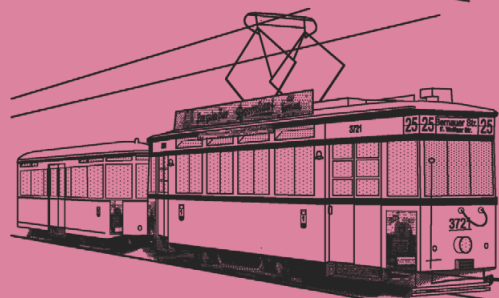
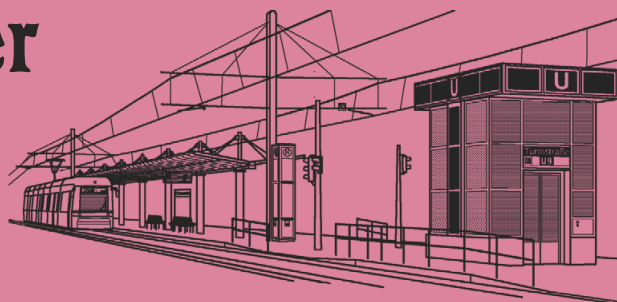


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



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

Der Eisacktunnel



Der Eisacktunnel verband den Streckentunnel der Schöneberger Untergrundbahn mit der Betriebswerkstatt im Süden der Strecke. Das Titelbild zeigt den Tunnelmund am 28. September 1910, also kurz vor der Eröffnung der Bahn am 1. Dezember 1910. In Blickrichtung links liegt oberhalb der Rampe die Betriebswerkstatt der Schöneberger Bahn. (Foto Siemens Historical Archive)

6-2024

AXEL MAURUSZAT, Berlin

Der Eisacktunnel in Schöneberg

Als Eisacktunnel wird eine ehemalige Tunnelanlage der Schöneberger Untergrundbahn bezeichnet. Der eingleisige Tunnel wurde zwischen 1908 und 1910 als Verbindung zwischen der Strecke der Schöneberger Untergrundbahn (heute U-Bahn-Linie U4) und der damaligen Schöneberger Betriebswerkstatt errichtet. Die Betriebswerkstatt wurde seit 1926 nicht mehr benötigt, und durch den Autobahnbau in der 1960er und 1970er Jahren wurde der Zuführungstunnel vom restlichen U-Bahn-Netz abgetrennt.

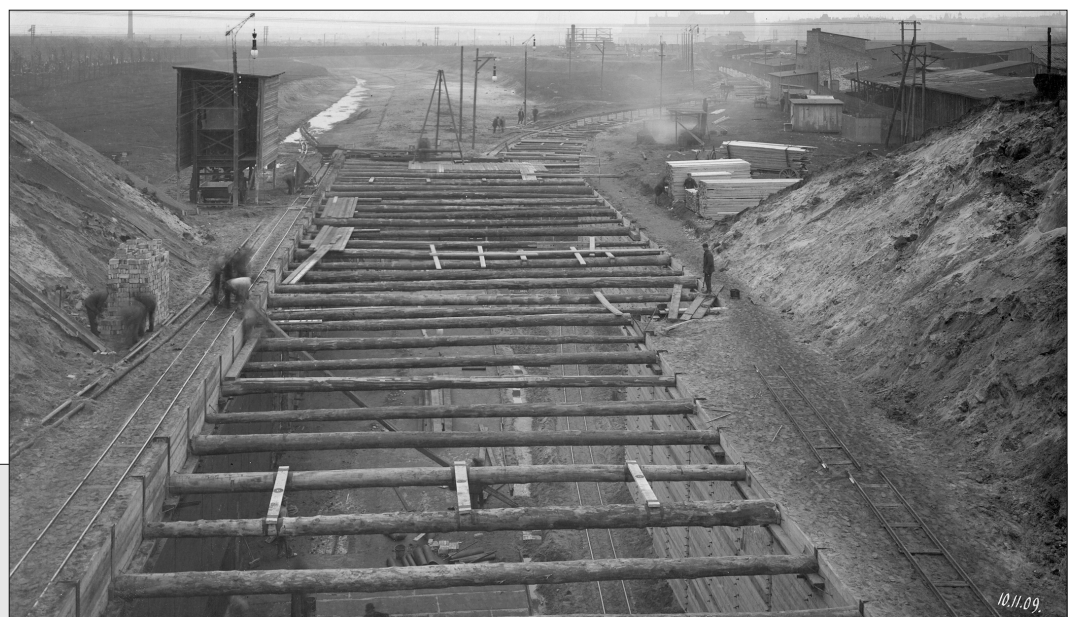
Bau der Schöneberger U-Bahn

Von der Industrialisierung und Expansion Berlins am Anfang des 20. Jahrhunderts profitierten in starkem Maße die westlichen und südlichen Vororte Berlins. Da die Hauptwindrichtung in der Region West bis Südwest ist, wurden Ruß aus den Ofenheizungen der Haushalte und Abgase der Industrie nur selten nach Schöneberg, Wilmersdorf oder Charlottenburg getragen. Diese Orte konkurrierten um die wohlhabende Oberschicht im Berliner Großraum.

Mit der Eröffnung der Untergrundbahn bis zum Wilhelmplatz (heute Richard-Wagner-Platz) im Charlottenburger Zentrum im

Bild 1 (rechts) Baustelle am südlichen Streckenende der Schöneberger Bahn am 10. November 1909. Rechts wird aus dem Streckenende der Verbindungstunnel zur Betriebswerkstatt ausgefädelt. (Foto Siemens Historical Archive)

Bild 2 (unten) Lageplan der Schöneberger Untergrundbahn vom Nollendorfplatz zur Hauptstraße (Repro aus [1])



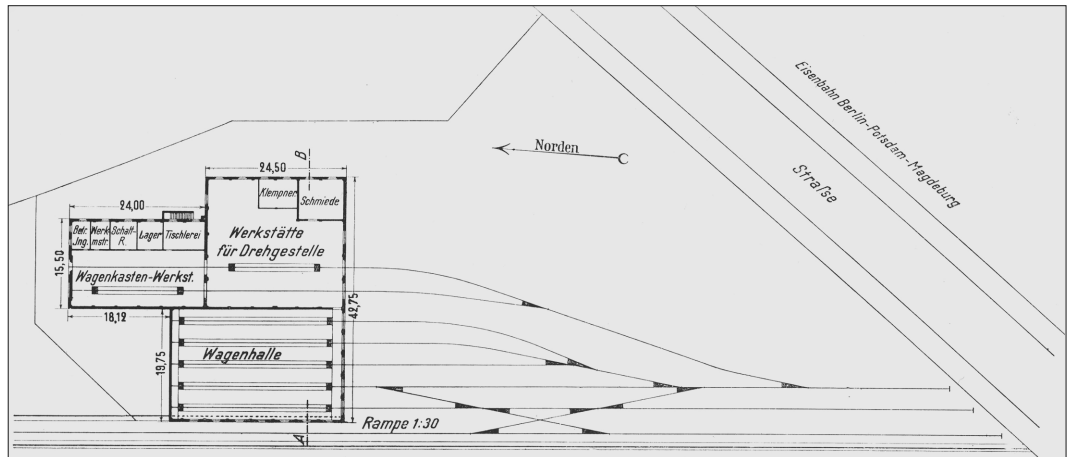
Jahr 1906 war Charlottenburg seinen Nachbarorten einen Schritt voraus. 1908 zog Schöneberg nach und beschloss den Bau einer eigenen Untergrundbahn auf Schöneberger Gebiet. Dies war ein Novum, da die Hoch- und Untergrundbahn in Berlin und Charlottenburg ein Privatunternehmen der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin (kurz Hochbahngesellschaft, ein Tochterunternehmen von Siemens & Halske und der Deutschen Bank) war. In nur zwei Jahren wurde in Schöneberg die Untergrundbahn errichtet und am 1. Dezember 1910 in Betrieb genommen. Da mit dem Bau auch Siemens & Halske und mit dem Betrieb die Hochbahngesellschaft beauftragt wurde, glichen sich die Anlagen der Hochbahngesellschaft und der Schöneberger Bahn in technischer Art.

Die Schöneberger Bahn hatte fünf Stationen und führte vom Nollendorfplatz über Viktoria-Luise-Platz (Schreibweise anfangs Viktoria-Luisen-Platz), Bayerischer Platz, Stadtpark (heute Rathaus Schöneberg) zur Hauptstraße (heute Innsbrucker Platz). Zwar lag das nördliche Ende der Bahnstrecke am Nollendorfplatz, wo auch die Strecke der Hochbahngesellschaft entlangführte, jedoch gab es bei der Streckeneröffnung 1910 keine Gleisverbindung zwi-

Bild 3 Blick über die Betriebswerkstatt und die angrenzenden Lagerflächen am 17. November 1910. Rechts am Bildrand wird die Innsbrucker Straße (heute Eisackstraße) angelegt. (Foto Siemens Historical Archive)



Bild 4 Gleis- und Lageplan der Betriebswerkstatt zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme (Repro aus [1])



schen der Schöneberger Bahn und der Bahn der Hochbahngesellschaft. Für eine spätere Verknüpfung war der Schöneberger Bahnhof am Nollendorfsplatz aber bereits vorbereitet.

Im Süden endete die Bahn am Bahnhof Hauptstraße (heute Innsbrucker Platz). Der Bahnhof befand sich unter der Innsbrucker Straße noch vor der Hauptstraße, einen Platz gab es noch nicht. Die

Bild 5 Ende der Kehrgleise südlich der Endstation Hauptstraße am 28. September 1910. Rechts zweigt der eingleisige Verbindungstunnel zur Werkstatt ab. Ein kurzes Schutzgleis (rechts) sichert den Betrieb vor unabsichtlich die Rampe hinabrollenden Wagen. (Foto Siemens Historical Archive)



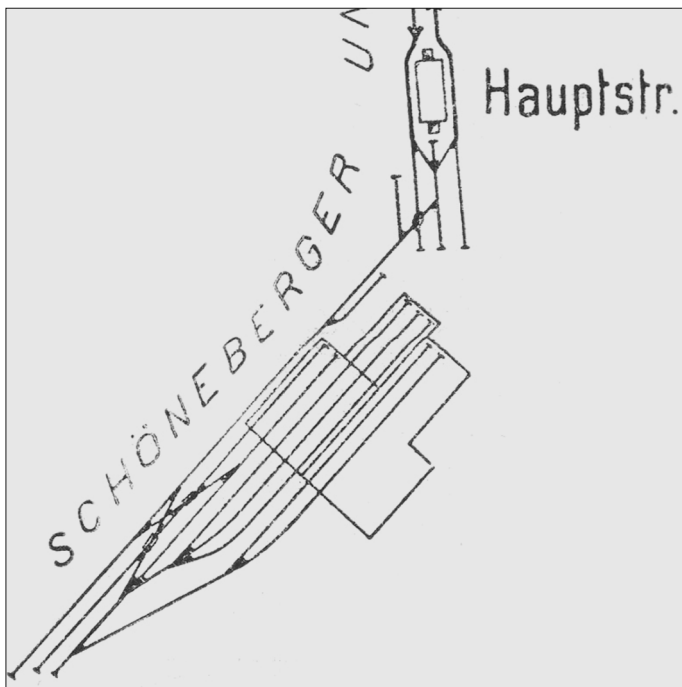


Bild 6 Gleisplan des südlichen Endes der Schöneberger Untergrundbahn inklusive der Betriebswerkstatt aus dem Jahr 1918. Sowohl im Verbindungstunnel als auch an dessen Einmündung in die Kehrgleise gibt es ein kurzes Schutzgleis.
(Repro aus Giese, E.: Das zukünftige Schnellbahnnetz für Groß Berlin. – Berlin, 1919. – Tafel 11)

Strecke führte aber noch weiter, da sich hinter dem Bahnhof eine Kehranlage befand. Hierfür kreuzte die Bahn die Ringbahn, und das Streckenende lag in der Innsbrucker Straße südlich der Hauptstraße. Dieser Teil der Innsbrucker Straße heißt seit 1927 Eisackstraße. Zu dieser Zeit wurde auch die Kreuzung der Innsbrucker Straße mit der Hauptstraße zu einem Platz mit Kreisverkehr umgestaltet, der den Namen Innsbrucker Platz erhielt.

Zu Betriebsbeginn war die Schöneberger Bahn betrieblich komplett eigenständig, einzig eine Tarifgemeinschaft gab es mit der Hochbahngesellschaft. Neben einem eigenen Wagenpark und einem Gleichrichterwerk (damals als Umformerwerk bezeichnet) wurde am Südende der Schöneberger Strecke auch eine eigene Werkstatt betrieben. Die Verbindung zwischen U-Bahn-Strecke und Werkstatt wurde durch einen eingleisigen Tunnel hergestellt, der in der Kehranlage abzweigte. Dieses seitliche Ausfädeln des Verbindungstunnels war notwendig, damit dieser einer späteren Verlängerung der Strecke nach Süden nicht im Wege gewesen wäre.

Diese Werkstatt befand sich südlich der Station Hauptstraße, außerhalb des S-Bahn-Rings, kurz vor der Wannsee- und Stammbahn. Das umliegende Gelände war weitgehend unbebaut und wurde als Lagerplatz u. ä. genutzt. Die heutigen Straßen in diesem Bereich, Traegerstraße und Otzenstraße, existierten noch nicht. Straßenseitig erschlossen war die Werkstatt über die Baumeisterstraße, die parallel zur Wannsee- und Stammbahn verläuft und damals bis zur Innsbrucker Straße führte. Heute endet die Baumeisterstraße mit der Wohnbebauung, und auch die Eisackstraße führt nicht mehr bis an die Wannsee- und Stammbahn. Durch die Form des Werkstatt-Grundstücks war die Nutzung der Werkstatt betrieblich kompliziert. Züge, die der Werkstatt zugeführt werden sollten, fuhren neben der Werkstatthalle auf der Rampe aus dem Tunnel und mussten auf dem Gleisfeld der Werkstatt kehren. Bei Betriebsaufnahme ließ die Gleislage je nach angesteuertem Hallengleis nur eine begrenzte Zuglänge zu. [1]



Bild 7 Verbindungstunnel zur Werkstatt kurz vor der Eröffnung am 12. Oktober 1910. Im Hintergrund ist der aufgeweitete Bereich für das noch nicht eingebaute Schutzgleis zu erkennen.
(Foto Siemens Historical Archive)

Schöneberg wird Ortsteil von Berlin

Zehn Jahre nach der Streckeneröffnung wurde 1920 mit der Eingemeindung Schöneberg ein Ortsteil von Berlin, und die U-Bahn zwischen Hauptstraße und Nollendorfplatz ging in Berliner Besitz über, wobei die Verwaltung der Bahn zunächst beim Bezirk Schöneberg verblieb. [2] Ab dem 30. September 1925 lag die Verwaltung dann beim Verkehrsamt der Stadt Berlin. [3] Zu dieser Zeit war bereits der Bau eines neuen Gemeinschaftsbahnhofs unter dem Nollendorfplatz im Gange. Ziel war nicht nur eine betriebliche Anbindung der Schöneberger Bahn an das restliche Netz der Hoch- und Untergrundbahn, sondern auch eine direkte Führung der von Osten vom Bahnhof Warschauer Brücke (heute Warschauer Straße) kommenden Züge auf die Schöneberger Bahn. Nicht nur am Nollendorfplatz, sondern auch an vielen anderen Stellen mussten hierfür Baumaßnahmen erfolgen. So mussten Bahnsteige verlängert und das Signalsystem angepasst werden. Diese Arbeiten wurden im Jahr 1926 ausgeführt, und auch der Gleisbereich der Werkstatt wurde umgestaltet, damit Sechs-Wagen-Züge mit einmaligem Kehren alle Werkstattgleise erreichen konnten. [4] Hierfür musste ein neues Ausziehgleis errichtet werden, das hinter der Werkstatt leicht abknickte und parallel zur Wannsee- und Stammbahn lag. Da zu dieser Zeit (1926 bis 1928) auf den Flächen rund um die Betriebswerkstatt Wohnbauten errichtet wurden und das neue Ausziehgleis im Hinterhof eines Wohnblocks zu liegen kam, umbaute man aus Schallschutzgründen das Gleis. Diese Umbauung hinter den Häusern an der Baumeisterstraße ist heute noch vorhanden und wird umgangssprachlich „Otzentunnel“ (nach der Otzenstraße auf der anderen Seite des Häuserblocks) genannt.

Auch im Bereich der Einmündung des Verbindungstunnels von der Werkstatt in die Kehrgleise wurden Anpassungen vorgenommen. Ein vorhandenes Weichenkreuz wurde in ein Weichenkreuz umgebaut, das Schutzgleis ebenso aufgegeben wie das kurze westliche Kehrgleis. An dessen Stelle wurde im Tunnel ein Elektraum errichtet. Auch auf das Schutzgleis im Verbindungstunnel selbst wurde verzichtet.

Nach knapp 16 Jahren als kommunale Untergrundbahn wurde am 10. Juli 1926 die Schöneberger Bahn an die Hochbahngesellschaft übergeben. Im Gegenzug erhielt Berlin Aktien der Hochbahngesellschaft im Wert von 12 Millionen Reichsmark. [5] Kurze Zeit später, am 24. Oktober 1926, wurde mit der sogenannten Verstärkungslinie zwischen Gleisdreieck und Wittenbergplatz auch der neue Gemeinschaftsbahnhof unter dem Nollendorfplatz in

Letzter Anschluss

... mit der Siemens-Güterbahn



An dieser Stelle folgt zum Abschluss des Jahres 2024 ein erneuter verkehrshistorischer Rückblick auf die 1980er Jahre und noch einmal in das ehemalige West-Berlin. Dort bestand über 80 Jahre lang elektrischer Güterverkehr zwischen Ruhleben, Spandau und Siemensstadt, indem der dort auf vielen Flächen und an diversen Standorten weiträumig angesiedelte Siemens-Konzern seine Werke, Produktions- und Lagerstätten an die Eisenbahn anschloss. Das wurde, dem Image des Konzerns gerecht werdend, mit eigenen elektrisch betriebenen Rangierlokomotiven betrieben. Auf Gleisen zwischen Werner-, Kabel- und Dynamowerk sowie der Glühlampenproduktionsstätte Osram wurde über den „Hauptbahnhof“ Nonnendammallee mit einer Gleislänge von rund

20 Kilometern der Vershub der Güterwagen bewerkstelligt. Ein reger Güterzugverkehr war zu beobachten, auch mit den Zuführen und Abholen der Güterzüge mit DR-Lokomotiven über Ruhleben. Der Werkverkehr von Siemens erfolgte zuletzt mit drei elektrischen Rangierlokomotiven. Dies endete überraschend zum Ende des Jahres 1988. Wahrscheinlich wurde der Strom in der Oberleitung zum Ende des Monats November 1988 abgeschaltet. Die letzten Fahrten der typischen grün lackierten Siemens-Rangierloks meint der Verfasser im Oktober 1988 auf dem Nonnendamm beobachtet zu haben. Tatsache ist, dass die als Betriebsabteilung „Sie-

mens Güterbahn“ geführte Sparte von der Siemens AG zuvor an die Fa. Rhenus AG (später Rhenus-WTAG AG) verkauft worden ist, die den elektrischen Betrieb noch im Jahre 1988 beendete.

Das Foto zeigt die zuletzt für diese Bahn vorhandene „Flotte“ von drei Lokomotiven Mitte September 1988. Der Fotograf Manfred Fiebig muss damals von dem Verkauf der Sparte „Siemens Güterbahn“ Wind bekommen haben und machte von den drei E-Loks eine wunderbare Fotoserie vor der kleinen Lokomotivhalle in Siemensstadt in der Nähe des Rohrdamms (wo die Motardstraße einmündet) und des Wernerwerkdamms.

(Text: Reinhard Arf, Foto: Manfred Fiebig, Samml. 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: Axel Mauruszat

Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Michael Günther, 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: 22.11.2024

In diesem Heft:

Der Eisackentunnel in Schöneberg – Straßenbahnwagen TM34 und TEM26 bei der BVG-West: Die Einsätze vom 1. Juli 1949 bis 2. Oktober 1967 (Teil 2) – Literarische S-Bahn-Fahrten durch ein Jahrhundert (Teil 3) – Das besondere Bild – Vor 125 Jahren: Mit der „Knüppelbahn“ unter der Spree: Eröffnung des Straßenbahntunnels zwischen Treptow und Stralau – Nachtrag zum S-Bahn-Jubiläum – S-Bahn-Betrieb auf der S2 Süd. S-Bahnhof Lichtenrade: Unterführung der Bahntrasse – Nachruf: Friedrich-Karl Kietzke – Berichtigung – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Bis kurz nach der Friedlichen Revolution waren in Ost-Berlin noch Arbeitswagen im Einsatz, die von der BVG schon seit 1929 im Linienverkehr Verwendung gefunden hatten: Mitteleinstiegswagen (Bauart 1927). Eine Darstellung dieser Arbeitswagen.