


BAHN
EXTRA

BAHN EXTRA

Ein Magazin von  GeraMond

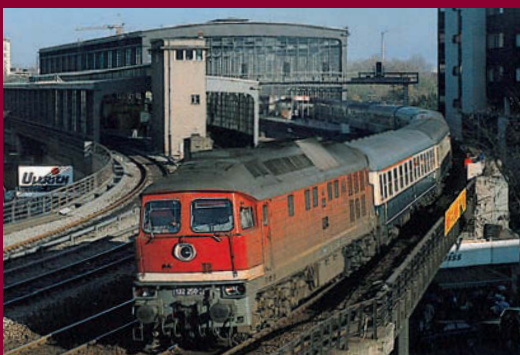


Zahlreiche Bildraritäten
und Zeitzeugenberichte!



BAHN-EXTRA 5/2010 Berlin 1961 – 1989: Die Eisenbahn in der geteilten Stadt

Die Eisenbahn in der geteilten Stadt Berlin 1961 – 1989



Bahnverkehr im geteilten Berlin:
»Sputniks«, Transitzüge und mehr



S-Bahn-Betrieb in Ost und West:
Boycott, Streik und Neuanfang

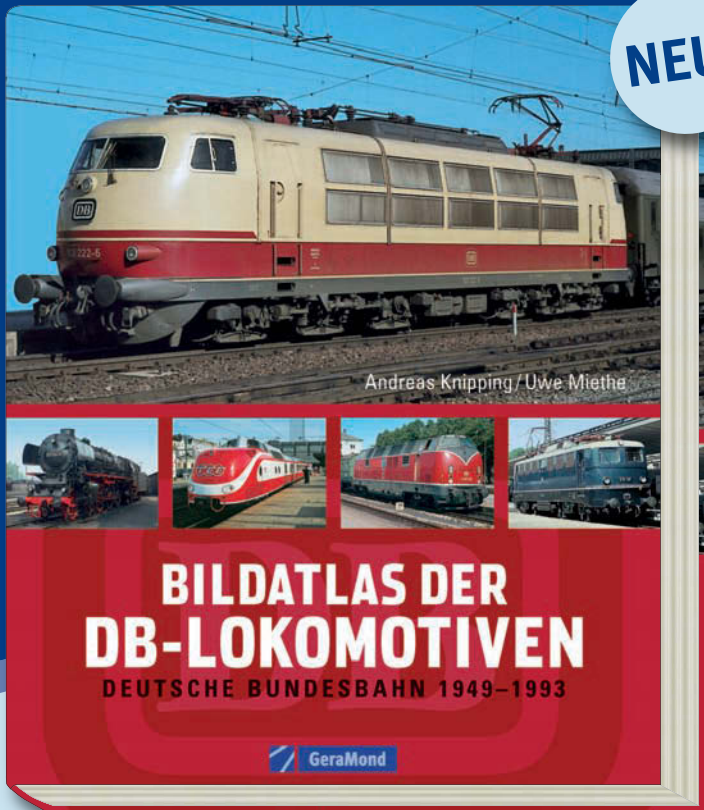


Nach dem Mauerfall: Zusätzliche
Züge und neue Verbindungen

Bildstark & Zugkräftig.

www.geramond.de

NEU!



Die rasante Entwicklung der Deutschen Bundesbahn von 1949 bis 1993 – im aktuellen Bildatlas wird sie wieder lebendig. Kompetente Porträts, ausführliche Datentabellen und prägnante Bilder präsentieren die Lokomotiven und Triebwagen der Jahre von 1949 und 1990, von der urigen E44 über die futuristische 103 und die Nebenbahnkönigin V100 bis zum unverwüchtlichen Schienenbus. Randvoll mit allen wichtigen Informationen und technischen Daten. Ein kompetentes und detailliertes Nachschlagewerk.

144 Seiten · ca. 200 Abb. · 22,3 x 26,5 cm
 € [A] 20,60
 sFr. 34,50 **€ 19,95**
 ISBN 978-3-7654-7019-6



Alle Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn, die das Bild der DDR-Eisenbahn prägten.

144 Seiten · ca. 200 Abb.
 22,3 x 26,5 cm
 € [A] 15,40
 sFr. 26,50 **€ 14,95**
 ISBN 978-3-7654-7298-5



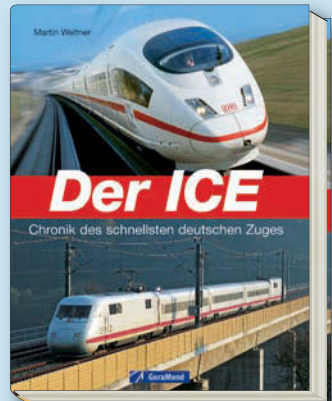
Alle wichtigen Informationen zu den Lokomotiven und Triebwagen, die in Deutschland unterwegs sind! Umfassend, übersichtlich, fundiert und reich bebildert.

144 Seiten · ca. 180 Abb.
 22,3 x 26,5 cm
 € [A] 15,40
 sFr. 26,00 **€ 14,95**
 ISBN 978-3-7654-7085-1



Hier sind sie: die größten, schnellsten und stärksten Lokomotiven aller Zeiten! Das umfassende und reich bebilderte Handbuch kennt alle Loks der Superlative.

360 Seiten · ca. 800 Abb.
 19,1 x 22,7 cm
 € [A] 15,40
 sFr. 26,50 **€ 14,95**
 ISBN 978-3-7654-7279-4



Alles über den Star auf deutschen Gleisen in einem reich bebilderten Band: Prototypen und ICE 1 bis 3, Neubaustrecken und Wartungswerke, Design, Sicherheitstechnik und vieles mehr.

96 Seiten · ca. 200 Abb.
 21,5 x 28,5 cm
 € [A] 15,40
 sFr. 26,50 **€ 14,95**
 ISBN 978-3-7654-7320-3

Faszination Technik



Jetzt online stöbern unter

www.geramond.de
 oder gleich bestellen unter
 Tel. 0180-532 16 17 (0,14 €/Min.)

Inhalt



Mit einem internationalen Schnellzug hat 03 1075 im Mai 1979 Berlin Ostbahnhof verlassen; D 270 »Meridian« fährt von Belgrad via Budapest, Prag und Berlin nach Malmö Udo Paulitz

Titelbild: S-Bahnen und D-Zug Berlin-Lichtenberg – Stralsund in Berlin Prenzlauer Allee, 21. Mai 1979

Ralph Lüderitz (2. gr. Bild, kl. Bild o.), Bernd O. Sydow (kl. Bild u. l.: Transitzug mit 132 560 verlässt Bahnhof Zoo, Februar 1988), Slg. Max Esser (kl. Bild M.), Rainer Mittelstädt/Bundesarchiv, Bild 183-1989-1202-008, (kl. B. u. r.);

Rücktitel: Udo Paulitz (Bild o.), Sigrid Mörschel (Bild u.)

Die Zeit des »Schutzwalls«

Berlin und seine Eisenbahn zwischen Mauerbau und Mauerfall 4

Der Weg in die Teilung

Berlin vor dem Mauerbau 12

Umbruch des Bahnverkehrs

Die »Grenzschießung« und ihre Folgen für das Berliner Schienennetz 14

Um Berlin herum

Die »Sputnik-Züge« 26

Politikum Wasserturm

Der Vorfall im Bw Gesundbrunnen 28

Das Loch im Bahnsteig

Der Tunnelbau im S-Bahnhof Wollankstraße 30

Sicherung und Amtsanmaßung

Transport- und Bahnpolizei in West-Berlin 32

Mauern, Kontrollen, durchtrennte Gleise

Zeichen der Teilung in Berlin 36

Boykott, Streik und BVG

Die Entwicklung der S-Bahn in West-Berlin zwischen 1961 und 1989 40

Besuch aus der Diaspora

Eine S-Bahn-Fahrt nach Ost-Berlin in den 70ern .. 48

Viele Gäste, viele Züge

Die X. Weltfestspiele der Jugend 1973 50

Zwei Welten

Eisenbahner in West- und Ost-Berlin 52

Für Moabit, Grunewald oder Hul

Der Güterverkehr für West-Berlin. 56

Expresszüge und mehr

Der Zugverkehr in Berlin 58

Ziel: Berlin Stadtbahn

Die Berlin- bzw. Transit-Züge 60

Orte mit einer großen Vergangenheit

Ein Bahn-Besuch im Westteil der Stadt 63

Die Prominenz in Schwarz

Dampflokomotiven in Berlin. 66

Werbung mit Dampf

Die »Informationsfahrten« der Reichsbahn 72

Die Grenzstation

Der Bahnhof Berlin Friedrichstraße 74

Große Freude und kleine Pünktchen

Als Tagestourist in Ost-Berlin 79

Besser, schneller, mehr

Die S-Bahn Ost-Berlin in den 80er-Jahren 84

Eine Stadt im Freudentaumel

Berlin erlebt den Mauerfall 86

Zeit für Veränderung

Reichsbahn-Betrieb vor und nach der Wende. 93

Jahrzehnte danach

Markante Stellen aus dem geteilten Berlin heute. . 96

Leserservice/Vorschau/Impressum 98



Bis zum Sommer 1961 fahren Züge über das in der DDR gelegene Staaken in den Westteil Berlins, genauer, nach Berlin-Spandau. Der Bau der Mauer am 13. August setzt dem ein Ende. Die Transitgleise werden nun an der Grenze in Staaken strikt überwacht; die »Schutzweichen« stehen auf Abweig und verhindern die Durchfahrt von Zügen (Bildmitte). Erst ab 1976 dürfen hier wieder Reisezüge nach und von West-Berlin passieren. Anders verhält es sich mit dem Triebwagen links; er fährt im DDR-Binnenverkehr und wendet in Staaken (siehe auch Bild S. 36)

Slg. Alfred Gottwaldt



Berlin und seine Eisenbahnen zwischen Mauerbau und Mauerfall

Die Zeit des »Schutzwalls«

Am 13. August 1961 erhält die Teilung Berlins eine neue Dimension. Mit dem Bau der Mauer riegelt die DDR den Westteil der Spreestadt rigoros ab; das öffentliche Leben wird empfindlich eingeschränkt, ebenso der Bahnverkehr. Beginn eines Ausnahmezustands, der 28 Jahre dauert



OBEN Nach dem Mauerbau fahren die Nahverkehrszüge von Ost-Berlin nach Potsdam und weiter südlich um West-Berlin herum. Für die mit modernem Wagenmaterial ausgestatteten Garnituren bürgert sich der Spitzname »Sputnik« ein, weil sie Berlin umkreisen wie ein Satellit die Erde. Im April 1962 hält 62 012 mit zwei vierteiligen Doppelstockeinheiten in Berlin-Karlschorst Alfred Schulz/Historische Sammlung der DB AG

LINKS Bis 13. August 1961 ist Berlin-Schönefeld Kontrollbahnhof für Reisende von und nach Ost-Berlin; hier verhindert man auch die Einreise von West-Berlinern in die DDR. Mit dem Mauerbau wird die Absperrung enger gezogen, im Mai 1979 indes sind West-Berlinern DDR-Reisen wieder erlaubt. Der Bahnhof heißt jetzt Zentralflughafen Berlin-Schönefeld und dient vor allem dem DDR-Binnenverkehr. Lok 03 2153 beendet die Planeinsätze ihrer Baureihe beim Bw Lutherstadt Wittenberg und erreicht den mit Fahnen für eine FDJ-Veranstaltung geschmückten Halt R. Lüderitz

Vorgeschichte 1944–1961

12. September 1944: Das Londoner Protokoll der Vereinten Nationen sieht vor, in der künftigen sowjetischen Besatzungszone ein gemeinsam zu verwaltendes »Berliner Gebiet« zu schaffen. Gegenstand ist das 1920 geschaffene Groß-Berlin.

April/Mai 1945: Sowjetische Truppen erobern das gesamte Stadtgebiet Berlin.

Juli 1945: Die sowjetische Armee räumt zwölf der 20 Stadtbezirke von Groß-Berlin für amerikanische, britische und französische Truppen; es entstehen vier Sektoren.

Das Eisenbahnnetz bleibt unter Verwaltung der Reichsbahndirektion (RBD) Berlin. Die Bahnanlagen werden mühsam wieder aufgebaut und in Betrieb genommen.

24. Juni 1948: Die Sowjetunion nimmt Kontroversen um die separate Einführung der D-Mark in den Westsektoren zum Anlass, den militärischen und zivilen Verkehr zwischen den westdeutschen Zonen und Berlin zu sperren. Die Westmächte begegnen dieser Blockade mit der »Luftbrücke«.

12. Mai 1949: Die Sowjetunion beendet die Blockade. Fortan besteht ein streng kontrollierter Personen- und Güterverkehr

auf festgelegten Routen, unter anderem Eisenbahnstrecken, zwischen Westdeutschland und West-Berlin. Privilegiert ist der westalliierte Militärverkehr durch die sowjetische Besatzungszone. In Berlin besteht noch weithin freier Verkehr.

7. Oktober 1949: Aus der sowjetischen Besatzungszone wird die Deutsche Demokratische Republik.

Ab 1951

Die DDR errichtet Bahnstrecken, auf denen ihr Binnenverkehr um Berlins Westsektoren herumgeleitet werden kann. Die Deut-

sche Reichsbahn der DDR (DR) schließt die Kopfbahnhöfe in den Westsektoren (Görlitzer Bahnhof 30. April 1951, Lehrter Bahnhof 28. August 1951, Anhalter Bahnhof und Nordbahnhof 18. Mai 1952). Das S-Bahnnetz wird in allen vier Sektoren und dem Umland weiter einheitlich betrieben.

1. Juni 1952: Den Bewohnern der Westsektoren Berlins wird die Fahrt in die umliegende DDR verboten; der Verkehr in Berlin sowie vom DDR-Umland durch die Westsektoren nach Ost-Berlin bleibt frei.

17. Juni 1953: In Ost-Berlin regt sich massenhafter Protest gegen die Politik der So-



OBE Was umgangssprachlich »die Mauer« heißt, ist ein tief gestaffeltes System von zwei Mauern vor und hinter einem Todesstreifen mit Wachtürmen und massiven Kraftfahrzeugsperrern. So rüstet man auch den Potsdamer Platz in Berlin auf (Bild von 1965). Die unterirdische S-Bahn-Station wird geschlossen, der Zugang dorthin (rechts) versperrt, die Straßenbahnstrecke blockiert
Historische Sammlung der DB AG

RECHTS West-Berlin nach dem Mauerbau hat etwas von dem berühmten goldenen Käfig: Wo die Grenze nicht sicht- und spürbar ist, wirkt der Alltag vergleichsweise frei und sorglos. Eisenbahnfreunde etwa finden in den 60er-Jahren Gefallen an den stolzen Reichsbahn-Dampfloks, die mit Schnellzügen durch die Stadt rauschen. Im Sommer 1967 rollt 03 148 mit dem überlangen D 1005 »Hoek-Warszawa-Express« durch Berlin-Wannsee
Jürgen Krantz



zialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED). Sowjetische Truppen schlugen den Aufstand gewaltsam nieder.

1960/61

Die zweite Phase der Zwangskollektivierung der Landwirtschaft lässt die Massenfucht aus der DDR wieder anschwellen. Am häufigsten wird der Weg über Berlin gewählt, wo der Grenzübergang fast ohne Risiko möglich ist. 1961 verdichtet sich die Erwartung, dass Sowjetunion und DDR einschneidende Maßnahmen zur Beendigung der Fluchtwelle treffen werden.

Mauerbau und die Zeit bis 1989

13. August 1961: Über Nacht schließt die DDR mit einem Großaufgebot bewaffneter Kräfte die Grenze zwischen dem sowjetischen Sektor und den drei Westsektoren Berlins. Bewohnern der DDR und des sowjetischen Sektors wird das Betreten der Bundesrepublik und West-Berlins von nun an systematisch verwehrt. Wenige Tage später beginnt der Bau der Mauer anstelle provisorischer Stacheldrahthindernisse. Die Sperrbauwerke in der Stadt und an den Außengrenzen Berlins werden bis

1989 immer weiter perfektioniert. Gegen wen sich die als »antifaschistischer Schutzwall« verbrämte Mauer auch richtet, wird rasch deutlich. Die an der innerdeutschen Grenze seit 1952 gültige Befehlslage für die Grenztruppen, gegen (DDR-)Flüchtlinge rücksichtslos die Schusswaffe einzusetzen, gilt nun ebenso in Berlin. **Am 24. August 1961** wird der erste Flüchtling in Berlin beim Versuch, durch die Spree zu schwimmen, erschossen.

Einschneidende Folgen haben die **Sperrmaßnahmen** für den S-Bahn-Betrieb. Die Ringbahn wird im Norden und Süden un-

terbrochen, ebenso unterbricht man alle von den Westsektoren in die umliegende DDR führenden S-Bahn-Strecken. Die Nord-Süd-S-Bahn befährt die Tunnelstrecke unter dem sowjetischen Sektor (zunehmend als »Hauptstadt der DDR« bezeichnet) mit einem Halt nur noch im Tunnelbahnhof Friedrichstraße; der oberirdische Teil wird mit der betrieblichen Trennung zwischen westlichem und östlichem Netz auch Grenzbahnhof der Stadtbahn. Entsprechendes gilt für die U-Bahn. Durch die Netztrennung abgeschnittene elektrische S-Bahn-Inselbetriebe im Süden, Westen und Norden Berlins werden teilweise auf-

S-Bahnen und Fernzüge machen den Eisenbahnreiseverkehr in West-Berlin nach dem Mauerbau aus. Am Humboldthafen, an der Grenze zwischen Ost und West sowie in Sichtweite des Reichstags, begegnen sich im Mai 1980 auf der Stadtbahn Vertreter beider Gattungen: der S-Bahn-Zug der Baureihe 275 kommt aus Berlin Friedrichstraße, der Fernzug mit »Ludmilla«-Diesellok der Baureihe 132 fährt dorthin

Jürgen Krantz



gegeben, teilweise weiterbetrieben und teilweise durch Elektrifizierung von Abschnitten des Außenrings an das S-Bahn-Netz in Ost-Berlin angebunden.

Güterbahnhöfe in West-Berlin bedient die DR über mehrere Grenzübergangsstrecken weiter.

Der **Personenfernverkehr** in Richtung Bundesrepublik wird vom sonstigen deutsch-deutschen Interzonenverkehr getrennt. Die D-Züge nach Berlin erreichen West-Berlin über Albrechtshof (Hamburger Bahn) und Griebnitzsee (Wetzlarer Bahn). Sie befah-

ren die Stadtbahn mit Halten in Zoo und Friedrichstraße. Mehrere Berlin-Züge führen Kurswagen mit Zielen in Polen und in der Sowjetunion. Diese werden in Berlin Ostbahnhof in internationale Züge der DR eingegliedert und für den Binnenverkehr freigegeben.

17. August 1961: Der Deutsche Gewerkschaftsbund ruft zum Boykott der S-Bahn in West-Berlin auf. Sie wird als DM-Einnahmequelle der DDR gebrandmarkt.

23. August 1961: Die DDR verbietet West-Berlinern das Betreten des Ostsektors. Die

Grenzübergänge in Berlin sind nur noch für Ausländer und Westdeutsche nutzbar. Weiterhin dürfen Patrouillen der drei Westmächte den Sowjetsektor befahren.

Die **politische Bilanz** der Augusttage fällt zwiespältig aus: Die DDR hat sich ökonomisch fürs Erste gerettet – zu dem hohen Preis, die eigene Bevölkerung einzumauern. Für West-Berlin und Westdeutschland bringt dies in einem Punkt eine gewisse Sicherheit; die defensive Abriegelung signalisiert das Ende aller Fantasien von der Ausdehnung des politischen Systems der DDR auf ganz Deutschland.

5. Dezember 1961: Das Lokpersonal der 78 079 flüchtet mit dem Personenzug Oranienburg – Albrechtshof. Die Strecke wird danach sofort unterbrochen; auch der Verkehr Berlin – Hamburg läuft nun über den einzigen Kontrollbahnhof Griebnitzsee an der Südwestgrenze Berlins.

17. Dezember 1963: Das erste Passierscheinabkommen ermöglicht West-Berlinern in der Feiertagszeit Besuche in Ost-Berlin. Bis 1966 gelangen mehrfach solche Abkommen. Die Fortsetzung scheitert an Forderungen der DDR nach formeller Anerkennung ihrer Eigenstaatlichkeit.



9. September 1964: Die DDR erlaubt den für sie ökonomisch uninteressanten Rentnern (Männer ab 65, Frauen ab 60) wieder Reisen in den Westen Deutschlands und nach West-Berlin.

1961-1969: DDR-Organen üben durch **willkürliche Erschwerungen des Transitverkehrs** immer wieder Druck auf die Bundesrepublik und West-Berlin aus und betonen damit den Anspruch auf Beendigung der westlichen Präsenz in Berlin.

17./20. Dezember 1971: Die Bundesregierung, der Senat von West-Berlin und die

DDR-Regierung unterzeichnen das Transitabkommen über die geregelte Benutzung der Zufahrtswege, eine Reise- und Besucherregelung und ein Abkommen über den Gebietsaustausch an einigen problematischen Grenzabschnitten.

3. Juni 1972: Das bis 3. September 1971 zwischen Großbritannien, Frankreich, der Sowjetunion und den USA ausgehandelte Viermächte-Abkommen über Berlin tritt in Kraft. Es garantiert den Status West-Berlins und seine Verbindungen zur Bundesrepublik. Von nun an dürfen West-Berliner wieder in den Ostteil der Stadt und in die

DDR fahren. Zu Ostern und Pfingsten 1972 wird ihnen dies schon vorweg erlaubt.

26. September 1976: Die Strecke Spandau – Wustermark wird mit dem neuen Kontrollbahnhof »Staaken Deutsche Demokratische Republik« für die Transitzüge Berlin – Hamburg freigegeben; deren Fahrzeit verkürzt sich damit um bis zu 50 Minuten.

September 1980: Die DR nimmt einen Streik ihres West-Berliner Personals zum Anlass, den defizitären und heruntergewirtschafteten S-Bahn-Betrieb im Westen der Stadt fast völlig einzustellen.

9. Januar 1984: Nach langen Verhandlungen übernehmen die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) den S-Bahn-Betrieb in West-Berlin. Sie beginnen mit dem Wiederaufbau und der Reaktivierung der Strecken.

5. Februar 1989: Der 20-jährige Chris Gueffroy wird als letzter Flüchtling an der Berliner Mauer erschossen. Im März endet ein Fluchtversuch per Ballon tödlich; am 16. April 1989 ertrinkt ein Fluchtwilliger. Die Gesamtzahl der »Mauertoten« von 1961 bis 1989 wird mit 133 bis weit über 200 angegeben. Unschärfen ergeben sich wegen der vielfach nicht mehr möglichen



OBEN Hunderttausende demonstrieren am 4. November 1989 auf den Straßen um den Alexanderplatz für Veränderungen in der DDR. Fünf Tage nach dieser größten Protestveranstaltung in der Geschichte des Landes werden die innerdeutschen Grenzen geöffnet

Horst Sturm/picture-alliance/ZB



LINKS Im August 1984 hat 132 448 einen Transitzug am Haken und zieht in Groß Kreuz an einem Personenzug mit der angehängten 52 8158 vorbei. Die Züge zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik – nach dem Transitabkommen 1972 »Transitzüge« genannt – fahren noch zwischen Berlin und dem Kontrollbahnhof an der deutsch-deutschen Grenze durch. Nach dem Mauerfall ändert sich das: Fortan halten Züge nach West-Berlin auch in der DDR und bewältigen so einen Teil der enormen Reisewelle

Wolfgang Dath

Abgrenzung zwischen gescheiterter Flucht und Unfällen. Umstritten bleiben die Tötungen von DDR-Grenzern durch fluchtwillige oder fehlschießende Kameraden, durch Flüchtlinge und Fluchthelfer sowie (selten) durch Angehörige der West-Berliner Polizei und der westlichen Schutzmächte, die Flüchtlingen berechtigt zu Hilfe kommen.

Die Mauer fällt

1989: Friedliche Bürgerproteste stellen die Machtposition des SED-Regimes immer stärker infrage. Auftrieb bekommen sie durch die offenkundige Fälschung der Er-

gebnisse der Kommunalwahlen vom **7. Mai** und mehr noch durch die zum Sommer einsetzende Fluchtwelle, bei der Zehntausende vor allem über Ungarn und die Tschechoslowakei den Weg in den Westen nehmen. Die Forderung nach Reisefreiheit gehört zu den wichtigsten Themen der Demokratiebewegung in der DDR. Aus diesem Grund demonstrieren am **4. September** erstmals Bürger in Leipzig; die »Montagsdemonstrationen« werden zu einer bedeutenden Plattform des friedlichen Widerstands und finden bald Nachfolger in der gesamten DDR.

7. Oktober 1989: Am Rande der Feierlichkeiten zum 40-jährigen Bestehen der DDR gehen Volkspolizisten und Staatssicherheit gewaltsam gegen Demonstranten vor, unter anderem in Ost-Berlin. Dies verstärkt die Proteste noch; zugleich schränkt die immer prekärer werdende wirtschaftliche Situation die Handlungsmöglichkeiten der DDR-Führung ein.

4. November 1989: Auf dem Alexanderplatz in Berlin demonstrieren mindestens 500.000 Menschen gegen die SED-Diktatur und für Presse-, Meinungs- und Versammlungsfreiheit.

9. November 1989: Nach der Fernsehübertragung einer rätselhaften Presseerklärung des Politbüromitglieds Günter Schabowski über ein radikal vereinfachtes Antragsverfahren für die Ausreise aus der DDR strömen viele tausend Ost-Berliner zu den innerstädtischen Grenzübergangsstellen. Zentrale Stellen erteilen keine Anweisungen, wie zu verfahren sei, woraufhin die Grenztruppen am späten Abend den Verkehr von Ost nach West frei geben. Damit beginnt eine gigantische Reisewelle aus der DDR nach West-Berlin und in die Bundesrepublik, die Wochen dauert und teils volksfestartigen Charakter annimmt.