

Vierter Teil unseres monatlichen Rundschreibens

100 Jahre Großberlin

Die Görlitzer Eisenbahn

von Dr. Ing. Helmut Maier, Freier Architekt

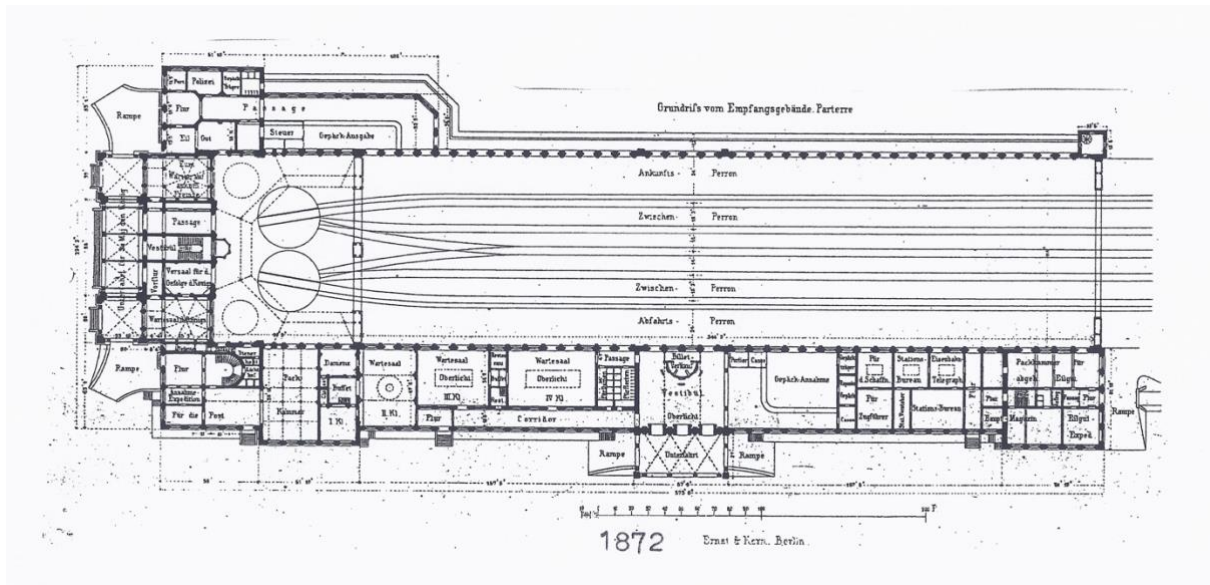
(Auszug aus seinem Buch „BERLIN GÖRLITZER BAHNHOF“)

Pläne für eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Görlitz gab es seit den 1850er Jahren. Ein 1856 gegründetes Komitee aus Niederlausitzer Unternehmern erhielt 1858 von der preußischen Regierung die Genehmigung für den Bau einer direkten Linie Berlin-Görlitz, allerdings unter der ruinösen Bedingung, wegen der Nähe zu dem mit Österreich verbündeten Sachsen umfangreiche Festungswerke bei Görlitz zu errichten. Die Pläne ruhten bis 1863, als englische Kapitalgeber hinzukamen, und sich in Berlin unter Bismarcks Führung neue strategische Überlegungen gegenüber Wien und dem Balkan entwickelt hatten.

Im April 1864 schließlich wurden die Statuten der „Berlin-Görlitzer Eisenbahn - Aktiengesellschaft“ beim Handelsministerium in Berlin eingereicht und schon am 18. Mai 1864 per „Allerhöchste Cabinettsordre“ genehmigt.

Für das Projekt hatte sich auch der erfolgreichste Generalunternehmer jener Zeit Dr. Bethel Henry Strousberg als Financier und Großaktionär eingesetzt.

Der Görlitzer Bahnhof sollte so dicht wie möglich an die noch mauerumgürtete Stadt herangeführt werden. Dazu mußte man möglichst schnell und lautlos die Grundstücke vor dem Köpenicker Tor erwerben, damit die Spekulation nicht die Preise verdarb.



Der Architekt August Orth

Zur Leitung des „Technischen Bureaus der Berlin-Görlitzer Eisenbahn“ zog Strousberg 1864 den 36-jährigen Baumeister August F. W. Orth heran, der ab 1856-58 bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Elberfeld und danach bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin tätig war. Außer den Hochbauten auf dem Bahnhof in Berlin entwarf er auch die Hofstation in Halbe, wo südlich von Königswusterhausen die Kgl. Hofjagden stattfanden.

1868 bearbeitete Orth das große Strousberg'sche Viehmarkt-Projekt zwischen Stettiner Bahnhof, Nordring und Brunnenstraße (späteres AEG-Gelände), wo ihm mit seiner tonnengewölbten Auktionshalle eine epochemachende Hallenstirn im Berliner Rundbogenstil gelang. Ab 1871 arbeitete er an den Varianten für die Berlin durchquerende Stadtbahn.



August Orth.

Stadtentwicklung und Vorort-Verkehr



Die Eröffnung des vollen Betriebs am 31. Dez. 1867 fiel in die Zeit der Wiederbegründung des Kaiserreichs und der dadurch beständig wachsenden Hauptstadt. Innerhalb der Akzise-Mauer, die nach und nach ab 1867 abgebrochen wurde, waren günstige Grundstücke für Wohngebäude nicht mehr zu bekommen. Daher sicherten sich entlang aller von Berlin ausgehenden Eisenbahnlinien verschiedene (oft auch die immer gleichen) Terrain-Gesellschaften die Bauflächen.

Im Jahre 1873 wurden wegen des gestiegenen Vorortverkehrs bis Königswusterhausen das zweite Gleis von Berlin bis Grünau verlegt und neue Haltepunkte wie Niederschöneweide-Johannisthal, Adlershof, Schmöckwitz und Hankels Ablage-Zeuthen eingerichtet. Teilweise noch heute zeigen diese - bisweilen restaurierten - Anlagen, daß sie zu einer harmonischen und gepflegten Bautenfamilie des Berliner Rundbogenstils gehören.

Eine absolute Besonderheit dieses Vorortverkehrs bestand darin, daß es die Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft wohl als erste wagte, die von der Pferdebahn innerstädtische schon gewohnten Doppelstockwagen auch auf ihre Gleise zu setzen. Zur Traktion wurde ihr - wohl experimentell - von der Münchener Lokomotivenfabrik Krauss & Co. im November 1877 eine sogenannte Tramway-Dampf-Lok (Fabrik-Nr. 572) überlassen, die zum Einsatz auf einer Vollbahn noch mit einer Verglasung und mit Puffern versehen werden mußte. Im Jahre 1878 bewährte sich diese Maschine derart, dass Krauss & Co. gerne eine zweite zur Verfügung stellte. 1879 ließ die Berlin-Görlitzer bei Krauss & Co. die Doppelstock-Wagen bauen, die zwischen Berlin und Grünau mit maximal 100 Personen und maximal 30 km/h verkehrten. Nach der Fertigstellung des äußeren Ringbahnanschlusses 1885 wurde der Fernverkehr Berlin-Görlitz zeitweise auf die Stadtbahn geleitet und begann bzw. endete auf dem Bahnhof Charlottenburg. Diese Regelung musste 1896 zur Entlastung der Stadtbahn aufgegeben werden.

Aus Richtung		Abfahrt	Richtung Görlitz-Stralau	
6	0	0	0	0
7	1	1	1	1
8	2	2	2	2
9	3	3	3	3
10	4	4	4	4
11	5	5	5	5
12	6	6	6	6
13	7	7	7	7
14	8	8	8	8
15	9	9	9	9
16	10	10	10	10
17	11	11	11	11
18	12	12	12	12
19	13	13	13	13
20	14	14	14	14
21	15	15	15	15
22	16	16	16	16
23	17	17	17	17
24	18	18	18	18
25	19	19	19	19
26	20	20	20	20
27	21	21	21	21
28	22	22	22	22
29	23	23	23	23
30	24	24	24	24
31	25	25	25	25
32	26	26	26	26
33	27	27	27	27
34	28	28	28	28
35	29	29	29	29
36	30	30	30	30
37	31	31	31	31
38	32	32	32	32
39	33	33	33	33
40	34	34	34	34
41	35	35	35	35
42	36	36	36	36
43	37	37	37	37
44	38	38	38	38
45	39	39	39	39
46	40	40	40	40
47	41	41	41	41
48	42	42	42	42
49	43	43	43	43
50	44	44	44	44
51	45	45	45	45
52	46	46	46	46
53	47	47	47	47
54	48	48	48	48
55	49	49	49	49
56	50	50	50	50
57	51	51	51	51
58	52	52	52	52
59	53	53	53	53
60	54	54	54	54
61	55	55	55	55
62	56	56	56	56
63	57	57	57	57
64	58	58	58	58
65	59	59	59	59
66	60	60	60	60
67	61	61	61	61
68	62	62	62	62
69	63	63	63	63
70	64	64	64	64
71	65	65	65	65
72	66	66	66	66
73	67	67	67	67
74	68	68	68	68
75	69	69	69	69
76	70	70	70	70
77	71	71	71	71
78	72	72	72	72
79	73	73	73	73
80	74	74	74	74
81	75	75	75	75
82	76	76	76	76
83	77	77	77	77
84	78	78	78	78
85	79	79	79	79
86	80	80	80	80
87	81	81	81	81
88	82	82	82	82
89	83	83	83	83
90	84	84	84	84
91	85	85	85	85
92	86	86	86	86
93	87	87	87	87
94	88	88	88	88
95	89	89	89	89
96	90	90	90	90
97	91	91	91	91
98	92	92	92	92
99	93	93	93	93
100	94	94	94	94
101	95	95	95	95
102	96	96	96	96
103	97	97	97	97
104	98	98	98	98
105	99	99	99	99
106	100	100	100	100



Zwischenkriegszeit

1925 verkehrten vom Görlitzer Bahnhof in jeder Richtung 34 Vorort- und 8 Fernzüge.

1934 gab es 21 Vorort-, 12 Personen-, 3 Eil- und 2 Schnellzüge; wobei auffällt, daß die Vorortzüge fast durchgehend halbstündlich mit starrem Fahrplan (zur Minute 16 und 46) über Königswusterhausen zum Scharmützelsee bzw. Halbe oder Brand verkehren. Von den beiden Schnellzügen - mit Speisewagen bei knapp 7 Std. Fahrzeit - hatte je einer Breslau und der andere Bad Kudowa in Oberschlesien als Ziel.