

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



FEBRUAR
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1.— M

32542

2/82



Das besondere Bild

Der Bahnhof Alexanderplatz hat in den rund 100 Jahren seines Bestehens eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Im zweiten Weltkrieg total zerstört, nach 1945 wieder aufgebaut und schließlich in den 60er Jahren völlig rekonstruiert, ist er heute aus dem pulsierenden Leben rund um den Alexanderplatz nicht mehr hinwegzudenken. Das obere Foto zeigt die Ausfahrt des Bahnhofes in Richtung Jannowitzbrücke vor der Rekonstruktion im Jahre 1962. Auf dem unteren Bild ist die rekonstruierte Anlage zu sehen. In wenigen Sekunden wird der modernisierte Vollzug BR 277 den Bahnhof nach Flughafen Berlin-Schönefeld verlassen.

Fotos: ZBDR (1), I. Migura, Berlin (1)



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“) betreffen,
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035
Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151

Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,- M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 14. 1. 1982
Geplante Auslieferung: 15. 2. 1982



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zu-
sätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin
(West) 52, Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin
(West) 30, Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuszpechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rueASSE,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-
ang. Albanien: Ndermerija Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen,
alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

2 1982 · Berlin · 31. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

	Seite
Das besondere Bild	2. U.S.
Dr. Günter Götz	
Die S-Bahn in Berlin, Hauptstadt der DDR, zuverlässig und leistungstark	30
Reinhard Demps	
Die Berliner Stadtbahn — 100 Jahre alt	31
Jochen Kretschmann	
„Feuer — Wasser — Kohle!“	35
Lokfoto des Monats: Lokomotive 74 1230	37
Christoph Püschmann	
Eine schmalspurige Anschlußbahn der DR	38
DMV Sonderfahrten 1982	39
BR 44.0 wurde abgestellt — BR 52.8 und 41 weiter im Einsatz	40
Erich Preuß	
Güterwagen auf der Straße?	41
Joachim Grothe,	
Über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin im Dezember 1939 (Teil II)	43
Kontakt	45
Wissen sie schon	46
Rezensionen	47
Freude und Entspannung in Modelleisenbahnausstellungen	48
Hansotto Voigt	
Schnellzugstation auf Zeit	49
Dr. Erhard Haufe	
Schalterloser Wendeschleifenbetrieb — einmal ganz anders!	51
Bildnachlese vom XXVIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb in Budapest	55
Joachim Schnitzer	
Bau von Achshaltern in HO	58
Mitteilungen des DMV	62
Wolfgang Hensel	
Impressionen um einen Achtzigjährigen	64
Selbst gebaut	3. U.S.

Titelbild

100 Jahre Stadtbahn in Berlin. Wir haben versucht, dieses Jubiläum in unserer Februar-Ausgabe be-
sonders zu würdigen. Was die Stadtbahn in den zurückliegenden 100 Jahren geleistet hat, entnehmen
Sie bitte den Beiträgen ab Seite 30. Unser Bild zeigt den S-Bahnhof Alexanderplatz, auf dem zu jeder
Tageszeit reger Zugverkehr abgewickelt wird.

Foto: I. Migura, Berlin

Rücktitel

Über die rührige Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg“ berichteten wir in den zurückliegenden
Monaten sehr ausführlich. Das Stadtbahnjubiläum ist aber nochmals Anlaß, zwei Motive der S-Bahn-
anlage vorzustellen. Das obere Bild zeigt den Bahnhof Alexanderplatz, während auf der unteren Auf-
nahme ein einfahrender Zug in den Haltepunkt Marx-Engels-Platz zu sehen ist.

Fotos: P. Noppens, Berlin

Die S-Bahn in Berlin, Hauptstadt der DDR, zuverlässig und leistungsstark

100 Jahre Berliner Stadtbahn und damit 100 Jahre innerstädtischer Verkehr auf dieser Eisenbahnstrecke sind Anlaß, den heute erreichten Stand des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin, Hauptstadt der DDR, im Bereich der S-Bahn einzuschätzen. Dabei ist zu werten, wie die S-Bahn auf der Stadtbahnstrecke und darüber hinaus ihre Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr erfüllt. Zum Zeitpunkt der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes auf dieser Strecke im Jahre 1928 waren die Grenzen des dampfbetriebenen Vorort- und Stadtverkehrs erreicht. Die Entwicklung der Produktivkräfte und betriebstechnologische Erfordernisse waren es, die eine Änderung der Traktionsart und der betrieblichen Technologien zur Folge hatten. Ich erinnere dabei an solche dafür wichtige Vorhaben wie den Einsatz von Fahrzeugen mit hohen Anfahrbeschleunigungs- und Bremsverzögerungswerten sowie Voraussetzungen für einen schnellen Fahrgastwechsel, das Erhöhen der Bahnsteige auf 960 mm, das Einführen eines selbsttätigen Signalsystems mit kurzen Zugfolgezeiten und Signalverbindungen als neue Signalform, die den technologischen Grundforderungen an einen Schnellbahnbetrieb entsprachen, aber auch an Formen und Methoden der Betriebsführung, z. B. eines zeitweisen elektrischen Pendelbetriebes, permissiven Fahrens und an die vielfältigen Möglichkeiten des S-Bahn-Tarif und der Abfertigungsverfahren.

Diese komplex zu bewertenden technischen und technologischen Maßnahmen wurden in unserem sozialistischen Staat auf der Grundlage einer einheitlichen Verkehrspolitik nicht nur kontinuierlich weiterentwickelt, sondern wichtige Strecken neu- bzw. ausgebaut, in Neubaugebieten die verkehrliche Erschließung in Verbindung mit Straßenbahn und Omnibus ermöglicht, hochproduktive technische Verfahren, wie Funk, Fernsehen, Mikroelektronik und Automatentechnik eingeführt und damit die Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr ständig gesteigert.

Wichtiger Grundsatz unserer Arbeit ist die enge sozialistische Zusammenarbeit mit dem VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) beim Koordinieren der Verkehrsmaßnahmen in der Hauptstadt der DDR. Ausdruck dessen sind z. B. abgestimmte Fahrpläne, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit, die Nahverkehrsfahrkarte, die in der Preisstufe 1 sowohl für die Verkehrsmittel der BVB als auch für die S-Bahn gilt, natürlich auch abgestimmte Maßnahmen bei der Verkehrserschließung bestimmter Territorien, angeglichene Unterhaltungstechnologien für Fahrzeuge u. a. Gegenwärtig befördert die S-Bahn in Berlin, Hauptstadt der DDR, im Werktagsdurchschnitt 700 000 Personen, das sind ca. 40% der im öffentlichen Personennahverkehr beförderten Personen. Die absoluten Personenbeförderungsleistungen der S-Bahn stiegen dabei in den letzten Jahren ständig an.

Stark gefordert wird die S-Bahn durch den Berufsverkehr, der Spitzenleistungen beim Einsatz der Fahrzeuge und bei den Zugfolgezeiten verlangt. Zum Beispiel werden im Frühverkehrsverkehr innerhalb von 2 Stunden 30% der Anzahl der täglichen S-Bahn-Benutzer befördert. Der Nachmittagsverkehrsverkehr verläuft abgeflachter über einen Zeitraum von ca. 3,5 Stunden. Allein daraus ergibt sich die Notwendigkeit, eine maximale Zugfolge zu fahren. Im gegenwärtigen Fahrplan wird die Stadtbahnstrecke im Berufsverkehr mit einer Zugfolge von 2 Minuten, d. h. 10 Zuggruppen in 20 Minuten, befahren. Diese 10 Zuggruppen kommen aus allen Außenbereichen und fahren konzentriert auf die Stadtbahn zu. Die konzentrierte Zugfolge auf der Stadtbahn entspricht der Bedeutung, die dieser Strecke im S-Bahn-Streckennetz der Hauptstadt zukommt. Mit einer derartigen Zugfolge wird ein Platzangebot von 36 000 Plätzen/Spitzen-h/Richtung zur Verfügung gestellt.

Auf den anderen S-Bahn-Strecken besteht nachstehendes Platzangebot:

Dieses Platzangebot wird ständig mit den Verkehrsbedürfnissen verglichen und gegebenenfalls angepaßt.

Richtung	—	Zugfolgezeit	Platzangebot/h/Richtung
Bernau	— Ostkreuz	20 Min	3 600 Plätze
Oranienburg	— Ostkreuz	20 Min	3 600 Plätze
Strausberg Mahlsdorf	} — Ostkreuz	10 Min	7 200 Plätze
Marzahn			
Otto-Winzer-Str. Bruno-Leuschner-Str.	} — Ostkreuz	10 Min	7 200 Plätze
Erkner			
Königs Wusterhausen Grünau	} — Ostkreuz	10 Min	7 200 Plätze
Flughafen			
Bln-Schönefeld			

Die Personenbeförderungsleistung wird mit einem Fahrzeugpark erbracht, der zu 70% aus rekonstruierten Fahrzeugen der BR 277 und 276 besteht. Diese Fahrzeuge wurden sowohl in ihrer technischen Ausrüstung und ihren Parametern als auch im Fahrkomfort weiterentwickelt. Gegenwärtig werden hochmoderne Fahrzeuge der BR 270 für den Einsatz im Netz der Berliner S-Bahn vorbereitet und erprobt. Diese Fahrzeuge werden mit ihren Leistungsparametern, ihrer technischen Ausrüstung und ihrem Fahrkomfort weitere Leistungssteigerungen in der Personenbeförderung, vor allem hinsichtlich des Platzangebotes und der Reisezeit, ermöglichen.

Großer Wert wird auf die energieoptimale Arbeit gelegt. Die begonnene Ausrüstung der S-Bahn-Züge mit Bordmikrorechnern ermöglicht Reduzierungen der für den Zugbetrieb benötigten Energie um 10–15%. Dementsprechend ist dieses Vorhaben eine Schwerpunktaufgabe bei der sozialistischen Rationalisierung im Bereich der Berliner S-Bahn.

Die verkehrliche Erschließung des Stadtbezirkes Berlin-Marzahn mit der Fortführung des elektrischen S-Bahn-Zugbetriebes bis zum Bahnhof Ahrensfelde im Jahre 1982, die Vorbereitung der Aufnahme des S-Bahn-Zugbetriebes in anderen Wohnbaustandorten in der Hauptstadt der DDR, Berlin, und die notwendige Erhöhung des Platzangebotes auf anderen Strecken erfordern eine weitere Verdichtung der Zugfolge auf der Stadtbahnstrecke und auf einigen anderen Strecken. Dazu werden umfangreiche Baumaßnahmen im Anlagen- und Bahnstrombereich, der weitere Einbau des Blocksystems AB 70, Rekonstruktionen von Bahnhöfen und Abfertigungsanlagen durchgeführt. Viele unserer Fahrgäste können sich täglich davon überzeugen, daß die rekonstruierten Bahnhöfe — ein Ergebnis der Arbeit unserer Kollegen aus Hochbaumeistereien anderer Reichsbahndirektionen — gut anzusehen und besser nutzbar sind.

Gegenwärtig ist die Umstellung des Verkaufs aller Fahrausweise auf den Automatenverkauf annähernd abgeschlossen. Mikrorechnergesteuerte Fahrkartenvendautomaten (für den Verkauf von Mehrfahrten-, Rückfahr- und Zeitkarten) sowie ungarische Einschachtautomaten (für den Verkauf von Einzelfahrkarten) ermöglichen heute, daß unsere Fahrgäste ihre Fahrausweise durchgängig auf allen Bahnhöfen erwerben können. In Verbindung mit dem neuen Typ eines Handentwerfers, der in polytechnischen Werkstätten der Rbd Berlin gebaut wird, ist die durchgängige Abfertigung unserer Fahrgäste mit Hilfe dieser Geräte gewährleistet. Immer besser können sich unsere Fahrgäste an modernen Informationsflächen und -elementen (Piktogrammen) sowohl über verkehrliche und betriebliche Probleme, aber auch zu Bauarbeiten, Fahrplanregelungen u. a., informieren.

Unsere täglichen Leistungen sind das Ergebnis der Arbeit vieler Eisenbahner und Kollektive in unseren Betrieben und Dienststellen im sozialistischen Wettbewerb.

Die Berliner Stadtbahn — 100 Jahre alt

Vor 100 Jahren, am 7. Februar 1882, wurde der Berliner Stadt- und Ringbahnverkehr über das nördliche Gleispaar der Berliner Stadtbahn in Betrieb genommen. Das südliche Gleispaar für den Fern- und Vorortverkehr folgte dann am 15. Mai desselben Jahres. Für den Zeitgenossen vor 100 Jahren war das Bauwerk eine Sensation, und so verwundert es nicht, wenn man liest: „Stadtbahn=Enthusiasten theilen die Bevölkerung dieser Erde in solche ein, welche mit der ‚Berliner Stadtbahn‘ gefahren und in diejenigen, welche dieses Vergnügen noch nicht theilhaftig geworden sind;...“/1/. Nachstehende Ausführungen sollen einen kleinen Einblick in die Entstehungszeit und erste Betriebszeit dieser für das Berliner Eisenbahnnetz so wichtigen Bahn geben.

Erste Projekte entstanden

Den ersten Vorschlag zum Bau einer Verbindungsbahn quer durch die Stadt in Ost-West-Richtung machte 1871 August Orth. Bis zu diesem Zeitpunkt waren acht Eisenbahnstrecken nach bzw. von Berlin gebaut worden:

- 1838 Berlin—Potsdam (1846 nach Magdeburg verlängert)
- 1841 Berlin—Cöthen
- 1842 Berlin—Frankfurt (Oder)
Berlin—Angermünde—Stettin (heute Szczecin)
- 1846 Berlin—Hamburg
- 1867 Berlin—Cüstrin (heute Kostrzyn)
- 1866 Berlin—Kottbus (1867 nach Görlitz)
- 1871 Berlin—Lehrte über Stendal.

Jede dieser Bahnen hatte ihren eigenen Endbahnhof, der naturgemäß ein Kopfbahnhof sein mußte. Die Standorte lagen am Rande der damals kompakt bebauten Stadtfläche, in der Regel vor den Toren der ehemaligen Zollmauer, an deren Existenz heute noch Namen wie Oranienburger, Rosenthaler und Frankfurter Tor erinnern. So lagen im Osten der Frankfurter Bahnhof und der Ostbahnhof, im Südosten der Görlitzer, im Süden der Anhalter und der Potsdamer und im Norden der Lehrter, der Hamburger und der Stettiner Bahnhof.

Hundekopf brachte Erleichterungen

Um den Austausch von Güterwagen zwischen den einzelnen Bahnen zu ermöglichen, war der Bau einer Verbindungsbahn bereits im Jahre 1844 geplant. Eine solche Bahn wurde dann im Jahre 1851 in Betrieb genommen. Sie war eingleisig und verband ausgehend vom Stettiner Bahnhof den Hamburger, Potsdamer, Anhalter, Görlitzer und Frankfurter Bahnhof miteinander. Ihre Leistungsfähigkeit war begrenzt. Die Störungen des sich entwickelnden Straßenverkehrs durch die im Straßenniveau liegende Bahn waren beträchtlich. 1871 wurde die Strecke geschlossen. Eine neue Verbindungsbahn, die Berliner Ringbahn, übernahm ihre Aufgaben. Im Jahre 1871 wurde die östliche Hälfte eröffnet und im Jahre 1877 wurde mit der Eröffnung der westlichen Hälfte der Ring geschlossen. Die Bahn führte im weiten Bogen um die damalige Stadt herum. Ihr charakteristischer Verlauf ähnelt stark einem Hundekopf. Die damalige Weichbildgrenze lag im nordöstlichen Teil des Ringes, diesen teilweise überschreitend. Die Ausdehnung betrug in Ost-West-Richtung ca. 12 km und in Nord-Süd-Richtung ca. 8 km. Zu allen radial einmündenden Fernbahnen wurden Gleisverbindungen hergestellt.

Auf der zunächst für den Austausch von Güterwagen gedachten Bahn entwickelte sich auch nach und nach ein Personenverkehr, den man nach heutigen Definitionen dem Nahverkehr zurechnen muß. Einen beträchtlichen Aufschwung nahm dieser Verkehr mit Eröffnung der Berliner Stadtbahn im Jahre 1882.

Die Stadtbahn wird ein dringendes Erfordernis

Waren mit der Ringbahn die Probleme des Wagenübergangs im Güterverkehr des Berliner Eisenbahnknotens prinzipiell zufriedenstellend gelöst, fehlte es noch immer an einem Zentralbahnhof für den Personenfernverkehr. Den bereits eingangs zitierten Plan zum Bau einer Verbindungsbahn folgte bald die Gründung einer Gesellschaft, die jedoch nicht die notwendigen Mittel aufbringen konnte. In-



Bild 1 Blick auf die östliche Ausfahrt des Bahnhofes Alexanderplatz mit ausfahrendem Stadtbahnzug in Richtung Jannowitzbrücke. Im Bild rechts der ehemalige Bahnhofsvorplatz in der Dirksenstraße. Links: Die ehemaligen Königskolonaden, die ursprünglich zum architektonischen Schmuckwerk der Brücke über den Königsgraben gehörten (etwa um 1895).



Bild 2 Innenansicht von der Halle des Bahnhofes Friedrichstraße, der in den 20er Jahren umgestaltet und erweitert wurde, hier etwa um 1895.

zwischen hatte auch der Staat die Notwendigkeit zum Bau einer solchen Bahn erkannt, zumal der Gedanke des Staatsbahnsystems immer mehr Gestalt annahm. Auch sah man die Notwendigkeit, der großen Wohnungsnot in Berlin dadurch abzuwehren, indem neues Siedlungsland für den Wohnungsbau verkehrlich erschlossen wurde. Mit Beteiligung der Magdeburger-Halberstädter und der Hamburger Eisenbahnen begann 1875 der Bau der Berliner Stadt(eisen)bahn. Diese weitsichtigen Planungsgedanken führten dazu, eine viergleisige Hochbahn nur für den Personenverkehr zu bauen. Mit Ausnahme des Markthallenverkehrs (seit 1886) ist auch später kein Güterverkehr auf der Stadtbahn zugelassen worden.

Spree und Königsgraben bildeten kein Hindernis

Die Stadtbahn im engeren Sinne beginnt 312 m östlich der Fruchtstraße (heute Straße der Pariser Kommune) am heutigen Ostbahnhof und endet an der Straßenüberführung

am westlichen Ende des Bahnhofes Charlottenburg. Die ausschließlich niveaufrei geführte viergleisige Bahnstrecke hat eine Länge von

12 145 m, davon

7 964 m gewölbte Viadukte

1 823 m Viadukte mit eisernem Überbau

675 m als Dammschüttung zwischen Futterbauern

1 683 m als gewöhnliche Dammschüttung.

In ihrem Verlauf überquert die Bahn sämtliche Verkehrswege wie Straßen, Flüsse und kreuzende Eisenbahnen. Um den Bahnkörper nicht als Barriere wirken zu lassen, mußten reichlich Brücken vorgesehen werden. Die Linienführung wurde maßgeblich durch die hohen Grunderwerbskosten beeinflusst. So entstand eine um 20% längere Verbindung zwischen den beiden Endbahnhöfen als für eine direkte Verbindung notwendig gewesen wäre (siehe Bild 6). Zwischen der Andreasstraße am östlichen Ende und etwa bis in Höhe der Charité ergaben sich die schwierigsten Probleme bei der Trassenführung. So wurde z. B. der Bahn-



Bild 3 Am Bahnhof Jannowitzbrücke ist deutlich zu erkennen, wie die Stadtbahnbogen im Flußbett der Spree stehen (etwa um 1895). Der ausfahrende Zug rollt in Richtung Alexanderplatz.

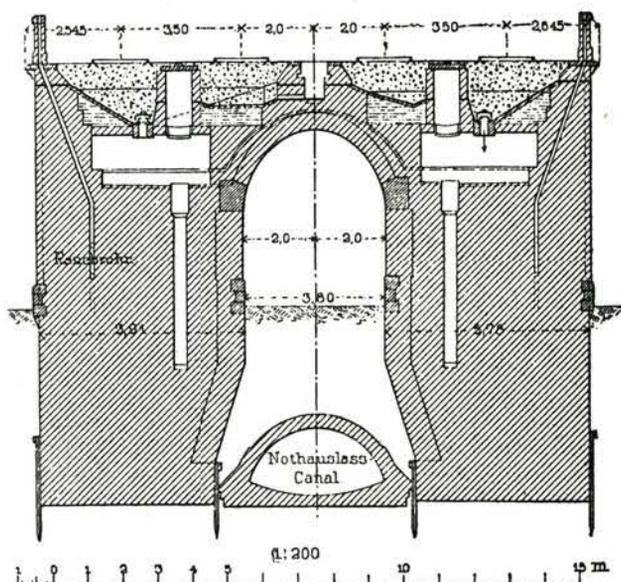


Bild 4 Querschnitt der Stadtbahn auf dem zugeschütteten Königsgraben.

hof Jannowitzbrücke im Bett der Spree (siehe Bild 3) gebaut. Bis zum westlichen Ende des heutigen Bahnhofs Marx-Engels-Platz folgt die Trasse dann dem zugeschütteten Königsgraben, einem Wasserlauf aus der Zeit, als Berlin zur Festung ausgebaut wurde. Daraus erklärt sich auch der krümmungsreiche Verlauf dieses Streckenabschnitts. Teilweise führte er durch die Hinterhöfe der Häuser, und man konnte in die Stuben der Einwohner sehen. Die Kosten für den Bau in der damaligen Währung betragen im Mittel 5 Millionen Mark für jeden Kilometer. Die Viadukteräume unterhalb der Gleise wurden, soweit sie nicht für bahneigene Zwecke gebraucht wurden, vermietet. Als Sehenswürdigkeiten besonderer Art galten Gaststätten in den Stadtbahnhöfen, z.B. der „Franziskaner“ am Bahnhof Friedrichstraße.

Vereinigung mit drei Fernbahnen

Die östlichen Fernbahnen nach Frankfurt (Oder) und Cüstrin wurden im Schlesischen Bahnhof vereinigt. Zum Anschluß an das Niveau der Stadtbahn mußte der Bahnhof angehoben werden. Am westlichen Ende sollten drei Fernbahnen vereinigt werden. Zum einen die Eisenbahn Berlin-Wetzlar, deren eigentlicher Endpunkt der Bahnhof

Charlottenburg bilden sollte, und deren Aufgaben im Personenverkehr bis 1882 vom ehemaligen Dresdner Bahnhof, der in unmittelbarer Nähe des Anhalter Bahnhofes lag, und vom ehemaligen Nordbahnhof (in der Nähe der Eberswalder Straße) übernommen wurden. Zu zwei anderen Fernbahnen, der Hamburger und der Lehrter Eisenbahn, wurde von Charlottenburg eine Verbindungsbahn gebaut, die in Spandau an die genannten Anschluß fand. Der Bahnhof in Charlottenburg selbst erhielt vier Bahnsteige: einen für die Wetzlarer Bahn, einen für die Verbindung nach Spandau und zwei für den Stadt- und Stadtringbahnverkehr, von denen die Züge nach Westend zum Nordring, nach Halensee zum Südring sowie nach Grunewald an der Wetzlarer Bahn fahren konnten.

Bahnhöfe der Stadtbahn

Im Jahre 1882 waren zunächst 9 Bahnhöfe in Betrieb genommen worden. Neben den beiden Endbahnhöfen erhielten der Bahnhof Alexanderplatz und der sich als eigentlicher Zentralbahnhof entwickelnde Bahnhof Friedrichstraße einen zweiten Bahnsteig für den Fernverkehr. Als fünfter Fernbahnhof wurde im Jahre 1884 der Bahnhof Zoologischer Garten in Betrieb genommen. Für den Nahverkehr erfuhr die Stadtbahn eine Erweiterung durch den Bau der Bahnhöfe Tiergarten im Jahre 1885 und Savignyplatz im Jahre 1895. Somit ergab sich folgende Reihenfolge der Bahnhöfe von Osten beginnend:

- Schlesischer Bahnhof (heute Ostbahnhof)
- Jannowitzbrücke
- Alexanderplatz
- Börse (heute Marx-Engels-Platz)
- Friedrichstraße
- Lehrter Stadtbahnhof
- Bellevue
- Tiergarten (eröffnet 1885)
- Zoologischer Garten (für den Fernverkehr 1884 eröffnet)
- Savignyplatz (eröffnet 1895)
- Charlottenburg

Mit der Häufung von anfangs 4 und später 5 Fernbahnhöfen auf rund 12 km Streckenlänge konnte zwar der Gedanke eines langgestreckten Zentralbahnhofs verwirklicht werden. Dies wurde aber mit einer relativ hohen Fahrzeit zwischen den Endbahnhöfen der Stadtbahn erkauft. Der Betrieb war so organisiert, daß Züge in Richtung Westen im Schlesischen Bahnhof eingesetzt wurden und Züge in Richtung Osten im Bahnhof Charlottenburg begannen. Die konsequente Verwirklichung des Zentralbahngedankens für alle in Berlin einmündenden Strecken ließ sich jedoch



Bild 5 Verbindungskurve von der Stadtbahn zum Südring am heutigen Bahnhof Ostkreuz. Der Zug überquert gerade die Brücke über den Markgrafendamm.

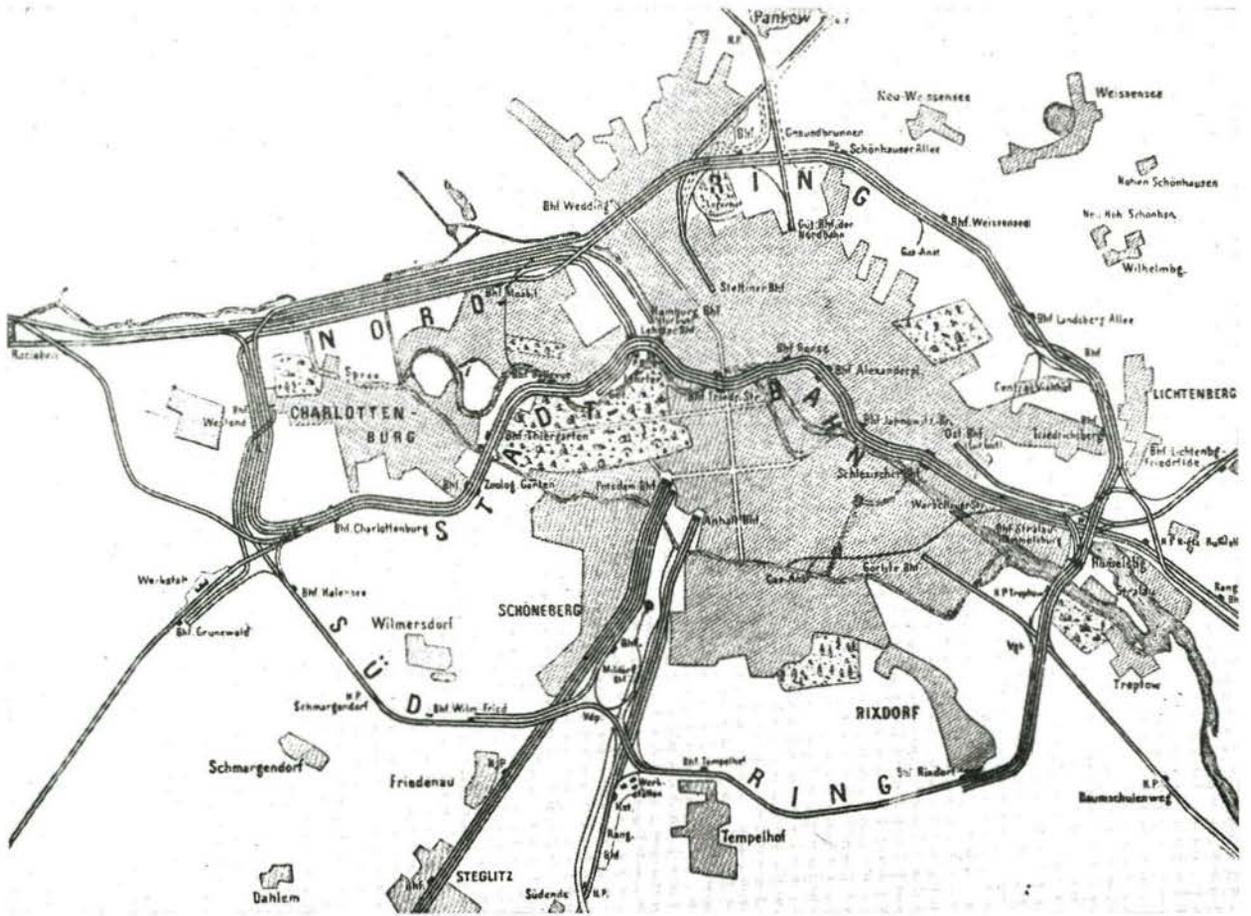


Bild 6 Die Berliner Eisenbahnanlage um die Jahrhundertwende.
 Foto- und Zeichnungsbeschaffung: Verfasser aus 2/, 3/ und 4/. Repros: I. Pochanke, Berlin (5), Märkisches Museum, Berlin (1)

nicht verwirklichen. Gänzlich ausgeschlossen war das Heranführen der Züge der Stettiner Bahn, der Nordbahn (1877 nach Stralsund eröffnet) sowie der Anhalter und Dresdner Bahn (1877 über Elsterwerda eröffnet). Für alle anderen großen Fernbahnen wurde der Versuch gemacht, die Züge auf die Stadtbahn zu leiten. Dies überstieg aber die Leistungsfähigkeit bei weitem. Die Züge der Görlitzer, Potsdamer, Lehrter und der Hamburger Bahn fuhren recht bald wieder von ihren alten Endbahnhöfen. Die Aufgaben der Hamburger Bahn übernahm im Personenverkehr der Lehrter Bahnhof.

Einbindung des Vorortverkehrs

Der sogenannte Stadt- und Stadtringbahnverkehr über das nördliche Gleispaar der Stadtbahn und der Vorortverkehr über das südliche Gleispaar als auch der sich entwickelnde Verkehr an den übrigen Fernbahnen im Raum Berlin ist der Beginn einer Stadtschnellbahn auf den Berliner Eisenbahnstrecken. Diese Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen haben wesentlich zur Herausbildung des Industriestandortes Berlin beigetragen.

Der eigentliche Stadtbahnverkehr erfuhr schon bald nach der Eröffnung eine Erweiterung im Osten bis zur Station Stralau-Rummelsburg (heute Ostkreuz) und Lichtenberg sowie im Westen nach Westend und Grunewald. Zusätzlich zu diesen Stadtbahnzügen verkehrten sogenannte Stadtringzüge, die den Nordring bzw. den Südring mit der Stadtbahn verbanden. Für den Vorortverkehr wurde 1891 ein neuer, ermäßigter Tarif eingeführt. Zu diesem Zeitpunkt reichte der Verkehr, der über die Stadtbahn führte bis zu den Vororten nach Strausberg, Fürstenwalde (Spree), Königs Wusterhausen im Osten sowie Nauen und Werder a. d. Havel im Westen.

Die Stadtbahn hatte eine wesentliche Bedeutung für das Entstehen eines Personennahverkehrs auf Strecken im

Berliner Eisenbahnknoten. Die Aufgaben eines Zentralbahnhofs für den Personenfernverkehr hat sie für die zutreffenden Relationen erfüllen können. Als Verbindungsstamm zwischen den Kopfbahnhöfen einer Stadt hat sie ein Beispiel für Lösungsmöglichkeiten in anderen Fällen gegeben. Ein entsprechendes Gegenstück in der Nord-Süd-Richtung ist erst in den 30er Jahren mit der Nord-Süd-S-Bahn gebaut worden. Allerdings fehlt hier das Gleispaar für den Fernverkehr.

Literatur:

- /1/ Dominik, Emil: Quer durch und ringsum Berlin. Eine Fahrt mit der Berliner Stadt- und Ringbahn; Verlag von Gebrüder Paetel, Berlin 1883
- /2/ Berlin und seine Eisenbahnen; Verlag von Julius Springer Berlin 1896
- /3/ Berlin und seine Bauten; Berlin 1896
- /4/ Berliner Stadt- und Ringbahn; Brockhaus Konversations-Lexikon, 14. Auflage, Band II, F. A. Brockhaus in Leipzig, Berlin und Wien 1901
- /5/ Autorenkollektiv: Die Berliner S-Bahn; 2. Auflage, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, Berlin 1968
- /6/ Demps, Reinhard und Schubert, Hans: 40 Jahre elektrischer Betrieb über die Vorortgleise der Berliner Stadtbahn; Der Modelleisenbahner 17 (1968) Heft 6, Seite 157 bis 160, Heft 7, Seite 202 bis 205, Heft 8, Seite 226
- /7/ Verkehrsgeschichtliche Blätter, 5. Jahrgang 1978, Heft 4 Herausgegeben von der AG 1/11 „Verkehrsgeschichte“ des DMV
 - R. Demps, Die Große Elektrisierung, Seite 38
 - D. Kutschik: Dampf contra Elektrizität, Seite 38—40
 - J. Müller: Die bauliche Umrüstung der Stadtbahn, Seite 40—44
 - H.-J. Hütter: Die ersten elektrischen Stadtbahnwagen, Seite 44—49
 - B. Kuhlmann: Das neue Signalsystem der Stadtbahn, Seite 50—57
 - B. Kuhlmann: Betriebsführung der S-Bahn nach 1928, Seite 57—64
 - B. Kuhlmann: S-Bahngleise der Stadtbahn erneuert, Seite 66—67

Bildunterschriften vertauscht

Zahlreiche Leser machten uns darauf aufmerksam, daß in dem in Heft 1/82 veröffentlichten Beitrag über die Bergbahnen der Hohen Tatra die Bildunterschriften 4 und 5 vertauscht worden sind.

Der Triebwagen 279-001 (siehe ebenfalls Heft 1/82, Lokfoto des Monats) hat nicht 312 Sitzplätze, sondern nur 32.

„FEUER — WASSER — KOHLE!“

Ein Lokführer erinnert sich

T 12 — unsere Stadtbahnlok

100 Jahre wird die Berliner Stadtbahn in diesem Jahr — und seit 50 Jahren währt meine Bekanntschaft mit der 74er, der T 12, unserer Stadtbahnlok. Noch nicht dem Kinderwagen entwachsen, konnte ich es nicht erwarten, bis mein Großvater mit mir den Spaziergang begann, der immer über die große Eisenbahnbrücke führen mußte. Dabei entwickelte ich das Geschick, meinem Gefährt mit einem gelungenen Griff an die Gitterstäbe des Brückengeländers eine — „Schnellbremsung“ zu verpassen, den Wagen genau über den Gleisen der Vorortbahn nach Nauen und Wustermark zum Stehen zu bringen. Weder Regen und Kälte noch Versprechungen auf Naschereien oder auf einen Schaufensterbesuch am großen Spielwarengeschäft brachten mich von diesem Platz. Genau vor der Brücke befand sich die H-Tafel, kamen die Vorortzüge aus Richtung Norden zum Stehen. Noch deutlich erinnere ich mich an ihren leicht schlingenden Lauf bei der Rückwärtsfahrt (planmäßig liefen alle Lokomotiven in Richtung Stadt rückwärts), die großen, breitovalen Fenster und das am Kohlekasten angehängte Richtungsschild. Der auf dem Kesselscheitel angebrachte Vorwärmer erinnerte mich stets an einen „umgekippten Schornstein“. Mein Großvater hatte Geduld und Verständnis (welcher Opa hat das nicht?), konnte meine zahllosen Fragen beantworten und hatte für mich, mein vom Rauch leicht angegrautes Gesicht, immer ein Lächeln. Schließlich war er auch von unserer Zunft. Vielleicht habe ich mich schon damals an dem süßlichen Teergeruch des Qualms infiziert, mir die „Krankheit“ geholt, die man ein Leben lang nicht mehr los wird.

Nach meiner dreijährigen Lehrausbildung im Raw, nach dem „Schuppenjahr“, kam dann der ersehnte Tag, an dem es hieß: Morgen früh, fünf Uhr, zur Heizerausbildung als „dritter“ Mann. Bereits eine Stunde früher geisterte ich durch den Schuppen, suchte meine Lok und fand die 74 1133. Da stand sie nun mit ihren weit zurückgesetzten

Zylinderblöcken und typischen, langen Ein- und Ausströmröhren. Bei der Laufachse hatte man den Eindruck, sie sei aus Versehen etwas nach hinten gerutscht und als Ausgleich seien die beiden Hauptluftbehälter davor angebracht worden, und unter dem überhängenden Kohlekasten fehlte eigentlich eine Achse. In den Wirren der letzten Kriegstage hatte die 1133 auch noch ihre Lichtmaschine abgeben müssen und trug nun Petroleumlampen mit Messingblenden.

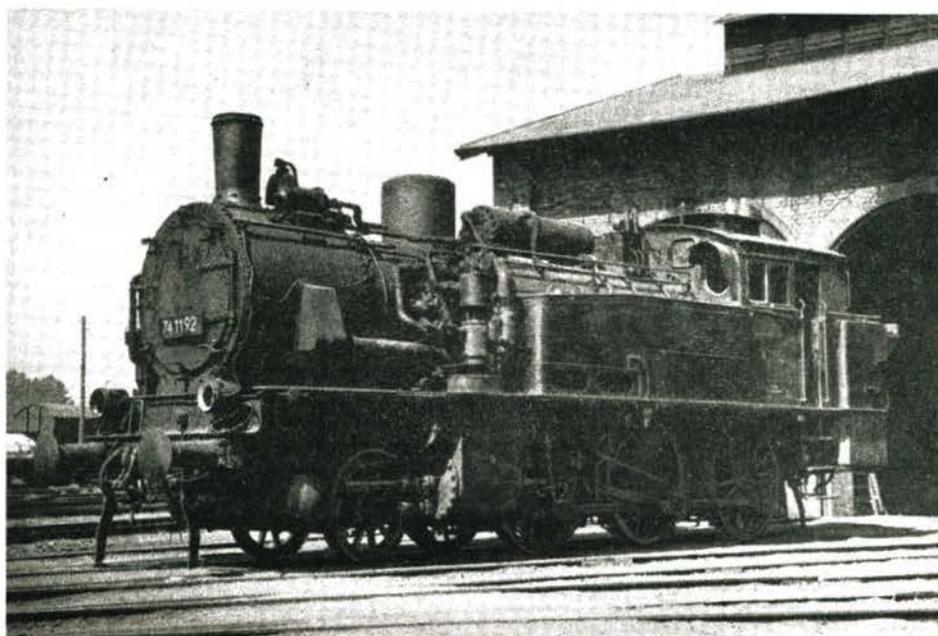
Auch auf dem Führerstand hatte man mit Messing und Kupfer nicht gespart und der Ausdruck „Uhrmacherladen“ war durchaus berechtigt. Was dies allerdings für den Heizer bedeutete, sollte ich erst später erfahren.

Der Meister kam kurz vor fünf. Unter dem Schlosseranzug trug er die für den Lokführer unvermeidliche Weste mit der Uhrkette, dazu das $\frac{3}{8}$ Oberhemd mit Gummikragen und angeknöpftem Schlips und selbstverständlich die Dienstmütze mit der blau-goldenen „Strippe“.

Für den Heizer, noch dazu für einen Lokführer-Anwärter, ist der Meister ein „Halbgott“, seine Worte sind das Tedeum und was er macht, ist immer richtig. Macht er doch einmal etwas verkehrt, und es kommt heraus, wird für ihn geschwindelt, bis sich die Schwellen biegen. — Noch heute denke ich mit Hochachtung an den Menschen, der mir das kleine „Einmaleins“ des Lokheizers, das „ABC“ des Lokführers beibrachte, der mich forderte, aber mir auch von seiner knappen Brotration abgab. Trotz allem blieben wir immer per „Sie“ — erst als wir uns am Tage nach meiner Prüfung im Schuppen trafen, meinte er:

„Nun bist du selber Meister — jetzt können wir ‚du‘ zueinander sagen“.

Doch zurück zu unserer T 12. Sie hat es nicht leicht mit mir gehabt. Die Schaufeln Kohle, die ich ungeschickt gegen die Luftsaugetaschen der Marcotti-Feuertür warf, kann ich nicht mehr zählen.



Lok 74 1192 vor einem Lokschuppen

Foto: Archiv

Auch das Kesseldruck-Manometer schien nicht so zu wollen wie ich — er ging immer links herum. Das Ansetzen der Strahlpumpe mußte auch erst noch gelernt werden und wenn ich meinte, die Lok gründlich abgeölt zu haben, hatte ich mich geirrt. Nie im Leben hätte ich geahnt, daß eine 74er soviel Ölstellen haben kann, besonders solche, die man erst mit der Nadel aufbohren muß.

„Eine T 12, die klappert, hat einen schlampigen Führer,“ wurde ich belehrt. Die Maschine muß im Leerlauf wie auf Samtpfötchen, wie eine Katze gehen...“

Ob ihr es glaubt oder nicht — es geht tatsächlich. 36 Achsen hatten die Vorortzüge in der Regel, fünf „Pärchen“, einen B3tr, — einen Traglastenwagen, der durch einen durchgehenden weißen Strich unterhalb der Fensterreihe gekennzeichnet war, und einen Pw3.

Auch auf das Richtungsschild an der Lokomotive wurde geachtet. Nicht nur, damit die Reisenden wissen, wohin der Zug fährt — auch der Fahrdienstleiter und der Kollege in der Lokleitung müssen wissen, daß es eine Vorortmaschine ist, die bevorzugt behandelt werden muß. Mein Kampf mit dem Manometer erwies sich als langwierig. Die Dämpfe reichten gerade von einer Station zur anderen, doch wenn der Meister zum „Löffel“ griff, weil es nun gar nicht mehr gehen wollte, kam die Maschine „ran“, mußte man sogar noch mit der Strahlpumpe den zu hohen Kesseldruck abpumpen.

Einmal jedoch platzt jeder Knoten, und so begriff auch ich, wie man die „Uhr“ auf dem Kessel zum Rechts herumgehen bringt.

Die 74er will nun einmal keine vollen „Kellen“, sie möchte „schippchenweise“ gefüttert werden, will das Feuer nur abgestreut haben. Wenn man den Bogen raus hat, revanchiert sich die Lokomotive durch eine unwahrscheinliche Leistung.

Nach einem halben Jahr waren mir sozusagen die Federn gewachsen, hatte ich vor der T 12 keine Angst mehr. Wir fuhren mit ihr planmäßig auf der Strecke Velten—Kremmen, von Oranienburg über Kremmen nach Nauen und waren auch auf der Schiene zwischen Lichtenberg und Werneuchen mit ihr zu Hause. Manchmal, wenn keine 64er zur Verfügung stand, mogelten wir uns mit der T 12 auch auf die „Heidekrautbahn“, vom Nordbahnhof über Wilhelmsruh, Basdorf nach Liebenwalde oder Groß Schönebeck. Zugegeben, der Führerstand einer 64er ist bequemer, man kann besser aus dem Fenster sehen. Auf einer T 12 dagegen haben Menschen über 1,80 Meter Körpergröße ihre Probleme — aber spätestens beim morgendlichen Berufsverkehr begann man die T 12 auf dieser Schiene zu schätzen. Die Personenzüge aus Liebenwalde und Groß Schönebeck wurden in Basdorf zu einem Zug vereinigt. Der hatte dann so seine 40 Achsen und die kurvenreiche Steigung von Schildow nach Blankenfelde, wenn noch dazu der Frühdunst der Rieselfelder auf dem Gleis lag, brachte für die 64er Probleme (böse Zungen behaupten, daß man auf diesem Abschnitt mehr Sand als Kohle brauchte).

Anders dagegen die T 12. Sie nahm den Buckel und die Kurven ohne Sand, kam mit 40 Achsen sogar pünktlich in Blankenfelde an und hatte dabei noch weniger Kohle verbraucht.

Wie gesagt, ich hatte mich mit der T 12 angefreundet, hatte mein Wasser, meine Dämpfe, absolvierte die obligatorischen „Putz- und Flickstunden“ und brauchte für das Anzünden der Petroleumlampen auch keine Schachtel Streichhölzer mehr, da passierte mir das, was in unserem Beruf wohl keiner vergißt. Wir hielten mit dem Personenzug in Klosterfelde.

Plötzlich kam der Meister auf meine Seite.

„Gehen Sie mal rüber!“

Ich gehorchte, wußte aber nicht, was er wollte.

„Abfahren!“ kommandierte er.

Was denn, ich...?

„Na los! Abfahren!“

Plötzlich saß mir mein Herz in der Hosentasche, bekamen meine Hände das Flattern. Ich öffnete den Regler. Scharf pfeifend jagte der Dampf aus den Lüftsaugeventilen der Druckausgleicher, die ich zu schließen vergessen hatte.

Endlich bewegte sich die Lok, machte dabei allerdings das, was eine T 12 sonst nie tut — sie trampelte...“

„Der Radumdrehung nach sind wir schon in Zerpenschleuse“, spöttelte mein Meister. Aber die 74er ist gutmütig, verzieh mir rasch meine ungeschickten Hände und zuckelte mit mir los. Wirklich, sie fuhr mit mir — nicht ich mit ihr. Ein verdammt dämliches Gefühl ist das.

Das lernst du nie, schoß es mir durch den Kopf, du bist zu duslig, „Pfeifen“, mahnte mich der Meister.

Auch das noch... diese unbeschränkten Wegübergänge... Die Bake kündete den Haltepunkt Lotschese an.

„Wir halten hier aber...“

Ja doch! Regler zu, Steuerung nach vorn, Druckausgleicher auf, natürlich ohne den noch vorhandenen Schieberkastendruck zu beachten... „Es knallte herrlich...“ Da ist schon die Bahnsteigkante. Die erste Bremsstufe, die zweite, der „Angstgriff“ in die Schnellbremse...“

Die letzten beiden Wagen standen noch am Bahnsteig. Zum Glück wollte kein Reisender ein- noch aussteigen.

„Meister, wollen Sie nicht lieber...?“

„Dageblieben! und Abfahren!“

Wieder natürlich den Druckausgleicher vergessen. Die ganze T 12 ist eine Dampf Wolke. Dann geht es weiter. Zerpenschleuse ist der nächste Bahnhof. Je näher er kommt, um so größer wird das Gefühl, das man schlicht und einfach als Angst bezeichnet. Angst vor der Lokomotive, der Druckluftbremse, mit der man angeblich auf den Meter genau fahren kann... Diesmal wird es nicht zu weit, geht es mir durch den Kopf, diesmal nicht... Wieder eine Bremsstufe, die zweite, die dritte — und da steht der „Haushalt“ an der Bahnsteighälfte. Drei Wagen stehen noch draußen, und am Gepäckwagen machen der Zugführer und die Aufsicht artistische Kunststücke beim Ausladen von Gepäck und Fahrrädern.

„Hattest wohl keine Lust — oder lernst da einer?“ fragt der „Kellenheber“.

„Hast wohl nie angefangen, was?“ knurrte mein Meister bissig.

„Außerdem ist da ein ‚Schläger‘ im Zug!“

Weiter. Diesmal klappt es mit dem Druckausgleicher. Den Haltepunkt Klandorf erwischte ich, ohne den „Anker“ zu werfen, allerdings im „Kriechgang“ und mit Hilfe der Zusatzbremse — aber dann kommt Groß Schönebeck, dort ist die Strecke zu Ende, dort kommt hinter der letzten Weiche ein Bock — und der ist nicht mehr der jüngste.“

Ein hilfeschender Blick zur anderen Seite — doch den Meister scheint das nicht zu rühren... Die Einfahrweiche, Bahnsteiganfang, zweite Bremsstufe, die dritte. Der Zug steht genau am Bahnsteigende, obwohl sich die Reisenden zur „Ehrung des Lokomotivführers“ von ihren Plätzen erheben, weil ich zum Abfangen des Rückstoßes nicht kurz vor Stillstand die Bremsen löste... Eine tolle „Fuhre“ hatte ich geliefert.

Ja, das sind so Momente, die man nie mehr vergißt, die ersten Schritte zwischen den 1435 Millimetern, Augenblicke, die einem eine Lokomotive ans Herz wachsen lassen.

Alte 1133. Ich weiß nicht, wann und wo du unter dem Schneidbrenner dein Leben lassen mußtest. Wir sind ein Stück des Weges zusammen gegangen, du hast geduldig meine Unerfahrenheit ertragen, du warst für mich „Mistkarre, alter Bock“ oder noch Schlimmeres, wenn du nicht so wolltest wie ich — dabei war es doch meine Schuld. Aber ich habe dich auch heimlich gestreichelt, so, daß es ja keiner sehen konnte, wenn du mir aus der Patsche geholfen hast, wenn du mehr leistetest, als man von dir erwartete. Dann warst du für mich „meine Lotte, mein braves Pferdchen“. Du warst damals so alt wie ich heute...“

In diesem Monat feiern wir Geburtstag, den 100jährigen der Berliner Stadtbahn, die ohne dich undenkbar wäre. Sollte es mir vergönnt sein, noch einmal hinter deinem Regler zu stehen, wirst du in Gedanken bei mir sein, wird alles noch einmal wie in jenen Tagen. Du weißt doch, Freunde vergessen sich nie.