



Von der Postkutsche zum Dampfwagenzug

Die Entwicklung
des Luckenwalder Bahnhofs – Teil 1



1824 gab es u.a. eine fahrende Post von Jüterbog über Luckenwalde nach Trebbin. Wer nach Berlin wollte, musste dort auf eine Anschlusskutsche warten. Bei einer Reisegeschwindigkeit von maximal 10 km/h und den notwendigen Erholungspausen für die Pferde bzw. den Pferdewechsel war das eine Tagestour.

Am 21. Juni 1841 wurde der Bahnhof Luckenwalde durch die Berlin - Anhaltische Eisenbahngesellschaft eröffnet. Nach einigen Probefahrten wurde am Donnerstag, dem 1. Juli 1841 der Dauerbetrieb auf dem Streckenabschnitt Berlin – Jüterbog aufgenommen. Damit verkürzte sich die Fahrzeit von Luckenwalde nach Berlin auf 1 ¼ Stunden. Und die Eisenbahn fuhr dreimal täglich. Man konnte also bequem an einem Tag die Hin- und Rückreise bewältigen.

Das Luckenwalde 1841 Anschluss an die Eisenbahn erhielt, war das Verdienst des Luckenwalder Unternehmers Heinrich Conrad Busse (22.10.1795 - 23.10.1867). Er war einerseits Tuchfabrikant und Besitzer der Großen Fabrik in Luckenwalde und andererseits Vorsitzender des Verwaltungsrates der Berlin - Sächsischen Eisenbahngesellschaft, später umbenannt in Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft. Ursprünglich war der Bau einer Strecke nach Leipzig und Dresden geplant. Carl schlug vor, die Strecke nicht direkt nach Leipzig, sondern nach Cöthen (Köthen) zu bauen, um damit eine Anbindung an die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn zu erreichen. Durch diese Änderung wurde Köthen der erste Eisenbahnknotenpunkt in Deutschland. Der von Carl gewollte Nebeneffekt war, dass eine Änderung der Streckenführung notwendig wurde

und die Bahn Luckenwalde tangieren würde. In einer Bauzeit von nur 2 ½ Jahren war der 62,8 km lange Nordabschnitt Berlin-Jüterbog fertiggestellt worden. Die 21,3 km des Südabschnitts Cöthen – Dessau waren bereits am 1. September 1840 in Betrieb gegangen. Bis zum 10. September 1841 waren auch die drei mittleren Streckenabschnitte, Dessau – Coswig – Wittenberg – Jüterbog der insgesamt 152,9 km langen Bahnstrecke fertiggestellt.

Die Engländer besaßen damals das Monopol für Lokomotiven. So wurde z. B. der Eröffnungszug der Leipzig – Dresdner Eisenbahn am 8. April 1839 von zwei englischen Lokomotiven gezogen. Die „Saxonia“, die erste deutsche Lokomotive, durfte nur hinterher fahren.



Kopf des ersten Fahrplanes von 1841

Besser erging es dem Berliner Unternehmer Borsig mit der von ihm für die Anhalter Bahn konstruierten Lokomotive. Bei einer Wettfahrt am 24. Juli 1841 war seine Lokomotive auf der Strecke Berlin – Jüterbog 10 min. schneller als die Englische und Borsig wurde zum „Lokomotiven-König“.

Die Eisenbahn erwies sich als zweckmäßig und zuverlässig. Bis zum September 1841 wurden

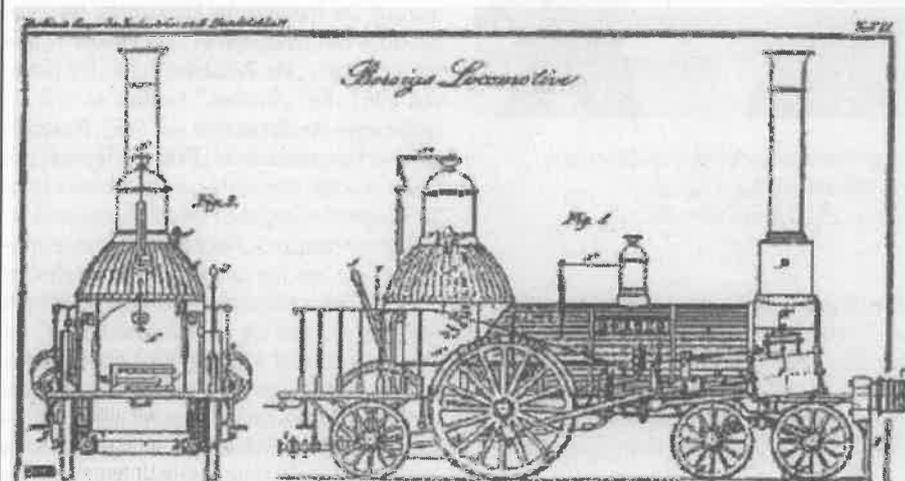
zwischen Berlin und Jüterbog bereits 28000 Personen befördert.

Für Luckenwalde war der Bahnanschluss die Voraussetzung für eine rasante Entwicklung. 1841 gründete Bürgermeister Karsch den Luckenwalder Verschönerungsverein. 1844 wurde das neue Luckenwalder Rathaus eingeweiht und 1846 der Handwerkerverein zu Luckenwalde gegründet. 1853 entstand die Luckenwalder Gasanstalt. Luckenwalde hatte 1841 5700 und 1865 bereits 11600 Einwohner.

Luckenwalde wurde Fabrikstadt. 1864 Gründung der Tuchfabrik Kallenbach, die 1895 auf die Hutproduktion umgestellt wurde. 1867 Papierwarenfabrik Hermann Henschel, Erfinder des Papptellers und des Bieruntersetzers. 1871 1. Luckenwalder Hutfabrik durch A. E. Voigt, der sich später auf die Herstellung von Maschinen für die Hutindustrie spezialisierte, 1875 Wollhutfabrik Karl Goldschmidt, 1876 Möbelfabrik Franz Hirschel, 1878 Feuerlöschgerätefabrik Hermann Koebe und die Möbelbeschlagfabrik A. Bartosik, 1887 Neuhaus und Co, die erste Pulsometerfabrik der Welt, 1896 Klavierfabrik Karl Niendorf, 1898 Möbelfabrik Pracht und 1900 Schraubenfabrik A. Schumacher.



Das erste Bahnhofsgebäude von der Frankensstraße aus gesehen



Erste Lok der Firma Borsig

Die Zufahrt zum Luckenwalder Bahnhof und das erste Bahnhofsgebäude befanden sich westlich der Bahnstrecke in Höhe der Gasse „Hinter der Bahn“, dort wo vor einigen Jahren die „Park-and-Ride“ Anlage am Berliner Platz entstand. Vom Hauptportal des Herrenhauses der Großen Fabrik (Hotel Viersiehof), dem Wohnsitz des Fabrikanten und Verwaltungsratsvorsitzende der Eisenbahngesellschaft von Carl, gab es eine schnurgerade Allee bis zum Bahnhof. Der westliche Teil der Allee wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts bebaut und heißt seit dem Lindenallee.

Dietrich Maetz



Von der Postkutsche zum Dampfwagenzug

Die Entwicklung
des Luckenwalder Bahnhofs – Teil 2



1841 - 1880 Die Eisenbahn – Motor der Stadtentwicklung

Auf einer Landkarte von 1841 ist erstmals die Bahnstrecke eingezeichnet. Zu sehen ist das westlich gelegene Bahnhofsgelände und auf der Stadtseite eine Rampe, um Güter bequem von den Fuhrwerken umladen zu können. Die Karte zeigt auch, dass das Gebiet zwischen der Friedrichstraße (Käthe-Kollwitz-Straße) und der Beelitzer Straße noch nicht bebaut war. Zu erkennen ist die Große Fabrik, das Herrenhaus und die bis zur Bahn führende Allee. Carl hatte also einen freien Blick auf das Geschehen und wenn ein Zug einfuhr noch genügend Zeit zum Bahnhof zu gehen. Personenzüge hielten eine Viertelstunde und Güterzüge nach Bedarf.

Die Beelitzer Straße und die Friedrichstraße waren die einzigen befahrbaren Verbindungen zum Bahnhof. Sonst gab es nur noch einen schmalen Sandweg zwischen den Feldern vom Haag zum Bahnhof. Am 2. Juni 1850 erschien die erste Ausgabe der Zeitung „Wochenblatt für Luckenwalde und Umgebung“. Sie enthielt u. a. eine Bekanntmachung des Magistrats: „Obgleich das Karren, Fahren und Reiten auf dem Fußsteige neben der Eisenbahn sowie neben der Beelitzer Straße bei einer Strafe von 15 Sgr. (Silbergroschen) bis 2 Thlr. (Thaler) verboten ist, so wird doch noch häufig gegen das Verbot gehandelt. Wir bringen deshalb wiederholt zur Kenntnis, daß die Polizeibeamten angewiesen sind auf jede Contravention (Zu widerhandlung) genau zu achten ...“

Als die Eisenbahn auch noch den Transport der Fernpost übernahm, war dies das endgültige Ende der Postkutschenzeit. Die rasante Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs machte den zweigleisigen Ausbau erforderlich. Von Berlin bis Luckenwalde



Der Ausschnitt einer Landkarte von 1841 zeigt erstmals die Bahnstrecke und das Bahnhofsgelände.

war er 1853 vollendet. Im gleichen Jahr verlegte Carl, nach dem er die Große Fabrik an die Firma Tannenbaum, Pariser und Co verkauft hatte, seinen Wohnsitz vollständig nach Berlin, um sich nur noch den Aufgaben des Verwaltungsratsvorsitzenden der Eisenbahngesellschaft zu widmen. 1853, mit dem Bau der Bahn nach Bitterfeld, wurde Jüterbog Eisenbahnknotenpunkt. 1859 nahmen die Teilstrecken Bitterfeld - Leipzig und Bitterfeld - Halle den Betrieb auf. Damit war Luckenwalde im Norden und im Süden mit dem sich explosionsartig entwickelnden Eisenbahnnetz und mit allen wichtigen Wirtschaftsregionen verbunden.

Ein 1864 von Theodor Fontane geschriebener Artikel macht die Entwicklung der Stadt seit 1841, seit der Eröffnung des Bahnhofs, deutlich. Er schrieb: „Luckenwalde ist eine Stadt mit 10.000 Einwohnern und etwa 50 Fabrikschornsteinen. Hierin liegt die Geschichte seines Ruhmes verzeichnet. Des ‚Zeitgeists gewaltige Rauchröhre‘ überwiegt hier jede andere Tätigkeit. Nicht mehr die Kirche bildet den Mittelpunkt geistigen Lebens und städtischer Interessen, sondern der Schornstein. Die Mönche von Zinna würden alles sehr verändert finden. Man ruft keine Heiligen mehr an, man schwört nicht mehr bei Peter und Paul; die Namen, die laut werden, die längst Haushaltsworte geworden sind, heißen Emisch, Steinberg, oder Pariser und Compagnie. Luckenwalde

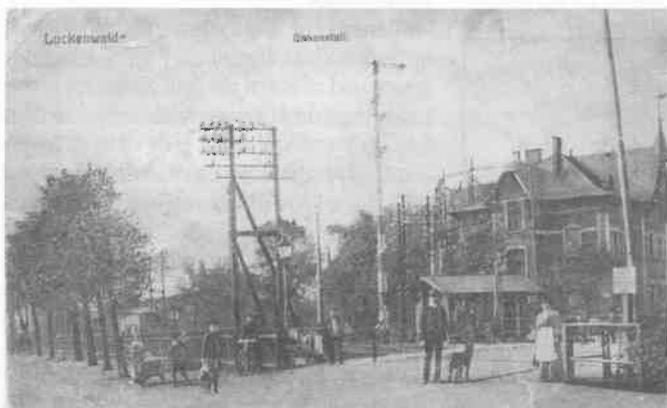
ist Fabrikstadt geworden, man zupft, man walkt, man färbt, man webt.“

Luckenwalde war dank der Eisenbahn Industriestadt geworden und träumte davon Großstadt zu werden. Das „Luckenwaldische Feld“ zwischen Haag und Bahnlinie wurde bebaut. Nachdem bereits 1852 die Wilhelmstraße (Poststraße) angelegt worden war, entstanden die Grabenstraße, die Schillerstraße und zuletzt, erst Mitte des 20. Jahrhunderts, die Goethestraße. Das sich, nach der Reichseinigung von 1871, enorm entwickelnde Verkehrsaufkommen und der technische Fortschritt machten den völligen Umbau der Bahnanlagen der Anhalter Bahn notwendig. Die Arbeiten begannen 1872 in Berlin. In diesem Zusammenhang wurde der neue Anhalter Bahnhof erbaut und am 15. Juni 1880 eröffnet. Auch in Luckenwalde wurde ein neues, das zweite Bahnhofsgelände gebaut. Es stand nicht mehr westlich der Bahnstrecke wie das Erste, sondern auf der Stadtseite, in Höhe der heutigen „Apotheke am Bahnhof“ und des Wohnblocks Bahnhofstraße 2 - 4. Ein Fußgängertunnel erleichterte den Zugang zu den Bahnsteigen und diente zugleich als Verbindung in das Gebiet „Hinter der Bahn“. Zunehmend wurden die Bahnschranken, wie die an der Brandenburger Straße, zum Entwicklungshemmnis. Sie verschwanden erst, als 1917 die Bahn auf den Hochdamm gelegt wurde.

Dietrich Maetz

Berichtigung:

Das im Teil 1 verwendete Bild des Luckenwalder Bahnhofs von 1842, zeigt nicht wie irrtümlich geschrieben einen Blick von der, sondern zur jetzigen Frankenstraße.



Das vor 1917 entstandene Foto zeigt den noch ebenerdigen Bahnübergang Brandenburger Straße mit dem Schrankenwärterhäuschen und dahinter das Gaswerk.

Die Mönche von Zinna würden alles sehr verändert finden. Man ruft keine Heiligen mehr an, man schwört nicht mehr bei Peter und Paul; die Namen, die laut werden, die längst Haushaltsworte geworden sind, heißen Emisch, Steinberg, oder Pariser und Compagnie. Luckenwalde



Von der Postkutsche zum Dampfwagenzug

Die Entwicklung des Luckenwalder Bahnhofs – Teil 3



1880 - 1917

Luckenwalde und die Eisenbahn

Das Zweite, Ende des 19. Jahrhunderts errichtete Luckenwalder Bahnhofsgebäude war nicht nur wegen des wachsenden Personenverkehrs notwendig geworden, sondern es diente auch der Bahnpost, die zunehmend den Versand der Produkte der Luckenwalder Industrie zu bewältigen hatte. Außerdem war zwischen der Friedrichstraße und der Bergstraße ein Güterbahnhof mit einem gesonderten Verladegleis und einem großen Stückgutshuppen entstanden. Einige Fuhrunternehmen, s. g. Bahnspeditionen, hatten sich auf den Transport zwischen den Fabriken und der Bahn spezialisiert. Berlin und im Besonderen der Anhalter Bahnhof hatten sich seit der Reichseinigung von 1871 zu einem wichtigen nationalen und internationalen Eisenbahn-Knotenpunkt entwickelt. Durch die immer dichter werdende Zugfolge wurde die Entflechtung des Vorortverkehrs vom Fernverkehr erforderlich. Luckenwalde sah in der bis zum Eisenbahnknoten Jüterbog geplanten Vorortbahn die Chance, einer enormen Bevölkerungsentwicklung und zum größten Industriestandort im Großraum Berlin zu werden. 1896 beschloss die Stadt einen Bebauungsplan, nach dem sich Luckenwalde zu einer Großstadt mit bis zu 190.000 Einwohnern entwickeln sollte. Danach sollten z. B. die Garten-, die Grün-, die Acker- und die Wiesenstraße durch die Lückegärten und den damals noch nicht existierenden Stadtpark bis zum Elsthal verlängert werden und im Gebiet zwischen Zinnaer Straße, Mühlenweg und der heutigen Straße Zum Freibad neue Wohnquartiere entstehen. Insgesamt waren rund um die Altstadt sechs solcher Stadterweiterungen geplant.

Damals gab es aber im Luckenwalder Stadtgebiet noch viele beschränkte- und unbeschränkte Bahnübergänge. Neben den heutigen Bahnunterführungen Ruhlsdorfer Chaussee, Berliner Straße, Neue Beelitzer Straße, Brandenburger Straße und Käthe-Kollwitz-Straße gab es noch Übergänge von der Busse- zur Neuen Bussestraße, von der Auguststraße zum Grünen Weg und den Weinbergen und vom Treuenbrietzener Tor zu den Ziegeleien und zur Wildbahn, Richtung Mehlsdorf und Treuenbrietzen. Die ebenerdigen Bahnübergänge entwickelten sich zu großen Hemmnissen, sowohl für die Eisenbahn als auch für den innerstädtischen Verkehr. Trotzdem wurde zunehmend auch das Gebiet „Hinter der Bahn“ erschlossen. Das Adressbuch von 1897 verzeichnet dort bereits 9 Straßen mit rund

140 Häusern sowie die 1892 errichtete Petrikirche und die 1896 eröffnete Arndtschule.

Die aufstrebende und ehrgeizige Industriestadt Luckenwalde bemühte sich allen damaligen Anforderungen an eine moderne Stadt gerecht zu werden. 1897 begann der Aufbau des Luckenwalder Fernsprechnetzes. 1900 hatte die Kreiskleinbahn von Luckenwalde und von Jüterbog nach Dahme mit dem Knotenpunkt Hohenseefeld ihren Betrieb aufgenommen. Der Kleinbahnhof an der Bergstraße besaß eine niveaugleiche Verladerrampe zur Normalbahn. Das war für den Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse nach Berlin und in die Verarbeitungszentren (Zuckerrüben, Stärkekartoffeln) von besonderer Bedeutung. 1901 gab es in Luckenwalde 1400 Wohnhäuser, 21.000 Einwohner, 19 Tuch- und 12 Hutfabriken und eine große Zahl anderer Fabriken der verschiedensten Branchen, darunter allein 31 Metallbetriebe. 1906 wurde der städtische Schlachthof gebaut. 1907 wurde die städtische Badeanstalt (Wannen- und Brausebäder) in der Berliner Straße eröffnet und im gleichen Jahr das Wasserwerk an der Jänickendorfer Chaussee und der Wasserhochbehälter auf den Weinbergen errichtet. Bis dahin mussten die Luckenwalder, wenn sie keinen eigenen Hausbrunnen besaßen, das im Haushalt benötigte Wasser aus der Nuthe schöpfen. 1911 wurde mit dem Bau der Kanalisation begonnen und das Klärwerk in der Berkenbrücker Chaussee in Betrieb genommen. 1913 lieferte das Luckenwalder Elektrizitätswerk den ersten Strom.

Als 1901, parallel zur Anhalter Bahn und auf gesonderten Gleisanlagen, das erste Teilstück der

Vorortbahn bis Lichterfelde – Ost in Betrieb genommen worden war, wurden in Luckenwalde erste Überlegungen angestellt, die Gleise für den Fernverkehr und die Vorortbahn auf einem Hochdamm durch die Stadt zu führen und dadurch die innerstädtischen Bahnübergänge zu beseitigen.

Es ist fast als Kuriosum zu bezeichnen, dass man mit der Eisenbahn problemlos quer durch Europa Güter transportieren und verreisen konnte, und es trotzdem bis 1909 an den Hartwegen (Chausseen) am Stadtrand, Schlagbäume gab und der Verkehr dort kontrolliert wurde.

Nach langjähriger Vorbereitung wurde 1915, während des Ersten Weltkrieges, mit dem viergleisigen Ausbau der Anhalter Bahn und in diesem Zusammenhang mit der Verlegung der Bahnanlagen im Luckenwalder Stadtgebiet auf den Hochdamm begonnen. Bei den Bauarbeiten wurden französische Kriegsgefangene eingesetzt. Der für den Bahndamm benötigte Kies wurde vor allem im nördlichen Teil der Hetzheide abgebaut und über eine Kipplorenbahn zur Baustelle transportiert.

1917 wurde der Hochdamm und das dadurch notwendig gewordene dritte Luckenwalder Bahnhofsgebäude fertig gestellt und die meisten, den Straßenverkehr behindernden Bahnübergänge durch Bahnunterführungen ersetzt. Allerdings entfielen die Bahnübergänge Bussestraße und Auguststraße und der Bahnübergang am Treuenbrietzener Tor wurde später durch die Schwindsuchtsbrücke ersetzt.

Dietrich Maetz



Das zweite Luckenwalder Bahnhofsgebäude stand gegenüber der jetzigen „Apotheke am Bahnhof“ und dem Wohnblock Bahnhofstraße 2 - 4.



Von der Postkutsche zum Dampfwagenzug

Die Entwicklung des Luckenwalder Bahnhofs – Schluss



1917 – Der dritte Bahnhof

Vor 90 Jahren wurden der Hochdamm und das Ensemble von Bahnhofsgebäude und Postbahnhof fertiggestellt. Den Reisenden stand für die Richtungen Berlin und Jüterbog je ein Mittelbahnsteig zur Verfügung. Außerdem gab es am Postbahnhof ein Verladegleis und zum städtischen Gaswerk führte ein Kohlegleis hinunter.



Bereits bei der Planung war die Möglichkeit eines späteren Tunneldurchstichs zur westlichen Stadtseite berücksichtigt worden. Die Bahn besaß dort nicht nur das trapezförmige, bis zur Frankenstraße reichende Grundstück des Bahnhofs von 1841, sondern hatte die Häuser Neue Friedrichstraße 1 - 3 (Heinrich-Zille-Straße) aufgekauft.

Für die seit 1900 bis Jüterbog geplante Vorortbahn war eine vom Fernverkehr getrennte Gleisanlage geplant. 1915 begannen die vorbereitenden Arbeiten für den Endpunkt in Jüterbog sowie Hochlegung der Bahnanlagen in Luckenwalde. Dazu gehörte auch ein eigener Bahnsteig für die Vorortbahn. 1922 wurde das Projekt Vorortbahn unvollendet aufgegeben. Damit blieb der fast fertige dritte Bahnsteig unvollendet. Bis vor wenigen Jahren waren Fragmente wie der Treppenausgang und der Fahrstuhl zu erkennen. Anstelle der Vorortbahn trat die S-Bahn. Die Planungen dafür reichten nur noch bis Trebbin.

Neben den für die Reisenden notwendigen Anlagen und Einrichtungen gab es im stark gegliederten Bahnhofsgebäude noch die Wohnung des Bahnhofsvorstehers sowie einige Diensträume.

Der Reisende betrat durch ein doppeltüriges Hauptportal die weiträumige Empfangshalle. An der linken Stirnwand befanden sich die Eingänge zu zwei, nach Reisenden der 1. und 2. Klasse sowie der 3. und 4. Klasse getrennten Wartesälen bzw. der Bahnhofsgaststätten. Wie damals üblich besaß der Wartesaal 1. Klasse zusätzlich einen kleinen etwas prunkvoller ausgestatteten Raum, den Kaisersalon.

Dem Haupteingang gegenüber begann links der, bis zum dritten unfertigen Bahnsteig führende Personentunnel. Er war durch eine Sperre verschlossen und wurde nur kurz vor Einfahrt eines Zuges geöffnet. Die Reisenden warteten entweder in der Empfangshalle oder in den Wartesälen. In beiden Wartesälen und in der Empfangshalle befanden sich große Anzeigetafeln, auf denen die einfahrenden Züge angekündigt wurden. Alle Reisenden mussten vor der Abfahrt bzw. nach der Ankunft zur Fahrkartenkontrolle an einem Kontrollhäuschen (Wanne) vorbei. Auch wer nur auf den Bahnsteig wollte, um jemanden vom Zug abzuholen oder am Zug zu verabschieden, musste eine Bahnsteigkarte lösen.



Neben dem Tunnelzugang befanden sich die Eingänge zu den Toiletten und daneben ein Kiosk für Zeitungen und Zeitschriften, an den sich der Reisegepäckschalter anschloss.

An der rechten Stirnwand, direkt neben dem Reisegepäckschalter gab es einen, mit einer Auffahrrampe versehenen Nebenausgang und vier Fahrkartenschalter.

Rechts und links vom Haupteingang gab es einige Sitzmöglichkeiten und in der linken Ecke, direkt neben dem Eingang zum Wartesaal 1. und 2. Klasse hatte sich ein kleiner Kiosk für Reiseandenken und Spielzeug etabliert.

Außer dem Personentunnel gab es noch einen zweiten Tunnel. Er verband den Postbahnhof und den Reisegepäckschalter mit den Bahnsteigen. Der zweigeschossige Postbahnhof besaß an der Straßenseite und oben am Anschlussgleis je eine Verladerrampe. Über die auf den Bahnsteigen endenden Aufzüge war ein leichter und schneller Güter- und Gepäcktransport möglich. Neben den speziellen Postzügen gehörte zu jedem Personenzug ein Gepäckwagen. Im Obergeschoss des Postbahnhofs gab es zusätzlich noch Diensträume für das Bahnpersonal.

Als 1917 der Eisenbahn-Hochdamm und der dritte Luckenwalder Bahnhof eingeweiht wurden, tob-

te seit 1914 der Erste Weltkrieg aber das kaiserliche Deutschland gab sich noch immer siegesgewiss. Davon zeugte ein bis in die 50er Jahre des 20. Jahrhunderts über den Fenstern rund um die Empfangshalle lesbarer Spruch: „Hier wurde gebaut trotz Not und Krieg und stets vertraut auf Deutschlands Sieg!“

Dietrich Maetz

Büchertrödelmarkt am 22. September 2007

Die Mitglieder des Fördervereins der Stadtbibliothek hatten alle Literaturinteressenten am Sonnabend, dem 22.09.2007, zum großen Stöbern und Kramen in Bücherkisten auf den Bahnhofspratz eingeladen. Zusätzlich hatten diverse Händler den Weg nach Luckenwalde gefunden und boten ihre Bücherschätze feil.



Bei strahlendem Sonnenschein und damit guter Laune nutzten viele Luckenwalder die Möglichkeit das eine oder andere Buch zu erwerben und damit die heimische Büchersammlung zu ergänzen. Für das leibliche Wohl sorgte der Kuchenstand des Fördervereins. Wer es deftiger mochte, konnte Steak und Bratwurst vom Grill genießen.



Am Nachmittag bestand für Interessierte die Möglichkeit, sich unter sachkundiger Führung des Architekten, Ralf Fleckenstein von der ARGE WFF, und des Projektsteuerers, Jan

Oehler von der BauGrund Stadtentwicklung GmbH, vom Baufortschritt im Gebäude der zukünftigen Bibliothek zu überzeugen. Dabei kam es mit Luckenwalder Bürgern und Mitgliedern des Fördervereins zu angeregten Gesprächen.