

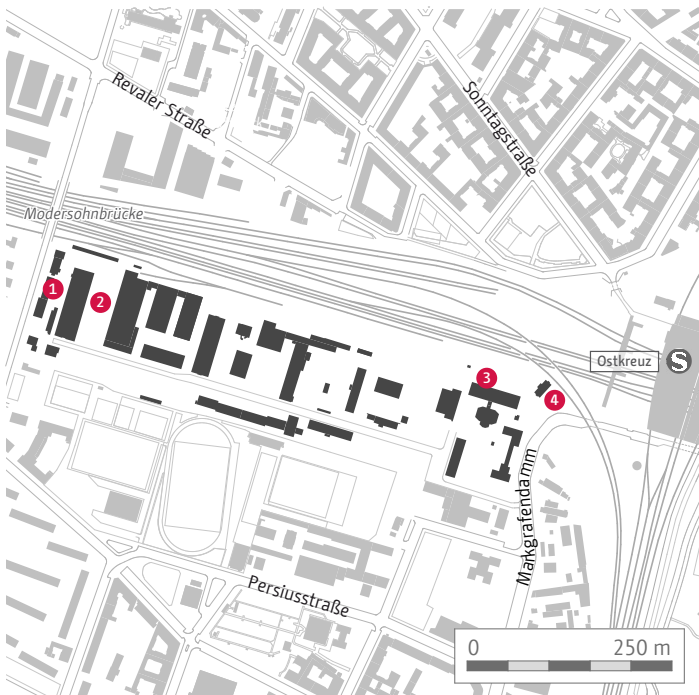


Friedrichshain

© Andreas Muhs

Eisenbahn-Hauptwerkstatt I und Schalt- und Gleichrichterwerk Markgrafendamm

Während die Hauptwerkstatt II als „RAW-Tempel“ mittlerweile weit über Berlin hinaus bekannt ist, blieb die ältere Schwester nebenan bislang weitgehend unentdeckt. Jenseits der Modersohnbrücke erstreckt sich das manchmal ein wenig verwilderte und raue, andernfalls ungemein qualitätvolle Gelände des ehemaligen RAW I entlang der Bahntrasse bis zum Ostkreuz.



Markgrafendamm 24 (Werkstattgelände) 10245 Berlin-Friedrichshain

Baujahr:	ab 1870, schrittweise Bebauung
Bauherr / Architekten:	Bauabteilung der Königlichen Eisenbahn, Richard Brademann u.a.
Denkmalschutz:	teilweise, als Einzeldenkmale
Eigentümer heute:	privat, größtenteils Deutsche Bahn AG
Nutzungen heute:	Betriebsgelände, Lager, Werkstätten

Eine Reserve für künftige Entwicklungen

Als um 1870 die Pläne für ein großes Werkstattgelände für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn auf dem Tisch lagen, schien die Anlage die Bedürfnisse der zwischen Berlin und Breslau verkehrenden Gesellschaft weit zu übersteigen. Sinnvoll erschien der Gesellschaft ein Baugesuch für ein umfangreiches Werkstattgelände dennoch, denn das Areal sollte groß genug sein, um im Bedarfsfall die Zentralwerkstatt aus Frankfurt an der Oder nach Berlin zu verlegen. Zwar kam es in der Folgezeit nie

zur Konzentration aller Betriebseinrichtungen auf dem Gelände der „Eisenbahn-Hauptwerkstatt I“, doch die frühzeitige Bauvorlage erwies sich als vorausschauende Planung und sicherte der Bahngesellschaft und ihren Nachfolgern über einen langen Zeitraum hinweg ausreichend Flächen neben dem Gleisfeld. Noch heute begrenzen Gebäude aus der Anfangszeit das schrittweise bebaute und mehrfach umgebaute Gelände: Im Westen hat sich am Fuß der Modersohnbrücke eine Gebäudegruppe mit einem Wohnhaus für Bahnmitarbeiter, einer Kantine und kleineren Lager- und Werkstattgebäuden erhalten (1); im Osten steht ein verlassenes Wohn- und Verwaltungsgebäude für die Angestellten der Bahn (4).

Die „Große Elektrisierung“

Zwischen diesen beiden Polen – und neben einigen älteren Hallenfragmenten und den in den 1980er Jahren für Eisenbahndienststellen und Forschungsinstitute errichteten Hochhausscheiben – heben sich zwei Bauten heraus, die in den 1920er Jahren für die Elektrifizierung der Berliner S-Bahn entstanden sind. Das zunächst unscheinbarere der beiden wurde 1927 im Westen des Areals als Werkstatt für die elektrischen Anlagen der Bahnstromversorgung neu gebaut und in den 1930er Jahren in seiner Längsachse verdoppelt (2). Der schlanke Hallenbau mit zweigeschossiger Einfassung und den ebenso einfach wie wirkungsvoll gegliederten Ziegelfassaden wurde nach Plänen von Richard Brademann errichtet, der 1927 auch die Planungen für das am Markgrafendamm gelegene Schalt- und Gleichrichterwerk übernahm (3). Ebenfalls im Bauprogramm der „Großen Elektrisierung“ der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen enthalten, wurde in diesem Gebäude der von den Elektrizitätswerken gelieferte Drehstrom in den von der Bahn benötigten Gleichstrom umgewandelt und in das Versorgungsnetz der S-Bahn weitergeleitet. Als einer der größten und bedeutendsten Bausteine im neuen

Stromversorgungsnetz der Berliner Stadtbahn übernahm das Werk zudem die Steuerung einer Gruppe von unbesetzten Gleichrichterwerken, die entlang der elektrifizierten Strecke angeordnet wurden.

Die Schaltwarte als Bühne

Als Herzstück der weitgehend automatisch arbeitenden oder über Fernbedienung zu betätigenden Anlagen hatte Richard Brademann für die im Tag- und Nachtdienst beschäftigten Mitarbeiter eine ovale Warte eingerichtet, die durch ein expressiv gestaltetes Deckenlicht gleichmäßig beleuchtet wurde. Die ovale Grundform mit ihren auf Tableaus angeordneten Schaltern und Armaturen galt in den 1920er Jahren als besonders bedienungsfreundlich, und auch für die indirekte Beleuchtung hatten sich genügend Sachargumente finden lassen. Doch wie vor ihm die Architekten der Berliner Elektrizitätswerke hatte auch Brademann jede Möglichkeit genutzt, die Schaltwarte aus den funktional bedingten Vorgaben in eine theatralische Bühne zu verwandeln, auf der sich Schaltmeister und Technik in einem bildwirksam inszenierten Spiel begegneten.

S-Bahnstrom in Aktion

Auf dem Gelände werden nicht mehr von der Deutschen Bahn AG genutzte Flächen mittelfristig anderen Nutzern zugeführt. Einige der nicht mehr genutzten Gebäude sind als Lagerräume vermietet, und in zwei nur noch teilweise genutzten Werkstatthallen (2) erklären fachkundige S-Bahner die Entwicklung der Stromversorgung der Berliner S-Bahn seit der „Großen Elektrisierung“ über die DDR-Zeit (als die S-Bahn als DDR-Betrieb auch die West-Berliner Strecken versorgte) bis heute. Interessierte Besucher können hier auf über 500 qm Fläche historische Fernsteueranlagen, Gleichrichter und viele andere originale Anlagen in Aktion erleben.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: August 2014



© BSW Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn, Bildarchiv



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Nordfassade des Schalt- und Gleichrichterwerks Markgrafendamm

Aufnahme der Schaltwarte aus dem Jahr 1928.

Die Gebäudegruppe am Fuß der Modersohnbrücke zeugt von der Anfangszeit der Bebauung des Geländes.

Das Betriebsgelände mit der Brademann-Halle ist auch Sitz der BSW Gruppe Bahnstromanlagen der Berliner S-Bahn.

Infos für Neugierige

BSW Gruppe Bahnstromanlagen der Berliner S-Bahn: Ausstellung, Archiv, Führungen,
www.s-bahnstromgeschichten.de
Buchtipps: BSW Freizeitgruppe Bahnstromanlagen: „Große Elektrisierung 1928-1929“, Berlin 2008
 Dost, Susanne: Richard Brademann (1884-1965). Architekt der Berliner S-Bahn, Berlin 2002

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de