

## Historische S-Bahn e. V. stellt sich vor

Engagierte S-Bahn-Fans gründeten 1991 den Verein **Historische S-Bahn e. V.**, als die Deutsche Reichsbahn 1991 mit der Fahrzeugverschrottung begann. Inzwischen besitzen wir 24 S-Bahnwagen – vom Urahn der Bauart Bernau aus dem Jahr 1924 bis zum Prototypen der DDR-Bauart von 1979. **Unser Ziel ist es, die aufbewahrten Wagen vor dem Zahn der Zeit zu schützen, aufzuarbeiten und auf Ausstellungen zu präsentieren.** Die betriebsfähigen Fahrzeuge setzen wir zusammen mit der S-Bahn Berlin GmbH bei Sonderfahrten ein.

**Rund 300 Mitglieder aller Altersgruppen gehören Historische S-Bahn e. V. an.** Ein Viertel von ihnen bringt sich durch aktive Mitarbeit ein. Die fördernden Mitglieder hingegen tragen durch ihre Beitragzahlung zur Verwirklichung unserer gemeinsamen Ziele bei. Etwa ein Sechstel unserer Mitglieder hat auch beruflich mit der S-Bahn zu tun und trägt mit Sachkenntnis zur fach-gerechten Erhaltung der Wagen und zum organisatorischen Gelingen der Sonderfahrten bei. Doch auch Nicht-Eisenbahner verschiedener Berufe und Altersschichten sowie Rentner, Schüler, Auszubildende und Studenten gehören dem Verein an und bringen sich mit ihrem Wissen in die Vereinsarbeit ein. Aktive Mitglieder können sich im Verein nicht nur mit ihren handwerklichen Fähigkeiten an unseren Fahrzeugen betätigen, sondern sich auch bei der Herstellung von Vereinspublikationen, bei der Organisation von Veranstaltungen, beim Lebensmittelverkauf in den Zügen oder als Schaffner bei unseren Sonderfahrten einbringen. Weitere Beschäftigungsfelder gibt es im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit in unserer Geschäftsstelle, im Souvenirverkauf sowie bei Veranstaltungen als Verkaufs- oder Betreuungspersonal.

Vereinsmitglieder – wie auch Nichtmitglieder – können zudem eine Patenschaft für mindestens fünf Euro im Monat für einen unserer S-Bahnwagen übernehmen. Außerdem gibt es eine Arbeitsgruppe des Bahn-Sozialwerks (BSW) innerhalb des Vereins, die sich hauptsächlich um die Erhaltung der betriebsfähigen S-Bahnzüge kümmert. **Der Verein ist im Vereinsregister eingetragen und als besonders förderungswürdig anerkannt. Spenden zum Erhalt unserer Fahrzeuge sind uns willkommen!**



Steht für Traditions- und Charterfahrten bereit: der Museumszug der „Rundköpfe“ mit den Viertelzügen 3839/6401 im Anlieferungszustand 1938 (links) und ET/EB 167 072 im Einsatzzustand ab 1964

## Die Geschichte der Baureihe 477/877 – im Zeitraffer

**1933** – Auftrag für „S-Bahn-Schnellzug“ mit 110 km/h für Bankierstrecke Berlin Potsdamer Fernbahnhof—Zehlendorf (—Wannsee)

**29. Mai 1935** – 4 Wagen des Probezuges im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Schöne-weide eingetroffen, Versuchsfahrten

**ab Oktober 1935** – Probevier-telzüge im Fahrgastverkehr, positive Resonanz bei Bevölkerung und Presse

**Mitte 1936** – Lieferung von 10 Ban-kier-Serienviertelzügen (120 km/h) und 34 Olympiazügen (80 km/h)

**Juli/August 1936** – Olympische Spiele, hohes Verkehrsaufkommen, Nordsüd-S-Bahntunnel eröffnet

**1938/39** – Auslieferung von 80 Viertelzügen Bauart 1937. Neu: auto-matisches Verbinden der elektrischen Steuerleitungen mittels Kontaktleiste („Klavier“) auf Kupplung

**1938** – Auftrag für neue Baureihe (BR) ET/EB 151 in Stahlleichtbauweise mit elektrischer Nutzbremse

**1940/41** – Auslieferung von 131 Viertelzügen Bauart 1939 (80 km/h) mit geänderten Drehgestellen

**1942** – Entwicklung Leichtstahlzug eingestellt. Vorschläge zur „Entfer-nerung“ der Bauart 1941, Fertigung weiter verschoben. Neue Baureihenbe-zeichnungen: Bankierzüge in BR 125, Olympiazüge in BR 166, Bauarten 1937–41 in BR 167

**Dezember 1942** – Bestellung des stark vereinfachten („entfeinerten“) Kriegs-S-Bahnzuges Baureihe ET/EB 165 901–1000 auf Basis BR 167, letzte Zeichnungsänderungen noch Januar 1945, nie gebaut

**1943/44** – stark verzögerte Liefe-rung von 72 Viertelzügen der Bauart 1941, Lieferung unvollendet

**1943–45** – zunehmende Zerstörung Berlins durch Luftangriffe, Reparatur von S-Bahnwagen in Raw Schöne-weide und Raw Lauban/Schlesien

**1945** – nach dem verlorenen Krieg nun Reparatur der Fahrzeuge. Züge in Schlesien bleiben in Polen (Danzig)

oder gelangen in die UdSSR (Moskau, Kiew, Reval)

**1946** – Sowjetische Militäradmini-stration beschlagnahmt 46 Viertel-züge der damals modernsten Baureihe 167 – viele frisch reparierte Fahrzeuge

**1952** – UdSSR gibt 16 Wagen BR 167 und 14 „Peenemünder“ zurück. Gesamtbestand BR 166 und 167 rund 65 Prozent Vorkriegsbestand

**ab 1958** – Generalreparatur, ab 1963 Rekonstruktion“, Einbau weißer Sprelacart-Wandtäfelung und Leucht-stofflampenband an Decke

**ab 1964** – Funkabfertigung, Triebwagenschaffner entfällt

**60er Jahre** – zunehmend Probleme mit den Drehgestellen (Ribbildung)

**Januar 1970** – neues Nummern-schemata der Deutschen Reichsbahn: BR 166 in BR 276, BR 167 in BR 277

**April 1970** – Modernisierungs-planung: Verlängerung Lebensdauer BR 276 und 277 (u. a. neue Innenein-richtung und Drehgestelle)

**1975** – Start Modernisierungspro-gramm, neu: optische und akustische Türschließwarnrichtung, ab 1976 Zweifensterfront

**1988** – Planung für zweite Moder-nisierung zu BR 277.5, Serienumbau wegen Wende abgesetzt

**2. Juli 1990** – durchgehender S-Bahnbetrieb Ost—West auf Stadtbahn, erster Zug ist 277er

**1991/92** – neues Nummernschema: BR 277 in BR 477 (Triebwagen) und BR 877 (Steuer- und Beiwagen)

**6. August 1999** – Panorama-S-Bahn fährt erstmals

**2001** – Ausmusterungsbeginn der BR 477/877

**2. Februar 2002** – Museumszug der Bauart 1937 feierlich übergeben

**13. September 2003** – Ende Planeinsatz (auf S 5)

**2. November 2003** – Einsatzende

## Züge der Berliner S-Bahn. Die eleganten Rundköpfe

### Baureihe 477: Bauarten Bankier, Olympia, 1937–41, Peenemünde

Knapp 70 Jahre prägten die eleganten Züge mit der runden Stirn das Bild der Berliner S-Bahn, die zuletzt als Baureihe 477/877 zuverlässig ihren täglichen Dienst verrichteten. Millionen Fahrgäste kennen die Wagen mit der Spretelart-Wandtäfelung aus den 60er Jahren und der seit den 70er Jahren eingeführten Stirnfront mit den zwei Fenstern. Und seit Februar 2002 fährt ein Museumszug mit rundem Kopf: zwei Wagen im Anlieferungszustand von 1938 und zwei nach der Rekonstruktion von 1964. **Die Recherche zur Aufarbeitung dieses Fahrzeugs der Extraklasse brachte Zeit- und Technikgeschichte ans Tageslicht.** So entstand vor rund eineinhalb Jahren die Idee für ein Buch über die „Rundköpfe“ der Berliner S-Bahn, als deren Einsatz absehbar war. **Drei Hauptautoren – alle Vereinsmitglieder – sowie mehrere Gastautoren schrieben die Geschichte dieser Fahrzeuge auf: Entwicklung, Einsatz, Bestandsveränderung, Erlebnisse. Zudem sind Modellbaubogen von zehn S-Bahnwagen im Maßstab 1:87 (H0) in das Buch eingebunden** (gibt's auch extra).

In der Publikation spielen neben technischen Belangen auch die Umstände ihrer Entstehung und Verwendung eine Rolle: Gründe für ihre Beschaffung und Bedingungen, unter denen sie gebaut und eingesetzt wurden (Exkurs in die Wirtschaftsgeschichte des Dritten Reichs – Heimstoffpolitik). Die Autoren konnten zum Teil bislang unveröffentlichtes Material zu Tage fördern, das neue Blicke auf die Fahrzeuge der 30er und 40er Jahre gewährt:

- Entwicklung **Probezug für 110 km/h** mit windschnittiger Stirnfront – **Querelen um Fortfall der Oberwagenlaternen („Ohren“) auf dem Dach** zugunsten moderner Scheinwerfer,
- Termindruck und Schwierigkeiten bei Olympiazügen,
- Entwicklung Bauart 1937 mit „Klavierkupplung“ und Probleme mit Drehgestellen,
- späte Fertigung der „entfeinerten“ Bauart 1941,
- **unvollendetes Projekt Leichtstahlzug Baureihe ET/EB 151 mit Simulation der Außenansicht,**
- **erstmalig Beschreibung des Kriegs-S-Bahnzuges** Bauart 1944 auf Basis der stark „entfeinerten“ Baureihe 167: **Baureihe ET/EB 165 901–1000 mit Simulation der Innenansicht** auf Basis von Fertigungszeichnungen,
- **Peenemünder S-Bahnwagen und elektrische Verwandtschaft mit den U-Bahnwagen für die C-D-E-Linien in Buenos Aires,** Aufbau der Schnellbahn, Bilder von zerstörten „Peenemündern“,
- Generalreparatur und Rekonstruktion der Baureihen 166 und 167 in 50er und 60er Jahren,
- **Modernisierung zur Baureihe 277mod (zuletzt Baureihe 477) und wendebedingt nicht mehr umgesetzte Modernisierung zur Baureihe 277.5,**
- **Verbliebene: Museumszug BR 167, Panorama-S-Bahn**
- Rundköpfe auswärts: Sowjetunion, Polen und Bayern,
- Anhang mit Informationen zu Herstellern, Farbgebung, Beschilderung, Stationierung und Bestand, Nummerierung,
- **Tabellen mit Nummern, Indienst-, Modernisierungs- und Ausmusterungsdaten,** Rückrechnung von BR 477 nach 277 sowie von 277 nach 125/166/167, Fahrzeugnummern in der Fremde.

**Lebendige Geschichte(n) präsentieren Gastautoren,** die selbst Züge mit Rundköpfen fuhren, als Kind mit dem ersten Bankierzug reisten, im Westen Deutschlands mit einem auf Wechselstrom umgebauten Peenemünder S-Bahnzug unterwegs waren oder zu Zeiten des S-Bahn-Boykotts die Züge in West-Berlin erlebten.

**Bei der redaktionellen Bearbeitung fand sich ein regelrechter Expertenkreis zusammen:** S-Bahn-Begeisterte, die sich teils schon jahrzehntelang intensiv mit den Rundkopf-Zügen befaßt haben, öffneten bereitwillig ihre Archive. Manche steuerten ganze Datensammlungen bei, andere komplette Recherchen. Dankenswerterweise lieferte die S-Bahn Berlin GmbH für den Tabellenteil umfangreiches Datenmaterial auf Basis von Werkkarten und Betriebsbüchern. Insgesamt entwickelte sich ein Netzwerk von Fachleuten, die – zum Teil ungefragt – unzählige Anregungen und Hinweise gaben oder Text- und Bildbeiträge zur Verfügung stellten.



#### Züge der Berliner S-Bahn. Die eleganten Rundköpfe.

264 Seiten, 329 Abbildungen (89 farbig, 240 s/w), 91 Tabellen, inkl. 10 Modellbaubogen H0 (1:87), ISBN 3-89218-477-1. **19,80 Euro.**

#### Die Autoren

**Carl W. Schmiedeke,** bekannter Fachautor verschiedener Publikationen, steuerte den allgemeinen Fahrzeugteil und die Wagenstatistik bei.

**Maik Müller,** der maßgeblich die Aufarbeitung des Museumszuges der Bauart 1937 leitete, lieferte technische Beschreibungen.

**Mathias Hiller,** Journalist, recherchierte zur Zeitgeschichte und übernahm die redaktionelle Bearbeitung.

**Oliver Wilking,** hauptberuflich bei einem Comic-Verlag als Illustrator beschäftigt, zeichnete detaillierte Modellbaubogen mit zehn S-Bahnwagen.

#### Zum Basteln – Rundköpfe aus Papier

H0-Modellbaubogen Berliner S-Bahn, jeweils vier Wagen im Maßstab 1:87

**2 x Bankier-Probezug** 276 035/036

**Museumszug Bauart 1937** 3839/6401 + ET/EB 167 072

**Bauart Peenemünde, 1943 + 1990** Trw/Stw 05 + 276 069/070

Erhältlich an unseren Souvenirständen oder per Internet/per E-Mail (zzgl. Versand):  
souvenirverkauf@hisb.de



**je € 2,90**

**Internet** <http://www.hisb.de>

**Automatische Fahrplanansage**  
(030) 2 97 - 1 70 56

In unserer **Geschäftsstelle** erhalten Sie Informationen zu unseren nächsten Sonderfahrten und Veranstaltungen. Außerdem bieten wir auch eine Auswahl von S-Bahn-Souvenirs an.

#### Geschäftsstelle ...

S-Bahnhof Köpenick, direkt auf dem Bahnsteig

... **geöffnet** dienstags und donnerstags von 17 bis 20 Uhr und jeden 3. Sonntag im Monat von 10 bis 14 Uhr, geschlossen zwischen dem 23. Dezember und 15. Februar

... **Telefon & Telefax** (030) 2 97 - 1 70 50

... **E-Mail** [geschaeftsstelle@hisb.de](mailto:geschaeftsstelle@hisb.de)

#### Bankverbindung

Konto 140 87 55, BLZ 120 965 97, Sparda-Bank Berlin e. G.

#### Vereinsregister

VRB 13185 NZ, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg

#### Vereinsanschrift

Historische S-Bahn e.V., Postfach 580 444, 10414 Berlin