

Eisenbahn in Berlin 1945-55

EUR 12,90

ISBN 978-3-98702-020-9

A: € 14,60 • CH: CHF 25,80

Be, Lux: € 14,90 • NL: € 15,40

DK: DKR 130,00



Kriegsende • Wiederaufbau • Betrieb in den Sektoren



Brennpunkt S-Bahn:

Wie Berlins Nahverkehr wieder ins Rollen kam



Bahn im Kalten Krieg:

Der Betrieb während der Berlin-Blockade 1948/49



Quellen aus erster Hand:

Viele Archiv-Unterlagen und Zeitzeugenberichte



Laufwege und Bahnhöfe:

So wurden die Fernzüge in der geteilten Stadt geführt



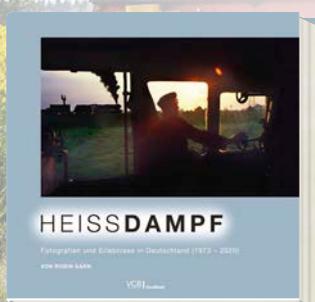
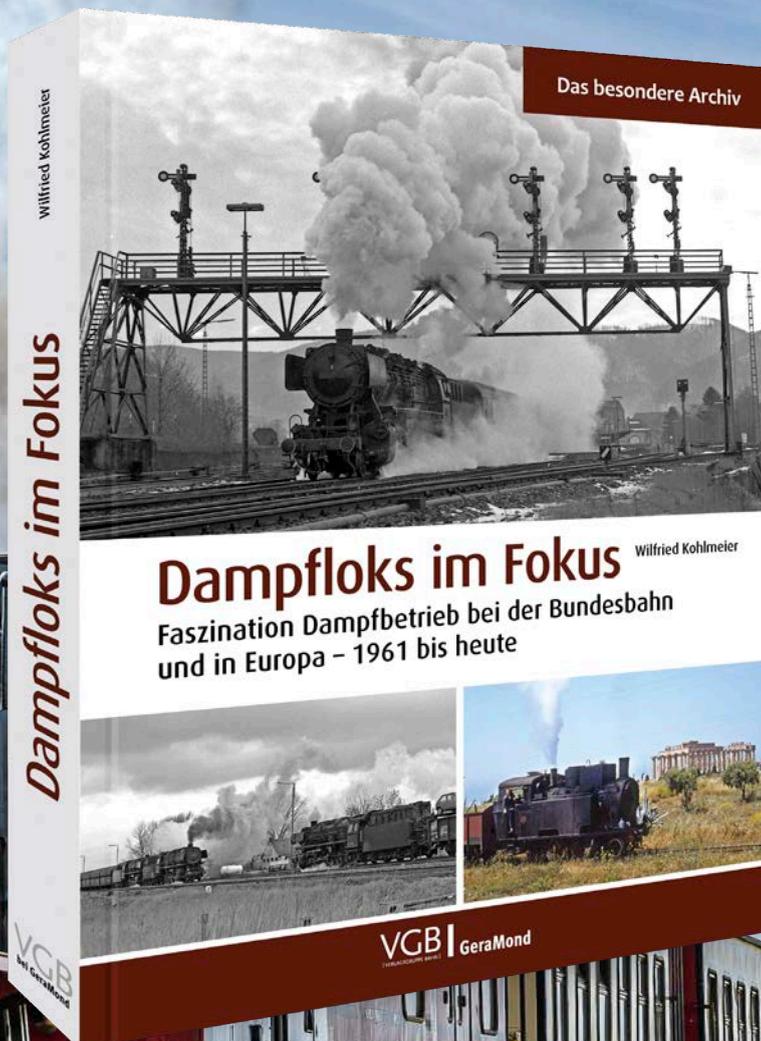
Eine Sonderausgabe von
BAHNExtra

LOK-STOFF

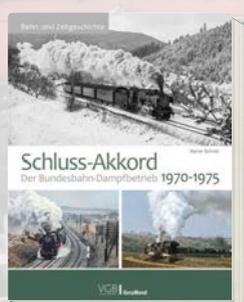
NEU

Dieses fachbiographische Fotobuch zeichnet den Weg von Wilfried Kohlmeier ins Eisenbahnobby nach. In reich bebilderten Kapiteln werden seine schönsten Aufnahmen vom Dampfbetrieb in Deutschland, Westeuropa und Amerika gezeigt. Die Bilder sind ab 1961 über sechs Jahrzehnte auf ausgedehnten Fototouren und bei der Suche nach Raritäten entstanden. Neben persönlichen Erlebnissen vermittelt der Text zugehörige Sachinformationen.

256 Seiten · ca. 450 Abb.
Best.-Nr. 53597
€ (D) 59,-



Best.-Nr. 53287



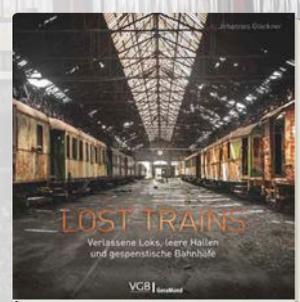
Best.-Nr. 53294



Best.-Nr. 07999



Best.-Nr. 13083



Best.-Nr. 53252



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

gleich zwei Ereignisse aus der Berliner Nachkriegszeit haben demnächst runde Jahrestage: Im Juni 2023 liegt es 75 Jahre zurück, dass die Sowjetunion über West-Berlin eine Blockade verhängte, und 70 Jahre, dass sich Bürger der DDR und Ost-Berlins gegen die Regierung Ulbricht und die Sowjetmacht erhoben.

Eine Stadt in schwierigen Jahren

Beide Ereignisse, die Blockade 1948/49 wie der Aufstand vom 17. Juni 1953, stehen beispielhaft für die schwierigen Jahre, die Berlin nach dem Kriegsende 1945 durchlebte. Der mühsame Wiederaufbau der schwer getroffenen Stadt, die Aufteilung in Sektoren, die Konfrontation der alliierten Besatzungsmächte im Kalten Krieg haben Berlin, viele Berliner und die Eisenbahn dort geprägt. Keine andere deutsche Stadt war so sehr von den Folgen des Zweiten Weltkriegs und vom Ost-West-Konflikt betroffen wie Berlin, nirgendwo anders gab es einen derart grundlegenden Wandel im Schienenwesen, auch wenn die Deutsche Reichsbahn weiterhin den Betrieb führte.

Grund genug, in diesem Sonderheft Berlin und seine Eisenbahn in den letzten Kriegswochen und ersten Nachkriegsjahren eingehend zu betrachten. Experten aus der Spreemetropole haben sich mit der Zeit von 1945 bis 1955 befasst, ihre Sammlungen geöffnet bzw. Archive erforscht, wertvolle Dokumente und Informationen zusammengetragen.

Eine Stadt im Wandel

Auf den folgenden Seiten nehmen wir Sie nun mit in diesen einzigartigen, leider oft beklemmenden Abschnitt der Geschichte Berlins. Verfolgen Sie den Wandel von Stadt und Eisenbahn (nicht zuletzt anhand der beiliegenden Streckenkarten), erleben Sie einen (Bahn-)Alltag, von dem man sich heute vieles kaum mehr vorstellen kann – und auf den mancher vielleicht auch aus beruhigendem Abstand blickt. Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre.

Thomas Hanna-Daoud
Verantwortlicher Redakteur

Aufnahmen der Titelseite:

Großes Bild: Betrieb in Berlin Lehrter Bahnhof (Slg. Dirk Winkler); Bilder links von oben: Slg. Peter Bley, ACME/Slg. Dirk Winkler, Slg. Peter Bley, ZBDR/Slg. Dirk Winkler



Düstere Häuserzeilen umgeben die Kriegslok der Baureihe 52, die im März 1945 durch Berlin-Wedding Richtung Gesundbrunnen fährt (o.). Gut zwei Monate später ist für Berlin der Krieg zu Ende, der Stadt und ihrer Eisenbahn stehen massive Veränderungen bevor. Etwa beim Zugbetrieb: Zwischen Berlin und den Westzonen beginnt 1946 der Interzonenverkehr, ab 1949 auch nach Hamburg (L, Foto im Bahnhof Friedrichstraße, 1949)

Walter Hollnagel/Eisenbahn-Stiftg. (o.), Schöller/Slg. Michael Reimer (L)

Inhalt

PLUS: Poster-Beilage
Streckenkarten 1945 und 1955

- | | | | |
|----|---------------------------|----|----------------------------|
| 4 | Chronik 1945–1955 | 54 | Die Berlin-Blockade |
| 6 | Die Kriegszeit in Bildern | 58 | Fahrstrom für die S-Bahn |
| 8 | Die letzten Kriegsmonate | 60 | Die Währung und die Bahn |
| 12 | Der Vier-Mächte-Status | 64 | Der Interzonenverkehr |
| 13 | SMAD und DZVV | 66 | Eine Kindheit in Berlin |
| 16 | Breitspur in Berlin | 73 | Die Bahnbetriebswerke |
| 20 | Die Berliner Sektoren | 78 | Die frühen 1950er im Bild |
| 22 | Die Reparationen | 80 | Die Weltfestspiele 1951 |
| 24 | Lok-Kolonnen in Berlin | 82 | Der Stettiner Bahnhof |
| 30 | Wiederaufbau in Bildern | 89 | Ein Zehlendorfer Bahnsteig |
| 32 | Die Stadtbahn nach 1945 | 92 | Aufstand vom 17. Juni 1953 |
| 40 | Privatbahnen in Berlin | 94 | Berlin im Wandel |
| 42 | Der Zugverkehr nach 1945 | 96 | Berlin 1955 – eine Bilanz |
| 52 | Berlin im Kalten Krieg | 98 | Schlussbild/Impressum |



Vom Potsdamer Fernbahnhof stehen im März 1945 nach diversen Luftangriffen nur noch die Außenmauern und das Gerippe der Hallendachkonstruktion, aber es fahren Züge (Foto mit Lok 74 543). Kurz danach werden die Kriegsschäden so stark sein, dass die Reichsbahn den Betrieb einstellt

Walter Hollnagel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Letzte Kriegsmonate und Nachkriegszeit im Überblick

Berlin in Kürze

Was geschah in der Spreestadt und wie wirkte es sich auf die Eisenbahn aus? Die wichtigsten Ereignisse von 1945 bis 1955 *Von Konrad Koschinski/GM*

1945

April: Betrieb im von Luftangriffen zerstörten Potsdamer Bahnhof schon vor Kriegsende für immer eingestellt

April: Zugverkehr in Berlin auf fast allen Strecken eingestellt, nach Zusammenbruch der Stromversorgung (wegen Kohlemangels) endet auch der verbliebene S-Bahn-Verkehr
1./2. Mai: Decke des Nordsüd-S-Bahn-Tunnels unter dem Landwehrkanal wahrscheinlich von SS-Trupp gesprengt, dadurch Tunnel geflutet und insgesamt nicht mehr befahrbar
2. Mai: Kapitulation der Wehrmacht in der „Schlacht um Berlin“
ab Juni: notdürftige Wiederaufnahme des Verkehrs, auch in vier Kopfbahnhöfen (Görlitzer,

Lehrter, Stettiner und im August Anhalter Bahnhof)

17. Juli bis 2. August: Potsdamer Konferenz der Siegermächte des Zweiten Weltkriegs

11. August: Befehl Nr. 8 der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) zur Übergabe des Betriebs der Eisenbahnen in ihrer Besatzungszone an die „deutschen Eisenbahner“, faktisch auch in der Vier-Sektoren-Stadt Berlin

November: auf der Stadtbahn Fernverkehr Charlottenburg – Zoologischer Garten begonnen; eingleisiger S-Bahn-Pendel auf der gesamten Stadtbahn

1946

31. Januar: S-Bahn-Züge der Nordstrecken fahren nach

interimsweiser Anbindung an den Stettiner Fernbahnhof wieder auf der Nordsüd-S-Bahn bis zum unterirdischen Stettiner S-Bahnhof

8. Februar: auf der gesamten Ringbahn (dem „Vollring“) wieder elektrischer S-Bahn-Betrieb

27. Juli: Interimsweise zum Potsdamer Ringbahnhof geleitete S-Bahn-Züge der

Wannseebahn fahren wieder durch den im Südabschnitt nutzbaren Tunnel bis zum Bahnhof Friedrichstraße; Potsdamer Ringbahnhof endgültig geschlossen

25. September: einige Fernzüge der Südstrecken (Görlitzer, Dresdener und Anhalter Bahn) über Abschnitte des Güteraußenrings zum Schlesischen Bahnhof im Ostsektor geleitet; damit Beginn der „Abnabelung“ der Westsektoren Berlins vom Binnenverkehr in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ)

7. Oktober: Einführung des auch für Deutsche freigegebenen Interzonenzugpaars FD 111/112 Osnabrück – Helmstedt – Berlin (mit Kurswagen von/nach Paris)

1947

16. November: Inbetriebnahme des Teils Friedrichstraße – Stettiner S-Bahnhof, gesamte Nordsüd-S-Bahn wieder befahrbar

15. Dezember: Londoner Konferenz der Außenminister der Siegermächte wegen des Dissenses in der Deutschlandpolitik abgebrochen

1948

20. Juni: D-Mark („DM-West“) in den Westzonen in Umlauf gebracht (ab 21. Juni dort gültig als alleiniges Zahlungsmittel)

23. Juni: Sowjet. Befehl 111, nach dem die Mark der Deutschen Notenbank (MDN/„Ostmark“) ab 24. Juni in der SBZ und in Groß-Berlin eingeführt werden soll; die Einführung in den Westsektoren geschieht ohne Einverständnis der Westalliierten

24. Juni: Die Westalliierten ordnen zum 25. Juni die Ausgabe von DM-West in den Westsektoren an; dort sind somit zwei Währungen gültig; daraufhin verhängt die Sowjetunion die „Berlin-Blockade“,

jeglicher durch die SBZ führende Verkehr zwischen den Westzonen und Berlins Westsektoren wird unterbrochen; West-Berlin wird nun per „Luftbrücke“ versorgt
November/Dezember: Spaltung der Stadt in zwei Magistrate („provisorisch demokratischer Magistrat“ in Ost-Berlin sowie Magistrat, später Senat in West-Berlin) und zwei Stadtparlamente (selbst ernannte „außerordentliche demokratische Stadtverordnetenversammlung“ und frei gewählte Stadtverordnetenversammlung)

1949

ab 20. März: in den Westsektoren nur noch DM-West als Zahlungsmittel gültig
12. Mai: Ende der Berlin-Blockade, Interzonenverkehr (militär./zivil) beginnt wieder
21. Mai: Beginn des Streiks der in West-Berlin wohnenden Eisenbahner (Kampf um Westgeld-Lohn), S-Bahn-Verkehr in den Westsektoren komplett und sonstiger Eisenbahnverkehr dort fast völlig lahmgelegt
28. Juni: Ende des Streiks, nachdem Lohnzahlung in DM-West zugesichert worden ist
10./11. September: fortan sechs Reisezugpaare im Interzonenverkehr zwischen Westdeutschland und Berlin Stadtbahn
7. Oktober: Gründung der Deutschen Demokratischen Republik (DDR)

1950

22. April: laut neuem Zollgesetz Gütertransport im DDR-Binnenverkehr durch die Westsektoren Berlins verboten; er wird bis 1952 aus West-Berlin ausgelagert
November: Beginn der Bauarbeiten für den Südlichen Außenring im Abschnitt Grünauer Kreuz – Schönefeld – Genshagener Heide
1. Dezember: Schlesischer Bahnhof in Ostbahnhof, Stettiner Bahnhof in Nordbahnhof umbenannt

1951

30. April: Aufnahme des elektrischen S-Bahn-Betriebs



Große Not leiden die Berliner in der Nachkriegszeit. Wer im Umland etwas „hamstern“ kann, hat Glück, erst recht, wenn er noch einen Platz auf einem Zug bekommt. Das Bild vom Personenzug in Spandau West wird 1947 aufgenommen und ist damals beileibe keine Ausnahme Donath/Slg. Dirk Winkler



Zu den „Weltfestspielen der Jugend und Studenten“ 1951 trägt 56 2764 ein Emblem der DDR-Organisation Freie Deutsche Jugend und steht so in ihrer Heimatdienststelle, dem Bw Berlin Lehrter Bahnhof ZBDR/Slg. Dirk Winkler

von Grünau bis Königs Wusterhausen, damit Görlitzer Bahnhof für den Personenverkehr geschlossen

10. Juli: erster Abschnitt des Südlichen Außenrings (SAR) feierlich eröffnet

5. bis 19. August: „III. Weltfestspiele der Jugend und Studenten“ im Ostsektor, Sonderzüge teils über den SAR-Abschnitt geleitet

August: elektrischer S-Bahn-Betrieb Spandau West – Staaken, Spandau West – Falkensee und Jungfernheide – Spandau aufgenommen, folglich am 28. August Lehrter Bahnhof geschlossen

1952

18. Mai: Anhalter Bahnhof und Nordbahnhof (ehemals Stettiner Fernbahnhof) zum Fahrplanwechsel geschlossen, gesamter D-Zug-Verkehr im Ostbahnhof gebündelt, Zoologischer Garten nun einziger Fernbahnhof in den Westsektoren

und nur noch von Interzonenzügen bedient

ab 1. Juni: Bewohnern der Westsektoren ist die Einreise in die DDR verboten; Ost-Berlin darf weiterhin besucht werden

5. Oktober: im Bahnhof Lichtenberg Fernbahnsteig C eröffnet, zur Entlastung des Ostbahnhofs fortan auch D-Züge in Lichtenberg abgefertigt

25. Dezember: Bernauer S-Bahn-Strecke nach Elektrifizierung von Gütergleisen Pankow – Schönhauser Allee an den östlichen Innenring angebunden

1953

25. Februar: bisheriger Fernbahnsteig B im Bahnhof Friedrichstraße als West-Ost-Richtungs-Bahnsteig für die S-Bahn in Betrieb genommen
11. März: letzte auf der Stadtbahn nonstop West-Berlin durchquerende Fernreisezüge des DDR-Binnenverkehrs auf Umfahrrouten verlagert



Mit einem Sonderdruck feiert die Reichsbahn 1949 das 25-jährige Bestehen des elektrischen S-Bahn-Betriebs Slg. Peter Bley

18. Mai: auf Vorortlinien nach Oranienburg, Velten, Falkensee und Potsdam im Berufsverkehr S-Bahn-Züge („Durchläufer“) eingeführt, die auf West-Berliner Bahnhöfen nicht halten
17. Juni: Arbeiteraufstand in der DDR; grenzüberschreitender S-Bahn-Verkehr drei Wochen lang unterbrochen

1954

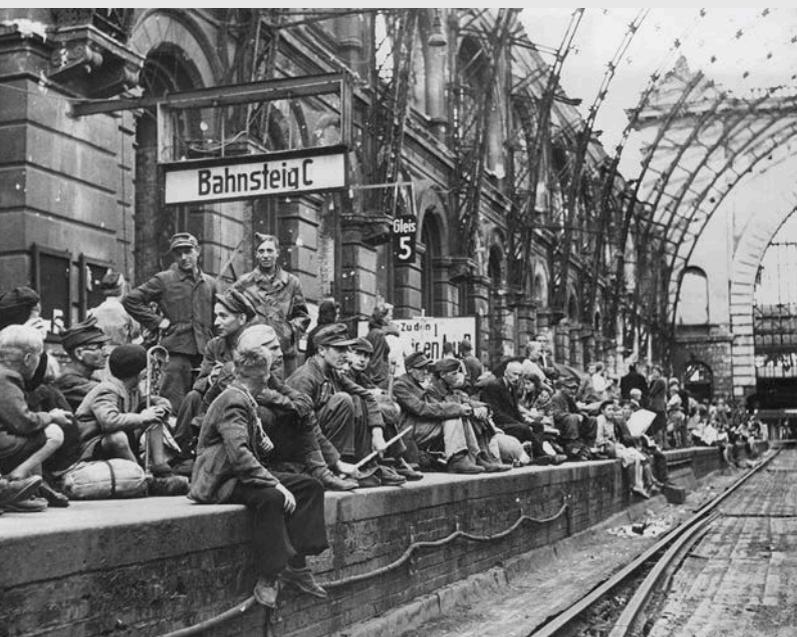
15. Juli: auf der Strecke Berlin – Hamburg drittes Interzonenzugpaar eingeführt
im Fahrplanjahr 1954/55 Laufweg des Militärzugpaars Wünsdorf – Berlin Ostbahnhof – Brest mit umspurbaren SŽD-Weitstreckenwagen bis/ab Moskau verlängert; für den zivilen Verkehr zunächst bis/ab Moskau laufende Kurswagen im D 3/4 Berlin – Warschau (ab Sommerfahrplan 1955 als eigenständiges Zugpaar D 101/102)

1955

1. Januar: Neubaustrecke Strausberg – Strausberg Nord eröffnet, zunächst fahren Dieseldiesellokomotiven (ab 3. Juni 1956 elektrischer S-Bahn-Betrieb)
Oktober/Dezember: Neubaustrecke Falkenhagen – Abzweig Wustermark – Elstal eröffnet, damit Anschluss an die im Abschnitt Elstal – Golm in den Berliner Außenring einbezogene westliche Umgebungsbahn hergestellt (Außenring dann mit dem 1956/57 erfolgten Lückenschluss zwischen Golm und Saarmund vollendet) 



Im März 1945 herrscht am Lehrter Bahnhof noch reger (und scheinbar geordneter) Reisebetrieb. Die beschädigte Halle, die Soldaten unter den Reisenden und auch die Kaue der Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt (NSV) auf dem Bahnsteig links lassen jedoch den Ernst der Lage erahnen. Wenige Wochen danach kommt der Zugverkehr in Berlin kriegsbedingt zum Erliegen Walter Hollnagel/Eisenbahnstiftung



Nach Kriegsende herrscht im Lehrter Bahnhof Chaos. Ehemalige Wehrmachtssoldaten, Angehörige von NS-Organisationen und Zivilisten warten auf einen Zug, der sie aus Berlin bringt; die Stimmung liegt irgendwo zwischen Hoffnung, Angst und Resignation – wie so oft in Deutschland zu jener Zeit Slg. Dirk Winkler

Zur Trennung des Umlands von den Berliner Westsektoren lässt die sowjetische Besatzungsmacht ein Teilstück der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn unmittelbar an der Stadtgrenze südlich von Rudow demontieren (Aufnahme vom 1. November 1948). Hinten befährt eine Dampflok der Baureihe 52 den im Zweiten Weltkrieg erbauten Vorläufigen Güteraußenring (GAR) Slg. Dirk Winkler



Letzte Kriegszeit und Kriegsfolgen

Der Tiefpunkt

Anfang 1945 hat der von Hitlerdeutschland entfesselte Krieg längst das Reich selbst ereilt. Die Niederlage vollzieht sich in Berlin besonders drastisch. Die Kämpfe enden am 2. Mai und hinterlassen ein Trümmerfeld; es folgen Demontagen, bittere Not und die Teilung der Stadt

Nach dem Zweiten Weltkrieg ist im Verkehrswesen Berlins kaum noch etwas so, wie es war. Der Anhalter Bahnhof (rechts) findet trotz schwerer Zerstörungen bald wieder Verwendung im Personenverkehr, der nahe gelegene Potsdamer Bahnhof bleibt eine ungenutzte Ruine (hinten links). Noch 1951 – zum Zeitpunkt dieser Aufnahme – sieht man, wie einschneidend die Kriegsfolgen sind

Slg. Dirk Winkler





Aus Richtung Potsdam fährt 03 234 im März 1945 mit einem Reisezug durch Berlin-Steglitz und erreicht gleich den Potsdamer Bahnhof. Die Häuser links und rechts der Strecke liegen bereits in Trümmern. Aber die Gleise sind repariert, der Bahnbetrieb läuft und das Stellwerk wird instandgesetzt. Noch geht der Krieg weiter Walter Hollnagel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Die letzten Kriegsmomente

Vor dem Ende

Die Zeit von 1944 bis zum April 1945 erwies sich für Berlins Eisenbahnen als zunehmende Belastung. Die letzten Kriegsmomente waren geprägt von immensen Zerstörungen, die sich noch lange auf den Bahnbetrieb auswirken sollten Von Peter Bley

Im Sommer 1940 gab es die ersten britischen Luftangriffe auf Berlin, die auch 1941 andauerten, jedoch nur zu vergleichsweise geringen Schäden führten. Ansonsten spürte die Reichsbahn den Krieg in Berlin noch nicht besonders, es sei denn durch einen starken Anstieg der Betriebsleistungen bei gleichzeitiger Abgabe qualifizierter Eisenbahner nach dem Osten, die durch Frauen, später auch durch

Ausländer und Kriegsgefangene, ersetzt wurden.

Angriffe auf Berlin

Nach mehr als einjähriger Pause setzten die Luftangriffe auf Berlin im Frühjahr 1943 wieder ein, doch Hauptziele der britischen Bomber waren zunächst noch das Ruhrgebiet und Hamburg. Ende August 1943 begann eine Luftschlacht um Berlin, an der

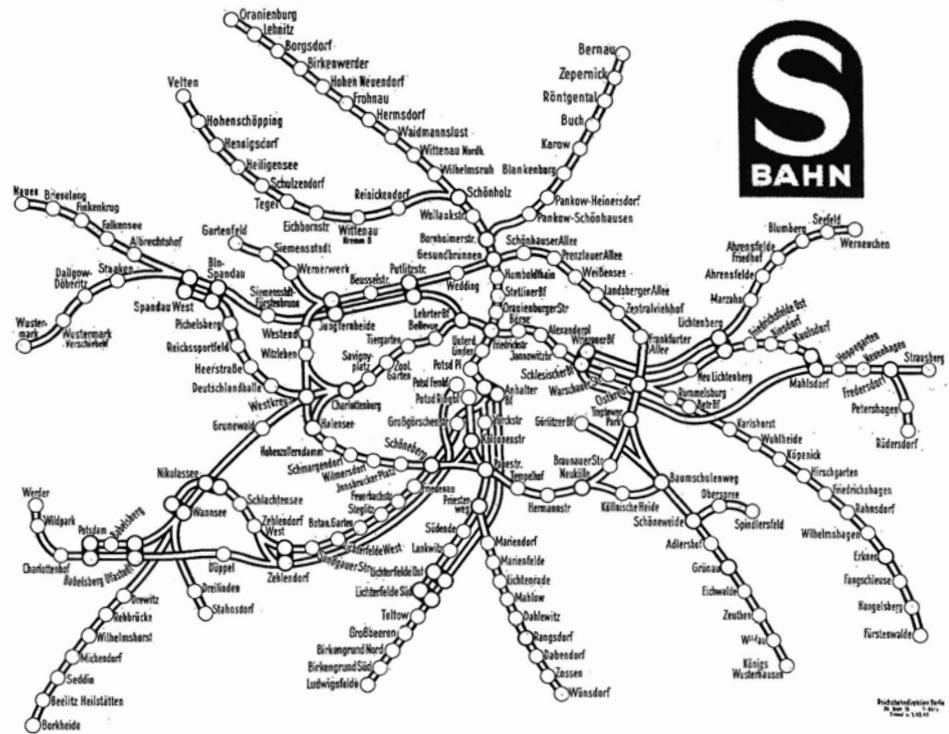
nun auch US-Flugzeuge mit häufigen Tagesangriffen teilnahmen. Die Luftschlacht erreichte im November 1943 einen ersten Höhepunkt. Im Frühjahr 1944 vorübergehend ausgesetzt, wurden die massiven Luftangriffe auf Berlin im Spätsommer 1944 wiederaufgenommen. Ihre absoluten Höhepunkte waren die schweren Angriffe vom 3. und vom 26. Februar 1945, denen am 18. März ein letzter Großangriff folgte.



Am Güterschuppen in Berlin-Steglitz steht im März 1945 Lok 74 1279. Die Parole auf dem Wasserkasten „Erst siegen – dann reisen“ klingt angesichts der bereits auf die Stadt vorrückenden Roten Armee nur noch wirklichkeitsfremd und überzogen
Walter Hollnagel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Zugverkehrskarte

Auf den **schwarz** gekennzeichneten Strecken **verkehren S-Bahnzüge**.
Zwischen den **blau** gekennzeichneten Bahnhöfen **Autobusverkehr**.
Auf den **rot** gekennzeichneten Strecken **kein S-Bahnzugverkehr**.



Die Luftangriffe führten immer wieder zu schweren Schäden an Industrieanlagen, Wohngebäuden und Verkehrsanlagen, und hier insbesondere an Anlagen der S-Bahn und Eisenbahn, denn gerade die innerstädtischen Bahnanlagen bildeten häufig markante Zielpunkte für die Bomberflotten. Mit großem Einsatz von Personal und Material gelang es der Reichsbahn jedoch, selbst die großen Schäden zumeist innerhalb weniger Tage soweit zu beheben, dass ein Bahnbetrieb wieder möglich wurde. Die Beförderungsleistung der S-Bahn stieg infolge der kriegsbedingten Anforderungen und des weitgehenden Ausfalls des Omnibusverkehrs 1943 auf 737 Millionen Reisende, einen Wert, der seither nie mehr erreicht wurde. Während längerer Betriebsunterbrechungen wurden Zeitkarten der S-Bahn und der für Straßenbahnen, U-Bahnen und Busse zuständigen Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG) wechselseitig anerkannt.

Nach Bombenangriffen musste der S-Bahn-Betrieb häufig eingestellt werden, bis die Reparatur der beschädigten Infrastruktur eine Wiederaufnahme des Bahnbetriebs zuließ. Zur Unterrichtung der Reisenden wurde auf den S-Bahnhöfen diese Zugverkehrskarte ausgehängt, in der der jeweilige Betriebszustand farbige unterlegt dargestellt war. Die Karte enthält allerdings keine Informationen über Umfahrungsmöglichkeiten mit den Verkehrsmitteln der BVG (U-Bahn und Straßenbahn) Slg. Peter Bley

Die S-Bahn im Krieg

Um nach Luftangriffen den planmäßigen S-Bahn-Betrieb schneller wiederaufnehmen zu können, war der Betrieb auf einigen Verbindungskurven seit dem Spätherbst 1942 schrittweise eingestellt worden, zuletzt um die Jahreswende 1943/44 auf der Südring-Spitzkehre nach dem Potsdamer Ring-

bahnhof. Neben den umfangreichen Schäden an der Infrastruktur führte der Bombenkrieg auch zu großen Verlusten an einsatzfähigen S-Bahn-Fahrzeugen, die trotz Auslieferung neuer Viertelzüge nicht mehr ausgeglichen werden konnten. Nachdem die Zugabstände schon ab 1941 in den Abendstunden gedehnt waren, musste der



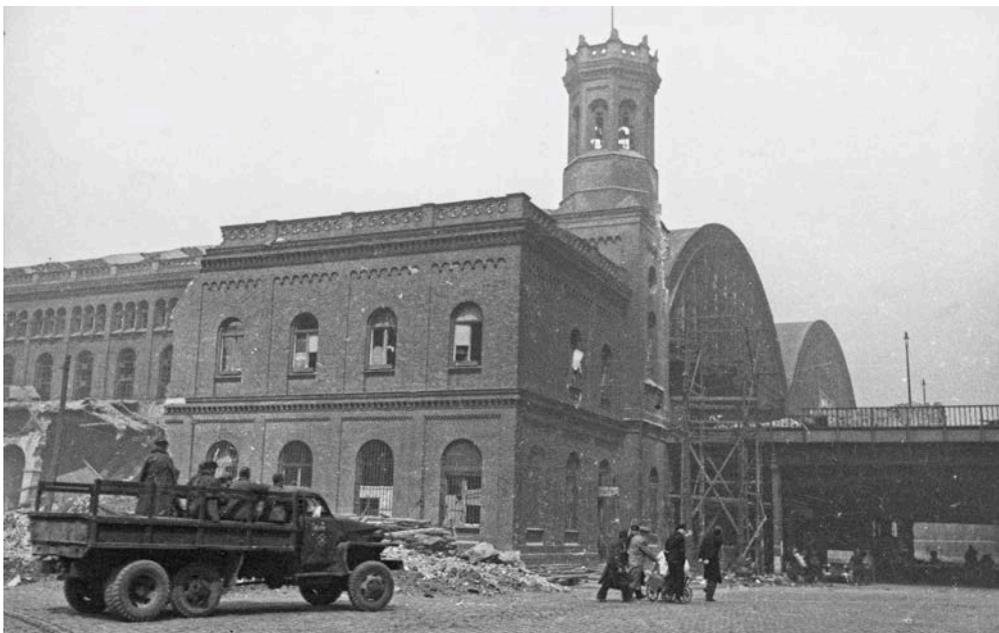
Im April 1945 toben Kämpfe rund um den Schlesischen Bahnhof. Im Bild Soldaten der Roten Armee mit einem Geschütz am dortigen Güterbahnhof

Slg. Dirk Winkler



Straßenszene vor dem stark zerstörten Potsdamer Fernbahnhof; dieser ging nach Kriegsende als einziger der großen Berliner Kopfbahnhöfe nicht mehr in Betrieb

Slg. Peter Bley



Soldaten der Roten Armee mit einem Lkw und Flüchtlinge am Schlesischen Bahnhof im April 1945. Der gesamte Bahnbetrieb in Berlin war bereits zum Erliegen gekommen

Slg. Dirk Winkler

Fahrplan wegen Fahrzeugmangels und gekürzter Stromkontingente vom Herbst 1944 an zunehmend ausgedünnt werden. Etliche Zuggruppen bedienten nur noch Teilstrecken oder fuhren in verringerter Zugfolge, einige Zuggruppen entfielen vollständig. Eine erhalten gebliebene Karte „S-Bahn-Zugläufe an Werktagen, Ausgabe 1. August 1944“, dokumentiert eindrücklich den Niedergang, den der S-Bahn-Betrieb in den folgenden Monaten durchlief.

Ende Januar 1945 wurden die Zugfolge erneut gestreckt und der Betriebsschluss am Abend nochmals vorverlegt. Nach dem verheerenden Angriff vom 3. Februar kam der Betrieb auf vielen Strecken tagelang zum Erliegen. Inzwischen war die Rote Armee bis an die Oder vorgestoßen und hatte das Oberschlesische Industriegebiet eingenommen; damit kam auch der überlebensnotwendige Versand von Steinkohlen nach Berlin zum Erliegen.

Am 3. April wurde bekanntgegeben, vom 9. April an (verschoben auf den 11. April) dürften die S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn nur noch mit einem Sonderausweis und nur zu Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstelle sowie zu kriegs- und lebensnotwendigen Fahrten benutzt werden. Am

Ab 23. Januar 1945 entfielen D- und Eilzüge; im April kam aller Betrieb in Berlin zum Erliegen

folgenden Wochenende wurde diese Verkehrssperre nochmals ausgesetzt, doch dann war sehr schnell Schluss. Im Jahre 1950 berichtete ein kompetenter Zeitzeuge: „Es war aber (Anm.: bis März 1945) immer noch möglich, wenn auch unter erheblichen Anstrengungen, die Schäden zu beheben und den Betrieb nach kurzen Unterbrechungen wieder zum Laufen zu bringen. Allerdings wurde der S-Bahn-Betrieb immer mehr in seiner Dichte eingeschränkt, da die Zuteilung an elektrischer Energie für den Verkehr immer geringer wurde. ... Im April spitzte sich auch für die S-Bahn die Lage zu. Die jede Nacht einsetzenden Störangriffe der feindlichen Luftwaffe schlugen, wenn auch nicht sehr tiefe, so doch sehr zahlreiche Wunden, so dass ein geordneter Betrieb im ganzen Netz nicht mehr so recht zustande kam. Schließlich wurden die Fliegerangriffe ergänzt und später abgelöst durch die Artilleriebeschließung der heranrückenden russischen Truppen. Ab 20. April musste auf immer mehr Strecken der Betrieb eingestellt werden, und zwar zunächst auf den östlichen Strecken. Am 24. April wurde nur noch im Südwesten gefahren. Am 25. April war der Betrieb praktisch erledigt. Das noch in Betrieb befindliche westliche 30-kV-Netz hatte am 26. April früh 7 Uhr Nullspannung, erholte sich im Laufe