

10
87

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

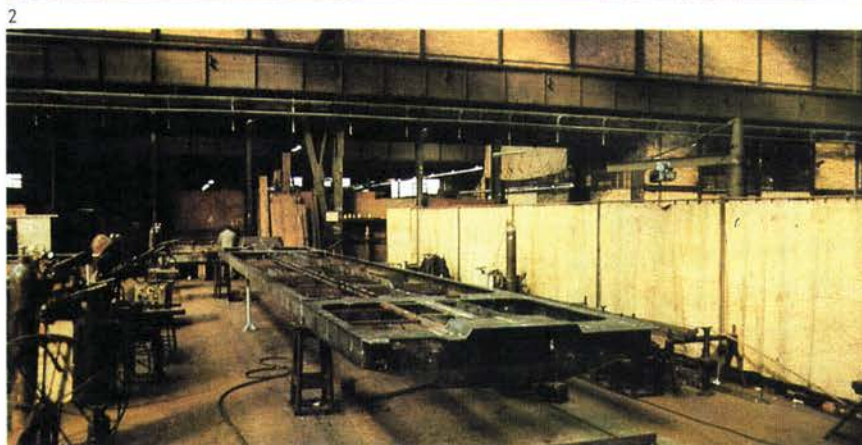
Trümmerbahnen
Vorbild und Modell



60 Jahre Raw Schöneeweide

Der wichtigste Partner der elektrisch betriebenen Berliner Nahverkehrsmittel S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn ist das Raw „Roman Chwalek“ Berlin-Schöneeweide. Hier nämlich werden die Fahrzeuge in festen Zeitabständen auf Herz und Nieren untersucht und wieder flottgemacht. Dieses Werk, das am 15. Oktober 1927 seiner Bestimmung übergeben wurde, begeht also in diesen Tagen sein 60jähriges Bestehen. Ursprünglich nur für die Instandhaltung von S-Bahn-Wagen konzipiert, hat das Raw in den letzten Jahren auch Sonderproduktionen übernommen, wie die Fertigung des SKL Bauart Schöneeweide, die Reparatur von VS-, VB- und Doppelstockwagen, den Neuaufbau von zwei- und dreiachsigen Rekowagen, aber auch die Aufarbeitung von Werklokomotiven.

Nachdem seit mehr als 10 Jahren zahlreiche S-Bahn-Wagen modernisiert und derzeit ältere Fahrzeuge in U-Bahnen des Typs E III-5 umgebaut werden, stehen auch neue Aufgaben bevor. Sie konzentrieren sich insbesondere auf die planmäßige Instandhaltung der neuen S-Bahn-Züge der Baureihe 270, über die im „me“ noch zu berichten sein wird. Dem Jubilar für die nächsten Jahre alles Gute!



1 Ein S-Bahn-Wagen der Baureihe 275 wird modernisiert: die abgewinkelte Stirnwand des ehemaligen Steuerwagens wird begradigt und somit dem Beiwagen angepaßt.

2 Derzeit ein wichtiger Produktionszweig: der Umbau von S- zu U-Bahn-Wagen des Typs E III-5 – hier ein Untergestell.

3 In der Prüfhalle werden die aufgearbeiteten Fahrzeuge auf ihre Funktionstüchtigkeit überprüft.

4 Vorbereitung zur Probefahrt auf dem S-Bahn-Streckennetz – hier mit dem Rangier-Triebwagen des Raw „Roman Chwalek“.



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbilder

Diese Ausgabe des „me“ ist insbesondere dem 750jährigen Jubiläum von Berlin gewidmet. Einige typische Berlin-Motive des Schienenverkehrs unserer Tage zeigen deshalb auch unsere Titelbilder.

Oben: Ein S-Bahnzug der Baureihe 277 zwischen Alexanderplatz und Jannowitzbrücke am 2. Mai 1986 (Foto: B. Sprang, Berlin); unten (v.l.n.r.): Am 31. Mai erreichte in den Vormittagsstunden die erste Ellok den künftigen Berliner Hauptbahnhof mit einem Gepäckexpresszug (Gex) aus Richtung Dresden (Foto: V. Emersleben, Berlin); mehr und mehr zu sehen: TATRA-Straßenbahnzüge auf den Straßen der Hauptstadt, wie hier in der Nähe des Bahnhofs Berlin-Lichtenberg am 24. April 1987 (Foto: V. Emersleben, Berlin). Neue Doppelstockeinzelwagen verkehren seit 1986 auf der Strecke Berlin – Potsdam – Brandenburg, die Aufnahme entstand im Juni vergangenen Jahres in Berlin-Karlshorst (Foto: I. Migura, Berlin).

modelleisenbahner

forum	Verschiedenes/Chronik des DMV	2
literatur	Rezensionen	35
junior	Ommbu-Wagen/Der richtige Gleisplan	30
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	33
anzeigen	suche/biete/tausche	34

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland / Lokeinsätze	15
mosaik	Vom Frankfurter Bahnhof zum Hauptbahnhof (2. Teil)	6
	Künftig: Berlin Hauptbahnhof	9
	Geschichte zum Anfassen	16
historie	Trümmerbahnen in Berlin	18
international	Die Eisenbahnen Georgiens	3
fahrzeugarchiv	Historisches zum Jubiläum	11

nahverkehr

aktuell	Mit der U-Bahn nach Hellersdorf	4
mosaik	Die Berliner Straßenbahn von 1945 bis 1987 (1. Teil)	12

modellbahn

anlage	Vom schweren Anfang	21
	25 Jahre AG 1/13 „Weinbergsweg“	26
tips	E 44 in der Nenngröße TT	24
	Gebäude umgebaut	3.US
aktuell	Metallradsätze für die Nenngröße TT	29

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegraphadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur 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
Ing. Manfred Neumann, Berlin
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
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, Postfach 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 2. 9. 1987
Geplante Auslieferung: 6. 10. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes
11/87: 5. 11. 1987

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, Oranienburger
Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: der ört-
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb GmbH, Eichborndamm
141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Kurfür-
stenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.



Ein Denkmal wird 50

Der historische Straßenbahn-Triebwagen 92 der Erfurter Straßenbahn feiert 1988 seinen 50. Geburtstag. Bei Recherchen zur Geschichte dieses Wagens trat ein überaus interessanter Lebenslauf zu Tage. So war der Triebwagen 92 vom 14. bis 19. November 1938 in Düsseldorf auf einer Wagenschau zu sehen (wie auch der Tw 801 und der Bw 1177 aus Dresden). Daneben wurden mit dem Tw 93 des gleichen Baues Probefahrten durchgeführt, in deren Ergebnis der Wagen 93 mit modifizierten Motoren als „Gewinner“ eines Wettbewerbes hervorging. Da bisher nur wenige Informationen über die Düsseldorfer Wagenschau, die Probefahrten des Tw 93 sowie die Vorgänge im Zusammenhang mit der Entwicklung deutscher Einheitsstraßenbahnwagen vorliegen, wäre die AG 4/60 Nahverkehr Erfurt des DMV interessiert, weiterführende Hinweise und Informationen aus dem Leserkreis des „me“ zu erfahren. Unterlagen, Fotos sowie Dias zu den Triebwagen 92 und 93 der Erfurter Straßenbahn, speziell bis 1965, auch leihweise, wären darüber hinaus hilfreich, die Ge-

schichte beider Wagen umfassend darstellen zu können. Entsprechende Hinweise bitten wir an die AG 4/60 Nahverkehr Erfurt, PSF 725, Erfurt, 5010, zu richten.

DMV, AG 4/60 Erfurt

Erlebnis Eisenbahn

Viele Menschen benutzen täglich die Deutsche Reichsbahn, andere fahren mit ihr nur in den Urlaub – für etliche ist sie „das Erlebnis Eisenbahn“. So auch für den Amateurfotograf Heiko Baumgarten, Mitglied des Fotoclubs Merseburg im Kulturbund der DDR. Dank der großzügigen Unterstützung der Galerie „Kugel“ des Kulturbundes in Naunhof (b. Grimma) wurde es möglich, eine kleine Fotoauswahl der interessierten Öffentlichkeit zu präsentieren. Die Ausstellung ist noch bis zum 29. Oktober 1987 in Naunhof jeden Dienstag und Donnerstag von 14.00 bis 17.00 Uhr geöffnet.

Pr.

Unterlagen gesucht

Für die Erarbeitung einer Betriebschronik über den Bahnhof

Wiederum dicht umlagert...

...war unser transpress-Stand am 28. August dieses Jahres aus Anlaß des Solidaritätsbasars der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz mitten im Herzen unserer Hauptstadt. Aus nahezu allen Bezirken unserer Republik kamen Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner, um einiges aus dem breiten Angebot zu erwerben. Ob Bücher, Modellbahnartikel, Poster, Kalender oder andere Souvenirs: alles war gefragt und dient in Form des Erlöses den Menschen in zahlreichen Ländern Afrikas, Asiens und Lateinamerikas für ein besseres Leben.

Ohne die Hilfe zahlreicher Arbeitsgemeinschaften des DMV und einzelner Freunde wäre die Unterstützung dieser guten, wichtigen und internationalen Sache nicht möglich gewesen. Wir danken besonders den Arbeitsgemeinschaften 1/11 (einschließlich der BSG Rotation Berlin-Mitte), 1/13, 1/25 (Gruppe Kleinserie), 2/15, 3/5, 3/85, 3/110, 4/19, 6/52, 6/55, 8/9, 8/15 und 8/20 sowie den DMV-Bezirksvorständen Schwerin und Greifswald. Außerdem spendeten Otto Haack (Stahnsdorf), Hans-Joachim Marohn (Oranienburg), Freund Mollenhauer (Berlin), Joachim Rudolf (Berlin), Klaus Jünemann (Berlin), Norbert Kaatz (Eldena) sowie aus der BRD Siegfried Steine (Augsburg) Zeitschriften, Modelle bzw. Souvenirs. Besucher und Spender – alle haben wiederum dazu beigetragen, daß diese Aktion zu einem vollen Erfolg wurde. Einmal mehr zeigte sich auch wieder, daß die „me“-Leser mit ihrer Zeitschrift eng verbunden sind.

me

Berlin-Lichtenberg werden dringend Unterlagen wie Fotos, Dokumentationen, Zeitungsveröffentlichungen und andere Publi-

kationen gesucht. Wer kann Hinweise geben? Zeitschriften bitte an die Redaktion.

me

Sinnvolle Freizeit mit dem DMV – 1983 und 1984



1983, Januar: Seit zehn Jahren werden die „Verkehrsgeschichtlichen Blätter“ von der AG 1/11 „Verkehrsgeschichte“ Berlin herausgegeben. Sie sind im In- und Ausland sehr begehrt, die Auflage steigt kontinuierlich. In ehrenamtlicher Arbeit wird ein beachtlicher Beitrag zur Verkehrsgeschichte, insbesondere Berlins, geleistet.

September: XXX. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Budapest. 113 Exponate werden bewertet und 59 Preise vergeben. Die Modellbauer der DDR sind mit 53 Exponaten vertreten und erringen 30 Preise.

100 Jahre Freital-Hainsberg-Kurort Kipsdorf, 100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen, 125 Jahre Werrabahn und 100 Jahre Eisenbahn zwischen Wismar und Rostock: All diese Ereignisse werden von engagierten DMV-Mitgliedern und Arbeitsgemeinschaften ideenvoll sowie aktiv mit vorbereitet und gestaltet.

Oktober: Zehn Jahre gibt es bereits die beliebten Modellbahn-Kleinserien von der AG 3/42 Marienberg. Gelungener Auftakt war der ETA 177. Acht Fahrzeugmodelle, darunter weitere ETA-Varianten, EK 4, Laas und SKL sowie 35 verschiedene Kleinteile für den Fahrzeugmodellbau in der Nenngröße H0, für Gartenbahnen, Teile für Gleisbildstellwerke und den Gebäude- und Landschaftsbau, gehören zum Fertigungsprogramm.

Gera verfügt nun über einen zweiten hi-

storischen Straßenbahn-Triebwagen. Geraer Nahverkehrsfreunde haben in vielen Stunden ihrer Freizeit und in guter Zusammenarbeit mit dem Geraer Verkehrsbetrieb den Wagen Nr. 12 wieder flott gemacht.

Die Filmarbeiten für einen Streifen zum Thema Schmalspurbahnen beginnen. Ein erster Erfahrungsaustausch der Kommission für Eisenbahnfreunde beim Präsidium des DMV mit Vertretern der Haupt-

Chronik des DMV

verwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn (HvW) im Ministerium für Verkehrswesen und des Verkehrsmuseums Dresden fördert die Aktivitäten für den Erhalt betriebsfähiger Museumswagen. Dazu gehört auch der in Zwickau beheimatete Traditions-Eilzug (TEZ) der Deutschen Reichsbahn.

1984, Januar: Die bekannte AG 1/11 „Verkehrsgeschichte“ besteht 20 Jahre. Sie zählt 120 Mitglieder. Am Anfang erforschte sie vor allem die Geschichte der kleinen Bahnen der DR, später kamen solche Interessengebiete wie allgemeine Eisenbahngeschichte, Dampflokomotiven, Berliner S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahnen hinzu. Einige Freunde der AG zählen

zu geachteten Buchautoren des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen.

Juni: Ein großer Tag der großen Nenngrößen: In Werdau finden sich Freunde der Gartenbahn zu ihrem ersten Treffen ein.

August: Die Strecke Neudietendorf-Ritschenhausen mit dem bekannten Brandleitertunnel über den Thüringer Wald begeht ihr 100jähriges Jubiläum.

September: Die Schmalspurbahn Radebeul Ost-Radeburg hat 100 Jahre auf dem „Buckel“. Der Traditionszug macht jährlich 40 bis 50 Fahrten, die für viele Eisenbahnfreunde ein besonderes Erlebnis sind. Die Mitglieder der AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg“ haben in über 4000 Stunden Freizeitarbeit diesen Feiertag würdig vorbereitet.

Auf dem XXXI. MOROP-Kongreß in Linz wird der Präsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Dr. Ehrhard Thiele, zum Vizepräsidenten des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas gewählt.

Oktober: Am 15. Spezialistentreffen „Jungereisenbahner“ in Magdeburg beteiligen sich 20 Mannschaften und bewerben sich um Diplome und Ehrenpreise. In der Jugendarbeit trägt die Berufswerbung für die DR bzw. das Verkehrswesen immer mehr Früchte. 1983 nehmen 110 Freunde, 1984 154 eine Lehre bei der Eisenbahn bzw. beim Städtischen Nahverkehr auf.

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl,
Dresden

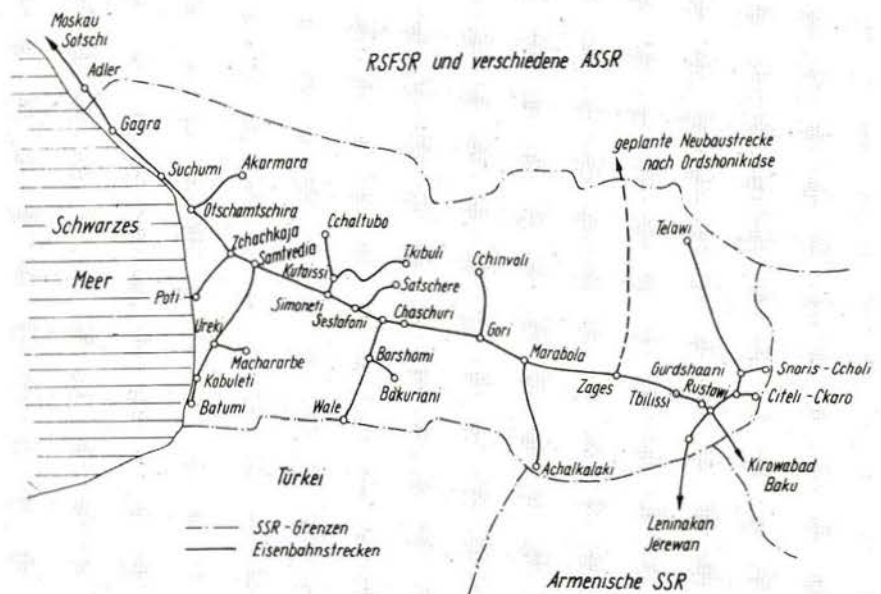
Die Eisenbahnen Georgiens

Die Georgische Sozialistische Sowjetrepublik, die im Westen an das Schwarze Meer, im Norden an die RSFSR und verschiedene autonome Sowjetrepubliken, im Osten an die Aserbaidschanische SSR sowie im Süden an die Türkei und die Armenische SSR grenzt, nimmt den westlichen Teil des Kaukasusgebirges ein. Sie entwickelte sich von einem früher vornehmlich landwirtschaftlichen zu einem verstärkt industriellen Land. Allein in den letzten zehn Jahren verdoppelte sich der Produktionsumfang. Diese stabile Wirtschaftsentwicklung fordert auch dem Verkehrs- und speziell dem Eisenbahnwesen des Landes enorme Leistungen ab. 80 Prozent aller Gütertransportleistungen Georgiens hat die Eisenbahn zu bewältigen. Zu den wichtigsten von den Georgischen Eisenbahnen transportierten Gütern zählen Erdöl, Getreide, Maschinenbauerzeugnisse, Erze und Baumaterialien. Erhebliche Gutsmengen sind den Schwarzmeershäfen Batumi und Poti zu- und von dort abzuführen.

Das Eisenbahnnetz der Georgischen SSR umfaßt heute 2500 km. Es ist auf der Karte dargestellt. Die wichtigste georgische Eisenbahnmagistrale verläuft über Tuapse von Rostow am Don kommend entlang der nördlichen Schwarzmeerküste über Samtvedia nach Tbilissi. Hier teilt sie sich in eine Strecke, die nach Baku und damit an das Kaspische Meer verläuft, und in eine Strecke, die südlich in die Armenische SSR und weiter in die Türkei und in den Iran führt. Eine Reihe von Anschlußstrecken vervollständigt das georgische Eisenbahnnetz. Georgien ist die erste der 15 Unionsrepubliken der UdSSR, in der alle Eisenbahnstrecken elektrifiziert sind. Begonnen hatte der elektrische Zugbetrieb bei den Georgischen Eisenbahnen im Jahre 1932, als der über den Surampaführende Streckenabschnitt Chaschuri-Sestafoni elektrifiziert wurde. Von 1932 bis 1936 kamen zwei weitere georgische Eisenbahnstrecken hinzu: Tbi-

lissi-Chaschuri und Sestafoni-Samtvedia. Nach und nach folgten alle weiteren, und auf dem Bahnhof Citeli-Ckaro schließlich wurde mit den letzten Elektrifizierungsarbeiten auch eine Stele mit der Aufschrift „2500 km“ errichtet, die an die Vollendung der Elektrifizierung der Eisenbahnen Georgiens erinnert. Das bedeutendste Vorhaben der Georgischen Eisenbahnen in den nächsten Jahren ist der Bau einer neuen Eisenbahnstrecke durch das Kaukasusmassiv von Zages nach Ordshonikidse. Dieses zwar schon fast 100 Jahre lang geplante, aber bisher nicht realisierte

wendig. Die neue zweigleisige Magistrale ist zu elektrifizieren; die maximale Streckenneigung beträgt 34,5 Promille. Der interessanteste und auch aufwendigste Eisenbahnneubau Georgiens bildet der Abschnitt Marabola-Achalkalaki. Er zweigt in Marabola von der Georgischen Magistrale ab und erschließt den im Süden der Republik gelegenen Kleinen Kaukasus. Die Bahn ist 160 km lang und erhebt sich bis zu einer Höhe von 2163 m über dem Meeresspiegel. Die maximale Neigung beträgt 35 Promille; der kleinste Gleisbogenhalbmesser mißt 300 m. Die Strecke dient vor-



180 km lange Streckenprojekt ist notwendig, da die vorhandene georgische Magistrale fast bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgelastet ist und Verbesserungen in der verkehrlichen Erschließung Georgiens unumgänglich sind. Zugleich wird die neue Strecke die Verkehrsbedienungen Armeniens und Aserbaidschans erleichtern. Diese Verbindung erhält insgesamt 38 Tunnel. Der Haupttunnel wird 16 km lang sein. Neben 38 Viadukten sind 29 große und mittlere sowie 359 kleinere Brücken not-

wendig. Die neue zweigleisige Magistrale ist zu elektrifizieren; die maximale Streckenneigung beträgt 34,5 Promille. Der interessanteste und auch aufwendigste Eisenbahnneubau Georgiens bildet der Abschnitt Marabola-Achalkalaki. Er zweigt in Marabola von der Georgischen Magistrale ab und erschließt den im Süden der Republik gelegenen Kleinen Kaukasus. Die Bahn ist 160 km lang und erhebt sich bis zu einer Höhe von 2163 m über dem Meeresspiegel. Die maximale Neigung beträgt 35 Promille; der kleinste Gleisbogenhalbmesser mißt 300 m. Die Strecke dient vor-

nehmlich zur Abfuhr von Bodenschätzen, Baustoffen und Landwirtschaftsprodukten. Sie weist 329 Kunstbauten, darunter 28 große und mittlere Brücken, auf.

Zu den wichtigen Bauvorhaben der Georgischen Eisenbahnen in nächster Zeit gehören:

- der Bau zweiter Gleise auf ausgewählten Strecken in einem Umfang von etwa 20 km/a,
- der Ausbau mehrerer Bahnhöfe, vor allem des Bahnhofs Samtvedia,
- die Erweiterung und Rekonstruktion von Bahnbetriebswerken und Bahnbetriebswagenwerken,
- der Neubau von Bahnbetriebswerken in Samtvedia, Gurdshaani und Chaschuri,
- die Modernisierung der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen sowie
- der Ausbau des eigenen Rechenzentrums.

Dr. Rolf Epstein, Vizepräsident
der Reichsbahnbaudirektion, Berlin

Mit der U-Bahn nach Hellersdorf

Bekanntlich wird dem Wohnungsbauprogramm als Kernstück der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik in der DDR nach wie vor große Aufmerksamkeit geschenkt. Einher mit der Entstehung von Neubaugebieten geht deren verkehrsmäßige Erschließung. Das trifft auch zu für das jüngste Neubaugebiet der Hauptstadt der DDR, Berlin, in Kaulsdorf/Hellersdorf. Es wird derzeit an die bestehende U-Bahnlinie Alexanderplatz-Tierpark angeschlossen. Den Personenverkehr übernehmen gegenwärtig ausschließlich Buslinien, die vorwiegend als Zubringer zum S-Bahnhof Berlin-Kaulsdorf verkehren. Mit dem weiteren Aufbau des Neubaugebietes steigert sich das Verkehrsaufkommen voraussichtlich auf mehr als das Doppelte und soll 10 000 Personen in der Spitzenstunde erreichen. Das bis zur Inbetriebnahme der neuen U-Bahn-Linie weiter wachsende Verkehrsaufkommen muß durch zusätzliche Buslinien zur S-Bahn sowie den Einsatz noch einer Zuggruppe der S-Bahn bis zum Bahnhof Warschauer Straße bewältigt werden. Eine durchgehende Verbindung in Richtung Stadtzentrum existiert damit also nicht.

Durch die verlängerte U-Bahnstrecke wird

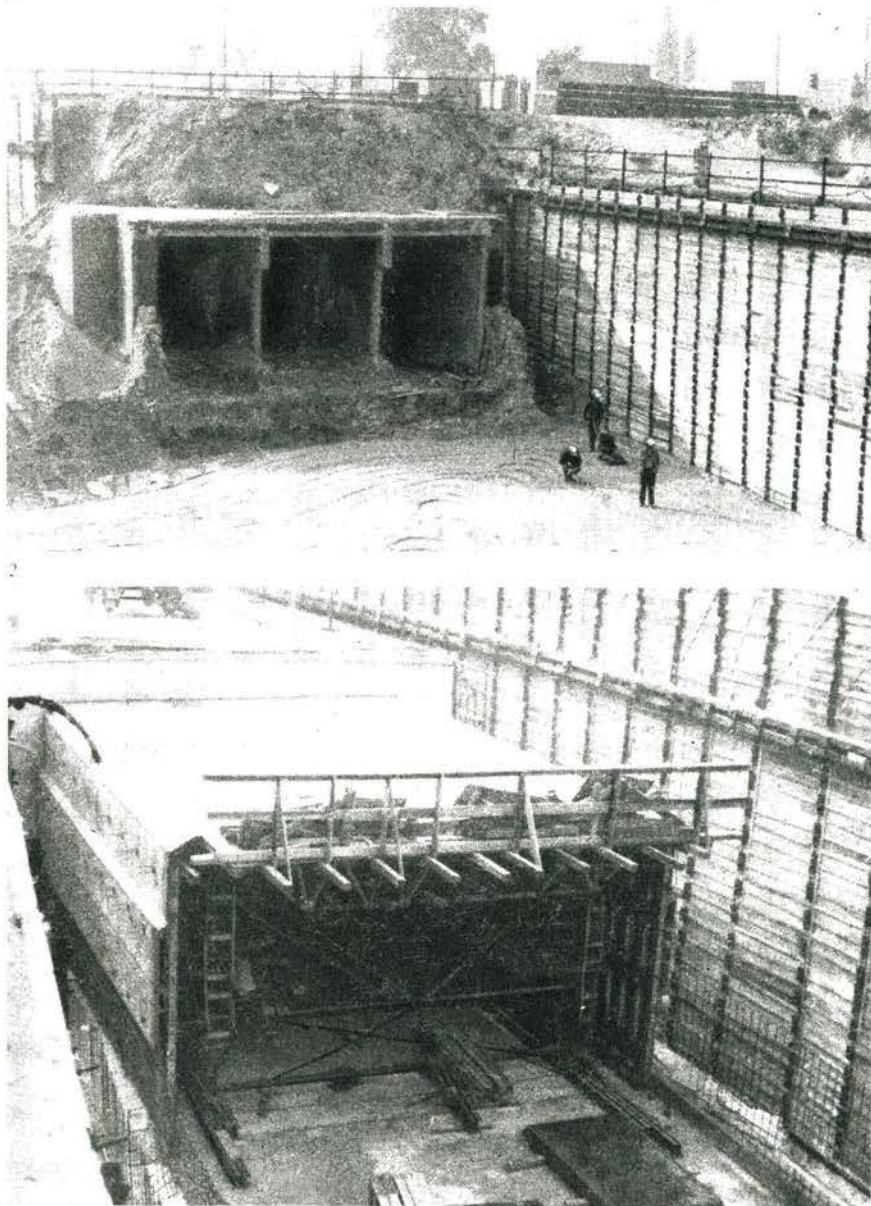
- das Wohngebiet Kaulsdorf/Hellersdorf an das Stadtzentrum (Arbeitsstätten, Verkaufseinrichtungen, Kulturstätten) angeschlossen,
- die Schwerachse des Neubaugebietes durchschnitten,
- eine fahrgastfreundliche Umsteigemöglichkeit am Bahnhof Wuhletal durch gemeinsame Richtungsbahnsteige der U-Bahn und S-Bahn erreicht und
- eine von anderen Verkehrsmitteln unabhängige Betriebsführung mit dichter Zugfolge und hoher Zuverlässigkeit ermöglicht.

Die Neubaustrecke beginnt am U-Bahnhof Tierpark und wird über die nur teilweise genutzte und als VnK (Verbindung nach Kaulsdorf) bezeichnete DR-Strecke in Richtung Kaulsdorf-West oberirdisch weitergeführt. Dort kreuzt sie die S-Bahn- und Fernbahnstrecke Berlin-Strausberg, verläuft durch den Wohnungsbaustandort Kaulsdorf/Hellersdorf und endet in Hönow. Die Trasse berührt die Stadtbezirke Berlin-Lichtenberg, Berlin-Marzahn und Ber-

lin-Hellersdorf. Im Berufsverkehr ist zwischen dem Wohngebiet Kaulsdorf/Hellersdorf und dem Stadtzentrum eine Zugfolge von 4,5 Minuten vorgesehen. Unter Berücksichtigung des vorhandenen Verkehrsaufkommens der Strecke Alexanderplatz-Tierpark ergibt sich dann auf diesem Streckenabschnitt im Berufsverkehr eine Zugfolge von 2,25 Minuten, weshalb hier die Durchlaßfähigkeit erhöht werden muß.

Von den Bahnhöfen der Neubaustrecke Hellersdorf, Elsterwerdaer Platz, Tierpark sowie Wuhletal bestehen Umstei-

Die Strecke beginnt mit einem komplizierten Anschlußbauwerk zur Ausbindung der neuen Trasse aus der vorhandenen Abstellanlage im Tunnel des 1973 eröffneten U-Bahnhofs Tierpark (Abb. 1 und 2). Da sich der Tunnelquerschnitt im Ausbindungsbereich ständig verändert, entsteht dabei ein hoher manueller Bauaufwand. Der anschließende Tunnel zur Unterquerung der VnK-Strecke der DR wird als Ortbetonvollrahmen ausgeführt. Anschließend verläuft das Gleis auf einer Länge von etwa 3 km in der Trasse der ehemaligen



gemöglichkeiten zu den anderen Nahverkehrsmitteln.

Im Dezember 1984 begannen die Bauarbeiten. Die Inbetriebnahme der Bahn ist noch in diesem Fünfjahrplanzeitraum vorgesehen. Als erste Etappe wird der Streckenabschnitt Tierpark-Elsterwerdaer Platz übergeben.

1 und 2 Die unterirdische Streckenführung der Neubaustrecke ab Bahnhof Tierpark war zum Zeitpunkt dieser Aufnahmen am 11. September 1986 im Gange.

3 Ebenfalls rege Bautätigkeit herrschte am gleichen Tage schon im Bereich des künftigen Bahnhofs Wuhletal.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam

VnK-Strecke der DR. Markante Ingenieurbauwerke in diesem Streckenabschnitt werden ein Fußgängertunnel mit Rampen am Bahnhof Biesdorf Süd und zwei Massivbrücken sein.

Die eine Brücke über die Köpenicker Straße ist in Ort beton mit integriertem Zugangsbauwerk zum Bahnhof Elsterwerdaer Platz ausgeführt, während die zweite eine Fertigteiltypenlösung darstellt und die U-Bahn über die Fernverkehrsstraße F 1/5 führt.

Wie bereits erwähnt, kreuzen sich im Bahnhof Wuhletal die Strecke der U-

zower Straße entsteht in offener Bauweise und ist im Gegensatz zum Bereich Tierpark als Ort betonwanne mit Fertigteildecke ausgebildet. Nach Unterfahrung des Straßenknotens Hellersdorfer Straße/Gülzower Straße verläuft die Trasse durch das Wohngebiet Kaulsdorf-Nord. Stark wechselnde hydrologische Verhältnisse (Schichtenwasser) erfordern umfangreiche Aufwendungen zum Böschungsschutz (Flächenfilter) und zur Entwässerung. Ab dem Bahnhof Cottbuser Platz führt die Bahn in leichter Dammlage bzw. gerin-

kehranlagen mit zwei Gleisen sind in den Bahnhöfen Biesdorf Süd und Albert-Norden-Straße geplant.

Im Anschluß an den Bahnhof Hönow West wird parallel zum Streckengleis die Abstellanlage Hönow angeordnet. Die Kehr-, Reinigungs-, Abstell- und Ladegleise mit dem dazugehörigen Anlagen sind zu einem Komplex mit kurzen Fahrwegen zusammenzufügen. Im Gleisbau kommt der normale K-Oberbau mit S 49-Schienen, Betonschwellen und Holzschwellen zur Anwendung. Im Tunnel und auf den Brücken müssen Holzschwellen verlegt werden. Die Weichen erhalten die bei der DR üblichen Neigungen 1:9 bzw. 1:7,5.

Zwischen Tierpark und Bahnhof Wuhletal werden die Gleise in der Rahmenteknologie der DR mit Platownkran verlegt. Eine zweite Bauspitze montiert die Gleise von Hönow ausgehend in Richtung Bahnhof Wuhletal, wobei hierfür die Oberbaumaterialien über die Straße antransportiert werden müssen. In den Tunnelabschnitten sind entsprechende spezielle Technologien in Abhängigkeit von den gewährten Baufreiheiten notwendig.

Der Einsatz von Oberbaugroßmaschinen ist wegen des U-Bahnprofils nur begrenzt möglich. In diesem Zusammenhang wurde es notwendig, den Abstand der Bahnsteigkanten zum Gleis zu verändern. Die überragenden Bahnsteigkantenplatten werden erst nach der Gleisverlegung befestigt.

Die Neubaustrecke wird mit WSSB-Technik ausgerüstet. Die Schaltanlagen der Streckenautomatik werden in den Relaisräumen der benachbarten Stellwerke angeordnet. Der Aufbau von Blockschränken entfällt. Hinzu kommen die Stellwerke Kaulsdorf West (Kw) und Hönow (Hö). Für den Anschluß aus Richtung Tierpark muß die Stellwerksanlage in Friedrichsfelde/Tierpark verändert werden. Die Speisefrequenz der Gleis- und Weichenfreimeldeanlagen beträgt 42 Hz. Die hierfür erforderliche Stromversorgungstechnik ist im Stellwerk Wuhletal untergebracht.



Technische Parameter

Länge der Neubaustrecke	10,5 km
Anzahl der Bahnhöfe an der Neubaustrecke	9
mittlerer Haltestellenabstand an der Neubaustrecke	1,2 km
Durchschnittliche Reisezeit vom Wohngebiet Kaulsdorf/Hellersdorf bis Alexanderplatz	34 min
Stromart	750-V-Gleichstrom
Lichtstrom	U-Bahn-Großprofil
Größte Steigung	40 ‰
kleinster Gleisbogenradius (Hauptgleise)	210 m

Bahn und die der S-Bahn sowie Fernbahn (Abb. 3). Zwei Richtungsbahnsteige, an denen jeweils ein Gleis der U-Bahn und S-Bahn liegen, bieten für den Fahrgast optimale Umsteigemöglichkeiten (siehe Rücktitelbild).

Mit Mindestradien von $R = 300$ m und der größtzulässigen Steigung von 40 ‰ werden die Gleise der DR im Westen mit einem Kreuzungsbauwerk und im Osten im beginnenden Tunnel unter der Gülzower Straße unterquert. Der Bahnhofsabschnitt ist 734 m lang. Er gehört aufgrund des Umfangs und der Schwierigkeit mit der Tunnelausbindung am Tierpark bautechnologisch zu den kompliziertesten Arbeiten.

Der Tunnel im Neubaugebiet Kaulsdorf-Nord I von 1117-m-Länge unter der Gül-

gem Einschnitt bis Hönow.

Im Neubauabschnitt werden zwei Bahnhöfe mit Insel- und Außenbahnsteigen (Biesdorf Süd und Hönow), ein Bahnhof mit zwei Inselbahnsteigen und sechs Bahnhöfe mit je einem Inselbahnsteig errichtet. Die Bahnsteiglänge beträgt 120 m und im Bahnhof Wuhletal 160 m (S-Bahn). Sämtliche Bahnsteige werden voll überdacht. Als Zugänge zum Bahnsteig sind überdachte Fußgängerbrücken oder -tunnel vorgesehen, die bis in die Wohngebiete führen. Die Gebäude entstehen in traditioneller Betonbauweise. Sämtliche Bahnsteigdächer werden in Stahlkonstruktion mit Ekotaleindeckung ausgeführt. Die Bahnhofsabstände betragen mindestens 740 m und maximal 1860 m, im Mittel also 1200 m.

Für die Verlängerung der U-Bahnlinie sind etwa 10 km Strecke neu mit Bahnstromversorgungsanlagen auszurüsten. Außerdem werden neue Anlagen im vorhandenen Streckenbereich notwendig. Erweitert wird ferner die Steuerzentrale Alexanderplatz. Es sind vier neue Gleichrichterunterwerke und vier Gleichspannungskuppelstellen zu bauen. Die aus den Gleichrichterunterwerken zu versorgenden Transformatorstationen werden in ein bahnstromeigenes 10-kV-Kabelnetz eingebunden. Die Neubaustrecke erhält Stromschienen auf einer Länge von etwa 20 km. Außerdem sind Stromschienenanlagen für Abstell- und Kehranlagen, Reinigungsgleise mit Zufahrt und die Übergabestelle zur DR in Kaulsdorf projektiert.

Dr. sc. phil. Laurenz Demps, Berlin

Vom Frankfurter Bahnhof zum Hauptbahnhof

Aus der Geschichte
des Berliner Ostbahnhofs

2. Teil

Die Bahnhofsanlagen bei der Neuordnung des Verkehrs

Nur kurze Zeit hat der Berliner Bahnhof der KNME in dieser Form bestanden. Nach Reichseinigung und Gründerkrach bahnten sich neue Entwicklungen im Eisenbahnwesen an. Am 27. Juni 1873 entstand in Berlin das Reichseisenbahnamt. Es sollte das vorhandene Nebeneinander von Staats- und Privateisenbahn-Gesellschaften nach einheitlichen Rechtsvorschriften regeln. Zunehmend zeigte sich, daß das am kapitalistischen Gewinnstreben orientierte Geschäftsgebahren der Privateisenbahn-Gesellschaften nicht der Weg war, um ein an den Bedürfnissen der kapitalistischen Gesellschaft orientiertes Verkehrsnetz aufzubauen. Hinzu kam das Bestreben von Reichskanzler Otto von Bismarck, sich mit einem gut funktionierenden und vom Staat verwalteten Eisenbahnsystem einen zusätzlichen Machtfaktor zu schaffen.

Auch der staatliche Weg ließ in der Folge zahlreiche Probleme ungelöst, stellte aber insgesamt eine Verbesserung dar. Das Reichseisenbahnamt veranlaßte, daß am 21. Februar 1880 die Königliche Eisenbahndirektion (KED) Berlin die Arbeit aufnahm. Ihr unterstanden die Staatseisenbahnen, die unter anderem aus der KNME hervorgegangen waren.

Die Aufnahme des Personenverkehrs auf der Ringbahn ab 1. Januar 1872 (Der Ringbahnbau war im übrigen von der Direktion der KNME veranlaßt worden.) führte dann 1875 zu ersten Veränderungen des KNME-Bahnhofs. Er erhielt einen zusätzlichen Bahnsteig für den Lokalverkehr. Die Anbindung des KNME-Bahnhofs an die Ringbahn (Nord- und Südring über Stralau-Rummelsburg/Ostkreuz) stellte dann den Auslöser für eine weitere, großzügige Umgestaltung der gesamten Bahnhofsanlage dar.

In den Jahren nach 1871 diskutierte man außerdem den Bau einer Eisenbahnlinie quer durch das damalige Berlin. Mit rechtlichen und ingenieurwissenschaftlichen Methoden wollten die kapitalistischen Kräfte den Verkehr in der Stadt neu ordnen. Entsprechend den Bedürfnissen der entstehenden Großindustrie sollte zugleich das Stadtterritorium vergrößert werden.

1871 trat der vor allem im Kirchenbau tätig gewesene Architekt August Orth mit dem Projekt einer „lokalen Lokomotiveisenbahn“ an die Öffentlichkeit. In mehreren Denkschriften, in den folgenden Jahren immer mehr erweitert, wiederholte er seinen Grundgedanken, eine verkleinerte Ringbahn um das Zentrum von Berlin zu schaffen. Es war ein Schritt, der die Berliner Fernbahnhöfe miteinander für den Personenverkehr, d. h. für den Nahverkehr, verbinden sollte. Zugleich wollte Orth Teile des Berliner Umlandes für die Besiedlung



verkehrsmäßig erschließen.

Die Entwicklung der Berliner Industrie verlangte dringend eine höhere Mobilität ihrer Einwohner. Eine Ausdehnung der Industrie an den historisch gewachsenen Standorten war kaum noch möglich. Sollte sie weiter entwickelt werden, mußte sie aus den zum Zentrum der Stadt gehörenden Grundstücken abwandern. Dem stand aber entgegen, daß die Arbeitskräfte einer derartigen Wanderung objektiv nicht folgen konnten. An den geplanten neuen Standorten konnte kein ausreichender Wohnraum entstehen, so daß die Arbeiter von ihrer bisherigen Wohnung aus die neuen Industriezentren mit den vorhandenen Verkehrsmitteln kaum erreichten. Zum anderen erforderte die wachsende Einwohnerzahl den Bau neuer Wohngebiete. Sie wiederum mußten auch verkehrsmäßig erschlossen werden.

Nach Orth legte 1872 der Architekt Emil Hartwich den Plan einer „Berliner Centralbahn“ vor. Diese Bahn sollte die Stadt von Ost nach West durchschneiden. Hartwich bemühte sich, seine Ideen geheimzuhalten, da die Bahnlinie durch bewohnte Gegenden projektiert war und Gefahr bestand, daß die Bau- und Bodenspekulanten den Preis für die benötigten Grundstücke in die Höhe treiben könnten. 1873, nachdem bereits ein Teil der Grundstücke um den Bahnhof der KNME aufgekauft worden war, trat er mit der Denkschrift „Bahn durch Berlin über Charlottenburg nach Pots-

dam, Anfangsstrecke der Berliner Südwestbahn“ an die Öffentlichkeit.

Hartwich, Direktor der 1872 konzessionierten Aktiengesellschaft „Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft“, wollte mit seinem Projekt den gesamten Spekulationsgewinn in die Taschen der Aktionäre dieser Gesellschaft fließen lassen. Die Aktiengesellschaft projektierte den Bau einer Eisenbahn südwestlich von Berlin und beabsichtigte den Anschluß entweder an den Bahnhof der KNME oder an den der Königlichen Ostbahn am Küstriner Platz (heute Franz-Meh-

1 Ansicht des Schlesischen Bahnhofs nach dem Umbau 1882, Blick vom Vorplatz auf den westlichen Teil des Empfangsgebäudes

2 Bauzeichnung für die Postverladestelle von 1907

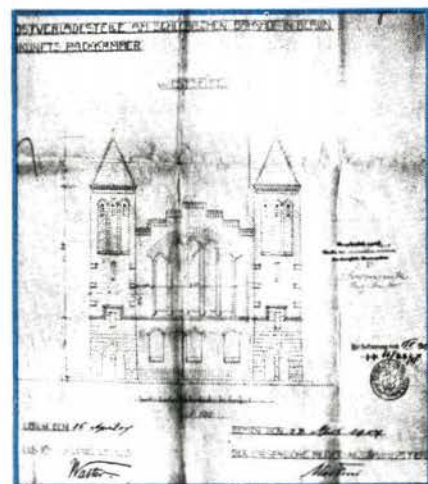
ring-Platz). Entscheidend aber wurde der Gedanke, den Lokalverkehr im Bahnhof der KNME beginnen zu lassen. Andere Architekten und Gesellschaften unterstützten nun dieses Vorhaben und bewegten den preußischen Staat dazu, ihm im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung Berlins zu folgen. Dabei zeigte sich, daß die nun doch aus Spekulationsgründen in die Höhe getriebenen Grundstückspreise die Realisierung des Projektes hemmten. Und dennoch wollte der preußische Staat diese wichtige Bahnanlage in den Händen behalten, weil er damit kurzfristig seine Bahnhinteressen durchsetzen konnte. Vor allem ging es um den Anschluß der Berlin-Wetzlarer Bahn, womit ein in Ost-West-Richtung verlaufender und aus strategischen Gründen wichtiger Verkehr gesichert war.

Verworfen wurde in diesem Zusammenhang gleichzeitig das von Carl Ludwig Scabell aus dem Jahre 1865 stammende Projekt eines Zentralbahnhofs für Berlin an der Spree in der Nähe des späteren Bahnhofs Friedrichstraße. Kommune und Staat sahen jedoch die Möglichkeit, die alten Festungsgräben aus dem Ende des 17. Jahrhunderts als billiges Bauland für die künftige Stadtbahn zu nutzen. Diese Gräben zogen sich etwa vom späteren Bahnhof Jannowitzbrücke durch

die Stadt bis zum heutigen Bahnhof Marx-Engels-Platz (ehemals Börse). Weiter nach Westen konnte ein Randstreifen des Tiergartens benutzt werden, der ebenfalls im Staatsbesitz war. Lediglich zwischen dem Bahnhof der KNME und dem zu bauenden Bahnhof Jannowitzbrücke mußten Grundstücke aus Privatbesitz erworben werden.

Der Schlesische Bahnhof

Am 15. Dezember 1873 vereinigten sich die Königliche Staatsregierung, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magde-



burg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft in einem Vertrag mit der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft zu einer Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn quer durch Berlin. Sie sollte an einem Punkte in der Nähe des alten Ostbahnhofs beginnen. Das Aktienkapital betrug 48 Mill. Mark, davon übernahm der Staat 21 Mill. Mark. Am 20. März 1874 kam es dann zur Bildung der „Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft“. Bei der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft trat 1876 Kapitalmangel ein; sie konnte die vertraglich festgelegten Einzahlungen nicht mehr leisten. Am 10. Februar 1877 löste sich die Gesellschaft auf. Ein Gesetz vom 26. Juni 1877 beendete den Stadtbahnbau auf Rechnung des Staates. Zunächst mußte das Baukapital auf insgesamt 65 Mill. Mark angehoben werden. Dabei berücksichtigte man die Kosten für den Umbau des KNME-Bahnhofs nur teilweise. Bereits in den Jahren 1873 und 1874 waren die notwendigen Voraussetzungen für den 1875 begonnenen Umbau des KNME-Bahnhofs geschaffen worden. Die neue Bahnanlage entstand in etwa sechs Meter Höhe über dem Straßenniveau. Dementsprechend mußte der bisher immer noch ebenerdig liegende Bahnhof angehoben und eine Rampe aus Richtung Warschauer Straße angelegt werden. Die Konferenz vom 4. Mai 1877 über die „Gestaltung des Entwurfs für den östlichen Bahnhof der Stadtbahn“ forderte zwei Bahnsteige für den Stadt-

und Vorortverkehr und zwei Bahnsteige für den Fernverkehr sowie Gleise zur Aufstellung von mindestens fünf Fernzügen.

Die alten Bahnsteige brauchten aufgrund der Höhe und des Querschnittes der Halle nur angehoben und somit nicht ersetzt werden. Dennoch veränderte sich das äußere Bild des Bahnhofs grundlegend. Die südwestlichen Teile des Empfangsgebäudes konnten zwar weiter genutzt werden, wurden aber jetzt Hauptein- und -ausgang für den Bahnhof. In dieser Form existierten sie im wesentlichen bis zur Zerstörung im zweiten Weltkrieg. Auf der nordwestlichen Seite verschwanden alle Einrichtungen und Baulichkeiten. Dafür wurden unterhalb der Bahnsteige neue Funktionsräume geschaffen. Die alte Halle mußte nach Westen für den Durchgangsverkehr geöffnet werden. Die dortigen Hochbauten, unter ihnen das alte Direktionsgebäude, mußten ebenso wie die beiden Türme auf der nordwestlichen Seite des Bahnhofs abgerissen werden.

Die umfangreichen Bauarbeiten auf diesem Bahngelände begannen 1879. Nördlich der bestehenden Halle entstand eine zweite für den Lokalverkehr der Stadt- und Ringbahn mit zwei Bahnsteigen. Diese Arbeiten leitete der Regierungsbaumeister Scabell; die Entwürfe lieferte das Betriebsamt der Königlichen Direktion der KNME. Ab 1. September 1879 übernahm den Fernverkehr des umzubauenden Bahnhofs der in den Jahren 1866 und 1867 errichtete Ostbahnhof. Am gleichen Tage wurde der zur Entlastung gebaute Rangierbahnhof Rummelsburg eröffnet. Die Bahnanlagen erweiterten sich also enorm nach Osten. Im Juli 1880 konnte der Fernverkehr auf den nun höher gelegten und nach Westen geöffneten Bahnhof zurückverlegt werden.

Nachdem die Baulichkeiten auf der Nordwestseite abgetragen waren, entstand die neue Halle für den Stadt- und Vorortverkehr. Sie wurde 1882 in Betrieb genommen. Zu diesem Zeitpunkt erhielt der grundlegend veränderte Bahnhof seinen neuen Namen „Schlesischer Bahnhof“. Er war der einzige alte Kopfbahnhof in Berlin, der nach grundlegendem Umbau und Erweiterung in einen Durchgangsbahnhof umgewandelt wurde.

Ein Detail muß an dieser Stelle erwähnt werden: Obwohl sich zwischen 1842 und den 70er Jahren am Berliner Eisenbahnnetz vieles verändert hatte, hieß dieser Bahnhof regierungsamtlich immer noch Frankfurter Bahnhof. Die Bezeichnung Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof war mehr umgangssprachlich als amtlich.

Der neue Bahnhofsnamen gab den spottlustigen Berlinern viele Möglichkeiten, ihren Witz auszulassen. Die alte Anlage nannte der Volksmund den „Niederträchtig-Merkwürdigen“. Und seit Be-

ginn des 20. Jahrhunderts wurde er als „Katholischer Bahnhof“ bezeichnet – wegen der hier abfahrenden Züge in das überwiegend katholische Oberschlesien. Von den nach Berlin kommenden Reisenden stammt die Redewendung, daß auf diesem Bahnhof „Berlin im Keller läge“, da umfangreiche Treppen- und Tunnelanlagen zu passieren waren, um das Straßenniveau zu erreichen.

Zur Bedeutung des Bahnhofs

Eine gewisse Kopfplastigkeit bei der Erforschung der Berliner Bahnhofsge-schichte hat dazu geführt, daß die Bedeutung dieser Bahnanlage für die politische und wirtschaftliche Entwicklung bisher kaum gewürdigt worden ist. Der Schlesische Bahnhof war keine bevorzugte Bahnanlage. Im Vergleich zu den später gebauten Bahnhofspalästen wie den Anhalter oder Potsdamer Bahnhof wirkte er sehr bescheiden. Dennoch handelte es sich um eine zentrale Anlage, von der sich der gesamte Verkehr von und nach Berlin aus den Provinzen Ost- und Westpreußen sowie Schlesien und dem Posener Gebiet vollzog. Hinzu kam der gesamte Verkehr in das zaristische Rußland. Besonders bedeutungsvoll wurde nach 1918 die Verkehrsverbindung in die junge Sowjetunion. Ebenso wie auf anderen Bahnhöfen gab es hier Staatsempfänge für Politiker, Diplomaten und vor 1914 auch für gekrönte Häupter.

Als östlicher Endpunkt der Stadtbahn wurde der Schlesische Bahnhof um 1900 die „Auswandererzentrale“ Berlins. Hier trafen die Auswanderer aus Osteuropa ein und mußten auf die Weiterreise warten. Im ersten Weltkrieg befand sich auf diesem Bahnhof die militärische Kommandantur aller Berliner Bahnhöfe, da von hier aus der Nah- und Fernverkehr am besten kontrolliert werden konnte. Über die Stadtbahn und die Gleise des Güterbahnhofs wurde ein erheblicher Teil des Nachschubs des kaiserlich-deutschen Heeres geleitet.

Eine gleichfalls zentrale Bedeutung hatte die „Postexpedition auf dem Frankfurter Bahnhof“ – so noch 1867. Über sie lief der gesamte Postverkehr in die östlichen Provinzen und nach Osteuropa. Die Reichspost baute in den Jahren 1907 und 1908 hier einen eigenen Postbahnhof im Zusammenhang mit der Einrichtung des Postamtes 017. Er hat bis in die Gegenwart seine zentrale Funktion im Post- und Paketverkehr Berlins behalten.

Der Schlesische Bahnhof im Spiegel des gesellschaftlichen Fortschritts

Die Gegend um den Schlesischen Bahnhof war überwiegend von proletarischen Schichten bewohnt. Das im Ergebnis der Bau- und Bodenspekulation eng bebaute Gebiet spielte in der Geschichte der Berliner Arbeiterbewegung eine bedeutende Rolle. So fand

hier am 3. Juli 1886 die Abschiedskundgebung der Berliner Arbeiter für Paul Singer statt. Paul Singer, der populärste Arbeiterführer der Berliner revolutionären Sozialdemokratie, Stadtverordneter und Reichstagsabgeordneter, wurde wegen des Sozialistengesetzes am 25. Juni 1886 gezwungen, Berlin zu verlassen. Seine Abfahrt stellte sich als eine große Manifestation des Berliner Proletariats dar.

Herausragend war der Besuch von Friedrich Engels am 22. September

verhindern bzw. zu verzögern. Am 12. Januar 1919 stürmten konterrevolutionäre Truppen den Bahnhof.

In den Jahren der Weimarer Republik reisten von diesem Bahnhof viele Arbeiterdelegationen zum Studium der Erfahrungen in die Sowjetunion. Auch Ernst Thälmann und Clara Zetkin begannen von diesem Bahnhof aus ihre Reisen in die Sowjetunion.

Die Rekonstruktion der Hallen

Ein bisher wenig beachteter Umbau der

passenden. Ein mittleres Oberlicht mit senkrechten Seitenwänden und rechtwinklig dazu verlaufenden Lichttrauben löste die alte Halle ab. Die Südhalle konnte dagegen aus Kostengründen nur renoviert werden und erhielt einen neuen Anstrich. Von 1933 bis 1937 wurde sie analog der Nordhalle vollständig erneuert. Die Einführung des elektrischen Zugbetriebes auf der Stadtbahn erforderte den Umbau vorhandener und den Bau weiterer Stellwerke. Die begonnenen Arbeiten wurden unter Mitwirkung des Architekten Richard Brademann vollzogen. Diese Anlagen bestimmen noch heute zum überwiegenden Teil das Bild der Bahnanlage.

Der Ostbahnhof

Die mit dem zweiten Weltkrieg verbundenen Bombenangriffe und insbesondere die Schlacht um Berlin verschonten auch den Schlesischen Bahnhof nicht. Das Empfangsgebäude erlitt starke Zerstörungen. Die östlich gelegenen Gleisanlagen wurden mehrfach von Bombenteppichen umgepflügt, konnten aber immer wieder behelfsmäßig in Stand gesetzt werden. Unmittelbar nach der Befreiung Berlins vom Faschismus durch die Rote Armee begannen die Wiederherstellungsarbeiten. Im Sommer 1945 wurden einige Gleise auf 1524-mm-Spur umgenagelt, einerseits um einen schnelleren Transport sowjetischer Truppen zu ermöglichen, andererseits aber um den Zug aufzunehmen, mit dem der sowjetische Staatsmann J. W. Stalin nach Deutschland kam, um an der Potsdamer Konferenz teilzunehmen. Dieser Zustand bestand nur relativ kurze Zeit.

Erhalten blieb jedoch die gewachsene Bedeutung dieser Bahnanlage nach dem zweiten Weltkrieg. Der konzentrierte Wiederaufbau begann 1947 und hielt sich an die überlieferten äußeren Formen, ohne sie zu kopieren. Im zweiten Geschoss konnte der Baukörper des Empfangsgebäudes bis an die Begrenzung zur Straße gezogen werden, die Türme verschwanden bis auf einen Rest. Besonders betont wurde die große Eingangshalle.

Seit dem 1. Dezember 1950 als Berlin Ostbahnhof bezeichnet, fungierte der Bahnhof während der 50er Jahre außerdem als Regierungsbahnhof der jungen Republik. Alle wichtigen Staatsmänner, die die DDR besuchten, wurden hier empfangen. Gleichzeitig war der Berliner Ostbahnhof Ausgangspunkt der Verabschiedung und Begrüßung der Partei- und Staatsdelegationen der DDR. Mit dem Aufbau des internationalen Flugverkehrs trat er diese Rolle an den Flughafen Schönefeld ab. Seine Bedeutung als Zentralbahnhof der Hauptstadt der DDR blieb und bleibt unbestritten. Als Hauptbahnhof und völlig rekonstruiert, wird er künftig dieser Aufgabe noch besser gerecht.



3 Blick in die neugebaute kleine Halle des Bahnhofs, 1937

4 Das zerstörte Empfangsgebäude 1947

Reprobeschaffung: Verfasser (1 und 2); Fotos: ADN (3 und 4)

1893 in den Concordia-Festsälen, die sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs befanden. Das Berliner Proletariat bereitete Friedrich Engels einen tausendköpfigen begeisternden Empfang. Während der Januarkämpfe 1919 nach der Novemberrevolution besetzten revolutionäre Arbeiter und Soldaten den Schlesischen Bahnhof, um die dort befindliche militärische Kommandantur lahmzulegen und den Transport konterrevolutionärer Kräfte nach Berlin zu

Bahnanlage erfolgte in den 20er Jahren. Er wurde wegen des technischen Zustandes der Hallenkonstruktion dringend notwendig. Die eisernen Gitterwerkskonstruktionen waren vom Lokomotivrauch zerfressen. Besonders traf das für die Nordhalle zu, da die dichte Zugfolge der mit Dampflokomotiven betriebenen Stadtbahn außerordentlich starke Schäden verursacht hatte. Zunächst fiel die Hallenwand, die die Nord- und Südhalle noch immer trennten. Dann begann in den Jahren 1925 bis 1928 das Auswechseln der Hallenbinder. Die neuen Binder erhielten im wesentlichen die Kontur der alten, um sie dem überlieferten Zustand anzu-