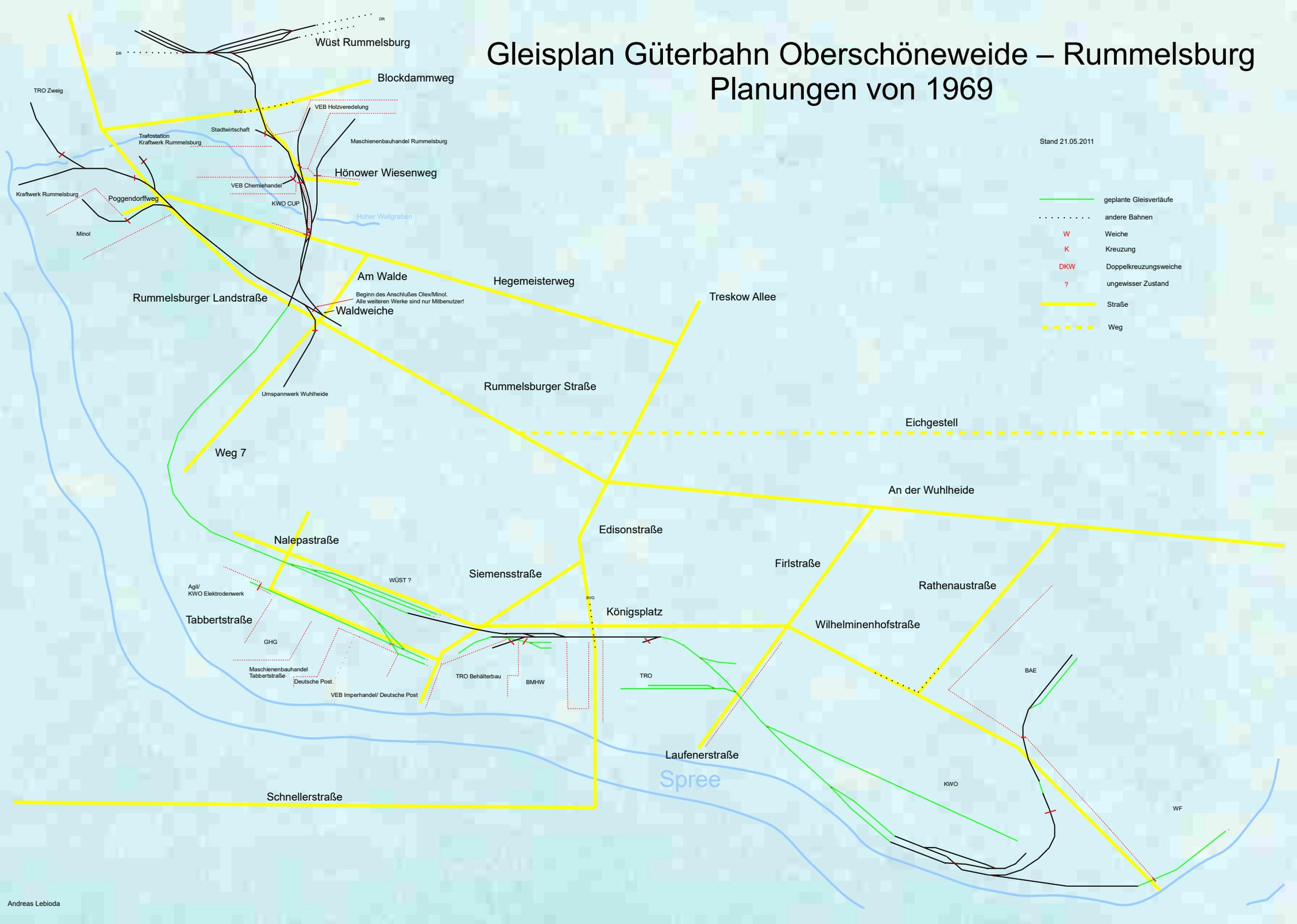


Der Durchlass an der Stubenrauchbrücke

Gleisplan Güterbahn Oberschöneweide – Rummelsburg Planungen von 1969

Stand 21.05.2011

- geplante Gleisverläufe
- - - - - andere Bahnen
- W Weiche
- K Kreuzung
- DKW Doppelkreuzungsweiche
- ? ungewisser Zustand
- Straße
- - - - - Weg



Alltag beim Bullen

Schichtaufteilung

Die Arbeitstage teilten sich die meiste Zeit in drei Schichten auf. Ende der 80er Jahre wurde dann aber nur noch früh und nachts gearbeitet, um dem Spätberufsverkehr nicht noch zusätzlich zu behindern. In den Schichten gab es zwei Dienste die wöchentlich wegselten. Dienst 1 große Lok bediente die Großbetriebe wie TRO, WF, BAE und KWO. Deshalb nannten ihn die Mitarbeiter auch "KWO Runde". Dienst 2 kleine Lok übernahm die Bedienung der anderen Betriebe.

Besetzung der Fahrzeuge

In den 60er Jahren waren auf einer Lok 5-6 Personen tätig. 1 Lokführer, 1 Oberrangierleiter, 1 Rangierleiter und 2-3 Rangierer. Der Lokführer fuhr grundsätzlich in BVG Uniform.

Ab den 70er Jahren waren auf jeder Lok nur noch ein Lokführer und ein Rangierer eingeteilt. Ihre Tätigkeit tauschten sie intern untereinander. Pro Schicht waren nur noch 4 Personen tätig.

Betriebsführung

Bei der Betriebsführung gab es ein einfaches Prinzip. Grundsätzlich hatte die große Lok Vorfahrt. Bei der Fahrt nach Rummelsburg fuhr zuerst die große Lok, danach die Kleine. Bei Bedarf und nach Anmeldung durfte ein Zug vom KWO bzw. vom TRO den Zügen folgen.

Da kein Funk vorhanden war, wurde für die Fahrtenregelung die Stellung der Weichen zur Hilfe genommen.

Beispiel: Weiche Königsplatz

Wenn die große Lok dort ankam und die Weiche noch Richtung Tabbertstraße zeigte, wusste man, dass die kleine Lok noch dort rangierte. Lag die Weiche jedoch schon Richtung Rummelsburg und war bereits verschlossen, so konnte man davon ausgehen, dass die kleine Lok schon nach Rummelsburg gefahren ist. Steckte der Schlüssel jedoch noch im Weichenschloss, hat jemand unberechtigt die Weiche gestellt. Voraussetzung für dieses Verfahren war, dass grundsätzlich die Weichen verschlossen wurden.

Nur für den
Dienstgebrauch!

Industriebahn
Oberschöneeweide

Zustellung am Uhr **NR** 27290
Abholung

Lfd. Nr.	Eigentums-merkmal	Wagen-Nr.	Achsen		Richtigkeit	Unterschrift
			beladen	leer		
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

288 A/c 3003254/01 600 Bilder 750

Die Zustellzettel dienten zur Quittierung, aber auch zur Abrechnung der Güterbahn.

Urkunde

*Dank und Anerkennung
im sozialistischen Wettbewerb
den Kolleginnen und Kollegen
der Güterbahn
für 6 Monate hintereinander
unfallfreies Arbeiten.*

Berlin, den 12.1.1966

Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG)

Betriebsgewerkschaftsleitung Sicherheitsinspektion Direktion



Da Unfälle bei diesen Betriebsverhältnissen nicht selten waren, gab es nicht nur Urkunden, sondern selbstverständlich auch Geldprämien, wenn mal nichts passierte.

Nur für den
Dienstgebrauch!

Bln., den 18.01.85

Hausmitteilung

Betr.: Unangemeldete Zugfahrt in Richtung Rgb von der TRO - Lok

Am 17.01.85 gegen 11⁰⁰ Uhr benutzte die Anschlußbahn von TRO mit einer Lok und einem Wagen unberechtigt unsere Gleisanlage in Richtung Rgb.

Durch eine notwendige Zugfahrt unserer Seite wäre es bald zu einem Zusammenstoß mit der L 12 und der TRO - Lok gekommen. Nur durch die schnelle Reaktion des Lokfahrers auf der L 12 konnte ein Unfall abgewendet werden. Desweiteren wurde wieder eine unangemeldete Zugfahrt der TRO-Lok am 18.01.85 11⁰⁰ Uhr festgestellt.

Mst. Anschlußbahn O'weide

Auch illegale Fahrten der Werkbahnen gab es.

Anlage

Überführungsgebühren der Industriebahn Schöneweide

Durch das Preiskordinierungsorgan wurden nachstehende Abrechnungssätze auf der Grundlage der Anordnung Pr. Nr. 349 errechnet:

Für Transportleistungen der Industriebahn Schöneweide

Abrechnungssätze je Waggon

1.	bis 3 Achsen	45,40 M
2.	4 bis 10 Achsen	113,45 M
3.	11 und mehr Achsen	453,80 M

Für die im Gesetzblatt (Sonderdruck 1051) vom 15. Juli 1980 unter § 2, Absatz 2, gesondert genannten Auftraggeber wurden nachstehende Abrechnungssätze unter Beachtung der Koeffizienten des Ministeriums für Verkehrswesens - veröffentlicht im Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) 21/80 vom 3. 6. 1980 errechnet:

Abrechnungssätze je Waggon

1.	bis 3 Achsen	17,40 M
2.	4 bis 10 Achsen	43,45 M
3.	11 und mehr Achsen	173,80 M

Sonderleistungen der Industriebahn Schöneweide werden nach der Anordnung Pr. Nr. 349 berechnet.

Die Überführungsgebühren der Güterbahn.

Nur für den Dienstgebrauch!

Anschlussbahn Oberschöneweide Gruppenreine Rückgabe Juni 90

Tag	abgeh. Wagen	abgeh. 10 Achser	abgeh. 10 Achser	Summe abgeh. 10 Achser	abgeh. 10 Achser
1	14			14	
2	15	3		30	
3	29	19		59	
4	21	16		88	
5	23	16		83	
6	8	5		81	
7	25	34		119	
8	9	2		19	
9	23	2		67	
10	18	2		42	
11	17	27		27	
12	40	12		63	
13	25	4		42	
14	9	8		18	
15	11	5		20	
16	18	15		43	
17	24	14		49	
18	23	21		64	
19	19	9		44	
20	5	7		27	
21	10	13		29	
22	2	6		6	
23	22	3		57	
24	17	11		42	
25	16	11		46	
26	16	7		31	
27	12	7		36	
28	14	5		19	
29	5	4		13	
30	3	13		35	
31	20	8		38	

1.111 x 100 = 5.111,50

Gruppenreine Rückgabe Juni 90

datum	11.00	13.00	19.00	Summe
1.6.90	16	30	12	58
2.6.90	4	9	5	24
3.6.90	29	23	3	40
4.6.90	16	25	3	40
5.6.90	22	14	16	49
6.6.90	21	25	3	43
7.6.90	31	14	16	58
8.6.90	13	2	3	36
9.6.90	16	5	3	36
10.6.90	12	16	16	66
11.6.90	12	16	16	66
12.6.90	30	23	17	70
13.6.90	15	23	17	56
14.6.90	12	23	17	56
15.6.90	25	23	2	61
16.6.90	24	23	2	61
17.6.90	24	23	2	61
18.6.90	26	23	13	69
19.6.90	11	23	11	60
20.6.90	15	24	14	58
21.6.90	19	24	14	59
22.6.90	17	24	14	59
23.6.90	17	24	14	59
24.6.90	17	24	14	59
25.6.90	17	24	14	59
26.6.90	22	25	15	62
27.6.90	17	25	15	60
28.6.90	17	25	15	60
29.6.90	17	25	15	60
30.6.90	17	25	15	60

VEB Eisenbahnen Berlin Bereich Anschlussbahnen

Betriebliche Weisung!

ag/zie 20.07.1984

Gruppenreine Rückgabe der Güterwagen

Zur Erfüllung der vertraglichen Regelung zur gruppenreinen Rückgabe der Güterwagen an die DR wird folgende Reihenfolge festgelegt:

1. Gruppe: Container (mit Std. 10)
2. Gruppe: beladene und leere Wagen mit Frachtkreis
3. Gruppe: leere Fremdwagen (ohne CFW)
4. Gruppe: übrige Wagen

Die 1. Gruppe beginnt an westlichen Ende des Rückgabegleises (Gebäude Aufsicht He- und Entladung der DR). Zur Beschleunigung des Wagensollens soll auch in Zukunft versucht werden, zur Rückgabe Std. 10, neben den Containern andere Güterwagen an die DR zu übergeben.

Dir.: Anschlussbahnen

Der Plan für die Gruppenreine Rückgabe.

Um der DR die Arbeit zu erleichtern, wurden die Güterwagen schon einmal vorsortiert. Die Auflistung erfolgte auf Zetteln, die gerade zur Hand waren.

Eln., den 08.03.83

An Kolln. _____

Hiermit bestellen wir für die Anschlussbahn O'weide folgende Vordrucke:

10.000 Stck Fahrberichte
50.000 " Zustell- und Abholzetteln

Anlage: 2 Muster

Fahrberichte und Zustellzettel gingen auch mal zu Ende.

VEB „BEHALA“
Berliner Hütten, Eisen- und Anschlussbahnbereich
in Kombinat Auto Trans Berlin
107 BERLIN
Stroblauer Allee 1-16

RECHNUNG

Gemäß der Vereinbarung vom 23.09.86 über die gruppenreine Rückgabe von Wagen in bestimmter Reihenfolge wurden im Monat Mai 1990 insgesamt:

1 524 Wagen a 4,50 M
= 2 173,-- M

Rechnungsbetrag 2 173,--

LASTSCHRIFT

Bestell-Nr. 00070003
Periode: 9/83-04/91
Tele: 11 2333 Abteil. 44
Buchhalter: ESK der DRB
H: 0011238000
6659-11-212

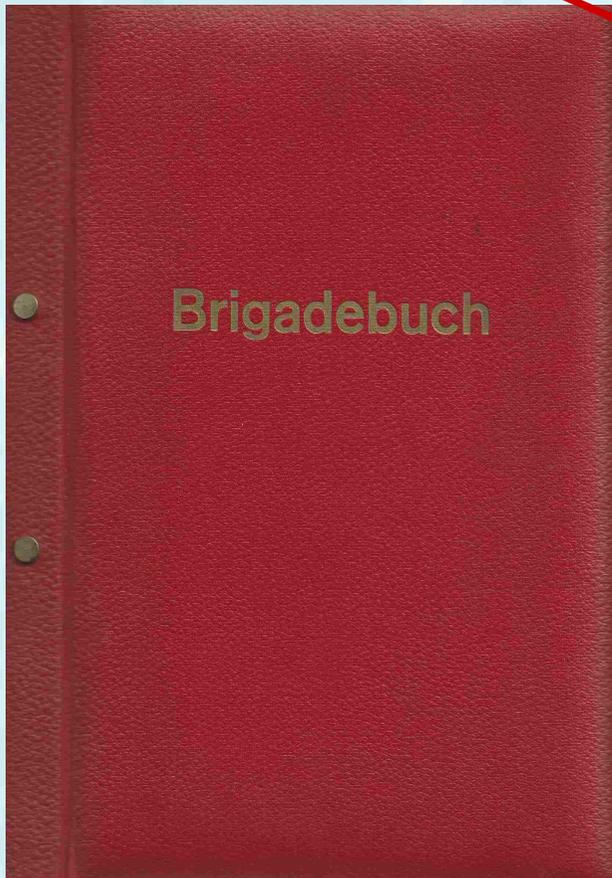
VEB „BEHALA“
Berliner Hütten, Eisen- und Anschlussbahnbereich
in Kombinat Auto Trans Berlin
107 BERLIN
Stroblauer Allee 1-16

Konto-Nr. des Auftraggebers: 6659-11-212

Druckerei: 11 334

Natürlich war dieser Service nicht umsonst.

Nur für den
Dienstgebrauch!



Abschrift
Brigade "Völkerfreundschaft" - Güterbahn - Berlin, den 10. 1. 1967

Brigadeverpflichtung

Parteitagen sind ein Höhepunkt im Leben der Partei. Sie legen Zeugnis ab über die Arbeit der Parteiorganisation in dem Zeitraum zwischen den einzelnen Parteitagen.

Alle Aufgaben der Parteilarbeit werden dort erledigt, sei es die politisch-ideologische Arbeit oder auch die ökonomische Politik. Dabei wird auch auf dem VII. Parteitag der Kampf um die Erhaltung des Friedens die größte Rolle spielen.

Nur im Frieden können wir den Sozialismus aufbauen!
Sozialismus aufbauen mit Hilfe des Wettbewerbs.

Alle Brigademitglieder der Brigade "Völkerfreundschaft" der Güterbahn haben darüber diskutiert und sind zu folgendem Beschluss gekommen:

Wir wollen einen kleinen Beitrag leisten zum guten Gelingen unseres gemeinsamen Aufbaus.

Wir verpflichten uns, zu Ehren des VII. Parteitages:

Ab Frühjahr 1967, mit Hilfe des Unkrautbekämpfungswagens unsere Gleisanlagen ständig vom Unkraut freizuhalten.
Wir werden den Wagen in Pflege nehmen und ihn immer einsatzbereit halten.

Durch das Unkraut entstehen immer viele Gefahrenmomente, die wir dadurch beseitigen wollen.
Wir den Wagen werden wir eine Unterstellmöglichkeit bauen, damit er, besonders im Winter geschützt steht.

Durch Übernahme dieser Verpflichtung können wir unseren Betrieb in jedem Jahr ca. 1000.-- DM einsparen.

Darüber hinaus werden wir in unserer Brigade bemüht sein, unser politisch-ideologisches Wissen zu erweitern.
Den Solidaritätsgedanken, der in unsere Brigade besonders ausgeprägt ist, werden wir weiter entwickeln.

Die Verpflichtung unseres Kollegen [redacted] den aktuellen Kosten im Aufenthaltsraum Himmelsburg ständig mit den neuesten politischen Zeitschriften auszugestatten, wird von allen Brigademitgliedern unterstützt.

gez. [redacted]
" [redacted]
" [redacted]
[redacted] s. Z. HVA
[redacted] s. Z. Gewerks.

Die Brigadeverpflichtung.

VEB Eisenhafen Berlin
'Kollektiv Oberschneeweide'

An
Betriebsgewerkschaftsleitung

Wir bitten um einen Zuschuss von 120,00 M zur Durchführung einer Veranstaltung im Rahmen des Titelkampfes.

Kollektivleiter [redacted]

Kollektivmitglieder: Koll. [redacted]
Koll. [redacted]

Für den Titelkampf brauchte man natürlich auch Geld.

Auch die politische Arbeit durfte nicht zu kurz kommen.
Hier nur ein kurzer Ausschnitt aus dem Brigadeleben der Kollegen.

Nur für den Dienstgebrauch!

- 17 -

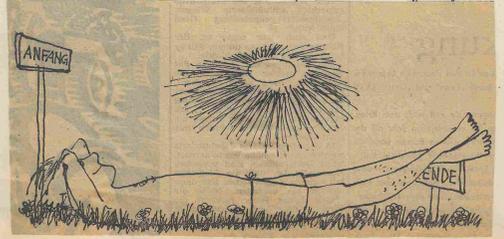
Erziehungsarbeit

Wie gesagt am 27.2.1963 bekamen wir den Kollegen [redacted] in unsere Brigade. Ausgebildet, eingeweiht und nun ging's los mit der Arbeit. Macht sich wasst ganz gut.

Ab und zu fehlt er aber mal. Warum eigentlich? Ansprechen beim heiter der Güterbahn. Es geht wieder eine Weile. Schliesslich fehlt er wieder. Hier ein paar Tage krank sind dabei. Rausschmeissen! Aber das will man wohl noch nicht. Da Kollege [redacted] fährt in ihm nach Hause, trifft ihn aber nicht an. Er geht zur Mutter, erkundigt sich. Er klappt wieder für ein paar Wochen.

Im Januar 64 schreibt Kollege [redacted] den Bolech ab, er fehlt mehrere Tage hintereinander. Er trinkt auch sehr gerne ein. Reicht es jetzt um Rausschmeissen? Im Besonderen unserer Brigade gibt es nun nachdem der Koll. [redacted] wieder gefunden wurde, im Büro Feuerwehr.

Es gibt einen „Stingen Verweis“ Ultimatum, beim nächsten auf fruchtlose Entlassung und Meldung an Volkspolizei. Geduldet ist bald zu Ende. In der Brigade wird weiter mit dem Koll. [redacted] diskutiert. Erfolg: Vom 2.2.64 bis Juli 64 Home auf mehr. Seine Arbeit ist darüber hinaus sehr gut geworden.



So ein Fehltag kann noch so lang sein, Trotzdem ist er ein Meis.

Drei Seiten aus dem Buch der Brigade „Albert Kayser“

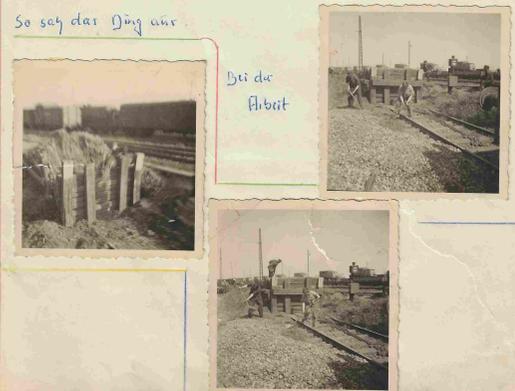
Im Frühjahr 1963 passiert es dann, dass der Lokführer [redacted], er war da noch bei uns, mit seiner Lokomotive auf den Prellbock fuhr. Natürlich ging der Bock dabei entweir.

Brigadeführer sammelt
Schuld haben eigentlich 2 Kollegen und zwar der Lokführer [redacted] aber auch [redacted] als Rangführer hat eine Mitschuld. Er hätte ja den [redacted] auch sagen können, dass er ihn sonst 14 Wagen angebremst hat. Überhaupt hätte er die grosse Lok für die 14 Wagen nehmen müssen.

Bereits ergab eine Disziplinar-massnahme. Aber was bezogt den Prellbock? [redacted] und [redacted] sagen: Den können wir doch selbst wieder aufbauen, dann kostet das nichts, sind wir wären ihn schon auf, als er war.

Als ginge im Herbst ran an die Arbeit.

So sah das Ding aus



Ernteeinsatz

im VEG-Schönenlinde

Am 25. September 64 fuhren wir nach Schönenlinde, um den befristeten VEG bei der Ernte zu helfen. Wir haben Äpfel und Birnen gepflückt.

Die erste Arbeitserprobung vor Beginn, Spädi: Arbeitserprobung →

Nun wird aber gearbeitet

Diese Birnen sind aber prima!



Gebäude der Güterbahn



Das Aufenthalts und Bürogebäude
der Güterbahn in Rummelsburg



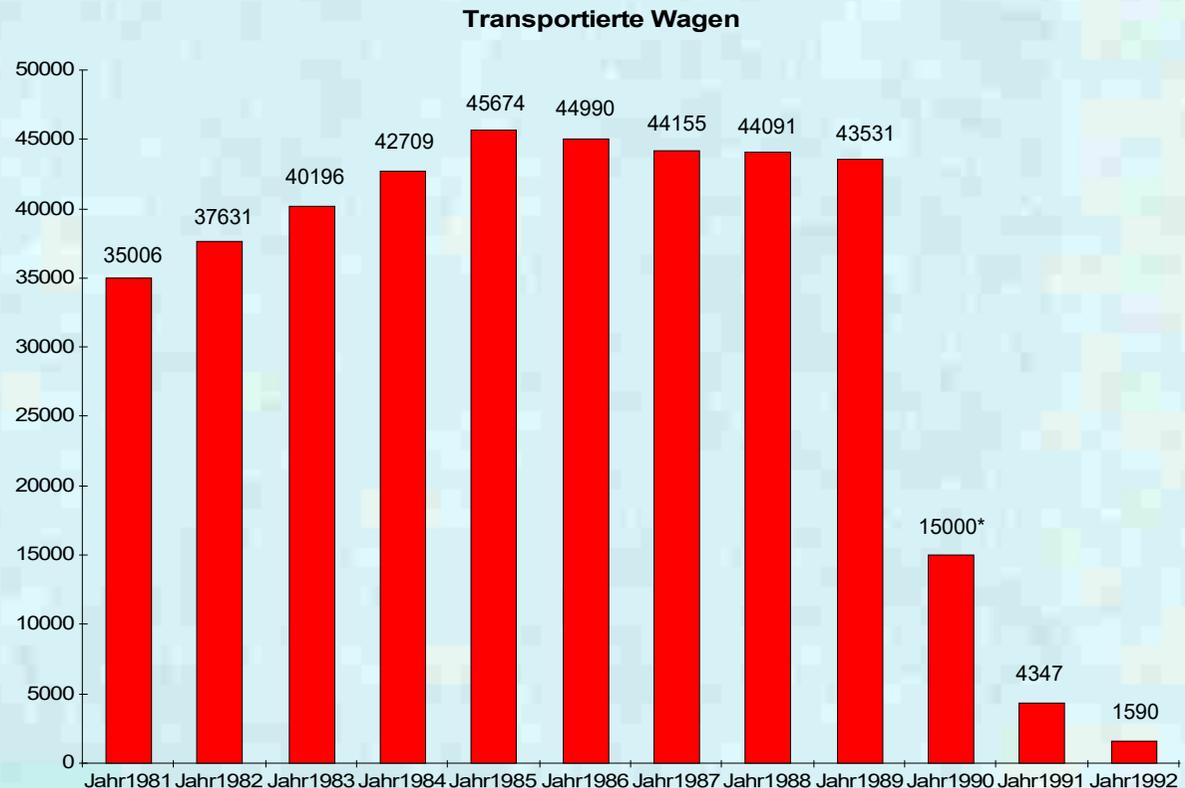
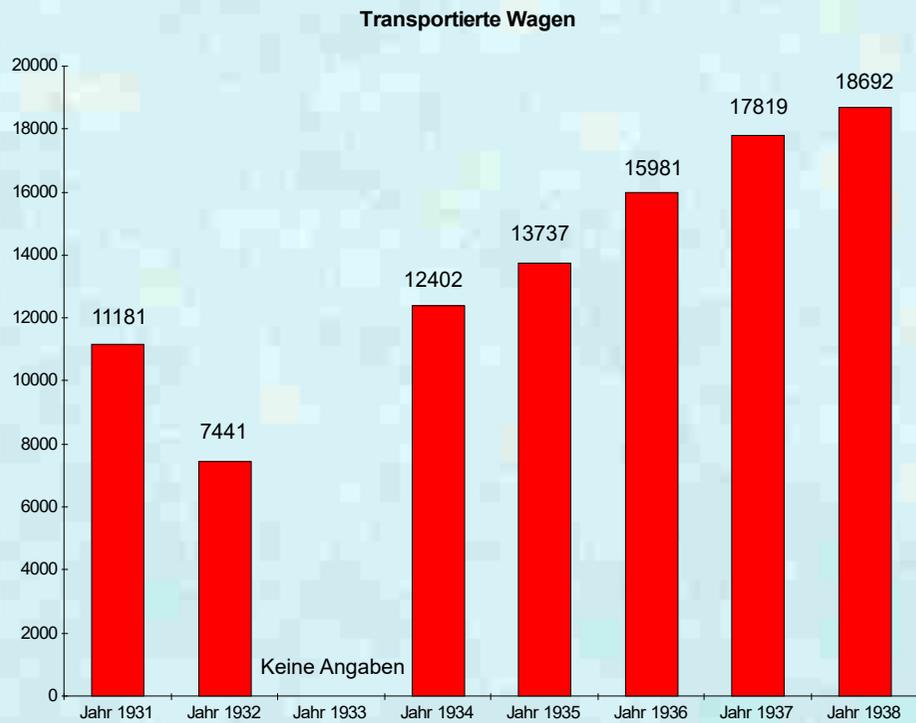
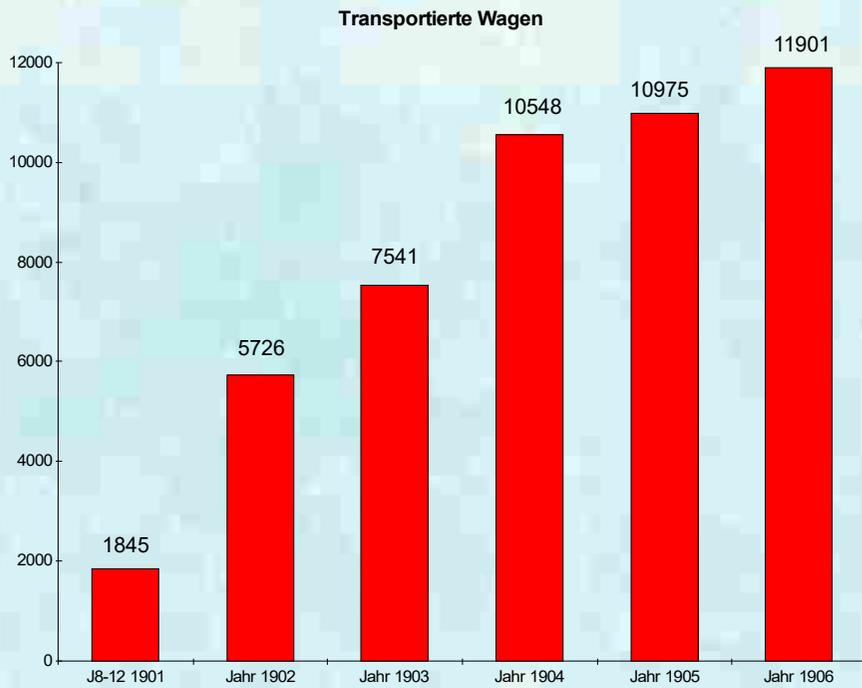
Das Gebäude der DR



Der SKL Schuppen in Rummelsburg

Transportleistungen

Bitte auf 125% heran Zoomen!



* 1. Halbjahr 1990 10542 Wagen.
Für das gesamte Jahr vermutlich ca. 15000 Wagen.

Fahrzeuge

Lokgewicht : 48 t

Br. Gewicht : 37 t

Kbr. m. Z. :

LüP : 11,46 m

Inhalt: Neuerung in der Fahrzeugliste

Fahrzeuglisten

Br. 1 : Fahrzeugseiten

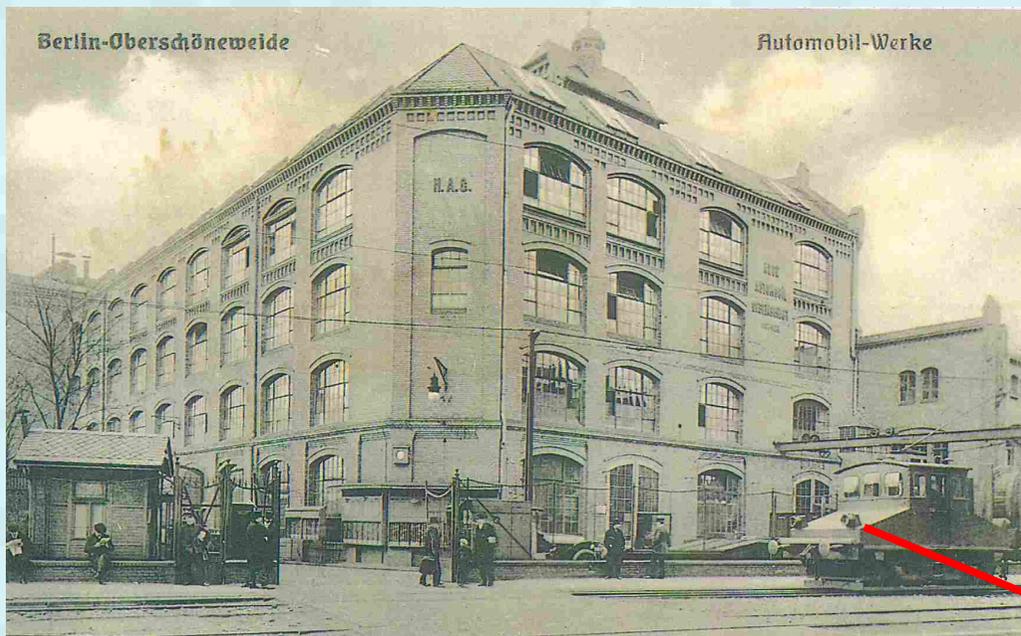
Br. 2 :

11.93
11.94

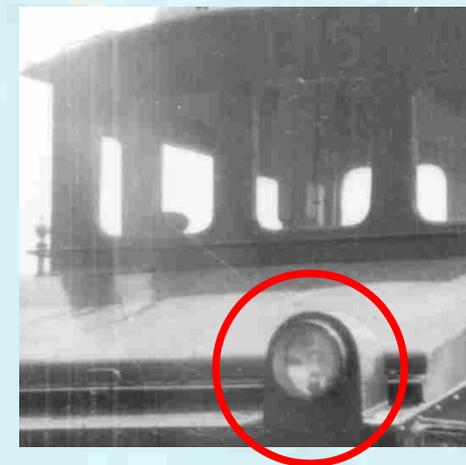
Neuerung in der Fahrzeugliste

Bei meinen Recherchen ist ein neuer Aspekt aufgetreten, der an der bisherigen Listung und an den daraus resultierenden technischen Daten starke Veränderungen vornimmt.

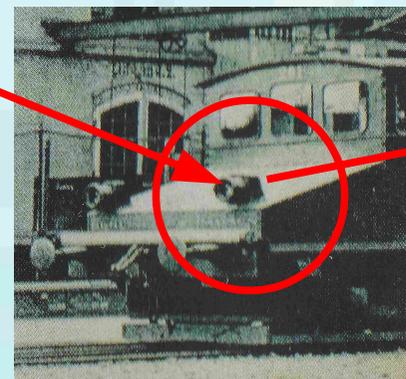
Zur Erklärung: Auf dem Foto ist die Lok 201 zu sehen. Sie besitzt wie auch die L13 einen Scheinwerfer mit rechteckigem Rückbau. Da diese Lok zusammen mit der 202 geliefert wurde und man davon ausgehen kann, dass beide Fahrzeuge in ihrer Ausführung identisch sind, kann die L15 nicht von 1901 sein. Sie besitzt, was die Scheinwerfer angeht, einen runden Rückbau!



Lok 201



Lok L15



Lok 201



Lok L13

	Stand	16.10.2024		Grün = Vorhanden	Schwarz = Nicht mehr Vorhanden	Rot = Muss noch überprüft werden
Nr.	Bezeichnung	Fabrik Nr.	Baujahr	Bauart	Hersteller	Werdegang
E-Lok Diesellok Dampflokom Wagen	Güterbahn					
1	200		1901			Foto!
2	201 / L13	130b	1901	130b	AEG	Foto!
3	202 / L14	131b	1901	131b	AEG	Ausgemustert 1952
4	verm. 203 / L15	472b	1907	wie 130b/131b	AEG	Nach Brand an der E-Anlage Verschrottet ca. 1982 Foto!
5	203-205 / L16		19??	RO2	AEG	verm. zwischen 1934 und 1939 ausgemustert Foto!
6	203-205 / L12 / 890 600-2 (intern Nr.)	1892b	1916	RO2	AEG	Verkehr und Technickmuseum Prora / Rügen Foto!
7	L17		19??			Schneeräumlok Anfang der 50er Jahre noch gesehen Foto!
8	? / L21 / 890 800-4 (intern Nr.)	3075	1925	RO5	AEG	Verschrottet im RAW Schöneeweide ca. 1985 Foto!
9	? / L22 / 890 700-3 (intern Nr.)	3076	1925	RO5	AEG	Museum für Klein und Privatbahnen Gramsow Foto!
10	1 / L1	10046	1964	EL4	LEW	Von Bahnpost Ostbahnhof. Verschrottet in Rummelsburg Foto!
11	2 / L2	10047	1964	EL4	LEW	Von Bahnpost Ostbahnhof. Denkmal im Westhafen Foto!
12	LEM 25-001	25747	1990	LEM 25	FAUR	Verschrottet 1996 im Osthafen Foto!
13	LEM 25-002	25748	1990	LEM 25	FAUR	Verschrottet 1996 im Osthafen Foto!
14	A 51		19??			Foto!
15	A 188		19??			
16	G 243		19??			
17	Kesselwagen		19??			zur Unkrautbekämpfung von der DR. Umbau ca. 1960
18	?		19??	SKL 24	RAW Schöneeweide/ Gleisbaumechanick Brandenburg	

KWO

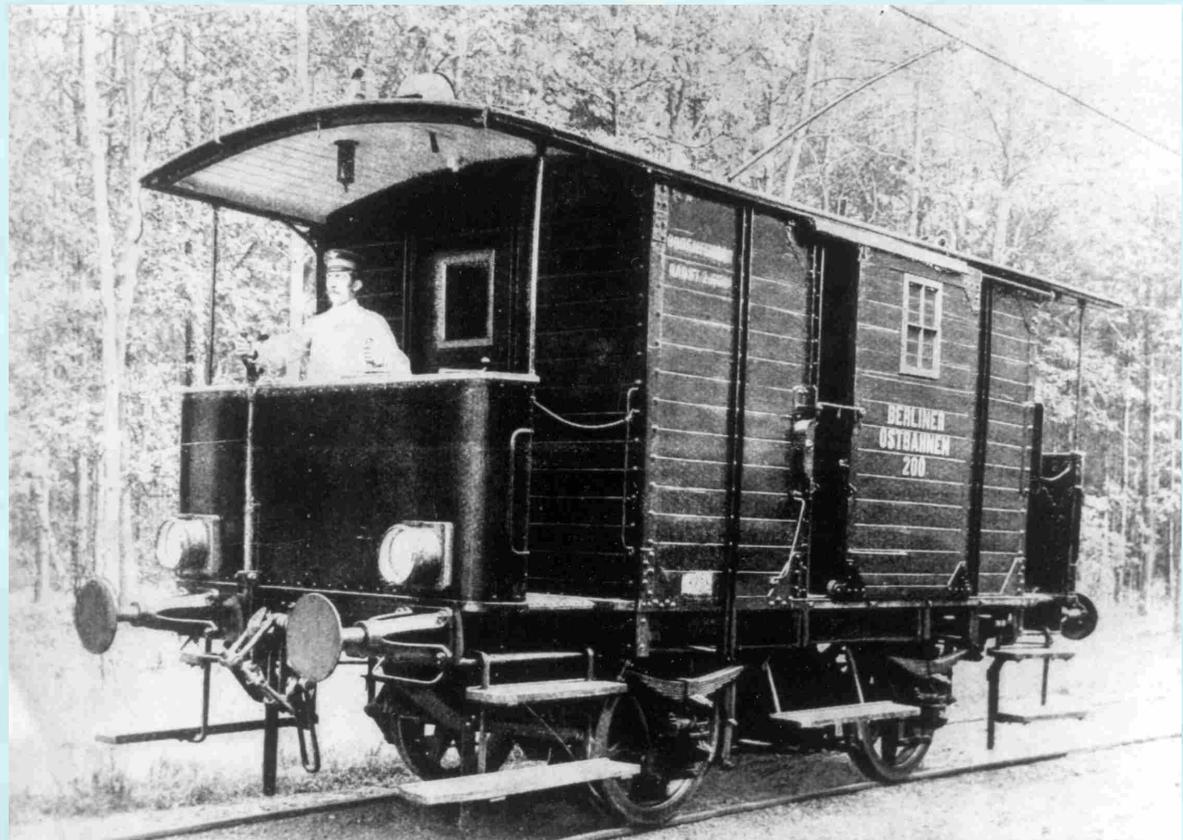
1	KWO ?	127	1901		AEG	Foto!
2	KWO ?		1901?		AEG	1902 auch im KWO vorhanden. Wie Lok 127
3	KWO 1	252121	1960	V10b	LKM	An Hai Na Ganzlin In Wittstock/Dosse 2002 Verschrottet
4	KWO 2	252340	1962	V10b	LKM	An Hai Na Ganzlin Verschrottet
5	KWO 3	1144	1911		AEG	EI +Akku Foto!
6	KWO 3		19??		Henschel?	verm. Frankfurter Waldbahn? Foto!
7	KWO 3	252395	1963	V10b	LKM	An Hai Na Ganzlin Röbel 6 Verschrottet?
8	KWO 4	1663	1914		AEG	EI + Akku
9	KWO 4	252506	1968	V10b	LKM	An Hai Na Ganzlin Röbel Nr.? Verschrottet?
10	KWO 5	262460	1973	V22b	LKM	TRO 5 Rehnus 3 Foto! Denkmal in Velten
11	KWO 6	1946	19??		AEG	
11	KWO 7	1947	191?	Ra ?	AEG	EI + Akku Foto!
12	KWO ?	252254	1961	V10b	LKM	1988 VEB Faserplattenwerk Schönheide 199?
AFA / BAE						
1	?	13	1???			
2	?	118	1???			
3	?	143	1???			
4	ASF (BAE)	14879	1976	ASF	LEW	verm. Verschrottet Foto!

	Minol					
1	?		19??			Traktor auf Schienen
2	?		19??			Kö ohne Druckluftbremse
3	?	251048	1955	N4b	LKM	Kö mit Druckluftbremse verm. 1963-80 vorh. Foto!
4	?	252132	1960	V10b	LKM	an TRO als TRO 2 ? verm. noch zu prüfen!
	TRO					
1	TRO 250	250	1905		AEG	von Nileswerke übernommen ? 1959 nicht mehr vorh.
2	TRO 1511	2543	1922		AEG	Benzinelektrische Lok verm. 1959 nicht mehr vorh.
3	TRO 1512	3164	1925		AEG	Foto! vermutlich!!!
4	TRO 1	252193	1961	V10b	LKM	An Hai Na Ganzlin 2002 in Wittstock/Dosse verschrottet Foto!
5	TRO 2	252132	1960	V10b	LKM	verm. von Minol 252132 Foto!
6	TRO ?	262664	1976	V22b	LKM	an Kernkraftwerk Stendal Foto!
7	?	?	?	?	?	Dieseldraisine offen. Meist bei TRO Zweig Vorkriegsmodell
	EKB					
1	EKB	249871	1955	N3	LKM	verm. noch zu prüfen!

200

Technische Daten: Gewicht
LüP
Leistung 2X26,5 KW
Achsfolge

- Indienststellung von den Berliner Ostbahnen als 200.
- Im Dienst von 19? bis 19?.
- Verbleib unbekannt.

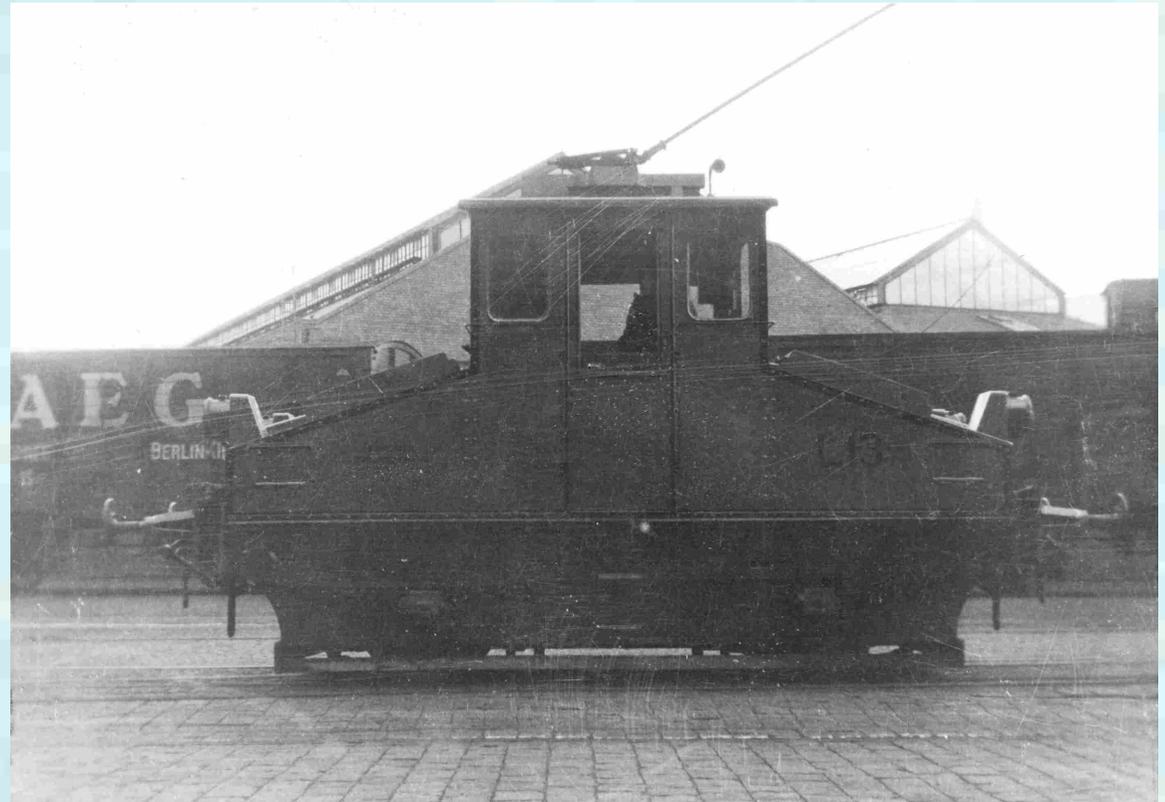


Wagen 200
Foto Sam. Hilkenbach

L13

Technische Daten: Gewicht
LüP
Leistung
Achsfolge Bo

- Indienststellung von den Berliner Ostbahnen als 201?
- Zur Verfügung ab März 1901.
- Im Dienst von 1901 bis 19?.
- Verbleib unbekannt.



L13 vor dem KWO
Foto Sam. Hilkenbach

L14

Technische Daten: Gewicht
LüP
Leistung
Achsfolge Bo

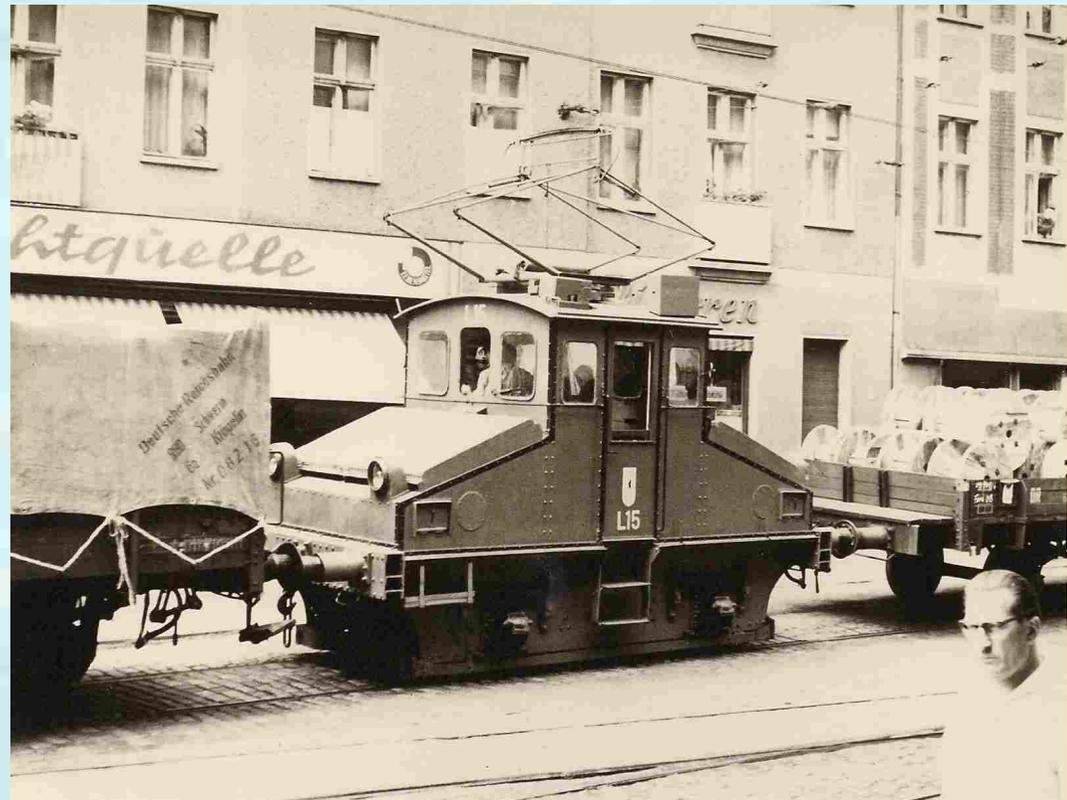
- Indienststellung von den Berliner Ostbahnen als 202?
- Zur Verfügung ab März 1901.
- Im Dienst bis ca. 1952.
- Danach Ausmusterung.
- Ab diesem Zeitpunkt fehlen leider weitere Angaben.

Von dieser Lok sind leider keine Aufnahmen vorhanden.
(verm. wie L13)

L15

Technische Daten: Gewicht 20 t
LüP
Leistung 2X73,6 KW ?
Achsfolge Bo

- Indienststellung von den Berliner Ostbahnen als 203?
- Zur Verfügung ab 1907.
- Im Dienst bis 1979.
- Nach Hauptschalterbrand in Rummelsburg außer Dienst gestellt.
- 1982 verschrottet.

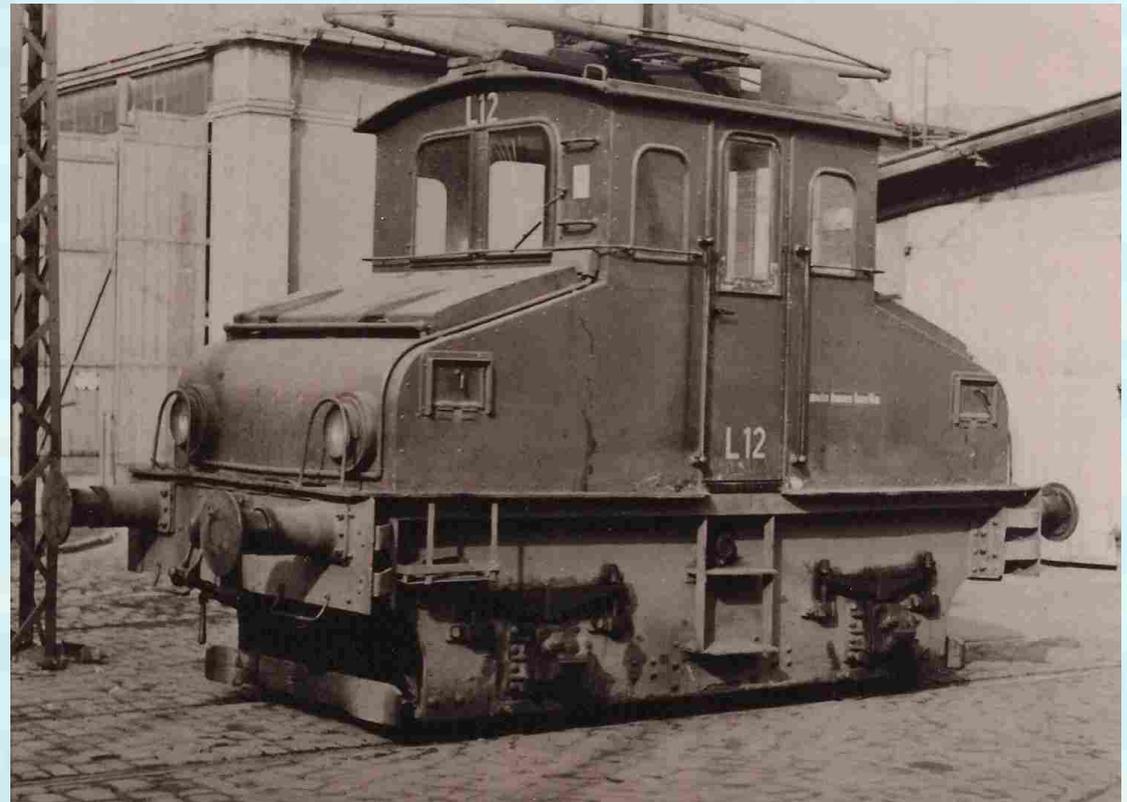


L15 in der Edisonstraße
Foto Sam. G. Mackinger

L12

Technische Daten: Gewicht 18,80 t
LüP 6,65 m
Leistung 2X40 KW
Achsfolge Bo

- Indienststellung von den Berliner Ostbahnen als 203? - 205?
- Im Dienst von 1916 bis ca. 1995.
Die letzten Jahre Reservelok.
- 1995 Transport zum Eisenbahn und Technik Museum in Prora auf Rügen.

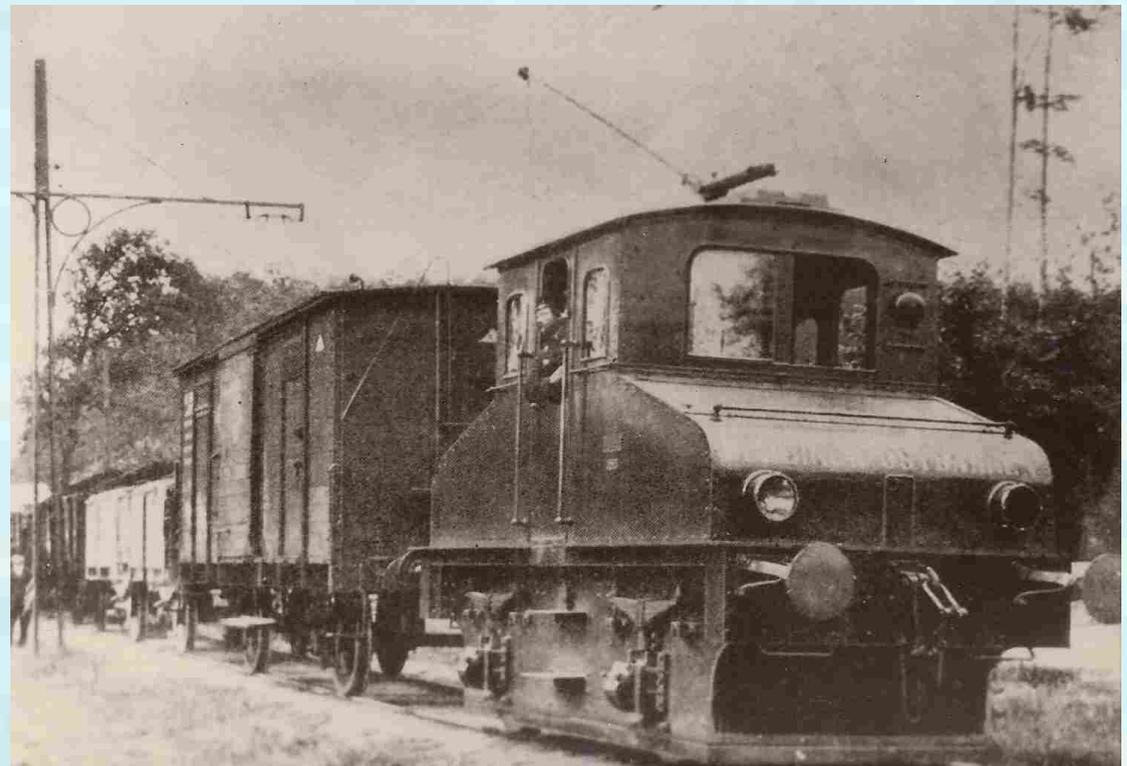


L12 auf dem Straßenbahnhof
Foto Sam. G. Mackinger

L16

Technische Daten: Gewicht
LüP
Leistung
Achsfolge Bo

- Indienststellung von ?
als ?
- Im Dienst von 19? bis verm. 1934 - 39.
- Verbleib unbekannt.



L16 Richtung Rummelsburg in der Nähe des Hegemeister Weges
Foto Sam. G. Mackinger

L17

Technische Daten: Gewicht
LüP 6,00/9,00 m mit Schneepflug
Leistung 2X39 KW
Achsfolge Bo

- Indienststellung von ?
als ?
- Im Dienst von 19? bis 19?.
- Konnte auch auf Straßenbahngleisen
genutzt werden.
- Im Sommer Stückguttransporter.
- Letzte Sichtungen Anfang der 50er Jahre.
- Verbleib nicht geklärt.

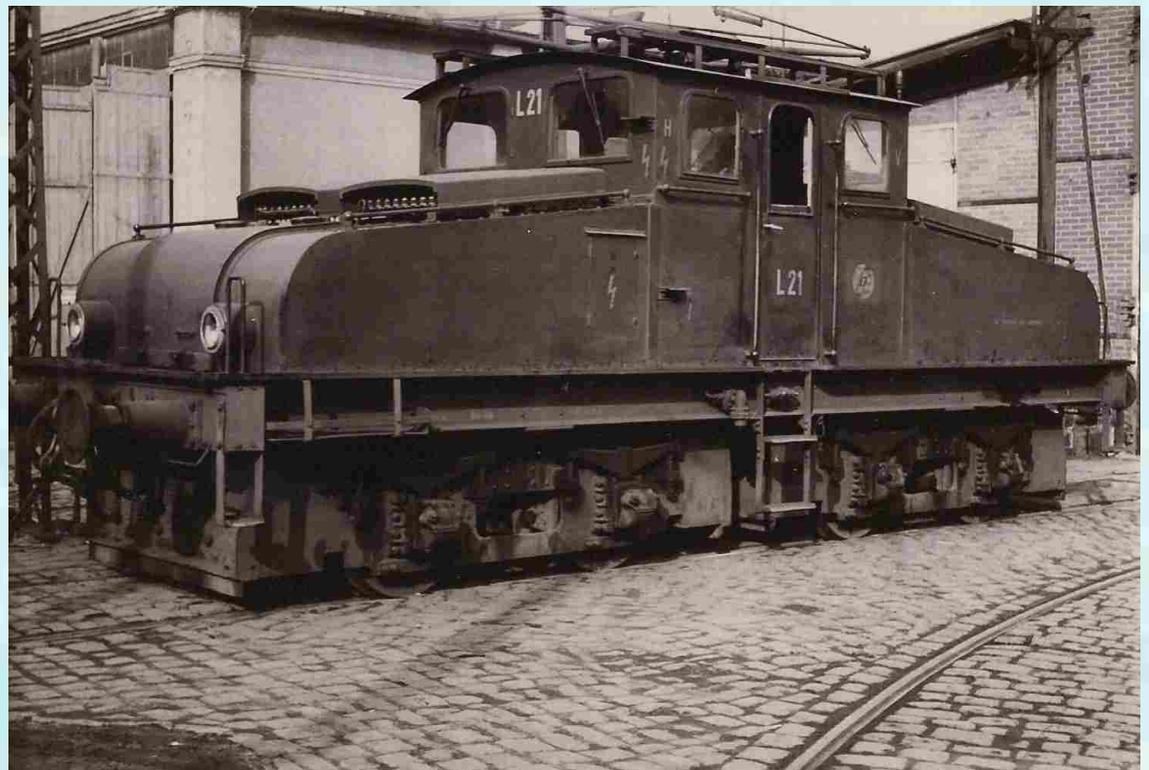


Schneeräumlok L17 Ort und Fotograf unbekannt

L21

Technische Daten: Gewicht 38,90 t
LüP 10,00 m
Leistung 4X40 KW
Achsfolge Bo`Bo`

- Indienststellung von der Großen Berliner Straßenbahn als ?
- Im Dienst von 1925 bis 1985.
- Ersatzteilspender für die L22 im RAW Schöneweide.
- 1990 Verschrottung.



L21 vor dem Schuppen Nalepastraße
Foto Sam. G. Mackinger

L22

Lok in persönlicher Pflege der Brigade „Albert Kayser“

Technische Daten: Gewicht 38,90 t
LüP 10,00 m
Leistung 4X40 KW
Achsfolge Bo`Bo`

- Indienststellung von der Großen Berliner Straßenbahn als ?
- Im Dienst von 1925 bis 1988.
- Entgleisung 1988.
- Bis Dezember 1993 in Rummelsburg Defekt abgestellt.
- Überführung nach Gramzow in das Museum für Klein und Privatbahnen.



L22 am Königsplatz
Foto Sam. G. Mackinger

L1

Technische Daten: Gewicht 35 t
LüP 7,20 m
Leistung 2X109 KW
Achsfolge Bo

- Indienststellung von der Bahnpost am Ostbahnhof als 1.
- Im Dienst von 1964 bis 1979 Ostbahnhof.
1979 bis 1995 Güterbahn.
- 1995 in Rummelsburg verschrottet.



L1 in Rummelsburg
Foto P. Vogel

L2

Technische Daten: Gewicht 35 t
LüP 7,20 m
Leistung 2X109 KW
Achsfolge Bo

- Indienststellung von der Bahnpost am Ostbahnhof als 2.
- Im Dienst von 1964 bis 1979 Ostbahnhof.
1979 bis 1995 Güterbahn.
- 1995 Überführung zum Westhafen.
- Aufstellung als Denkmal.



L2 im Westhafen 1995
Foto A. Lebiada



L2 in Rummelsburg
Foto P. Vogel

LEM 25-001

Technische Daten: Gewicht 48 t
LüP 11,46 m
Leistung 250 KW
Achsfolge B`B`

- Indienststellung vom
VEB Binnenhafen Berlin (Osthafen)
als LEM 25-001.
- Im Dienst von 1991 bis verm. 1994 o. 95.
- Überführung und Abstellung im Osthafen.
- 1996 Verschrottung.



LEM 25-001 auf dem Straßenbahnhof
Foto D. Herrmanek

LEM 25-002

Technische Daten: Gewicht 48 t
LüP 11,46 m
Leistung 250 KW
Achsfolge B`B`

- Indienststellung vom
VEB Binnenhafen Berlin (Osthafen)
als LEM 25-002.
- Im Dienst von 1991 bis 1995.
- 1992 Einbau einer neuen
Steuerung im Westhafen.
- 10.11.1995 letzte Fahrt einer E-Lok
auf der Güterbahn.
- 22.11.1995 Überführung zum Osthafen
- 1996 Verschrottung.



LEM 25-002 in Rummelsburg
Foto A. Lebioda

SKL

Technische Daten: Gewicht 5,8 t
LüP 5,54 m
Leistung 45 PS
Achsfolge B

- Indienststellung von der BVB ?
- Im Dienst von 19 ? bis 19 ?.
- Verbleib unbekannt.

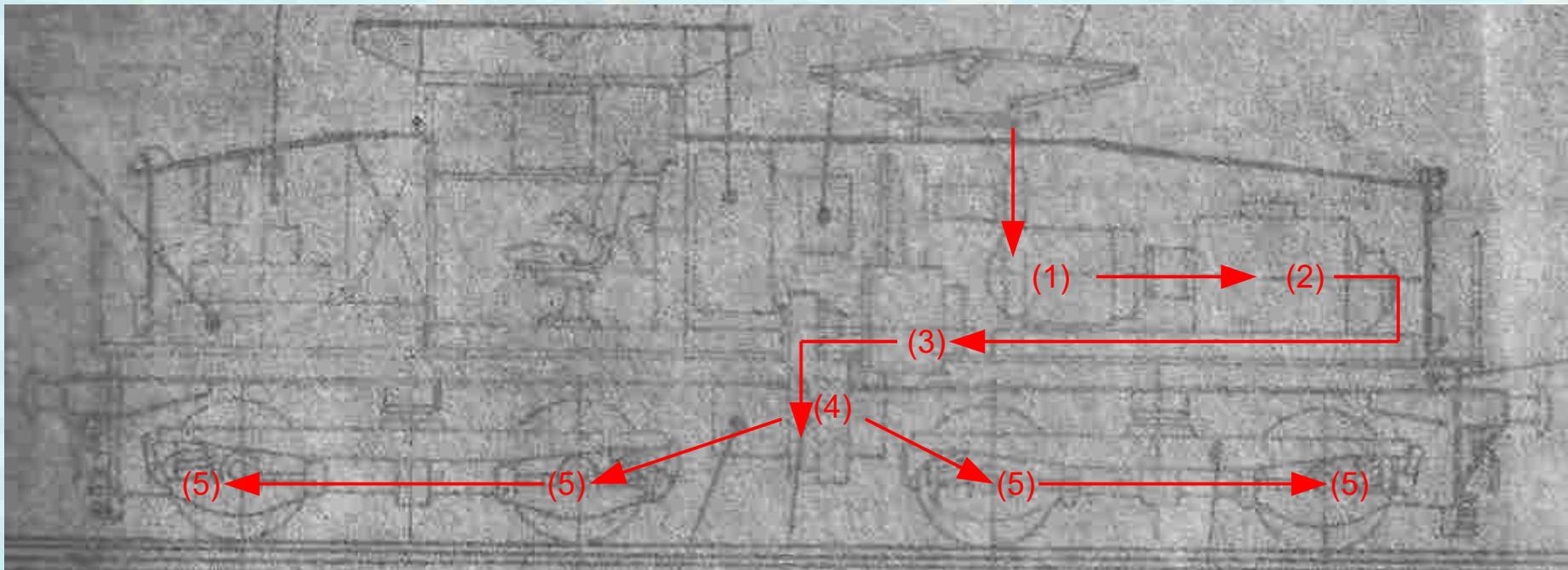


Der SKL in Rummelsburg
Foto I. Köhler

Antrieb der LEM 25 Teil 1

Der Antrieb der LEM 25 wird sehr oft falsch dargestellt. Auf diesen drei Seiten soll die wirkliche Antriebsweise erklärt werden.

Der Fahrstrom gelangt über den Stromabnehmer zum Motor (1) des Motor - Generatorsatzes. Dieser treibt über eine starre Kupplung den Generator (2) an. Nun erzeugt er den Strom für den Fahrmotor (3). Dieser arbeitet dadurch nur mit einer Spannung von 450V. Das erzeugte Drehmoment gelangt über eine Kupplung zum einfachen mechanischen Wendegetriebe (4). Von dort gelangt die Antriebskraft über Kardanwellen, einfachen und doppelten Achsgetrieben (5) zu den Radsätzen.



Antrieb der LEM 25 Teil 2

Auf diesen Bildern ist deutlich der Motor - Generatorsatz und der Fahrmotor zu erkennen.



Motor (1)



Fahrmotor (3)

Generator (2)

Antrieb der LEM 25 Teil 3

Zum Thema Getriebe der LEM gibt es Folgendes zu sagen. Die Annahme, dass bei der Umkonstruktion der BR LDH 45 die Kraftübertragung beibehalten wurde, ist definitiv falsch.

LDH 45 steht für eine **L**ok mit **D**ieselantrieb und **h**ydraulischer Kraftübertragung mit **450** PS.

LEM 25 bedeutet, dass es sich um eine **L**ok mit **e**lektrischem Antrieb und **m**echanischer Kraftübertragung mit **250** KW handelt.



einfaches mechanisches Wendegetriebe (4)



Prospektmaterial für die LEM 25

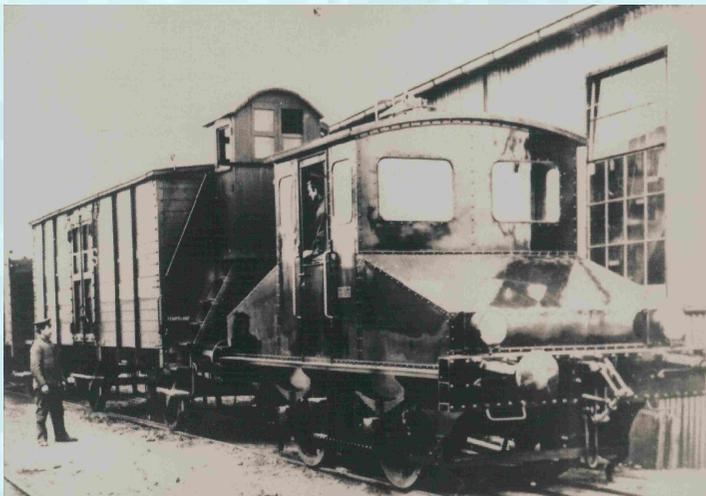
Die Werkbahnen



KWO 3 vor dem NAG Gebäude
Foto Sam. Hilkenbach



KWO 7 vor dem NAG Gebäude
Foto Sam. Hilkenbach



KWO Lok Fabriknummer 127
Foto Sam. Jünemann



AEG 5 am Haupteingang 1995
Foto A. Lebioda



TRO 1 schon im BW Wittstock / Dosse 1998
Foto G. Lorenz



Der ASF an der Rampe
von BAE 1995
Foto A. Lebioda

Der Bulle im Modell - Fahrzeuge



Die L1 von Karsai-Modellbahnen
Spurweite TT
Art. Nr. 2470
(Nicht mehr im Programm)

Der Bulle im Modell - Fahrzeuge



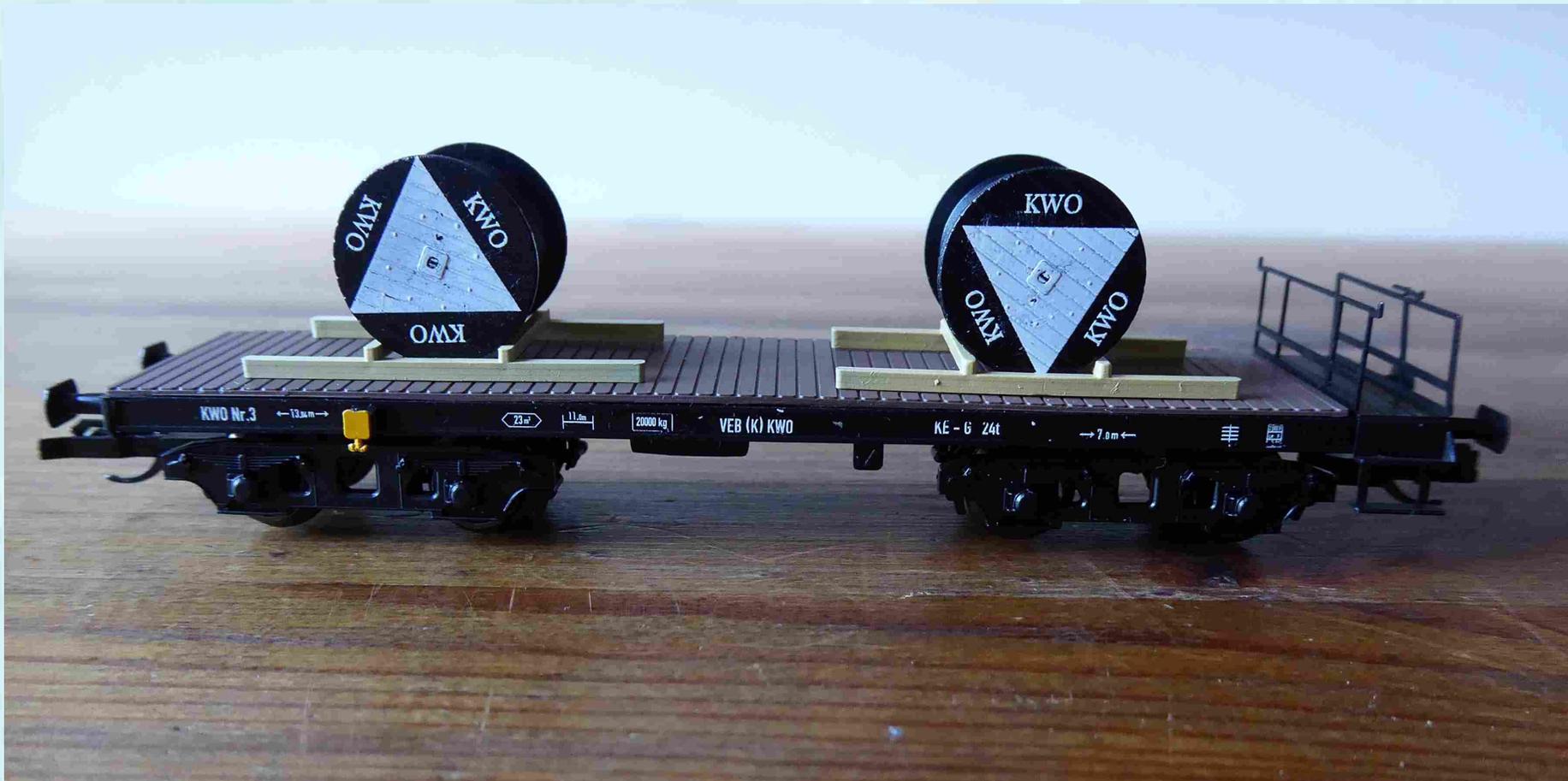
Der Wärmeschutzwagen AEG von Märklin / MC VEDES

Spurweite H0

Art. Nr. 48932

Sonderserie 1000 Stück

Der Bulle im Modell - Fahrzeuge



Der KWO Werkwagen Nr.3 von Karsei-Modellbahnen
Spurweite TT
Art. Nr. 23276
(Nicht mehr im Programm)

Der Bulle im Modell - Fahrzeuge



Privatwagen AEG Epoche 1 von DNA Modell / Hädl Manufaktur
Spurweite TT
Art. Nr. 31241 / 42
Sonderserie 100 Stück

Der Bulle im Modell - Fahrzeuge



Privatwagen AEG Epoche 2 von DNA Modell / Hädl Manufaktur
Spurweite TT
Art. Nr. 13426 / 27
Sonderserie 100 Stück

Der Bulle im Modell - Fahrzeuge

Auslieferung 3. Quartal 2024 war von Brawa angekündigt worden. Leider kann dieser Termin nicht gehalten werden. Da aber diese PDF noch 2024 erscheinen sollte, habe ich beschlossen, sie ohne ein Bild dieses Wagens zu veröffentlichen. Das Bild wird aber in der Ausgabe 7 dieser PDF nachgereicht.

Gedeckter Güterwagen „AEG“ DRG von Brawa
Spurweite H0
Art. Nr. 50791

Der Bulle im Modell - Fahrzeuge



Trix Club – Wagen Mini Trix 2024 von Trix
Spurweite N
Art. Nr. 18924
Sonderserie 2024

Der Bulle im Modell – Eigen. / Umbauten

Quer durch und rings um Berlin

Haut ab, aber immer gemütlich: der Bulle von Oberschöneweide

Als Scherenschnitt sähe er aus wie ein plattfüßiges Omega oder ein Panzerhut auf Rädern. Die Köpenicker nennen ihn „Bulle“, was wohl heißen soll: Der hat Kraft! Nur wer gerade schwarzen Anzug mit Krawatte trägt, sagt Industriebahnlokomotive, Triebfahrzeug oder Elektrolok mit Oberleitung.

Der **Bulle** holt seit 100 Jahren Güterwagen voller Rohstoffe und Halbfabrikate aus Rummelsburg und schafft zurück, was Berliner Betriebe daraus machten. Er fährt auf Schienen von Reichsbahnspurweite, deren Anschlussgleise ins Kabelwerk Oberspree, ins Transformatorwerk und in manches andere führen, das von geringem Ruf ist oder genauso weltbekannt wie diese beiden. Sein Depot hat er im Straßenbahnhof Nalepastraße. Er gehört aber samt Schienen weder den Berliner Verkehrsbetrieben noch der Deutschen Reichsbahn, sondern Auto-

Trans. Will die Reichsbahn mit eigener Lok über die Gleise fahren, muß sie erst im Kombinat anfragen. Auch die Verkehrspolizei ist zu verständigen, das versteht sich.

Vor Jahren wurde augenscheinlich, daß die Edisonstraße an Pkws, Lastkraftwagen und Straßenbahnen genug zu tragen hatte. Damals fuhr auch noch der **Bulle** dort entlang, was wirklich zuviel war. Deshalb wurde die Industriebahn über die Nalepastraße umgeleitet, in die von alters her ohnehin ein Stück Gleis hineinragte. Die erste Fahrt mag vor drei Monaten gewesen sein – seitdem kann Georg Flesch, der im 3. Stockwerk wohnt, dem **Bullen** gelegentlich aufs Dach schauen.

Flesch ist achtundachtzig. Gelernt hat er eigentlich Schlosser, aber irgendwann, der ihn 1914 einberufen durfte, hieß ihn zur Sanität gehen. Auch nach dem Krieg



MINI-BULLE im Schoß: Georg Flesch mit seinem Lieblingsspielzeug. „Jedenfalls so wie der, den Sie sehen, wenn Sie das Fenster aufmachen!“

Foto: privat

blieb er als Krankenpfleger oder Stationsgehilfe bei der Medizin; noch vor vier Jahren holte man ihn sonntags hin und wieder mit dem Auto ins Krankenhaus Köpenick: „Komm' Sie, komm' Sie, wir brauchen Sie!“

Da konnte er wohl etwas. Aber auch die Schlosserei blieb ihm zeitlebens vertraut: „Ich hatte 'ne Tischbohrmaschine, 'n Haufen häusliche Werkzeuge und sogar 'ne Mechanikerdrehbank. Kam ja von meinem alten Beruf nicht los. Na, vor acht Jahren hat mir einer so lange auf de Nerven gelegen, bis ich gesagt habe, hier haste die Bank!“

Von jener Werkstatt ist dem Georg Flesch ein schönes Andenken geblieben, das Modell eines zweiachsigen **Bullen** vom Typ L15 mit sauber nachempfundenen Kessel-, Güter-, Tieflade- und Plattformwagen, dazu Oberleitung, zwölf grau angestrichene Maste

und vielleicht zehn Meter Schienen. Er baute das alles zwischen 1930 und 1932 für seinen kleinen Neffen, und weil das Spielzeug robust ist wie der echte **Bulle** selbst, hat es einen Weltkrieg und noch 44 Jahre mehr überstanden.

„Funktioniert tadellos!“ Flesch ist sich seiner Sache sicher. „Nehm' Sie den **Bullen**, setzen Sie ihn uff de Schienen, denn mach ick Strom 'ran, und denn haut er ab – aber immer gemütlich, wie der **Bulle**, den Sie sehen, wenn Sie das Fenster aufmachen.“

Wirklich ist unten in der Nalepastraße gerade der **Bulle** los. Aber dort müht sich ein junger, vierachsiger; den braven alten trifft man nicht mehr auf den Schienen, der fährt nur noch im dritten Stock, bei Fleschens in der Wohnung.

Dieter Lange

Zeitungsartikel aus der Tribüne vom 11.04.1980 von Dieter Lange.

Markierungen für das Vorwort.

Georg Flesch baute zwischen 1930 und 32 die L15, Güterwagen, Oberleitungsmaste und ca. 10 m Gleis.

Wer hat Informationen bezüglich dieser Bahn? Hat jemand sie schon einmal gesehen?
Kontakt bitte über den Industriesalon. Danke.

Der Bulle im Modell – Eigen. / Umbauten



L15 BVG



L12 ATB



L21 BVG



L22 BVB



L1 Bahnpost



L2 Osthafen



LEM 25-002 BEHALA

Meine Eigenbauten aus den 90er Jahren aus Hartpapier.
Die Modelle sind ohne Antrieb aber rollfähig.
Die hellgrüne Farbgebung stellt nur eine Annäherung da.
Einen Beleg habe ich leider nicht!
Alle Modelle haben die Spurweite H0.

A. Lebioda

Der Bulle im Modell – Eigen. / Umbauten



L2 Bahnpost



L2 Bahnpost



101 725-0 DR



KWO 5



KWO 3

Umbauten von Herrn Zschauer.

Die L2 entstand aus einer Lok von Karsei Modellbahn.

Für die 101 und die KWO 3 u. 5 dienen Loks von Tillig als Grundlage.

Alle Modelle haben die Spurweite TT

Der Bulle im Modell – Eigen. / Umbauten



L1 Autotrans Berlin



L1 Autotrans Berlin



L1 Autotrans Berlin



L1 Autotrans Berlin

Eigenbau von Herrn Berndt.
Das Fahrwerk entstand aus Messing, die Aufbauten aus Polyurethan.
Das Modell ist digital mit Sound und Innenbeleuchtung. Die Anbauteile
sind gefräst oder in Ätztechnik entstanden.
Das Modell hat die Spurweite H0

Der Bulle im Modell - Anlagen

TT Diorama „Ausweiche Hegemeisterweg“ von A.Lebioda



Die gesamte Anlage

