

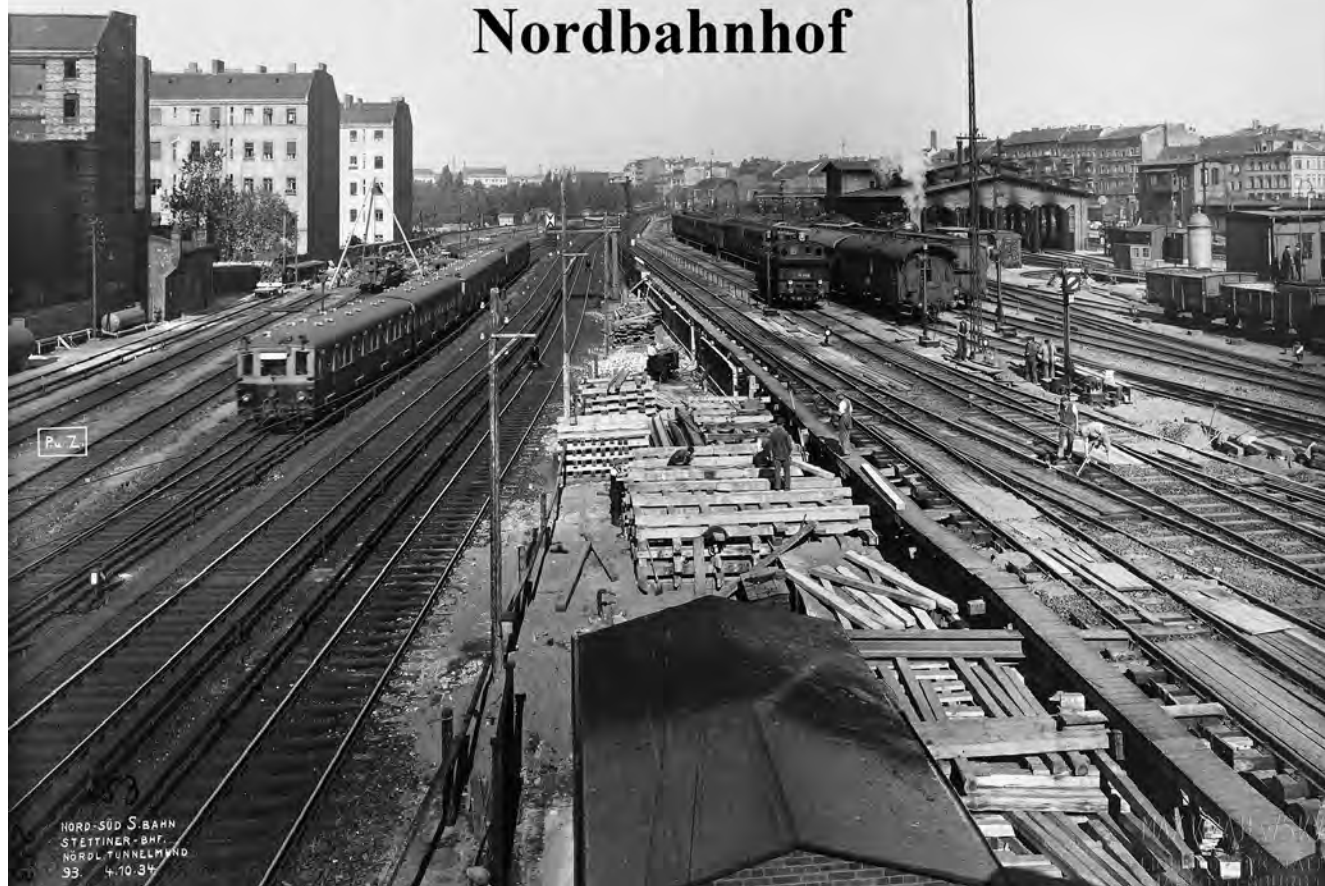
vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 47. Jahrgang – Mai/Juni 2020 – €2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

S-Bw und S-Bahnhof Nordbahnhof



Von 1934 bis 1936 wurde im Gleisvorfeld des Stettiner Bahnhofs der nördliche Tunnelmund des Nordsüd-S-Bahn-Tunnels errichtet. Auf dem Bild ist der Zustand der Gleisanlagen am 4. Oktober 1934 festgehalten. Die S-Bahn-Gleise links im Bild führen noch ebenerdig in den wenige Jahre später nicht mehr benötigten Vorortbahnhof. (Foto Max Krajewsky/Histor. Sammlung DB AG)

3-2020

Dipl.-Ing. BERND KUHLMANN, Berlin

Zwischen Noa und Nou in Nordbahnhof: Das oberirdische S-Bahnbetriebswerk und der unterirdische S-Bahnhof

Die Stettiner Bahn war nach der Potsdamer und der Anhalter die dritte Eisenbahn in Berlin. Obwohl bereits 1835/36 deren Bau angeregt worden war, gelang es erst einer 1839 gegründeten Aktiengesellschaft, die Bahn zu bauen. Am 30. Juli 1842 wurde der erste Abschnitt von Berlin bis Neustadt-Eberswalde (heute Eberswalde) eröffnet, die 135 km lange Gesamtstrecke bis Stettin (heute Szczecin) am 15. August 1843. Der Stettiner Bahnhof in Berlin befand sich vor dem Oranienburger Tor in der Invalidenstraße, also außerhalb der Stadtmauer.

Der erste **Stettiner Bahnhof** war ein schlichter zweigeschossiger Bau mit einem (Uhren-?)Turm; Lokomotiv- und Wagenschuppen ergänzten die einfachen Anlagen des Kopfbahnhofs. Weil der Stettiner Bahnhof den Personenverkehr der noch im Bau befindlichen Nordbahn aufnehmen sollte, war der Bahnhof zu erweitern. Bis 1876 entstand eine einschiffige Halle aus schmiedeeisernen Dachbindern mit fünf Gleisen mit zwei Seiten- und einem Mittelbahnsteig, die mit einem Kopfbau aus Backsteinen und Werksteinen abgeschlossen wurde: Die Fassade war in drei Rundbögen und diese mit je drei Achsen in Rundbogenfenstern und -türen

gegliedert. Die dahinter befindliche Eingangshalle mit 1100 m² galt als seinerzeit größte Berlins. Im westlichen Gelände baute man ein Bahnbetriebswerk, östlich Abstell- und Güterbahnhof, Güterschuppen, Ladestraßen mit Rampen und Rangiergleise. [1], [2]

Seit 1. Dezember 1877 endeten und begannen die Personenzüge der Nordbahn im Stettiner Bahnhof, doch musste bereits im November 1891 westlich der Halle ein provisorischer Vorortbahnsteig für die Züge beider Nordstrecken eingerichtet werden, der bald überlastet war. Deshalb verkehrten ab 16. Juni 1892 die Vorortzüge der Nordbahn zu einem provisorisch für den Personenverkehr hergerichteten Haltepunkt Gesundbrunnen (Nordbahn) am Schnittpunkt zwischen Ring- und Nordbahn (bis 1. Februar 1894). Weil auch der Vorortverkehr der am 1. Oktober 1893 eröffneten Kremmener Bahn zu berücksichtigen war, beschloss die Königliche Eisenbahn-Direktion Berlin, westlich des Stettiner Bahnhofs einen besonderen **Stettiner Vorortbahnhof** anzulegen (November 1896 eröffneter Kopfbahnhof mit zwei Bahnsteigen und vier Gleisen und mit einem zweigeschossigen Ziegelrohbau als Empfangsgebäude). Gleichzeitig wurde die Stettiner Bahn zwi-

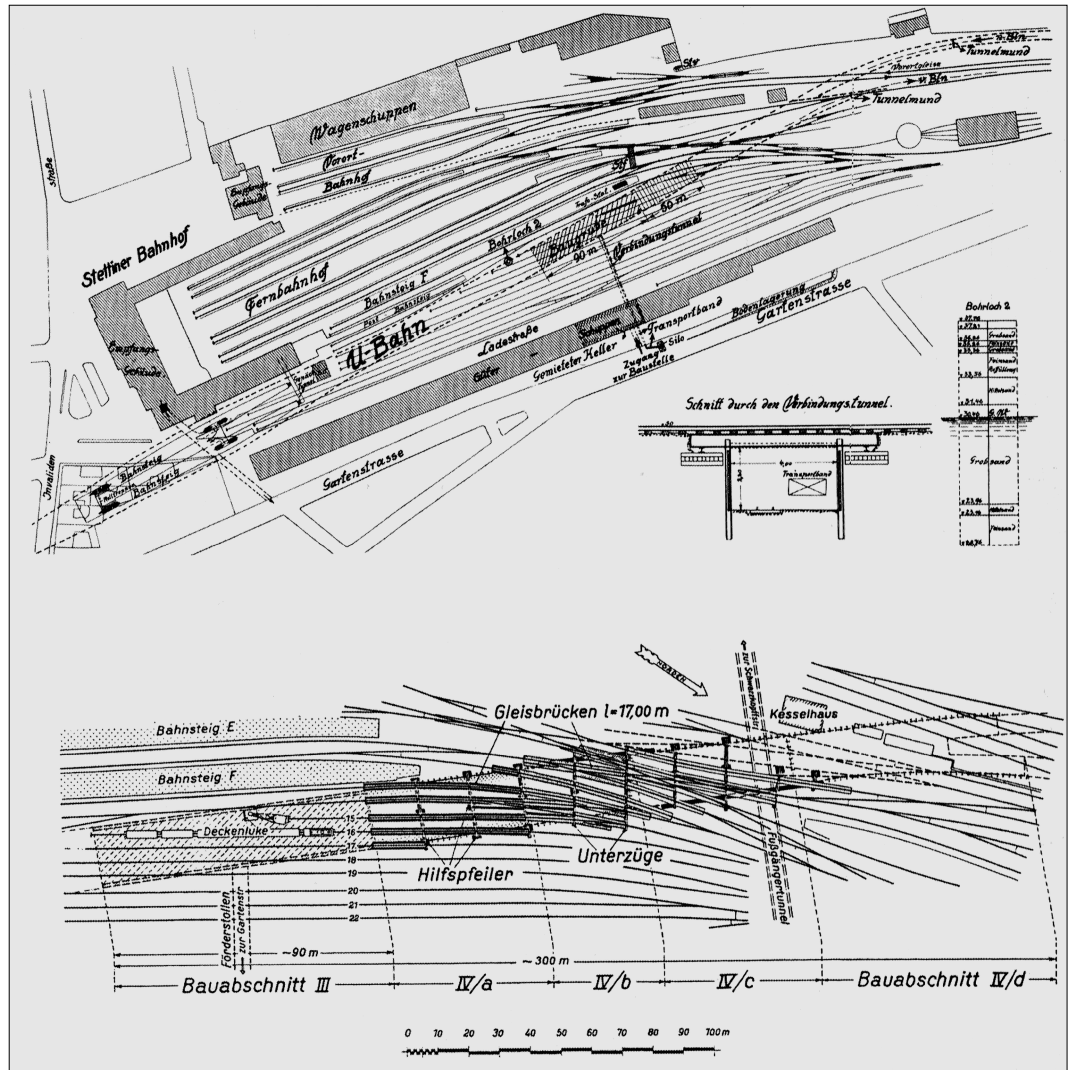
Bild 1 Ein Blick vom Stellwerk Stf des Stettiner Bahnhofs auf das nördliche Vorfeld mit ausfahrendem Personenzug (Oktober 1934). Rechts entladen zwei Eisenbahndrehkräne Träger für die Gleisbrücken für den Bau des Nordsüd-S-Bahn-Tunnels. Im Hintergrund der vierständige Lokschuppen, rechts die Abstellgleise für die Personenzüge, dahinter der Güterbahnhof.

(Foto Max Krajewsky/Histor. Sammlung DB AG)



Bild 2 Lageplan des Stettiner Fern- und Vorortbahnhofs während des Baus des Nordsüd-S-Bahn-Tunnels.

(Zeichnung Baubroschüre Polensky & Zöllner 1934)



schen Berlin und Pankow so verlegt, dass die Nordstrecken ab der heutigen Behmstraßenbrücke gemeinsam in den Bahnhof Gesundbrunnen ein- und zum Stettiner Bahnhof weitergeführt wurden (1895 bis 1897 realisiert). Verbunden damit war 1896 das Höherlegen der Gleise und der Bahnsteige im Stettiner Bahnhof und Bau eines Gepäcktunnels. Seit 20. Dezember 1897 endeten und begannen im Vorortbahnhof auch einzelne Züge der Nordbahn, ab 1. Februar 1898 alle Vorortzüge.

Seit 20. Dezember 1897 bestand im „großen“ Bahnhof nur noch Fernverkehr, der deshalb auch als **Stettiner Fernbahnhof** bezeichnet wurde. Er hatte in der Hauptreisezeit starken Reise- und den umfangreichsten Gepäckverkehr aller deutschen Bahnhöfe zu bewältigen, denn seine Verkehrsgebiete waren Mecklenburg und Pommern mit der Ostseeküste sowie Dänemark und Schweden. Die Gleise – zwei für die Ankunft mit dazwischen befindlichem Gepäckbahnsteig, sieben für die Abfahrt mit drei Mittelbahnsteigen – waren mit 325 Metern für lange Reisezüge zu kurz. Bereits 1893/94 sind die Ladestraßen an der Gartenstraße erweitert worden, 1911/12 wurde die Abstellanlage umgestaltet. Trotzdem genügten die Anlagen nicht den Ansprüchen, denn Personenzüge waren weiterhin in Schönholz abzustellen, weil nur vier Gleise für Personen- und sieben Gleise für Schnellzüge vorhanden waren. Zum westlich benachbarten Postamt N4 bestand reger Umladeverkehr. 1934/36 ist östlich des Empfangsgebäudes ein Bahnsteig (G) für Sonderzüge gebaut worden, sogenannter „KdF“-Bahnsteig. [3]

Mit der Elektrifizierung der nördlichen Vorortbahnen nach Velten, Oranienburg und Bernau waren erweiterte Abstellkapazitäten und

Werkstätten für die neuen Triebwagenzüge nötig. Dafür nutzte man die westlichen Bw-Anlagen des Stettiner Bahnhofs: Alle Gebäude riss man ab, erbaute einen sechsgleisigen Triebwagenschuppen (für Vollzüge) mit Arbeitsgruben und einen zweigleisigen Werkstatt-

Bild 3 Das im Tunnel befindliche Stellwerk Nou ist zwar noch vorhanden, wird aber nicht mehr genutzt. Blick in Richtung der unterirdischen Kehranlage mit anschließender Ausfahrt auf die oberirdischen Umsetzgleise. Nördlich des oberirdischen Stellwerkes Noa ist der abgesetzte Stellrechner eines elektronischen Stellwerkes platziert, über den heute die Sicherungsanlagen der Nordsüd-S-Bahn bedient werden.

(Foto Axel Mauruszat)





Bild 4 Ein Foto aus dem kriegszerstörten Berlin aus den 1950er Jahren: Zwischen den zerstörten Häusern das Stellwerk Noa (bereits so bezeichnet), dahinter das Reiterstellwerk Not der Fernbahn und die beschädigte Halle des Nordbahnhofs. (Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)

komplex mit Schlosserei, Schmiede und Tischlerei. Beide Gebäude waren rot verklankerte Flachbauten, die ab Frühjahr 1926 errichtet und Anfang 1927 in Betrieb genommen wurden. Architekt des jetzigen S-Bahnbetriebswerkes (eröffnet am 1. Januar 1927, jedoch erst ab Juni 1946 offiziell so bezeichnet) war Richard Brademann, der damals für die meisten Bauten der Berliner S-Bahn zuständig war. [4]

Am 4. Februar 1934 begann mit dem ersten Rammschlag im damaligen Stettiner Bahnhof offiziell der Bau der Nordsüd-S-Bahn. Im Gleisvorfeld des Fernbahnhofs entstand innerhalb von über drei Monaten bis zum 5. Mai 1934 eine 90 m lange und 20 m breite Baugrube, für die vorübergehend auf die dortigen Gleise verzichtet wurden. Der dann hier entstehende Tunnel führte zum neuen unterirdischen S-Bahnhof, der östlich parallel zur Bahnhofshalle des Stettiner Bahnhofs in offener Baugrube errichtet wurde; Sicherungen für das benachbarte Gebäude waren nötig. Mit Baubeginn 1934 ist bereits Gleis 1 im S-Bahnbetriebswerk über das Ferngleis bis zum Abzweig Ntm mit Stromschiene ausgerüstet worden (wie man es nach Kriegsende wiederum nutzte). Mit dem Bau der Nordsüd-S-Bahn ist der Abstellbahnhof als S-Bahnbetriebswerk erweitert worden, zugleich entstanden die neuen Stellwerke Noa (oberirdisch als Reiterstellwerk) und Nou (am Nordende des unterirdischen Bahnhofs) mit jeweils elektromechanischer Sicherungstechnik. Die Sohle des zwischen östlicher Garten- und westlicher Schwarz-

kopffstraße seit 1896 bestehenden Fußgängertunnels (bekannt als Stettiner Tunnel) war wegen des Baus des unterirdischen Bahnhofs anzuheben. 1952 ist das Portal an der Gartenstraße zugemauert worden, bis 1962 diente der Eingang Schwartzkopffstraße noch als Zugang zum S-Bahnbetriebswerk. [5] Heute ist der Tunnel wegen des Baus der neuen Julie-Wolfthorn-Straße im Norden des S-Bahnhofs weitgehend abgebrochen. Obwohl die Nordsüd-S-Bahn erst am 8. Oktober 1939 durchgehend eröffnet wurde, ist der Stettiner Vorortbahnhof bereits am 28. Juli 1936 geschlossen worden. [1], [6]

Im Krieg wurde der Stettiner Bahnhof schwer zerstört, Triebwagenschuppen und Werkstatt beschädigt. Weil der Tunnel der Nordsüd-S-Bahn geflutet war, begannen und endeten vom 19. Juli 1945 bis zum 30. Januar 1946 die Züge der elektrischen S-Bahn neben denen des dampfbetriebenen Vorortverkehrs der Nordstrecken auf den Gleisen 1 und 2 des Fernbahnhofs, der über den bestehenden Abzweig Ntm erreicht wurde (1,2 km). Im S-Bahnbetriebswerk Nordbahnhof konnten am 15. August 1947 die Gleise 2 bis 5 wieder in Betrieb genommen werden. Nachdem im August 1945 mit dem Trockenlegen des gefluteten Nordsüd-S-Bahn-Tunnels begonnen worden war, fuhren seit 2. Juni 1946 S-Bahn-Züge von Süden wieder bis Friedrichstraße; die Aufräums- und Instandsetzungsarbeiten bis zum Stettiner Bahnhof (seit 1. Dezember 1950 Nordbahnhof) dauerten wegen Beseitigung



Bild 5 Lageplan des unterirdischen S-Bahnhofs Nordbahnhof von 1962 (Zeichnung Sammlung Bernd Kuhlmann)

Letzter Anschluss

... mit dem Gelenkbus des Herstellers Ikarus



In Berlin war es bis in die 1970er Jahre nicht selbstverständlich, mit einem Gelenkbus fahren zu können. Die Dominanz der Doppeldeck- und herkömmlichen Eindeckernomibusse (mit einer Länge von 12 m) war bis dahin ungebrochen, und zwar in beiden Stadthälften Berlins. Der Einsatz der Doppeldecker war im früheren Ost-Berlin wesentlich früher zu Ende als in West-Berlin, da die Bauserien Do 54 und Do 56 um 1972/1973 nach und nach ausgemustert waren. Der Ersatz waren wesentlich längere Gelenkbusse (16,5 m lang), die aber nicht aus „heimischer Produktion“ stammten, sondern von der Firma Ikarus aus Ungarn. Schon ab 1967 fuhren die ersten Gelenkwagen im Linienbetrieb der BVG-

Ost (ab 1969 BVB) zur Probe – und bewährten sich. Der hier abgebildete Wagen vom Typ 180 (Wagen-Nr. 211-1/15) mit seinen vier einfachen Falttüren kam im September 1969 zur BVB und in den Linieneinsatz und verblieb dort immerhin bis 1977.

Diese durchaus vom Design gelungenen Fahrzeuge mit Unterflurmotor aus westdeutscher Lizenz und großer abgerundeter geteilter Panorama-Frontscheibe mit 36 Sitzplätzen bei viertüriger Bauweise bzw. 60 Sitzplätzen bei zweitüriger Ausstattung (für den Vorort- oder Reiseverkehr) unterschieden sich deutlich von den Vorgängermodellen der Firma Ikarus, die insgesamt sehr klobig und untauglich für den Großstadtverkehr wirkten. Insbesondere der Eindecker I 66 mit seiner fast saurierhaften und daher misslungenen Heckpartie sorgte für Kopfschütteln beim ersten Anblick. Vor nunmehr rund 40 Jahren endete die Einsatzzeit dieser schönen Fahrzeugserie im Linienbetrieb. Man sah sie danach in den 1980er Jahren noch gelegentlich als Betriebsfahrzeuge der BVB im Straßenverkehr (vgl. Strauchmann, K.: Die Omnibusse der Typen Ikarus 180 und 556 der BVB. – In: vb 2/1982, S. 26–33). (Text: Reinhard Arf;

Foto [ca. 1976]: Dieter Gammrath, Sammlung Reinhard Arf)

Verkehrsgeschichtliche Blätter

vb

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF

Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Mauruszat
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin
Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)

Jahresabonnement: €16,00 (Ausland €19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten

Einzelheft: €2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten

Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.

Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss dieses Heftes: 19.5.2020

In diesem Heft:

Zwischen Noa und Nou in Nordbahnhof: Das oberirdische S-Bahnbetriebswerk und der unterirdische S-Bahnhof – Das Reichsbahnlager in Borgsdorf: Zur wechselvollen Geschichte eines Bahngeländes nördlich von Berlin – Stippvisite bei der Schlanstedter Museumsfeldbahn – Geschichten von der Ostbahn – Denk mal ... ein Denkmal! Schlussstein 1838 in Kohlhasenbrück – Die Zwanzig macht's im Salzland: Rück- und Ausblick auf Verkehr im Raum Staßfurt – Mit der Bahn im Takt durch Deutschland: Der geplante Taktfahrplan mit Anschlüssen in alle Richtungen – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Der Titelbeitrag bietet in Wort und Bild anschauliche Straßenbahnfahrten durch den Bezirk Tempelhof (und darüber hinaus) im Jahre 1961.