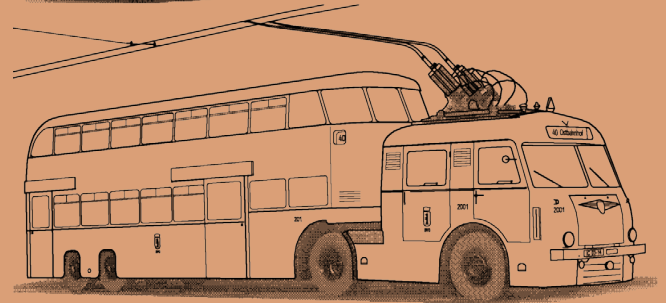
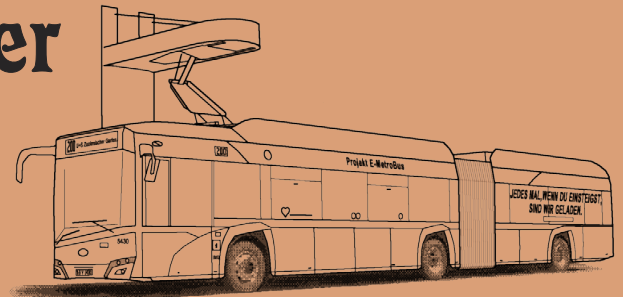


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



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

Stettiner Bahnhof



Die Entstehung des 1842 eröffneten Stettiner Bahnhofs ist eng mit der Entwicklung der Industrie im „Feuerland“ vor dem Oranienburger Tor verbunden. Lange war der „Stettiner“ einer der großen Berliner Fernbahnhöfe, bis Krieg und die politische Lage zu Stilllegung und Abbruch führten. 1945 deutet die Ruine das baldige Ende an.
(Foto Cürlis, Sammlung Sigurd Hilkenbach)

5 · 2022

Prof. LAURENZ DEMPS, Berlin

Der Stettiner Bahnhof in Berlin

Zur Vor- und Frühgeschichte des Stettiner Bahnhofs in Berlin

Der Stettiner Bahnhof in Berlin ist in der Berlin-Literatur wohl ein wenig stiefmütterlich behandelt worden. Alle gültigen Werke zur Entwicklung der Eisenbahnen in Berlin geben wenig Auskunft zur Vorgeschichte des Bahnhofs. So enthält das wichtige Werk „Berlin und seine Eisenbahnen“ zahlreiche Bilder und Pläne zur Entwicklung einzelner Bahnhöfe, der Stettiner Bahnhof wird knapp behandelt und eine Fotografie des Baues der Jahre um 1876 gezeigt. Noch erstaunlicher: Das ebenfalls wichtige Werk „Berlin und seine Bauten“ berichtet sehr ausführlich über die damals in Berlin vorhandenen Bahnhöfe mit zahlreichen Plänen und Abbildungen. Die Berlin-Stettiner Eisenbahn erhält jedoch nur einen sehr allgemeinen Text mit den wichtigsten Daten und Angaben für das Jahr 1873 über die beförderten Personen und Güter. Dann heißt es weiter: „[...] außerdem noch der Erweiterungs- und Umbau des Bahnhofs in Berlin. Da die Projekte für diese Bauwerke noch nicht festgestellt sind. So können auch hier keine näheren Angaben darüber gemacht werden.“ [1] Auch die Publikation zur Entwicklung der Architektur in Berlin „Berlin und seine Bauten“ [2] wiederholt nur sehr allgemein die Angaben zur Frühgeschichte dieser Bahnanlage. Dies ist umso erstaunlicher, als in Frankfurt (Oder) noch Reste der späteren Halle des Stettiner Bahnhofs vorhanden sind und noch heute besichtigt werden können. Nach dem Abriss des Stettiner

Bahnhofs zwischen 1956 und 1962 wurde ein Teil der Hallenkonstruktion nach Frankfurt (Oder) transportiert und in das dortige Kulturhaus der Eisenbahner „Völkerfreundschaft“ eingebaut. [3]

Das Schweigen über den Bahnhofsbau in Berlin wird möglicherweise einen Grund darin haben, dass die Direktion dieser Bahngesellschaft in Stettin ihren Sitz hatte. Man könnte in den dortigen Akten zur Frühgeschichte dieser Gesellschaft forschen. Doch auch in anderen Quellen ließen sich bisher kaum Fakten über Planung und Bau des ersten Stettiner Bahnhofs in Berlin finden.

1. Der preußische König Friedrich Wilhelm III. und die Eisenbahn

Friedrich Wilhelm III. wird vielfach die Äußerung zugeschrieben, er könne sich „keine große Seligkeit davon versprechen, ein paar Stunden früher in Berlin oder Potsdam zu sein“ (so u. a. benutzt in [4]). Mit diesem Ausspruch soll die angebliche Fortschrittsfeindlichkeit des Preußenkönigs gegenüber der Eisenbahn belegt werden. Das muss genauer untersucht werden. Angeblich, so unterstellt das Zitat, konnte sich der Preußenkönig nicht vorstellen, mit der Eisenbahn zu fahren, um schneller am Ziel zu sein. Nun

Bild 1 Nach den bescheidenen Anfängen im Jahre 1842 entwickelte sich der Stettiner Bahnhof bald zum stark frequentierten Berliner „Ferienbahnhof“; von hier fuhrn Züge und Urlauber zu den Ostseebädern. Der 1876 eröffnete Neubau mit der repräsentativen Hallenfront war – wie auf dem Foto um 1930 – ein Mittelpunkt des Stadtverkehrs. (Foto Sammlung Reinhard Arf)



bewahrt aber das Stadtarchiv Potsdam Polizeimeldungen auf, die belegen, dass Friedrich Wilhelm III. die Bahn zwischen Potsdam und Berlin doch oft nutzte, um schneller in Berlin zu sein. Er fuhr etwa kurz nach 6:00 Uhr morgens von Potsdam ab und spät am Abend zurück. Zwar nicht jeden Tag – aber immerhin!

Es muss also das immer wieder bemühte Zitat auf seinen Wahrheitsgehalt überprüft werden. Eine Kabinetts-Order, hier als Brief bezeichnet, gibt einen Hinweis. Sie lautet im Wortlaut:

„Ich habe auf das Gesuch, welches einige Mitglieder des Berlin-schen Handelsstandes um Ertheilung einer Consession zur Anlage einer Eisenbahn Behufs der Verbindung der Städte Hamburg und Leipzig mit Berlin an Mich gerichtet haben, eine vorläufige Prüfung des Gegenstandes veranlaßt und aus dem Mir darüber erstellten Berichte nunmehr ersehen, daß die Behörde den Plan noch zu wenig vorbereitet gefunden hat, um in nähere Berathung mit den dabei beteiligten Häusern zu treten, zumal demselben nach Ihrer Anzeige aktenmäßig die Überzeugung verschafft worden ist, daß der Plan in Hamburg wenig wirkliche Theilnahme finden werde. Die Sache wird daher noch zur Zeit auf sich beruhen bleiben müssen. Insofern die beteiligten Häuser inzwischen in ernstlicher und solider Weise der Untersuchung näher zu treten sich entschließen wollen, so überlasse ich Ihnen, Ihre nähern Anträge an die Wirklichen Geheimen Rath zu weitem speciellen Verhandlung mit Ihnen zu richten.

Conradswalde, den 5ten September 1835“ [5]

Es klingt also gar nicht so ablehnend, sondern nach Meinung des Königs war der Antrag nicht genügend vorbereitet. Merkwürdig ist weiter, dass in die Regierungszeit König Friedrich Wilhelms III. die Entscheidungen über die frühen Eisenbahnlinien fallen oder vorbereitet wurden. Das sieht gar nicht so sehr nach Ablehnung der Eisenbahnen aus. Immerhin unterschrieb dieser König am 23. September 1837 die Konzession für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn und am 15. Mai 1839 die für die Berlin-Anhalter Bahn.

Es stellt sich die Frage nach dem Verständnis Preußens. Eine komplizierte Frage! Zur Beantwortung muss man zurückgehen zum Allgemeinen Preussischen Landrecht. In diesem Gesetz wird deutlich, der preußische Staat ist in allen Fragen des Handels- und Wirtschaftsrechts liberal und in allen politischen Teilen reaktionär. Es sind also nicht zwei Seiten einer Medaille, sondern ein kompaktes Ganzes, und dies zeigte sich auch bei dem Bau der Eisenbahnen in Preußen, denn diese dienten dem Handel und dem Gewerbe, aber zugleich auch dem Militär.

Wer aber ist der Empfänger des oben zitierten königlichen Schreibens vom September 1835? Es wird Joseph Mendelssohn (1770–1848) genannt. Mendelssohn war ein Sohn von Moses Mendelssohn und Begründer einer Bank. Er gehörte zu den führenden Persönlichkeiten der in der Corporation der Kaufmannschaften zusammengeschlossenen Berliner Handels- und Bankbourgeoisie; einige Zeit war er auch Vorsitzender dieses Zusammenschlusses. Am 22. Juni 1835 hatte er namens der Berliner Corporation der Berliner Kaufmannschaft eine Eingabe geschrieben, in der es hieß: *„Die Wahrnehmung wie der Bau der Eisenbahnen gegenwärtig in mehreren Staaten Deutschlands immer mehr und mehr zum Gegenstand der eifrigsten Thätigkeiten sich erhebt, welchen die Regierungen Vor-schub leisten, wird hoffentlich bey Ew. Excellenz uns rechtfertigen, wenn wir, besonders in Beziehung auf die Handelsverhältnisse an die Hochdieseleben uns mit der gegenwärtigen gehorsamsten Vorstellung uns wenden.“* Mendelssohn entwirft dann ein düsteres Bild von der Zukunft der Stadt Berlin, wenn der Bau von Eisenbahnen nicht gefördert würde. Es sei *„die Besorgnis also nicht fern, daß Berlin großen Abbruch erleide [...] Wir dürfen ferner die Behauptung aufstellen, daß, falls wie uns zu gewiß erscheint, die Nothwendigkeiten – wir müssen sagen, eine nicht zu*

PROSPECTUS

Stettin, am 8. April 1839.

Das Unternehmen der
Berlin-Stettiner-Eisenbahn-Gesellschaft,
 gegründet auf
2,524000 Rthlr. Capital, in 25240 Actien à 100 Rthlr.,
 wird vorbereitet durch das
Berlin-Stettiner-Eisenbahn-Comité,
 dessen Sitz zu Stettin ist.

Mitglieder des Comité's:

Oberbürgermeister Masche in Stettin, zur Zeit Vorsitzender,	v. Heyden, Kön. Regierungs-Assessor, in Stettin,
Joseph Mendelssohn, Banquier, in Berlin,	Graf v. Itzenplitz, Kön. Kammerherr und
von Dewitz, Präsident des Curatoriums der	Ober-Regierungs-Rath, in Berlin.
Ritterschaftlichen Privat-Bank zu Stettin,	Carl Meister, Kaufmann, in Stettin,
Consul Endell, Kaufmann, in Stettin,	Dr. F. Rhades, Kön. Medicinal-Rath, in Stettin,
F. H. Frassinot, Kaufmann, in Stettin	Consul Schillow, Kaufmann, in Stettin,
Wilh. Griebel, Kaufmann, in Stettin,	Consul Wagener, Banquier, in Berlin,
F. G. v. Halle, Banquier, in Berlin,	Heegewaldt, Kön. Regierungs-Rath, in Stettin; J. Wiesenthal, Banquier, in Stettin.

Für die
Wichtigkeit dieses Unternehmens spricht Folgendes: Die Bahn, 78½ Meilen lang, beginnt unmittelbar am Süder-Thor in Stettin, führt bis zum Thore Berlins; und verbindet so die reiche, industriell- und commercieel-wichtige Residenz mit dem ersten Handels-Hafen des Landes. — Ihre Endpunkte Berlin und Stettin enthalten 300000 Bewohner. — Sie durchschneidet und nähert Gewerbe- und Ackerreiche Provinzen, darunter das für die Consumption Berlins (an Schlichtvieh, Getreide etc.) wichtige Pommern, und verspricht, überall und auf ihren fünf Zwischen-Stationen, (die bedeutendsten bei den Städten Angermünde und Neustadt) einen segensreichen Verkehr zu vermitteln. — Der von den Boyvernern Prenzlows und der Uckermark eifrigst angeregte, und durch bedeutende Geldmittel unterstützte, Anschluß Prenzlows würde derselben noch eine sehr namhafte Frequenz aus dieser reichen Provinz aus Vorpommern und Mecklenburg zuführen. —
 Durch die Berlin-Sächsische Eisenbahn führt sie von der Ostsee aus, zum Mittelpunkte Deutschlands, und so wird sie eine Haupt-Handelsstrasse. —
 Dass hiernach der Wirklichkeit dieser Bahn angewiesene reiche Feld setzt ihre
Rentabilität außer Zweifel. — Diese ist gegründet:
 1) Auf einem mit der größten Sorgfalt angefertigten
Special-Kosten-Anschlag, geliefert von dem, durch wichtige Chaussee-Bauten rühmlichst-bekanntem, Königl. Ober-Wege-Bau-Inspector Neuhaus, unter dessen Leitung neun Bau-Beamte sechzehn Monate lang hienan arbeiteten, — ein Werk, geflissen, klar und glaubwürdig, das ein
Anlage-Capital von 2524071 Rthlr. 10 Sgr. 3 Pf. zusammenstellt. — Zweckmäßigkeit und — unbeschadet der Tüchtigkeit des Baues — Ersparnisse jeder Art leuchten aus diesem Anschläge hervor. Dadurch allein vermindert sich das Bau-Capital um mehr als 130000 Rth., dass der Oberbau nicht, wie bei andern Deutschen Bahnen ein massiv-eiserner, sondern (nach dem Vorbilde bewährter Nordamerikanischer Bauarten) ein in Holz constructirt, mit Plattschienen belegter werden, und das, für die Breite einer doppelten Bahn zu erwerbende Terrain, nur für ein einfaches Geleise eingerichtet werden soll. Ferner gewährt die, durch mehrere kleine Flussgebiete viele Meilen lang sich huziehbende, Bahn-Linie so überaus-günstige, natürliche Niveau-Verhältnisse, dass hierdurch die Kosten der Erarbeiten um ein Bedeutendes verringert werden.
 Die Besorgnis, dass auch bei diesem Unternehmen, wie bei manchen anderen, die wirklichen Baukosten, das Anschlag-Capital weit übertrafen dürften, ist hier um so weniger gerechtfertigt, als überall die höchsten Preis-Sätze veranschlagt und mehrere von ihnen durch ungewöhnliche Kosten-Zuschläge noch gesteigert worden sind. Auch lässt das, durch Erdbohrer sorgsam untersuchte Bahn-Terrain keine verdeckten Schwierigkeiten von Belang befürchten.

Bild 2 Titelseite des „Prospektes der Berlin Stettiner Eisenbahngesellschaft“ aus dem Jahre 1839. Das Dokument macht deutlich, dass die wesentliche Initiative zum Bahnbau aus Stettin kam. (Brandenburgischen Landeshauptarchiv)

umgehende Nothwendigkeit – die Anlage der Eisenbahnen auch in den Preussischen Staaten herbeiführe, Berlin aber in den Bereich derselben nicht eingeschlossen werden sollte, diese Residenz bald zu einer Provinzialstadt herabsinken muß.“ [6] Solche Interventionen dürften auch dazu beigetragen haben, dass Friedrich Wilhelm III. den Bau von Eisenbahnen genehmigte. Am 12. Oktober 1840 gab es die Kabinetts-Order des Königs, die der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft den Bau und den Betrieb dieser Bahnlinie erlaubte. Dabei ging es nicht nur um den Anschluss an den Ostseehafen und die Verbindung zu den Häfen der osteuropäischen Länder, sondern auch um die Erschließung Hinterpommerns, und dabei weniger um die Badegäste als vielmehr um die Versorgung Berlins mit landwirtschaftlichen Produkten, insbesondere mit Kartoffeln. Und – wie bereits erwähnt – spielten militärische Interessen ebenfalls eine wesentliche Rolle.

2. Die Frühgeschichte der Stettiner Bahn und des Bahnhofs in Berlin

Es ist unstrittig: Der Stettiner Bahnhof spielte in der ersten Phase der industriellen Revolution eine wichtige, vielleicht sogar eine entscheidende Rolle. Auf dem Gelände des Invalidenhauses, kon-

kret auf der östlichen Seite der Chausseestraße und zwischen der Thor- und Invalidenstraße siedelten sich die ersten Großbetriebe der Berliner Industrie an, und sie hatten alle mit der Eisenbahn zu tun. Die Anfangsjahre des Stettiner Bahnhofs liegen scheinbar im Dunkeln, aber nur scheinbar. Die Materialsuche erweist sich als schwierig, da viele Unterlagen der privaten Eisenbahngesellschaften aus der Frühzeit der Eisenbahn kaum in die Archive gelangt sind und es deshalb keine Überlieferung gibt.

Bereits im März 1836 hatten sich unter Leitung des bereits erwähnten Bankiers und Kaufmanns Joseph Mendelssohn Einwohner von Berlin und Stettin zusammengefunden, um eine Bahn von Stettin nach Berlin anzulegen. Man ging von einer Frequenz von etwa 39 000 Personen und 20 000 t Güter pro Jahr aus. Als Anlagekosten wurden anfangs 2 500 000 Taler angenommen, später musste der Betrag auf fast 3 Mio. Taler erhöht werden. Die Nützlichkeit der Bahn wurde von der preußischen Staatsregierung anerkannt. Eine Kabinettsorder vom 10. Juli 1836 genehmigte eine vorläufige Konzession.

Am 8. April 1839 erschien ein „Prospectus“ mit dem Titel: „*Das Unternehmen der Berlin-Stettiner-Eisenbahn-Gesellschaft, gegründet auf 2 524 000 Rthl: Capital, in 25 240 Actien à 100 Rthl: wird vorbereitet durch das Berlin-Stettiner-Eisenbahn-Comité, dessen Sitz Stettin ist.*“ Es handelte sich – modern ausgedrückt – um eine Werbebroschüre, mit der Zeichner für die Aktien gefunden werden sollten. Der Oberbürgermeister von Stettin, zugleich Vorsitzender der Eisenbahn-Gesellschaft, begründete die Notwendigkeit des Baus einer Bahnverbindung zwischen Berlin und Stettin. Er wandte sich am 26. August 1838 an mögliche Aktienzeichner und führte aus: „*Da der Staat diese Bahn nicht bauen will, so kommt es hier nicht auf eine, mir auch ganz fremde Prüfung der Mittel [...] nicht an, dass es die Aufgabe der Lebentätigkeit des Einzelnen und der Gesellschaft an, stets vorwärts zu schreiten in der Erstrebung eines verbesserten gesellschaftlichen Zustandes, und dass hier jeder Stillstand ein Rückschritt ist [...] Stettin ist der Hafen; dessen Lage und Flussverbindungen durch Oder; Warthe; Havel; Spree etc., Pommern, Schlesien, Polen, zum Theil Sachsen, Böhmen, mit ihrem überseeischen Bedarf versehen und ihren Ueberfluss ausführen sollte.*“ [7]

Und dann hob Stettins Oberbürgermeister die Wichtigkeit einer Verbindung mit Berlin nochmals hervor: „*Doch dies allein würde noch nicht genügen, es fehlt noch die Frequenz – der Markt – es steht noch die alte Gewohnheit dagegen. Aber wird Berlin unserer Stadt durch die Eisenbahn so nahe gebracht, dass eine Entfernung zwischen beiden aufhört, dass der Berliner Kaufmann binnen weniger als 24 Stunden die Kunde von der Ankunft seiner Waaren im Hafen zu Swinemünde, binnen derer Berliner Kaufmann solche ohne Verderb, Beschädigung und Verkümmern irgend einer Art (deren sie bei dauernden Flusstransport ständig unterworfen sind) in seinem Speicher in Berlin haben, – diese seine Waare, ohne irgend einer Mittelperson zu bedürfen selbst aus dem Schiffe empfangen und verladen kann, so ist Berlin zum Seehafen selbst geworden und der Ostsee um vieles näher gerückt [...]*“ [7]

Bild 3 Briefkopf der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft (Sammlung Laurenz Demps)



Ohne dass es ihr vorrangiges Ziel gewesen wäre, stützten die Anleger bzw. Aktionäre aus Stettin auch die industrielle Entwicklung Berlins. In Berlin, wo an diesem Ort Grund und Boden billig zu erwerben war, entstand nach und nach das erste industrielle Zentrum der Stadt. Gefördert durch die privaten Anleger und außerdem auch durch die Politik des Staates gegenüber dem Invalidenhaus. Die Gegend vor dem Oranienburger Tor wurde also zu einem wichtigen Zentrum der industriellen Revolution in der Stadt. Das „Comité“, das den Bau der Strecke vorantrieb und leitete, kommunizierte mit den Zeichnern der Aktien durch Berichte über den Fortschritt ihrer Aktivitäten

In dem Bericht vom Februar 1837 wird u. a. ausgeführt: „*Unser Werk ist hervorgegangen aus der Ueberzeugung, dass die durch eine Eisenbahn bewirkte nahe Verbindung Berlins mit Stettin, der Hauptstadt und dem Haupt-Handelsplatz und Geld-Platz der Monarchie und deren Haupt-Hafen – die dadurch erfolgende Wandlung Berlin zum Seeplatz selbst – ausser den Vorteilen, die dadurch für die innere Industrie und den inneren Verkehr der dazwischen, davor und hinter gelegenen Provinzen hervorgehen würden, noch einen ganz besonderen seegensreichen Einfluss für die See-Schiffahrt und für den Handel beider Städte von und nach aussen haben [...]*“ [7]

Einwänden, dass hier Hamburg nicht genannt wird, muss mit dem Hinweis begegnet werden, es handelt sich um Preußen, und Stettin sollte in preußischem Interesse wohl auch als Gegengewicht gegenüber Hamburg ausgebaut werden. Weiter heißt es an anderer Stelle, die auf den Bau eingeht: „*Herr Ober-Wege-Bau-Inspector Neuhaus, welcher für jetzt die Leitung der technischen Arbeiten unternommen, hat unter Zuziehung eines anderen Baubeamten, mehrere Eisenbahnen besucht. Wir sind mit tüchtigen praktischen amerikanischen Eisenbahn-Baumeistern in Verbindung getreten, und schliesslich sind unter Leitung des Herrn Neuhaus seit 8 Monaten 6 Konducteure, zu welchen in den letzten Monaten noch 2 Königl. Bau-Konducteure hinzugetreten sind, beschäftigt gewesen, die allgemeine und demnächst Special-Vermessungen, Nivellements, Zeichnungen, Veranschlagungen vorzunehmen, und damit so weit gediehen [...]*“ [7]

Damit konnte ein Kostenanschlag für den Bau vorgelegt werden. In diesem Bericht lässt sich auch etwas über den Bau des Bahnhofs in Berlin erfahren. Zunächst werden hier 18 000 Taler angeführt, die das für den gesamten Bahnhofsbau vorgesehene Scharfrichtergrundstück kostete. Es finden sich hier auch einige Angaben zu den geplanten ersten Bahnhofsbauten und deren Kostenvoranschläge: „*1 Gebäude für den Director und für einen Controlleur [...] 14 000“.* Das wird sich wohl um ein Gebäude in Stettin gehandelt haben. Weiter dann „*2 Amtsgebäude für die Hauptstationen, einhaltend Kassen- und Waage-Zimmer, Wohnung für den Rendanten und einen Aufseher, à 9000 Rthl.*“ [7] Hier dürften die Bahnhöfe in Berlin und Stettin gemeint sein. Es waren sehr einfache Planungen für die Bauten: keine Wartesäle und andere Annehmlichkeiten für die Reisenden; im Vordergrund stand wohl damals der Güterverkehr. Mehr ist über den Bahnhof in Berlin nicht zu erfahren. (Er wird aber so spartanisch dann wohl nicht gebaut worden sein.)

Wir besitzen zwar keine Zeichnung von diesem ersten ausgeführten Bau, aber eine farbige Lithografie aus dem Jahre 1843. Diese gibt bei aller spätbiedermeierlichen Idylle, die das Bild prägt, einen Einblick in den ausgeführten Bau. Dieser erinnert ein wenig an den anderen Bahnhofsbau in Berlin, an den Hamburger Bahnhof. Zwei massive Gebäude, verbunden durch eine Galerie, beherrschen das Bild. Man hat den Eindruck, die Pergola macht einen Bogen, und der Eingang zu den Bahnsteigen sei in der Mitte. Doch das täuscht, der Eingang ist an der Invalidenstraße, d. h. im rechten Gebäude.

Letzter Anschluss

... mit der Straßenbahn in das Demokratische Berlin



Es gab auf beiden Seiten der Demarkationslinie in Berlin bzw. auch später nach dem Bau der Mauer Straßenbahnwagen, die (im Westen) kommerziell komplett beklebt oder (im Osten) mit Fahnen, Wimpeln und Tüchern behängt waren. Während im Westen z. B. für „Leiser“-Schuhe und „Tosca/4711“ (und anderes)

Werbung gefahren wurde, war im Osten die Solidarität und eben politische Linie gefragt. Dieses Bild aus dem Jahr 1966 zeigt den Mitteleinstiegswagen 3488 (TM36), der am 1. Juli 1949 bei der BVG-Ost verblieben war und bis 1964 im Fahrgastverkehr eingesetzt wurde. Danach umgerüstet zum Arbeitswagen A5, leistete dieser wertvolle Dienste, später als 729 001. Besonders wertvolle staatstragende Dienste vollbrachte dieser Atw im Jahre 1966, als er neben mindestens einem zweiten Atw (A2) für die „Freie Deutsche Jugend“ – kurz „FDJ“ – warb. Die FDJ war am 17. März 1946 als „Staatliche Massenorganisation der Jugendlichen“ gegründet worden, so dass zwanzig Jahre später demgemäß mit der Losung geworben werden konnte „20 Jahre FDJ – 20 Jahre Kampfesreserve der Partei“.

Das Foto zeigt den unterhalb der Fenster grün lackierten TM36 mit Girlanden oben und Tüchern vor den Türen und der Stirnfront. Da die Farbe der FDJ stets blau mit gelber Schrift war, kann hier ein alter Berliner Spruch hinzugesetzt werden: „Grün und blau schmückt die Sau“.

(Text: Reinhard Arf, Foto: 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: 21.9.2022

In diesem Heft:

Der Stettiner Bahnhof in Berlin: Zur Vor- und Frühgeschichte des Stettiner Bahnhofs in Berlin – Die Verbrennungstriebwagen auf Strecken des Landesverkehrsamtes Brandenburg. Teil 3: Die großen Vier- und Fünffachser von Linke-Hofmann-Busch – Metamorphose einer Eisenbahnbrücke: Aus der Geschichte der Oderbrücke bei Neurüdnitz – Dresdener Bahn: Bauarbeiten auf der S2 Süd – Milchhäuschen an Berliner Bahnhöfen zur Kaiserzeit – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Nur in West-Berlin fahren nach dem Krieg, zumindest seit 1949, noch Straßenbahn-Verbundzüge der Serien TM33 und TM36. Über die Wageneinsätze von 1949 bis 1967 wird berichtet.