

## Die ehemalige Altlandsberger Kleinbahn

Ältere Altlandsberger erinnern sich gerne an die Kleinbahn Hoppegarten - Altlandsberg. Fast 68 Jahre lang beförderte sie Fahrgäste und Güter. Sie vermittelte den Anschluß an die Ostbahn und nach Berlin. Auf einer Länge von vier Kilometern liegt das Gleis noch heute. Es endet an dem 1958 errichteten Umspannwerk

Neuenhagen. Auf Altlandsberger Gebiet ist die Trasse überwachsen und z.T. überbaut.



1892 Das preußische Kleinbahngesetz schafft Voraussetzungen für den Bau regionaler Eisenbahnverbindungen unter günstigen finanziellen Bedingungen.

1894 Die Altlandsberger Bahninteressenten orientieren auf ein Normalspur - Kleinbahnprojekt nach Hoppegarten. Die Stadt und ein privater Bahnbauunternehmer werben um "Geldgeber".

1897 Die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft ist bereit, die Strecke kurzfristig zu bauen. Noch im selben Jahr kommt ein entsprechender Bau- und Betriebsvertrag zustande.

1898 Am 1. Juli 1898 gründet sich die "Altlandsberger Kleinbahn-Aktiengesellschaft". Am 3. Oktober 1898 wird die rund 6,9 km lange Strecke mit den Zwischenstationen in Neuenhagen Dorf und Schützenhaus (später Amtsgericht und ab 1955 Altlandsberg Vorstadt) feierlich eröffnet.

1900 Täglich verkehren sechs Zugpaare mit Anschluß nach Berlin Schlesischer Bahnhof sowie nach Strausberg bzw. Küstrin. Die Fahrzeit beträgt 25 Minuten. Güterwagen werden bei Bedarf mit den Personenzügen befördert.

1919 Die Altlandsberger Kleinbahn beginnt aufgrund der komplizierten Wirtschaftslage rote Zahlen einzufahren.

1921 Nachdem der Betrieb 1920 bereits auf wenige Zugfahrten am Tage eingeschränkt war, ist die Kleinbahn am zahlungsunfähig. Sie meldet am 3. Januar 1921 Konkurs an und stellt sofort den Betrieb ein. Schon bald wird der Zugverkehr mit Hilfe staatlicher Mittel wieder aufgenommen. Die "Altlandsberger Kleinbahn AG in Liquidation" übernimmt die Betriebsführung selbst.

1923 Die Kleinbahn gilt als unverzichtbar und muß bestehen bleiben. Das Konkursverfahren wird eingestellt und die Generalversammlung der Kleinbahn AG beschließt, das Unternehmen mit staatlichen Zuschüssen weiterzuführen.



1930 Die Siedlung-Seeberg und der Haltepunkt Seeberg - Kolonie entstehen. Er wird 1938 in Seeberg - Gartenstadt umbenannt und ist ab 1955 in den Fahrplänen als Altlandsberg - Seeberg zu finden.

1935 Die Altlandsberger Kleinbahn wird in den Bau des Berliner Autobahnringes einbezogen. Sie befördert vor allem Baustoffe. Die Autobahn überquert die Kleinbahntrasse nordöstlich von Neuenhagen. Ein Projekt zur Elektrifizierung der Kleinbahn mit Triebwagenverkehr kommt jedoch nie zur Ausführung.

1937 Das Landesverkehrsamt Brandenburg übernimmt die Betriebsführung der Kleinbahn.

1940 Kriegsbedingt wächst der Verkehr stark an. Am 20. April 1945 muß der Betrieb wegen der sich nähernden Front eingestellt werden.

1945 Am 21. April 1945 verläßt der gesamte Fahrzeugpark als Lazarett- und Treckzug mit Anwohnern, Eisenbahnern und mit Schwerverwundeten Altlandsberg in Richtung Westen. Der Zug erreicht nach Zwischenstops Wochen später Schleswig-Holstein und kehrt nie wieder nach Altlandsberg zurück.

1946 Der Zugverkehr wird auf der inzwischen enteigneten Altlandsberger Kleinbahn am 12. Mai 1946 wieder aufgenommen. Die erforderlichen Fahrzeuge werden von fremden Bahnen ausgeliehen. Anfangs fahren täglich drei Zugpaare. Die Zugbetrieb endet und beginnt bis 1947 an der Station Amtsgericht, da das Gelände des Bahnhofs Altlandsberg von der Besatzungsmacht genutzt wird.

1949 Auf Anordnung der Besatzungsmacht werden fast alle dem öffentlichen Verkehr dienenden "nichtreichsbahneigenen Eisenbahnen" in der sowjetisch besetzten Zone zum 1. April von der Deutschen Reichsbahn übernommen. So auch die Altlandsberger Kleinbahn.

1952 Werktags verkehren 13, sonn- und feiertags 10 Zugpaare. Viele Altlandsberger und Neuenhagener arbeiten in Berlin und nutzen die Bahn als Berufspendler.

1958 Bis auf den Berufs- und Güterverkehr übernehmen Omnibusse die Fahrten. Dadurch spart die Deutsche Reichsbahn beträchtliche Kosten. Mit dem Bau des Umspannwerks Neuenhagen zweigen von der Stammstrecke an den Kilometern 3,7 und 4,1 Anschlußgleise ab.



1962 Die Deutsche Reichsbahn hat den Betrieb auf der Altlandsberger Strecke weiter vereinfacht. Die Gebäude auf dem Bahnhof Altlandsberg sind inzwischen abgebrochen. Das tägliche Personenzugpaar besteht aus einer Diesellokomotive und einem ofengeheizten Triebwagenanhänger aus den dreißiger Jahren.

1965 Zum 30. Mai 1965 wird der Zugverkehr auf der Strecke Hoppegarten - Altlandsberg gänzlich eingestellt. Nach Altlandsberg fahren nun ausschließlich Omnibusse. Bei Bedarf wird Altlandsberg weiterhin im Güterverkehr bedient. Ab 1. April 1966 gilt das Gleis vom km 4,2 bis zum km 6,7 als stillgelegt.



2000 Noch immer endet das betriebsfähige Gleis von Hoppegarten aus am Kilometer 4,2. Doch erhält das Umspannwerk Neuenhagen nur äußerst selten Wagenladungen.

In dem "Verkehrsgeschichtlichen Blättern", einer in Berlin von Freunden traditioneller Verkehrstechnik und Verkehrslogistik herausgegebenen Zeitschrift, erschien 1998 in den Heften 5 und 6 erstmals ein umfassender Artikel zur Geschichte der Altlandsberger Kleinbahn.

Wer kann helfen?

Um die Ausstellung über die Altlandsberger Kleinbahn vervollständigen zu können, sucht der Heimatverein weiteres Material. Dazu gehören alte Fotos, die vielleicht noch in manchem Familienalbum schlummern, alte Fahrkarten oder sonstige Dokumente, aber auch Erlebnisberichte zur Kleinbahn. Selbstverständlich werden die Unterlagen nach Auswertung durch die Chronisten ordnungsgemäß zurückgegeben. Ansprechpartner dafür sind:

Heimatverein Altlandsberg e.V.  
Gähdestraße 8  
15345 Altlandsberg  
Tel. 03 34 38/ 60 046  
FAX 03 34 38/ 15 229

## Die ehemalige Altlandsberger Kleinbahn

