

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



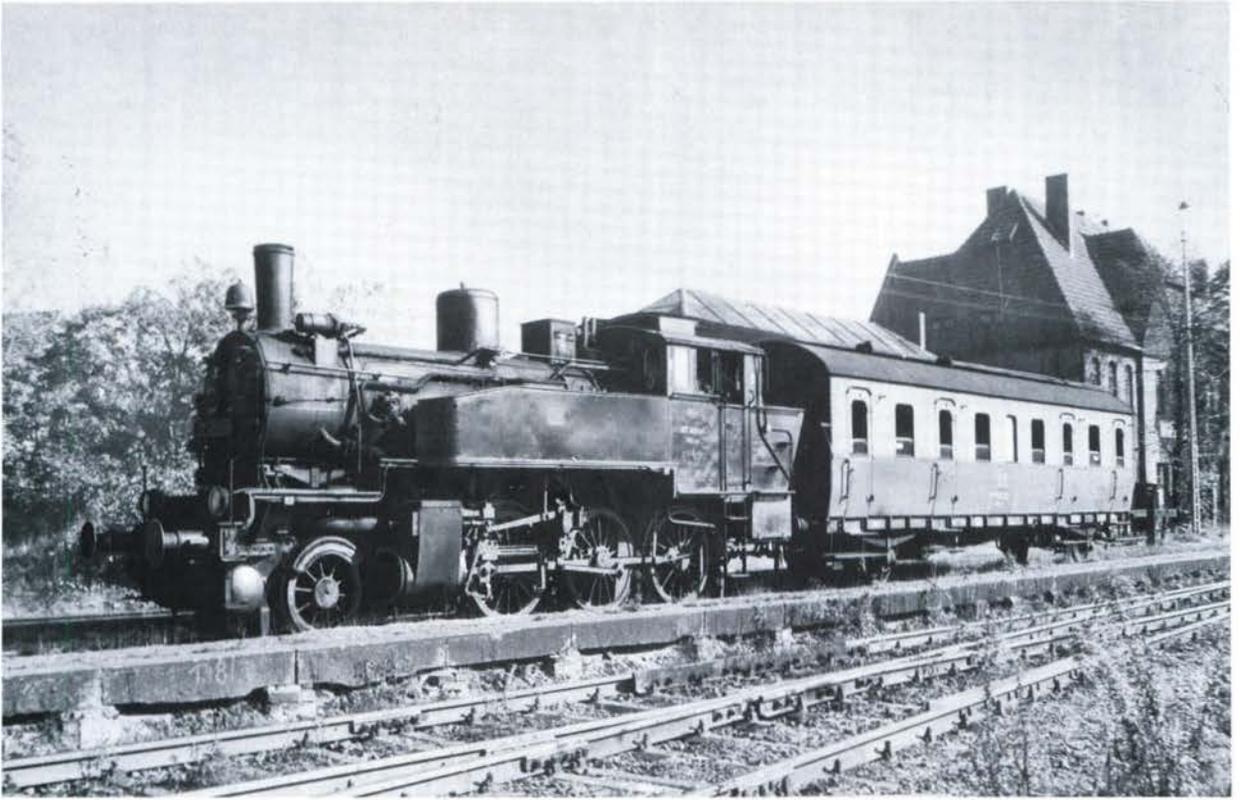
TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

APRIL

32542

4/79



Das Bild vom Vorbild

Oben: Eine Garnitur aus vergangenen Tagen: eine ehem. pr. T 9, BR 91³⁻¹⁸ der DR mit einem 2achsigen ehemaligen 4-Klasse-Wagen der DRG (1921 gebaut), die hier vor neun Jahren bereits von der DR an ein Werk verkauft waren und im Werkverkehr standen.

Foto: Reiner Preuß, Berlin

Unten: Neubau-Güterzugtenderlokomotive der BR 83¹⁰ der DR, 1955 erstmals gebaut, aber jetzt schon aus dem Betriebspark der DR ausgeschieden.

Foto: Manfred Weisbrod, Leipzig



Redaktion
 Verantwortlicher Redakteur:
 Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
 Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
 Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
 DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach
 1235
 Telefon: 204 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
 Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ (also
 auch für „Wer hat — wer braucht?“) betreffen, sind
 hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR
 — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

Herausgeber
 Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
 Günter Barthel, Erfurt
 Karlheinz Brust, Dresden
 Achim Delang, Berlin
 Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
 Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
 Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
 Ing. Walter Georgii, Zeuthen
 Joachim Kubig, Berlin
 Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
 Wolf-Dietger Machel, Potsdam
 Dipl.-Jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
 Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
 Hansotto Voigt, Dresden

**Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
 Berlin**

Verlagsleiter:
 Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
 Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
 Lizenz Nr. 1151
 Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
 Erscheint monatlich;
 Preis: Vierteljährlich 3,—M.
 Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
 des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
 der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu
 entnehmen.
 Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
 Genehmigung der Redaktion gestattet.
 Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
 übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
 Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 16. 1. 1979
 Geplante Auslieferung: 10. 4. 1979

Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR — 1026 Berlin, Rosenthaler Str.
 28/31, PSF 29, Telefon: 236 27 76. Anzeigenannahme
 DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
 Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
 Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag —
 soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-
 nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
 BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
 Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52,
 Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
 brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
 Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
 lungen von Sojuszpechatj bzw. Postämter und Post-
 kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rueASSE,
 Sofia, China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:
 Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 12.
 Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
 Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
 P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
 schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
 sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-
 ang, Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
 Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
 Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
 Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
 straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
 und alle Freunde der Eisenbahn

4 April 1979 · Berlin · 28. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
 Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Seite

Das Bild vom Vorbild	2.U.-S.
Peter Glanert	
Die Herausbildung des Berliner Schnellbahnnetzes — einige Gedanken zu Vergangenheit und Perspektive des Berliner S-Bahnnetzes —	94
Unter einer Dachschräge auf etwas mehr als 5 m ²	101
Dieter Gerlach	
Kleine Schönheitskur für die BR 118 in N	103
Werner Schulz	
Eine kleine TT-Anlage — noch im Rohbau	104
Unzählige Gedanken zu ein und demselben Thema: Umbau von Weichen auf unterflur: Fritz Hanisch	
Unterflurantrieb für Weichen des Systems PILZ mit 90° Drehung der Weichenlaterne Günter Feureißner	
Und hier eine andere Variante	106
Beilage „Elektronik für Modelleisenbahner“	109
Peter Heumos	
Umbauanleitung für gedeckte PIKO-H0-Güterwagen	108
Ulrike Brodkorb/Michael Huth	
12. Zentrales Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 1978 (2) 2. Verlauf, Beobachtungen, Schlußfolgerungen	113
F. Günther	
Steilrampe Eibenstock — Vorbild und Modellvorschlag	115
Wissen Sie schon; Text zum Lokfoto des Monats	118
Lokfoto des Monats: Dampf-Rekoschnellzuglokomotive der BR 015 der DR; hier: Das Original- Vorbild des PIKO-H0-Modells, die 01 0505-6	119
Lokbildarchiv	120
Unser Schienenfahrzeugauchiv:	
Günther Fiebig	
Der Triebwagenzug der ehemaligen Neuhaldenslebener Eisenbahn	121
Volkmar Köckeritz	
Das Lokomotiv-Museum in Resita (SRR)	123
Mitteilungen des DMV	126
Der Kontakt	128
Im Nachgang: Nochmals Fotos von der Brandenburgischen Städtebahn	3.U.-S.

Titelbild

Im wahrsten Sinne des Wortes schleppt hier die 41 1005 ihren gewiß nicht leichten Güterzug mit Voll dampf
 über die Strecke. Die Einheitsdampflokomotiven der BR 41 wurden von 1936 bis 1941 in einer Stückzahl
 von 366 Exemplaren gebaut, und es war wohl die vielseitigste Dampflokomotive der DR. Man sah sie vor
 Schnellzügen ebenso wie vor Personen- und Güterzügen. Obwohl bereits in den 50er Jahren die Kessel
 erneuert werden mußten und 21 Maschinen sofort Nachbaukessel (darunter auch die abgebildete) sowie
 etwas später 80 Lokomotiven Neubauersatzkessel erhielten, ist jetzt der Bestand der DR an 41ern nur noch
 gering. Und auch diese letzten im Dienst stehenden Maschinen dieser Baureihe sollen in absehbarer Zeit
 ausgemustert werden.
 Foto: Helmut Constabel, Magdeburg

Rücktitelbild

Ein Motiv von der H0-Anlage des Freundes Otwin Schönau, Leipzig, die wir im Heft 6/1978 näher
 vorstellten. Hier eine Szene mit einer 89² an der Schlacke. Der Schlackeaufzug ist ein Eigenbau, die
 PIKO-Lok wurde frisiert (Rohrleitungen, Überdruckventil, Dampfpfeife usw.).

Foto: Otwin Schönau, Leipzig

Die Herausbildung des Berliner Schnellbahnnetzes —

einige Gedanken zu Vergangenheit und Perspektiven des Berliner S-Bahnnetzes

Am 8. August 1924 fuhr im Norden Berlins der erste elektrisch betriebene Schnellbahnzug in Richtung Bernau ab. Dieser Tag wird als der Geburtstag des elektrischen Schnellbahnbetriebs in Berlin angesehen. Sein 50jähriges Jubiläum wurde dementsprechend im Jahre 1974 auch würdig begangen. Der Anfang für ein perfektes Schnellbahnsystem war gemacht, obwohl diese Strecke die Berliner Innenstadt kaum berührte. Diese sowie die beiden folgenden Nordstrecken nach Oranienburg und Velten dienten lediglich der Sammlung von Erfahrungen für die Elektrifizierung des bereits konzipierten Gesamtnetzes. Daraus ergibt sich der enge Zusammenhang dieser Strecken mit der noch im folgenden behandelten sogenannten Großen Elektrifizierung als Entwicklungsetappe.

Bald nach Inbetriebnahme der Strecke nach Bernau wurden die ersten Vorbereitungen für die umfassende Elektrifizierung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen getroffen. Die Bauarbeiten begannen im Frühjahr 1926, und bereits am 11. Juni 1928 fuhr der erste elektrische Zug zwischen Potsdam und Erkner über die Stadtbahn. Die Aufnahme des durchgehenden Betriebes mit ausnahmslos elektrischen Zügen auf dieser Strecke erfolgte dann am 7. Oktober 1928.

Ein kurzer Abriss der Berliner Verkehrsgeschichte

Friedrich List legte im Jahre 1833 den Entwurf für ein deutsches Eisenbahnsystem vor, bei dem sich in Berlin fast alle Strecken des Ost-West-Verkehrs vereinigten. Dieser Plan beeinflusste maßgebend die verkehrstechnische Entwicklung Berlins in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts. 1838, mit der Eröffnung der Eisenbahn Berlin—Potsdam, begann die Geschichte des Berliner Vorortverkehrs. Andere Bahnlösungen erreichten dann in den Folgejahren Berlin, und jede besaß ihren eigenen Kopf-Endbahnhof in einem anderen Stadtteil. So entstanden von 1838 bis 1848 der Potsdamer, der Anhalter, der Frankfurter, der Stettiner und der Hamburger Fernbahnhof.

Zu jener Zeit verkehrten in Berlin zur Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs Pferdeomnibusse, ab 1865 aber als ein wesentlicher Fortschritt die Pferdestraßenbahn. Doch schon recht bald war auf Grund des rasch steigenden Verkehrsaufkommens damit eine Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse kaum noch möglich.

Seit September 1851 bestand eine Ringverbindungsstrecke für den Güterverkehr zwischen den einzelnen Kopfbahnhöfen; eingleisig und mitten auf den Straßen, unmittelbar vorbeiführend am Brandenburger-, Potsdamer- und Anhalter Tor. Ab 1868 hatten auch der Görlitzer und der Frankfurter Bahnhof (heute Ostbahnhof) an diese Strecke Anschluß bekommen. Diese städtische Eisenbahnstrecke war die erste preußische Staatsbahn. Der lebhafteste Straßenverkehr erschwerte den Betrieb auf der Verbindungsbahn derart, daß er auf ihr zuletzt nur noch in den Nachtstunden abgewickelt werden konnte.

Die Entstehung des Berliner Nahverkehrssystems

Mit dem Entwurf einer neuen Ringstrecke — damals als Gürtelbahn bezeichnet — wurde im Jahre 1865 der Grundstein für die heute noch existierende Ringbahn gelegt. Bereits im August 1870 verkehrten Güterzüge auf der ersten Teilstrecke von Schöneberg über Tempelhof—Rixdorf (Neukölln)—Straßen—Gesundbrunnen nach Moabit. Die endgültige Streckeneröffnung erfolgte am 17. Juli 1871, zu-

nächst mit 4 Bahnhöfen. Im Jahre 1872 kamen 2 weitere Bahnhöfe hinzu, 1875 der Bf Weißensee (heute Greifswalder Str.) und 1876 der Bf Treptow. Damit waren die ersten, damals noch selbständigen Vororte mit Berlin verbunden, denn bereits am 1. Januar 1872 wurde der Personenverkehr mit zweigeschossigen Personenwagen aufgenommen. Anfangs verkehrten 2 Züge pro Tag, später 3. Auf der alten Verbindungsbahn wurde der Betrieb am 16. Juli 1871 eingestellt.

Am 15. November 1877 erfolgte die Inbetriebnahme des zweiten Bauabschnitts der Ringbahn von Schöneberg über Wilmersdorf—Grünwald—Charlottenburg nach Moabit. Bereits ein Jahr später begann der Bau einer die Stadt von Osten nach Westen durchziehenden Eisenbahnstrecke. Sie durchquerte viergleisig auf 731 gemauerten Wölbbögen mit einer Länge von 12,15 km das Berliner Häusermeer und war die erste Viaduktbahn Europas. Vom 7. Februar 1882 an wurde sie, als „Stadtbahn“ bezeichnet, für den Vorortverkehr genutzt, nachdem zuvor das nördliche Vorortgleispaar (heutige S-Bahngleise) mit den Vorortstrecken nach Werder, Spandau und Erkner verbunden worden war, und ab Mai 1882 erreichten über das südliche Ferngleispaar auch die Fernzüge ihre End- bzw. Abgangsbahnhöfe auf der Stadtbahn. Die Stadtbahn erhielt die Bahnhöfe Charlottenburg, Zoologischer Garten, Bellevue, Lehrter Bahnhof, Friedrichstraße, Börse (heute Marx-Engels-Platz), Alexanderplatz, Jannowitzbrücke und Schlesischer Bahnhof. Seit dem Bau der Bahnhöfe Tiergarten und Savignyplatz in den Jahren 1885 bzw. 1896 war die Stadtbahn bis zur Jahrhundertwende komplett ausgerüstet.

Mit dem Bau der beiden Verbindungskurven am heutigen Bf Ostkreuz entstanden 2 Halbringe, so daß die Züge über die Stadtbahn und den Nordring bzw. über sie und den Südring verkehren konnten. Vom Südring aus wurde außerdem der Potsdamer Bahnhof in Form einer Spitzkehre erreicht, wo die Züge zur Weiterfahrt Kopfmachen mußten. Um durchfahrenden Fahrgästen den Umweg über den Potsdamer Ringbf zu ersparen, wurde der Fahrplan so gestaltet, daß auf dem zuvorliegenden Bf Kolonnenstraße durch Umsteigen stets ein Anschlußzug in der bisherigen Fahrtrichtung erreicht werden konnte.

Mit der Ring- und Stadtbahn sowie mit den anschließenden Vorortstrecken war das Nahverkehrsnetz der KPEV in Berlin vollständig ausgebaut, das neben anderen Verkehrsmitteln wirksam wurde. Die Züge bestanden gewöhnlich aus 6 bis 8 Wagen, die je eine LüP von 9700 mm und einen Achsstand von 4600 mm hatten. Meist wurden 6 Wagen III. Klasse und 2 Wagen II. Klasse eingesetzt, die 4 bis 5 Abteile mit insgesamt 50 Sitzplätzen besaßen. Die von 1895 an beschafften 1 B 1 n2-Tenderlokomotiven der Gattung T 5 hatten eine Masse von 53 t und 5,5 m³ Wasser- sowie 1,67 t Kohlevorrat. Der Treibraddurchmesser betrug 1600 mm, die Höchstgeschwindigkeit 75 km/h. Doch bald zeigte sich, daß für den städtischen Schnellverkehr die Grenzen der Leistungsfähigkeit des Dampfbetriebs erreicht waren. Bereits 1888 legten Siemens und 1889 die UEG (später AEG) AEG) Pläne zur Elektrifizierung der Stadtbahn vor, die jedoch strikt abgelehnt wurden. Neue, leistungsstärkere Dampflokomotiven der Gattungen T 12 (BR 74) und T 14 (BR 93⁰⁻⁴) lösten die T 5 ab und vollbrachten heute kaum noch vorstellbare Beförderungsleistungen. Im Jahre 1908 befuhren allein die Stadtbahn werktags 192 Nordring-, 146 Südring- und 418 Vorortzüge, insgesamt also 756 Fahrten, deren Zahl sich an Sonn- und Feiertagen bis auf 836 erhöhte. Die Stärke dieser Züge war inzwischen bis auf

40 Achsen angestiegen, und die Züge folgten sich im 2 1/2-Minuten-Abstand.

Die Elektrifizierung der Stadt-, Ring- und Vorortbahn

Im Jahre 1900 begann ein elektrischer Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn zwischen Zehlendorf und dem Berliner Wannseebahnhof mit eigens dazu umgebauten Abteilwagen. Die Firma *Siemens & Halske* erhielt dazu die Genehmigung, nachdem die ersten Betriebsergebnisse der Pariser Metro vorlagen. Der Betrieb wurde jedoch, ohne positive Ergebnisse gezeigt zu haben, schon wieder im Jahre 1902 eingestellt. Deshalb erhielt die *UEG* die Genehmigung, auf eigene Verantwortung die Strecke Groß-Lichterfelde Ost—Potsdamer Ring- und Vorortbahnhof zu elektrifizieren. Am 8. Juli 1903 wurde auf der 9,3 km langen Strecke der Betrieb aufgenommen. Es verkehrten wiederum zu Triebwagen

umgebaute Abteilwagen. Die Stromzuführung erfolgte über eine neben dem Gleis verlegte Stromschiene, die 550 V = führte. Dieser Betrieb bewährte sich so gut, daß er als Regelbetrieb bis zum 2. Juli 1929 fortgeführt wurde. Die Betriebseinstellung erfolgte erst wegen der Umstellung auf 750 V im Rahmen der „Großen Elektrifizierung“ (Bilder 6 und 7). Man unternahm dann weitere Versuche mit der elektrischen Traktion, so auch mit Einphasen-Wechselstrom in den Jahren 1903/04 auf der Strecke Spindlersfeld—Niederschöneweide—Johannisthal und, nachdem nach langen Kämpfen unterschiedlicher Interessengruppen untereinander der preußische Landtag 1913 das Gesetz zur Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen angenommen hatte — im Jahre 1914 auch auf der Strecke Dessau—Bitterfeld. Eingesetzt waren Stadtbahn-Abteilwagen und vorgestellte Triebgestelle (EB 1 bis 3) sowie eine 1'B + B1'-Ellok (EG 509/510) in Vielfachsteuerung. 1913

1



Bild 1 Viaduktstrecke zwischen den Bfn Jannowitzbrücke und Alexanderplatz kurz vor der Inbetriebnahme 1882

Bild 2 Bau der alten Bahnsteighalle Friedrichstraße 1881

Bild 3 Außenansicht des Bf Friedrichstraße nach Inbetriebnahme der Stadtbahn 1882

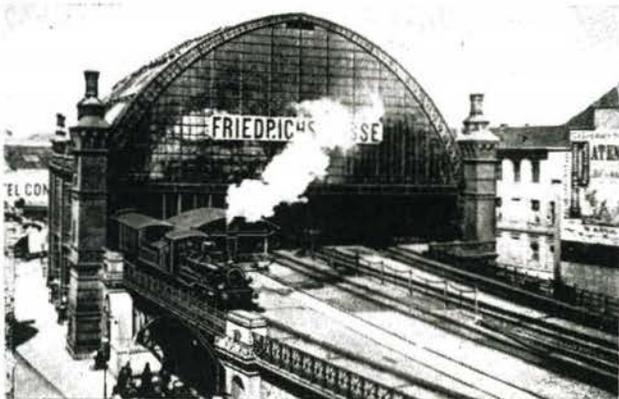
Bild 4 Der Bf Friedrichstraße um die Jahrhundertwende

Bild 5 Bf Savignyplatz noch mit dampfbetriebenen Stadtbahnzug um die Jahrhundertwende

3



4



„DER MODELLEISENBAHNER“ 4/1979

2



5



wurden für den Einsatz: auf dem Nordring (Westend—Gesundbrunnen—Ostkreuz—Schlesischer Bf—Stadtbahn) 4 Trieb- und 3 Steuerwagen (später ET 88) bestellt. Der erste Weltkrieg unterbrach die Versuche ebenso wie die Fertigstellung der Triebwagen. Doch bereits im Dezember 1919 wurden die unterbrochenen Vorarbeiten für die Elektrifizierung wieder aufgenommen. Die Versuche mit Einphasen-Wechselstrom 16 2/3 Hz 15 kV wurden jedoch zugunsten eines Gleichstrombetriebs mit seitlicher Stromschiene aufgegeben, der sich bereits auf der Lichterfelder Versuchsstrecke und bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn bewährt hatte. Angesichts der Überalterung des vorhandenen Wagenparks und der Notwendigkeit zur Schaffung neuer Fahrzeuge fiel die Entscheidung für einen Triebwagenbetrieb. Im Jahre 1919 wurden die ersten Aufträge für die Elektrifizierung der vom Stettiner Vorortbahnhof nach Bernau, Oranienburg und Velten ausgehenden Nordstrecken vergeben, um Erfahrungen für die Elektrifizierung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen sammeln zu können. Im Frühjahr 1922 war Baubeginn, doch infolge der Inflation konnte die erste Strecke vom Stettiner Bf nach Bernau erst am 8. August 1924 elektrisch in Betrieb genommen werden. Dieser Tag galt als unmittelbarer Beginn der Gesamtelektrifizierung der Stadt-, Ring- und Vorortstrecken, die endgültig im Juli 1926 beschlossen wurde. Vor der umfassenden Umstellung auf elektrischen Betrieb wurden noch die Versuchsstrecken nach Oranienburg (1925) und nach Velten (1927) ausgerüstet.

Auf diesen 3 Nordstrecken wurden die verschiedenartigsten Versuchsfahrzeuge eingesetzt, die Aufschluß über die zweckmäßigste Bauform der kommenden Serienlieferungen geben sollten (Bilder 8 und 9) Eigens für den elektrischen Betrieb wurden sämtliche Bahnsteige auf 760 mm über

Schienenoberkante erhöht, um auf Trittstufen verzichten zu können. Das war eine wichtige Voraussetzung für einen Schnellbahnbetrieb mit flüssigem Fahrgastwechsel. Die Erhöhung der Bahnsteige erfolgte nach dem Bau eines Versuchsbahnsteigs in Tempelhof dann bei den Folgeabschnitten.

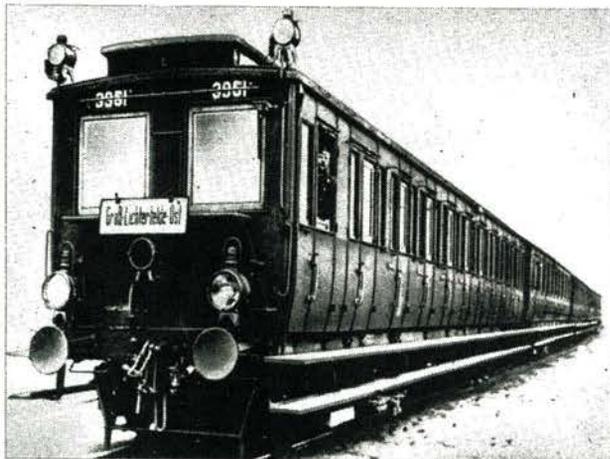
Die „Große Elektrifizierung“

Eines der größten Elektrifizierungsvorhaben der DRG begann Ende der 20er Jahre mit der Umstellung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn von Dampf- auf elektrischen Betrieb. Die Hauptgründe für die Durchführung dieses gewaltigen Vorhabens waren die Anstrengung dichter Zugfolgen, die Verkürzung der Fahrzeiten, größere Anfahrbeschleunigung sowie die Beseitigung der Qualm- und Rußbelästigungen in der dicht bebauten Innenstadt. Im Gegensatz zu den übrigen Nahverkehrsmitteln (Hoch- und Untergrundbahn, Straßenbahn, Omnibus), war das Streckennetz seit dem Jahre 1907 nicht mehr modernisiert worden. In der Inflation sowie in den Folgejahren machte sich ein immer stärkerer Verkehrsrückgang bemerkbar, dem nur durch eine umfassende Modernisierung begegnet werden konnte.

Die erste umgestellte Strecke mit einer Länge von 57,14 km führte von Potsdam über Grunewald, die Stadtbahn und Rummelsburg nach Erkner. Bis zur Aufnahme des regulären Betriebs verkehrten die elektrischen Probezüge ab 11. Juni 1928 zwischen den Dampfzügen und in deren Fahrplänen (Bild 10). Am 10. Juli 1928 waren die Anschlußstrecken Bln—Wannsee—Stahnsdorf, und am 23. August 1928 die vom Bf Ausstellung (heute: Westkreuz) nach Spandau West auf elektrischen Betrieb umgestellt.

Bild 6 Triebwagen 3951 der Versuchsstrecke Potsdamer Bf—Groß-Lichterfelde Ost

Bild 7 Einer der beiden 1916 gebauten Tw für die nicht gebaute U-Bahn-Linie Brunnenstraße—Neukölln. Diese beiden Fahrzeuge kaufte die KPEV an, und sie standen bis zum Jahre 1929 im Dienst auf der Lichterfelder Versuchsstrecke.



6

7

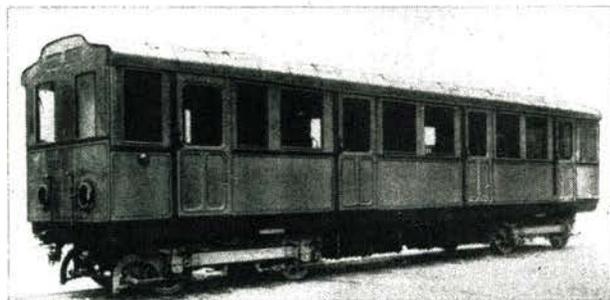


Bild 8 Serienbauart für die Nordstrecken (später BR ET 169) in Ursprungsausführung



9

8

Bild 9 Versuchszug D auf den Nordstrecken. Der Zug hat noch eine Willison-Kupplung.



Somit konnte am 7. Oktober 1928 der regelmäßige elektrische Zugbetrieb über die Stadtbahn aufgenommen werden. Dieser Tag, der sich vor wenigen Monaten zum 50. Male jährte, kann allgemein als Geburtstag des durchgehenden elektrischen Betriebs auf der Berliner Stadtbahn bezeichnet werden, denn seit diesem Datum begann der Dampfbetrieb der Stadt-, Ring- und Vorortbahn (abgesehen von den 3 Nordstrecken) ein Stück Berliner Geschichte zu werden (Bild 11).

Am 6. November 1928 wurde der Südring mit den angrenzenden Vorortstrecken Neukölln—Baumschulenweg—Grünau und Schlesischer Bf—Kaulsdorf elektrisch befahren. Seit dem 1. Februar 1929 verkehrten elektrische Züge auf dem Nordring und den Strecken Ostkreuz—Trepower Park—Baumschulenweg sowie Schöneweide—Spindlersfeld.

Am 20. März 1929 folgte die Verbindungskurve am Bf Ostkreuz zwischen dem Nordring und der Stadtbahn. Die Spitzkehre vom Potsdamer Ringbahnhof über Kolonnenstraße zum Südring sowie die Verbindung Halensee—Westend waren am 18. April 1929 umgestellt. Somit war die

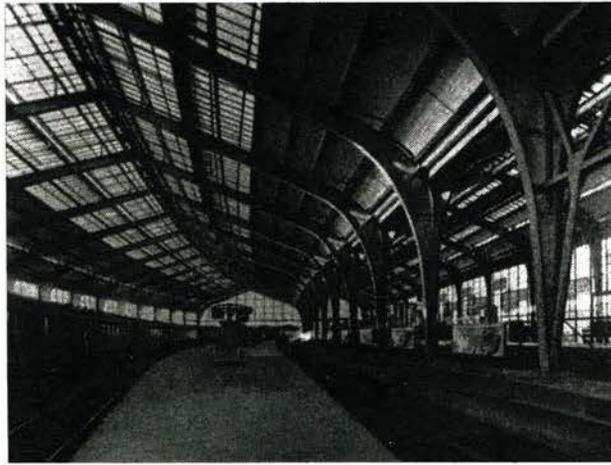


10

Bild 10 Einer der ersten elektrischen Probezüge mit Fahrzeugen der BR ET/ES 165.0 nahe Bf Savignyplatz



11



12

Bild 11 Die letzten Tage der Stadtbahnlokomotive 741189 (ex pr. T 12) im Bw

Bild 12 So sah 1926 die Bahnsteig-halle des neugestalteten Bf Friedrichstraße mit 6 Gleisen aus

Möglichkeit gegeben, ab 15. Mai 1929 die gesamte Ringbahn auch über die Stadtbahn als „Nordring“ und „Südring“ voll elektrisch zu befahren.

Infolge der fortschreitenden Elektrifizierungsmaßnahmen und der sich daraus ergebenden gemeinsamen Nutzung des Potsdamer Ringbahnhofs mit der alten 550-V-Versuchsstrecke nach Lichterfelde Ost wurde deren Betrieb eingestellt. Die seit 1903 im Einsatz befindlichen Fahrzeuge mußten den neuen Stadtbahnwagen weichen, und die Anlagen wurden modernisiert bzw. erneuert. Am 2. Juli 1929 war diese Umstellung abgeschlossen, und die neuen Züge konnten über die Spitzkehre vom Südring her sowie von Lichterfelde Ost gemeinsam den Potsdamer Ringbahnhof anlaufen. Diese Spitzkehre wurde bis zum 3. Juli 1944 von den Südringzügen bedient. Danach wurde der Betrieb über sie eingestellt und nur noch ein „Vollring“ gefahren; der Bf Kolonnenstraße wurde zum gleichen Zeitpunkt außer Betrieb genommen.

Ab 1930 wurde für die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen der Begriff „S-Bahn“ eingeführt. Diese Kurzbezeichnung gebrauchte man jedoch hauptsächlich nur für die elektrisch betriebenen Strecken im Gegensatz zu den noch mit Dampf betriebenen. Auch das neugeschaffene Symbol, ein weißes „S“ auf grünem Grund, blieb fast ausschließlich den elektrisch betriebenen Strecken vorbehalten (Bild 13).

Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Jungfernheide—Gartenfeld und der Vorortstrecke Kaulsdorf—Mahlsdorf am 15. Dezember 1929 (verschiedene Literaturquellen nennen für die elektrische Inbetriebnahme der Strecke Kaulsdorf—Mahlsdorf den 15. Dezember 1930) verfügte das elektrisch betriebene Netz über eine Streckenlänge von 235,94 km.

Im Jahre 1932 wurde die Vervollkommnung des Netzes mit der Elektrifizierung der Wannseebahn (Potsdamer Bahnhöfe—Großgörschenstraße—Schöneberg—Zehlendorf—Wannsee) beschlossen. Dabei sollten auch die Fernbahn-gleise zwischen dem Potsdamer Bahnhof und Zehlendorf mit Stromschiene ausgerüstet werden, um den Durchläuferbetrieb ebenfalls elektrisch durchführen zu können. Dieser bestand bereits seit 1903 mit Dampfzügen; seit 1908 verkehrten diese Züge—zusammen mit den Fern- und Vorortzügen nach Werder—unter Benutzung der Fernbahn-gleise ohne Halt zwischen Wannsee—Zehlendorf und dem Potsdamer Bahnhof, um das Bedürfnis nach einer schnellen Verbindung zwischen Potsdam und Berlin befriedigen zu können. Am 15. Mai 1933 erfolgte die Inbetriebnahme, wobei die Wannseebahnzüge auf dem als Wannseebahnhof bezeichneten Teil des Potsdamer Bahnhofs, die übrigen auf dem Potsdamer Fernbahnhof einliefen.

Für die Elektrifizierung der Wannseebahn mußten neue Triebzüge in Dienst gestellt werden. 51 Trieb- und Beiwagen wurden beschafft, die den bereits in großen Stückzahlen vorhandenen Fahrzeugen der Baureihe ET/ES/EV 165 ähnelten. Es kamen nur Trieb- und Beiwagen zum Einsatz; sie wurden unter der Baureihenbezeichnung ET/EB 165 eingereiht (Bild 14). Gänzlich anders gestaltet waren die neukonstruierten Fahrzeuge für den schnelleren Verkehr zwischen Potsdam—Zehlendorf—Berlin, von denen in den Jahren 1934 bis 1938 insgesamt 18 Viertelzüge in Dienst gestellt wurden. Diese Züge der Baureihe ET/EB 125 hatten erstmalig eine abgerundete Kopfform und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, vier von ihnen sogar 140 km/h. Sie durchfuhren die Strecke zwischen dem Potsdamer Bf und Zehlendorf in 11 Minuten.

Der Bau der Nordsüd-S-Bahn

Im Jahre 1934 begann eines der interessantesten Bauvorhaben der Berliner S-Bahn: Die Untertunnelung der Innenstadt auf einer Länge von 5,8 km in Nord-Süd-Richtung zwischen dem Stettiner und dem Anhalter Bahnhof. Dabei waren zahlreiche Gebäude, die Spree, der Landwehrkanal und zwei U-Bahnlinien zu unterfahren, was die Trassierung der Strecke oftmals recht schwierig machte. Die Bauarbeiten begannen auf bahneigenem Gelände mit der Untertunnelung des Stettiner Bahnhofs, da für den übrigen Streckenverlauf noch nicht sämtliche Rechtsfragen geklärt waren. So sah beispielsweise die BVG eine Konkurrenz zum Einzugsgebiet ihrer durch die Friedrichstraße verlaufenden U-Bahnlinie C, einige Hotelbesitzer befürchteten eine Abwanderung der Gäste durch Lärmbelästigung infolge Unterfahung ihrer Häuser und forderten eine zusätzliche Schallisolierung. Der geplante Streckenverlauf der südlichen Einfädung in den Tunnel mußte im Projekt noch einmal verändert werden. Im Verlauf der im Januar 1937 angeordneten baulichen Umgestaltung Berlins sollte der Potsdamer Bf ursprünglich stillgelegt und abgetragen werden. Ein neuer Südbahnhof sollte ab Mitte der 40er Jahre seine Fernverkehrsaufgaben übernehmen. Es war daher beabsichtigt, die Spitzkehre vom Südring her über Kolonnenstraße und Hafenplatz durch Tieferlegen in den unterirdischen S-Bf Potsdamer Platz einzufädeln. Der Bahnhof erhielt deshalb 4 Gleise mit 2 Richtungsbahnsteigen und eine 2gleisige Abstell- und Kehranlage für die Südringzüge.

Auf Grund der Kriegsvorbereitungen des Hitlerfaschismus wurde die Betriebseinstellung des Potsdamer Fernbahnhofs immer wieder verschoben, und nach Neutrassierung der bisher im Potsdamer Wannseebahnhof endenden Wannseebahn über Großgörschenstraße, Anhalter S-Bahnhof zum Potsdamer Platz führten die Züge der Wannseebahn ab 9. Oktober 1939 in den Nordsüd-Tunnel ein. Der oberirdische Potsdamer Wannseebahnhof wurde nunmehr nur noch von Fernzügen genutzt. Die elektrischen S-Bahnzüge des Südrings und nach Lichterfelde Ost/Mahlow sowie die dampfbetriebenen Vorortzüge nach Werder liefen weiterhin den oberirdisch liegenden Potsdamer Ring- und Vorortbahnhof an. Am 6. November 1939 wurden dann die Strecken von Lichterfelde Ost und Mahlow in das südliche Tunnelstück eingebunden. Die Strecke über Hafenplatz zum Potsdamer Platz wurde für die Südringzüge nicht realisiert. Eine Besonderheit weist noch der ebenfalls mit 2 Richtungsbahnsteigen ausgerüstete Anhalter (S-)Bahnhof auf, der das südliche Ende der Nordsüd-S-Bahn bildet. An dessen südlichem Ende sind der Landwehrkanal und der Postbahnhof 4gleisig untertunnelt worden; danach verzweigt sich die Strecke in die Wannseebahn und in die Strecken nach Lichterfelde und Mahlow (-Rangsdorf). Der Bahnhof erhielt an diesem Ende eine 2gleisige Abstell- und Kehranlage

zwischen den 4 Richtungsgleisen. Diese sollte die Züge der geplanten Tunnelstrecke aus Richtung Grünau aufnehmen können. Es war vorgesehen, die elektrischen S-Bahnzüge von Königs Wusterhausen über Grünau, Görlitzer Bf, Skalitzer Straße, Moritzplatz und Kochstraße in den Anhalter Bf einfahren zu lassen. Zwischen Görlitzer und Anhalter Bf sollte die Strecke ebenfalls unterirdisch ausgeführt werden. Deshalb wurden beim Bau der Nordsüd-S-Bahn auf der Nordseite des Anhalter Bf die Tunnelanschlußstützen für diese Strecke bereits mit ausgeführt. Dieses Projekt kam jedoch nie zur Ausführung.

Bis zur Fertigstellung des gesamten Tunnels führen die S-Bahnzüge vom Norden her — je nach Baufortschritt — in den Tunnelabschnitt bis zum Bf Unter den Linden (28. Juli 1936) bzw. Potsdamer Platz (15. April 1939) ein. Vor der Eröffnung des durchgehenden Betriebs auf der Nordsüd-S-Bahn wurde am 15. Mai 1939 noch der Streckenabschnitt Priesterweg—Mahlow elektrifiziert; die Verlängerung bis Rangsdorf erfolgte erst am 6. Oktober 1940, und die geplante Fortsetzung bis Zossen unterblieb infolge des Kriegs völlig. Nach Einbindung der Reststrecke Yorckstraße—Anhalter Bf in die Tunnelstrecke am 6. November 1939 war die Nordsüd-S-Bahn fertiggestellt. Nunmehr war ein durchgehender Zugverkehr in folgenden Umläufen möglich:

- Zuggruppe 1: Oranienburg—NS-Bahn—Großgörschenstraße—Wannseebahn—Bln.-Wannsee
- Zuggruppe 2: Bernau—Bln.-Blankenburg—Bornholmer Str.—NS-Bahn—Yorckstr.—Mahlow
- Zuggruppe 3: Velten (Mark)—Bln.-Tegel—NS-Bahn—Yorckstr.—Bln.-Lichterfelde Ost.

Zu den Zuggruppen ist noch folgende Bemerkung erforderlich: Von 1929 bis zur Fertigstellung der Nordsüd-S-Bahn im Jahre 1939 wurden die Nordstrecken vom Stettiner Bf (seit 1936 vom Bf Unter den Linden) nach Oranienburg als Zuggruppe 1, nach Bernau als Zuggruppe 2, nach Velten als Zuggruppe 3 bezeichnet. Die Wannseebahnzüge trugen von 1933 bis zur Fertigstellung der Nordsüd-S-Bahn die Zuggruppenbezeichnung Ws. Die Züge nach Lichterfelde Ost führten ab 1929 die Zuggruppenbezeichnung Lio. 1939 ging die Zuggruppe Ws in die Zuggruppe 1 auf, die Lio in die 3. Die letzte Elektrifizierung der Berliner S-Bahn vor dem Zusammenbruch des Faschismus umfaßte lediglich den 2,65 km langen Streckenabschnitt von Lichterfelde Ost nach Lichterfelde Süd, dessen Inbetriebnahme am 9. August 1943 erfolgte. Zusammen mit den noch mit Dampf betriebenen Vorortstrecken wies das S-Bahnetz damit eine Länge von 536 Strecken-km auf, wovon 283,63 km elektrisch betrieben wurden. 1939 beförderte die S-Bahn täglich rund 1,2 Millionen Fahrgäste in 3500 S-Bahnzügen.

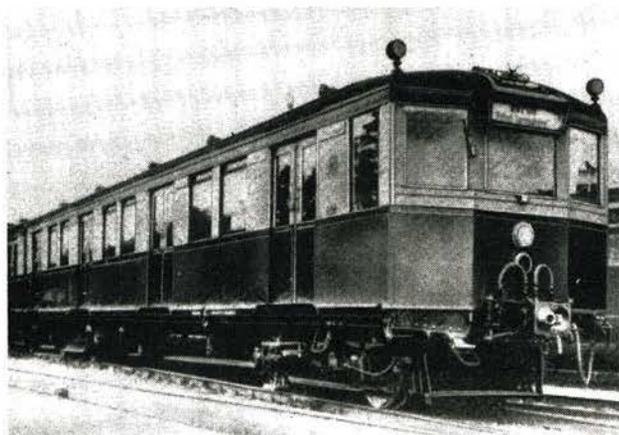
Zerstörung und Wiederaufbau ab 1945

Einschränkungen im Verkehr der S-Bahn begannen 1944 als Folge von Luftangriffen. Die am 16. April 1945 einsetzenden Kampfhandlungen um Berlin machten ab 20. April 1945 immer mehr Betriebseinschränkungen erforderlich. Am 26. April 1945 kam der S-Bahnverkehr durch den Zusammenbruch der Stromversorgung endgültig zum Erliegen. Der Faschismus hinterließ im Mai 1945 ein trauriges Erbe. 119 km der insgesamt 712 km elektrifizierter Gleise waren nicht mehr befahrbar, 70% der Bahnhofsgebäude, Bahnsteigüberdachungen und Brücken zerstört, Bahnstromversorgungs-, Signal- und Sicherungsanlagen nicht mehr betriebsfähig. In den letzten Kriegstagen wurde noch der Tunnel der Nordsüd-S-Bahn durch die sinnlose Sprengung der Tunneldecke unter dem Landwehrkanal überflutet. 1118 S-Bahnwagen hatten teils schwere, teils leichtere Beschädigungen; vom gesamten Wagenpark waren nur noch 534 Fahrzeuge betriebsfähig.

Die Eisenbahner gingen, oft nur mit bloßen Händen, mit tatkräftiger Unterstützung der Roten Armee diesem Trümmerberg zu Leibe und begannen wieder Ordnung zu schaffen. So war es möglich, daß bereits am 6. Juni 1945 wieder der erste Zug von Wannsee nach Schöneberg fuhr.

Bild 13 S- und U-Bahn am Bf Alexanderplatz im Jahre 1932





14

Bild 14 Tw 3769 (BR ET 165.0) der beiden dem Serienbau vorausgegangenen Wannseebahn-Versuchsviertelzüge. Sie hatten Dachlüfter, auf das Dach gesetzte Schlußleuchten, großfenstrige Schiebetüren, heruntergezogene Führerstandsfenster und eine größere Wagenkastenlänge als die Serienwagen.

15

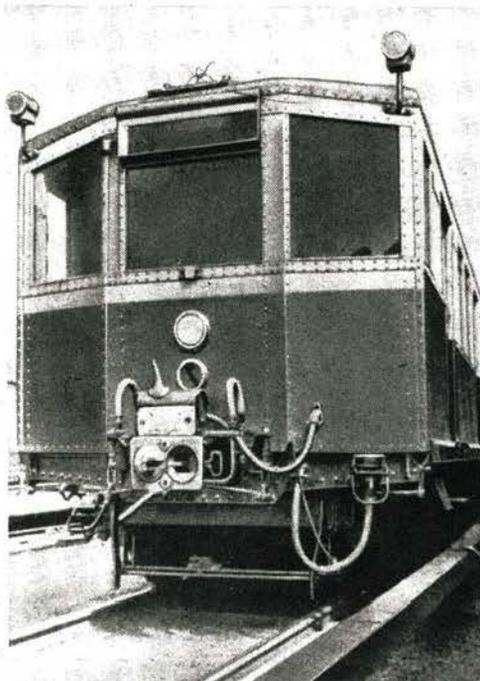


Bild 15 Tw der BR 165.0 mit Versuchskupplung Anfang der 30er Jahre. Bei der BR 167 fand diese Kupplung dann erstmals serienmäßig Verwendung.

Bild 16 Die Berliner S-Bahn heute

Fotos: Sammlung Verfasser (16)

16



Drei Tage später verkehrte die S-Bahn zwischen Spandau und Westkreuz; je ein Zugpaar vor- und nachmittags. Vom Stettiner Fernbahnhof fuhren je ein Dampfzugpaar nach Tegel, Oranienburg und Bernau, ebenso zwischen Yorckstraße und Südende. Ab 21. Juli 1945 kam es zum ersten regelmäßigen S-Bahnbetrieb mit täglich 12 Zugpaaren zwischen Wannsee und Großgörschenstraße. Auf weniger zerstörten Strecken konnte schon im August 1945 wieder eine 20-Minutenfolge aufgenommen werden. Bis Ende 1945/Anfang 1946 gelang es, die meisten Strecken, zum Teil nur eingleisig, unter größten Schwierigkeiten wieder in Betrieb zu nehmen.

Da der Nordsüd-Tunnel zum Teil unter Wasser stand, wurden im oberirdischen Stettiner Fernbahnhof 2 Gleise mit Stromschienen ausgerüstet. Ab 16. August 1945 fuhren die Züge der 3 Nordstrecken, vom Bf Humboldthain abzweigend, dort ein. Im Süden wurde ein Gleis des einige Monate zuvor stillgelegten (oberirdischen) Potsdamer Ringbahnhofs wieder in Betrieb genommen und nördlich des Bf Großgörschenstraße mit der Wannseebahn verbunden. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 6. August 1945. Die Züge aus Lichterfelde Süd und Rangsdorf endeten im Bf Yorckstraße.

Die am 28. Januar 1946 eingerichtete 20-Minuten-Zugfolge auf der Stadtbahn zwischen Ostkreuz und Friedrichstraße wurde bereits am 28. Februar wegen nicht erkannter

Brückenschäden wieder eingestellt. Ab 18. Mai 1946 konnte der gesamte Vollring im 10-Minuten-Rhythmus befahren werden. Der Nordsüd-Tunnel war ab 2. Juni 1946 zwischen dem Anhalter Bf und Friedrichstraße wieder betriebsfähig und wurde zunächst im Inselbetrieb zwischen beiden Bahnhöfen befahren. Die Züge der Wannseebahn konnten seit dem 27. Juli 1946 durch den Tunnel bis Friedrichstraße fahren. Damit wurde der elektrische S-Bahnbetrieb im Potsdamer Ringbahnhof zum zweiten Mal — und damit endgültig — beendet. Die Aufräumungs- und Instandsetzungsarbeiten im Tunnelreststück Friedrichstraße—Nordbahnhof dauerten noch bis zum 16. November 1947. Seit diesem Tag ist die Nordsüd-S-Bahn wieder voll betriebsfähig.

Der erste Erweiterungsbau der elektrisch betriebenen S-Bahn nach dem 2. Weltkrieg führte von Mahlsdorf nach Hoppegarten, der am 23. Dezember 1946 fertiggestellt war,

jedoch infolge der Zerstörung der Kraftwerke und der dadurch beschränkten Stromkontingente erst am 7. März 1947 in Betrieb genommen werden konnte. Am 15. Juni 1948 wurde die Stichbahn von Zehlendorf nach Düppel-Kleinmachnow auf elektrischen Betrieb umgestellt, da nach der Stilllegung der Fernbahnstrecke vom Potsdamer Bahnhof aus diese Siedlung keinen Bahnanschluß mehr besaß. Bis nach Strausberg fuhr die S-Bahn auf neu elektrifizierten Gleisen am 31. Oktober 1948. Nach der Gründung der DDR erfolgte als erstes infolge des steigenden Verkehrsaufkommens nach Königs Wusterhausen die Inbetriebnahme der Strecke Grünau—Königs Wusterhausen am 30. April 1950. Am 7. Juli 1950 erfolgte die Verlängerung der Vorortstrecke über Lichterfelde Süd hinaus bis nach Teltow. Die Betriebseinstellung des Lehrter Fernbahnhofs Anfang der 50er Jahre machte die Elektrifizierung der Strecken Spandau West—Falkensee im August 1950 sowie Spandau West—Staaken und Jungfernheide—Spandau im August 1951 erforderlich, um den Anschluß dieser Vororte an das bisher mit Dampfzügen bediente S-Bahnnetz aufrecht zu erhalten. Zur Verdichtung der Zugfolge von 20 auf 5 Minuten konnten ab 25. Dezember 1952 die S-Bahnzüge im Berufsverkehr von Bernau/Blankenburg über die neu elektrifizierten Gütergleise direkt von Pankow nach Schönhauser Allee—Ostkreuz fahren, so daß auch das zeitaufwendige Umsteigen auf Bf Gesundbrunnen entfiel. Die nächste Streckenerwei-

Tabelle 1 Entwicklungsgeschichte der Stadtbahn bis zum Abschluß der „Großen Elektrifizierung“

	1871	Veröffentlichung des Projektes des Baurats A. Orth über die „Berliner Zentralbahn“
	1872	Denkschrift von Hartwich über die Verbindungsbahn vom Ostbahnhof nach Charlottenburg bzw. Potsdam
	1873	Gründung der „Berliner Stadteisenbahngesellschaft“
	1874	Beteiligung des preußischen Staates an der Gesellschaft
	1878	Auflösung der Gesellschaft
	15. Juli 1878	Einsetzung einer Königlichen Direktion für den Bau der Berliner Stadteisenbahn
	1. Februar 1882	Auflösung der Direktion
	7. Februar 1882	Eröffnung der Stadtbahn
	1889	Einführung der 5-Minuten-Zugfolge auf der Stadtbahn
	1882	Einrichtung der Stadtbahnhöfe als Blockabschnitte; Einführung der 3-Minuten-Zugfolge
	1903	Bahnsteigerhöhung von 230 mm auf 760 mm
	1905	Einführung der 2 1/2-Minuten-Zugfolge
	1912	Behandlung der Elektrifizierungsfragen der Berliner Stadt- und Ringbahn im Preußischen Abgeordnetenhaus
	1913	Genehmigung der Elektrifizierung durch das Abgeordnetenhaus
	1922	Beginn der Verstärkung der Stadtbahnbögen; Bauende 1932
	1925	Inbetriebnahme des auf 6 Gleise erweiterten und umgebauten Bahnhofs Friedrichstraße
	Juli 1926	Beschluß des Verwaltungsrats der DRG zur Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen mit Gleichstrom. Beginn der Vorarbeiten.
	11. Juni 1928	Erster elektrischer Probebetrieb auf der Stadtbahn
	7. Okt. 1928	Durchgehender elektrischer Betrieb über die Stadtbahn der Strecke Potsdam — Erkner
	20. März 1929	Elektrische Inbetriebnahme der Verbindungskurve Nordring-Stadtbahn am Bf Ostkreuz, damit Einführung des vollelektrischen Betriebs über die Stadtbahn; Einführung der 2-Minuten-Zugfolge
	1929—1932	Umbau des Bahnhofs Alexanderplatz
	1930	Einführung des Symbols und der Bezeichnung „S-Bahn“ für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen

terung erfolgte am 3. Juni 1956 zwischen Strausberg und Strausberg Nord. Das elektrifizierte Streckennetz verfügte nunmehr über eine Länge von 347,25 km.

Nach den Schutzmaßnahmen zur Sicherung der Staatsgrenze der DDR-Hauptstadt zu Westberlin am 13. August 1961 wurde die Heranführung der verbliebenen Ausläuferstrecke Oranienburg—Hohen-Neuendorf an die Strecke Bernau—Pankow notwendig, um von dort aus einen Anschluß nach Berlin zu erhalten. Es machte sich daher infolge Verdichtung der Zugfolge zwischen Pankow und Schönhauser Allee eine Trennung des Fern- und S-Bahnverkehrs auf diesem Abschnitt erforderlich, was durch den Neubau einer 2gleisigen S-Bahnstrecke zwischen beiden Bahnhöfen erreicht wurde.

Durch den Hohen Neuendorfer Forst entstand eine Neubaustrecke zur Anbindung der S-Bahn von Hohen Neuendorf an den nördlichen Außenring, der ebenfalls zwischen Schönfließ und Blankenburg mit Stromschienen ausgerüstet wurde. Vom Abzweig Karow West gelangen die Züge über eine Verbindungskurve zum Bf Blankenburg auf der Bernauer Strecke. Seit dem 10. Dezember 1961 können die Züge von Oranienburg direkt über den Nordring in Richtung Ostkreuz fahren. In einer Rekordzeit von etwa einem Vierteljahr wurden 19,29 km Strecke elektrifiziert, davon sind etwa 7 km Neubaustrecke. Hierzu zählt auch die Errichtung des neuen Unterwerks Mühlenbeck.

Am 26. Februar 1962 erfolgte die Inbetriebnahme der 7,7 km langen Neubaustrecke Adlershof—Grünauer Kreuz—Flughafen Schönefeld, um damit vorrangig letzteren an das S-Bahnnetz anzuschließen. Außerdem wurde damit der

Tabelle 2 Übersicht der täglich gefahrenen Zugfahrten über die Stadtbahn

Jahr	Stadtbahnzüge	Fernzüge	gesamt
1882	209	102	311
1891	274	172	446
1892	350	173	523
1893	368	167	535
1894	428	169	597
1895	438	168	606
1900	542	179	721
1913	771	175	946
1926	625	125	750
1930	1013	123	1136

Berufsverkehr aus den südlichen und südwestlich gelegenen Vororten, der bislang über die Nordsüd-S-Bahn bzw. über Westkreuz in Richtung Friedrichstraße lief und nun mit dampf-, später dieselgeführten Wendezügen nach Schönefeld herangeführt wurde, weitergeleitet.

Die folgenden Jahre beinhalteten eine umfassende Modernisierung der Berliner S-Bahn. Davon seien beispielsweise die Rekonstruktion der Fahrzeuge und der Bahnhofsanlagen, die Einführung des Einmannbetriebs, verbunden mit der Zugabfertigung mit UKW-Sprechfunk durch die Aufsichten sowie die Umstellung der Stromversorgungsanlagen von Quecksilberdampf- auf Siliziumgleichrichter genannt. Die mit Schaltpersonal besetzten Unterwerke wurden sämtlich in die Fernsteuerung einbezogen, um Arbeitskräfte einzusparen. Dem Ausbau und der Rekonstruktion des S-Bahnnetzes als wichtigstem Nahverkehrsmittel kommt in den nächsten Jahren eine besondere Bedeutung zu. Am 30. Dezember 1976 wurde der erste Teilabschnitt einer etwa 7 km langen Neubaustrecke zwischen Friedrichsfelde Ost und Marzahn in Betrieb genommen, die im Endausbau einmal bis Ahrensfelde führen soll. Sie wird über 6 Bahnhöfe verfügen und mitten durch das zur Zeit entstehende Neubaugebiet führen.

Gegenwärtig wird zwischen dem Bf Schönfließ und dem Abzweig Karow West an der Schaffung eines gesonderten S-Bahngleiskörpers gearbeitet. Nach dessen Fertigstellung wird ein vom Fernverkehr unabhängiger S-Bahnbetrieb über den nördlichen Außenring in Richtung Oranienburg möglich sein.

Ein Beitrag zur Erschließung der nördlich Berlins gelegenen Ausflugsorte wird mit dem Bau der Strecke zwischen Karow und Wandlitz geleistet werden.

Die Berliner S-Bahn verfügt heute über ein Streckennetz von 329 km Länge mit 154 Bahnhöfen, das auch in Zukunft noch erweitert und komplettiert werden wird. In den kommenden Jahren wird die angelaufene Rekonstruktion der Triebzüge der Baureihe 277 zur weiteren Verbesserung des Reisekomforts abgeschlossen und die der BR 275 fortgesetzt. Als nächste Generation von S-Bahn-Triebfahrzeugen ist die in den nächsten Jahren zu erwartende Indienststellung der BR 270, ausgerüstet mit Thyristor-Impulssteuerung, zu betrachten.

So wird nach wie vor die Berliner S-Bahn ein attraktives Nahverkehrsmittel bleiben, das durch Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bei den Berlinern und ihren Gästen beliebt ist und geschätzt wird. Vor mehr als einem halben Jahrhundert wurden mit der Einführung des elektrischen Zugbetriebs in Berlin Maßstäbe gesetzt, die als Modell für die Einführung und den Betrieb weiterer Stadtschnellbahnen — auch außerhalb Deutschlands — dienen.

Quellenverzeichnis

- Autorenkollektiv:** „Die Berliner S-Bahn“, transpress VEB Verlag f. Verkehrswesen, Berlin, 1968
Zeitschr. Verkehrstechnik, Heft 3/1940, S. 25
- Dönges:** „10 Jahre elektrischer Zugbetrieb auf der Berliner S-Bahn“, *Zeitschr. Verkehrstechnische Woche, H. 22/23/1938, S. 233*
Festschrift „50 Jahre Berliner S-Bahn“
- Grabski:** „Vom Bau der Berliner Nordsüd-S-Bahn“, in *Zeitschr. Die Reichsbahn, 1935, H. 25; H. 6/20/1936; H. 19/1937; H. 2/35/1939; H. 17/42/43/1939*
- Hülenskamp:** „Umbauten des Stadtbahnviaduktes beim Bf Jannowitzbrücke 1927/1932“, in *Zeitschr. Verkehrstechnische Woche, H. 3/1933, S. 25*
- Hülenskamp:** „10 Jahre elektrischer Zugbetrieb in Berlin“, in *Zeitschr. Verkehrstechnische Woche, H. 22/23/1938*
- Reichel:** „Die Einführung des elektrischen Zugbetriebs auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen“, *Zeitschr. des Vereins Deutscher Ingenieure, S. 965/1907*
- Remy:** „Die Elektrifizierung der Wanneseebahn in ihrer baulichen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Bedeutung“, *Z. Verkehrstechnische Woche, H. 1/1933, S. 1; H. 2/1933, S. 14, H. 3/1933, S. 33*
- Predl/Wolf:** „Der öffentliche Personennahverkehr bis 1980 in der DDR-Hauptstadt Berlin“, *Z. DET, Die Eisenbahntechnik, H. 10/1976, S. 439*