

Berlingeschichte aus dem Untergrund

Bildreicher Band über den Bau des Nordsüd-S-Bahntunnels erschienen

So ein ehrgeiziges Bahnprojekt hatte Berlin seit dem Stadtbahnbau nicht mehr erlebt: Die Untertunnelung der historischen Mitte. Vor 75 Jahren begann der Bau des Nordsüd-S-Bahntunnels zwischen dem Stettiner Bahnhof (heute Nordbahnhof) und dem Anhalter Bahnhof. Auf nur sechs Kilometern Länge ereignete sich spektakuläre Bahn- und Stadtgeschichte. Und die zeichnet auf eindrucksvolle Weise das neue Buch „Nordsüd-S-Bahn Berlin“ nach. Es erscheint am 29. April im GVE-Verlag – pünktlich zur Eröffnung des S-Bahnhofs Julius-Leber-Brücke (S1).

Eisenbahnbücher gibt es viele. Aber das ist ein Buch, in dem man sich verlieren kann – vor allem als Berlininteressierter, egal ob zugezogen oder Einheimischer. Rund 760 teils großformatige, oft detailreiche Bilder und viele überraschende Erkenntnisse und Anekdoten. Die Planungen für das 170-Millionen-Reichsmark-Projekt begannen in den Zwanzigern.



Dr. Michael Braun:
„Nordsüd-S-Bahn Berlin. 75 Jahre Eisenbahn im Untergrund.“
Herausgeber: Berliner S-Bahn-Museum, Verlag GVE, 288 Seiten, 767 Abbildungen,
ISBN 978-3-89218-112-5, 19,80 €.
Erscheinungstermin: 29. April

1933 wurde es als riesige Arbeitsbeschaffungsmaßnahme beschlossen. Aber „nur einwandfrei national gesinnte Arbeiter“ kamen zum Zuge.

Texte, Fotos und Pläne zeigen eindrucklich, wie in meist offener Bauweise Straßen, Häuser und Gewässer untertunnelt wurden. Berg- und Talbahn: Nahe der Friedrichstra-

ße musste zunächst die Spree unterquert werden – diese wurde halbseitig gesperrt. Dann ging's über die eine U-Bahnlinie und unter dem sechsgleisigen Stadtbahnhof hindurch. Und alles im märkischen Sand.

Wie eine Bühne

Zehn großformatige Bilder zeigen die Gegend rund um den Potsdamer Platz – damals verkehrsreichster Platz Europas – wie eine Bühne. Autos, Doppelstockbusse und Straßenbahnen fahren über Holzbohlen, die die riesige Baugrube bedecken. Darunter entstand der viergleisige S-Bahnhof.

Ein tragisches Unglück ereignete sich am Brandenburger Tor. Beim Einsturz der Baugrube starben 19 Arbeiter. Eine Straßenbahn, deren Gleise nur noch in der Luft hingen, kam knapp zum Stehen. Auch ein Fernsalthäuschen stürzte in die Grube. Über Wochen

mussten die Straßenlaternen von Hand ein- und ausgeschaltet werden.

Kurz vor Kriegsende wurde die Tunneldecke am Landwehrkanal gesprengt, der gesamte S-Bahntunnel überflutet. Das Wasser breitete sich bis ins U-Bahnnetz aus. Die Bilder zeigen das leer geflossene Kanalbett und das Leck, Reichsbahner im Ruderboot und schwimmende Bahnsteigbänke.

Streng bewachte Geisterbahnhöfe

Mit der Teilung Berlins entstand ein Kuriosum: Die West-Berliner S-Bahn unterquerte Ost-Berliner Territorium. Die „Geisterbahnhöfe“ wurden zugemauert, ohne Halt durchfahren und streng bewacht. Allein der Bahnhof Friedrichstraße blieb als Umsteigebahnhof und Grenzübergang offen.

Das 288-seitige Buch ist kurzweilig erzählt. Auch technische Details sind so beschrieben, dass Kenner und

Nicht-Kenner Neues mitnehmen. Allein das Kapitel zur Gegenwart geriet etwas knapp. Am meisten lebt der Band von seinen Abbildungen. Der Autor Dr. Michael Braun, eigentlich Chemiker an der Technischen Universität, arbeitete eng mit dem Berliner S-Bahnmuseum in Griebnitzsee, dem Verein Berliner Unterwelten und der BSW-Freizeitgruppe S-Bahnstrom zusammen. ● Michael Bartnik



Verkauf des Buches über den S-Bahn-Onlineshop unter www.s-bahn-berlin.de

Verlosung im Internet

Verlosung von 5 Exemplaren des Buches „Nordsüd-S-Bahn Berlin. 75 Jahre Eisenbahn im Untergrund.“.

Am Gewinnspiel teilnehmen können Sie unter www.s-bahn-berlin.de/gewinnspiel