

Skurriles Jubiläum Warum die S-Bahn 21 Jahre zu spät feiert



Am 8. August 1924 fuhr der erste elektrische Zug von Berlin nach Bernau. Hier eine Aufnahme von 1977 kurz hinter dem Bahnhof Yorckstraße. Foto: imago/Marius Schwarz

Von Jörn Hasselmann

Die Dampfloks musste weg. Das war schon um die Jahrhundertwende klar. Seit der Reichsgründung 1871 war Berlin explosionsartig zur größten Industriestadt Europas gewachsen. Mit Dampfloks konnte die Metropole nicht länger leben, und vor allem nicht länger atmen. Die Umweltbelastung durch Qualm und Ruß können wir uns heute gar nicht mehr vorstellen. Die Straßenbahn fuhr schon elektrisch, die Hochbahn war 1902 so gestartet. Wieso nicht auch die S-Bahn?

Nach einigen Versuchen auf der Wannseebahn wurde im Juni 1903 die erste Strecke auf Gleichstrom umgestellt. Ab Juli 1903 fuhren die Züge im noch heute üblichen Zehn-Minuten-Takt vom Potsdamer Bahnhof in Berlin nach Groß-Lichterfelde Ost. Das funktionierte stabil und erfolgreich.

Das ist 121 Jahre her – und so hätte Berlin eigentlich schon 2003 groß feiern können. Hamburg nahm den Start der ersten elektrischen Strecke 1907 als Basis, schon 2007 konnte deshalb an der Alster das 100-jährige Jubiläum gefeiert werden.

Eine politische Entscheidung

Doch in Berlin kam es anders: 1949 suchte die im Entstehen befindliche DDR wohl einen Grund zum Feiern, vier Jahre war das Ende des Zweiten Weltkriegs her, die sowjetische Blockade West-Berlins war gerade erst beendet, Berlin hungerte noch.

Und so fiel die Wahl auf den 8. August 1949, als der erste elektrisierte Zug von Berlin nach Bernau fuhr. Politisch vorteilhaft war, dass Bernau in der Sowjetischen Besatzungszone lag, Lichterfelde im Westen. Vom 7. bis 14. August 1949 feierte die Reichsbahn also „25 Jahre Berliner S-Bahn“. Jubiläums-Fahrkarten wurden gedruckt, am Sonntag gab es zum Abschluss ein „Volksfest“ auf der Rennbahn Karlshorst.

Damit war der Takt gesetzt. 1974 wurde in Ost-Berlin groß gefeiert, 1999 im wiedervereinigten Berlin noch größer, mit einer imposanten Fahrzeugschau am Bahnhof Olympiastadion. Nun also 100 Jahre. Am Donnerstag wird mit Sonderzügen nach Bernau gefeiert. Der Verein Historische S-Bahn hat einen Zug rekonstruiert.

Am 1. August 1924 war der erste Probezug am Stettiner Vorortbahnhof auf die Reise gegangen, eine Woche später begann der Regelbetrieb mit sechs unterschiedlichen Versuchstriebwagen. Die Strecke nach Bernau war gewählt worden, weil es zwei separate Gleise für die Vorortzüge gab. Hätte es Störungen gegeben, wären diese nicht auf die Fernbahn durchgeschlagen, das war das Kalkül. Aber es gab keine Störungen.

Die „Vossische Zeitung“ lobte in ihrer Abendausgabe des Tages: „Die elektrischen Züge können schärfer anfahren“, was angesichts der kurzen

Abstände zwischen den Bahnhöfen sinnig sei. Und billiger sei die Technik zudem, da keine teure Steinkohle mehr in den Dampfloks verfeuert werden müsse.

Schon ein Jahr später wurde die erste (kleine) Serien-Baureihe in Dienst gestellt, die sogenannten „Bernauer“. Ein verbliebener Waggon der nur 17 Züge („ET 169 005b“) lässt sich heute im Deutschen Technikmuseum besichtigen. Weil keine Dampfloks mehr qualmten, konnten die Züge auch heller, freundlicher lackiert werden. Auch das Farbkonzept, oben ocker, unten ein dunkles Rot, hat sich bis im Prinzip erhalten.

Nach 1924 ging alles ganz schnell, in einem heute unglaublich erscheinendem Tempo. 1925 war die Strecke nach Oranienburg mit Stromschienen ausgerüstet, 1927 auch die dritte Nordstrecke nach Velten. Diese drei Linien begannen im Stettiner Vorortbahnhof, den es heute so nicht mehr gibt. Heute liegt der (von der DDR aus politischen Gründen) so benannte „Nordbahnhof“ im Tunnel.

Anschließend waren Ring- und Stadtbahn dran, schon 1933 war die „Große Elektrisierung“ (damalige Bezeichnung) abgeschlossen, 235 Kilometer Gleis mit Stromschienen ausgerüstet. Auch einen neuen Zug gab es. Das Gesicht der Berliner S-Bahn wurde für Jahrzehnte der „Stadtbahner“. Diese Baureihe wurde massenhaft gebaut, zwischen 1927 und 1932 genau 638 Viertelzüge (jeweils zwei fest gekuppelte Waggon). Erst 1997 wurden die letzten Züge mit einem großen Fest verabschiedet.

Dieses Konzept gilt bis heute: Vier Viertelzüge bilden einen Vollzug, zwei entsprechend einen Halbzug. Und das wird noch in Jahrzehnten so sein, denn auch die neueste Baureihe hat diese acht Wagen. Zur Stromversorgung schloss die S-Bahn 1928 einen Vertrag mit der Bewag, zwischen dem Kraftwerk Klingenberg und vier „Schaltwerken“ wurden Hochspannungskabel gelegt.

Seit 1930 heißt die S-Bahn auch S-Bahn, seit 1930 hat das Unternehmen sei Signet, das weiße „S“ im grünen Kreis. 1924 musste die „Vossische Zeitung“ noch von der „elektrischen Bahn“ schreiben. Erst vor wenigen Jahren fanden Historiker heraus, wie es zu Namen und Logo kam.

Wie der Name S-Bahn entstand

Es gab die „Stadtbahn“, also die 1882 durch die Innenstadt gebaute Ost-West-Strecke. Der Name Stadtbahn hatte sich bei den Berlinern eingebürgert, der Name taugte aus Sicht der Reichsbahn aber nicht für den gesamten Betrieb. Man kam dann 1930 auf die Idee „Stadtschnellbahn“, abgekürzt SS-Bahn. Da die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) aber bereits mit diesem Wort warben, entschied sich die Reichsbahn für das knappere „S-Bahn“.

Am 24. Dezember 1930 wurde das mit der Veröffentlichung im Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft amtlich: „Berliner S-Bahn. Die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen werden künftig kurz ‚S-Bahn‘ heißen.“ In sechs Jahren kann Berlin also noch einmal feiern.

Herausgefunden hatte dies alles der S-Bahn-Historiker Matthias Hiller. Mit der SS der Nazis hatte die Entscheidung 1930 nichts zu tun, hatte Hiller damals dem Tagesspiegel gesagt. 1925 hatte Adolf Hitler seine persönliche „Leib- und Prügelgarde“ so benannt, die als „Schutzstaffel“ nach 1933 in Nazi-Deutschland die Konzentrations- und Vernichtungslager befehligte.