

## Berliner Eisenbahnen und ihre Bahnhöfe von den Anfängen bis 1870

Die wechselvolle Geschichte der Berliner Eisenbahnen und ihrer Bahnhöfe kann als ein getreues Spiegelbild der politischen und der ökonomischen Entwicklung gesehen werden, welche die um 1830 knapp 300.000 Einwohner zählende preußische Residenzstadt in der Folgezeit durchlaufen hat. Unbestreitbar ist der Aufstieg Berlins zur Weltstadt – zum politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum Deutschlands – in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts mit dem Aufbau eines leistungsfähigen Eisenbahnnetzes verbunden. Das zweifellos ebenfalls leistungsfähige Berliner Wasserstraßennetz hätte allerdings niemals jene sprunghaften Entwicklungen der Berliner Industrie und damit einhergehend der Bevölkerung ermöglicht, wie sie bereits seit den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts zu beobachten sind.

Zitat: «Die Standortnachteile einer Binnenstadt, in deren Umgebung keine verwertbaren Roh- und Brennstoffe vorhanden sind, waren zeitweise nur zu kompensieren, weil Berlin mit der Transportumwälzung ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt wurde. Bereits Mitte der 40er Jahre war die Stadt zum Zentrum des norddeutschen Netzes geworden und verfügte zu diesem Zeitpunkt über ein Schienennetz wie keine zweite Stadt Deutschlands. Bis zu den 80er Jahren wurde Berlin verkehrsmäßig immer mehr zu einem Kreuzungspunkt der Durchgangsverbindungen in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung. Insgesamt trafen hier zu diesem Zeitpunkt 16 Eisenbahnlinien zusammen, darunter 9 Fernverbindungen.»<sup>1</sup>

Erste Anregungen für den Eisenbahnbau in Berlin gab der Nationalökonom Friedrich List 1833 mit seiner visionär scheinenden Schrift «Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems». Berlin sollte hier mit nicht weniger als sechs Fernstrecken den größten deutschen Eisenbahnknotenpunkt bilden. Aus dem gleichen Jahr stammen erste Überlegungen zum Bau einer Eisenbahn von Berlin in südwestliche Richtung, die sich anfangs auf eine Linie nach Leipzig konzentrierten. Erhebliche Schwierigkeiten – technisch und auch rechtlich beschränkten die Planer hier Neuland – ließen jedoch eine Beschränkung des Projektes auf die Strecke Berlin-Potsdam ratsam erscheinen.

Die 1837 gegründete Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft stellte in etwa 15 Monaten eine eingleisige Strecke von Berlin über Zehlendorf nach Potsdam betriebsfähig her. Am 22. September 1838 konnte zunächst auf dem Teilstück Potsdam – Zehlendorf die erste Eisenbahn in Preußen den Betrieb aufnehmen, fast drei Jahre nach Eröffnung der Ludwigseisenbahn von Nürnberg nach Fürth, der ersten Eisenbahn auf deutschem Boden. Mit der Eröffnung der Strecke Zehlendorf – Berlin am 29. Oktober 1838 war die gesamte 26 km lange Bahn in Betrieb.

Ihren Berliner Bahnhof – in bescheidenem Umfang – hatte die Gesellschaft außerhalb der Stadtmauer vor dem Potsdamer Tor, am späteren Potsdamer Platz, angelegt, der dann 1868 einem größeren Neubau von Quassowski weichen mußte. Die Lokomotiven sowie ein Teil der Wagen stammten damals noch

aus England, das zu jener Zeit bereits ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz und eine entsprechende Industrie besaß.

Der Pendelverkehr war zunächst nur auf vier Zugpaare beschränkt. Durch den Verkauf der Anlagen 1844 an die Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft aber konnte der Betrieb schon wesentlich erweitert werden. Berlin hatte damit seine erste Fernbahn und eine bequeme Verbindung nach Westen erhalten. Dieser wichtigen Strecke war schon 1841 die Berlin-Anhaltische Bahn mit ihrem Empfangsgebäude am Askanischen Platz gefolgt, das dort bis 1872 bestand und dann durch die großartige Backstein- und Eisenkonstruktion von Franz Schwechten und Heinrich Seidel ersetzt werden sollte.

Diesen beiden ersten Fernstrecken wurden bald drei weitere hinzugefügt: 1842-1843 die Stettiner Eisenbahn und gleichzeitig bis nach Frankfurt an der Oder ein Schienenweg, der sich durch die Niederschlesisch-Märkische Gesellschaft bis nach Breslau verlängern ließ. Als fünfte Verbindung entstand 1846 noch die Berlin-Hamburger Linie, die später mit der Lehrter Eisenbahn vereinigt werden sollte.

Die erste Phase der Entstehung des Berliner Eisenbahnnetzes war damit innerhalb von wenigen Jahren abgeschlossen. Fünf Fernbahnen verbanden nun Berlin mit den wichtigsten Teilen Deutschlands, später auch Europas. Jede Bahn besaß in Berlin ihren eigenen Bahnhof. Von diesen fünf Kopfbahnhöfen lagen vier vor den Toren der Stadt – lediglich der Niederschlesisch-Märkische Bahnhof (vormals Frankfurter Bahnhof) war innerhalb der Stadtmauer errichtet worden.

Eine Schienenverbindung zwischen den fünf Bahnhöfen bestand erst ab 1851. Diese eingleisige Verbindungsbahn verlief überwiegend parallel zur Stadtmauer im Straßenniveau, war vom Staat erbaut worden und diente nur dem Güter- und Militärverkehr.

Nach der Fertigstellung der Verbindungsbahn ruhte der Bau neuer Eisenbahnen in Berlin über ein Jahrzehnt. Erst in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts setzte erneut eine stürmische Entwicklung ein. Wesentlich für diese Entwicklung war die Beseitigung der Stadtmauer, die die lange verhinderte großflächige Ausdehnung Berlins ermöglichte. Dazu kam der fortschreitende Aufbau von Industrie und Handel, der eine umfassende Erweiterung des Eisenbahnnetzes sowohl überregional als auch innerhalb Berlins erforderte.

Erste Neubaustrecke in dieser zweiten Entwicklungsphase war die Berlin-Görlitzer Bahn, die im Sommer 1866 zwischen Berlin und Cottbus einen provisorischen Betrieb aufnahm; 1867 folgte ihre Fertigstellung bis Görlitz. Im gleichen Jahr erhielt Berlin durch den Bau einer neuen Strecke nach Kystrin direkten Anschluß an die Ostbahn. Die seit 1857 im Verkehr mit Ostpreußen erforderliche Mitbenutzung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn bis Frankfurt an der Oder konnte damit entfallen. Die 1871 eröffnete Eisenbahn von Berlin nach Lehrte mündete dort in die Hannoverschen Strecken ein und kürzte die Verbindung mit dem Westen und Nordwesten des preußischen Staates ab.

Für alle drei neuen Bahnen entstanden in Berlin eigene Kopfbahnhöfe – Görlitzer Bahnhof, Ostbahnhof und Lehrter Bahnhof – mit repräsentativen Empfangsgebäuden und umfangreichen Betriebsanlagen für den Personen- und Güterverkehr.

Dem Potsdamer Bahnhof (1838) folgten also in chronologischer Reihenfolge 1841 der Anhalter Bahnhof, 1842 der Stettiner und der Frankfurter Bahnhof (später Niederschlesisch-Märkischer, dann Schlesischer Bahnhof, wiederum später Ostbahnhof, heute Hauptbahnhof), 1845 der Hamburger Bahnhof. Damit war die erste Etappe der Berliner Bahnhofsbauten abgeschlossen. Erst 1866 folgten der Görlitzer Bahnhof, später der alte Ostbahnhof am Kystriner Platz (1867) und der Lehrter Bahnhof (1871).

Die ersten Berliner Bahnhöfe waren sinngemäß Kopfbahnhöfe: Die Strecken begannen oder endeten in ihnen. Die Verkehrseinrichtungen waren in ihnen von Anfang an streng getrennt: Ein Bahnsteig für abfahrende Züge, einer für ankommende – angeordnet im Sinne des Rechtsverkehrs, wie er in der Folge auf den zweigleisigen Strecken die Regel war und später im Straßenverkehr angewandt wurde (im Gegensatz zu England, das Linksverkehr hat).

Meist hatten die Bahnhöfe an ihrem Kopfende eine offene Durchfahrtmöglichkeit für Lokomotiven, die zu schnellerem Zurücksetzen über Drehscheiben oder seitlich fahrbare Schiebepfähnen auf ein in der Regel mittig angeordnetes Ausfahrtgleis gesetzt wurden. Bei den meist bald notwendigen Umbau- oder Erweiterungsmaßnahmen wurden diese Durchfahrtmöglichkeiten beseitigt und die Öffnungen in den Kopfbauten geschlossen. An ihre Stelle traten dann die Seitenbahnsteige verbindende Kopf- oder Querbahnsteige, die sich auch bei der Anordnung weiterer Bahnsteige oder bei späteren Erweiterungen als nützlich erwiesen.

Während Reparaturwerkstätten, Waggonfabriken, Lokomotivhäuser, Wassertürme oder Gasometerhäuser mit einer meist überzeugenden Schlichtheit geometrisch klar und ausdrucksvoll gestaltet wurden, zeigte sich bei den Empfangsgebäuden der Berliner Fernbahnhöfe sehr viel länger ein Beharren auf überlieferte Formen. Sie waren mit ihren Gleisanlagen und den weit gespannten Hallendächern aus Eisen und Glas gleichfalls neuartige Bauten der Technik, die allein schon durch ihren Zweck eine Abkehr von der Tradition hätten erzwingen müssen. Hierzu gab es keine Vorbilder aus der Vergangenheit. Die Formen mußten mit der Bauaufgabe, dem weiten Hallenraum und seiner Eisenkonstruktion «funktionsgerecht» erfunden werden. Der Ingenieur erhielt den Vorrang, und der Architekt – so könnte man meinen – hatte mit seiner tradierten Kunst die neuen Bedingungen zu akzeptieren. Allerdings ist das Empfangsgebäude eines Bahnhofs sehr viel mehr als nur ein Schutz- und Regendach.

Als «Vestibül» einer Stadt sollte es Rang und Bedeutung des Ortes repräsentieren. Der Fernbahnhof kann mit einer Toranlage verglichen werden, die mit ihrer Formensprache den Geist einer Stadt, ihr Wollen und Streben darzustellen versucht. Hier erhält der Fremde seinen ersten Eindruck, und der reisende Berliner nimmt als letzte Erinnerung das Erscheinungsbild seiner Bahnhofsbauten mit auf den Weg. Sie sind ein Kennzeichen seiner Heimatstadt und für uns ein wertvolles Dokument, das mehr als andere Werke der Architektur Einblick gewährt in die Gedankenwelt zum Beispiel der beiden Jahrzehnte nach den Ereignissen von 1848. Im Vergleich zu Paris, Wien oder London nimmt Berlin eine Sonderstellung ein. Noch lange ver-

harrte die Metropole Preußens unter dem Nachwirken der romantischen Zeit unter König Friedrich Wilhelm IV., die trotz aller politischen Veränderungen bis zur Neubegründung des Deutschen Reiches für die Baukunst spürbar blieb.

Als 1841 der erste Anhalter Bahnhof entstand, versuchte man, sich mit dem Empfangsgebäude möglichst unauffällig in die Umgebung einzufügen. Der Architekt Gustav Holtzmann ließ den achtseitig angelegten Askanischen Platz mit bescheidenen Wohnhausfassaden umfassen. Kaum blieb der eigentliche Zweck erkennbar. Zudem wurde der Bahnhof noch kaschiert und verbarg sich hinter einem Mittelbau, der mit Auffahrt, Pfeilerhalle und Altan als Villa angesehen werden konnte. Auch der frühere Potsdamer Bahnhof entsprach dieser anspruchslosen Haltung, die sich in das Vorhandene eingliedern wollte und nur sehr vorsichtig um eine Akzentuierung im Stadtbild bemüht war. Eine Pfeiler- oder Bogenhalle genügte als Blickfang. Mehr Aufwand kam diesen neuen Toranlagen nicht zu, denn als Signum der königlichen Residenz hatten sie noch keine besondere Bedeutung.

Mit dem Hamburger Bahnhof, der nach 1845 gleichfalls im «Villenstil» von den Architekten Neuhaus und Holz errichtet wurde, läßt sich dann der erste vorsichtige Schritt zu einer anderen Bauauffassung erkennen. Die Hauptfront erhielt in der Mitte eine Doppelturmfassade, die den Eingang mit seiner hohen Bogenhalle besonders hervorhob. Das heißt, hier sollte der Bahnhof sehr wohl schon als Tor gestaltet werden – und als Zielpunkt einer breiten Wasserstraße, die als Stichkanal mit dem Humboldthafen geplant war. Doch auch diese städtebaulich so hervorragende Lage wurde noch nicht voll für eine große Geste ausgenutzt. Das Empfangsgebäude des Hamburger Bahnhofs blieb in seinem Charakter noch ein Parkcasino, das an die Orangerie in Potsdam oder vielleicht an die Villa Medici in Rom erinnern mochte.

Die Fassaden des Empfangsgebäudes waren mit einer Putzschicht überzogen und damit glich es dem nur wenig älteren Anhalter und Potsdamer Bahnhof. Das mag für die Zeit König Friedrich Wilhelms IV. unverständlich sein; denn Kirchen, Kasernen oder Krankenhäuser – also die öffentlichen Bauten – wurden doch in der Nachschinkelzeit ebenfalls mit Vorliebe als polychrome Backsteinbauten errichtet.

Aber die Bahnhöfe waren damals noch keine staatlichen Projekte. Private Aktiengesellschaften bauten die Bahnhöfe bzw. ließen sie bauen – es zeigt sich auch hier, wie wenig sich das Bürgertum damals für Verblendziegelfassaden begeistern konnte, obwohl die Anwendung von Backstein doch kostensparend und zweckmäßig gewesen wäre.

Diese Abneigung wurde erst nach 1866 von August Orth mit dem Empfangsgebäude für den Görlitzer Bahnhof überwunden. Auch hier handelte es sich noch keineswegs um ein Projekt des preußischen Staates – Aktionäre unter der maßgeblichen Beteiligung des «Eisenbahnkönigs» Bethel Henry Stroussberg hatten sich zusammengeschlossen, um eine Schienenverbindung von Berlin über Schlesien nach Wien herzustellen.

August Orth war damals schon durch Wettbewerbe und den Bau der Zionskirche in Berlin ein bekannter Architekt, der sich seit 1856 als Angestellter der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft wertvolle Erfahrungen angeeignet hatte. Hinzu kam, daß er eine wünschenswerte Neigung zur Neorenaissance erkennen ließ, seitdem er durch eine Studienreise Italien mit Florenz und Rom gesehen hatte.

Orth war nicht bereit, sich grundsätzlich von der Tradition zu lösen. Als er 1866 das Empfangsgebäude für den Görlitzer

Bahnhof entwarf, versuchte er, im Sinn der Berliner Schule einen Kompromiß zu erreichen. Der Rundbogenstil war ja ohnehin als eine Synthese gegensätzlicher Bauformen entstanden. Die Renaissance ließ sich also ohne Mißklang einbringen, und das hatte Orth wie Stüler, Soller oder Adler schon durch andere Projekte mit Geschick bewiesen.

Der Berliner Bahnhof der Ostbahn, ein Kopfbahnhof ebenso wie damals der Schlesische Bahnhof der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, lag fast parallel zu diesem am Kystriner Platz. Hier eine Abbildung des Empfangsgebäudes des Schlesischen Bahnhofs in Berlin um 1870. Vorn rechts ist der Kopfbau der ersten Bahnhofsanlage von 1843 zu erkennen.

Am Kystriner Platz wurde also 1866-67 das Empfangsgebäude des «neuen Kystriner Bahnhofs», wie der Ostbahnhof auch hieß, nach Entwurf von Adolf Lohse errichtet. Er wurde in einer bemerkenswert kurzen Bauzeit errichtet. Schon ein Jahr nach dem Planungsabschluß hatte man ihn 1867 mit einer mehr als 37 m breiten, stützenlosen Halle ausgeführt. Das war eine organisatorische Glanzleistung des verantwortlichen Eisenbahnbaumeisters Geiseler. Doch was die Form betrifft, das Äußere der überdehnten Backsteinfronten, so war das Ziel der Kritik. Die Stirnseite mit dem erhöhten Mittelrisalit war tatsächlich ein «vorgeschobenes Dekorationsstück», das die Funktion des Bahnhofs nicht erkennen ließ. So ist in keiner Weise auf die faszinierende Hallenkonstruktion Rücksicht genommen worden. Das Empfangsgebäude des Ostbahnhofs diente nur ganze 15 Jahre dem Personenverkehr, der seit Eröffnung des Fernverkehrs auf der Stadtbahn im Sommer 1882 über den Schlesischen Bahnhof abgewickelt wurde. Seit dem ist es bis zu seiner Zerstörung im Zweiten Weltkrieg für andere Zwecke genutzt worden, z.B. war das «Plaza» – ein Variététheater – ab 1929 Nutzer dieses ehemaligen Bahnhofs.

Nicht viel eleganter (einem Bahnhofsbau entsprechend) war das neue Empfangsgebäude für den Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof ausgefallen. Doch hielt es sich in allem konsequenter an die Formensprache des Berliner Rundbogenstils und zeigte mit seiner Stirnfront eine sehr viel bessere Verbindung der äußeren Backsteinarchitektur zu einer dahinter anschließenden Halle von 37,76 m Breite. Das Gebäude wurde gleichfalls 1866 entworfen, nachdem der Architekt Eduard Römer auf einer Studienreise durch Süd- und Westdeutschland zusätzliche Erfahrungen im Bahnhofsbaus gesammelt hatte.

Als 1869 der Architekt Quassowski den zwischen 1869 und 1872 realisierten Umbau des Potsdamer Bahnhofs plante, entschloß er sich für eine Mischkonstruktion, bei der Ziegel und Naturstein durch ihre unterschiedlichen und kontrastreichen Farbnuancen gegeneinander abgesetzt werden sollten.

Das Empfangsgebäude des Lehrter Bahnhofs wurde aus städtebaulichen Gründen südlich der Invalidenstraße parallel zum Friedrich-Karl-Ufer des Humboldt-Hafens errichtet. Damit kam der pompöse Hallenbau der Architekten Lent, Scholz und La Pierre von dieser Seite besonders eindrucksvoll zur Wirkung. Die Halle des vom Herbst 1869 bis 1871 ausgeführten Bahnhofsbaus war 188 m lang und überspannte mit ihrer halbkreisförmigen Dachkonstruktion 38,29 m weit fünf Gleise, zwei Seiten- und einen Mittelbahnsteig, die an einem Querbahnsteig endeten.

Architektonisch unterscheidet sich das Empfangsgebäude des Lehrter Bahnhofs wesentlich von allen anderen Berliner Bahnhofsbauten der damaligen Zeit, die ihre Gestalt mehr oder weniger den klassizistischen Einflüssen dieser Stadt verdanken. Besonders die eklektizistischen, aus vielen Formen der



Abb. 43. Bahnhof Rolandseck, errichtet um 1845 (Zustand um 1980).

Antike und der Hochrenaissance komponierten triumphbogenartigen Hallenabschlüsse, hinter denen sich nichts anderes als die schlichte Ingenieurkonstruktion verbarg, trugen Züge eines unechten Klassizismus, der aber dem Prunkbedürfnis der Auftraggeber und dem Geschmack vieler Zeitgenossen entsprach.

Interessant ist hierbei, daß viele Fassadenteile aus Ersparnisgründen nur aus Ziegeln und Formsteinen hergestellt waren, aber durch entsprechenden Putz und Anstrich Werksteinarchitektur vortäuschten. Nur die mehr beanspruchten Gesimse und Säulen wurden aus gebranntem Ton oder Sandstein gefertigt.

Zum Abschluß ein Zitat: «Der Lehrter Bahnhof war nicht nur ein Hallenbau für den Verkehr – ein Vestibül, das man von außen als Villa, Palast oder Stadttor darstellen wollte. Das Empfangsgebäude erhielt mit seinem Triumphbogenmotiv einen Denkmalcharakter und wurde damit zu einem Monument der Gründerjahre, das mit Siegeszuversicht und überschwenglicher Freude das Industriezeitalter mit all seinen noch unvorstellbaren Möglichkeiten für das endlich geeinte Deutschland begrüßte.»<sup>2</sup>

#### Anmerkungen

1 L. Baar, 1986, S. 69.

2 M. Klinkott, 1988, S. 239 f.

#### Literatur

Lothar Baar, Berlin in der industriellen Revolution, Zu Anstoß und Anlauf, Durchsetzung und Abschluß, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, Sonderband 1986.

Manfred Berger, Historische Bahnhofsbauten Sachsens, Preußens, Mecklenburgs und Thüringens, Berlin 1980.

Berlin und seine Bauten, Teil X, Bd. B, Anlagen und Bauten für den Verkehr (2), Fernverkehr, Berlin 1984.

Berlin und seine Eisenbahnen 1846 bis 1896, zweiter Band, Berlin 1896.

Peter Bley, Die Berliner S-Bahn, o.J.

Festschrift zur Jahrhundertfeier der Berlin-Potsdamer Eisenbahn (1838-1938), Berlin 1938.

Manfred Klinkott, Die Backsteinbaukunst der Berliner Schule. Von K.F. Schinkel bis zum Ausgang des Jahrhunderts, Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin; Beiheft 15, hrsg. vom Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1988.

Landesbildstelle (Hrsg.), Verkehr in Berlin, Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Bd. 2, Fernverkehr, Berlin 1988.

Hans Nordmann, Die ältere Preussische Eisenbahngeschichte, Berlin 1950.