Ein bildreiches und verkehrshistorisches Buch über die beiden Reinickendorfer Güterbahnhöfe in Schönholz und Hermsdorf mit den jeweiligen Anschlussbahnen zur Bundesmonopolverwaltung für Branntwein an der Provinzstraße und dem Gütergleis zum Bahnhof der NEB in Berlin-Wilhelmsruh sowie den Volta-Werken in Berlin-Waidmannslust.

Die bekannte Buchreihe „Gleistod – Ehemalige Gleise in Berlin-Reinickendorf“ wird mit diesem überarbeiteten Buch erweitert und durch viele Informationen ergänzt.

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/12518-1907-1001

ISBN 978-3-9820299-4-8 9 783982 029948 Einzelpreis 43,90 EUR

Die Güterbahnhöfe Berlin-Schönholz und Berlin-Hermsdorf

MICHAEL BAYER

Gleistod
–
Die Güterbahnhöfe Berlin-Schönholz und Berlin-Hermsdorf sowie deren Anschlussgleise

Ein Buch von Michael Bayer

Den Gründern der Eisenbahnen in Berlin-Reinickendorf zur Ehre,
den Freunden zur Erinnerung.

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/12518-1907-1001

Dieses Buch wurde klimaneutral gedruckt. Die durch die Herstellung anfallenden CO_2-Emissionen wurden anteilig pauschal berechnet. Um sie auszugleichen, wird ein Anteil des Buchpreises über ClimatePartner in ein internationales Klimaschutzprojekt investiert.

Originalausgabe
1. überarbeitete Auflage 2020
© Michael Bayer, Heiligental 11, 13437 Berlin (V.i.S.d.P)
Alle Rechte vorbehalten. Dieses beinhaltet Urheber-, Urheberpersönlichkeits-, Marken-, Handelsaufmachungs-, Patent- und Geschäftsgeheimnisrechte, Rechte zum Schutz vor unlauterem Wettbewerb sowie andere Rechte an geistigem Eigentum und sonstige Eigentumsrechte.
Jede Verwertung des Werkes und aller seiner Teile – auch auszugsweise - ist nur mit Zustimmung des Autors und Verlags erlaubt. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, sonstige fotomechanische Wiedergaben und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Medien.
Sachliche, kritische Anmerkungen oder sonstige Hinweise sind gerne unter der E-Mail-Adresse info@gleistod.de erbeten.

ISBN: 978-3-9820299-4-8, Printed in Germany, Selbstverlag. Einzelpreis 43,90 EUR

Bild Einband: 06. September 2009 – Güterschuppen in Hermsdorf mit dem Ladegleis in Richtung Waidmannslust.

Bild Rückband: April 1986 – Die Lokomotive DR 106 267-8 fährt mit einem Bauzug durch den Güterbahnhof Berlin-Schönholz. © Bernd Teubner

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis ... 3
Vorwort ... 5
Der Güterbahnhof Berlin-Schönholz ... 6
Gütergleis zum *NEB*-Bahnhof nach Wilhelmsruh ... 8
Frachttarife am Güterbahnhof ... 9
Bahnmeisterei und Weichenbautrupp ... 11
Verkehrsmengen ... 13
Auswirkungen des Ost-West-Konflikts ... 15
Die Stellwerke ... 16
Eingesetzte Lokomotiven ... 17
Seltene Nutzung ... 17
Aktueller Zustand der Gleisanlagen ... 19
Bilder rund um den Güterbahnhof Berlin-Schönholz ... 20
Bilder vom Gütergleis zum *NEB*-Bahnhof nach Wilhelmsruh ... 74
Gleisanschlüsse am Güterbahnhof Berlin-Schönholz ... 98
Verlauf des Nebengleisanschlusses zur Drehscheibe ... 98
Gleisanschluss der *Adria Konserven- und Dörrgemüsefabrik Julius Feher AG* ... 99
Gleisanschluss der *Berliner Motorwagen-Fabrik* ... 102
Gleisanschluss der *Ostdeutschen Spritfabrik GmbH* ... 104
Eigener Wagenpark der *BfB* ... 105
Eigene Werkslokomotiven der *BfB* ... 107
Ende des Bahnbetriebes ... 110
Heutiger Zustand ... 110
Bilder der Gleisanschlüsse am Güterbahnhof Berlin-Schönholz ... 112
Der Güterbahnhof Berlin-Hermsdorf ... 159
Der Bahnhof im Zweiten Weltkrieg ... 165
Der Güterbahnhof in der Nachkriegszeit ... 166
Stellwerke im Bahnhof Berlin-Hermsdorf ... 171
Weiterer Rückgang des Verkehrsaufkommens ... 172
Heutiger Zustand ... 173
Bilder rund um den Güterbahnhof Hermsdorf ... 176
Bilder vom Stellwerk Hst am Südkopf des Gbf. Hermsdorf ... 217
Gleisanschluss der *Volta-Werke* in Berlin-Waidmannslust ... 220
Eigene Werkslokomotive ... 223
Gleis- und Betriebsführung ... 224
Ende des Anschlussgleises und heutiger Zustand ... 225

Bilder zum Gleisanschluss der *Volta-Werke* in Berlin-Waidmannslust 227
Danksagung 244
Abkürzungsverzeichnis 247
Quellenverzeichnis 249
Literaturverzeichnis 262
Raum für Notizen 271

Vorwort

Dieses „rotbraune“ Buch (Farbe des Einbands) soll als dritter Teil der Buchreihe „Gleistod – Ehemalige Gleise in Berlin-Reinickendorf“ eine bezirkliche Zusammenfassung sein, um einen Gesamtüberblick über die Gleisanlagen im Bezirk zu ermöglichen. Diese Buchreihe beschränkt sich bewusst auf Berlin-Reinickendorf mit dem Schwerpunkt auf der Nachkriegszeit. Sie soll dokumentieren, wie sich das Gesicht des nördlichsten Berliner Bezirkes wandelt und weiterentwickelt. Dabei gehe ich, soweit es möglich war, auf die jeweilige Geschichte der Industrie- und Anschlussbahnen ein. Mir ist es jedoch wichtig, dass dieses Buch von den Bildern lebt. Ich habe versucht, die Stellen wiederzufinden, von denen ich Bilder aus der „aktiven Bahnzeit“ erhalten habe und diese erneut im heutigen Zustand zu fotografieren. Aufgrund einiger Hinweise nach der Erstveröffentlichung im Oktober 2019 habe ich diese Anmerkungen eingearbeitet und das Buch überarbeitet.

Als ich ein kleiner Junge war, waren die Reinickendorfer Industriegleise im nördlichsten West-Berliner Bezirk für meine Freunde und mich ein gern genutzter Spielplatz. Eine tödliche Gefahr vermochten wir auf den Bahnanlagen nicht erkennen, zumal die Güterzüge nur selten und meist auch nur mit geringer Geschwindigkeit auf den Gleisen ihrem Ziel entgegen „rumpelten“. Oft gingen wir die Schienenstränge ab, um „unser“ Revier zu entdecken. Bereits in meiner Jugend übte die Eisenbahn eine fast magische Anziehungskraft auf mich aus. Diese Faszination ist bis heute geblieben.

Nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten wurden fast alle Industriegleise in Berlin-Reinickendorf nach und nach demontiert. Viele Gleise baute man zu Straßen um, einige Bahnanlagen eroberte die Natur wieder zurück. Aufgrund meiner Erinnerungen an die „gute alte Zeit“, fiel mir der Wandel irgendwann besonders auf. Ich habe dadurch festgestellt, dass ich nicht nur älter geworden bin, sondern einen Teil der Geschichte miterlebt habe. Und so machte ich mich auf, um mit der Kamera festzuhalten, was sich seit damals verändert hat.

Ich widme dieses Buch den vielen Unterstützern, die mir bei der Erstellung hilfreich mit Rat und Tat zur Seite standen. Aber insbesondere möchte ich mich hiermit bei meiner Familie bedanken, die mir trotz der langen Entstehungszeit (15 Jahre) den Rücken freigehalten und den erforderlichen zeitlichen Spielraum gegeben hat. Auch Lars Molzberger, Peter Bley, Thomas Ley, , Thomas Splittgerber und die Familie Dummer möchte ich an dieser Stelle besonders erwähnen, weil ich einen Großteil der historischen Bilder von ihnen erhalten habe und diese Fotos die Grundlage für das Buch sind.

Für den Einen mag es spannend und folgerichtig sein, dass die Abkehr von der Nutzung der Bahn schnell voranschreitet. Für den Anderen mag es vielleicht auch ein wenig beklemmend sein, zu erleben, dass die Bahn keinen Schwerpunkt mehr in Berlin-Reinickendorf bildet. Hoffentlich finden nicht nur Industriebegeisterte und Eisenbahnliebhaber einen Gefallen an diesem Werk.

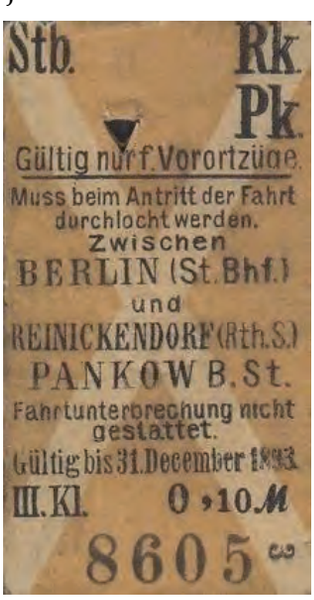
Für viele der von mir beschriebenen Industrie- und Anschlussbahnen war deren Erhalt aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplaner nicht mehr notwendig. Die Schienen von damals haben heutzutage keine Bedeutung mehr – der „Gleistod“ im Norden Berlins.

Berlin-Reinickendorf, im April 2020

Der Güterbahnhof Berlin-Schönholz

Der Güterbahnhof Berlin-Schönholz war der größte Güterbahnhof im Bezirk Reinickendorf. Er hatte eine zentrale Bedeutung für alle Reinickendorfer Industriebahnstrecken, da alle Güterzüge diesen Bahnhof passieren mussten. Außerdem teilen sich kurz hinter dem nördlichen Bahnhofsgelände die Bahnstrecken in Nordbahn (Berlin – Stralsund) und Kremmener Bahn (Berlin – Kremmen) auf.

Auf einem Gleisplan aus dem Jahr 1890 ist der Bahnhof Berlin-Schönholz lediglich als zweigleisige Haltestelle ebenerdig an der Trasse der Nordbahn eingezeichnet. Der 20. Dezember 1893 kann als Geburtsstunde des Güterbahnhofs bezeichnet werden, da an diesem Tag der Bahnhof für den öffentlichen Güterverkehr freigegeben wurde[1]. Anfangs hieß der Bahnhof noch Schönholz-Reinickendorf. Am 15. Mai 1938 wurde er jedoch in Berlin-Schönholz umbenannt.



Fahrkarte aus dem Jahr 1893 für einen Vorortzug in der III. Klasse zwischen dem Stettiner Bahnhof und dem Bahnhof Reinickendorf Rosenthaler Straße (später Kopenhagener Straße in Wilhelmsruh). Die Fahrt ging über Schönholz.

Ab dem Jahr 1901 wurde die Bahnstrecke erheblich erweitert und im Bereich Schönholz höhergelegt[2]. Der Güterschuppen muss etwa im Jahr 1902 entstanden sein. Dabei handelt es sich um einen Ziegelbau mit Betriebsräumen, einer Holzfachwerkhalle mit anschließenden Laderampen. Die Fenster sind überwiegend mit Rundbögen gestaltet. Der Güterschuppen steht heutzutage ebenso wie die beiden Stellwerke unter Denkmalschutz.

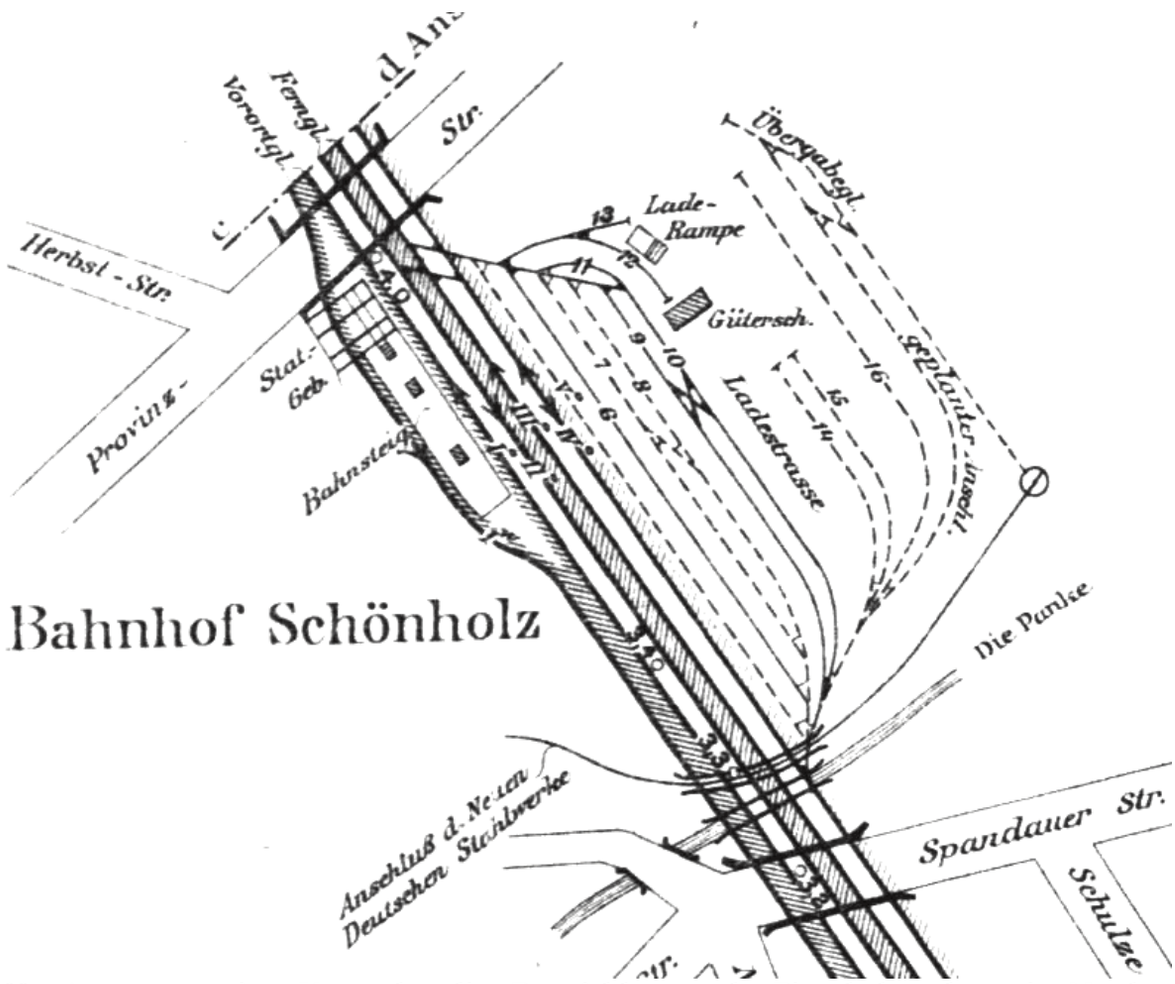
01. Februar 2013 – Die Holzbauweise in der Lagerhalle des Güterschuppens ist noch vorhanden.

In der aufstrebenden Zeit siedelten sich auch zahlreiche Gastronomiebetriebe rund um den Bahnhof an. Zu den bekanntesten zählten das *Restaurant Bürgerheim* von Inhaber A. Schruoffeneger direkt neben dem Bahnhof und das *Restaurant Ferchland's Festsäle* an der Provinzstraße.

Im April 1906 waren dann die Erweiterungsarbeiten abgeschlossen. Durch den Umbau entstand auch ein eigenes Gütergleis neben zwei Vorortgleisen (S-Bahn) und zwei Fernzuggleisen. In dieser Zeit wurde auch der dem S-Bahnhof gegenüberliegende Güterbahnhof auf der Ostseite der Strecke errichtet.

[1] vgl. Berliner Verkehrsblätter, 6-8/1977, Seite 133.

[2] vgl. Berliner Verkehrsblätter, 6-8/1977, Seite 137.



1903 – Auszug aus einer Karte über die „Entwicklungen der Eisenbahnanlagen im Norden von Berlin“ © Zeitschrift für Bauwesen, Archiv Mike Straschewski

1905 – Ansichtskarte vom *Restaurant Bürgerheim* des Inhabers Schruoffeneger neben dem Bahnhof Schönholz. Hier kehrten die Bahnmitarbeiter gerne ein.

24. Juli 2008 – Die Diesellokomotive ER 20-004 passiert bei einer Überführungsfahrt von der ehemaligen *Waggon Union Berlin GmbH* in Borsigwalde den Güterbahnhof. Am Haken hat sie die beiden Elektrolokomotiven ES 64 F4 001 (189 101) und ES 64 F4 032 (189 932).
© Peter Bley

27. Mai 2011 – Die Lokomotive 228 758-9 aus Babelsberg kommt aus Borsigwalde mit dem Güterzug Nummer 93592. Der Leerzug passiert gerade das Stellwerk Snt am ehemaligen Güterbahnhof Berlin-Schönholz. © Carsten Templin

22. September 2019 – Ein ehemaliges Bahngebäude neben der Ladestraße des Güterbahnhofs verfällt und verwittert zunehmend.

22. September 2019 – Die Natur hat einen Prellbock komplett für sich zurückgewonnen. Es handelt sich um den Abschluss des Gleises 25 an der Ladestraße.

02. Januar 2013 – Das ehemalige *NEB*-Gleis fällt in Richtung Wilhelmsruh immer weiter ab. Am rechten Bildrand ist der Bahndamm des ehemaligen Gütergleises in Richtung Süden erkennbar.

09. April 1993 - Blickrichtung Wilhelmsruh: Das ehemalige *NEB*-Gleis ist noch vorhanden. Deutlich ist der Höhenunterschied zur Nordbahn mit dem S-Bahnzug zu erkennen.

© Peter Bley

19. April 2013 – Blickrichtung Berlin-Schönholz. Unter der Überdachung sind noch zwei Gleise vorhanden. An dem linken Gleis befand sich eine Absaugevorrichtung für die Kesselwagen.

19. April 2013 – Durch die Absaugeinrichtung konnte der Rohalkohol direkt in die Halle gepumpt werden.

Der Güterbahnhof Berlin-Hermsdorf

Der Güterbahnhof Berlin-Hermsdorf entstand erst einige Jahre nach dem Bau und der Inbetriebnahme der sogenannten Nordbahn. Der Bau der Bahn wurde zunächst durch die Nordbahn-Aktiengesellschaft geplant, die im Zeitraum um 1870 ihre Arbeit aufnahm. In Vorbereitung der Streckenführung verloren jedoch viele Einwohner der nördlichen Vororte Berlins ihre Grundstücke, so dass der Volksmund die „neue" Bahn mit den Worten: Nordbahn-Mordbahn" verspottete[58]. Erst die Übernahme der ruhenden Planungen durch die Königliche Eisenbahnkommission beendete den Bau.

Postkartenbilder aus dem Jahr 1900 vom Bahnhof Berlin-Hermsdorf.

Der erste Personenzug befuhr die Strecke am 10. Juli 1877, wobei zunächst vier Züge in Berlin-Hermsdorf auf ihren Weg bis nach Stralsund hielten. In den Folgejahren wurde noch ein drittes und viertes Gleis hinzugefügt. Spätestens im April 1912 gab es auf der Nordbahn einen viergleisigen Bahnbetrieb zwischen Berlin-Schönholz und dem Bahnhof Hermsdorf mit zwei Bahnsteigen[59]. Durch diese Infrastruktur konnte der Güter- und Fernverkehr unabhängig vom Personennahverkehr abgewickelt werden. Der Architekt der Gebäude war Karl Cornelius, der u.a. auch die Bahnhöfe in Tegel, Waidmannslust und Wittenau erbaut hatte.

Anfang des 19. Jahrhunderts – Hinter dem repräsentativen Bahnhofsgebäude des Personenverkehrs lag der Güterbahnhof von Berlin-Hermsdorf.
© Verlag von Bauer & Pahl, Hermsdorf

Auf einer Postkarte aus dem Jahr 1902 ist zu erkennen, dass es an dem ebenerdigen, repräsentativen Bahnhofsgebäude in Berlin-Hermsdorf einen kleinen Güterschuppen mit dem zugehörigen Schuppengleis gab. Zusätzlich gab es auch zu damaliger Zeit schon einen Güterbahnhof. Dieser wurde mit der Hochlegung der Nordbahn durch den neuen großzügigen Güterbahnhof entlang der Ulmenstraße ersetzt.

Interessanterweise war auf einer Karte der *Wittenauer Boden AG* aus dem Jahr 1910 ein Verbindungsgleis vom Güterbahnhof Berlin-Hermsdorf zur Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde eingezeichnet (siehe dazu mein Buch: „Gleistod–Die Industriebahn von Berlin-Tegel nach Friedrichsfelde (ITF) in West-Berlin", ISBN 978-3-9820299-0-0).

[58] vgl. Der waldreiche Norden Berlins (1927), Seite 21.

[59] vgl. Peter Bley, Berliner Nordbahn (2002), Seite 37.

Im April 1945 kamen auch immer mehr Verletzte mit S-Bahnzügen am Bahnhof Berlin-Hermsdorf an.

Der Güterbahnhof in der Nachkriegszeit

Ein Augenzeuge berichtete, dass im Winter 1946 immer wieder Kohlenzüge am Bahnhof Berlin-Hermsdorf vorbeifuhren. Dabei wurde den Lokführern vom Stellwerk aus ein Fahrauftrag für den nächsten Streckenabschnitt gereicht. Während der langsamen Vorbeifahrt der Züge benutzte der Fahrdienstleiter eine Art Ring, um eigennützig Kohlen von den Waggons zu holen. Wenn die Züge den Bahnhofsbereich verlassen hatten, ging der Bahnbedienstete ins Gleis und sammelte die Kohlen für sich auf[71].

Die Zeitzeugin Leela Beate Martiny berichtete folgende Situation im Zusammenhang mit dem Güterbahnhof:

In dem klirrend kalten Winter 1946/47 entwendeten mein Vater und sein Freund an der Bahnstrecke zwischen Hermsdorf und Frohnau Bahnschwellen, die neben den Gleisen lagen. Das war etwa an der Stelle, wo die Burgfrauenstraße einen Bogen macht und am Bahndamm entlangführt. Zwei der Schwellen sollten ihnen zum Heizen dienen. Beide Männer waren vom Hunger geplagt, und so überlegten sie, ob sie zum Zersägen mehr Energie verbrauchen, als sie daraus Wärme gewinnen können. Vater hat sich doch zum Heizen entschlossen und meine beiden Brüder vor dem Erfrieren gerettet; der zweite wurde im Januar 1947 geboren. Wie sie die schweren Schwellen nachhause bekamen, weiß ich nicht.

Aus zwei weiteren Schwellen sägten sie dann Leisten, mit denen sie den Handwagen bauten, der viele Jahre nützlich war, z. B. die Care-Pakete, nachhause zu transportieren, die wir in der Gemeinde Maria Gnaden bekamen. Das waren Eimer mit 5 kg mit Butter und Trockenmilchpulver, aber auch Chesterkäse, den wir bald „Katholischer Käse“ nannten.
Auch bei Ausflügen hat uns der Handwagen noch lange gedient.

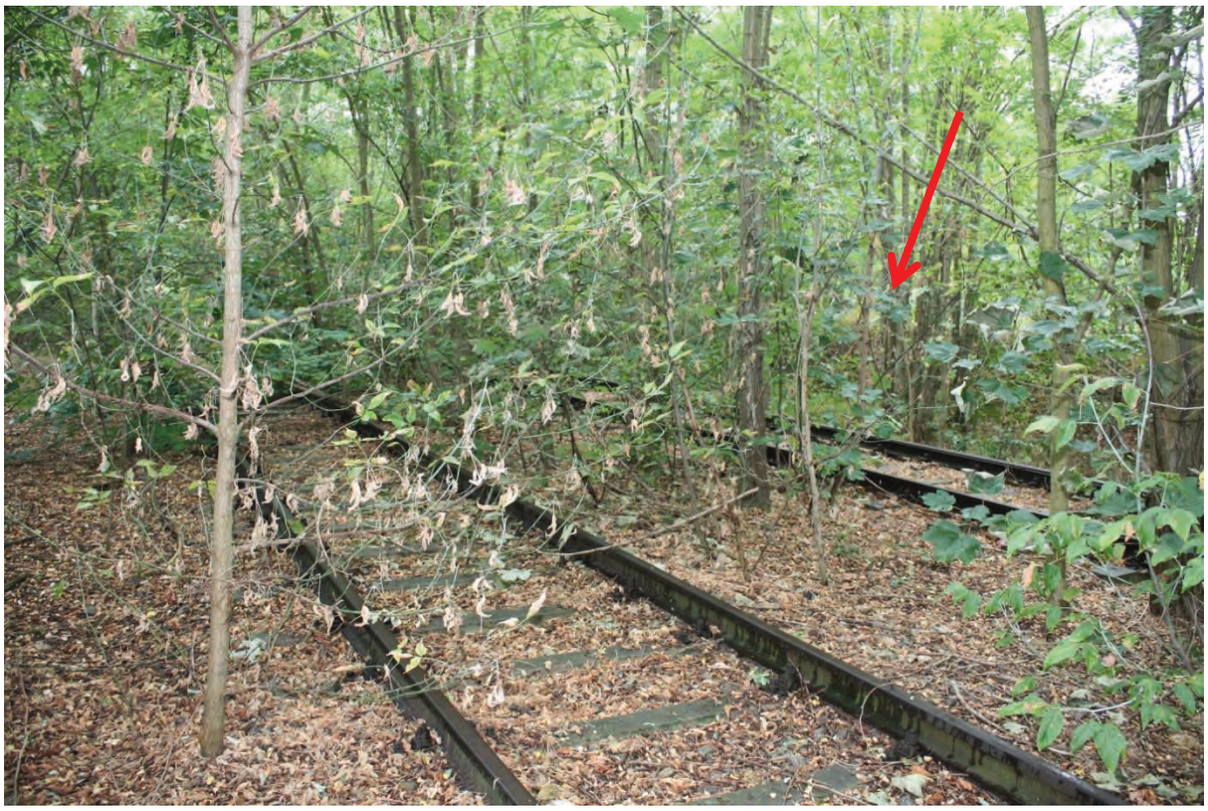
Handwagen der Familie Martiny, der ursprünglich aus Bahnschwellen gebastelt wurde. © Leela Beate Martiny

In den frühen 50er Jahren erweiterten meine beiden Brüder ihren Spielraum voller Tatendrang bis zum Bahndamm an der Ulmenstraße in Hermsdorf. Dem Rangieren zusehen, den rauchigen Dampf der Lokomotiven einatmen und von der Fahrt in unbekannte Ferne träumen, war anfangs reizvoll genug.

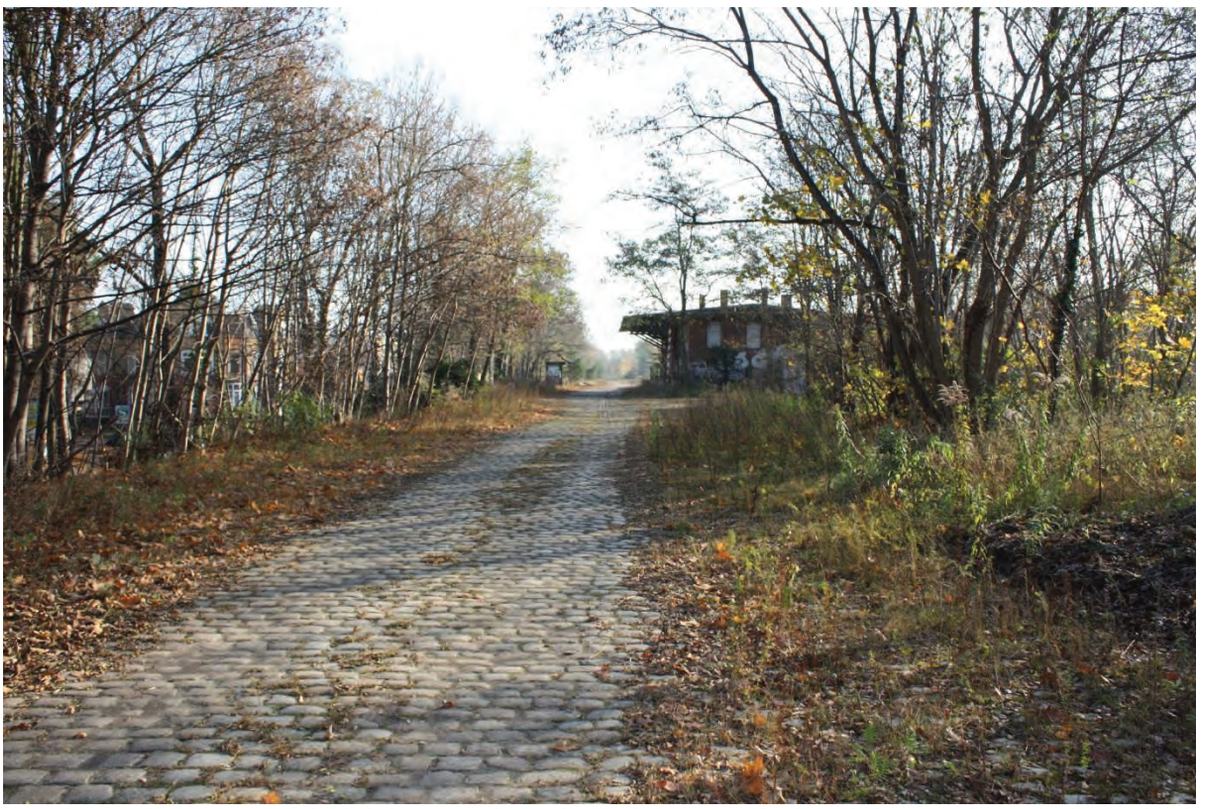
Dann lockte sie das Abenteuer, die Schuppen und Gleisanlagen der Güter-

[71] vgl. Heimatmuseum Reinickendorf, Berliner Schnitzel (2005), Seite 184.

08. September 1980 – Die Diesellokomotive BR 106 252-0 steht abfahrbereit am Gütergleis Nummer 12 mit Transformatoren der *Volta-Werke*. © Peter Bley



06. September 2009 – Vergleichsbild zum o.a. Foto, jedoch fast 30 Jahre später: Der gesamte Bahnbereich ist komplett zugewachsen. An der mit dem Pfeil gekennzeichneten Stelle stand damals der Transformatoren-Zug.



12. November 2011 – Die leicht ansteigende Zufahrtsstraße in Richtung Güterbahnhof mit dem alten Güterschuppen. Links verläuft parallel zum Bahngelände die Ulmenstraße.

09. August 2019 – Vergleichsbild zum o.a. Foto: Das Kopfsteinpflaster der ehemaligen Ladestraße des Güterbahnhofs ist noch vorhanden. Dahinter sind bereits die Neubauten der „Hermsdorfer Beletage“ zu erkennen.