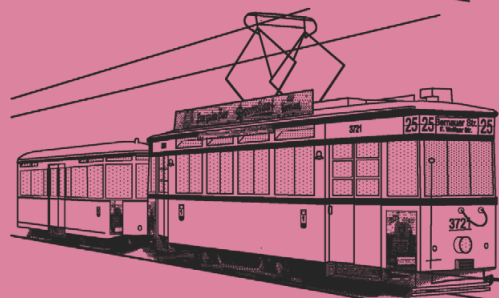


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 51. Jahrgang – Mai/Juni 2024 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

100 Jahre Berliner S-Bahn



Die S-Bahn feiert in diesem Jahr in Berlin ihr hundertjähriges Bestehen. Diese Ausgabe der vb widmet sich diesem Jubiläum. Historische Züge des Vereins Historische S-Bahn werden nach langer Zeit wieder zum Einsatz kommen. Außerdem blicken wir zurück auf die Geschichte des elektrischen Betriebes und auf vergangene Jubiläen. (Fotos: Sammlung von Linstow / Walied Schön)

3-2024

AXEL MAURUSZAT, Berlin

100 Jahre Berliner S-Bahn. Oder schon viel mehr?

In diesem Jahr wird der 100. Geburtstag der S-Bahn in Berlin gefeiert. Auf welches Datum bezieht sich diese Feier und warum? Es gäbe durchaus auch andere Daten zum Feiern, wie beispielsweise der Blick nach Hamburg beweist.

Was wir dieses Jahr feiern, ist die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf den separaten Vorortgleisen zwischen den Bahnhöfen Berlin Stettiner Bahnhof und Bernau bei Berlin. Die S-Bahn Berlin schreibt auf ihrer Webseite hierzu: „Insgesamt sechs Versuchstriebwagen von AEG rollten ab dem 8. August 1924 über die Strecke vom Stettiner Vorortbahnhof, dem heutigen Nordbahnhof, nach Bernau. Das Datum wurde zur ‚offiziellen Geburtsstunde der S-Bahn‘“. [1] Schon diese Formulierung legt nahe, dass vielleicht auch ein anderes Datum hätte in Frage kommen können.

Um einen Geburtstag der S-Bahn zu feiern, muss definiert werden, was eigentlich eine S-Bahn ist. Der Duden formuliert zur Bedeutung: „elektrisch betriebene, auf Schienen laufende Bahn für den Personenverkehr in Großstädten und Stadtregionen“. [2] Wikipedia fordert in seiner Definition zusätzlich eine „höhere spezifische Verkehrsleistung“ als beim „sonstigen Regionalverkehr“. [3] Dies wird in der Regel durch dichte Takte von 20 Minuten oder weniger erreicht. Auch wenn es in den Definitionen nicht explizit erwähnt ist, lassen sich solche dichten Takte in der Regel nur auf separaten Trassen erreichen.

Anfang des 20. Jahrhunderts bemühten sich sowohl Siemens als auch die Union Elektrizitäts-Gesellschaft (UEG, 1904 in der AEG aufgegangen), den Verkehr auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen der Preußischen Staatseisenbahnen zu elektrifizieren. Siemens durfte hierfür auf der Wannseebahn im Jahr 1900 die Strecke zwischen Berlin und Zehlendorf für einen elektrischen Betrieb aus-

rüsten. Zur Stromzuführung wurde eine von oben bestrichene seitliche Stromschiene eingesetzt, über die Gleichstrom mit 750 Volt Spannung an die Triebfahrzeuge übertragen wurde. Für den Betrieb wurde ein Zug aus zehn dreiachsigen Wagen hergestellt; nur die beiden Endwagen waren als Triebwagen ausgeführt. [4] Am 1. August 1900 wurde der elektrische Probebetrieb aufgenommen. [5] Fast zwei Jahre dauerte der Versuchsbetrieb; er endete am 1. Juli 1902. [6]

Am 1. Dezember 1901 wurden auf der Anhalter Bahn separate Vorortgleise zwischen Berlin Potsdamer Bahnhof und Groß-Lichterfelde Ost in Betrieb genommen. [7] Die Elektrifizierung war von Beginn an vorgesehen [8], und bereits als der Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn noch lief, schloss Anfang Juni 1902 die Königliche Eisenbahndirektion Berlin mit der UEG einen Vertrag zur Elektrifizierung dieser Vorortbahnstrecke. Innerhalb eines Jahres musste die UEG die Strecke für den elektrischen Betrieb herrichten und die entsprechenden Fahrzeuge stellen. [9]

Die Strecke wurde mit einer seitlichen, von oben bestrichenen Stromschiene ausgerüstet, über die die Fahrzeuge Gleichstrom mit einer Spannung von 550 Volt bezogen. Die technischen Rahmenbedingungen entsprachen somit denen auf der Wannseebahn. Am 4. Juni 1903 begann der Betrieb mit einem ersten Zug zwischen den Dampfzügen, ab dem 15. Juli 1903 wurde nur noch elektrisch gefahren. Zu diesem Zeitpunkt wurde auch ein 10-Minuten-Takt an den meisten Stunden des Tages eingeführt. [10]

Die Kinderkrankheiten der Gleichstrombahnen waren zu diesem Zeitpunkt überwunden, und in Berlin verkehrten nun Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahn und die Vorortbahn nach Groß-Lichterfelde Ost auf diese Weise.

Bild 1 Versuchszug für Stromschienenbetrieb mit Gleichstrom, der zwischen 1900 und 1902 elektrisch auf der Wannseebahn verkehrte.
(Foto Sammlung Wolfgang von Linstow im BVG-Archiv)



Bild 2 Ab 1903 verkehrten zwischen dem Potsdamer Bahnhof in Berlin und dem Bahnhof Groß-Lichterfelde Ost elektrisch angetriebene Züge der AEG bzw. der UEG.

(Foto Sammlung Berliner S-Bahn-Museum)



Da jedoch der Wechselstrom vor allem in der Übertragung einige Vorteile bot, wurde auf diesem Feld weiter experimentiert, und die UEG nahm im August 1903 eine entsprechende Versuchsanlage auf der Zweigbahn von Niederschöneweide nach Spindlersfeld in Betrieb. Der eine Versuchszug verkehrte hier, wie bei den damaligen Versuchen auf der Wannseebahn, zwischen den Dampfzügen und nach deren Fahrplan.

Es wurde auf der neuen Versuchsstrecke Einphasen-Wechselstrom mit einer Spannung von 6000 Volt verwendet, der über eine Oberleitung dem Fahrzeug zugeführt wurde. [11] Ende 1905 und Anfang 1906 kamen auf der Strecke Fahrzeuge der AEG zum Einsatz, die für den elektrischen Betrieb in Hamburg auf der Strecke Ohlsdorf-Blankenese vorgesehen waren. [12] Am 1. März 1906 endeten die Versuche in Spindlersfeld, und die elektrischen Anlagen an der Strecke wurden zurückgebaut. Die erwähnte 26,5 Kilometer lange Bahn in Hamburg wurde nach dem Spindlersfelder Vorbild erbaut, und am 1. Oktober 1907 fuhren die ersten elektrischen Züge zwischen Ohlsdorf und Blankenese. [12] Ab dem 28. Januar 1908 erfolgte der Betrieb ausschließlich mit elektrisch betriebenen Zügen.

Bild 3 Versuchstriebwagen für Einphasen-Wechselstrom auf der Spindlersfelder Zweigbahn im Jahr 1903

(Foto Sammlung Wolfgang von Linstow im BVG-Archiv)



Der Erste Weltkrieg und seine Folgen verhinderten weitere Elektrifizierungen von Vorortstrecken im Berliner Großraum. Nach dem Krieg ergriffen die Preußischen Staatseisenbahnen wieder die Initiative, die gesamten Stadt-, Ring- und Vorortbahnen zu elektrifizieren. Begonnen wurde mit der Strecke vom Stettiner Bahnhof nach Bernau, die seit 1916 eigene Vorortbahngleise besaß. Es wurde wieder auf Gleichstrom gesetzt, nun mit einer Spannung von 800 Volt, die über eine von unten bestrichene Stromschiene zum Fahrzeug übertragen wurde. Am 8. August 1924 verkehrte der erste elektrische Zug nach Bernau. Zu diesem Zeitpunkt fuhren die Züge auf der Strecke nach Lichterfelde Ost bereits seit mehr als 20 Jahren elektrisch. Als 1928/29 neue Fahrzeuge für die Lichterfelder Strecke benötigt wurden, stellte man die Strecke auch dort auf 800 V Spannung um. Die Stromschiene waren bereits vorher auf eine von unten bestrichene umgestellt worden, so dass seitdem nur noch ein elektrisches Bahnsystem bei den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen vorhanden war. Die Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen war im Großen und Ganzen 1929 abgeschlossen. Kurz darauf ist auch der Name „S-Bahn“ erfunden worden. Seit 1926 verwendeten die Berliner

Bild 4 Triebwagen für Hamburg bei Versuchsfahrten auf der Spindlersfelder Zweigbahn im Jahr 1905

(Foto Sammlung Wolfgang von Linstow im BVG-Archiv)





Bild 5 Elektrischer Triebzug für Oberleitungs-betrieb mit Einphasen-Wechselstrom in Hamburg im Jahr 1906. Dieses Jahr gilt als Entstehungsjahr der Hamburger S-Bahn.

(Foto Sammlung Wolfgang von Linstow im BVG-Archiv)

Hoch- und Untergrundbahnen das Kurzwort „U-Bahn“. Dadurch angeregt wollte die Reichsbahndirektion Berlin im Juli 1929 erst das Kurzwort SS-Bahn (SS für Stadt-Schnellbahn) etablieren, entschied sich dann aber im März 1930 für das kürzere „S-Bahn“. [13]

In Hamburg wurde der Begriff „S-Bahn“ 1934 übernommen. Und noch etwas wurde übernommen: In Berlin hatte sich der Einsatz vom Gleichstrom und Stromschiene so gut bewährt, dass man Ende der 1930 Jahre, als in Hamburg ohnehin neue Fahrzeuge beschafft werden mussten, auch auf dieses System umstieg. Bei Spannung und Stromzuführung ging die Deutsche Reichsbahngesellschaft einen anderen Weg: 1200 Volt aus einer seitlich bestrichenen Stromschiene. Im April 1940 fuhren in Hamburg die ersten Gleichstromzüge. Am 22. Mai 1955 endete in Hamburg die Zeit der Wechselstromzüge im S-Bahn-Verkehr.

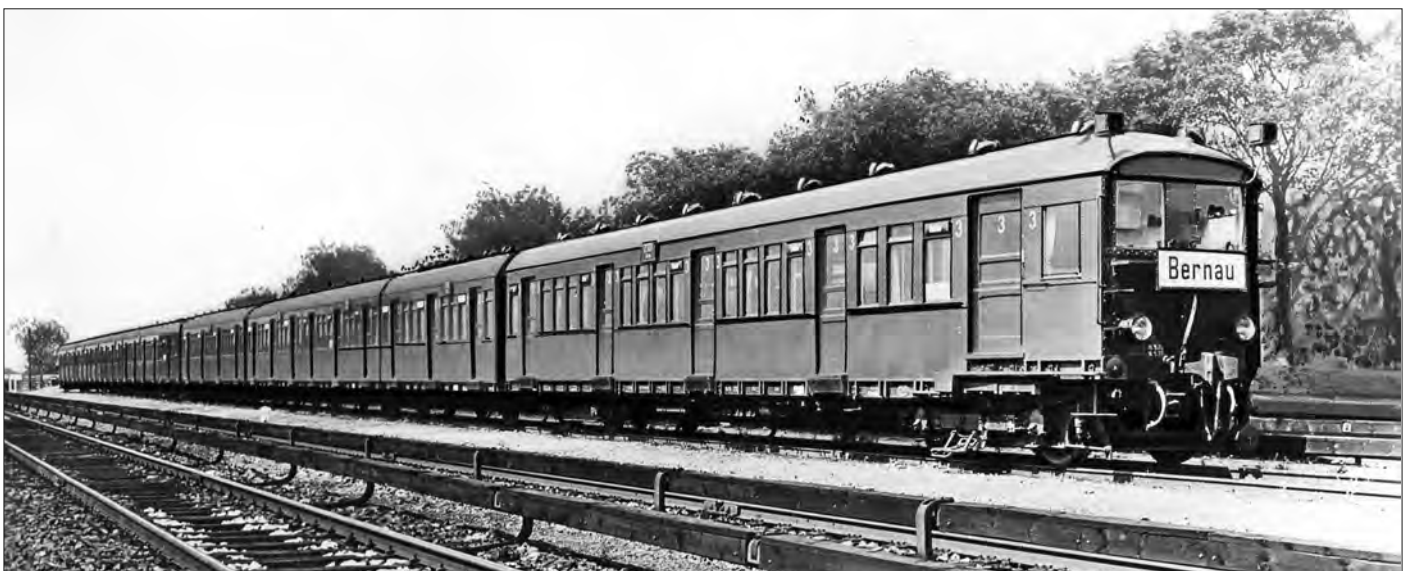
Entsprechend der eingangs aufgeführten Definitionen besteht in Berlin seit 15. Juli 1903 ein S-Bahn-Betrieb und in Hamburg seit dem 28. Januar 1908. In Hamburg feierte man im Jahr 2007 100 Jahre S-Bahn, bezog sich somit auf den ersten Einsatz eines elektrischen Zuges am 1. Oktober 1907, als dieser noch zwischen Dampfzügen, die den Fahrplan diktierten, verkehrte. In Berlin wird nun dieses Jahr das 100jährige S-Bahn-Jubiläum gefeiert, und man bezieht sich dabei auf die Inbetriebnahme der elektrischen Bahn nach Bernau am 8. August 1924. Allein der Vergleich dieser beiden Jubiläen zeigt, dass sehr unterschiedliche Maßstäbe für die Festlegung des Beginns des S-Bahn-Betriebes in Berlin und Hamburg angelegt wurden. Hätte man den Hamburger Maßstab

auch in Berlin angelegt, so hätte bereits am 4. Juni 2003 100-jähriges S-Bahn-Jubiläum gefeiert werden können. Auf der Webseite der Berliner S-Bahn zu ihrer Geschichte taucht der etwa 25 Jahre andauernde elektrische Betrieb nach Lichterfelde Ost nicht einmal auf. [1]

Woran liegt es nun aber, dass in Berlin das Jahr 1924 als Geburtsjahr der S-Bahn angesehen wird? Zwei Gründe scheinen hier möglich. Der erste ist die Dimension. Ab 1924 wurde ein riesiges Streckennetz elektrifiziert, und in dieser Zeit wurde auch noch der Name S-Bahn geprägt. Die nur wenige Kilometer lange Strecke nach Lichterfelde geriet da leicht in Vergessenheit. Häufig wird sie heute auch nur als „Versuch“ bezeichnet, offensichtlich mit der Intention, dass dieser Betrieb „nicht zählt“. Sicher hat man, wie immer bei der Einführung neuer Technik, auch durch den Betrieb an der Lichterfelder Strecke gelernt, aber von einem reinen Versuchsbetrieb kann bei 25 Jahren Betrieb in dichtem Takt kaum eine Rede sein. Auch als die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über die geplante Elektrifizierung berichtete war von einem Versuch nicht die Rede: *„Die Einrichtung der elektrischen Zugförderung auf der Vorortstrecke Berlin (Potsdamer Ringbahnhof) – Gross=Lichterfelde Ost ist nunmehr beschlossen worden. Die Stromzuführungsanlage soll hinsichtlich der allgemeinen Anordnung wie bei dem elektrischen Versuchsbetrieb auf der Wanneseebahn ausgeführt werden. [...] Die Zugförderungsanlage wird von der Elektrizitätsgesellschaft ‚Union‘ ausgeführt und für eine bestimmte Reihe von Jahren gegen einen vereinbarten Jahresbetrag vorgehalten.“* [14]

Bild 6 S-Bahn-Zug der Bauart „Bernau“, mit dem 1924 der elektrische Betrieb nach Bernau begann

(Foto Sammlung Wolfgang von Linstow im BVG-Archiv)



Letzter Anschluss

... mit der S-Bahn der DR im ehemaligen West-Berlin



Aufgaben in West-Berlin erst. Ein sehr marodes Nahverkehrssystem war plötzlich da, das in allen Bereichen praktisch neu gebaut werden musste. Das galt für die Gebäude, Bahnanlagen, Signalsysteme und die Züge. Immerhin war das den politischen Entscheidungsträgern in West-Berlin klar. Und so tat man das, was man immer in einem solchen Fall seit 1949 getan hatte: Man flog nach Bonn und bettelte um Geld, viel Geld. Das funktionierte dann auch erstaunlich gut, und sofort wurden dem Regierenden Bürgermeister Richard von Weizsäcker 253 Millionen DM fest zugesagt (weitere Mittel sollten folgen). In Berlin (West) hingegen regte sich heftiger Unmut in der Bevölkerung, weil die Verkehrsverwaltung keine besseren Ideen hatte als die Stilllegung der Strecken, selbst zum Teil diejenigen, die noch bis einschließlich 8. Januar 1984 durch die DR befahren wurden. Dabei

Nachdem an dieser Stelle in diesem Jahr schon zwei runde Jubiläen um Berliner Verkehrsereignisse zu würdigen waren, soll es in diesem Heft so weitergehen. Im Jahre 1984 gab es im damals noch durch die Mauer geteilten Berlin vor der 750-Jahr-Feier der Stadt 1987 und dem Jahrhundertereignis des Falls jener Mauer am 9. November 1989 ein auch aus heutiger rückschauender Sicht sehr wichtiges Ereignis. Der Prozess um den 9. Januar 1984 war ein riesiger Einschnitt in die betonierte politische Landschaft der damaligen Zeit, weil etwas geschah, das man als „Normal-Berliner“ nicht für möglich gehalten hatte: Die Aufgabe der Betriebsrechte an der S-Bahn in West-Berlin durch die DR bzw. die dahinter stehende DDR, obwohl im Potsdamer Abkommen von den Westalliierten so hingenommen. Aber nun begannen die

waren geplante endgültige Streckenaufgaben (z. B. die in West-Berlin gelegene Strecke zwischen Schönholz und Heiligensee) und solche, die nur vorübergehend angedacht waren wegen Renovierung und Wiederaufbau wie z. B. die Ringbahn. Es kam zum Glück anders, ganz anders, als man noch in den Jahren bis 1989 ahnen konnte, aber insbesondere danach, als die Ereignisse des 9. November 1989 und 3. Oktober 1990 eine Entwicklung beförderten, die man damals selbst als „Fantast“ nicht ahnen konnte. Das Foto zeigt einen S-Bahn-Halbzug der DR in West-Berlin auf dem S-Bahnhof Charlottenburg am 9. Januar 1984 gegen 2:00 Uhr, der um 2:13 Uhr seine letzte planmäßige Fahrt zum Bahnhof Friedrichstraße starten sollte (275 551+ 275 557).

(Text und Foto: 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: 26.5.2024

In diesem Heft:

100 Jahre Berliner S-Bahn. Oder schon viel mehr? – Jubiläums-Rückschau – Wie der Weihnachtzug wieder das Laufen lernte: Die mühevollen Aufarbeitung historischer S-Bahn-Fahrzeuge – Das besondere Bild: Von Oranienburg nach Spindlersfeld – Im S-Bahn-Zug nach Rudow: Erinnerungen an eine außergewöhnliche Fahrt mit dem Traditionszug – Von „Bouletten-Susi“ und „S-Presso“ – Die Berliner Seilbahn: ... nicht die erste, aber die einzige – Das besondere Bild: damals & heute – Preußenpark statt Volkspark Rehberge – Nachruf: Klaus Jünemann – Ergänzungen und Berichtigungen – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Im Jahr 1934 wurden 50 Straßenbahn-Triebwagen aus dem Baujahr 1927 mit einer Einfachsteuerung umgebaut. Diese Wagen erhielten die Bezeichnung TM34, und wir widmen uns ausführlich der Geschichte dieser Fahrzeuge.