

Elektrisch in die Märkische Schweiz

Erste Verhandlungen zum Umbau der Buckower Kleinbahn von Schmal- auf Regelspur wurden bereits Mitte der 20er Jahre geführt. Doch wie schon beim Neubau, so spielte auch beim Umbau das Geld die entscheidende Rolle, bereitete die Beschaffung der notwendigen Mittel die größten Probleme. Man entschloss sich deshalb zur Bildung einer Aktiengesellschaft, die am 1. Juni 1929 gegründet wurde und an der sich das Deutsche Reich, der preußische Staat, die Provinz Brandenburg, der Kreis Lebus und die Stadt Buckow beteiligten. Zu diesem Zeitpunkt war das Umbauprojekt schon lange fertig und wurde schließlich am 20. August 1929 genehmigt.

Der offizielle Baubeginn erfolgte unmittelbar nach Erteilung der Genehmigung zeitgleich an mehreren Stellen. Die neue Streckenführung lehnte man weitestgehend der alten Schmalspurtrasse an, deren Betrieb während der gesamten Bauzeit voll aufrechterhalten wurde.

Neu war nicht nur der Umbau auf Regelspur, neu war auch die Betriebsart, die gewählt wurde. Um auf dieser relativ kurzen Strecke möglichst schnell sein zu können, um die Zahl der Züge im Falle einer Verkehrssteigerung problemlos erhöhen zu können und um dem Kurortcharakter der Stadt weitgehend Rechnung zu tragen, wurde die umweltfreundlichste und von den Betriebskosten her ökonomischste Variante ausgesucht - der elektrische Betrieb. Im neuen bahneigenen Umspannwerk auf 750 Volt transformiert und mittels Quecksilberdampfgleichrichter gleichgerichtet wurde der Strom über oberirdische Fahrdrähtleitungen den Stromabnehmern der von der Hannoverschen Waggonfabrik (HAWA) eigens zu diesem Zwecke gefertigten Triebwagen zugeführt, wo er pro Triebwagen zwei von der AEG gefertigte 65-Kilowatt-Tatzenlagermotoren antrieb.

Am 15. Mai 1930 konnte die neue Strecke feierlich dem Betrieb übergeben werden. Drei Einheiten, bestehend aus Trieb- und Beiwagen, standen der Bahn fortan zur Verfügung.

Das Reisegebiet Märkische Schweiz war um eine Attraktion reicher. Eine hochmoderne Bahn, die kostengünstig und schnell in der Lage war, die Reisenden vom Bahnhof Dahmsdorf/ Müncheberg in das fünf Kilometer entfernte Buckow zu transportieren. Dazu kam, dass die eingesetzte Technik außerordentlich störungsempfindlich und zuverlässig arbeitete. Trotz ansteigender Beförderungszahlen sind aus dem 15jährigen Betrieb zwischen 1930 und 1945 keine nennenswerten Reparaturen bekannt geworden. Weder an der E-Anlage des Unterwerkes noch an den Trieb- und Beiwagen traten größere Störungen auf und auch von den sechs Antriebsmotoren der sich im ständigen Einsatz befindlichen Triebwagen musste nicht ein einziger in dieser Zeit gewechselt werden.

Im April 1945 von Stellungskämpfen weitgehend verschont hielten sich die kriegsbedingten Zerstörungen bei der Buckower Bahn vergleichsweise in Grenzen. Gesprengte Weichen, eine fast völlig zerstörte Oberleitung, Schäden am Wagenschuppen und an einem der Triebwagen verhinderten zwar die Wiederaufnahme des elektrischen Betriebes, aber ab 1. April 1946 wurde der Verkehr mit Hilfe einer Dampflok der Oderbruchbahn wieder aufgenommen. Knapp 18 Monate später fahren Passagiere dann wieder elektrisch nach Buckow.

Nach 50jährigem, fast ununterbrochenem Betrieb und einer Laufleistung von knapp drei Millionen Kilometern war auch die beste Technik am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt.

Zwar wurde das 50jährige Jubiläum der Aufnahme des elektrischen Betriebes im Jahre 1980 noch in würdiger Form mit der alten teilweise umgebauten HAWA-Technik gefeiert, doch fehlende oder nur unter erheblichem Aufwand zu beschaffende Ersatzteile und die dadurch bedingten hohen Reparaturkosten waren letztlich der Grund, den Wagenpark der Buckower Bahn einer umfassenden Rekonstruktion zu unterziehen.

Die elektrische Ausrüstung der Fahrzeuge wurde grundlegend erneuert und auf 600 Volt Gleichstrom umgestellt, um erprobte und bewährte Baugruppen der Straßenbahnen verwenden zu können. Völlig umgerüstet wurde auch der eigentliche Wagenkasten. Gerade Seitenteile ohne Verjüngungen an den Stirnwänden, breite, mittig angeordnete Drehtüren und große Standardfenster gaben den neuen Wagen ein eher kantiges als gefälliges Aussehen.

Zwischen März 1981 und Mai 1982 wurden alle Fahrzeuge der Buckower Baureihe in Schöneweide "rekonstruiert" und danach wieder auf der Buckower Bahn eingesetzt. Bis zur Einstellung des elektrischen Betriebes zum Fahrplanwechsel im Mai 1993 waren die Fahrzeuge ohne Störungen im ständigen Einsatz.

Als 1991 Pläne der Deutschen Reichsbahn bekannt wurden, auch den Betrieb der Buckower Kleinbahn einzustellen, regte sich in Buckow Widerstand. Spontan gründete sich am 28. Januar 1992 der Eisenbahnverein Märkische Schweiz. Jahrelang versuchten engagierte Vereinsmitglieder, märkische Eisenbahntradition zu bewahren und dem "Aus" der Buckower Bahn entgegenzuwirken. Während ersteres mit dem kleinen Eisenbahnmuseum gelang, waren die Bemühungen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes vergebens - er wurde 1998 endgültig eingestellt. Fehlende eisenbahnrechtliche Voraussetzungen und finanzielle Mittel ließen eine Wiederaufnahme in weite Ferne rücken.

Doch jetzt schöpfen die Buckower neuen Mut. 1999 gelang es, einen Trägerverein ins Leben zu rufen, der die Idee, die Buckower Kleinbahn als Museumsbahn weiter zu betreiben und sie zu einem festen Bestandteil des Tourismus in der Märkischen Schweiz zu machen, aufgriff und seither versucht, die dazu notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

Klaus Stieger

Fotos:

Die Hannoversche Waggonfabrik fertigte 1929/30 eigens für die Buckower Kleinbahn diesen Motorwagen.

Die 1981/82 in Schöneweide "rekonstruierten" Triebwagen

Abziehbilder mit diesen ermahnenden Worten an die Passagiere klebten auf den Fensterrahmen der Trieb- und Beiwagen. Foto/ Repros (2): Klaus Stieger