

100 Jahre Brandenburgische Städtebahn



Geschichte, Gegenwart und Zukunft
Festschrift zum Jubiläum 1904 – 2004

Brandenburgische Städtebahn
Fahrradkarte (S)
für 1–25 km.

VON _____
NACH _____
ÜBER _____

00001 *

Brandenburgische Städtebahn
Abschnitt zur Fahrradkarte

VON _____
NACH _____
0,30 RM

00001 *

Stamm zur Fahrkarte Nr. 0001 P

für _____ Person
darunter _____ Kind

Personenzug

von _____
nach _____
über _____

3. Kl.

Brandenburgische Städtebahn
Bohnenland
3. Klasse | Brandenburgische Städtebahn
Gültig vor erstmaliger Fahrt
zwischen den durch Lochnagel
bestrichenen Endstationen. = 0,60 RM

02501

Brandenburgische Städtebahn
Kilometerabschnitt
von St. _____
auf Fahrkarte
3. Klasse
= 0,60 RM

02501

Brandenburgische Städtebahn
Prennitz Süd | Brandenburg
Neustadt

Freunde
unserer Mark Brandenburg
benutzen auf Euren
Fahrten die

**Brandenburgische
Städtebahn**

Sie durchquert
die schönsten Teile der
Mark Brandenburg

Ihre persönliche Festschrift hat die Nummer:

0002

1904 - 2004

100 Jahre Brandenburgische Städtebahn

Geschichte, Gegenwart und Zukunft

Inhalt

Vorwort der Herausgeber	4
Grußwort des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg	5
Grußwort des Landrates Landkreis Havelland	6
Grußwort des Landrates Landkreis Potsdam-Mittelmark	7
Grußwort der Deutschen Bahn AG, Bevollmächtigter für Brandenburg	7
Grußwort der Oberbürgermeisterin der Stadt Brandenburg an der Havel	8
Die Brandenburger Städtebahn als Modellvorhaben der Raumordnung	9
Gruß aus Reckahn	11
Treuenbrietzen – Neustadt (Dosse), die Geschichte der Städtebahn (Auszug aus "Nebenbahnen u. Schmalspurbahnen")	13
Von der Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG	25
Das Projekt Städtebahnsommer 2003	29
Erinnerungen des Belziger Bürgermeisters	30
Zukunftsperspektiven – das Konzept Flämingbahn	31



Impressum:

Verlag: Städtebilderverlag, Fürth, März 2004

Druck: Druckerei Henry Bertz, Brandenburg

Konzeption und Layout: Werner Schmidt (VisdP)

Fotos: Museum Brandenburg (Abschnitt Geschichte), Werner Schmidt (Titel und restliche Aufnahmen),

Regionale Planungsgemeinschaft H. Knauer.

Quellen:

- Menzel, Walter: Die Brandenburgische Städtebahn, transpress VEB Verlag f. Verkehrsw., Berlin 1984

- Nebenbahnen und Schmalspurbahnen, GeraNova Zeitschriftenverlag GmbH, München 1998 (Seite 13 bis 24)

- Arbeitsgruppe franken-plan: Die Flämingbahn, Fürth 2001

- Deutsche Reichsbahn, Deutsche Bahn AG: Kursbücher – verschiedene Jahrgänge

Schutzgebühr: 2,- Euro

Vorwort der Herausgeber

100 Jahre Brandenburgische Städtebahn- Jubiläum oder Trauerfeier ?

Nach der Einstellung des Zugverkehrs zwischen Neustadt/Dosse und Rathenow sowie Belzig und Brandenburg an der Havel im Dezember 2003 haben wir uns diese Frage gestellt und geantwortet: Jubiläum!

100 Jahre "Brandenburgische Städtebahn" – das ist für uns Anlass, die verkehrspolitische Weisheit unserer Vorfahren zu würdigen, die den großen Eisenbahnring um Berlin herum geplant und fast vollständig gebaut haben. 100 Jahre Städtebahn – das ist für uns zugleich ein Signal der Hoffnung darauf, daß sich die "Nachhaltigkeit" der Verkehrspolitik auch in Zukunft fortsetzt: Von der Straße auf die Schiene!

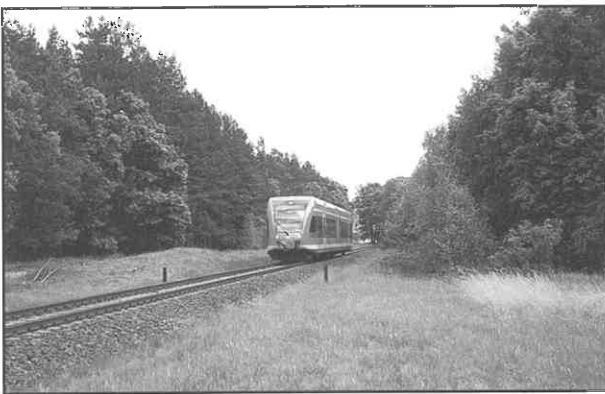
Das Grußwort unseres Ministerpräsidenten Matthias Platzeck macht uns Mut. Wir setzen darauf, daß dieses Wort von allen Verantwortlichen nicht als Sonntagsrede sondern als konkrete Aufforderung verstanden wird, eine nachhaltige Verkehrspolitik für Brandenburg zu verfolgen. Dieser Beweis muss jetzt erbracht werden, wo die Stilllegung der Trasse zur konkreten Gefahr für den Fortbestand wird!

Wir setzen darauf, daß die Vernunft sich durchsetzt und die Städtebahn dann auch dort wieder fährt, wo im Dezember 2003 die Signale leider auf "Rot" gestellt worden sind.

Aber feiern wir heute den Geburtstag mit Zuversicht und danken dabei all denen, die uns bei den Vorbereitungen dieses Jubiläums so tatkräftig unterstützt haben- und dies auch weiterhin so engagiert tun werden.

In diesem Sinne rufen wir: Auf die nächsten 100 Jahre!

Interessengemeinschaft Brandenburgische Städtebahn
Gerke Pachali
Kai-Uwe Schwinzert



Grußwort für die Festschrift aus Anlass des 100jährigen Bestehens der Brandenburgischen Städtebahn

Die Bahn erinnert uns, die wir überwiegend mit dem Auto unterwegs sind, dass es Alternativen gibt. Sie transportiert Fahrgäste und Güter umweltfreundlich, oft viel schneller, sauber, zuverlässig, sicher und relativ kostengünstig von A nach B. In der Politikersprache heißt es, nachhaltige Verkehrspolitik zu betreiben, wenn man Verkehrsströme von der Straße auf die Schiene umleitet und für beide die notwendige Mobilität gewährleistet. Die Brandenburgische Städtebahn ist in dieses Konzept integriert.

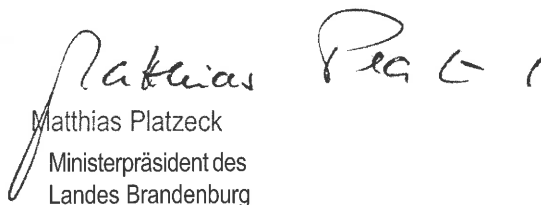
Um 1880 entstand die Idee, einer zweiten Berliner Ringbahn, die sich in rund 80 Kilometer Entfernung wie ein Kranz um die Hauptstadt legen sollte. Städte wie Eberswalde, Frankfurt (Oder), Lübben, Jüterbog, Brandenburg und Neuruppin waren eingebunden. Damals freilich standen nicht ökologische Erwägungen im Vordergrund, sondern es ging zum einen darum, der verstärkten Besiedlung im Zusammenhang mit der industriellen Erschließung der Regionen rings um Berlin Rechnung zu tragen. Andererseits war mit dieser Verbesserung der Infrastruktur die Hoffnung verbunden, noch mehr Unternehmen ins Land zu holen.

Mit der Inbetriebnahme der Brandenburgische Städtebahn im Jahre 1904 erfüllte sich dieser Wunsch nach und nach. Sie wurde eine der bedeutendsten privaten Eisenbahnen Deutschlands und die wichtigste in der Provinz Brandenburg.

Solche Historie gilt es zu würdigen. Diese Publikation widmet sich der Städtebahn zwischen Treuenbrietzen im Fläming und Neustadt/Dosse im Havelland. Die Geschichte der Bahn ist eng mit den Menschen verbunden und trägt dazu bei, Erinnerungen zu wecken, Heimatgefühl zu vermitteln. Einige Streckenabschnitte leben nur noch von der Erinnerung, da sie inzwischen still gelegt wurden. Wo die Zukunft der Bahn liegt, soll in zwei Modellregionen zusammen mit den Ländern, Kommunen, der ansässigen Wirtschaft sowie anderen Beteiligten und potenziellen Betreibern analysiert werden, um vorhandene Schwachstellen sowie konkrete Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Als Teststrecken wurden die Brandenburgische Städtebahn zwischen Neustadt, Rathenow und Jüterbog sowie die Eifelquerbahn zwischen Gerolstein und Andernach ausgesucht. Das Vorhaben soll im Herbst 2003 abgeschlossen sein und man darf gespannt sein auf die Ergebnisse.

Da die Städtebahn durch eine unvergleichlich schöne Landschaft führt, dient sie heute auch dem sanften Tourismus. Von den Haltepunkten aus kann man zu Fuß, per Bus oder Fahrrad mit der ganzen Familie die Gegend erkunden. 2003 übrigens veranstalten der Landkreis Potsdam-Mittelmark, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und die Region Havelland-Fläming gemeinsam einen "Städtebahnsommer 2003". Machen Sie die Probe aufs Exempel und fahren Sie mal wieder Bahn, Städtebahn!

Herzlichen Dank all jenen, die dafür sorgen, dass die Geschichte dieser Bahn nicht verloren geht!


Matthias Platzeck
Ministerpräsident des
Landes Brandenburg

100 Jahre brandenburgische Städtebahn

Als Teil eines Eisenbahnringes, der im Abstand von etwa 80 Kilometern um Berlin herumgeführt wurde, nahm die Brandenburgische Städtebahn 1904 ihren Betrieb auf. Von Treuenbrietzen durch das Havelland bis nach Neustadt/Dosse verlief die Strecke; und mit diesem Schienenweg erfüllte sich für die Menschen in der westlichen Mark Brandenburg der Traum von der Ankunft in der modernen Welt.

Personen konnten bequem und sicher reisen, und der Gütertransport wurde schneller, effektiver und vor allem an die großen Verkehrsadern angebunden. Nicht ohne Grund hatten sich insbesondere die aufstrebenden Städte der Region wie Rathenow und Brandenburg für den Bau der Städtebahn eingesetzt – vor allem das Stahlwerk in Brandenburg und die chemische Industrie in Premnitz bauten auf die Bahn und nutzten sie in großem Umfang.

Auch wenn diese rosigen Zeiten der Brandenburgischen Städtebahn Historie sind, haben Güter- und Personenverkehr auf ihrem Streckennetz noch heute Bedeutung und auch Perspektive:

Die Osthavelländische Eisenbahngesellschaft (OHE) betreibt die Premnitzer Industriebahn und nutzt dabei das Netz der Städtebahn. Dass alte Verkehrsadern Grundlage für neue Verkehrskonzepte und -angebote im Havelland sind, ist ein schönes Zeichen für Nachhaltigkeit und beweist, dass das Güterverkehrskonzept Bahn eine Zukunft haben kann.

Auch die Regionalverkehrsverbindung Rathenow – Brandenburg wird von den Fahrgästen gut angenommen und deshalb erfreulicherweise gerade ausgebaut und ertüchtigt. Der Streckenabschnitt Rathenow – Neustadt/Dosse wird jedoch bedauerlicherweise mittelfristig keine Perspektive haben. Wegen zu geringer Fahrgastzahlen wird die Bahn den Verkehr einstellen müssen.

100 Jahre Städtebahn sind deshalb Anlass für einen melancholischen Blick zurück und einen optimistischen nach vorn: Nicht alle Bahnhöfe und Strecken aus der Historie sind noch in Betrieb oder können erhalten werden, aber etliche sind ein wichtiger Bestandteil unserer heutigen Verkehrsinfrastruktur.



Dr. B. Schröder Landrat des Kreises Havelland



FLÄMING

Fläming Tourismus e.V.

Postfach 11 13, 14801 Belzig

Tel.: 03 38 41 / 3 04 10, Fax: 03 38 41 / 3 04 11

info@flaeming-tourismus.de | www.flaeming-tourismus.de

100 Jahre Brandenburgische Städtebahn

Nach mehr als 20 Jahren der Vorbereitung und kontroverser Diskussionen wurde in den Jahren 1901 – 1904 mit einem Aufwand von rund 12.000.000 Mark die Brandenburgische Städtebahn von Neustadt/Dosse über Rathenow, Brandenburg und Belzig nach Treuenbrietzen errichtet. Mit zwei Sonderzugfahrten von Treuenbrietzen nach Rathenow sowie von Neustadt/Dosse nach Rathenow wurde diese 125 km lange Eisenbahnverbindung am 25. März 1904 feierlich eingeweiht.

Anlässlich des bevorstehende 100-jährigen Jubiläums der Brandenburgischen Städtebahn soll rückblickend an die wechselhafte Geschichte dieser Bahn und ihre Bedeutung für die Region erinnert werden.

Mit der Entstehung dieser Eisenbahnverbindung wurden große Teile des Havellandes und des Flämings verkehrstechnisch erschlossen sowie die Querverbindung zwischen den Reichsbahnhauptstrecken Berlin – Hamburg, Berlin – Stendal, Berlin – Magdeburg und Berlin – Wetzlar hergestellt. Damit war es für die Menschen in der westlichen Mark Brandenburg möglich, schnell, sicher und bequem zu reisen. Große Bedeutung hatte die Brandenburgische Städtebahn auch für die Wirtschaft dieses Gebietes, da mit dieser Verkehrsverbindung neue Absatzmärkte erschlossen werden konnten.

Technische Entwicklungen wie das Auto und wirtschaftliche Standortfaktoren haben dazu geführt, dass die Bedeutung der Brandenburgischen Städtebahn heute eine andere ist als vor 100 Jahren. Trotzdem sollte diese nicht leichtfertig gänzlich zu Grabe getragen werden, denn es gibt angefangen bei touristischen Ideen bis hin zu neuen Tendenzen in der Verkehrspolitik gute Ansätze, diese Traditionsstrecke neu zu beleben.



Lothar Koch
Landrat des Landkreises
Potsdam-Mittelmark

Grußwort Dr. Joachim Trettin

Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Brandenburg

100 Jahre Brandenburgische Städtebahn sind eng verbunden mit der Entwicklung der Region vom Havelländischen Raum bis in den Fläming. In ihrer Blütezeit wurden von Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg, Rathenow und Neustadt (Dosse) Güter befördert und viele Reisende nutzten die Bahn zwischen diesen Städten oder nahmen sie als Anfangspunkt für größere Reisen. Das Tempo war beschaulich, aber den damaligen Reisegeschwindigkeiten "auf dem Lande" durchaus entsprechend. Die Brandenburgische Städtebahn gehörte einfach zum Landstrich und zum Leben der Brandenburger in dieser Region dazu. Mit der verstärkten Motorisierung änderten sich aber die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und hinterließen auch bei der Brandenburgischen Städtebahn ihre Spuren. Sowohl der Güterverkehr als auch der Personenverkehr waren davon betroffen. Als erstes musste der Personenverkehr auf dem Abschnitt Treuenbrietzen – Belzig dieser Situation Rechnung tragen, er wurde bereits 1962 eingestellt. Ein Jahr später folgte dann die Einstellung des Güterverkehrs. Auch andere Streckenabschnitte nahmen diese Entwicklung und die Aufrechterhaltung der Brandenburgischen Städtebahn stand in den Sternen. Diese Frage ist heute beantwortet und der verbliebene Teil der Städtebahn von Brandenburg nach Rathenow hat wieder eine Zukunft. Seit dem 01.01.2001 gehört die Strecke zum Regionalnetz West-Brandenburg (DB Netz AG). Am 03.02.2003 erfolgte der 1. Spatenstich für den Ausbau und die Ertüchtigung dieser Strecke. Die umfangreichen Baumaßnahmen – Sanierung von 33 km Oberbau, Anpassung von 23 neuen BÜ-Sicherungsanlagen, Errichtung eines ESTW usw. – werden dazu führen, dass die Strecke dann voraussichtlich Dezember 2004 durchgängig mit 80 km/h befahren werden kann. Ich wünsche der Brandenburgischen Städtebahn "All Zeit gute Fahrt" und viele zufriedene Fahrgäste.

Potsdam, März 2004

100 Jahre Brandenburgische Städtebahn

Nach über zwanzig Jahren Planungs- und Bauzeit war es am 25. März 1904 endlich so weit. Pünktlich um 10.20 Uhr setzte sich in Treuenbrietzen der erste Zug zu seiner Jungfernfahrt in Bewegung. Auf seiner Reise nach Neustadt an der Dosse hielt er zum ersten Mal um 13.10 Uhr auch in Brandenburg an der Havel. Die Brandenburgische Städtebahn war damit auf ihrer gesamten Strecke eröffnet.

Im Jahr 1901 war die Brandenburgische Städtebahn Aktiengesellschaft von den Landräten und Bürgermeistern gegründet worden. Eine kluge Entscheidung. Die Städtebahn mit Sitz in unserer Havelstadt wurde rasch zu einer der bedeutendsten Privatbahnen Deutschlands und zur größten in der Provinz Brandenburg. Unternehmerischer Mut und Kreativität der Brandenburger führten damals zu einem deutlich spürbaren wirtschaftlichen Aufschwung in der Region. In der Stadt hergestellte Produkte von hoher Qualität gelangten in alle Welt. Arado-Flugzeuge, Opel-Blitz und Brennabor-Fahrzeuge oder das Blechspielzeug von Ernst-Paul-Lehmann und die berühmten Lineol-Figuren sind die bekanntesten Namen und haben bis heute einen faszinierenden Klang. Mit der Industrialisierung zu Beginn des 20. Jahrhunderts nahm der Gütertransport auf der Schiene rasant zu. Neben Rathenow und Premnitz war das besonders in Brandenburg an der Havel zu spüren, wo die Züge vor allem das 1912 errichtete Stahlwerk zum Ziel hatten. Trotz der großen Kriegsschäden und der vielen Veränderungen in den folgenden Jahrzehnten, überlebte die Tradition des Bahnstandortes Brandenburg an der Havel auch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Es freut mich besonders, dass wir in Kirchmöser mit dem Bahn-Competenz-Centrum und den international tätigen Firmen die Zukunft der Bahnindustrie mitgestalten können und damit ein weiteres erfreuliches Kapitel Eisenbahngeschichte geschrieben wird. Ich habe Grund zu der Hoffnung, dass von Brandenburg an der Havel auch künftig wieder starke Impulse ausgehen werden, die weit über die Grenzen der Stadt hinaus strahlen. Brandenburg an der Havel bewegt sich.

"...und Handel, Wandel und Verkehr, erblüh' mit jedem Tage mehr" dichtete man 1904 zur Eröffnung der Strecke. Zwar ist im Dezember 2003, kurz vor dem 100. Geburtstag der Brandenburgischen Städtebahn, der letzte Personenzug zwischen Belgig und Brandenburg an der Havel gerollt, dennoch ist und bleibt die Bahn ein zentraler und gewichtiger Standortfaktor unserer Stadt. Mein Dank gilt denen, die im Interesse einer erfolgreichen Zukunft Brandenburgs diese Tradition im besten Sinne fortführen.



Dr. Dietlind Tiemann
Oberbürgermeisterin
der Stadt Brandenburg an der Havel



MaerkischeAllgemeine.de

B r a n d e n b u r g s b e s t e S e i t e n

Die Brandenburger Städtebahn als Modellvorhaben der Raumordnung

ein Beitrag aus der Sicht der Regionalplanung

Die Sicherung von überörtlich wichtigen Eisenbahnstrecken gehört zu den vielfältigen Aufgaben der Regionalplanung, und sie ist bei den meisten Regionalplanern beliebt: Sie kostet weder Mühe noch Geld und beflügelt das trockene Dasein des Regionalplaners: Vor seinem geistigen Auge fahren schicke Züge und verbinden die Kreisstadt mit den Dörfern der Umgebung. Die Züge verkehren in kurzen Taktzeiten und gewähren Anschluss an noch wichtigere Fernverbindungen im ICE- und IC-Netz. Naturgemäß sind solche Züge gut besetzt, mit Schülern, Berufspendler, einkaufenden Hausfrauen und –männern, Kino- und Theaterbesuchern, Pilzsammlern und den vielerlei Kurzweil verpflichteten Rentnern. Selbstverständlich befördert dieser Zug am Wochenende ganze Regimenter von Touristen mit ihren Freizeitausrüstungen aus den nahen Großstädten. Kurzum, auch eine vor sich hin siechende Nebenbahn oder schon ein still gelegter Schienenstrang beflügelt ab und zu die Regionalplaner mit Idealbildern wie aus fremden Welten und fernen Zeiten.

So erklimm auch die Städtebahn große Höhen mit dünner Luft: Eines schönen Tages im Frühjahr 2001 warten eine Beamtin des Bundesverkehrsministeriums und ein Regionalplaner auf dem Brandenburger Hauptbahnhof auf den Zug nach Berlin. Der Blick der Wartenden fällt auf den gegenüberliegenden Bahnsteig der Städtebahn: schade, dass die Städtebahn neben den neuen Regionalexpresszügen so ein Kümmerdasein führt, 160 km/h gegen 50, Halbstundentakt gegen zwei volle Stunden. So entwickelt sich ein Gespräch über das, was ist und über das, was sein könnte, sollte oder müsste. Im Herbst 2001 kommt es zur Auflage eines Modellvorhabens der Raumordnung, bei dem untersucht werden soll, wie die Wiederbelebung von Nebenstrecken einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten könnte. Land und Region bewerben sich und erhalten Anfang 2002 den Zuschlag des Bundes: Die Brandenburger Städtebahn wird im Abschnitt zwischen Rathenow und Belzig Modellvorhaben und mitbetrachtet werden auch noch die stillgelegten Streckenäste Belzig-Treuenbrietzen und die Flügelstrecke Jüterbog-Beelitz. Nun hätte man im Land ja annehmen können, dass ein solches Modellvorhaben mit einiger Begeisterung oder doch Dankbarkeit angenommen werden würde. Doch das Land mit seinen Behörden hakt das Modellvorhaben eher mit Gleichgültigkeit ab. Anstelle des vielleicht erwarteten Bargelds oder anderer geldwerter Segnungen (10 000 Monatsabos?) stellt der Bund nur wohlfeilen Rat zur Verfügung: Ein Ingenieurbüro (und nicht einmal ein Brandenburger!) soll die Gegend bereisen und Ideen, Interessen und Interessenten für die Vision einer vitalen Nebenbahn sammeln.

Die Lösung des Problems ist im Prinzip ganz einfach: Mehr und mehr Menschen benutzen die Städtebahn, erhöhen die Fahrgeldeinnahmen, machen neue Investitionen kaufmännisch vertretbar und führen so zu einem besseren und schnelleren Zugangebot. Die Herren vom Ingenieurbüro reisen also, sprechen diese und jenen an und richten im Frühjahr 2002 eine regelmäßig tagenden Gesprächskreis – nennen wir Sie einfach die Städtebahner - ein. Die Stimmung ist erst einmal optimistisch. Gibt es nicht Dutzende von Beispielen, wie sich ein schon von Kraut überwucherter Schienenstrang durch vernünftige Betriebskonzepte und Investitionen zu einem strahlenden Nahverkehrsmittel verzaubern lässt? Macht die Deutsche Bahn nicht fast schon unanständig gute Angebote: Grundsanierung der Strecke, Beschleunigung der Fahrzeit von 50 auf 80 km/h, Taktverdichtung und Anschluss an die Regionalexpresszüge? Und sind sich denn die Fachleute nicht schnell einig: 200 Fahrgäste am Tag, das müsste doch zu schaffen sein!?

Aber es gibt natürlich einen Haken: So ganz aus dem Stand möchte die Bahn nicht in die Vorleistung gehen und 40 Millionen Euro verbauen. Da schon genügend leere Züge fahren, müsste erstmal der Busverkehr, der bisher parallel zur Schiene verkehrt, seine Fahrgäste an die Züge abgeben! Das wiederum klingt leichter als es ist, denn das heißt für die Fahrgäste im Bus: es wird unbequem. Erstens hält der Bus fast vor der Haustür, zweitens hat er seine Haltestelle näher an der Schule beziehungsweise der Arbeitsstelle und drittens fährt er viel öfter als die Bahn – wenigstens im Sommer 2002 und 2003.

Das verursacht den Städtebahnern zunächst nicht viel Kummer, scheint doch die Faulheit noch allemal durch die Vernunft überwindbar zu sein. Die Städtebahner legen sich richtig ins Zeug und rühren für die Bahn die Werbetrommel. Im Sommer 2003 soll entlang der Städtebahn ein Festival von Veranstaltungen Reisende aus Stadt und Land anlocken, sollen die Bahnhöfe herausgeputzt und die live übertragene Fahrt des neuen Dieseltriebwagens durch Feld, Wald und Flur per Internet die Reiselust wecken. Fördermittel der Europäischen Kommission warten auf ihre Abbuchung, Sponsoren stehen bereit, geführte Wanderungen werden ausgetüfelt, erste Prospekte gedruckt ...

Aber aus dem großen Städtebahnsommer wird nichts – den Jahrhundertsommer bestimmt die Sonne und nicht die Schiene. Schon im zeitigen Frühjahr mangelt es an Schwung, aus Dörfern bleiben positive Reaktionen aus, der Veranstaltungskalender bietet mehr Lücken als Feste. Angekündigte Antworten auf oft wiederholte Anfragen bleiben aus. Volkes Stimme vor Ort gibt zu erkennen: wir brauchen die Bahn nicht. So deutlich sagt das zwar keiner, aber die Ausreden sind nicht von Pappe: Kein Anschluss nach Berlin, Monatskarte zu teuer, dann wenn ich fahren will, fährt kein Zug und vor allem: Sollen denn unsere Kinder jetzt eine Stunde früher aufstehen, nur damit die Bahn fahren kann? Wo leben wir denn! Die Argumente der Kreisentwicklung, Regionalplanung und Raumordnung schrumpfen auf Erbsengröße zusammen – wen interessieren da neue Arbeitsplätze durch Investitionen der Bahn, wen interessiert ein von der Bahn belebter sanfter Tourismus (die können doch genauso gut und "sanft" mit dem Bus fahren, die Berliner!), wen interessieren Standortvorteile für Ansiedlungen? Zwar ist das öffentliche Interesse im Herbst 2003 auf seinem Höhepunkt und selbst die Gemüter einzelner Bundestagsabgeordneter beschäftigt die Städtebahn. Ist die Städtebahn nicht ein Agenda-Thema? Na klar ist sie das! Schicke Züge verbinden umweltfreundlich die Kreisstadt mit den Dörfern der Umgebung – siehe oben. Aber in den Gemeinden auf der insgesamt fast 60 km langen Strecke ist das Thema nicht einmal tauglich für den Kommunalwahlkampf im September 2003 – die Städtebahn ist offensichtlich bei allen abgehakt.

Das Modellvorhaben stirbt einen unerwartet schnellen Tod. Die Gutmenschen der Städtebahner erweisen sich als chancenlos gegen die Beharrungskräfte vor Ort. Das Potsdamer Bauministerium erkennt die Lage und handelt schnell: Wenn die Bahn nicht gebraucht wird, bestellt man den Schienenverkehr ab und zwar zum nächstmöglichen Zeitpunkt. Noch Wortmeldungen im Saal? Nein? Na also, zack - zack: Am 30.11.2003 endet der Personenverkehr zwischen Neustadt/Dosse und Rathenow, vierzehn Tage später der zwischen Brandenburg an der Havel und Belzig. Nach 99 Jahren sind die sich in den weiten Niederungen verlierenden Pfliffe der Züge verklungen.

Was es sonst noch gibt? Noch 2003 beendet ein Gastronom sein taufrisches Pachtverhältnis in der neu herausgeputzten Brennerei unweit des Städtebahn-Bahnhofes, begräbt dieselbe Gemeinde ihre Planungsvorstellungen von einem größeren Wohngebiet. Aber das hat ja mit der Bahn gar nichts mehr zu tun.

Harald Knauer, März 2004
Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming

Gruß aus Reckahn

Im märkischen Dorf Reckahn, 10 km südlich der Stadt Brandenburg an der Havel gelegen, kann der Besucher noch heute ein geschlossenes barockes Ensemble von Herrenhaus (1729), Park, Kirche (1741) und Schulhaus (1773) erleben. Herrenhaus und Schulhaus sind unmittelbar mit dem Leben des märkischen Gutsherrn, Aufklärers, Bildungs- und Agrarreformers Friedrich Eberhard von Rochow (1734-1805) verbunden. Durch ihn wurde Reckahn zum pädagogischen Mekka und Anziehungspunkt für Aufklärer, Gelehrte und Ökonomen seiner Zeit. Über 1000 Gäste reisten, damals mit der Pferdekutsche, von Berlin, Mainz oder Polen nach Reckahn. Der Grund: Friedrich Eberhard von Rochow modernisierte seine Güter bereits 30 Jahre vor den preußischen Reformen. Das erreichte er u.a. durch die Alphabetisierung der Landbevölkerung und die Übernahme fortschrittlicher Methoden im Bereich der Landwirtschaft. In Reckahn konnten die Kinder der Landleute schon ab 1773 ohne Schulgeld in die erste zweiklassige Landschule Preußens gehen. Die Schulstruktur und die Unterrichtsmethode machten die Reckahner Schule zum Muster aller Landschulen nicht nur für Preußen. Heute bietet Reckahn mit zwei Museen, Denkmälern und den Reckahner Fischteichen einen wohl einmaligen Anziehungspunkt für die ganze Familie. Über 60.000 Gäste kamen seit 1992 in das 427 Einwohner zählende Dorf. Vor allem Schulklassen, Senioren und Radtouristen aus Brandenburg und Berlin benutzen die Städtebahn für einen lehrreichen und unterhaltsamen Ausflug: Im historischen Schulhaus befindet sich das einzige Schulmuseum im Land Brandenburg. Hier können die Besucher mehr über die Rochowsche Musterschule und das erste Volksschullesebuch in Preußen mit dem Titel "Der Kinderfreund" (1776/79) erfahren. Friedrich Eberhard von Rochow verfasste diese kurzen unterhaltsamen Geschichten selbst und stellte jedem Schulkind ein Lesebuch kostenlos zur Verfügung – eine Sensation zu seiner Zeit. Herzstück der Dauerausstellung im Schulmuseum ist ein komplett eingerichteter Klassenraum um 1900, in dem historische Unterrichtsstunden angeboten werden. Durch den Guts-park gelangt man zum Herrenhaus, in dem Friedrich Eberhard von Rochow und seine Frau Christiane Louise wirkten. Hier präsentiert sich seit 2001 das Rochow-Museum Reckahn mit der Dauerausstellung "Vernunft fürs Volk". Sie verbindet das Reformwerk Friedrich Eberhard von Rochows mit den Themen Aufklärung, Toleranz und Bildung des Menschen. Die mit Bild- und Toninszenierungen arbeitende Exposition zeigt seltene Originalexponate des 18. Jahrhunderts. Neben der Forschungs- und Museumsarbeit veranstaltet das Rochow-Museum regelmäßig Konzerte, Lesungen, Vorträge und Sonderausstellungen.

Die Reckahner Museen tragen das Wirken Friedrich Eberhard von Rochows in die Öffentlichkeit, zeigen die bestehenden Forschungslücken auf und schlagen eine Brücke zu den aktuellen Fragen unserer Gesellschaft. Wir sind Teil des kulturellen Gedächtnisses von Brandenburg. Unsere Arbeit kann aber nur durch die Museumsbesucher verwirklicht werden. Die weitere Entwicklung des Museumsstandortes Reckahn ist abhängig von einer guten verkehrstechnischen Anbindung für jeden. Die Bahn ist dafür bestens geeignet, sie ist modern, fortschrittlich und verlässlich. Wir hoffen auf die Wiederinbetriebnahme des Bahnverkehrs zwischen Brandenburg und Belgig und fordern "Vernunft" bei den Entscheidern. Auch Friedrich Eberhard von Rochow hätte sich für die Städtebahn entschieden, denn als überzeugter Aufklärer und "sanfter Modernisierer" dachte er zuerst an das Wohl der Gesellschaft.

Silke Siebrecht
Leiterin des Rochow-Museums Reckahn

Otto Günther Beckmann
Leiter des Schulmuseums Reckahn

Grusswort des Bürgermeisters von Golzow

Grußwort für die Festschrift zur 100-Jahr-Feier der Brandenburgischen Städtebahn

Straßen hat jedes Dorf. Bahnverbindungen haben nicht so viele Dörfer, und es werden immer weniger. Auch Golzow hat jetzt seine Bahn verloren. Das ist ein Rückschritt für Gewerbe und Tourismus, ein Rückschritt auf dem Weg zur Nachhaltigkeit des Verkehrs. Unsere Politiker versprechen immer wieder die „Verkehrswende“ unter dem Motto: Von der Straße auf die Schiene! Ich hoffe, daß sie die Abbestellung des Zugverkehrs schnell als ihren Fehler erkennen und die Bahn neu bestellen.



Dr. Reinhard Mahlow
ehrenamtlicher Bürgermeister von Golzow

Grußwort der Eisenbahnfreunde „Hoher Fläming“ e.V. BSW-Freizeitgruppe

Seit 10 Jahren begleiten wir unsere Städtebahn. So manche Stunde verbrachten wir in Freud und Leid mit Ihr. Sie „verließ“ uns nie und brachte uns stets ans Ziel. Mag es uns vergönnt sein, auch in der Zukunft weiter mit ihr zusammen zu arbeiten und weiter Dampf machen zu können!

Grusswort des Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Liebe Freunde der Interessengemeinschaft „Brandenburgische Städtebahn“,
liebe Eisenbahnfreunde,

als Verein für ökologische Verkehrsgestaltung“- so nennt sich der VCD im „Untertitel“- grüßen wir Euch zum Städtebahnjubiläum.

Wir haben zusammen mit Euch vor drei Jahren schon gegen die Einstellung des Schienenpersonenverkehrs gestritten. Auch heute stehen wir bei Euch im Einsatz gegen die ökologischen Torheiten der Politiker auf Kreis- und Landesebene.

Wir erwarten, daß das Schlagwort von der Verkehrsverlagerung „von der Straße auf die Schiene“ bald zur verkehrspolitischen Praxis wird. Wir erwarten, daß die Städtebahn bald wieder fährt!



Jens Schmidt, Krahe
Vorstandsmitglied im
VCD Landesverband Brandenburg



Rathenow zu Beginn der dreißiger Jahre: Die Triebwagen wurden sowohl mit Beiwagen, Personen- als auch Güterwagen ergänzt

Treuenbrietzen - Neustadt (Dosse)

Eine der bedeutendsten nichtstaatlichen Nebenbahnen Deutschlands und die größte der Mark Brandenburg war die von Treuenbrietzen nach Neustadt (Dosse) führende Brandenburgische Städtebahn. Für den Bau dieser Nord-Süd-Strecke engagierten sich insbesondere die Städte Brandenburg und Rathenow. Der von Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Kleinindustrie geprägte Landstrich brauchte eine Bahnverbindung für sich wie auch in die Nachbarregionen Mecklenburgs und Mitteldeutschlands. Diese „Städtebahn“ wurde 1879 erstmalig konzipiert, konnte aber erst 1904 eingeweiht werden. In Friedenszeiten war diese Verbindung ein Wirtschaftsfaktor, in beiden Weltkriegen fast ein Militärprojekt. Unter der Verkehrspolitik der wiedervereinigten Bundesrepublik Deutschland ist ihr Fortbestand erstmals in Frage gestellt.

Das große Ringbahn-Projekt

Nach dem Bau der Hauptbahnen in der Mitte des 19. Jahrhunderts war die Provinz Mark Brandenburg strahlenförmig von den in Berlin beginnenden Linien durchzogen. In der näheren und weiten Umgebung Berlins entstand bald danach der Wunsch nach Querverbindungen.

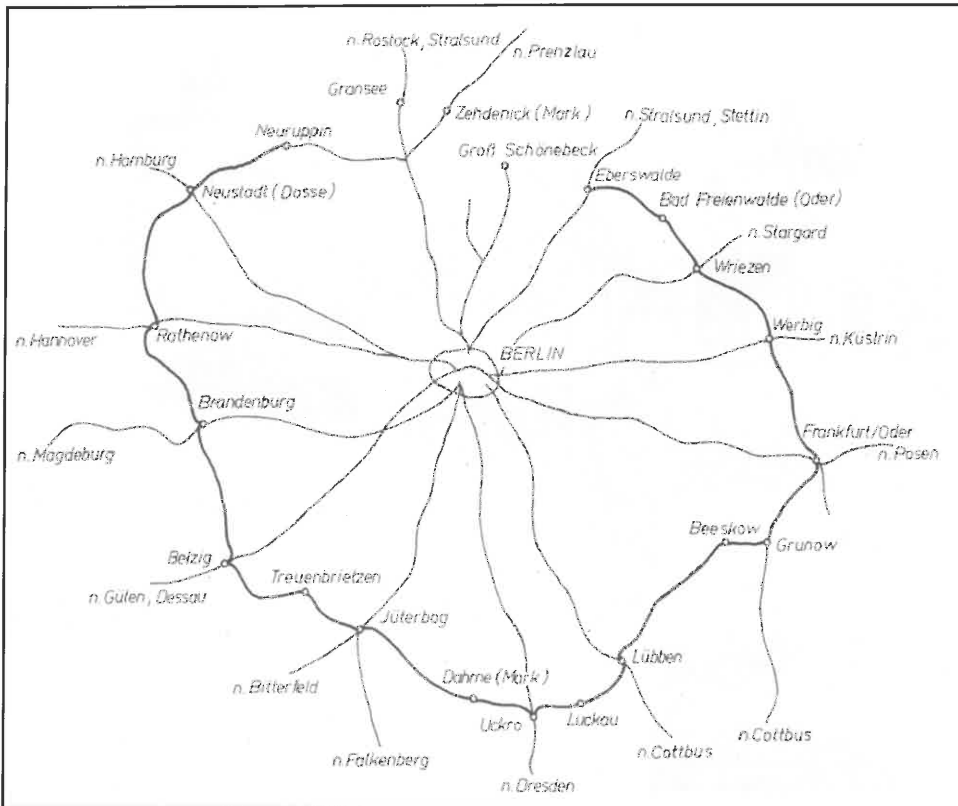
So diskutierte man um 1880 den Plan einer großen Ringbahn, die im Abstand von etwa 80 Kilometern um Berlin herum geführt werden sollte.

Kursbuchnummern (ab 1995):
206.50, 206.51, 206.52
frühere Kursbuchnummern:
108, 208h, 681, 704;
261, 266

Spurweite:
1435 mm
Stracklänge:
125,6 km
größte Neigung:
10 Promille
kleinster Bogenhalbmesser:
300 m

Bahnhofsgebäude:
alle Stationen außer:
Haseloff-Niederwerbig,
Golzow Nord, Bohnenland,
Heidefeld, Rathenow Süd,
Albertsheim

11.02.1901: Konzession für die private Nebenbahn Treuenbrietzen – Neustadt (Dosse)
 02.03.1901: Gründung der Brandenburgischen Städtebahn AG
 25.03.1904: Aufnahme des öffentlichen Reise- und Güterverkehrs; Betriebsführer: Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft, Berlin
 31.03.1914: Übernahme der Betriebsführung in eigene Regie
 1920: Übernahme der Betriebsführung durch das Landesverkehrsamt Brandenburg
 01.04.1949: Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn
 01.10.1962: Einstellung des Reiseverkehrs Treuenbrietzen – Belzig
 31.01.1963: Einstellung des Güterverkehrs Treuenbrietzen – Niemegek



Die Idee einer zweiten Berliner Ringbahn aus der Zeit um 1880

Nach dem Bau- und Betriebsvertrag oblag die Betriebsführung in den ersten zehn Jahren der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin. In Brandenburg befand sich die örtliche Betriebsverwaltung. Für die Betriebsführung galt die „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands“ vom 5. Juli 1892. Zur Ausübung der staatlichen Bahnaufsicht war die Königliche Eisenbahn-Direktion Magdeburg berufen worden.

Die Betriebsführung durch die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin endete vertragsgemäß am 31. März 1914. Die Brandenburgische Städtebahn AG wurde bis 1920 selbst oberster Betriebsleiter. Anschließend übernahm das Landesverkehrsamt Brandenburg bei der Provin-

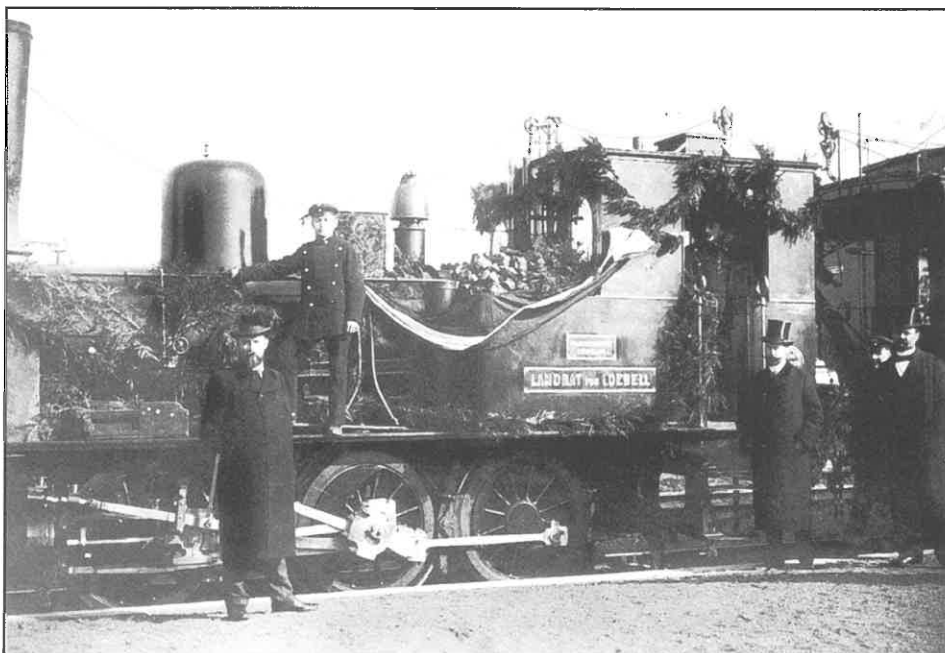
zialverwaltung die Betriebsführung [in diesem Sammelwerk bereits vorgestellt]. Zwischen 1923 und 1933 als Landesverkehrsdirektion GmbH bzw. Landeseisenbahndirektion GmbH firmierend, war das Landesverkehrsamt für die Betriebsführung bis zur Nutzung der Brandenburgischen Städtebahn durch die Deutsche Reichsbahn 1949 zuständig, wobei die Bezeichnung des Betriebsführers ab 1945 mehrmals wechselte.

Durchgehend abgefertigt

Die Erwartungen in die neue Bahn waren von Anfang an hoch. Schließlich erschloß sie abgelegene Teile der Mark und sollte deren wirtschaftliche Struktur verbessern. Die beteiligten Kreise hatten vorsorglich Subventionen vorgesehen. Die Tarife wurden im wesentlichen wie bei den Preußischen Staatseisenbahnen gestaltet. Nur die

Fahrpreise im Personenverkehr überstiegen die der Staatseisenbahn um 20 Prozent. Fahrkarten und Gepäckscheine wurden nach bestimmten Bahnhöfen über die Städtebahn hinaus ausgegeben. Für den Güterverkehr gab es dem Charakter der regionalen Wirtschaft entsprechende Ausnahmetarife. Zudem durfte die Städtebahn Durchgangsgüterwagen für die Staatseisenbahn befördern, wenn sich andernfalls die Fahrstrecke um 20 Prozent und mehr verlängert hätte. Die Wagen wurden in Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg-Neustadt, Rathenow und Neustadt (Dosse) übergeben.

Zunächst verkehrten zwischen Neustadt (Dosse) und Rathenow, Brandenburg und Belzig sowie Belzig und Treuenbrietzen je drei, zwischen Rathe-



Am Freitag, den 25. März 1904, wurde die Brandenburgische Städtebahn feierlich eröffnet. Den Einweihungszug beförderte die Lok „LANDRAT VON LOEBELL“, eine gerade erst im gleichen Jahr von Hohenzollern neu beschaffte Cn2-Maschine, die den grundlegenden Normen der preußischen T 3 entsprach

ZEICHNUNG AUFNAHME: SLG. MENZEL



Einer der Großanschließer der Städtebahn war das Opel-Werk in Brandenburg. Die Lok 7 mit einer langen Reihe neuer Lkw. von Planen abgedeckt

now und Brandenburg je vier Zugpaare am Tag, und zwar als gemischte Züge, die unterwegs rangiert werden mußten. Nachdem die ersten Privat-Gleisanschlüsse bereits vor der Eröffnung der Bahn eingerichtet worden waren, vermehrte sich ihre Zahl im Laufe der Zeit stetig. Bis 1914 steigerten sich die gefahrenen Personenkilometer auf 170 Prozent des Gründungsjahres, die Tonnenkilometer im Güterverkehr sogar auf 400 Prozent. Wesentlichen Anteil daran hatte das 1912 errichtete Eisen- und Stahlwalzwerk in Brandenburg, welches auf Grund seiner Lage an den Altstädtischen Bahnhof angeschlossen wurde.

Nur noch Militärverkehr

Der Erste Weltkrieg brachte der Städtebahn wegen ihrer militärischen Bedeutung enormes Verkehrsaufkommen. Im ersten Kriegsjahr handelte es sich in der Hauptsache um den Militär-Durchgangsverkehr. Zeitweise war kein öffentlicher Güterverkehr gestattet. 1915 begann der Aufbau von Rüstungsbetrieben bei Premnitz und Döberitz. Neben den Materialtransporten kam ein umfangreicher Arbeiter-Berufsverkehr hinzu. Vom 1. Mai 1916 an wurden der Personen- und Güterverkehr getrennt, außerdem die Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge auf 40 km/h, die der Güterzüge auf 25 km/h begrenzt. In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg und während der Weltwirtschaftskrise ging der Verkehr zurück. Ende 1919 gab es wegen Kohlenmangels nur noch Berufsverkehr.

Mit der wirtschaftlichen Erholung in den zwanziger Jahren konnten wichtige Reparaturen und Erweiterungen der Gleisanlagen, dazu einige Bauvorhaben in Angriff genommen werden. Von 1929 bis 1931 war die Anpassung vieler Anschlußgleise an die „vorläufigen Vorschriften für die Umgrenzung des lichten Raumes“ erforderlich. Im Krisenjahr 1930 mußte man im Personenverkehr einen 48prozentigen, im Güterverkehr einen 22prozentigen Verkehrsrückgang hinnehmen. Dazwischen, im März 1929, feierte die Bahn ihr 25jähriges Bestehen. Die Geschäftsleitung zog eine eindrucksvolle Bilanz, denn die Wirtschaft der von der Städtebahn erschlossenen Region hatte sich gut entwickelt. Damals wurden auf fast allen Bahnhöfen

und Haltepunkten Güter abgefertigt, den stärksten Versand und Empfang brachten nach wie vor das Stahlwerk in Brandenburg und die Chemiewerke in Premnitz. Der Durchgangsgüterverkehr war stetig gewachsen. Der Umfang des Personenverkehrs betrug gegenüber dem Eröffnungsjahr das Zweifache, der Güterverkehr das Siebenfache. Die Direktion zahlte Prämien an treue Mitarbeiter. Die Brandenburgische Städtebahn wurde als eine der bedeutendsten Privateisenbahnen Deutschlands und als die größte der Provinz Brandenburg bezeichnet.

Sogar ein Eilzugpaar

Von 1933 an begannen Oberbauerneuerungen, Bahnhofserweiterungen, die Einrichtung von Umkleide- und Aufenthaltsräumen, die Beschaffung neuer Betriebsmittel sowie Modernisierungen an der Sicherungstechnik. So mußten nach Inkrafttreten neuer Vorschriften auf allen Bahnhöfen, wo planmäßig Zugkreuzungen stattfanden, Einfahrsignale errichtet werden. 1939/40 gab es weitere Anpassungen an das Signaltuch der Deutschen Reichsbahn. Von 1935 bis 1938 wurden die Brücken verstärkt und so die Strecke für eine höhere Radsatzfahr- bzw. Metermasse hergerichtet. 1935 verkehrten

- zwischen Neustadt (Dosse) und Rathenow täglich zehn Personenzüge, werktags vier Güterzüge, dazu werktags fünf, sonntags zwei Personenzüge Neustadt (Dosse) – Rhinow,
- zwischen Rathenow und Brandenburg werktags 16, sonntags zehn Personenzüge, werktags vier Güterzüge, dazu Premnitz Süd – Rathenow werktags fünf, sonntags vier Personenzüge, zwischen Gapel und Rathenow werktags zwei Personenzüge, zwischen Premnitz und Rathenow werktags zwei Güterzüge,
- zwischen Brandenburg und Belzig täglich zehn Personenzüge, werktags vier Güterzüge,
- zwischen Belzig und Treuenbrietzen täglich acht Personenzüge, werktags von Belzig nach Niemegek zwei Güterzüge.

Das ergab werktags auf der eingleisigen Strecke zwischen Rathenow und Premnitz also 29 Zugpaare!



Eine Brandenburger Impression, wie sie treffender nicht sein könnte: Ein sandiger Weg, eine schnurgerade Bahnstrecke – alles eingesäumt von Kiefern und Birken. An der Spitze des gemischten Zuges läuft die Lok 3¹¹, die Borsig 1935 geliefert hatte

Über die Hälfte der Reisezugleistungen wurden damals bereits mit den die-selektischen Triebwagen erbracht, ebenfalls mehr als die Hälfte war Arbeiterberufsverkehr. Zwischen etwa 1939 und 1942 fuhr sogar ein Eilzugpaar täglich zwischen Brandenburg und Neustadt (Dosse) mit Triebwagen. Diese Züge mußten am Wendebahnhof nicht rangiert werden. Dafür gab es Steuerwagen mit Führerstand. Zwischen Trieb- und Steuerwagen konnten Beiwagen, die mit Steuerleitungen ausgerüstet waren, eingestellt werden.

Wegen ihrer Wichtigkeit für den Kriegsverkehr durfte die Städtebahn bis zum Kriegsende weiter investieren. Durch die Erweiterung der Gleisanlagen und des Sicherungswesens erhöhte sich die Durchlaßfähigkeit der Strecke ständig. 1941 wurden 65 Prozent des Güterverkehrs und 60 Prozent des Personenverkehrs als „kriegswichtig“ bezeichnet. Eine Statistik nennt 749 Güterwagen, die durchschnittlich pro Tag durch die Städtebahn abgefertigt wurden. Darunter waren:

- 200 Wagen für Stahlwerk Brandenburg
- 100 Wagen für Opelwerk Brandenburg
- 25 Wagen für Arado-Flugzeugwerke Brandenburg
- 15 Wagen für Heeresamt Brandenburg
- 10 Wagen für Flugplatz Briest (bei Brandenburg)
- 55 Wagen für I.G. Farben Premnitz
- 35 Wagen für I.G. Farben Döberitz
- 15 Wagen für Dynamit Premnitz.

Die Militär-Ganzzüge waren darin nicht enthalten. Von 1941 an waren für die Baumaßnahmen auch Kriegsgefangene und ausländische Zwangsarbeiter eingesetzt. Es konnten aber nicht alle Vorhaben, wie der Ausbau des Bahnhofs Treuenbrietzen und des Haltepunkts Rathenow Süd, verwirklicht werden.

Bombenangriffe am 20. April 1945 zerstörten unter anderem die südliche Einfahrt des Bahnhofs Brandenburg-Altstadt und den Bahnhof Treuenbrietzen nahezu völlig. Die Strecke Treuenbrietzen – Belzig wurde an meh-

renen Stellen unterbrochen, so daß der Zugverkehr eingestellt werden mußte. Am 23. April 1945 setzte ein starker Flüchtlingsstrom in Richtung Norden ein. Die Brandenburger Lazarette wurden geräumt. Die Deutsche Reichsbahn schickte einen Zug nach dem anderen nach Brandenburg-Neustadt zur Weiterbeförderung bis Neustadt (Dosse). Am 24. April 1945 sprengten deutsche Kommandos die Brücken zwischen Brandenburg und Rathenow, der Betrieb kam zum Erliegen. Trotzdem wurden noch im Mai 1945 alle Brücken nördlich Brandenburgs von den sich zurückziehenden deutschen Truppen gesprengt.

Erst 1948 durchgängig befahrbar

Schon vom 2. Juli 1945 an verkehrten zwei Zugpaare täglich zwischen Brandenburg-Altstadt und Rathenow. Allerdings mußte der Havelarm bei Pritzerbe zu Fuß überquert werden. Am 27. August 1945 konnten Züge von Treuenbrietzen über Belzig bis vor die Brücke zwischen Dippmannsdorf und Ragösen fahren. Ende Oktober 1945 wieder bis Brandenburg. Hier rollten ebenfalls zunächst zwei Zugpaare täglich. Mit Hilfe der Roten Armee wurden am 13. Oktober 1945 die Brücke bei Pritzerbe instand gesetzt. Sofort danach verkehrten wieder Durchgangsgüterzüge, größtenteils für die Rote Armee. Von Rathenow aus konnte man ab 30. Dezember 1945 zweimal täglich bis Rhinow fahren. Zur Wiederherstellung ihrer zerstörten Brücken erhielt die Städtebahn 1945 aus der Eisenbahnverkehrskasse ein Darlehen von 135 000 RM. Vollständig befahrbar war die gesamte Strecke erst vom 17. Dezember 1948 an, als die Überführung bei Neustadt (Dosse) wiederhergestellt war. Die Havelbrücke zwischen Brandenburg-Altstadt und Brandenburg-Neustadt war im Sommer zuvor fertig geworden.

Im Winter 1947/1948 zwang Kohlenmangel die Bahn, ihren Betrieb stark einzuschränken, zum Teil gar einzustellen. Die Zahl der Züge wurde derart reduziert, daß Zugmeldestellen außer Betrieb gesetzt werden konnten.

Durch nächtliche Betriebsruhe sparte man Energie für Heizung und Beleuchtung sowie Personal. Den Reisezügen wurden so viel Güterwagen beigegeben, daß die Lokomotiven ausgelastet waren. Zum Jahreswechsel 1947/48 verkehrten zwischen Rathenow und Neustadt (Dosse) nur noch Bedarfsgüterzüge. Erst vom Februar 1948 an entspannte sich die Lage.

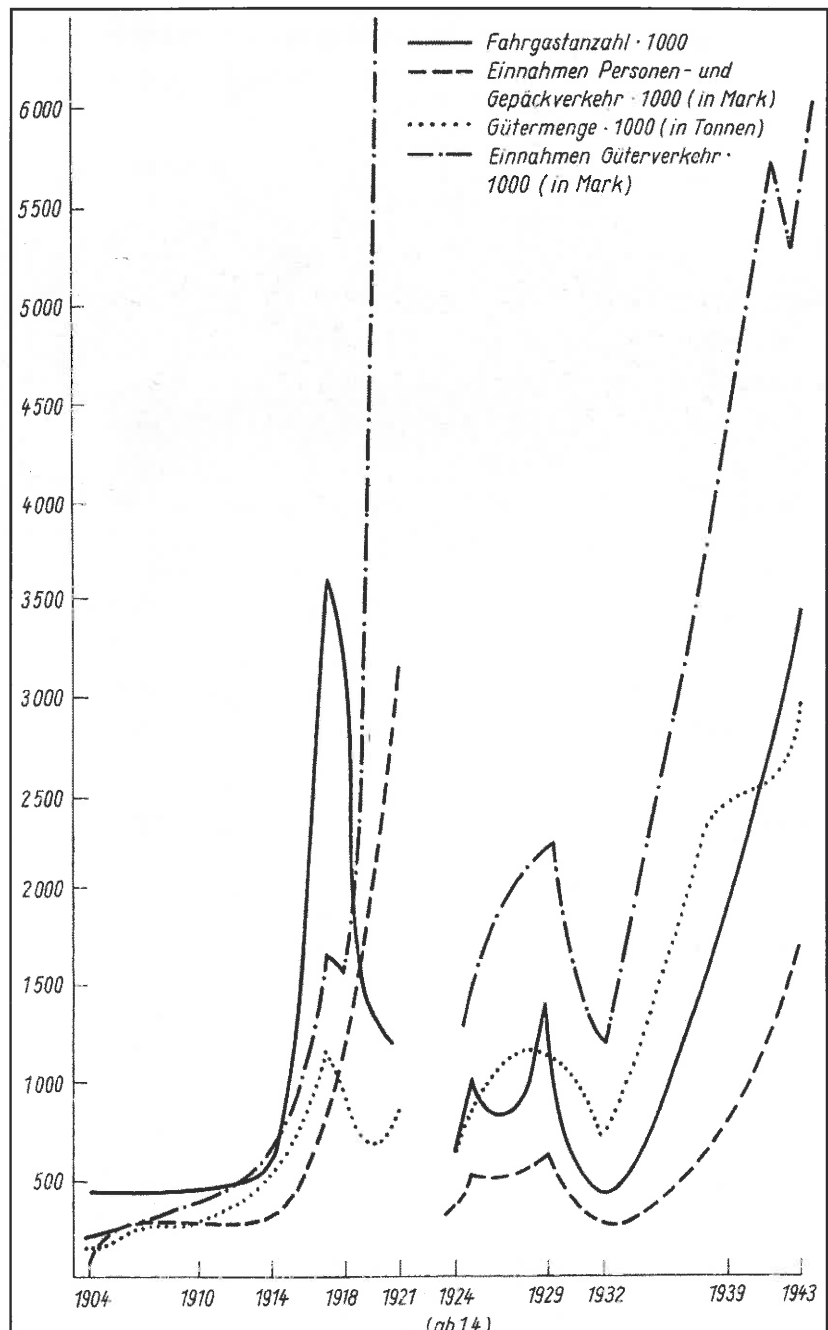
Am 30. Oktober 1945 beschlagnahmte die sowjetische Militär-Administration in Deutschland mit Befehl Nr. 124 die privaten Eisenbahnen in ihrer Besatzungszone. 1946 wurde auch die Brandenburgische Städtebahn ein Volkseigener Betrieb (VEB). Die Aktiengesellschaft war zu Gunsten der Provinz „entschädigungslos enteignet“ worden. Nach wie vor war das ehemalige Landesverkehrsamt Brandenburg, zuletzt als „Vereinigung Volkseigener Betriebe Landesbahnen, Land Brandenburg“ bezeichnet, für die Betriebsführung der Brandenburgischen Städtebahn zuständig. Die Landesregierung wollte sie wegen ihrer guten Betriebsergebnisse als Landesbahn behalten. Erst nach einigen Auseinandersetzungen in der Zentralverwaltung für Verkehr der deutschen Wirtschaftskommission, in der sich unter anderem der spätere Verkehrsminister Erwin Kramer befand, wurde auch diese Bahn zur Verwaltung und Nutznießung durch die Deutsche Reichsbahn vorgesehen.

Die formale Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn fand am 1. April 1949 statt. 1955 kam dann der größte Teil zum Direktionsbezirk Magdeburg. Ab 1. Januar 1983 gehörte das Gebiet südlich Golzows wieder zum Rbd-Bezirk Berlin, mit der Neuordnung der Reichsbahndirektionen im November 1990 die gesamte Strecke.

Hauptbahnähnlicher Charakter

Die besondere Rolle der Städtebahn für den überregionalen Entlastungs- und Umleitungsverkehr hatte sich in beiden Weltkriegen gezeigt. Im Zuge des Wiederaufbaus als eine Strecke des Netzes der Deutsche Reichsbahn war deren Bedeutung noch einmal gestiegen. Deshalb plante die Reichsbahndirektion Berlin ihren Ausbau zur „Nebenbahn mit hauptbahnähnlichem Charakter“ von 1953 an. Die in jener Zeit angelegten Verbindungskurven und Kreuzungsbahnhöfe bei Belzig, Brandenburg und Neustadt (Dosse) waren der Anfang davon.

Die Entwicklung verlief dann aber anders: der Bau des Berliner Außenrings machte die Inanspruchnahme der Nebenbahn in solchem Maße nicht mehr erforderlich. Mit der nach der Zentralen Oberbauerneuerung (ZOE) in den sechziger Jahren erlangten zulässigen Radsatzfahrmasse von 21 Tonnen erhielt die ehemalige Städtebahn dann doch den hauptbahnähnlichen Charakter. Ausgenommen blieb der Abschnitt Treuenbrietzen – Belzig. Hier bestand schon immer das niedrigste Verkehrsaufkommen. Der Reiseverkehr wurde mit dem 1. Oktober 1962, der Güterverkehr zwischen Treuenbrietzen und Niemegk mit dem 31. Januar 1963 eingestellt. 1970/1971 wurde hier ebenfalls der Oberbau erneuert, seitdem wird die Strecke für



Die Zahlen für den Personen- und Güterverkehr der Städtebahn vom Eröffnungsjahr bis 1943

Reservezwecke erhalten. Hin und wieder nutzt man sie für Filmaufnahmen. Von Belzig aus verkehren nach Niemegk Übergabezüge zur Bedienung der Anschlußgleise. Auf der übrigen Strecke besteht zwischen Rathenow und Brandenburg auch jetzt noch das größte Aufkommen im Reiseverkehr.

Mußten bis 1990 wegen des Berufsverkehrs vierteilige Doppelstockzüge verkehren, reichen heute zweiteilige Triebwagen aus. Die Abschnitte Belzig – Brandenburg und Rathenow – Neustadt gelten als stilllegungsgefährdet, auch wenn das Land Brandenburg der Deutschen Bahn AG den Zuschlag für den Regionalverkehr ab 1998 für sechs Jahre erteilte. In der Ausschreibung war sogar der Abschnitt Treuenbrietzen – Belzig enthalten, er wurde aber nicht vergeben.

Seit dem Fahrplanwechsel 1997 verkehren Schienenbusse der Prignitzer Eisenbahn GmbH zwischen Rathenow Nord und Neustadt (Dosse) im Auftrag der DB. Der Teilabschnitt Rathenow Nord – Rathenow mußte am 31. Mai 1996 wegen des Abbaus der Brücke über die Lehter Bahn im Zuge

208 h Treuenbrietzen-Belzig-Brandenburg-Rathenow-Neustadt (D) Alle Züge 2.3 Klasse																			
Jüterbog 106																			
km	Brandenburg Städteb.	Zug Nr.	ab	209	211	221	261	293	303	315	325	335	345	355	365	375	385	395	405
0,0	Treuenbrietzen Brand St 102	ab	...	...	...	...	6:45	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8,6	Havelhof-Niederwerbig	...	...	...	...	...	6:57	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11,6	Niemegk	...	...	...	...	...	7:16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15,1	Dahmsdorf (Kr Zauch-Belzig)	...	...	...	...	...	7:24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21,6	Belzig Brand St	an	...	...	...	...	7:37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21,6	Berlin-Wannsee 182	an	...	...	...	...	10:50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21,6	Dessau Hbf 182	an	...	...	...	...	10:31	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21,6	Berlin-Wannsee 182	ab	...	...	...	...	2:05	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21,6	Belzig Brand St	ab	...	...	...	...	5:10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29,3	Frogsdorf (Kr Zauch-Belzig)	...	...	...	...	...	5:25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31,7	Lütke	...	...	...	...	...	5:30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
35,3	Dippmannsdorf-Ragösen	...	...	...	...	...	5:38	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40,0	Gollow (Kr Zauch-Belzig)	...	...	...	...	...	5:50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
42,0	Pernitz	...	...	...	...	...	6:05	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
46,5	Krohne	...	...	...	...	...	6:05	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
48,5	Reckahn	...	...	...	...	...	6:10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
52,0	Göttin	...	...	...	...	...	6:18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
56,6	Brandenburg Neustadt	an	...	...	...	...	6:27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
56,6	Potsdam 207	ab	22:46	22:46	...	...	...	8:17	8:44	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
56,6	Brandenburg Neustadt	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
60,7	Brandenburg Altstadt	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
63,4	Görden	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
67,3	Bohnenland	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
70,3	Fohrde	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
72,2	Pritzerbe	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
77,3	Döberitz-Göpel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
79,3	Döberitz (Kr Westhavelland)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
80,7	Prenzlitz Süd	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
82,7	Prenzlitz	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
85,0	Mogeln	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
86,5	Heidefeld	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
89,2	Rathenow Sd	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
90,3	Rathenow Brand St	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
93,6	Rathenow Nord	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
98,0	Albertshelm	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
100,1	Hohennauen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
103,9	Suatz	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
110,1	Rhinow	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
114,5	Friedrichsdorf (Kr Ruppin)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
118,7	Sieversdorf (Kr Ruppin)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
120,5	Hohenofen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
125,6	Neustadt (Casse) Brand St	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
125,6	Berlin Lehitz Bf 110	an	9:00	15:47	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
125,6	Wittenberge 110	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Im Jahresfahrplan von 1949/50 erschien letztmalig in der Kopfzeile der Name Brandenburgische Städtebahn

der Arbeiten an der Schnellbahntrasse Hannover - Berlin stillgelegt werden. Der Wiederaufbau der Überführung ist jedoch geplant. Im Güterverkehr führen zur DDR-Zeit Durchgangszüge von Roßlau über Wiesenburg und Belzig nach Brandenburg-Altstadt und zurück. Nördlich von Brandenburg rollten und rollen Nahgüter- und Übergabezüge, heute allerdings stark eingeschränkt. Die für den Militärzug- und Umleitungsverkehr vorgehaltenen Fahrplantrassen über die gesamte Strecke waren bis 1990 fast ständig belegt.

Leistungsfähige Dampflokomotiven

Nach dem Bau- und Betriebsvertrag waren zwölf Tenderlokomotiven zu beschaffen, die der preußischen T 3 mit 10 Tonnen Radsatzfahrmasse entsprachen. Eine dreizehnte T 3 wurde 1904 von der Baufirma übernommen. Das enorme Verkehrsaufkommen im Ersten Weltkrieg erforderte den Einsatz von Leihlokomotiven, über die jedoch nichts bekannt ist. Die Preußische Staatseisenbahnen sollen außerdem Militär-Durchgangszüge mit eigenen Maschinen über die Städtebahn gefahren haben.

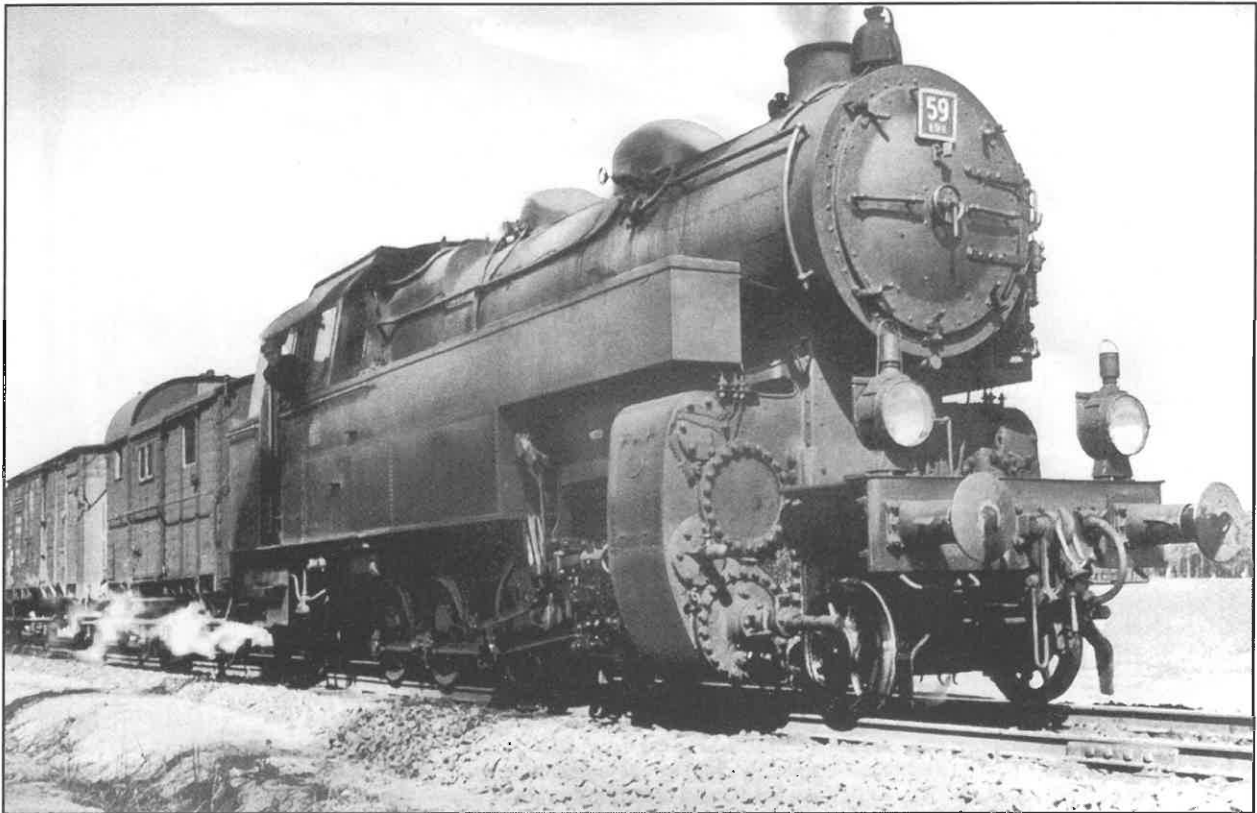
Im Jahre 1915 kam eine erste „Neubaulokomotive“, die LANDRAT v. TSCHIRSCHKY, hinzu. Sie hatte einen Wellrohrkessel, der sich jedoch nicht bewährte. Erst die 1916, 1917 und 1919 in je einem Exemplar gelieferten D-Heißdampflokomotiven brachten Entlastung. Sie waren in den Kriegs- und Krisenjahren hoch beansprucht. 1920/1922 rüstete die Firma Hanomag die Lokomotive LANDRAT von TSCHIRSCHKY mit einem normalen Naßdampfkessel aus. Doch der Umbau brachte nicht den gewünschten Erfolg, die Lokomotive diente bis zu ihrem Verkauf meist nur Reservezwecken. 1922 und 1923 wurde der Lokomotivbestand um drei Maschinen der preußischen Gattung T 13 aufgestockt. Der Grund für den Rückschritt zur Naßdampftechnik ist in Beschaffungsproblemen zu vermuten. Jetzt wurden die Loks nicht mehr mit Namen, sondern mit Nummern und einer vom preußischen System abgeleiteten Gattungsbezeichnung versehen. 1929 kamen zwei 1'C-Tenderlokomotiven von der AEG Berlin hinzu. Sie erhielten die Nummern 13 und 14 von zuvor ausgemusterten

„T3“-Maschinen. Die Lokomotive 13 sollte schon 1927 zusammen mit Maschinen 1 und 2 verkauft werden, blieb dann aber doch bei der Städtebahn. Da der Dreikuppler erst 1937 zur Friedeberger Kleinbahn kam, ist zu vermuten, daß sie zumindest zwischen 1929 und 1937 nicht betriebsfähig abgestellt war.

1935/1936 lieferte Borsig vier neue Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'C1'. Sie waren sowohl für den Reisezug- als auch für den leichteren Güterzugdienst einsetzbar und schöpften die neue Grenze der Radsatzfahrmasse von 16 Tonnen aus. Ein Foto um 1940 zeigt Lok 3 sogar mit kleinen Windleitblechen. Gleichzeitig wurden drei „T3“-Maschinen ausgemustert.

1937 wurden noch einmal zwei neue Lokomotiven in Dienst gestellt, denen 1939 eine weitere folgte. Es waren leistungsfähige Güterzug-Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'D1', wiederum von Borsig geliefert. Sie waren die letzten Neubaulokomotiven, und die Städtebahner bezeichneten sie als „T 14“. Da weitere Maschinen benötigt wurden, kaufte man 1937 und 1938 drei gebrauchte C-gekuppelte Tenderlokomotiven, dazu 1938 die ehemals preußische T 28. Laufruhe und Kohlenverbrauch dieser Maschine waren im Streckendienst jedoch ungünstig. Das Personal gab der ehemaligen Zahnradlokomotive den Spitznamen „Jolanthe“.

Ebenfalls 1938 wurde eine ehemals preußische T 8 von der Dahme-Uckerener Eisenbahn angekauft. Die Suche nach weiteren Lokomotiven, selbst nach reparaturbedürftigen und Schleppendermaschinen, blieb erfolglos. 1941 kam lediglich eine zweiachsige Tenderlokomotive von der Stralsund-Tribseer Eisenbahn hinzu. Sie soll nur als Heizlokomotive eingesetzt worden sein. Eine 1941 aufgestelltes Beschaffungsprogramm sah drei C-, zehn 1'C1'- und sechs 1'D1'-Lokomotiven gleicher Bauart wie die vorhandenen vor. Zur Lieferung kam es aufgrund des Krieges nicht.



Als Nummer 59 hatte die Brandenburgische Städtebahn die ehemals einzige preußische T 28, eine 1'D1 1/4-Zahnradlokomotive, in Betrieb. Sie war auf Zwillingsbetrieb umgerüstet worden, ihre beiden oberen Zylinder (ex Zahradtriebwerk) hatte man stillgelegt

Die enorme Kraftstoffnot während des Zweiten Weltkriegs hemmte den weiteren Triebwageneinsatz. Von 1940 an mußten in Zusammenarbeit mit dem Landesverkehrsamt Brandenburg erhebliche Anstrengungen unternommen werden, den Diesel- auf Stadtgasbetrieb umzustellen. Eine Gasverdichteranlage sollte in Brandenburg-Altstadt errichtet werden. Die Triebwagen waren mit Flaschenwagen, sogenannten Gastendern, zu kuppeln. Wegen der großen Beschaffungsschwierigkeiten standen erst 1944 die

Verdichteranlage und zwei umgebaute Triebwagen zur Verfügung. Der Betrieb kam über das Versuchsstadium nicht hinaus, die Fahrzeuge wurden nur wenig eingesetzt.

Zum Kriegsende war kein Triebwagen betriebsfähig. Der VT 302 war nach Perleberg gefahren und dort so stark beschädigt worden, daß er verschrottet wurde. Von den Bei- und Steuerwagen waren drei einsatzfähig, drei zer-



Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn fuhren natürlich zunehmend Lokomotiven der Staatsbahn auf der Städtebahn. Die 64 180 hat im Mai 1963 einen sehenswerten Zwei-Wagen-Zug am Haken, als sie in Brandenburg einrollt. Ersatz für einen defekten Triebwagen?



Was für eine wunderbare Garnitur: Triebwagen, umgehafter Mitropa-Speisewagen und ein G-Wagen für den Milchtransport. Die Aufnahme entstand in Brandenburg Neustadt um 1935. Damals war der Bahnhof der Städtebahn noch separat von dem der Reichsbahn

stört, die restlichen verschollen. Die Deutsche Reichsbahn übernahm fünf der verbliebenen Triebwagen und mit Sicherheit zwei der Steuerwagen. Bis zu ihrer Ausmusterung zwischen 1968 und 1973 waren sie größtenteils in Brandenburg beheimatet.

Im Jahre 1938 beschaffte man für Bahnunterhaltung einen Rottenkraftwagen „Modell 42“. 1939 erhielt die Städtebahn drei Kleindiesellokomoti-

ven des Typs 110 B der Deutschen Werke Kiel. Sie sollen hauptsächlich die Anschlußgleise zu den Flugplätzen in der Nähe Brandenburgs bedienen haben. Eine Maschine mußte noch im Beschaffungsjahr wegen „kriegswichtiger Aufgaben“ an die Oderbruchbahn abgegeben werden. Zwei weitere Kleinlokomotiven von Deutz wurden an die Arado-Flugzeugwerke Nowawes (Potsdam-Babelsberg) geliefert



Der Triebwagen 302 in Treuenbrietzen um das Jahr 1930. Die Empfangsgebäude waren in Typen klassifiziert, dieses hier entsprach dem Typ 1

AUFNAHMEN: MUSEUM BRANDENBURG

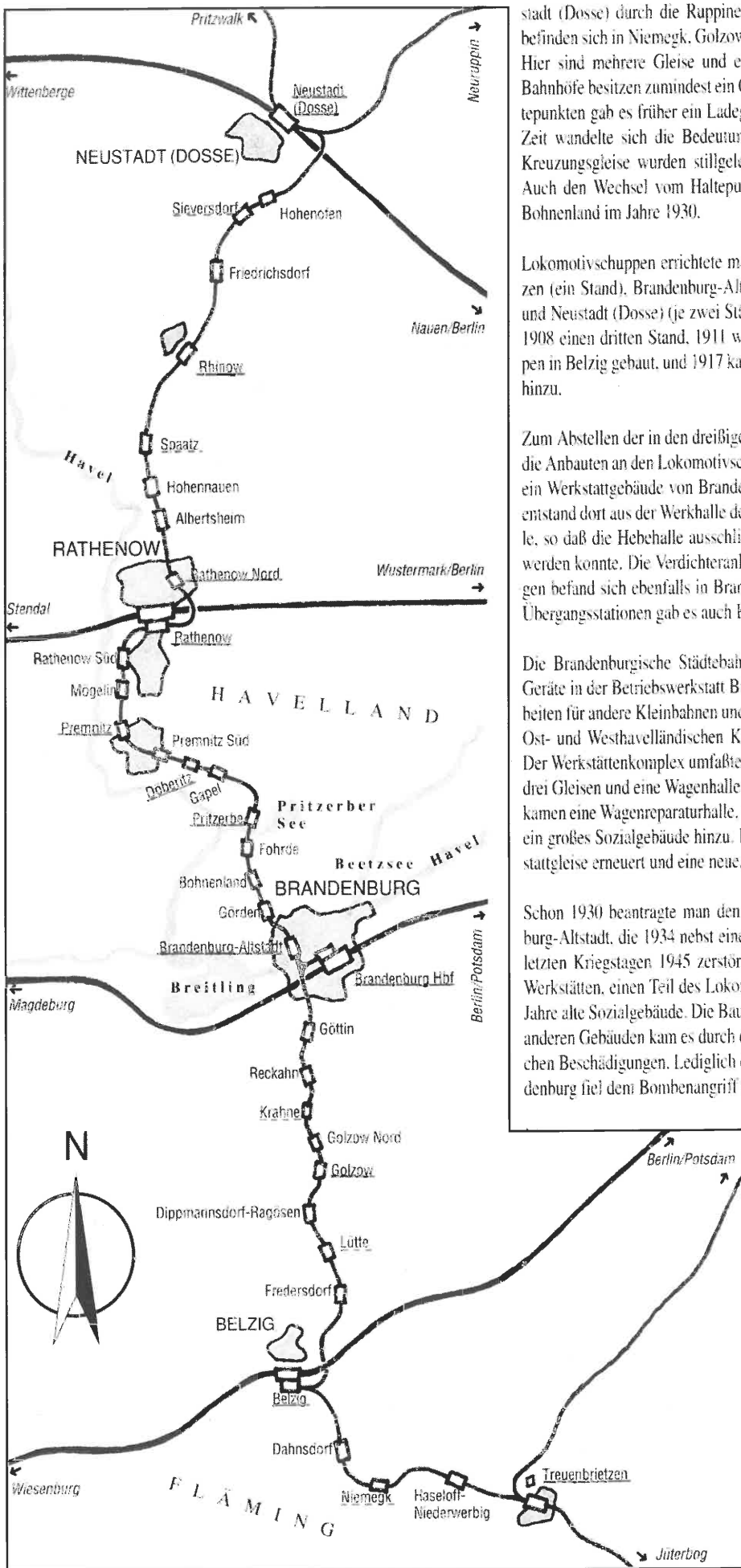
Betriebsstellen			Betriebsstellen (Fortsetzung)		
km	Erstbezeichnung	Bemerkungen	km	Erstbezeichnung	Bemerkungen
0,0	Bf Treuenbrietzen Brand St.		62,2	- Anschl. Landesanstalt Görden	ab 1920
2,3	Anschl. Gebr. Wenzel, Brück (Märk)	1929 vorhanden, weiteres unbekannt		- Nebenanschießer Preußische Straf-anstalt	ab 1928
6,6	Hst Haseloff-Miederwerbig		63,4	Hst Görden	später Bf
11,8	Bahnhof Niemeck		66,1	Hp Bohnenland	ab 1906, ab 1930 Bf Kalksandsteinwerk, später Bf, 1934 verlegt in km 67,3
	- Anschl. Wilhelm Henckel, Dampfziegelei	ab 1905, Maurermeister in Niemeck (ab 1905)			Fohrde
15,1	Hst Dahnsdorf (Kreis Zauch-Belzig)		67,7	Anschl Kalksandsteinwerk Dix & Co	
21,6	Bf Belzig Brand. St.		70,5	Hst Fohrde	
29,4	Hst Fredersdorf (Kreis Zauch-Belzig)		72,2	Bf Pritzerbe	
31,7	Hst Lütte	1904 eröffnet, ab etwa 1934 Bf		- Anschl Friedrich Stimming	Kraftmühle in Pritzerbe, ab 1913
35,3	Hst Dippmannsdorf-Ragösen		77,5	Hst Gapel	ab 1916 später Bf und Umbenennung in Doberitz
40,0	Hst Golzow (Kreis Zauch-Belzig)			- Anschl Chemische Fabrik Griesheim-Elektron in Gapel.	ab 1916 Kriegssprengstofffabrik
42,0	Hst Golzow Nord	bis etwa 1935 Pernitz			später I. G. Farben-Industrie
46,5	Hst Krahne	später Bf			Schwefelsäure, Stickstoffdünger-
	Anschl für Bauvorhaben „Kremping“	1945 - ?			dünger-Lager
48,5	Hst Reckahn		79,1	Hst Doberitz (Kreis Westhavelland)	später Doberitz Nord
49,5	Anschl	Autobahnbau nur 1936	80,7	Bf Premnitz Süd	ab 1916
49,9	Anschl	Autobahnbau nur 1936	81,3	Anschl Krönig	Bäckerei in Pritzerbe 1904 - 1930
52,0	Hst Göttin		81,9	Hst Premnitz	1934 geschlossen
	Bf Brandenburg Süd	ab 1955, kein Personenverkehr	82,1	Bf Premnitz	1934 eröffnet
56,6	Bf Brandenburg Neustadt	heute Bestandteil des Hbf Brandenburg		- Anschl Köln-Rottweiler Pulverfabriken in Premnitz	ab 1915, später I. G. Farben-Industrie; Kunstseide
		ab 1907	85,0	Hst Mögeln	später Bf
58,3	Anschl Excelsior Fahrradwerke AG	ab 1909	85,3	Anschl F. Witte & Co Bützer bei Milow	ab 1923, nur 50 m Ladegleis
	Anschl Städtischer Lagerplatz bei Brandenburg		85,9	Anschl Arado-Flugzeugwerke	ab 1938
58,8	Städtischer Schlachthof Brandenburg	1929 vorhanden, weiteres unbekannt	86,1	Hp Heidefeld	1937 eröffnet, 1940 Ausbau zum Bf beantragt, jedoch nicht ausgeführt
60,6	Bf Brandenburg-Altstadt				1929 vorhanden, weiteres unbekannt, 1935 Firma Schlüter
	- Anschl W. A. Scholten, Stärkefabrik Brandenburg	ab 1903			Dampfziegelei in Rathenow, ab 1904, später Permut AG
	- Anschl Städtisches Gaswerk	ab 1906	86,0	Anschl Rathenower Bankverein (Sägewerk)	1907 - vor 1929
	- Anschl Elisabethhütte J. Krüger, Eisengießerei und Maschinenfabrik Brandenburg	ab 1908	88,2	Anschl Matthes & Sohn	
	- Nebenanschießer I. F. Krause, Mähmaschinenfabrik, Eyth-Lesser	ab 1910	88,7	Anschl Rathenower Chemische und Farbenindustrie	
	später Hartung AG Brandenburg		88,9	Anschl Städtisches Gaswerk Rathenow	ab 1922
	- Nebenanschießer Finanzamt Brandenburg	1929 vorhanden, weiteres unbekannt		- Nebenanschießer Schmidt & Wagner Eisengießerei GmbH, Abteilung Havelhütte in Rathenow	ab 1924
	- Nebenanschießer Elektrowerke Berlin, Brandenburg	ab 1924		- Nebenanschießer Schultheiß-Patzenhofer AG, Niederlage Rathenow	ab 1928
	- Nebenanschießer Brandenburger Hütte GmbH	1928 - 1930	89,2	Hp Rathenow Süd	ab 1926, 1941 Ausbau zum Bf geplant, jedoch nicht ausgeführt
	- Nebenanschießer Brennaborwerke	1929 vorhanden, weiteres unbekannt	89,5	Anschl Kaufmann Badt, Berlin	Drahtweberei bei Rathenow, ab 1907, später Ruhlandwerke, Wagenausbesserungswerk
	- Anschl Städtischer Hafen am Silokanal	1911 - 1923, dann Anschluß über Westhavelländische Kreisbahnen	90,3	Bf Rathenow Brand. St.	ab 1904
	- Nebenanschießer Vereinigte Chemische Fabriken Ottensen-Brandenburg	ab 1923		- Anschl Otto Bolle, Häckselwerk und Fouragehandlung	
61,1	Anschl Phillip Weber, Eisen- und Stahlwalzwerk bei Brandenburg	1912 - 1927, ab 1.1.1928 eigener Gütertarifbahnhof „Brandenburg Weberwerk“, später Mitteldeutsche Stahl- und Walzwerke Friedrich Flick KG)	93,6	Bf Rathenow Nord	ab 1930
				- Anschl Kasernenbau	1937/38
	Anschl Artilleriedepot Brandenburg	ab 1915, zeitweise vermietet an Elisabethhütte, zeitweise verpachtet an Mix & Ganest und Larusil-Flachsbearbeitung	97,9	Anschl Albert Schulze, Albertsheim, Dampfziegelei bei Rathenow	1903 - vor 1929
	Anschl Ersatzmagazin Brandenburg	ab 1917 - ?	98,0	Hst Albertsheim	ab 1935
	Anschl Opel AG, Werk Brandenburg	ab 1935, von den Westhavelländischen Kreisbahnen abgehend, jedoch durch Städtebahn bedient	100,1	Hst Hohennauen	ab 1935 Bf
				- Anschl Bremer & Co, Häckselwerk	
			103,9	Hst Spaatz	
			110,1	Bf Rhinow	
				- Anschl Robert Haacke	Häckselwerk in Rhinow 1908 - vor 1929
			114,5	Hst Friedrichsdorf (Kreis Ruppın)	später Großerschau
			118,7	Hst Sieversdorf (Kreis Ruppın)	
			119,8	Anschl Patentpapierfabrik Hohenofen	ab 1903
			120,5	Hst Hohenofen	
			125,6	Bf Neustadt (Dosse) Brand. St.	
				- Anschl Flockenfabrik Neustadt (Dosse)	ab 1914

Typenbauten für die meisten Bahnhöfe

Die Bahnhofsgebäude wurden im wesentlichen durch zwei Typenprojekte abgedeckt, deren Übereinstimmung bis heute erkennbar ist. Einige Haltepunkte hatten bzw. haben nur ein einfaches Wartehäuschen. Die später eingerichteten Bahnhöfe wie Gapel (heute Doberitz), Premnitz Süd, Lütte und Rathenow Nord erhielten keine Typenbauten mehr. Premnitz (Hbf) im Zuge des Bahnhofsumbaus 800 m weiter südlich ein neues Empfangsgebäude. Das alte dient seitdem als Wohnhaus. Von 1933 an bekamen einige Bahnhofsgebäude Anbauten, meist um die Stellwerks-, Umkleide- oder Aufenthaltsräume für die Beschäftigten unterzubringen. 1935 errichtete

man auch Wohnhäuser mit Dienstwohnungen in Brandenburg und Belzig. Größter Bahnhof ist Brandenburg-Altstadt. Mit seinen zahlreichen Gleisen und Anschlußbahnen diente er in der Hauptsache dem Güterverkehr. In den dreißiger Jahren wurde dieser Bahnhof noch einmal beträchtlich erweitert.

Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg-Neustadt, Rathenow und Neustadt (Dosse) sind die Übergangsbahnhöfe zu den Hauptbahnen. Auch für die Reisenden bestehen entsprechende Umsteigemöglichkeiten. Es gibt durchweg zwei Bahnsteiggleise, dazu Abstellmöglichkeiten für Reisezugwagen und die Übergabegleise für Güterwagen. Brandenburg-Altstadt wurde von den Westhavelländischen Kreisbahnen mitbenutzt.



stadt (Dosse) durch die Ruppiner Eisenbahn. Weitere größere Bahnhöfe befinden sich in Niemeck, Golzow, Premnitz, Rathenow Nord und Rhinow. Hier sind mehrere Gleise und eine Ladestraße vorhanden. Die übrigen Bahnhöfe besitzen zumindest ein Gleis für Zugkreuzungen. Auf vielen Haltepunkten gab es früher ein Ladegleis für den Güterverkehr. Im Laufe der Zeit wandelte sich die Bedeutung der Betriebsstellen, das heißt, einige Kreuzungsgleise wurden stillgelegt und die Bahnhöfe zu Haltepunkten. Auch den Wechsel vom Haltepunkt zum Bahnhof gab es, zum Beispiel Bohnenland im Jahre 1930.

Lokomotivschuppen errichtete man zur Betriebseröffnung in Treuenbrietzen (ein Stand), Brandenburg-Alte Stadt (sechs Stände) sowie in Rathenow und Neustadt (Dosse) (je zwei Stände). Der Schuppen in Rathenow erhielt 1908 einen dritten Stand. 1911 wurde ein dreistöckiger Lokomotivschuppen in Belzig gebaut, und 1917 kamen in Brandenburg-Alte Stadt drei Stände hinzu.

Zum Abstellen der in den dreißiger Jahren beschafften Triebwagen dienten die Anbauten an den Lokomotivschuppen von Rathenow (ein Stand) und an ein Werkstattgebäude von Brandenburg-Alte Stadt (zwei Hebestände). 1941 entstand dort aus der Werkhalle der Firma Jaeger eine neue Triebwagenhalle, so daß die Hebehalle ausschließlich von der Betriebswerkstatt genutzt werden konnte. Die Verdichteranlage für den Stadtgasbetrieb der Triebwagen befand sich ebenfalls in Brandenburg-Alte Stadt. Dort und auf den fünf Übergangsstationen gab es auch Kohlenladestellen.

Die Brandenburgische Städtebahn setzte ihre Lokomotiven, Wagen und Geräte in der Betriebswerkstatt Brandenburg-Alte Stadt instand, die auch Arbeiten für andere Kleinbahnen und Firmen übernahm, unter anderem für die Ost- und Westhavelländischen Kreisbahnen und die Lehliner Kleinbahn. Der Werkstättenkomplex umfaßte 1904 eine Lokomotiv-Reparaturhalle mit drei Gleisen und eine Wagenhalle mit zwei Gleisen. In den dreißiger Jahren kamen eine Wagenreparaturhalle, die Verlängerung der Lokomotivhalle und ein großes Sozialgebäude hinzu. Bei den Erweiterungen wurden die Werkstatteisen erneuert und eine neue, größere Drehscheibe eingebaut.

Schon 1930 beantragte man den Bau einer Triebwagenhalle in Brandenburg-Alte Stadt, die 1934 nebst einer Tankanlage fertiggestellt wurde. In den letzten Kriegstagen 1945 zerstörten Bomben die alte Wagenhalle, einige Werkstätten, einen Teil des Lokomotivschuppens und das noch keine zehn Jahre alte Sozialgebäude. Die Bauten wurden nicht wieder errichtet. An den anderen Gebäuden kam es durch den Zweiten Weltkrieg nur zu unwesentlichen Beschädigungen. Lediglich das Haus der Betriebsverwaltung in Brandenburg fiel dem Bombenangriff am 20. April 1945 zum Opfer.

Nach 1949 sind folgende Änderungen an den Bahnanlagen erwähnenswert:

- Kreuzungsbahnhof Preußnitz in der Umfahrung von Belzig eingerichtet
- Verlängerung des Bahndammes vor Brandenburg-Neustadt bis zur Havelbrücke vor Brandenburg-Alte Stadt und Anlage des Bahnhof Brandenburg Süd
- Verbindungskurve von der Abzweigstelle Köritz zum Bahnhof Barsikow angelegt, um den Bahnhof Neustadt (Dosse) zu umgehen. Diese Verbindungen sind in den letzten Jahren stillgelegt bzw. abgebaut worden.

KARTE: HEYM

1. Das Ende der Deutschen Reichsbahn

Bis 31.12.1993 war die Deutsche Reichsbahn (DR), Reichsbahndirektion Berlin für die Brandenburgische Städtebahn zuständig.

704 Neustadt (Dosse) – Brandenburg																							
km	Rbd Schwerin	Zug Nr	19227	19229	19231	19233	19237	19239	19241	19201	19203	19205	19209	19213	19215	19217	19221						
0,0	Neustadt (Dosse)	800, 802, 814 ab	4.33	6.14	8.53	13.07	16.08	19.27	21.54	3.55	4.48	5.40	6.28	8.03	10.33	12.11	14.10	15.27	16.08	17.06	19.17	21.23	23.54
5,2	Hohenofen		4.40	6.21	9.00	13.14	16.15	19.34	22.01	4.16	5.21	6.07	6.54	8.23	10.53	12.40	15.29	16.10	17.14	19.19	21.25	23.56	
6,9	Sieversdorf (Krkyritz) (Rbd Magdeburg)		4.44	6.25	9.04	13.18	16.18	19.37	22.05	4.19	5.24	6.10	6.58	8.26	10.56	12.42	15.33	16.13	17.17	19.23	21.28	23.59	
11,1	Großderschau		4.52	6.33	9.12	13.26	16.32	19.46	22.13	4.22	5.27	6.13	7.00	8.29	10.59	12.45	15.37	16.16	17.20	19.26	21.31	0.17	
15,5	Rhinow		5.00	6.40	9.19	13.33	16.40	19.53	22.22	4.29	5.36	an	7.08	8.37	11.07	12.53	15.49	16.24	17.28	19.34	21.39	0.24	
21,7	Spatz		5.08	6.48	9.27	13.41	16.48	20.01	22.30	4.33	5.52		7.11	8.40	11.10	12.56	15.52	16.27	17.31	19.37	21.42	0.27	
25,4	Hohennauen		5.14	6.53	9.32	13.47	16.54	20.07	22.36	4.38	5.56		7.16	8.45	11.14	13.00	15.56	16.32	17.37	19.42	21.46	0.31	
27,6	Albertshelm (u)		5.17	6.57	9.36	13.50	16.57	20.10	22.39	4.47	6.02		7.23	8.52	11.20	13.06	16.02	16.39	17.44	19.47	21.52	0.36	
32,0	Rathenow Nord		5.24	7.04	9.42	13.57	17.04	20.17	22.45	4.52	6.07		7.27	8.57	11.27	13.13	16.09	16.44	17.50	19.54	21.59	0.43	
35,3	Rathenow	750	5.28	7.09	9.47	14.01	17.08	20.21	22.49	4.53	6.09		7.28	8.94	11.28	13.14	16.14	16.46	17.51	20.01	21.59	0.45	
		Zug Nr	19201	19203	19205	19209	19213	19215	19217	19201	19203	19205	19209	19213	19215	19217	19221						
35,3	Rathenow	750 ab	3.55	4.48	5.40	6.28	8.03	10.33	12.11	14.10	15.27	16.08	17.06	19.17	21.23	23.54							
36,5	Rathenow Süd		3.57	5.51	5.42	6.30	8.05	10.35	12.13	14.12	15.46	16.53	19.03	21.09	22.53	23.39							
39,4	Heidefeld (u)		4.05	4.58	5.50	6.38	8.13	10.43	12.20	14.18	15.52	16.59	19.10	21.16	22.59	23.45							
40,6	Mögelein		4.07	5.00	5.52	6.40	8.15	10.45	12.22	14.20	15.54	17.01	19.12	21.18	23.01	23.47							
43,5	Premnitz		4.12	5.04	5.56	6.44	8.19	10.49	12.27	14.24	15.58	17.05	19.16	21.22	23.05	23.51							
44,9	Premnitz Süd		4.13	5.19	6.05	6.52	8.21	10.51	12.38	14.35	15.27	16.08	17.06	19.17	21.23	23.54							
46,5	Döberitz Nord		4.16	5.21	6.07	6.54	8.23	10.53	12.40	14.37	15.29	16.10	17.14	19.19	21.25	23.56							
48,1	Döberitz (u)		4.19	5.24	6.10	6.58	8.26	10.56	12.42	14.39	15.33	16.13	17.17	19.23	21.28	23.59							
53,4	Pritzerbe		4.22	5.27	6.13	7.00	8.29	10.59	12.45	14.42	15.37	16.16	17.20	19.26	21.31	0.17							
55,1	Fohrde		4.29	5.36	an	7.08	8.37	11.07	12.53	14.49	15.49	16.24	17.28	19.34	21.39	0.24							
58,3	Bohnenland (u)		4.33	5.52		7.11	8.40	11.10	12.56	15.52	16.27	17.31	19.37	21.42	0.27								
62,2	Görden		4.38	5.56		7.16	8.45	11.14	13.00	15.56	16.32	17.37	19.42	21.46	0.31								
65,0	Brandenburg-Altstadt	681	4.47	6.02		7.23	8.52	11.20	13.06	16.02	16.39	17.44	19.47	21.52	0.36								
99,0	Brandenburg Hbf	681, 700	4.52	6.07		7.27	8.57	11.27	13.13	16.09	16.44	17.50	19.54	21.59	0.43								
		Zug Nr	19201	19203	19205	19209	19213	19215	19217	19201	19203	19205	19209	19213	19215	19217	19221						
			4.53	6.09		7.28	8.94	11.28	13.14	16.14	16.46	17.51	20.01	21.59	0.45								
			5.04	6.20		7.40	9.16	11.40	13.26	16.26	16.58	18.03	20.13	22.10	0.57								

1) nicht am 21. XI, 23., 24., 25., 30. u. 31. XII., 29., 31. III., 1. 9. u. 19. V.
 2) nicht am 25. XII.
 <-1) nur <- >
 • nach Belgig

Abbildung: Einer der letzten Fahrpläne der DR, Winter 1992

Am 01. Januar 1994 gingen die Anlagen und Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn an die Deutsche Bahn AG über. Zunächst war sie eine Aktiengesellschaft mit 5 Geschäftsbereichen.

Für die Städtbahn waren dies die Geschäftsbereiche

- Fahrweg für die Gleise, Weichen und Signalanlagen (Niederlassung Ost für den Abschnitt Neustadt-Sieversdorf und Golzow-Belzig, Südost für Rhinow-Golzow)
- Nahverkehr für den Einsatz der Personenzüge (Regionalbereich Berlin-Brandenburg)
- Güterverkehr für den Einsatz der Güterzüge
- Personenbahnhöfe für die Instandhaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte

1998 wurden für die Geschäftsbereiche eigene Aktiengesellschaften gegründet die in eigener Verantwortung für ihren Bereich zuständig waren:

DB Netz AG für die Gleisanlagen, DB Regio für die Personenzüge, DB Cargo für die Güterzüge und DB Station&Service für die Bahnhöfe.

Gleichzeitig waren fortan die Bundesländer für die Bestellung der Nahverkehrszüge zuständig. Entweder wurden die Mittel direkt an die DB Regio AG vergeben oder es konnten auch Privatbahnen beauftragt werden.

2. Die ersten Jahre unter der Regie der Deutschen Bahn AG

Vorerst wurde DB Regio, Regionalbereich Berlin-Brandenburg mit der Durchführung der Regionalbahnen (wie die Personenzüge jetzt heißen) beauftragt. Zum Bereich der Brandenburgischen Städtebahn gehören drei Regionalbahnlinien mit einer Länge von 105 km und ein stillgelegter Streckenabschnitt mit einer Länge von 20 km. Insgesamt gibt es 12 Bahnhöfe (davon 4 an Hauptstrecken) und 13 Haltepunkte.

206.50 Neustadt – Rathenow RB 50											
		Zug	RB 5551	RB 5553	RB 5555	RB 5557	RB 5559	RB 5561	RB 5563	RB 5565	RB 5567
km											
	Westkreuz Neustadt (Dosse)	202	⊗ 5 03 6 21	7 03 8 21	9 03 10 21	11 03 12 21	13 03 14 21	15 03 16 21	17 03 18 21	19 03 20 21	
	Neuruppin Neustadt (Dosse)	206.53	⊗ 5 28 6 09	7 28 8 09	9 28 10 09	11 28 12 09	13 28 14 09	15 28 16 09	17 28 18 09	19 28 20 09	
	Pritzwalk Neustadt (Dosse)	206.73	5 23 6 18	7 23 8 18	9 23 10 18	11 23 12 18	13 23 14 18	15 23 16 18	17 23 18 18	19 23 20 18	
	Wittenberge Neustadt (Dosse)	202	⊗ 5 23 6 18	⊗ 7 23 8 18	⊗ 9 23 10 18	⊗ 11 23 12 18	⊗ 13 10 14 18	⊗ 15 23 16 18	⊗ 17 23 18 18	19 36 20 16	
von											
0	Neustadt (Dosse)	202, 206.53	⊗ 4 23	6 26	8 26	10 26	12 26	14 26	16 26	18 26	20 26
5	Hohenofen		4 30	6 33	8 33	10 33	12 33	14 33	16 33	18 33	20 33
7	Sieversdorf (Kr Kyritz)		4 34	6 37	8 37	10 37	12 37	14 37	16 37	18 37	20 37
11	Großderschau		4 40	6 43	8 43	10 43	12 43	14 43	16 43	18 43	20 43
16	Rhinow		4 46	6 49	8 49	10 49	12 49	14 49	16 49	18 49	20 49
22	Spatz		4 54	6 57	8 57	10 57	12 57	14 57	16 57	18 57	20 57
25	Hohennauen		5 00	7 03	9 03	11 03	13 03	15 03	17 03	19 03	21 03
32	Rathenow Nord		5 09	7 12	9 12	11 12	13 12	15 12	17 12	19 12	21 12
35	Rathenow	206.13, 206.51	⊗ 5 13	7 16	9 16	11 16	13 16	15 16	17 16	19 16	21 16
nach											
	Rathenow Brandenburg Hbf	206.51	5 35 6 40	7 35 8 40	9 35 10 40	11 35 12 40	13 35 14 40	15 35 16 40	17 35 18 40	19 35 20 40	21 35 22 33

⊗ = X außer ⊗ ⊗ = umsteigen in Breddin, weiter mit Schieneners

Abbildung: Beispiel eines Fahrplans von DB Regio, Winter 1997

3. Der "Verkehrsvertrag" von 1998

1998 machte das Land Brandenburg erstmals davon Gebrauch, die Betreiber für die Regionalzüge durch eine Ausschreibung zu ermitteln. Neben Strecken im östlichen Bereich war auch die Brandenburgische Städtebahn dabei. Gegen mehrere Konkurrenten konnte sich DB Regio durchsetzen und gewann das Verfahren. Der daraufhin abgeschlossene "Verkehrsdurchführungsvertrag" hat eine Laufzeit bis Ende 2004. Für die Strecke Neustadt (Dosse) – Rathenow hat DB Regio die Leistung an einen Unterauftragnehmer – die Prignitzer Eisenbahn vergeben. Diese bedient die Strecke mit einem ihrer (ehemaligen DB)-Schienenbusse VT 798, die mit Rapsöl betrieben werden.



Abbildung: Triebwagen der Prignitzer Eisenbahn zwischen Großderschau und Rhinow

Von den Haltepunkten waren zunächst zwei – Hohenofen und Götting – stillgelegt. Hohenofen wurde ab 2000 wieder bedient und erhielt mit der Wiedereröffnung neue Bahnsteigbeleuchtung und ein renoviertes Wartehaus.

Die Strecke Brandenburg – Belzig befindet sich technisch in einem guten Zustand. Lediglich einige Haltepunkte müssten etwas "verschönert" werden.

Die Strecken Rathenow - Brandenburg und besonders Neustadt (Dosse) - Rathenow sind nicht so gut erhalten. Allerdings wird die Strecke Rathenow – Brandenburg ab 2003 mit Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes saniert.

Erfahrungen zeigen, dass die Züge der Strecken Rathenow – Brandenburg und Rhinow – Rathenow Nord zur Hauptverkehrszeit früh, mittag und nachmittag gut besetzt sind (ca 15 – 40 Fahrgäste je Zug), während die anderen Strecken und Abschnitte nur schwach ausgelastet sind (ca 2 – 15 Fahrgäste).

Betriebseinstellung Brandenburg - Belzig

Im November 2000 wurde der Betrieb auf dem Abschnitt Brandenburg – Belzig aus "technischen Gründen" eingestellt. Die für die Gleisanlagen zuständige Niederlassung Südost der DB Netz AG begründete dies mit einem schlechten Zustand der Gleise und der Brücke über die Plane bei Golzow. Nachdem das Land Brandenburg auf die Einhaltung des mit DB Regio bis 2004 abgeschlossenen Verkehrsvertrages bestand, wurden im Frühjahr 2001 die Gleise wieder notdürftig instandgesetzt und der Betrieb zum Fahrplanwechsel im Mai 2001 wieder aufgenommen.

Strecke Belzig - Treuenbrietzen

Der Güterzugbetrieb auf dem 10 km langen Streckenabschnitt Belzig-Niemegk wurde zum 31.12.1998 eingestellt. Seitdem ist nur dieser Abschnitt nur noch als sogenanntes Bahnhofsgleis weiter in Betrieb. Das Gleis wurde im April 2002 an die Deutsche Regionaleisenbahn verpachtet, welche es vorerst für Güterzüge herichten will.

4. Neuer Fahrplan ab Dezember 2002

Ab 15. Dezember 2002 gab es einen neuen Fahrplan auf den Strecken der Brandenburgischen Städtebahn. Die Abfahrtszeiten haben sich erheblich verschoben. Erstmals seit 1999 hatte man auch wieder in beiden



Richtungen in Rathenow und Brandenburg Hbf direkten Anschluß an die weiterführenden Züge, so dass man ohne lange Wartezeiten von Neustadt bis Belzig (und umgekehrt) kam. Die Jahre zuvor war dies mit längerem Aufenthalt in Rathenow verbunden. Bedingt war die Fahrplanänderung durch eine Verschiebung der Regionalexpresszüge auf der Hauptstrecke Berlin – Magdeburg, an welche man weiterhin direkt Anschluß sowohl von/nach Rathenow wie Belzig hatte.

Abbildung: Triebwagen der Baureihe 652 nach Rathenow und Belzig in Brandenburg Hbf

Seit Ende 2001 verkehrten auch die im Verkehrsdurchführungsvertrag vereinbarten modernen Triebwagen der Baureihe 652 – allerdings nur auf den Streckenabschnitten Rathenow – Brandenburg und seit Mai 2002 auch zwischen Brandenburg und Belzig.

Im Dezember 2003 wurden die Personenzüge auf den Strecken Neustadt-Rathenow und Brandenburg-Belzig vom Land Brandenburg vorzeitig abbestellt. Seitdem ruht der Verkehr. Über die Zukunft der Gleisanlagen ist noch nicht endgültig entschieden (Stand Februar 2004). Lediglich der Abschnitt Rathenow – Brandenburg wird auf jeden Fall weiter von Personenzügen bedient werden. Er wird momentan grundlegend renoviert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgebaut. Bereits 1999 wurde die Brücke über den Silokanal neu gebaut. Für die Modernisierung ist die Strecke komplett gesperrt und wird mit Bussen bedient. Die Wiederinbetriebnahme ist bis Ende 2004 vorgesehen.

Zug		RB 39881	RB 39883	RB 39885	RB 39887	RB 39889	RB 39891	RB 39893	RB 39895	RB 39897
	von									
Brandenburg Hbf	RE 1, RB 51	ab 6 01	8 01	10 01	12 01	14 01	16 01	18 01	20 01	22 01
X Reckahn		6 12	8 12	10 12	12 12	14 12	16 12	18 12	20 12	22 12
X Krahne		6 15	8 15	10 15	12 15	14 15	16 15	18 15	20 15	22 15
X Golzow (Brandenburg) Nord		6 21	8 21	10 21	12 21	14 21	16 21	18 21	20 21	22 21
Golzow (Brandenburg)		6 26	8 26	10 26	12 26	14 26	16 26	18 26	20 26	22 26
X Dippmannsdorf		6 32	8 32	10 32	12 32	14 32	16 32	18 32	20 32	22 32
X Lütje		6 37	8 37	10 37	12 37	14 37	16 37	18 37	20 37	22 37
X Fredersdorf (Belzig)		6 40	8 40	10 40	12 40	14 40	16 40	18 40	20 40	22 40
Belzig	RE 3	an 6 55	8 55	10 55	12 55	14 55	16 55	18 55	20 55	22 55
	nach									

Zeichenerklärung
 nicht 25., 26. Dez. 1., Jan. 18., 21. Apr. 1., 29. Mai 9., Jun. 3., Okt
 { Fahrt nicht täglich oder nur während eines bestimmten Zeitabschnitts
 X Halt auf Verlangen

Abbildung: Neuer (und letzter) Fahrplan von DB Regio, gültig bis 13.12.2003

5. Güter- und Museumsverkehr

Seit 1992 fahren planmäßig nur noch Güterzüge im Abschnitt Brandenburg Hbf – Brandenburg Altstadt, Rathenow – Premnitz/Döberitz und Rathenow – Rathenow Nord (Bundeswehr). Die Bedienung der Anschlussgleise in Premnitz, Döberitz und Rathenow Nord wurde zum Jahresende 2001 eingestellt. Auch in den Jahren zuvor fuhren nur noch selten Güterzüge.



Abbildung: Triebwagen im Schleppe eines Bedarfsgüterzuges in Großderschau

Im Abschnitt Neustadt – Rathenow verkehrten noch bis 2000 Bedarfsgüterzüge. Da seit 1998 das Kreuzungsgleis in Rhinow nicht mehr nutzbar ist und beim 2-Stunden-Takt der Personenzüge kein Fahrplan für Güterzüge realisierbar ist, wurde bei Bedarf einer Güterzugfahrt der Triebwagen der Prignitzer Eisenbahn an den Güterzug gehängt.

Etwa 2 km nördlich von Rathenow Nord ist ein neues Anschlussgleis mit Verladerrampe für die Bundeswehr geplant. Es soll 2004/05 realisiert werden.

Ab Herbst 2003 wird das Anschlussgleis in Reckahn wieder unregelmäßig von einem niederländischen Holz- und Schrotthändler genutzt.

Zwei mal im Jahr fahren meistens im Frühjahr und im Oktober Museumszüge mit Dampflokomotiven auf der Brandenburgischen Städtebahn. Ab 2001 beschränkten sich die Fahrten auf den Abschnitt Brandenburg – Belzig, wozu der Kreuzungsbahnhof Golzow seiner Aufgabe gerecht wurde. Im fahrplanmäßigen Betrieb wurde das Kreuzungsgleis nicht genutzt.



1. Städtebahn-Sommer 2003

100 Jahre
Brandenburgische
Städtebahn



www.staedtebahn.sommer.ms

Veranstaltungen entlang der Strecke - RB 33 Berlin-Jüterbog



Bahnstation Beelitz-Stadt

27.04. Fläming-Frühlingsfest Beelitz

Bahnstation Treuenbrietzen

06.06-15.06. Sabinchenfestspiele

Bahnstation Jüterbog

01.05. Apfelblütenfest - Ortsteil Neuheim
10.05. Sinfoniekonzert
Es spielt das Sorbische National-Ensemble
Bautzen Theater- und Konzertstätte Jüterbog
14.06.-22.06. Fläming-Festival mit Johannismarkt
26.-28.09. Michaelisreitturnier - Reiterstadion Jüterbog

Bahnstation Niedergörsdorf /OT Flugplatz

03.05. HAUSGEIST Nr. 27 DAS HAUS
07.06. HAUSGEIST Nr. 28 DAS HAUS
04.07./05.07. theater 89: Der Krüppel von Inishmaan
von Martin McDonagh DAS HAUS
11.07./12.07. theater 89: Der Krüppel von Inishmaan
von Martin McDonagh DAS HAUS
06.09. HAUSGEIST Nr. 29 DAS HAUS
14.09. Tag des offenen Denkmals

1. Landeswandertag 2003

im ReiseLand Brandenburg „Natur erleben im Havelland“

Schirmherr: Matthias Platzeck,
Ministerpräsident des Landes Brandenburg

Wann? Sonntag 15.06.2003

Wo? Im Naturpark Westhavelland
in 14728 Stölln/Ländchen Rhinow

Veranstalter: Tourismusverband Havelland e. V.
in Zusammenarbeit mit Tourismusverband
Land Brandenburg e. V., Amt Rhinow
und vielen Interessenten

Informationen: Tourismusverband Havelland e. V.,
z. Hd. Frau Schatte
Goethestraße 4a, 14712 Rathenow
Tel./ Fax 033 85 – 51 23 36

Brandenburg-Information

Tel.: 03381/585858, Fax: 03381/585814

Tourist-Information Belzig

Tel.: 033841/38799-10, Fax: 033841/38799-99

ROCHOW-MUSEUM RECKAHN

Tel.: 033835 / 60672, Fax: 033835 / 60665

Brandenburg-Information

Tel.: 03381/585858, Fax: 03381/585814

Industriemuseum Brandenburg

Tel.: 03381 / 304646, Fax: 03381 / 304648

Stadtinformation Jüterbog

Tel./ Fax 03372 / 46 31 13

Tourismusverband Havelland e. V.

Tel./ Fax 033 85 – 51 23 36

event-theater

Tel./ Fax: (03381) 79 32 77

Brandenburger Theater/CulturCongressCentrum

Tel.: 03381/ 511-0

Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming



Fremdenverkehrsverein
Brandenburg/Havelland e.V.



100 Jahre Brandenburgische Städtebahn!

Stolz kommt auf ob des Jubiläums, wenn auch mit Tränen der Enttäuschung vermischt. Ein Geburtstag an einer z.Zt. stillgelegten Eisenbahntrasse Brandenburg an der Havel - Belzig - Treuenbrietzen?!

Erinnerungen kommen in mir auf: Es war stets ein imposanter Anblick, wenn ich als kleiner Junge in Opas Garten stehend in der Ferne die mit einer Rauchfahne der Lokomotive versehene "Bimmelbahn" durch die Landschaft ziehen sah. Belzig war Eisenbahnknotenpunkt. Die Hauptstrecke Berlin-Belzig-Dessau wurde durch die Städtebahntrasse von Jüterbog über Belzig, Brandenburg, Rathenow nach Neustadt/Dosse gekreuzt. Mit Sackbahnhof in Belzig und Drehscheibe! Wunderwerk der Technik.

Und es waren die langen Güterzüge mit Schrott beladen, gezogen von der 52iger Lok, die gen Brandenburg fuhren, um im Gegenverkehr Stahl aus der Havelmetropole in den mitteldeutschen Raum zu transportieren.

Viele Belziger und Einwohner der Dörfer entlang der Strecke hatten ihre Arbeitsplätze im Stahlwerk Brandenburg, und der rot-gelbe Triebwagenzug war ein Markenzeichen der Städtebahn.

Zum Geburtstag gratuliere ich namens vieler Belzigerinnen und Belziger unserer Bahn.

Es lebe die Traditionspflege mit historischen Zügen. Und es bleibt die Sehnsucht nach einem Wiederbelebungs-effekt der Verbindungsachse zwischen den Städten per Schiene - trotz Bus und PKW.

Den Organisatoren der Geburtstagsfeier sei gedankt für ihren Optimismus. Wenn die Hoffnung stirbt, stirbt die Bahn!

Peter Kiep
Bürgermeister der Stadt Belzig

Es wird Sommer – Städtebahnsommer!

Urlaub in Brandenburg- das heißt für unsere Gäste, immer wieder Neues zu entdecken.

Aber vor allem auch: Altes wieder zu entdecken! Und so war es nur ein kleiner Schritt, die Eisenbahntradition der Städtebahn mit den erlebnishungrigen Berlinern in Verbindung zu bringen: Der "Städtebahnsommer 2003" war geboren. Schnell war eine Liste zusammen, die als neues Programm präsentiert werden konnte: Ob *Osterfeuer* in Krahe, *Klavierkonzert* im Schloss Reckahn oder *Offenes Atelier* in Dippmannsdorf – ganz bequem mit der Brandenburgischen Städtebahn zu erreichen. Die An- und Abreise mit dem Zug zwischen Havelland und Fläming als besonderes Erlebnis dazu, so unser Credo.

Dass hierdurch die Geschichte der Städtebahn wieder stärker in das Bewusstsein der Besucher und vor allem unserer Dorfbewohner rückt, war ein erwünschter Nebeneffekt des Städtebahnsommers- und verlangt nach Fortsetzung!

Wenn also zwischen Brandenburg an der Havel und Rathenow nach der Modernisierung der Strecke Anfang nächsten Jahres die Räder wieder rollen, heisst es erneut: Es ist Sommer-"Städtebahnsommer"!

Zu einem interessanten Ausflug in das Havelland mit der Städtebahn laden wir Sie jetzt schon ganz herzlich ein...



Kai-Uwe Schwinzert
Vorsitzender Fremdenverkehrsverein Brandenburg/Havel e.V.
www.brandenburgferien.de

Die Flämingbahn

Konzept für das Regionalnetz westliches Brandenburg

Auszug Arbeitsgruppe Franken-Plan, Stand 08/2002

1. Der Fläming und die Flämingbahn

Der Fläming ist Deutschlands kleinstes Mittelgebirge und verdankt seinen Namen der Besiedelung durch Flamen im Mittelalter. Ausgedehnte Wälder, ein abwechslungsreiches Relief und eine artenreiche Heidelandschaft – das alles macht den Fläming zu einem idealen Wandergebiet.

Die höchste Erhebung des Fläming ist mit 201 m der Hagelberg, 1813 Schauplatz einer Schlacht in den Befreiungskriegen. Nur wenige Kilometer voneinander entfernt liegen drei Burgen aus fernen, kriegerischen Zeiten, als sich Brandenburg und Sachsen den Fläming gegenseitig streitig machten.

Seit 1997 ist der Hohe Fläming ein Naturpark. Über 90 Prozent des Gebietes sind Natur- und Landschaftsschutzgebiet. Geformt wurde der Fläming durch die Eiszeit. Sie hinterließ tausende von Findlingen und Schmelzwasserinnen, die "Rummeln" genannt werden. Der hohe Fläming ist über weite Gebiete bewaldet. Hier gibt es noch naturnahe Bestände mit bis zu 200 Jahre alten Bäumen. Für Pilzsammler sind diese Wälder längst kein Geheimtipp mehr. In vielen Orten gibt es gute Gaststätten.

Nördlich schließt sich das Havelland an, gekennzeichnet durch unzählige Seen und Nebenarme der Havel. Zwischen Rhinow und Neustadt (Dosse) liegt schließlich das "Rhinluch". Dieses alte Siedlungsgebiet ist gekennzeichnet durch viele landwirtschaftlich genutzte Flächen, meist Weidegebiete.

Die Flämingbahn erschließt dieses Gebiet in idealer Weise - sowohl für die Bewohner als auch für die Besucher. Der Schienenverkehr soll als eigenständige, in der Region verwurzelte GmbH betrieben werden. Das Angebot kann dadurch für die Region maßgeschneidert werden, die Wünsche der Fahrgäste können bestmöglich umgesetzt werden. Auch für die Wiederbelebung des in der Fläche fast vollständig zum Erliegen gekommenen Güterverkehrs bietet sie günstige Strukturen.

Zur Gestaltung der Gesellschaft gibt es im wesentlichen zwei Möglichkeiten:

- Eine vollständige Trennung von der Deutschen Bahn AG. Die Gleistrassen müssen sich nicht unbedingt im Besitz der neu gegründeten GmbH befinden, sie können von auch von Dritten (z.B. Landkreise) gekauft oder gepachtet und gegen Gebühr genutzt werden.
- In letzter Zeit häufiger anzutreffen waren Betreibergesellschaften, bei denen die Deutsche Bahn AG mehrheitlicher Eigentümer bleibt. Weiterer Gesellschafter könnte auch eine andere Bahn sein. Den entsprechenden Kapitalanteil der weiteren Gesellschafter kann auch das Land Brandenburg mit finanzieren.

2. Bestandsaufnahme

Zum Bereich der Flämingbahn gehören vier Regionalbahnlinien mit einer Länge von 170 km (davon 154 km Nebenstrecken) und ein stillgelegter Streckenabschnitt mit einer Länge von 20 km. Insgesamt gibt es 15 Bahnhöfe (davon 6 an Hauptstrecken) und 19 Haltepunkte. Montag – Freitag verkehren derzeit (Fahrplan 1999/2000) 110, an Samstagen und Sonntagen 88 Regionalbahnen. Hierfür werden insgesamt 4 Triebwagen und 3 lokbespannte Züge eingesetzt.

3. Betriebskonzept

Grundsätzliche Überlegungen:

Auf allen Strecken sollen einheitliche neue Dieseltriebwagen eingesetzt werden. In Frage kommen folgende, auch von der DB Regio bereits angeschaffte oder bestellte Fahrzeuge:

Hersteller	Bezeichnung	DB*)	Länge	Achs.	Sitzplätze	V max	Preis ca.
DUEWAG	RegioSprinter		25 m	4	64-74	120 km/h	2 Mio DM
Siemens	Desiro	624	42 m	6	110	120 km/h	3,3 Mio DM
Adtranz	RegioShuttle	650	25 m	4	68	120 km/h	2,7 Mio DM
Talbot	Talent	643	44 m	8	120	120 km/h	3,5 Mio DM
Stadler	GTW 2/8	646	38 m	6	124	120 km/h	3,6 Mio DM
Alstom-LHB	LINT	640	27 m	4	65	120 km/h	2,6 Mio DM
Bombardier-DWA	LVT / S	672	16 m	2	59-66	100 km/h	1,4 Mio DM

*) Baureihenbezeichnung von DB AG beschaffter Fahrzeuge

Alle Fahrzeuge zeichnen sich durch einen hohen Niederfluranteil aus, in dessen Bereich auch der über wenige Stufen erreichbare Einstieg liegt.

Für den von franken-plan vorgeschlagenen Fahrplan sind zehn Triebwagen notwendig. Fünf pendeln in einem gemeinsamen Plan zwischen Berlin-Wannsee, Treuenbrietzen und Jüterbog bzw. Belzig – Brandenburg, weitere fünf zwischen Neustadt/ Dosse, Rathenow, Brandenburg und Golzow. Zwei Triebwagen sind zusätzlich als Werkstattreserve einzuplanen, womit die Flämingbahn GmbH einen Fahrzeugpark aus 12 Triebwagen hätte. Setzt man pauschal pro Garnitur (bzw. zwei LVT/S für Doppeltraktion in der HVZ) einen Wert von 3 Millionen DM an, so ergibt sich ein Investitionsbedarf von 36 Millionen DM für die Fahrzeuge.

Aus Gründen eines einheitlichen Erscheinungsbildes sollte der Ausstattungsstandard der Bahnhöfe und Haltepunkte analog der auf allen Strecken künftig eingesetzten modernen Triebwagen auch einheitlich sein. Als Standard sollte überall eine attraktive Unterstellmöglichkeit vorhanden sein. Soweit Warteräume in Bahnhofsgebäuden vorhanden sind, sollten diese renoviert und den Reisenden zugänglich gemacht werden. Als Muster für neue Wartehäuser sollte der Typ von Hubertushöhe verwendet werden.

Bei entsprechendem Bedarf ist ein überdachter Fahrradständer wünschenswert. Als Musterstation kann hier Beelitz Stadt genommen werden. Die notwendigen Maßnahmen sind bei den einzelnen Strecken genannt.

Kurzfristige Maßnahmen:

Auf dem Abschnitt Berlin Wannsee – Treuenbrietzen der RB 33 sollte möglichst bald ganztägig ein Stundentakt angeboten werden. Auch auf der Städtebahn im Abschnitt Rhinow – Brandenburg – Golzow ist ein entsprechender Bedienungsstandard wünschenswert. Das notwendige Fahrzeug kann durch Optimierung des Umlaufes gewonnen werden.

Strecken Neustadt / D. – Rathenow – Brandenburg – Belzig

Grundsätzliche Ausstattung:

Aufstellung von neuen Wetterschutzhäuschen in

- Spaatz
- Hohennauen
- Döberitz Nord *
- Fohrde
- Görden
- Götting *
- Ragösen **
- Dippmannsdorf **

* Der ehemalige Haltepunkt Döberitz Nord kann kurzfristig wieder eröffnet werden. Der Bahnsteig ist gut erhalten. Er hat eine günstige Lage zur Wohnbebauung und zur Fabrik. Der Haltepunkt Döberitz mit ungünstigerer Lage kann dafür geschlossen werden. Auch der ehemalige Haltepunkt Götting (Stadtteil von Brandenburg) kann kurzfristig geöffnet werden.

** Der bisherige Bahnhof Dippmannsdorf-Ragösen liegt zwischen den beiden Orten. Er sollte mittelfristig durch zwei neue Haltepunkte ersetzt werden. Dadurch können Dippmannsdorf und Ragösen jeweils eine eigene Station in günstigerer Lage zur Wohnbebauung erhalten.

*** Der ehem. Haltepunkt Mögeln soll um ca 300 m nach Süden in den Bereich der neuen Siedlung verlegt werden.

Einrichtung von Fahrradstellplätzen

- Großderschau
- Hohennauen
- Premnitz
- Premnitz Süd
- Döberitz Nord *
- Pritzerbe
- Fohrde
- Görden
- Göttin *
- Reckahn, Lütte

Öffnung und Verschönerung des Warteraumes

- Rhinow (Fdl mit Fahrkartenverkauf)
- Premnitz (mit Fahrkartenverkauf)
- Pritzerbe (Fdl mit Fahrkartenverkauf)
- Brandenburg Altstadt
- Reckahn
- Golzow (Fdl mit Fahrkartenverkauf)
- Lütte

Betriebliche Maßnahme:

Eine enorme Attraktivitätssteigerung erfährt die Städtebahn durch einen durchgehenden Stundentakt auf dem Abschnitt Rhinow - Rathenow - Brandenburg Hbf. Verbunden ist dies mit einer Einstellung der hier parallel verlaufenden Buslinien. Auf den nördlich und südlich anschließenden Streckenabschnitten genügt bei dem absehbaren Verkehrsaufkommen eine Weiterfahrt im Zwei-Stunden-Takt. In Premnitz, Pritzerbe/ Fohrde, Krahe/Reckahn und Golzow sind Anrufsammeltaxen einzurichten.

Günstige Anschlüsse an allen Knotenbahnhöfen sind mit dem derzeitigen Fahrplangerüst der Deutschen Bahn AG leider nur realisierbar, wenn zwischen Brandenburg und Belzig eine überlange Fahrzeit bzw. eine Wartezeit von 30 Minuten in Golzow in Kauf genommen wird. Um diese für die Fahrgäste unbefriedigende Lösung zu vermeiden, schlägt franken-plan zwischen Brandenburg und Golzow statt des eigentlich wünschenswerten Stundentaktes vor, zwei Fahrten im 2-Stunden-Takt etwa 30 zu 90 Minuten versetzt anzubieten. Dadurch können ohne "Bummelfahrten" abwechselnd optimale Anschlüsse im Norden und Süden erreicht werden. Für die Bewohner und Besucher des Fläming entstehen (allerdings nur jeweils im 2-Stunden-Takt) attraktive Umsteigeverbindungen in allen wichtigen Verkehrsrelationen.

Größere Investitionen in den Oberbau (Schiene, Schotter usw.) sind nicht erforderlich, die Strecken-höchstgeschwindigkeit braucht nicht angehoben zu werden. Im Haltepunkt Krahe sind die Anlagen für Zugkreuzungen (die nur alle 2 Stunden stattfinden) zu reaktivieren. Der derzeitige und von franken-plan vorgeschlagene Fahrplan kann der Anlage entnommen werden.

Einrichtung von neuen Bü-Anlagen

Damit der Einsatz von Betriebspersonal nur noch dort erfolgt, wo gleichzeitig ein Marketingnutzen vorhanden ist (Fahrkartenverkauf, Beratung und Betreuung der Reisenden) sind folgende Bahnübergänge technisch zu sichern:

- Sieversdorf
- Brandenburg Altstadt
- Döberitz (künftig kein Halte mehr)
- Premnitz - Premnitz Süd (2 Anlagen)

Das Stellwerk in Premnitz ist im Rahmen der Streckensanierung in das Bahnhofsgebäude (Fahrkartenverkauf) zu verlegen.

Strecke (Berlin Wannsee -) Michendorf - Treuenbrietzen – Jüterbog

(Diese Strecke ist zwar Bestandteil des Flämingbahn-Netzes, gehört aber nicht zur Brandenburgischen Städtebahn und wird deshalb hier nicht erläutert)

Strecke Belzig - Treuenbrietzen

Der Betrieb auf der 20 km langen Strecke wurde 1996 eingestellt. Der Personenverkehr wurde schon in den sechziger Jahren aufgegeben. Die Gleisanlagen sind noch vorhanden. Kreuzungsgleise gab es in Niemeck (Stadt mit 5.500 Einwohner), welche künftig nicht mehr benötigt werden. Haltepunkte gab es in Preußnitz, Dahnsdorf (450 Einwohner) und Haseloff-Grabow (250 Einwohner). Letzterer hat eine etwas ungünstige Lage zwischen den beiden Orten, ebenso liegt der Bahnhof in Niemeck in Randlage. Hier ist ein AST-Service als Zubringer von der Stadt zum Bahnhof denkbar.

Grundsätzliche Ausstattung:

Bau von neuen Bahnsteigen (50 m lang) mit Wetterschutzhäuschen in:

- Preußnitz
- Niemeck
- Dahnsdorf
- Haseloff-Grabow

Einrichtung von Fahrradstellplätzen mit Dach in:

- Niemeck
- Haseloff-Grabow

Betriebliche Maßnahme:

Wiederaufnahme des Personenverkehrs im Zwei-Stunden-Takt, wobei die Züge über beide Endpunkte der Strecke hinaus bis Brandenburg bzw. Berlin-Wannsee verlängert werden sollen.

Einrichtung von neuen Bü-Anlagen

Da auf dem Abschnitt keine Zugkreuzungen stattfinden ist eine Besetzung des Bahnhofs Niemeck nicht notwendig. Alle entsprechenden Bahnübergänge sind technisch zu sichern:

- Preußnitz
- Niemeck (B 102)
- Haseloff (B 102)

4. Organisation der Flämingbahn

Die Züge der Flämingbahn werden grundsätzlich nur mit Triebwagenführer besetzt. Dieser verkauft bei Bedarf auch Fahrscheine. Für den Betrieb sind 30 Triebwagenführer erforderlich.

Folgende Bahnhöfe bleiben mit örtlichem Personal besetzt. Sie übernehmen neben betrieblichen Aufgaben (Fahrdienstleiter, Bedienung von Schrankenanlagen) auch den Fahrkartenverkauf und die Betreuung der Fahrgäste:

- Rhinow (Amtsgemeinde, 2.200 Einwohner)
 - Rathenow Nord (Stadtteil von Rathenow, ca 5.000 Einwohner im Einzugsbereich)
 - Premnitz (Industriestadt, 9.300 Einwohner)
 - Pritzerbe (Kleinstadt mit touristischen Einrichtungen, 1.300 Einwohner)
 - Golzow (Kleinstadt, ca 1500 Einwohner)
 - Beelitz Stadt (Stadt, Amtssitz, 6.000 Einwohner) 2 Stellwerke
 - Treuenbrietzen (Stadt, Amtssitz 6.400 Einwohner) 2 Stellwerke
 - Außerdem 1 Stellwerk in Brandenburg Altstadt
- Für diese 10 Stellen sind 30 Personen erforderlich

Die einfache Wartung und die Reinigung der Fahrzeuge erfolgt im ehemaligen Betriebswerk Brandenburg Hbf, welches der Flämingbahn übertragen wird. Hier sind auch die Arbeiter für die Reinigung und Instandhaltung der Stationen und Gleisanlagen sowie die Verwaltung untergebracht.

Es sind ein Meister, 2 Facharbeiter und 2 Arbeiter für die Reinigung der Fahrzeuge sowie ein Meister, 1 Facharbeiter und 2 Arbeiter für die Gleis-/Signalanlagen und Stationen notwendig.

Für die technischen Arbeiten sind folgende Fahrzeuge notwendig:

1 Gleiswartungsfahrzeug (SKL) mit Anhänger, 1 Diesellokomotive V 295, 2-3 Flachwagen, 2 gedeckte Güterwagen, 1 VW Pritschenwagen, 1 VW Bus, 1 VW Passat

Für die Leitung sind folgende Personen vorgesehen.

1 Geschäftsführer (Betrieb), 1 Geschäftsführer (Finanzen/Personal), 1 Ingenieur für die baulichen Anlagen, 1 Buchhaltungskraft, 1 Sekretariatskraft

Durch diese effiziente Organisation ist ein Betrieb mit etwa 25 % geringeren Landeszuschüssen als derzeit möglich.



druckerei

HENRY BERTZ

EinDruck machen!

Mit wirkungsvollen Drucksachen

Ihr Partner in Brandenburg
für Drucksachen aller Art!

Fragen Sie den Experten...
Druckerei H. Bertz · Tel. (033 81) 70 09 47

"Seniorenheim" für Olle & Dolle Räder

Kurstraße 71 (im Hinterhaus)
Besichtigung nach Absprache

Telefon: (0177) 6 286 334 · (0172) 3 266 546

Die historische Schau alter Fahrräder lässt das Sammlerherz höher schlagen. Velos, Tretroller und Dreiräder aus dem letzten Jahrhundert sind zu bestaunen. Der Fahrrad-Accent Paul Z' dan-Doon erfährt eine liebevolle Hommage.

Industriemuseum Brandenburg an der Havel

100 Jahre Stahlgeschichte bei einer Führung im Denkmalbereich des letzten Siemens-Martin-Ofens Westeuropas erleben. Ehemalige Stahlwerker begleiten Sie durch Werkstätten, Schmiede, Labor, Meisterstube ... und zeigen Ihnen auch Kuriositäten.

Ausstellungen:
 „Ein Jahrhundert Stahl aus Brandenburg im sozialen und politischen Umfeld“
 „Vom Eisen zum Stahl“
 „Technologie des Siemens-Martin-Verfahrens“
 Sonderausstellung:
 „Brennabor in Brandenburg“

Öffnungszeiten:
 Dienstag bis Sonntag, Feiertage 10.00 bis 17.00 Uhr
 November bis Februar 10.00 bis 16.00 Uhr

Industriemuseum Brandenburg an der Havel
 August-Sonntag-Straße 5, 14770 Brandenburg
 Tel.: 03381 404646 – e-mail: stahlmuseum@aol.com
 www.industriemuseum-brandenburg.de

Sie finden uns an der B1 Richtung Genthin

Herzlich Willkommen

AXXON HOTEL

Das vier Sterne **AXXON HOTEL** verfügt zur Zeit über 106 Einzel- wie Doppelzimmer mit einer Größe von 27 m². Die Appartements und die Suiten bieten mit 40 bis 50 m² ausreichend Raum, Ihren Aufenthalt in Ruhe und Gelassenheit, auch über einen längeren Zeitraum, im Hotel zu verbringen. Die Zimmer verfügen über einen ISDN-Telefonanschluss, davon haben 35 Zimmer einen kostenlosen Internetzugang sowie Farb-TV und Minibar. Die weitere Ausstattung der Räumlichkeiten liegt im 4-Sterne-Bereich, die kaum Wünsche offen lässt.

Das sich direkt im Hotel befindende italienische **Rossini** bietet Ihnen Spezialitäten aus den verschiedensten Regionen Italiens.

In angenehmer Atmosphäre und gemütlichem Ambiente erleben Sie italienische Gastfreundlichkeit.

- Veranstaltungshalle für bis zu 1.500 Personen
- Räumlichkeiten für Festivals z.B. Saisonöffnungs- und Abschlussparties

Magdeburger Landstraße 228
 14770 Brandenburg a.d. Havel
 Internet: www.axxon-hotel.de
 e-mail: info@axxon-hotel.de
 Telefax: (033 81) 321 111
(033 81) 321-0