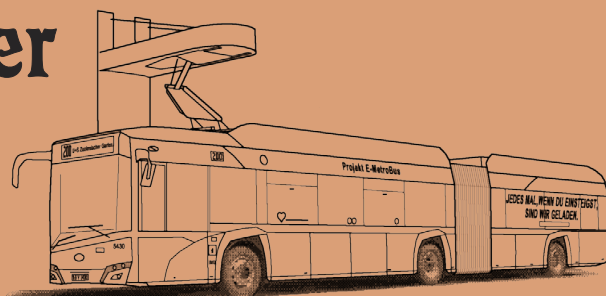


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 49. Jahrgang – Juli/August 2022 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de



Brand im U-Bahn-Tunnel

Feuer am Alexanderplatz 11.30 Uhr gelöscht / Verkehr umgeleitet

Am 4. Oktober 1972 kam es westlich des U-Bahnhofs Alexanderplatz, Linie A, zu einem Brand, dessen Folgen nicht nur den Verkehr in Ost-Berlin betrafen, sondern auch damals ungewöhnliche Kontakte zur West-BVG auslösten. Das Foto zeigt den beim Löscheinsatz verrußten Hilfsgerätewagen A 712 012-6 im Bw Friedrichsfelde.
(Foto Bernd Kuhlmann)

4 · 2022

Dipl.-Ing. BERND KUHLMANN, Berlin

Der Brand im U-Bahn-Tunnel am Alexanderplatz vom 4. Oktober 1972 und seine Folgen

Das Bekämpfen des Brandes

Am Mittwoch, dem 4. Oktober 1972, gegen 4 Uhr, entdeckten Arbeiter eines Bauzuges der U-Bahn in einem der in der Kehranlage der damaligen Kleinprofilinie A Pankow, Vinetastraße (heute Vinetastraße)–Thälmannplatz (heute Mohrenstraße) abgestellten Wagen einen Brand. Die Versuche, mit Feuerlöschern die Flammen zu ersticken, schlugen fehl. Deshalb alarmierten einige der Bauleute vom Stellwerk aus um 4.07 Uhr die Feuerwehr, die fünf Minuten später mit Tanklöschfahrzeugen, Schaumgeräten und anderer Technik eintraf.

Die Feuerwehrleute rückten mit Asbestanzügen und Atemschutzgeräten von den U-Bahnhöfen Luxemburgplatz (heute Rosa-Luxemburg-Platz) und Alexanderplatz gegen den Brandherd vor. Außerordentliche Hitze und starker Qualm hinderten sie, bis dahin vorzudringen. Fünf Angestellte der Berliner Verkehrs-Betriebe (BVB), die zuerst das Feuer bekämpften und leichte Rauchverletzungen erlitten, wurden von den Feuerwehrleuten aus der Gefahrenzone und ins Krankenhaus gebracht. Sie konnten aber bald entlassen werden. Zur Brandbekämpfung wurde schließlich auch der Hilfsgerätewagen A 712 012-6 herangezogen, dessen Beschädigungen auf dem Titelfoto dokumentiert sind.

Unter der starken Hitze verbogen sich die eisernen Stützpfiler im Tunnel, so dass gegen 5.30 Uhr die Tunneldecke zwischen dem Centrum-Warenhaus (heute Kaufhof Galeria) und dem Interhotel „Stadt Berlin“ (heute „Forum“-Hotel) einbrach. Eine Außentreppe des Warenhauses, die sich auf dieser Decke abstützte, stürzte deshalb ebenfalls zusammen. Durch die plötzliche Luftzufuhr an der Einbruchsstelle kam es zu einer erheblichen Stichflamme, und der Brand weitete sich aus.

Alle verfügbaren Feuerwehren aus dem Ostteil Berlins sowie Einsatzkräfte der Volkspolizei wurden zum Alexanderplatz beordert. Um eine weitere Luftzufuhr zu verhindern, war von allen zugänglichen Schächten der U-Bahn aus der betroffene Tunnelabschnitt eingeschäumt worden. Die Feuerwehrleute konnten

Bild 1 Reste der am 4. Oktober 1972 in der Kehranlage Alexanderplatz verbrannten Kleinprofilwagen in der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde



jeweils nur kurze Zeit im Tunnel arbeiten und mussten in geringen zeitlichen Abständen abgelöst werden.

Beim Bekämpfen des Brandes waren auch die benachbarten Gebäude – Warenhaus und Hotel – zu schützen, weil zwischen beiden unterirdische Versorgungsleitungen bestehen. Deshalb fiel im Warenhaus die Stromversorgung aus. Das Haus blieb am 4. Oktober 1972 geschlossen, auch weil Waren durch den Rauch in Mitleidenschaft gezogen waren und erst behelfsmäßige Kabel zu verlegen waren. Gegen 11.30 Uhr am 4. Oktober 1972 war der Brand gelöscht.

Die Verkehrsregelungen

Am Morgen des Brandtages verkehrten U-Bahn-Züge nur zwischen Pankow, Vinetastraße und Luxemburgplatz, Spittelmarkt und



Bild 2 Noch im Originalzustand: Der BVG-Triebwagen 312 mit Fahrtziel „Olympia-Stadion“ steht in der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde.

Bild 3 Ost und West begegnen sich in der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde: Auf Gleis 11 (vorn) ist der BVG-Triebwagen 357 für Kleinprofil abgestellt, dahinter auf Gleis 10 die erste Zwei-Wagen-Einheit (103 080-4 und 153 081-4) der dritten Lieferung für die Großprofil-Linie, die aus den S-Bahn-Wagen 275 837-3 und 275 838-1 entstanden war.





Bild 4 In der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde auf Gleis 11 abgestellte IIIU-Wagen. An beiden Wagen ist noch das BVG-Zeichen (Blüten- statt Mauerkrone) zu sehen; unmittelbar darunter lassen sich auch Reste der bereits abgelösten ursprünglichen Nummern 774 und 862 sowie am 862 die Bezeichnung „Raucher“ erkennen.

Thälmannplatz (Linie A) sowie Friedrichsfelde und Frankfurter Allee (Linie E). Auf den unterbrochenen U-Bahn-Strecken setzten die BVB Busse ein.

Ab 4. Oktober 1972, 15 Uhr, führen die U-Bahn-Züge zwischen Pankow, Vinetastraße, und Luxemburgplatz sowie zwischen Spittelmarkt und Thälmannplatz im Berufsverkehr alle vier Minuten, sonst tagsüber alle 10 Minuten, abends alle 20 Minuten. Auf der Linie E wurde bereits ab Mittag wieder zwischen Friedrichsfelde und Alexanderplatz gefahren. Zwischen den U-Bahnhöfen Luxemburgplatz und Spittelmarkt richteten die BVB sowohl mit eigenen Bussen als auch mit solchen der Kraftverkehre der damaligen Bezirke Potsdam und Frankfurt (Oder) Schienenersatzverkehr (SEV) mit folgendem Fahrtweg ein:

U-Bahnhof Luxemburgplatz–Rosa-Luxemburg-Straße–Münzstraße–Alexanderplatz–Alexanderstraße–Inselstraße–Wallstraße. Weil der U-Bahnhof Klosterstraße nicht bedient werden konnte, bestand an der Alexanderstraße Ecke Holzmarktstraße eine Haltestelle. Für den SEV der U-Bahn waren 30 Ikarus-Gelenk-Busse eingesetzt, die in den nächsten Tagen nach dem Brand aus allen Bezirken der DDR mit jeweils zwei Fahrern besetzt nach Berlin kamen. Das auswärtige Personal war zum Teil im



Bild 5 Spaß war auch in der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde angesagt, gerade zu DDR-Zeiten. Aber bloß nicht erwischen lassen! Unten an der Stirnfront bereits die neue BVB-Nummer, oben als Fahrtziel „ZooG. Garten“.

Bungalowdorf Hirschgarten untergebracht. Die Zuggruppe L der S-Bahn (Berlin-Blankenburg–Alexanderplatz) verstärkte die DR von Halb- auf Vollzüge.

Um den aufwendigen SEV einzuschränken und ein Umsteigen zwischen der U-Bahn am Alexanderplatz zu ermöglichen, bauten die BVB zwischen den U-Bahnhöfen Märkisches Museum und Klosterstraße (Tunnelstrecke ohne Mittelstützen) eine doppelte Gleisverbindung ein; diese war ab Montag, dem 23. Oktober 1972, mit Betriebsbeginn nutzbar. Bis dahin waren die zusätzlichen Sicherungsanlagen zu installieren und der völlig verrußte U-Bahnhof Alexanderplatz (oben, Kleinprofil) neu zu streichen. Von diesem Zeitpunkt an verkehrten U-Bahn-Züge zwischen Pankow, Vinetastraße, und Luxemburgplatz als Sechs-Wagen-Züge weiterhin im Vier-Minuten Abstand im Berufsverkehr, sonst tagsüber alle 10 Minuten, abends alle 20 Minuten. Zwischen Alexanderplatz und Thälmannplatz verkehrten Acht-Wagen-Züge im Fünf-Minuten-Abstand im Berufsverkehr, sonst tagsüber alle 10 Minuten, abends alle 20 Minuten.

Am U-Bahnhof Märkisches Museum fuhren die Züge jeweils über die neue Gleisverbindung, die vom erweiterten Stellwerk Klosterstraße aus bedient wurde, auf einem Gleis bis Alexanderplatz, wendeten am Bahnsteig und kehrten auf demselben Gleis



Bild 6 In der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde warten die AIIU-Wagen 418 (links auf Gleis 11) und 310 (rechts auf Gleis 12) auf das Umrüsten sowie auf die Änderung der Beschriftung, des Wappens und der Wagennummern.

zurück bis Märkisches Museum, wo sie wieder auf das im Regelbetrieb rechts befahrene Gleis übergeleitet wurden. Die doppelte Gleisverbindung war nach beiden Richtungen mit Signalen gesichert, jedoch fuhren die Züge zwischen Klosterstraße und Alexanderplatz ohne Signale – praktisch im Pendelbetrieb, da sich jeweils nur ein Zug auf diesen beiden Gleisen befinden durfte.

Ab 23. Oktober 1972 bestand nur noch zwischen Luxemburgplatz und Alexanderplatz SEV. Vom gleichen Zeitpunkt an konnten Zeitkarteninhaber der U-Bahn den gestörten Streckenabschnitt, ohne nachzahlen zu müssen, weiträumig umfahren. U-Bahn-Linien-Zeitkarten wurden anerkannt

auf den **Straßenbahn**-Linien

- 4, 13, 21 von Dimitroffstraße (heute Eberswalder Straße) bis Frankfurter Allee,
- 22, 46, 70 von Pankow bis Kupfergraben,
- 71 von Luxemburgplatz bis Kupfergraben;

auf den **Omnibus**-Linien

- 9 von Königstor bis Friedrichstraße,
- 32 von Hans-Beimler-Straße (heute Otto-Braun-Straße) bis Thälmannplatz,
- 40 (bis 30. November 1972 noch Obus) von Marchlewski-Straße bis Luxemburgplatz,
- 57 von Königstor bis Friedrichstraße,
- 59 von Friedrichstraße bis Mohrenstraße;

auf der **S-Bahn** zwischen

- den Bahnhöfen Berlin-Pankow und Friedrichstraße.

Der Schienenersatzverkehr funktionierte zu jeder Zeit reibungslos; Wartezeiten traten kaum auf, und auch Anschlüsse waren gewährleistet. Die Verkehrsregelungsposten der Volkspolizei bevorzugten eindeutig die Busse zum Nachteil des Individualverkehrs. Im Interesse des SEV wurde ab 23. Oktober 1972 die Rosa-Luxemburg-Straße zwischen Wilhelm-Pieck-Straße (heute Torstraße) und Münzstraße für den individuellen Verkehr gesperrt. In den Bussen waren keine der damals üblichen Zahlboxen aufgestellt, nur jeweils auf den U-Bahnhöfen konnte bezahlt werden. Kurzstreckenfahrer mussten deshalb – völlig legal – kostenlos fahren. Erst Mitte November brachte man auch in diesen Bussen Zahlboxen an.

Um in den Nachtstunden notwendige Unterhaltungsarbeiten an Fahrzeugen und Anlagen ausführen zu können, pendelte auf den

Teilstrecken der U-Bahn-Kleinprofil-Linie A jeweils ein Wagenzug auf einem Gleis im Abstand von 20 Minuten. Dies war besonders wichtig für den Abschnitt Pankow, Vinetastraße,–Luxemburgplatz, da während des Inselbetriebes keinerlei Wagen ausgewechselt werden konnten. Trotzdem war das notwendig, da bei einem Auffahrunfall in Luxemburgplatz zwölf Fahrzeuge zum Teil stark beschädigt wurden.

Vom Freitag, dem 27. Oktober 1972, 19 Uhr, bis zum Sonntag, dem 29. Oktober 1972, wurde der U-Bahn-Betrieb zwischen Pankow, Vinetastraße, und Luxemburgplatz völlig eingestellt. Mit zwei Autodrehkränen wechselte man U-Bahn-Wagen an der Rampe des U-Bahnhofs Dimitroffstraße (heute Eberswalder Straße) aus. Während dieser Zeit verkehrten die Busse von Pankow, Vinetastraße, bis Alexanderplatz.

Aufräumungsarbeiten und Neubau

Unmittelbar nach dem Brand wurde die Unglücksstelle weiträumig von der Volkspolizei abgesperrt. Bald nahm eine hohe Wellblechwand – Spötter nannten sie Berlins besten Bauzaun – jede Sicht, damit die Brandursache unbehindert ermittelt werden konnte. Bekannt wurde lediglich, dass ein „Relais-Schaden“ und ein (deswegen?) entstandener Lichtbogen zum Entzünden eines aus Holz gebauten Wagens des Typs AI geführt hatte.

Nach dem Löschen des Feuers – es sollen Temperaturen bis zu 1000 °C entstanden sein – glimmte und schmolte es weiter am Brandherd. Mit vier Baggern und zwei Mobilkränen wurde die Tunneldecke abgeräumt und die verbogene Eisenkonstruktion entfernt. In einer Nacht wurden die Reste der verbrannten Fahrzeuge mit Autokränen aus der Grube gehoben und auf Tieflader verladen. Tag und Nacht waren 450 Bauleute und Soldaten der Nationalen Volksarmee (NVA) auf 145 m Länge dabei, den Schutt zu entfernen und den alten Tunnel abzureißen, um Baufreiheit zu gewähren. Über 10 000 m³ Trümmer wurden bis zum 9. November 1972 geräumt, verladen und abgefahren.

Neu gesetzte Rammträgerbohlwände sicherten die Baugrube, die mit Tiefbrunnen entwässert wurde (Grundwasserabsenkung). Parallel zu den Aufräumungsarbeiten begann die Projektierung für den Tunnel-Neubau, die nach den gleichen Methoden geschah wie beim Verlängern der U-Bahn-Strecke von Friedrichsfelde bis zum

Letzter Anschluss

... mit einem BVG-„Präsidenten“



Dieser Beitrag würdigt ein bisher übergangenes kleines Jubiläum. Vor rund 60 Jahren nahm die BVG eine neue Omnibus-Wagenserie in Betrieb, die den Namen „Präsident“ trug, aber im Volksmund nur als „Stehwagen“ bekannt wurde. Der damals akute Mangel an Omnibussen hatte zur Bestellung und zum Kauf von 217 Eindeckern (Serien BüE2U62 und BüE2U63) bei der Firma Büssing geführt, da der Bau der Mauer und der damit einhergehende S-Bahn-Boykott einen Ansturm von Fahrgästen auf

1977 besonders auf den Linien 11, 17, 32, und 68.

Diese vom zeittypischen Design her gelungene Konstruktion war rund 15 Jahre auf den Straßen West-Berlins unterwegs. Die letzten Schaffnerwagen wurden 1976 ausgemustert und die für EMB-Betrieb umgebauten etwa ein Jahr später. Das Foto zeigt den Wagen 261 im Jahre 1964 noch als Schaffnerwagen im Einsatz auf der Linie 34 nach Kladow, hier in der Klosterstraße in Spandau. (Text: Reinhard Arf, Foto: Hans Koch [8.10.1964])

die BVG ausgelöst hatte. Die Lieferung für 1962 umfasste 122 Fahrzeuge (Wagennummern 178–299) und die für 1963 weitere 95 Stück (Wagennummern 141–177 sowie 301–359 [ohne 303]). Es waren Schaffnerwagen mit Fahr-gastfluss. Schon sehr bald (1964–1966) wurde ein großer Teil der Flotte auf für den Ein-Mann-Betrieb (EMB) umgebaut. Die hinterste der drei Türen wurde verschlossen, der fest eingebaute Schaffnersitz entfernt, und anstelle dessen wurde der Heckbereich mit Sitzen ausgestattet. Etwa ein Drittel dieser Wagen (73 Stück, 141–156, 301–359) blieben für den Schaffnerbetrieb geeignet; diese waren 1975/76 noch auf den Linien 48 und 75 zu sehen und als Einmannwagen in dem Jahr

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: 22.7.2022

In diesem Heft:

Der Brand im U-Bahn-Tunnel am Alexanderplatz vom 4. Oktober 1972 und seine Folgen – Der U-Bahn-Brand am Alexanderplatz und seine Nachwirkungen auf die BVG-West – Berliner Ostbahnhof: Hallendächer werden saniert – Die Sattelschlepperbusse aus Werdau – Geschichten von der Ostbahn: 1945. Ostbahn zwischen den Fronten; erste Züge – Bummi fährt Straßenbahn: Tatra-Sonderzüge für Krippen- und Kindergartenkinder in Ost-Berlin – Berichtigungen – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Jahrzehntlang prägte der Stettiner Bahnhof als einer der großen Fernbahnhöfe den Norden Berlins. Seine Entstehung in der Nachbarschaft von „Feuerland“ ist ohne die Industrialisierung in Preußen nicht denkbar.