

Der Bau der
WANNSEEBAHN
und die Umgestaltung des
Potsdamer Bahnhofes in Berlin

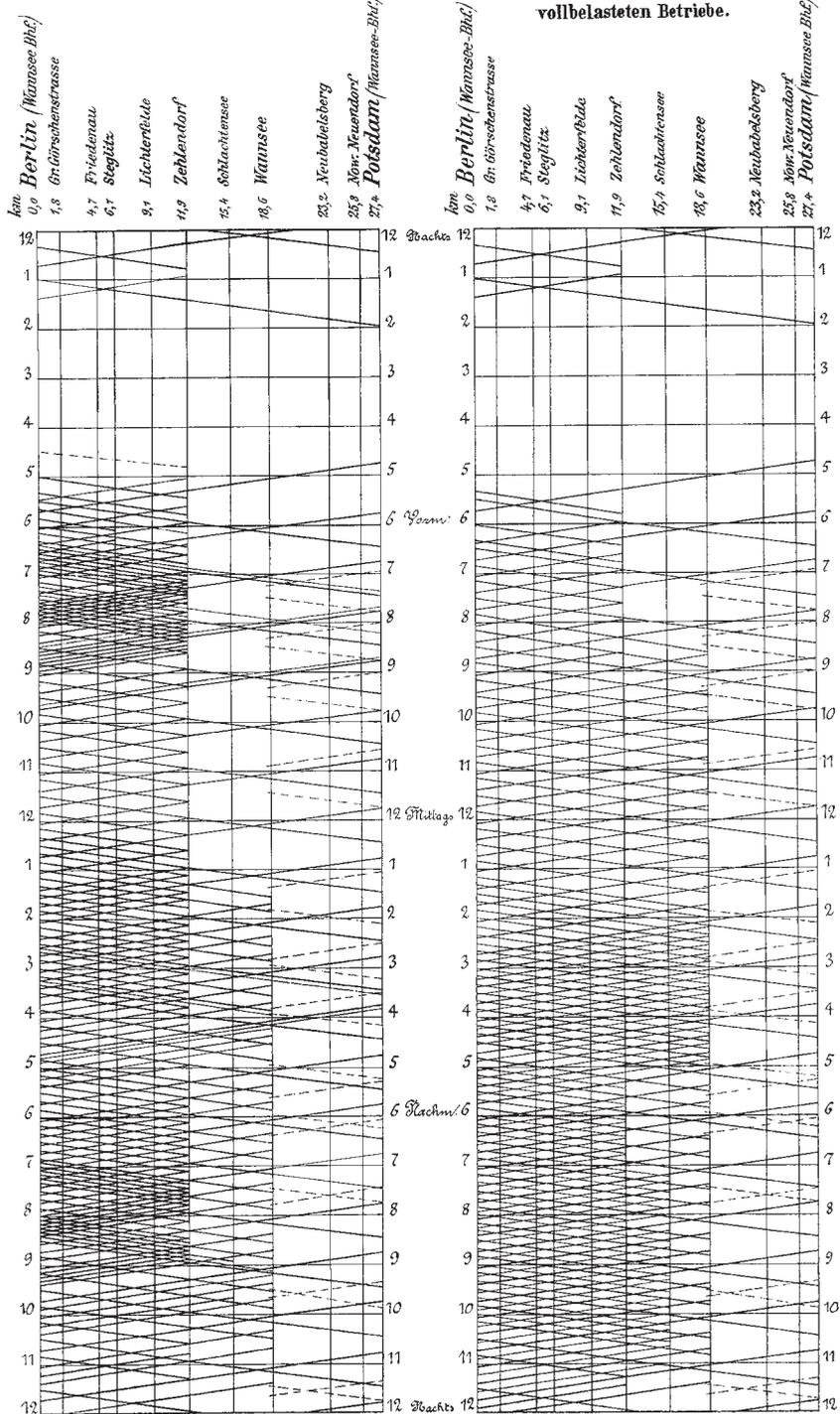


WANNSEEBAHN.

Wochentags - Verkehr.

Sonntags - Verkehr

im
vollbelasteten Betriebe.



Sommer-Fahrplan
1895 der
Wannesebahn.

Der Bau der
WANNSEEBAHN
und die Umgestaltung des
Potsdamer Bahnhofes in Berlin



Zeitreisen zur Kultur + Technik
Herausgegeben von Ronald Hoppe
edition.epilog.de



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Der Hauptbeitrag erschien erstmalig 1893 in der »Zeitschrift für Bauwesen«.
Die Originaltexte wurden in die aktuelle Rechtschreibung umgesetzt
und behutsam redigiert. Bei Längenangaben und anderen Maßen
erfolgte gegebenenfalls eine Umrechnung in das metrische System.

Das Umschlagbild wurde von Ulrich Hübner (1872 – 1932) geschaffen
und zeigt die Wannseebahn im Jahr 1912.

© copyright 2025 by edition.epilog.de • Alle Rechte vorbehalten

Ausgewählt, redigiert und gestaltet von Ronald Hoppe
Verlag: BoD · Books on Demand GmbH, In de Tarpen 42, 22848 Norderstedt, bod@bod.de
Druck: Libri Plureos GmbH, Friedensallee 273, 22763 Hamburg

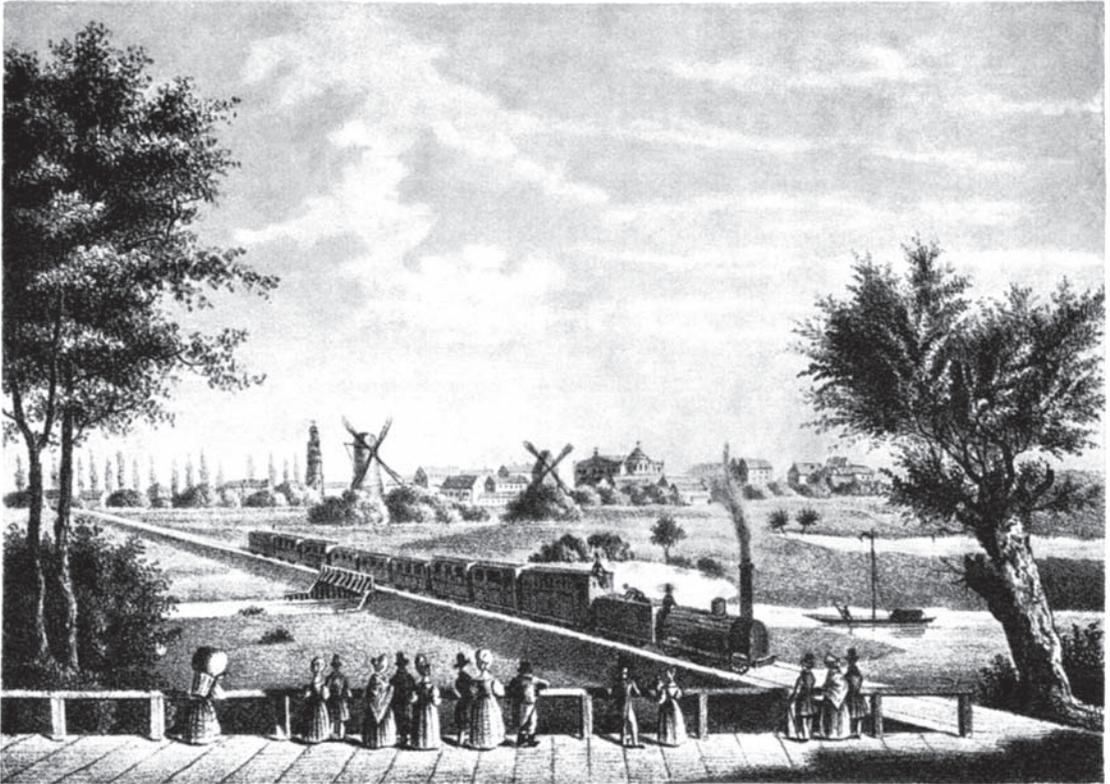
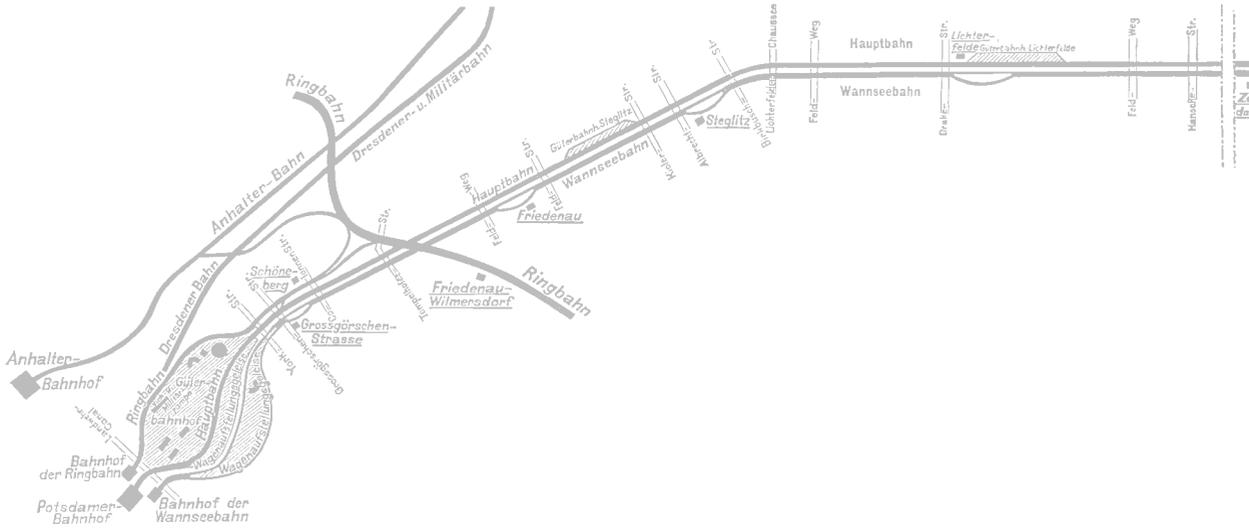
ISBN 978-3-695-14284-2

Inhalt

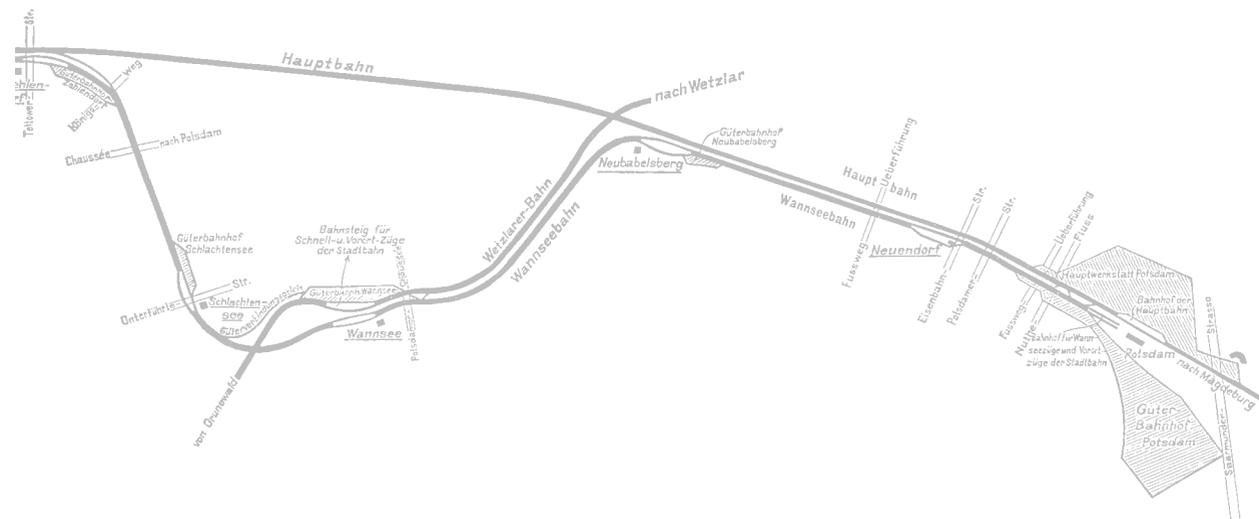
Vorwort	7
I. Entwicklung der Potsdamer Bahn bis zum Bau der Wannseebahn . . .	9
II. Allgemeine Gestaltung der Wannseebahn	25
III. Der Verkehr auf der Strecke Berlin – Potsdam	35
IV. Die baulichen Anlagen	43
V. Die Sicherungs-Anlagen	75
VI. Die Kosten der neuen Wannseebahn	85

Anhang

Die ältere Wannseebahn	91
Gestaltung und Wirkungsweise der Wasser-Prellböcke	94
Über den Wert der Fahrstraßenhebel in Weichen- und Signal-Stellwerken	100



Potsdam von den Nuthewiesen aus gesehen mit dem ersten Eisenbahnzug nach Berlin im Jahr 1838.



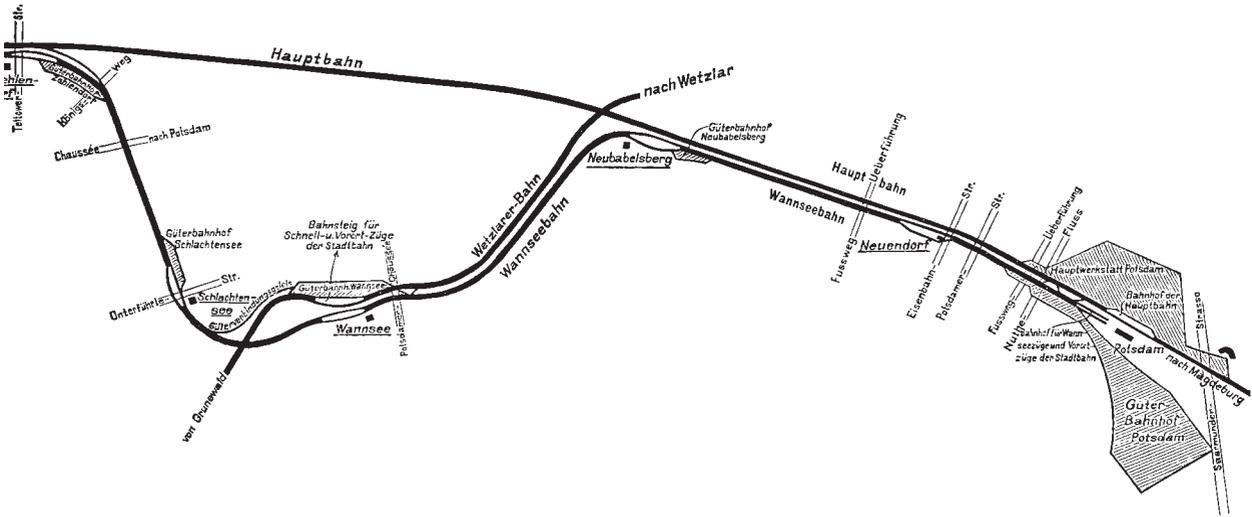
Die großartige Entwicklung von Berlin und seinen Vororten in den letzten zwanzig Jahren hat an den Verkehr auf den Eisenbahnen, besonders an den Verkehr zwischen den Vororten und der inneren Stadt Berlins, Anforderungen gestellt, denen nur durch besondere Anlagen und durch eine besondere Betriebsweise genügt werden konnte. Die Einwohnerzahl Berlins betrug im Jahr 1872 rund 850 000, 1893 beträgt sie über 1 650 000, hat sich also in 20 Jahren nahezu verdoppelt. Erwägt man, dass für diesen Zuwachs von 800 000 Menschen Unterkunft geschaffen werden musste, so kann es nicht auffallend erscheinen, dass da, wo vor kurzer Zeit noch Gärten, Wiesen oder Wald zu sehen waren, jetzt umfangreiche Stadtviertel sich ausgebreitet haben, und dass die Entfernung der Wohnstätten von dem Mittelpunkt der Stadt immer größer wurde, je stärker das Bedürfnis hervortrat, nach mühevoller, nervenabspannender Arbeit den Rest des Tages in größerer Zurückgezogenheit, mehr losgelöst vom Getriebe der Großstadt zubringen zu können. Zunächst entschlossen sich nur wenige Berliner Familien, in den Vororten ihr Heim aufzuschlagen. In kurzer Zeit entfalteten sich aber diese kleinen dorftartigen Niederlassungen zu stattlichen Wohnorten mit teils villen-

artigem, teils städtischem Gepräge. Dieser mächtigen Entwicklung entsprechend musste sich auch der Verkehr in den letzten zwanzig Jahren in ganz ungewöhnlicher Weise heben. Im Westen von Berlin kamen besonders die an der Potsdamer Bahn liegenden Vororte in Aufnahme. Von dem Aufschwung derselben erhält man ein Bild, wenn man die Entwicklung der Potsdamer Bahn verfolgt. Auf den vorhandenen zwei Gleisen, der sogenannten Stammbahn, ließen sich die drei Verkehrsarten, der Fernverkehr, Güter- und Vorortverkehr, nicht mehr in voller Regelmäßigkeit bewältigen und es musste zur gründlichen Abhilfe der auftretenden Schwierigkeiten die Strecke Berlin – Potsdam viergleisig ausgebaut werden. Die dadurch entstandene neue Vorortbahn, welche am 1. Oktober 1891 eröffnet wurde, hat zum Unterschied von der alten Potsdamer Bahn die Bezeichnung ›Wannseebahn‹ erhalten.

II. Allgemeine Gestaltung der Wannseebahn

Die allgemeine Gestaltung der Wannseebahn nach erfolgtem Umbau geht aus *Abb. 9* hervor. Von den Anlagen des Potsdamer Bahnhofes in Berlin und der anschließenden Strecke bis zum Bahnhof Großgörschenstraße gibt der Gesamtplan *Abb. 20* ein übersichtliches Bild.

Auf der Ost- und Westseite des Potsdamer Bahnhofes, an den Zufahrten von der Köthener- und Linkstraße her, sind zwei neue Kopfstationen – der Ringbahnhof und der Wannseebahnhof – erbaut (*Abb. 8 u. 20*). Von denselben ausgehend, sind je zwei Gleise hergestellt, die lediglich dem Ringbahn- und dem Wannseebahn-Verkehr dienen. Die beiden neuen



Ringbahngleise überschreiten an der Ecke der Königin-Augusta-Straße¹⁾ und des Hafenplatzes den Landwehrkanal auf einem neuen, etwa 100 m langen Viadukt, umschließen den alten Potsdamer Güterbahnhof an seiner äußersten Ostgrenze, kehren erst etwa bei der Yorkstraße zu den Hauptgleisen der Potsdamer Bahn zurück und liegen von hier aus bis Station Schöneberg neben denselben. Die beiden Gleise der Wannseebahn, die den Landwehrkanal gleichfalls auf einem neuen, gegen 100 m langen Viadukt überschreiten, umgrenzen den alten Potsdamer Außenbahnhof an seiner Westseite (an der Flottwell- und Dennewitzstraße), umfassen die Aufstellungsgleise für die Wannseebahn-Wagen sowie den zugehörigen Lokomotivschuppen, und liegen, wie die Gleise der Ringbahn von der Yorkstraße ab, neben den Hauptgleisen der Potsdamer Bahn. Letztere wird jetzt zum Unterschied von der Wannseebahn auf der Strecke Berlin – Potsdam ›Hauptbahn‹ genannt.

Auf der Wannseebahn folgen nach Berlin zunächst die Vorortstationen Großgörschenstraße, Friedenau, Steglitz, Lichterfelde und Zehlendorf. Hier verlässt die Wannseebahn die Hauptbahn, mit der sie an dieser Stelle, wie weiter unten näher beschrieben ist, durch zwei Übergangsgleise Verbindung hat, wendet sich nordwärts und geht in etwa 1,5 km Entfernung in die auf dieser Strecke durch den neuen Bahnhof Zehlendorf verdrängte alte Wannseebahn über. Auf dieser folgen dann

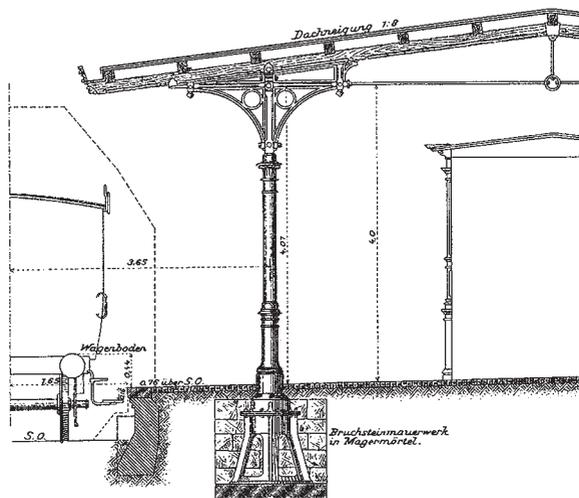


Abb. 10. Bahnsteighalle.

¹⁾ Heute: Reichpietschufer

Bei der Gestaltung der Wannseebahn sind die baulichen Einrichtungen der Berliner Stadtbahn und der Londoner Bahnen unter sinngemäßer Abänderung für die vorliegenden Verhältnisse zur Verwendung gekommen.

Die Vorortzüge werden auf sämtlichen Stationen, außer Potsdam, wo der Verkehr mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse auf Außenbahnsteigen abgewickelt wird, an rund 200 m langen Mittelbahnsteigen abgefertigt, deren nutzbare Breite unter Berücksichtigung des Verkehrsumfanges und der Lage des Bahnhofs zwischen 10,2 m, 11,7 m und 13,2 m wechselt.

Auf dem Bahnhof Berlin ist der Bahnsteig mit einer 100 m langen, die Gleise umschließenden, geräumigen eisernen Halle überdeckt. Die Stationen zwischen Berlin und Wannsee (einschl.) haben seitlich offene hölzerne, auf gusseisernen Säulen ruhende, mit Pappe gedeckte Bahnsteighallen und Sitzbänke mit hohen Rück- und Seitenwänden zum Schutz gegen Wind

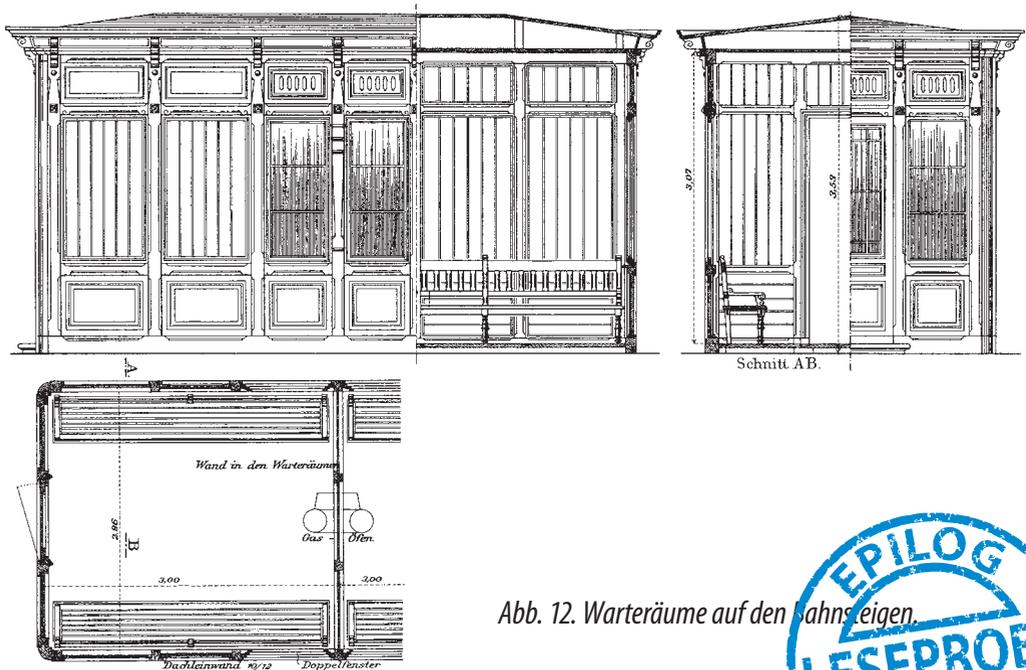


Abb. 12. Warteräume auf den Bahnsteigen.



III.

Der Verkehr auf der Strecke Berlin – Potsdam

Die Entwicklung des Verkehrs auf der Strecke Berlin – Potsdam geht aus der Zusammenstellung auf *Seite 34* hervor, die aus den Geschäftsberichten des Direktoriums der ehemaligen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft und den seit der Verstaatlichung der Bahn geführten Verkehrsübersichten ermittelt worden ist.

Die einzelnen Zahlen der Zusammenstellung sind in *Abb. 19* zeichnerisch wiedergegeben. Die Zahl der Fahrten ist durch die Zahl der auf den Stationen der Strecke Berlin-Potsdam

¹⁾ Der Umfang des Verkehrs in den Jahren 1838 – 42 konnte nicht ermittelt werden.

²⁾ Im Jahr 1872 hat der Personenverkehr auf der Ringbahnstrecke Berlin - Schöneberg begonnen.

³⁾ Im Jahr 1873 sind die Zeitkarten eingeführt.

⁴⁾ Im Jahr 1877 fand die Einführung der Arbeiter-Wochenfahrkarten statt.

⁵⁾ Der erhebliche Rückgang des Ringbahnverkehrs in den Jahren 1874 – 81 ist durch den Wettbewerb der Pferdebahn (Ringbahn) herbeigeführt.

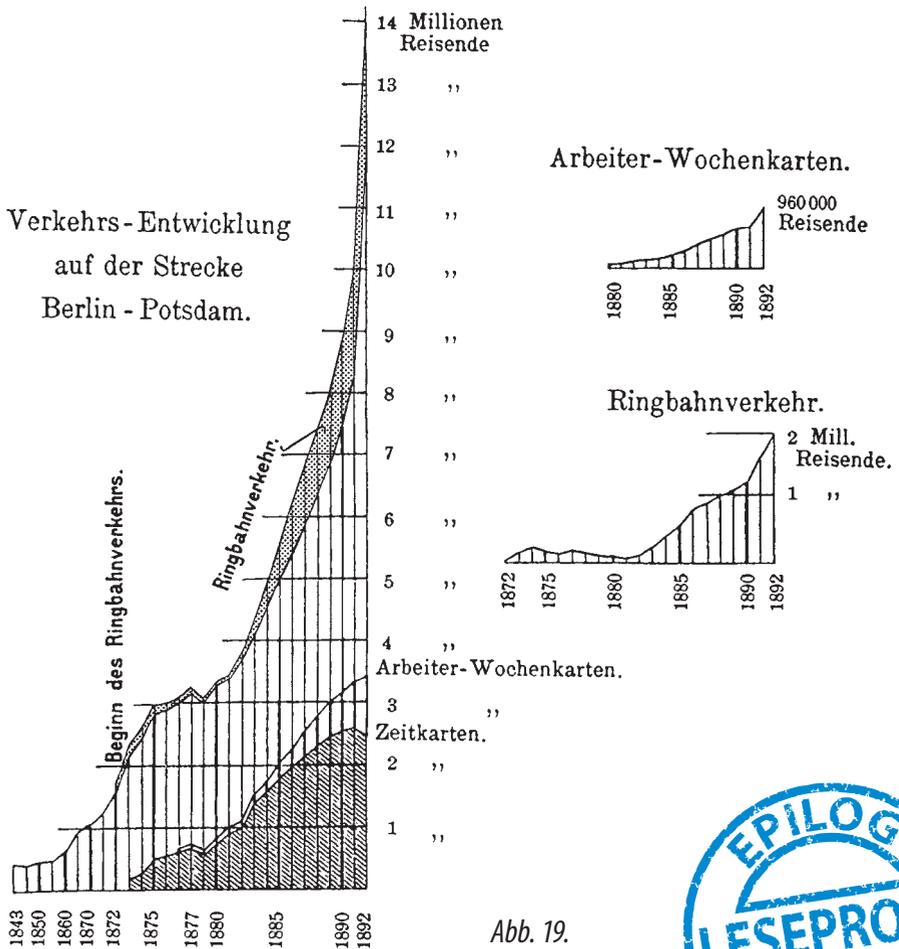
⁶⁾ Am 1. Oktober 1883 wurden im Zeitkartenverkehr die »Nebenkarten« eingeführt, für die nur der halbe Preis der »Hauptkarte« zu entrichten ist.

⁷⁾ Am 1. April 1891 wurde der Grunewaldverkehr von dem Anhalter nach dem Potsdamer Bahnhof verlegt und die neue Ringbahnstrecke Berlin (Potsdamer Bahnhof) – Schöneberg in Betrieb genommen.

⁸⁾ Die Verkehrszahlen für das Jahr 1892 sind nach der Zahl der bis zum 1. September 1892 verkauften Fahrkarten geschätzt worden. Die außerordentliche Verkehrszunahme im letzten Jahr hat ihren Grund in dem ungemein großen Aufschwung des Vorortsverkehrs durch Einführung des billigen Zonentarifs (am 1. Oktober 1891).

verkauften Fahrkarten ermittelt worden. Für jede Zeitkarte sind während der Dauer ihrer Gültigkeit täglich zwei Fahrten in Ansatz gebracht.

Nicht besonders auffallend dürfte es sein, dass nach Einführung des billigen Vororttarifs (am 1. Oktober 1891) die Zahl der auf Zeitkarten ausgeführten Fahrten abgenommen hat, da für die nicht unbeträchtliche Zahl solcher Fahrgäste, die ihre Zeitkarten nicht stark benutzen, seit jenem Zeit-



IV. Die baulichen Anlagen

Was die baulichen Anlagen betrifft, so sind im öffentlichen Verkehrsinteresse auf der Strecke Berlin – Zehlendorf sämtliche und auf der Strecke Zehlendorf – Potsdam alle stark benutzten Übergänge in Schienenhöhe beseitigt worden. Zwischen Berlin und Potsdam mussten infolge dessen 18 die Bahn kreuzende Wege unter- bzw. überführt werden. Nicht weniger als 113 Gleise sind zur Herstellung der Wegebauwerke und Tunnel unterbaut und 29 Gleise überbaut worden, wobei die Hauptgleise der Potsdamer Bahn 95-mal während des Betriebes bergmännisch, fast unmittelbar an den Schwellenköpfen 6 m tief, oft bis ins Grundwasser hinein, abgesteift und mit Trägern unterfangen werden mussten. Zur Beschleunigung der Fertigstellung einzelner besonders wichtiger Wegeunterführungen sind sechs hölzerne, bis je 17 m lange Eisenbahnbrücken zur vorübergehenden Benutzung hergestellt und später durch eiserne Überbauten ersetzt worden.

Die Gleise ruhen bei sämtlichen Wegeunterführungen zur Vermeidung des Geräusches und der schädlichen Stöße beim Befahren der Brücken nicht unmittelbar auf den eisernen Trägern, sondern sind in einem durch Buckelbleche und besondere seitliche Abschlusswände gehaltenen, gut entwässerten Kiesbett verlegt.

a. Strecke Berlin-Schöneberg und der Potsdamer Bahnhof.

Für die Gestaltung der Strecke zwischen Berlin und Schöneberg, insbesondere des Potsdamer Bahnhofes, war der im Jahr 1889 beschlossene zweigleisige Ausbau der bisher nur eingleisigen Ringbahn von größter Bedeutung.

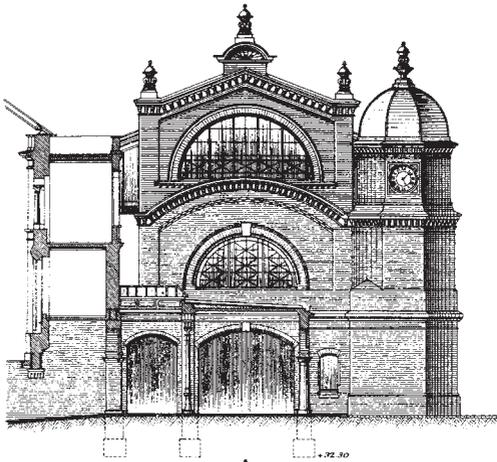
Das Ringbahngleis lag seit dem Jahr 1870 unmittelbar neben den Hauptgleisen der Potsdamer Bahn (*s. Gleis III in Abb. 7*) und musste sowohl von den Güterzügen der Hauptbahn, wie auch bei den zahlreichen Verschiebewegungen täglich oft mehr als 60 mal überkreuzt werden. Anlass dazu war vor allen Dingen der Umstand, dass die Viehrampe und die Reparaturwerkstatt durch die Hauptgleise vom Güterbahnhof getrennt waren. Aus Betriebsrücksichten sollte, wie schon erwähnt, für die Folge der Grunewaldverkehr vom Anhalter nach dem Potsdamer Bahnhof verlegt werden und eine Erhöhung der Zahl der Personenzüge von 130 auf 250 eintreten. Dies war nur möglich, wenn die Ringbahneinführung von Schöneberg her zweigleisig ausgebaut und der gesamte Ringbahn-Personenverkehr von dem Potsdamer Bahnhof gleichsam vollständig losgelöst wurde. Es erübrigte daher nur, die Ringbahn an der äußersten Ostgrenze des Güterbahnhofes um den Potsdamer Bahnhof herumzuführen und ihr eine besondere, neben demselben liegende Endstation zu geben (*vgl. Abb. 8 u. 20*). Die neue Ringbahn musste mit Rücksicht auf die Überbrückung des Schöneberger-Ufer und der Königin-Augusta-Straße sowie der Zufahrten zum Potsdamer Güterbahnhof (Vieh- und Militärrampe usw.) derart hochgelegt werden, dass es zweckmäßig war, für dieselbe nach dem Vorbild der Berliner Stadtbahn ein Viadukt in Stein zu erbauen. Dieser ist in einer Länge von rd. 900 m zur Ausführung gekommen und enthält 87 Bögen von 6 m, 8 m und 10 m Spannweite und, abgesehen von

der rd. 100 m langen, eisernen Überbrückung des Landwehrkanals und dessen vorgenannten beiden Uferstraßen, drei mit eisernen Trägern überdeckte Wegeunterführungen.

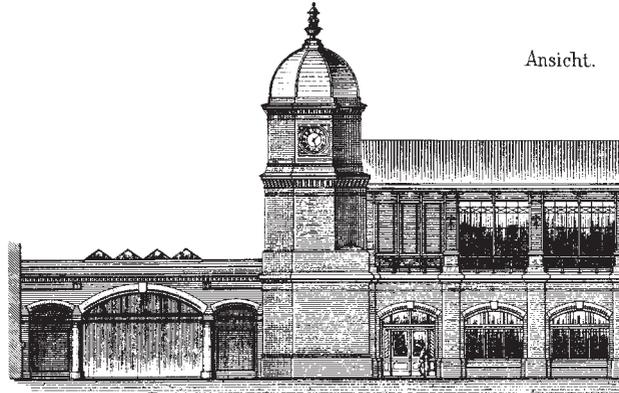
Der neue Bahnhof der Ringbahn ist auf der Ostseite des Potsdamer Bahnhofes, an der Zufahrt von der Köthener Straße her, erbaut und gleicht in seiner äußeren Gestalt und inneren Einrichtung nahezu vollkommen dem auf der Westseite der Hauptbahn neu errichteten Wannseebahnhof, welcher auf *Abb. 21* in Ansichten, Grundriss und Durchschnitt dargestellt ist. Um die Bahnhofshalle mit seitlichem Licht versehen zu können, sind die Umfassungswände, entsprechend den diesbezüglichen baupolizeilichen Vorschriften, hier sowohl wie da, in 6 m Abstand von der Nachbargrenze hergestellt. Die beiden seitwärts der Bahnhöfe liegenden un bebauten Geländestreifen sind zu Privatstraßen ausgebaut, die an der Ost- und Westgrenze des Potsdamer Bahnhofes einen bequemen Durchgang zwischen der Königgrätzer Straße¹⁾ und der Königin-Augusta-Straße bilden. Der Verkehr zwischen beiden Bahnhöfen wird durch einen 6 m breiten, am Ende der großen Halle der Hauptbahn liegenden Tunnel vermittelt. Derselbe stellt außerdem die Verbindung des Wannsee-Bahnhofs mit der Köthener Straße und des Bahnhofes der Ringbahn mit der Linkstraße her. Jeder der Bahnhöfe ist zu ebener Erde mit einer großen, durch eine breite Treppe mit dem Bahnsteig verbundenen Flurhalle versehen. In dieser findet der Fahrkartenverkauf statt, auch enthält sie, außer den Zugängen zu den Aborten, Räume für Stationszwecke und zur Abgabe von Handgepäck. Auf dem Wannseebahnhof liegen die Räume zur Abfertigung des Gepäcks neben der Flurhalle in unmittelbarer Nähe der Haupttreppe und sind mit dem Bahnsteig durch zwei hydraulische Aufzüge von je 1000 kg Tragfähigkeit verbunden. Die zum Bahnsteig führende Haupttreppe ist auf

¹⁾ Heute: Stresemann- und Ebertstraße

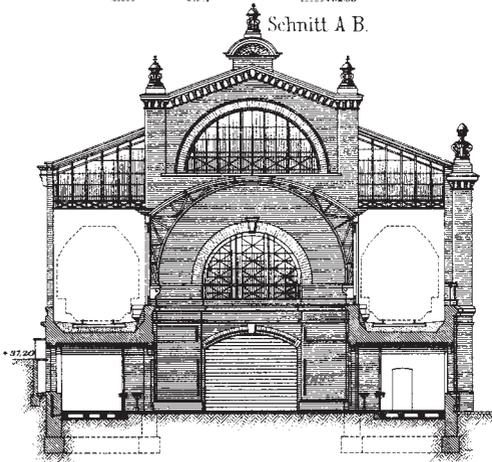
Schnitt E.F.



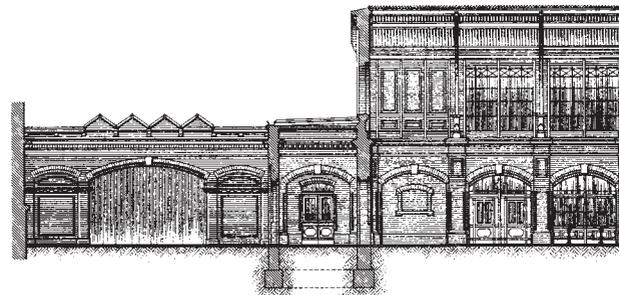
Ansicht.



Schnitt A B.



Längenschnitt.



Grundriss.

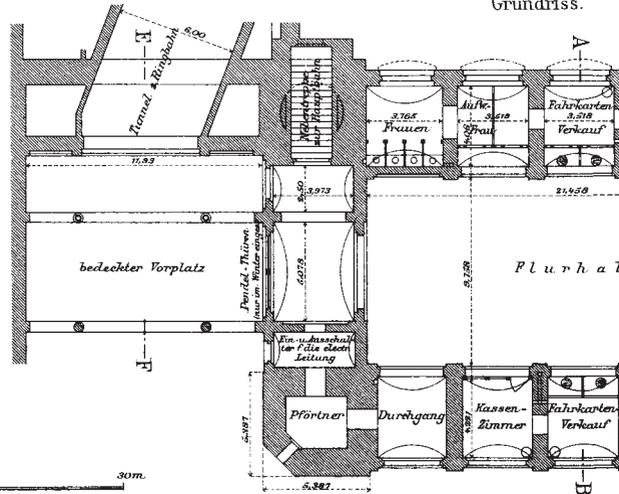
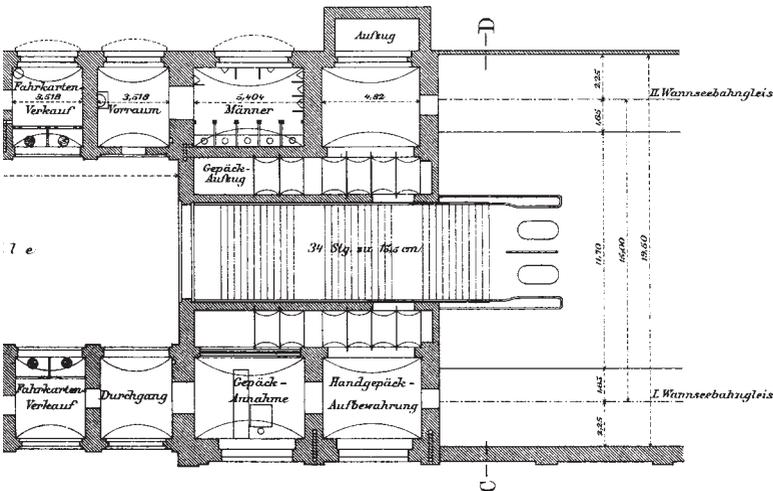
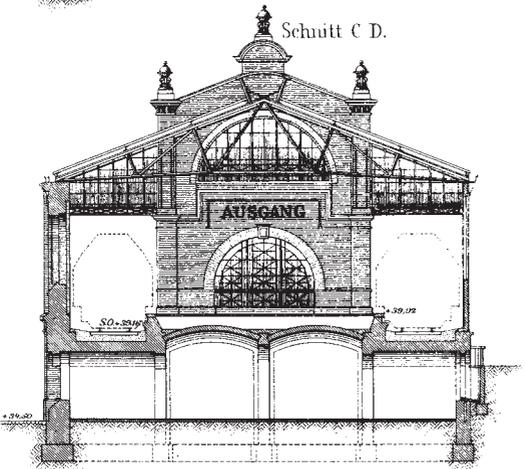
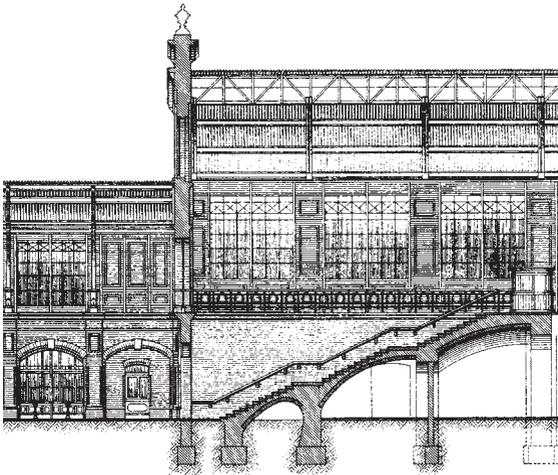
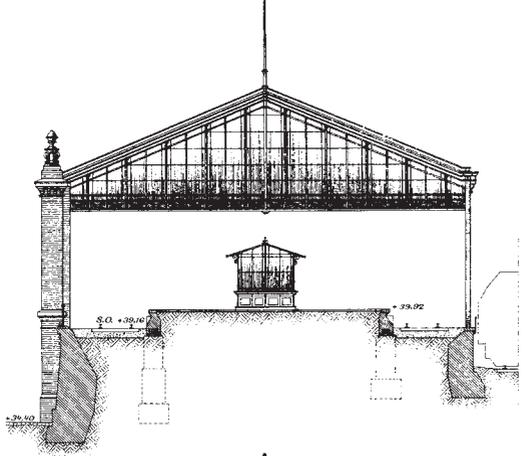
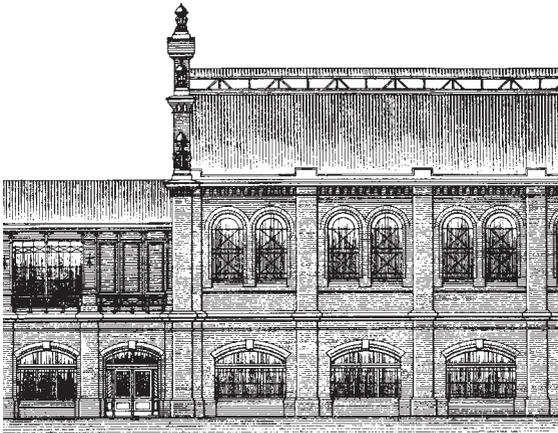


Abb. 21. Abfertigungsgebäude der Wannesebahn auf dem Bahnhof Berlin.

0 5 10 20 30m

Abschluss d. Bahnsteighalle.



der Ringbahn 4,5 m, auf der Wannseebahn 5 m breit; jene enthält 37 Stufen mit einem Steigungsverhältnis von 15,9:32 cm und zwei je 1,5 m breite Absätze, diese 34 Stufen mit einem Steigungsverhältnis von 15,5:33 cm und ebenfalls zwei Absätze. Die eine Treppe hat an ihrem Austritt auf den Bahnsteig drei, die andere vier durch je zwei Schaffnerhäuschen gebildete Durchgänge erhalten, die, wie auf sämtlichen zwischen Berlin und Potsdam gelegenen Stationen, je nach der Richtung und Stärke des Hauptmenschentromes in verschiedener Zahl für den Zu- oder Abgang der Reisenden benutzt werden. Eine weitere Teilung der Treppen durch Geländer hat nicht stattgefunden.

Der 200 m lange Mittelbahnsteig des Ringbahnhofes ist wie auf der Wannseebahn mit einer 100 m langen, die Gleise umfassenden, geräumigen eisernen Halle überdeckt. Die Bahnsteigkanten liegen, wie bei der Berliner Stadtbahn, 23 cm über Schienenoberkante. Beim Wannseebahnhof beträgt dieses Maß, wie schon erwähnt, 76 cm, und die Bahnsteigkanten liegen zur Offenhaltung des lichten Raumes der freien Strecke 1,65 m von der nächsten Gleisachse entfernt. Da die Gleise auf dem Ringbahnhof 13,5 m und auf dem Wannseebahnhof 15 m Abstand haben, so beträgt die nutzbare Bahnsteigbreite hier 10,5 m und dort 11,7 m. Die Gleise enden auf beiden Bahnen vor starken Türmen, an denen, um beim Gegenfahren den Stoß tunlichst sanft zu gestalten, nach Vorbildern auf englischen Bahnen, sehr starke hydraulische Prellböcke¹⁾ mit 2,5 m Kolbenweg angebracht sind. Um bei starkem Verkehr die Bahnsteige beider Bahnen tunlichst schnell räumen zu können, ist etwa in der Mitte derselben je eine Nebentreppe angeordnet. Am Fuß beider Treppen befindet sich je ein rd. 100 m² großer überwölbter, mit begehbaren Oberlichtern versehener Raum. Die Abnahme der Fahrkarten erfolgt nicht

¹⁾ siehe Seite 94.



Die ältere Wannseebahn

BERLIN UND SEINE EISENBAHNEN • 1896

Im Jahr 1869 wurde dem Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft von mehreren Seiten, insbesondere auch vom Prinzen Friedrich Karl, der Wunsch nach einer Bahnverbindung von der Station Zehlendorf nach dem Schlachtensee und Wannsee und nach den dort in der Anlage begriffenen Kolonien Düppel und Alsen zu erkennen gegeben. Das Direktorium erbat im November 1869 die Erlaubnis für die Vorarbeiten zu einer solchen Linie, die bei Kohlhasenbrück wieder in die Stammbahn münden sollte. Die Bahn sollte außer den Anschlussstationen nur zwei Haltestellen – am Schlachtensee und am Wannsee – erhalten und eingleisig, bei doppelgleisigem Grunderwerb, ausgeführt werden. Man wollte damit nicht nur einige der schönsten Gegenden in der näheren Umgebung Berlins dem großen Publikum zugänglich machen, sondern hoffte auch, die Gründung von Sommerfrischen und ländlichen Aufenthaltsorten für den wohlhabenderen Teil der Berliner Bevölkerung zu unterstützen.

Die Genehmigung zu den Vorarbeiten wurde der Gesellschaft im Februar 1870 erteilt, und der Bau der Wannseebahn Zehlendorf–Kohlhasenbrück am 31. Mai 1871 landesherrlich genehmigt. Die landespolizeiliche Prüfung der ausführlichen Pläne erfolgte im Jahr 1872. Schon in demselben Jahr entschloss man sich zum sofortigen zweigleisigen Ausbau der Bahn, um nach Herstellung eines dritten und vierten Gleises neben den beiden Hauptgleisen von Berlin bis Zehlendorf und von Kohlhasenbrück bis Potsdam, unter Hinzunahme der

neuen Wannseegleise, durchgängig vier Gleise für den Verkehr zwischen Berlin und Potsdam zur Verfügung zu haben. Das von Berlin bis Potsdam selbstständig durchzuführende Gleispaar sollte ausschließlich den Ortsverkehr von Berlin und Potsdam und den dazwischen gelegenen Ortschaften vermitteln, während die beiden anderen Gleise dem Fernverkehr dienten. Im Ortsverkehr sollten zahlreiche, in kurzen Zwischenräumen einander folgende Züge zu wesentlich ermäßigten Preisen – man dachte insbesondere auch an billige Zeitkarten – eingerichtet werden.

Folgende Stationen sollten in den Vorortverkehr einbezogen werden: Schöneberg (Station der Verbindungsbahn), Friedenu, Steglitz, Lichterfelde, Zehlendorf, Schlachtensee, Wannsee, Kohlhasenbrück (das heutige Neubabelsberg) und Neuen- dorf. Die durchschnittliche Entfernung zwischen diesen neun Stationen betrug nur etwa 2,9 km.

Die Bauten wurden alsbald energisch in Angriff genommen; wegen der schwierigen und kostspieligen Materialzufuhr in dem waldigen und sandigen Gelände verschob man aber die Herstellung der Hochbauten bis nach Vollendung des ersten Gleises, und so verzögerte sich die Eröffnung der Bahnstrecke Zehlendorf – Kohlhasenbrück bis zum 1. Juni 1874.

Die Entwürfe für das dritte und vierte Gleis Berlin – Zehlendorf und Kohlhasenbrück – Potsdam kamen zwar im Jahr 1873 noch zur landespolizeilichen Prüfung; hierbei wurde indes von der Aufsichtsbehörde die Beseitigung einer großen Anzahl der auf der Stammbahn bestehenden Schienenübergänge gefordert. Die Erfüllung dieser Forderung würde zu einer bedeutenden Erhöhung der Baukosten geführt haben, zu der sich die Bahn um so weniger entschließen konnte, als sich inzwischen ihre Finanzlage wesentlich verschlechtert hatte. Dieses Projekt wurde daher nicht weiter verfolgt, und damit fiel auch der geplante Vorortverkehr. Erst dreizehn Jahre spä-

ter, im Jahr 1887, nachdem die Eisenbahn längst verstaatlicht war, wurde der Plan des dritten und vierten Gleises wieder aufgenommen und mit der Vollendung der sogenannten neuen Wannseebahn – am 1. Oktober 1891 – durchgeführt. □



Zeitreisen zur Kultur + Technik

Die großartige Entwicklung von Berlin und seinen Vororten ab 1870 hat an den Verkehr auf den Eisenbahnen, besonders an den Verkehr zwischen den Vororten und der inneren Stadt Berlins, Anforderungen gestellt, denen nur durch besondere Anlagen und durch eine besondere Betriebsweise genügt werden konnte. Von dem Aufschwung erhält man ein Bild, wenn man die Entwicklung der Potsdamer Bahn verfolgt. Auf den vorhandenen zwei Gleisen, der so genannten Stammbahn, ließen sich die drei Verkehrsarten, der Fernverkehr, Güter- und Vorortverkehr, nicht mehr in voller Regelmäßigkeit bewältigen und es musste zur gründlichen Abhilfe der auftretenden Schwierigkeiten die Strecke Berlin – Potsdam viergleisig ausgebaut werden. Die dadurch entstandene neue Vorortbahn, welche am 1. Oktober 1891 eröffnet wurde, hat zum Unterschied von der alten Potsdamer Bahn die Bezeichnung ›Wannseebahn‹ erhalten.



ISBN 978-3-695-14284-2