

WOLFGANG KIEBERT, Berlin

1945–1950: Wiederaufbau des Schlesischen Bahnhofs

Am 2. Mai vor 70 Jahren endete der Zweite Weltkrieg für Berlin. Um 6.00 Uhr morgens hatte sich der letzte Berliner Kampfkommandant, Helmut Weidling, mit seinem Stab ergeben und im Gefechtsstand des russischen Generals Tschuikow am Tempelhofer Schulenburgring die Kapitulationsurkunde unterschrieben. In wenigen Jahren hatte sich Berlin in eine Ruinenlandschaft verwandelt. Etwa 35 % der Wohnungen waren total zerstört, von den bei Kriegsende noch benutzbaren Wohnungen ca. knapp zwei Drittel mehr oder weniger stark beschädigt. [1]

Nicht minder schwer von den Flächenbombardements betroffen war die Verkehrsinfrastruktur, darunter der im Bezirk Friedrichshain liegende Schlesische Bahnhof, der heutige Berliner Ostbahnhof. Am Abend des 23. April 1945 endeten dort die Kämpfe mit der vollständigen Einnahme des Bahnhofs. [2] Fünf Tage zuvor hatten amerikanische und britische Bomber noch einmal die Gegend um den Schlesischen Bahnhof attackiert. Die Bilanz: Das Empfangsgebäude war größtenteils zerstört, lediglich die Außenwände und das Kellergeschoss mit seiner massiven Abschlussdecke

Bild 1 Die ankommenden Gäste des ersten Fernzuges wurden von einer Ehrenformation der Roten Armee begrüßt.

(Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)



waren noch vorhanden. [3] Einem Bericht des Dezernats 49 der RBD Berlin zu Folge waren „die gesamten dem Bahnkörper im Südwest vorgelagerten Räume für die Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme, die Dächer über der südwestlichen Eingangshalle und dem anschließenden, die Warteräume mit Wirtschaft und Abortanlagen enthaltenden Bauteil bis zum mittleren Risalit (ehemalige Fürstenräume), der westliche Teil des südöstlichen Kopfbauwerks mit Diensträumen, alle Behelfsräume (Baracken), die im Kriege an der Südseite des Empfangsgebäudes errichtet waren“, durch Brände und Bombentreffer zerstört. [4] Mehr als 13 Bombentrichter hatte man im Mai 1945 auf dem Bahnhof gezählt. [2]

Unmittelbar nach Kriegsende wurde mit Aufräumarbeiten begonnen, zumal der Bahnhof im Verkehr mit der Sowjetunion eine erhöhte Bedeutung besaß. Nicht nur Kampftruppen und Kriegsgüter wurden in die Sowjetunion abgefahren, auch Personal zum Aufbau einer Militäradministration musste in die ehemalige Reichshauptstadt transportiert werden. Zudem gedachte der sowjetische Regierungschef Stalin zur Konferenz der Siegermächte in Potsdam mit der Bahn anzureisen. Es mussten also möglichst schnell „erträgliche Verhältnisse hinsichtlich der Betreuung der Fahrgäste“ geschaffen sowie die für den Betrieb erforderlichen Diensträume hergerichtet werden. [4] In wenigen Wochen hatten deutsche Eisenbahner die Bahnsteige aufgeräumt und die betriebsmäßige Ordnung wiederhergestellt. Am 28. Juni 1945 traf der erste aus Moskau kommende Fernexpresszug gegen 14.10 Uhr auf dem Schlesischen Bahnhof am Bahnsteig B ein, wo er von Vertretern der sowjetischen Besatzungsmacht und einer Ehrenwache mit präsentem Gewehr sowie von Vertretern der Stadtverwaltung und der Polizei empfangen wurde. Die ersten S-Bahn-Züge erreichten den Bahnhof am 5. November des Jahres.

Auf Anordnung von Generalmajor Kwaschnin, Chef der Transportabteilung der Sowjetischen Militär-Administration in Deutschland (SMAD), sollte der Bahnhof bis zum 31. Dezember 1946 instand gesetzt sein. Als Erstes waren gemäß einem Befehl der sowjetischen Militärverwaltung vom 24. Oktober 1945 die folgenden

Im Mai schon hatten wir von der bevorstehenden Fahrt gehört. Personal wurde gesucht. Wir meldeten uns sofort. Und alles fing damit an, daß wir tagelang die Wagen reinigten, mit Pinsel und Farbe hantierten, bei einfachen Reparaturen halfen. Denn es waren natürlich keine neuen Wagen, nicht vergleichbar denen, die jetzt zwischen Moskau und Berlin verkehren. Eine alte Dampflokomotive zog sie. Schlechte Gleise, zerstörte Bahnhöfe und viele notdürftig instand gesetzte Brücken zwangen zu langsamer Fahrt. Erst am siebenten Tag waren wir in Berlin. Der Bahnsteig auf dem Ostbahnhof war schwarz von Leuten. Es waren unsere Soldaten und Offiziere, die als erste in die Heimat zurückfahren durften. Sie hatten keine Fahrkarten, brauchten keine. Nur einen kleinen Zettel des Kommandeurs mußten sie vorweisen. Alle hatten nur einen Wunsch: Schnell nach Hause, zur Familie, zu den Eltern, zu den Freunden. Aus einem Interview in der SED-Zeitung „Neues Deutschland“ vom 26./27. April 1975 mit Natalja Nikuschina und Alexandra Morosowa, Schaffnerinnen im ersten Fernexpresszug Moskau–Berlin, der am 28. Juni 1945 auf dem Schlesischen Bahnhof eintraf.

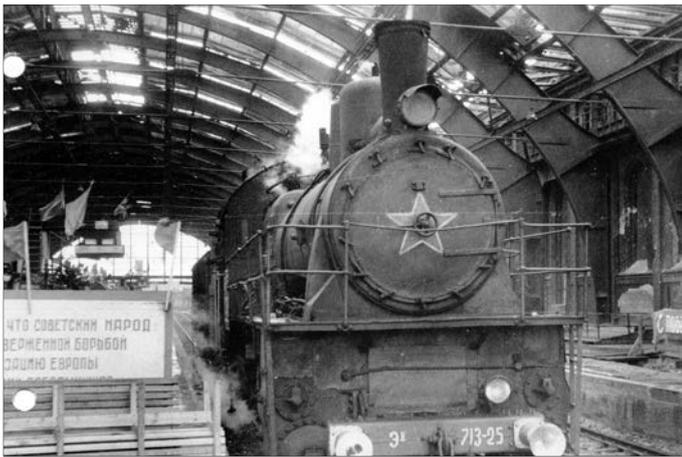


Bild 2 Russische Dampflokomotive № 713-25 beim Umsetzen über Gleis 2
(Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)

Baumaßnahmen umzusetzen: „Die Eingangshalle muß neu überdacht werden. Daran anschließend soll links anstelle des nicht wiederaufzubauenden eingeschossigen Fahrkartenschalterhallen- und Gepäckabfertigungsgebäudes ein eingeschossiger kleinerer Bauteil erstellt werden, der die Gepäckaufbewahrung und die Büros der Gepäckabfertigung enthält. Die Reisegepäckabfertigung (Annahme) soll in den Gewölben, die nördlich an die Eingangshalle anschließen, erfolgen. Das rechts an die Eingangshalle anschließende Empfangsgebäude ist völlig ausgebrannt und muß zunächst neu überdacht werden. Der frühere Warteraum I soll als Schalterhalle ausgebaut werden. Von hieraus sind die anschließenden Wartesäle II und III zu erreichen. Die Büros der Fahrkartenausgabe werden über der Abortanlage hergerichtet. Der Gesamtausbau wird entsprechend der gespannten Lage am Baustoff- und Arbeitsmarkt nur schrittweise erfolgen können. Es ist z. B. daran gedacht, zunächst nur den Wartesaal 3. Klasse auszubauen. Die Wiederherstellungsarbeiten am östlichen Ende des Empfangsgebäudes sind bereits im Gange. Sie umfassen die Instandsetzung der Kassenräume sowie den Neubau der Büroräume für Bm 14, Sm 1a und Fm 2. Diese Arbeiten werden als Bauabschnitt I bezeichnet. Bauabschnitt II würde den Neubau der Gepäckabfertigung sowie die Instandsetzung der Eingangshalle, der Bauabschnitt III die Herrichtung der Räume für die Fahrkartenausgabe sowie der Wartesäle umfassen.“ [4]

An eine Fertigstellung der dringend benötigten Wartesäle noch vor Einbruch des Winters war angesichts der erforderlichen Baustoffmengen nicht zu denken, so ein Schreiben vom 20. November 1945 an den Militärbevollmächtigten bei der RBD Berlin, Oberst Malowitzki. „Es wurde daher im Einvernehmen mit dem russischen Bahnhofskommandanten beschlossen, als vorläufigen Warteraum den in der Nähe liegenden Bunker auszubauen. Die Bunkerräume sind bereits in Benutzung und genügen den Ansprüchen, die in diesem Winter an Warteräume gestellt werden können.“ [4]

Seit dem Spätsommer 1945 war die RBD Berlin mit Planungen zum Wiederaufbau des Schlesischen Bahnhofs befasst. Zunächst wollte man mit der Errichtung der dringend benötigten Gepäckabfertigungsräume und der Überdachung der Eingangshalle beginnen und danach die Arbeiten an der anschließenden Fahrkartenschalterhalle aufnehmen. Im darauffolgenden Bauabschnitt sollten dann die beiden Wartesäle sowie die dazugehörigen Wirtschaftsräume wiederhergestellt werden. Wartesaal 1 wollte man den deutschen Reisenden zur Verfügung stellen, Wartesaal 2 den russischen. Vor Beginn des Winters 1946/47 sollte der Wiederaufbau abgeschlossen sein. [4] Im Zuge der geplanten Bauarbeiten wollte die



Bild 3 Begrüßung der Gäste des ersten Fernzuges Moskau–Berlin durch den stellvertretenden OB Maron, OB Dr. Arthur Werner und den stellvertretenden sowjetischen Stadtkommandanten Generalmajor Barinow
(Foto Landesarchiv Berlin)

RBD Berlin die Fassade des Empfangsgebäudes originalgetreu wiederherstellen lassen. Dabei waren vom Neubauamt 2 folgende Aspekte zu beachten:

- „1. Zu diesem Zwecke sind die noch brauchbaren Verblend- und Formsteine und besonders die bis auf weiteres nicht ersetzbaren Terrakotten (Konsolle, Gesims- und Brüstungsteile) sorgfältig zu sammeln und für den Wiederaufbau zu lagern.
2. Soweit die Formstücke usw nicht ausreichen, sind die Ausbesserungen und Ergänzungen der Fassade mit gewöhnlichen Steinen in der Weise vorzunehmen, daß die Hauptlinien gewahrt werden. Für die Gesimse sind in diesem Falle Probestücke an Ort und Stelle auszuführen. Die endgültige Ausführung darf erst nach Genehmigung durch Dez 49 erfolgen.
3. Sämtliche Fenster- und Türöffnungen sind genau wie die vorhandenen auszubilden.
4. Die Lage der Regenrohre mit Rücksicht auf die Entwässerungsleitungen ist sofort zu bestimmen. An den entsprechenden Stellen sind Mauerschlitze vorzusehen.“ [3]

Entgegen den Vorstellungen der Reichsbahn sah der Befehl von Generalmajor Kwaschnin einen sofortigen und endgültigen Aufbau des auf der Südfront gelegenen und größtenteils zerstörten Empfangsgebäudes vor. Dabei war eine klare Trennung zwischen dem Fern- und S-Bahn-Verkehr vorgesehen. Der Fernverkehr sollte über den Mitteltunnel geleitet werden, der S-Bahn-Verkehr über die beiden Seitentunnel. „Der Wiederaufbau gliedert sich demnach in folgende Abschnitte:

- a) Eine große Empfangshalle für den Fernverkehr wird in der Achse des verbreiterten Fernbahntunnels vor die bestehende Front neu vorgebaut.
- b) Ausbau der westlichen S-Bahn-Halle; darüber werden die Diplomatenräume angelegt. Hinter der S-Bahn-Halle ist die Gepäckausgabe vorgesehen.
- c) Zwischen dieser S-Bahn-Halle und der großen Empfangshalle werden die Warteräume für russische und deutsche Reisende, die Kantine für die Besatzungsmacht und die Diplomaten-Schlafräume untergebracht.
- d) Die östliche S-Bahn-Halle wird in der gleichen Weise wie die westliche in dem durch Bombeneinwirkung bis auf das Kellergeschoß vernichteten Gebäudeteil angelegt.
- e) Zwischen dieser S-Bahn-Halle und der großen Empfangshalle ist die Gepäckannahme und die Handgepäckaufbewahrung untergebracht.
- f) Am Ostende des Empfangsgebäudes muß die Bahnhofskasse, die zur Zeit im Erdgeschoß eingebaut ist, nach dem Ober-



Bild 4 Blick von Südosten auf die Reste des westlichen Teils des Empfangsgebäudes nach Aufräumarbeiten, Aufnahme 19. April 1947

(Foto Max Krajewski, Historische Sammlung der DB AG)



Bild 5 Blick von der Straße „Am Schlesischen Bahnhof“ auf die völlig zerstörte Gepäckabfertigung und die Bahnbrücken über die Koppentstraße, Aufnahme 19. April 1947

(Foto Max Krajewski, Historische Sammlung der DB AG)

geschoß verlegt werden. Im Erdgeschoß wird das Expreßgut eingebaut.“ [4]

Begonnen werden sollte mit dem Wiederaufbau des westlichen Flügelbaus einschließlich der Viaduktbögen unter der Fernbahn, in dem sämtliche für die sowjetische Besatzungsmacht vorgesehenen Räume untergebracht waren. Anschließend sollte die Empfangshalle mit den seitlichen Anbauten sowie der östliche Flügelbau bis zur S-Bahn-Halle folgen. Beendet werden sollten die Baumaßnahmen mit der Wiederherstellung der östlichen S-Bahn-Halle und dem Ostende des Bahnhofs bis zur Fruchtstraße (heute Straße der Pariser Kommune).

Am 23. April 1946 fand in der Hauptverwaltung der Reichsbahn eine Besprechung statt, an der der stellvertretende Abteilungsleiter der Hauptverwaltung, Direktionsrat Ammer, sowie Direktionsrat Radermacher (Ref 64) und Dipl.-Ing. Reichle von der RBD Berlin in Vertretung des Dezernats 49 teilnahmen. In dieser Besprechung wurde die von der RBD vorgeschlagene Wiederaufbauplanung des Empfangsgebäudes in allen Einzelheiten durchgesprochen. Danach ging der hauptsächlichste Planungsteil von einer an der Südwestecke des Gebäudes angeordneten Haupteingangsschalterhalle aus, während die Planung für die Vorplatzgestaltung auf die Achse des südlichen Mittelrisalits ausgerichtet war. Der Bahnhofsvorplatz sollte sich bis zum Ufer der Spree erstrecken und lediglich vom Straßenzug Holzmarkt- und Mühlenstraße gekreuzt werden. Zwischen der ehemaligen Straße „Am Schlesischen Bahnhof“ und der Holzmarktstraße sollten ein von Grünanlagen eingefasster Fußgängerbereich sowie Parkplätze für PKW gebaut werden. Östlich und westlich davon war der Bau zweier Gebäudekomplexe geplant, von denen der westliche als Hotel genutzt werden sollte. Am Nordufer der Spree sah der Plan den Bau einer Dampferanlegestelle östlich der Schillingbrücke vor, symmetrisch aufgeteilt in je sieben Liegeplätze. [5]

Einer Verlegung des Verkehrsschwerpunkts nach dem Mittel- und Ostteil des Empfangsgebäudes stand nach Meinung der Planer die

im Mittelteil wiederhergestellte Betriebsküche im Wege. Ihrer Ansicht nach hätte der 1931 vorgelegte Entwurf zum Umbau des Gebäudes vom verkehrlichen Standpunkt aus gesehen ein Höchstmaß an Vorzügen. Die Planungen gingen vom südlichen Mittelrisaliten aus, an den sich östlich die Fernverkehrshalle mit allen zugehörigen Einrichtungen anschließen sollte. „Wenn es nicht schwerwiegende Bedenken waren, die die Ausführung dieser Planung hemmten, wird letztere die Grundlage bilden müssen für jetzt notwendige zwischenzeitliche Baustadien; denn eine Gesamtausführung nach diesem Plan würde mit Rücksicht auf die heutigen beschränkten Baumöglichkeiten nur auf besonderen Wunsch und mit Unterstützung der russischen Besatzungsmacht vorzunehmen sein. Die RBD ist daher angewiesen worden, ihre Planung des Zwischenstadiums dem späteren, endgültigen Zustand unter Berücksichtigung des Entwurfs vom Jahre 1931 besser anzupassen, sodaß spätere, kostspielige Umbauarbeiten des westlich des Mittelrisalits gelegenen Bauteils überflüssig werden.“ [4] Vier Entwürfe zur baulichen Gestaltung des Empfangsgebäudes entwickelte das Dezernat 49 der RBD Berlin im Laufe des Jahres 1946, von denen der Plan Hge 49/10 vom 11. Dezember des Jahres umgesetzt wurde.

Anfang Juni 1946 verfügte die Hauptverwaltung der Reichsbahn, die Bauarbeiten nach dem von der RBD vorgelegten Kostenschlag über 1,56 Millionen RM vorbehaltlich seiner Genehmigung auszuführen. Dieser Anschlag setzte sich zusammen aus: [6]

- | | |
|---|--------------|
| 1. Wiederherstellung der Bahnhofskasse | 97 000.- RM |
| 2. Aufbau der Gepäckaufbewahrung, Wiederherstellung der Gepäckannahme und der Eingangshalle | 243 000.- RM |
| 3. Wiederherstellung der Schalterhalle, Wartesäle und Nebenräume | 875 000.- RM |
| 4. Instandsetzung der Bahnsteighallen | 345 000.- RM |

Wie aus einer weiteren Verfügung der Hauptverwaltung vom 13. Juni hervorgeht, wurde der Gesamtaufwand für auszuführende Bauarbeiten im Jahre 1946 auf 300 000 RM begrenzt, die aus den