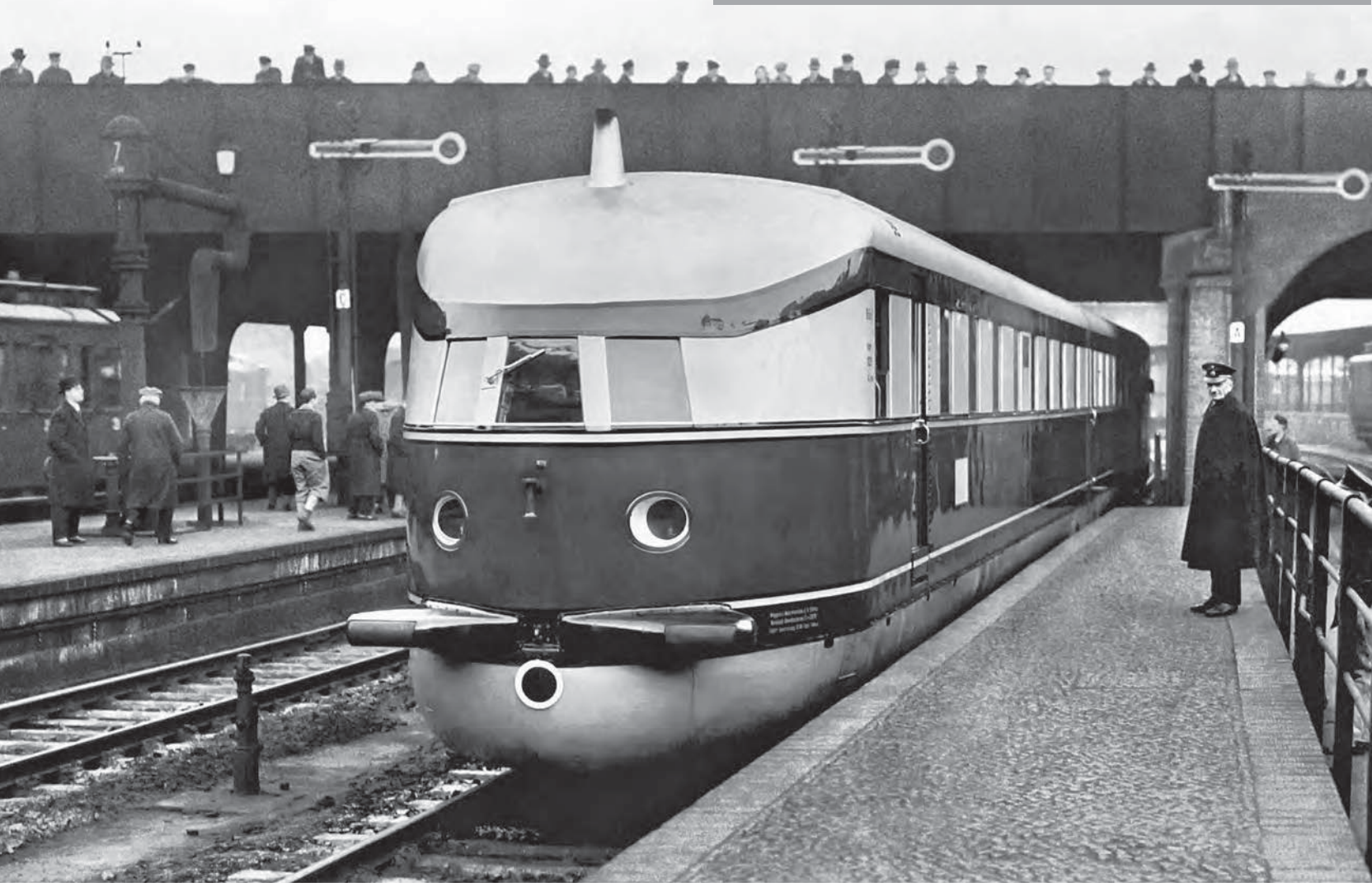
Bahn- und Zeitgeschichte



Gerhard Greß

Berlin und seine Verkehrswege

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]
KLARTEXT

Blick ins Reichsbahn-Ausbesserungswerk Berlin-Tempelhof. Slg. GG

Slg. Dr. Brian Rampp

Moderne, stromlinienförmige Schnellverkehrsbusse ergänzten ab Mitte der dreißiger Jahre den Bahnverkehr auf einigen Strecken. Sie fuhren meist dort, wo es bereits Reichsautobahnen gab. Vom Potsdamer Fernbahnhof kommend, nahm dieser Büssing-NAG/Westwaggon 350 O am 27. September 1936 vor dem Stettiner Vorortbahnhof noch Fahrgäste auf, bevor er seine Reise nach Stettin begann. Die Fahrt verlief über die fast fertige Reichsautobahn Berlin – Stettin. Unten: 1938 war der Bau des Berliner Autobahnrings weitgehend abgeschlossen, hier im Bereich eines Kiefernwaldes.

Slg. Stefan Ponzlet (2)

Berlin

und seine Verkehrswege

Gerhard Greß

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.
ISBN: 978-3-8375-1903-7

© 2017 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Autoren:	Gerhard Greß, mit einem Beitrag von Volkhard Stern	
Fotografen, Seiten:	Dr. Wolff & Tritschler	57, 93, 110-115, 171, 180, 181, 182/183
	Eisenbahnstiftung	128 u, 129, 130 u, 131 o, 146, 147
	Korbinian Fleischer	244, 245 u
	Gerhard Greß Sammlung	6, 7, 8 u, 9, 11, 13-17, 18 u, 19, 20 o, 22, 23 u, 25 o, 28, 29 o, 30 M, 34-36, 37 u, 38-45, 46 o, 48 o, 49, 50 o+M, 52, 53 u, 56, 60 u, 62 o+M, 66 ur, 71 u, 72, 75, 76 o, 77, 78, 80, 82 o, 83, 84, 85 o, 87-89, 92, 94 o, 95 u, 96 u, 97, 99 o+u, 100/101, 102, 106, 107, 122, 123, 124 o, 125 ul, 128 o, 132 u, 138 ul, 144 u, 145 u, 160 o, 170 o+ul, 172 o, 174, 175 o, 186, Titel oben/unten links, Vorsatz links sowie Fahrkarten, Zeitungen usw.
	Gerhard Greß (GG)	2, 4/5, 189-191, 194, 195, 196 M+u, 198, 199 o, 200-209, 210 o, 211, 212 o, 213, 214, 215 u, 216, 217, 219, 220, 221 M, 222 M+u, 223-225, 227 o, 228-236, 238 u, 239 o, 241 M+u, 242 o, 243, 246 or+u, 247
	Hermann Kuom	237, 238 o
	Wolf-Dietmar Loos	239 M+u, 240, 241 or, 242 u
	Günter Meyer	136 u, 137 u, 145 o, 162 o, 166 o, 167 o, 168, 169 o, 170 ur, 172 u, 175 u, 179
	Ulrich Montfort	184/185, 187 o
	Jürgen Munzar/Slg.	54 o, 76 u, 82 u
	Stefan Ponzlet/Slg.	8 o, 10 o, 12, 18 o, 20 u, 21, 23 o, 24, 37 o, 51 u, 58, 63 u, 74 u, 81 o, 85 ul, 109, 120, 121, 124 M, 125 ur, 159, 166 u, 173 u, 188 o, 197 o, 199 u, Vorsatz Mitte und rechts unten
	Dr. Brian Rampp/Slg.	1, 46 u, 47, 48 u, 51 o, 53 o, 59, 60 o, 61, 64, 65 o+u, 66 o, 67 u, 68, 69 o, 90, 91, 104 u, 105 u, 108, 125 o, 126, 127, 130 o, 132 o, 133, 135, 136 o, 137 o, 138 o, 139 o, 140 o, 142/143, 144 o, 148-150, 161, 162 u, 163, 165, 167 u, 173 o, 197 M+u, 245 o, Vorsatz rechts oben
	Wolfgang R. Reimann/Slg.	30 o+u, 31 o, 32, 33, 50 u, 54 M+u, 55 o+u, 66 ul, 67 o, 69 u, 70, 71 o, 73, 74 o, 79, 81 u, 85 u, 86, 94 u, 96 o, 98, 99 l, 103, 104 o, 105 o, 116-119, 124 u, 131 u, 138 ur, 139 u, 169 u, 176-178, 188 u, 192, 193, 196 o, 221 o, 222 o, 246 ol
	Ferdinand von Rüden	10 u, Nachsatz komplett
	Wolfgang Schumacher/Slg.	25 u, 26, 27, 134
	Volkhard Stern/Slg.	29 u, 30 M, 55 M, 62 u, 63 o, 65 M, 95 o, 96 r, 140 u, 141, 152-158, Titel unten rechts
	Burkhard Wollny	210 u, 212 u, 215 o
	Manfred Zaubitzer/Slg. Stern	221 u
	Meinolf Zylka	226, 227 u

Umschlaggestaltung: Kathleen Baumann
Satz & Layout: Gerhard Greß
Bildbearbeitung: Jan Freckmann
Preprint: Fabian Ziegler
Gesamtherstellung: Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)

Titelmotive: Der SVT 877 „Fliegender Hamburger“ (oben) während der Probefahrten im Dezember 1932 im Lehrter Bahnhof. Unten links: Der Bahnhof Friedrichstraße um 1900 mit Loks der Gattungen T 4 und S 3 (beide Slg. GG). Unten rechts: Büssing-Doppeldeck-Dreiachser 688 im Sommer 1959 beim Bahnhof Zoo, dahinter ein „Bayern-Expreß“-Fernbus mit Kässbohrer-Luxusaufbau (Slg. Volkhard Stern).

Aufnahme Vorseite: Berlin-Alexanderplatz 1934. Soeben passiert ihn eine Lok der Baureihe 17^{10-12} (pr. S 10^{1}) mit einem D-Zug. Hier begann wenig später das Unwesen der Nationalsozialisten mit der Diffamierung/Enteignung von Wertheim. Slg. Dr. Brian Rampp

Aufnahme rechte Seite: Aus Richtung Bahnhof Friedrichstraße kommend, quert am 2. Mai 1987 ein S-Bahn-Zug der Baureihe 275 (ET 165) die rund 240 m lange, gekrümmte Humboldthafen-Brücke über den Humboldthafen. Diese bildete ab 1945 die Grenze zwischen dem britischen und sowjetischen Sektor. Hinter Mauer und Todesstreifen steht ganz links ein Gebäude der Charité. GG

Im Verlauf des Buches sind zahlreiche Karten/Pläne abgebildet bzw. einzelnen Themen zugeordnet.

Inhalt

- Vorwort 4
- Berlin 6
- Berlins Weg zur „Elektrischen“ 34
- Hoch- oder Unterpflasterbahn? 42
- Stadtbahn alias Schnellbahn = S-Bahn 49
- Durch die 20er in die 30er Jahre 58
- Die Reichsbahn auf dem Weg in die Zukunft 75
- Krieg und Nachkriegszeit 106
- Berlin danach 132
- Die Berliner Blockade 148
- Die Postwege bei der Berliner Blockade 152
- 1948/49 – zwei deutsche Staaten entstehen 164
- Unterwegs in Berlin 170
- Von den 50er Jahren in die 60er und 70er Jahre 184
- Berliner Tristesse 210
- Diesseits und jenseits 218
- 750 Jahre Berlin 234
- 1989 237
- Dankeschön/Literatur 247

Liebe Leserinnen und Leser,

Berlin ist eine Stadt voller Geschichten und Geschichte, die sich mit keiner anderen europäischen Hauptstadt vergleichen lässt. 1871 Hauptstadt des Deutschen Reiches geworden, fasziniert sie vor allem durch ihre rasche Entwicklung zur größten Industriestadt Europas in den wenigen Jahrzehnten bis zum Ersten Weltkrieg. Das zur selben Zeit entstandene Nahverkehrssystem aus Stadt-, Ring- und U-Bahnen ergänzte die Straßenbahn- sowie Buslinien und verband so auf geradezu perfekte Weise Wohn-, Industrie- und Erholungsgebiete miteinander.

Dem Ersten Weltkrieg folgten: die Weimarer Republik, die leider durch die Weltwirtschaftskrise 1929 zerbrach, das „Dritte Reich" mit der nationalsozialistischen Diktatur, der von Hitler begonnene Zweite Weltkrieg mit seinen furchtbaren Zerstörungen, 1945 die Besetzung durch die Rote Armee, ab Juli 1945 zusätzlich durch die westlichen Alliierten, die Aufteilung der Stadt in Sektoren, dann in Ost- und West-Berlin aufgrund der Zerwürfnisse der Alliierten untereinander, die Berliner Blockade von Juni 1948 bis Mai 1949, der nur durch den Einsatz sowjetischer Panzer gescheiterte 17. Juni 1953 und schließlich – als wäre das alles nicht schon schlimm genug gewesen – der Mauerbau am 13. August 1961!

Berlin war zwar immer noch Berlin, bestand jedoch viele Jahre lang aus zwei Welten. Bis 1989 war die Stadt mit dem berühmten Brandenburger Tor Symbol der Teilung Deutschlands. Hier standen sich Ost und West direkt gegenüber. Mit den infolge von Teilung und Mauerbau nur auf den Ostteil ausgerichteten Verkehrswegen konnte Berlin seine einstige Bedeutung als größter deutscher Verkehrsknoten nicht mehr wahrnehmen.

Nach einem kaum nennenswerten Zweitage-Klassenausflug im Herbst 1961 folgten ab 1963/64 (nur unterbrochen durch meine Bundeswehrzeit 1966/67) sehr viele Berlin-Besuche, mitunter auch von Mecklenburg und vom Erzgebirge aus. Ebenso oft habe ich mir die Frage gestellt, was diese Stadt so anziehend machte. Vielleicht die interessanten Fragmente einstiger Größe oder eher der ungebrochene Wille der Menschen, dem nicht enden wollenden politischen Wirrwarr der Weltmächte zu trotzen. Für West-Berlin wurde von der Bundesrepublik aus viel getan, um die Einwohner dabei zu unterstützen. Alles wurde subventioniert und rund 180 Milliarden unserer unvergessenen DM halfen den West-Berlinern, am wirtschaftlichen Erfolg der Bundesrepublik teilzuhaben. Aber schließlich waren es im Sommer/Herbst 1989 die

Menschen in Ost-Berlin und in der gesamten DDR, die sich auf weltweit bewunderte Art von der Verlogenheit und Unfreiheit ihres politischen Systems befreiten und die Grundlage dafür bildeten, dass sich die beiden Teile Deutschlands 1990 wieder in einem Staat vereinen konnten. Dass es dabei, besonders seitens der Bundesrepublik, trotz unzähliger Milliarden DM mitunter an einer gewissen Sensibilität mangelte, schmälert nicht die – wiederum weltweit bestaunte – Größe des Ereignisses.

Am 9. Juni 1971 hatte der S-Bahn-Zug-West (vorne) gerade den geschlossenen Bahnhof Bornholmer Straße durchfahren, als ihm hinter dem 4 m hohen Grenzzaun eine 52er mit einem Güterzug sowie ein S-Bahn-Zug-Ost entgegenkamen. GG

„Unsere Sprache ist unsere Geschichte", schrieben einst die Brüder Jacob und Wilhelm Grimm.

Liebe Leserinnen und Leser, dieses Buch kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, zu groß und komplex sind Berlins Verkehrswege. Aber es führt Sie mit vielen hundert seltenen Fotografien/Abbildungen vor allem durch die Vor- und Nachkriegsjahre sowie in die Zeit der Teilung und in die Jahre 1989/90. Bis dahin erlebten natürlich auch die beiden Teile Berlins eine Ära des Aufbruchs und der Erneuerung in vielen Bereichen des Lebens und Berufsalltags sowie des Strukturwandels auf Schienen und Straßen. Den Schluss bildet ein Abriss der Entwicklung bis heute.

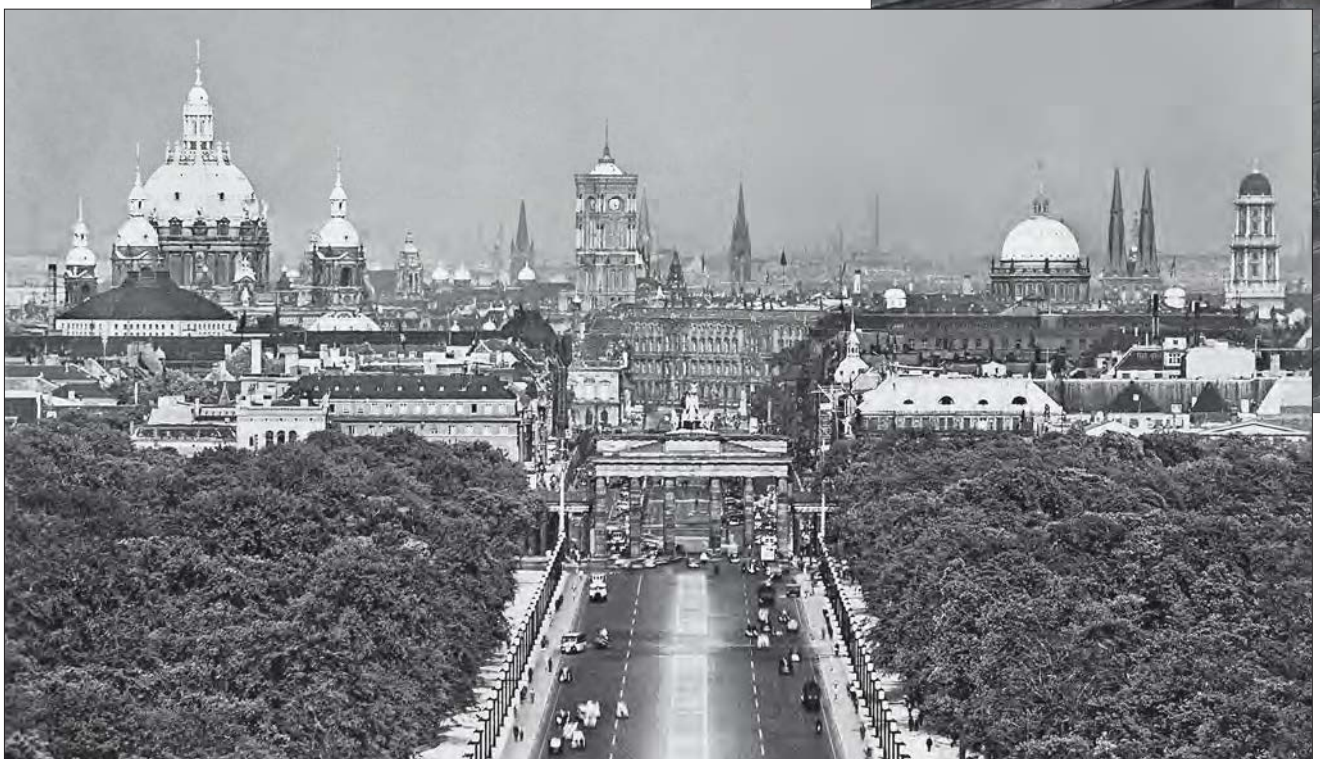
Freiburg 2017, Gerhard Greß

Berlin

… ist sicher eine der Städte, in die man immer wieder gerne zurückkommt. Eingebettet in die wunderschöne, in unendlich langen Eiszeitperioden geformte Fluss- und Seenlandschaft Brandenburgs, ist Berlin mit über 3,5 Millionen Einwohnern die bevölkerungsreichste und mit rund 892 km² die flächenmäßig größte Stadt Deutschlands. Die Ausdehnung des Stadtgebietes in Ost-West-Richtung beträgt rund 45, in Nord-Süd-Richtung rund 38 km. Einen erheblichen Teil der Fläche nehmen Waldgebiete mit 164 m² und Gewässer mit 60 m² für sich in Anspruch.

Auch Höhenluft kann man in Berlin schnuppern: Nach Kriegsende wurden die natürlichen, bis zu 115 Meter hohen Müggelberge und die bis zu 114,5 m hohen Ahrensfelder Berge vom Teufelsberg übertroffen, einem 120,1 m hohen Trümmerberg im Westen Berlins. Höchste Erhebung ist inzwischen jedoch der 120,7 m hohe Deponieberg Arkenberge, der seinen Namen vom natürlichen Höhenzug im Berliner Bezirk Pankow ableitet. Er wird derzeit zum Erholungsgebiet umgestaltet. Auch der tiefste Punkt Berlins ist unnatürlichen Ursprungs: der Spektesee im Bezirk Spandau. Die Gestade des ehemaligen Kiesteiches liegen knapp über 28 m hoch. Obwohl kein Badesee, ist er trotzdem Teil eines der beliebten Naherholungsgebiete der Berliner.

Seit dem 3. Oktober 1990 ist Berlin Bundeshauptstadt des am selben Tag offiziell wiedervereinigten Deutschlands und zählt heute zu den meistbesuchten Städten Europas. Wie bereits vor 1933 hat sich Berlin mit seinen Universitäten, Forschungseinrichtungen, Museen und Unternehmen wieder zu einer Weltstadt der Kultur, der Wissenschaften sowie der Wirtschaft und Politik entwickelt. Obwohl durch den Verlust der deutschen Ostgebiete in Randlage geraten, erlangte Berlin nach 1990 auch seine Bedeutung als zentraler Verkehrsknoten der Schienen-, Luft- und Wasserwege zurück.



Slg. GG (2)