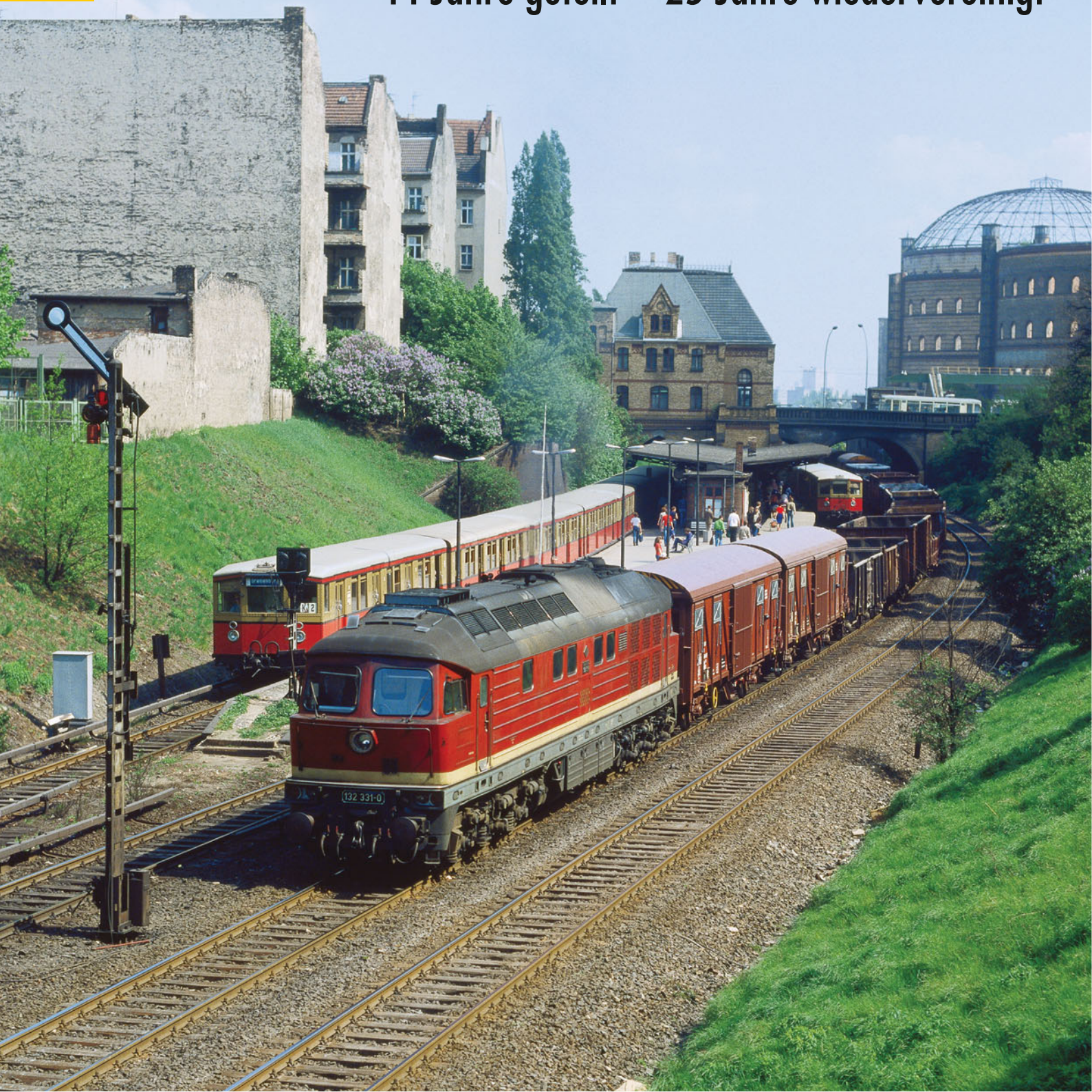
Eisenbahn JOURNAL
SPECIAL
2
2015

B 10533 F – ISBN 978-3-89610-417-5 – Best.-Nr. 54 15 02
Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75 – Schweiz sfr 25,00 – Belgien, Luxemburg € 14,40
Niederlande € 15,85 – Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,40
www.eisenbahn-journal.de

# Eisenbahnstadt Berlin

Konrad Koschinski

## 44 Jahre geteilt – 25 Jahre wiedervereinigt



## Dampflok für lange Nebenstrecken

# Das „Steppenpferd"

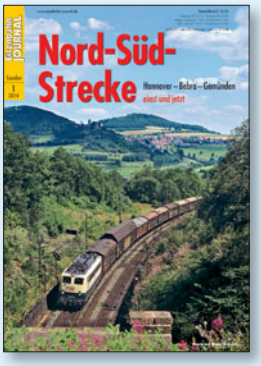
Die von der Baureihe 64 abgeleitete 24er war die kleinste Schlepptenderlokomotive der Einheitsbauart. Ab 1928 wurden 95 Exemplare in Dienst gestellt. Die neue Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe dokumentiert die Geschichte dieser bei Eisenbahnfreunden sehr beliebten Baureihe mit einem kompetenten Text über Technik und Einsatz sowie zahlreichen seltenen Fotos und Zeichnungen.

**92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 130 Abbildungen**

**€ 12,50**
**Best.-Nr. 541501**

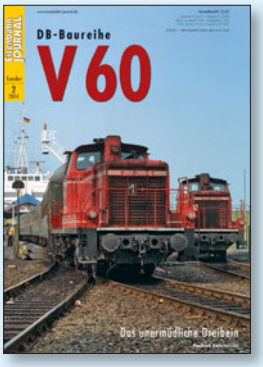
### Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal

**Baureihe 111**
Technik und Einsatzgeschichte
Best.-Nr. 541401 · € 12,50




**Nord-Süd-Strecke**
Hannover–Bebra–Gemünden einst und jetzt
Best.-Nr. 531401 · € 12,50

**Bahn im Mittelrheintal**
Koblenz–Bingen,
Koblenz–Rüdesheim
Best.-Nr. 541402 · € 12,50




**DB-Baureihe V 60**
Das unermüdliche Dreibein
Best.-Nr. 531402 · € 12,50

**Eisenbahn in Köln**
Drehkreuz des Westens –
einst und jetzt
Best.-Nr. 531501 · € 12,50

**Eisenbahn JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

# BERLINER BILDERRÄTSEL

Ergraute Kenner der deutschen Eisenbahnmetropole sind nur noch schwer mit historischen Fotos zu beeindrucken. Viele wurden ja mehrfach veröffentlicht, manche unzählige Male. Umso größer ist das Erstaunen über neu entdeckte Schätze, besonders wenn sie Rätsel aufgeben. Auch mir, der ich schon seit längerer Zeit ergraut bin und noch viel länger mit der Berliner Eisenbahnszene vertraut, haben einige für dieses Heft ausgewählte Bilder zunächst Kopfzerbrechen bereitet.

Zum Beispiel das auf Seite 22 gezeigte Foto von Horst Deckert aus dem Archiv der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt: „Durch die tristen Häuserschluchten von (West-)Berlin dampft an einem ebenso trüben Novembertag eine 93er (11.1964).“ Wir hätten uns mit dieser Information begnügen können, wollten es aber genauer wissen und wurden dank der Hilfe eines auch in der Stadtgeschichte bewanderten Lokomotivhistorikers schlauer. Der fand zum einen die Örtlichkeit heraus, nämlich die Ringbahnbrücke über der Bundesallee in Berlin-Wilmersdorf nahe des ebenso heißenden Güterbahnhofs. Zum anderen schloss er trotz nicht lesbarer Nummer anhand baulicher Merkmale darauf, dass es sich bei der Lok wohl um die 93 400 handelt. Sie war eine der letzten beim West-Berliner Bw Grunewald stationierten T 14 der Übergangsbauart, die mit ihren vorne nicht mehr abgeschrägten Wasserkästen den Schritt zur T 14[1] verkörperte.

Das uns von Robin Garn zur Verfügung gestellte Foto auf der Seite 60, das die V 180 074 mit einer sehr langen Doppelstock-Garnitur im Bahnhof Berlin-Tegel zeigt, überraschte wegen des Orts der Aufnahme. Dieser ließ sich zwar ebenso wie der Aufnahmetag 5. Juni 1965 sofort den Bilddaten entnehmen, aber was bitteschön machte ein solcher Zug damals in West-Berlin und warum erreichte er, ganz und gar ungewöhnlich, den Bahnhof Tegel? Die Nachfrage ergab, dass es sich um einen Sonderzug zum in der DDR alljährlich am 1. Juni gefeierten „Tag des Kindes“ handelte, der 1965 am darauffolgenden Samstag eben aus diesem Anlass mutmaßlich Kinder von Eisenbahnern (und Mitgliedern der „SED Westberlin“) irgendwohin brachte.

Über den ebenfalls auf Seite 60 abgebildeten EMW 340 des VEB Automobilwerk Eisenach auf einem im Bahnhof Friedrichstraße präsentierten Autotransportwagen haben nicht nur anno 1957 die Reisenden gestaunt, sondern erst recht fast 60 Jahre später auch wir vom Eisenbahn-Journal. Vier Jahre nachdem die Reichsbahn dort stolz neue Wagenbauarten ausstellte, wandelte sich Friedrichstraße über Nacht zum scharf bewachten Grenzbahnhof inmitten der Stadt. Wiederum über Nacht verlor er 1989 seinen Schrecken. Heute liegt er mit seinen erneut lichtdurchfluteten Hallen in der City einer megahippen Weltmetropole. Große Klappe? Nee, det is’ wirklich so. Und nu kieken Se ma’ rin in unser janz doll jemachtet Heft!

*Konrad Koschinski*

## Erloschener Glanz

In den frühen 90er Jahren brach der Güterverkehr in Ost- wie West-Berlin dramatisch ein. Sämtliche Rangierbahnhöfe im Stadtgebiet wurden daraufhin geschlossen. Auch die Tonnagen alteingesessener Privatbahnen sind heute deutlich niedriger als früher.

## Pilz mit Megaknoten

Herzstück des Pilz-Konzeptes für den Fernverkehr war die Errichtung einer neuen Nord-Süd-Achse und eines Zentralbahnhofs an der Stelle, wo die Nord-Süd-Strecke die Stadtbahn unterquert. 2006 ging das Achsenkreuz in Betrieb.

## Angeschlagener Mythos

Mit dem Bau der Mauer im August 1961 entstanden zwei Teilnetze. Die S-Bahn in West-Berlin geriet im Laufe der Jahre in zahlreiche Tiefs. Nach der Grenzöffnung im November 1989 ging es endlich konstant bergauf. 2009 nahm dann die schwerste Krise ihren Lauf.

## Geteilte Stadt, eine Bahn

Die Einheit des Eisenbahnwesens blieb nach 1945 in allen vier Sektoren erhalten. Die DR verlagerte den Fernverkehr in den Ostsektor und vollendete zur Umfahrung West-Berlins den Außenring.

## D-Züge für die Alliierten

Zu den Eigentümlichkeiten der Berliner Eisenbahnszene gehörte über Jahrzehnte hinweg der Militärreiseverkehr aller vier Siegermächte des Zweiten Weltkriegs. Diese Ära endete am 28. September 1994 mit dem letzten Dm nach Straßburg.

TITEL: Schönhauser Allee (1981).
Foto: J. Nelkenbrecher

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
Ch. Grimm, Slg. J. Janikowski, K. Koschinski, W. Bügel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, V. Emersleben

Editorial
BERLINER BILDERRÄTSEL 3

Galerie 6

Netzentwicklung
BERLINER STRECKENSTERN 14

1945 – 1989
GETEILTE STADT, EINE BAHN 20

Militärverkehr
D-ZÜGE FÜR DIE ALLIIERTEN 34

1989 – 2006
SCHLAGADER STADTBAHN 42

Güterverkehr
ERLOSCHENER GLANZ 52

Fotoraritäten
NICHT ALLTÄGLICHES 60

Die neue Ära
PILZ MIT MEGAKNOTEN 62

S-Bahn
ANGESCHLAGENER MYTHOS 72

Tipps
BAHNSTADT BERLIN ENTDECKEN 82

Chronik 86

Fachhändler-Adressen 88

Quellen 89

Impressum & Vorschau 90

# BAHNHOF FRIEDRICHSTRASSE

Der zentrale Umsteigeknoten des Berliner Nahverkehrs war zu Zeiten der Berliner Mauer die einzige Grenzübergangsstelle für Fern- und S-Bahnen zwischen West- und Ost-Berlin. Die Grenzkontrollen für die Einreise nach Ost-Berlin fanden im Sockelgeschoß statt. Als die 143 849 im Oktober 2011 mit einer Doppelstockgarnitur den Bahnhof erreichte, war die Teilung der Stadt zum Glück längst überwunden.

Foto: O. Bergmeier

## VINDOBONA

Seit 1957 verband dieser Zug Berlin mit Prag und Wien. Bis 1979 wurde er abwechselnd mit Dieseltriebwagen der drei beteiligten Bahnverwaltungen gefahren. Im Juli 1976 verlässt ein Triebwagen der Baureihe VT 18.16 Bauart Görlitz als „Vindobona“ Berlin in Richtung Wien. Am linken Bildrand sind die Hallendächer des Ostbahnhofs zu erkennen.

Foto: J. Nelkenbrecher

## STRENG BEWACHT

Die Berliner Mauer trennte seit 1961 auch zahlreiche Eisenbahnstrecken. Um Güterwagen im Görlitzer Bahnhof, gelegen im Westteil der Stadt, zustellen zu können, mussten die Züge vom Güterbahnhof Berlin-Treptow in Neukölln im Transit über Ost-Berliner Gebiet fahren und passierten dabei zwei von Soldaten gesicherte Grenztore (106 287 auf Lz-Fahrt, 3. Oktober 1982).