

sichel in Köpenick

Anlässlich des Erscheinens von PT37 habe ich mich endlich mal aufgerafft, den Reisebericht zu den Ufern von Spree und Dahme fertig zu stellen.

Die Bilder sind jeweils im September 2009 und 2010 entstanden.

Den Anfang macht die Suche nach Spuren der „Bullenbahn“. Sie wurde 1890 als Anschlussbahn für das Industriegebiet Oberschöneweide an die Eisenbahn eingerichtet. Ursprünglich wurde sie mit Pferde- und Ochsespannen (daher eventuell der Spitzname) betrieben und führte zum Güterbahnhof Niederschöneweide-Johannisthal. 1899 baute man den Anschluß zum Güterbahnhof Rummelsburg über die Edisonstraße. Im Jahr 1901 erfolgte die Elektrifizierung.

1957 wurde die Strecke von der BVG übernommen, 1969 von der VEB Autotrans Berlin. Zu ihren besten Zeiten hatte die Bullenbahn eine Länge von 13 Kilometern und es wurden 30 Werksanschlüsse bedient.

Nach der Wende ging die Strecke an den VEB Binnenhafen über, später an die BEHALA. Ab 1995 wurde der elektrische Betrieb eingestellt, 1996 war endgültig Schluß. Nach 1995 erfolgte der Betrieb mit Zweibegefahrzeugen. Die Anliegerbetriebe setzten aber schon in den 60er-Jahren V10-Dieselloks ein.
Quelle: Wikipedia

Na, dann schauen wir mal, was von diesem „Verkehrs- und Industriedenkmal“ noch übrig ist.



Dies ist die Zufahrt zum Güterbahnhof Rummelsburg.



Im TS sieht das so aus.



Der Blick in die andere Richtung.

Hier liegen sogar noch Schienen, auch die Betonmasten des Fahrdrabes stehen heute noch.





Kreuzung Blockdammweg,



mit einem Abzweig nach ???





Blick zurück

Links einer der vielen
Werksanschlüsse.



Vom Industriegebiet Blockdamweg ist nicht mehr viel übrig geblieben, außer den Gleisresten.



Die finden sich auch noch an der Kreuzung Hegemeisterweg.



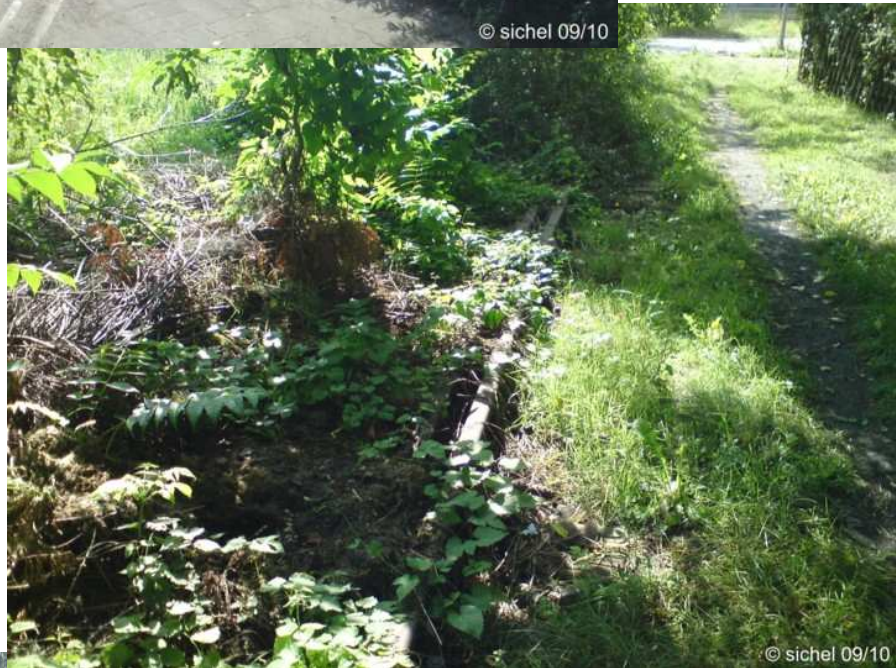
Die Zufahrt zum Umspannwerk an der Rummelsburger Landstraße





© sichel 09/10

Die Natur ist im Begriff, sich ihr Terrain zurück zu erobern.



© sichel 09/10



© sichel 09/10



Nun aber mal zurück zur Strecke und auf nach
Oberschöneide, der Berliner sagt auch
„Oberschweineöde“



Die Einfahrt TRO, „Transformatorwerk Oberspre“.
Man beachte die Drehscheibe!





Da, wo jetzt der Radweg verläuft, lagen früher die Gleise der Bullenbahn.
TRO ging 1921 als ein Betrieb der AEG aus den Deutschen Niles-Werken hervor.
1996 war Schluß. Heute entsteht hier das "Kultur- und Technologiezentrum
Rathenau".



KWO Hofgleis



KWO Haupteingang

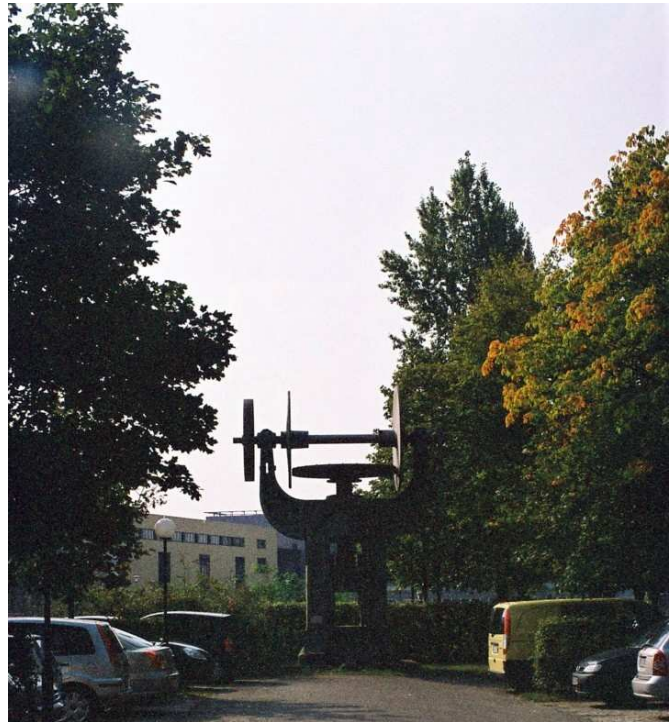
Das komplette Areal an der Wilhelminenhofstraße wurde ab 1897 von der AEG erschlossen. Oberschöneweide entwickelte sich zu „Elektropolis“, dem Hauptstandort der von Emil Rathenau gegründeten „Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft“.

Heute hat hier die „Hochschule für Technik und Wirtschaft“ ihren Sitz. Das passt ja zur Geschichte des Standortes.



Die Szenerie erinnert schon an einen Campus.

Auch für Industriedenkmale blieb Platz.



© sichel 09/09

Blick auf die Spree, im Hintergrund das Gelände des KWO-Hafens.

Heute sieht es im Hafengelände so aus:



© sichel 09/09



Die Rangier- und Abstellgruppe am Ende der Wilhelminenhofstraße.

links und unten: Die Einfahrt zu BAE (Berliner Akkumulatoren- und Elementefabrik). Gegründet 1899 von der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen (Gesfürel), 1905 von der AFA übernommen (einer Tochtergesellschaft von Hagen-Batterie). 1950 bis 1990 VEB BAE.

Heute ist die Firma in holländischem Besitz und es werden unter dem alten Namen immer noch, oder wieder, Akkumulatoren hergestellt. Besonders aber Solarenergiesysteme, Kleinkraftwerke und Notstromanlagen.



© sichel 09/09



© sichel 09/09



Zufahrt
KWO-Hafen.

Oben:
Von außen

Unten:
Von innen



© sichel 09/09



© sichel 09/09



Man kann sogar noch erkennen, daß hier mal ein Hafen war.

WF Hofgleis

Von 1900 bis 1934 fertigte AEG unter dem Namen NAG hier Kraftfahrzeuge. In erster Linie Nutzfahrzeuge. Die Sparte wurde an Büssing verkauft.



© sichel 09/09



Ab 1938 wurden hier Röhren gefertigt. Daraus entstand nach dem Krieg zuerst das „Werk für Fernmeldewesen“ und 1960 das „Werk für Fernsehelektronik“. Ab 1993 Bildröhrenproduktion durch Samsung. Trotz Fördergeldern in Höhe von 30 Millionen Euro erfolgte 2005 die Schließung des Werkes. Seitdem Leerstand.



© sichel 09/09



Zufahrt
WF Gleis 2 und 3



© sichel 09/09



© sichel 09/09



Zufahrt
WF Gleis1



© sichel 09/09



1979 erhielt diese Kreuzung ein neues Gesicht. Die Rummelsburger Landstraße wurde auf einer Brücke über die Edisonstraße geführt. Die Gleise des „Bullen“ waren da im Weg und seine Trasse mußten verlegt werden.

Von Rummelsburg aus gesehen wurde die Strecke geradeaus durch eine Kleingartenkolonie zur Nalepastraße geführt.



Hier war der Abzweig zur neuen Strecke.
Geradeaus geht's nach Rummelsburg, hinter uns ist die Rummelsburger Landstraße, von rechts kommt die Trasse zum Umspannwerk.
Dieser Anschluß blieb ja erhalten. Schauen wir mal, wie die weitere Streckenführung aussieht...



Im Hintergrund die Rummelsburger
Landstraße.
Links liegen noch Reste der
Betonmasten.



Auf der anderen Seite geht's weiter.



Aus der TS-
Vogelperspektive sieht
das so aus:

Sogar die Straße durch
die Kolonie ist
angedeutet!

Der Trassenverlauf
zwischen den Gärten,
inklusive der Masten für
die Fahrleitung.



© sichel 09/10



© sichel 09/10



Der Beginn der
Nalepastraße,
sogar noch mit
Gleisen.





Die „richtige“
Nalepastraße

Noch ein Blick
zurück...



...und dann sind
wir am Betriebshof
Nalepastraße.
So ergibt sich ein
eleganter Übergang
zu den Bildern von der
Straßenbahn.





Weiter geht's am Ostkreuz.

Im Mai 1993 wurde die Strecke stillgelegt.

Das Ostkreuz wird momentan komplett umgebaut, die Großbaustelle ist ja gut zu erkennen.

Die Wendeschleife dürfte daher demnächst wohl völlig verschwinden.
 Letztes Jahr sah es da aber noch so aus, wie auf meinen Bildern von 2009





Die Einfahrt in die Endhaltestelle...

...hier liegt sogar noch eine Weiche!





So, nu aber mal los, ans andere Ende des Streckennetzes.



Richtershorn, wie haste Dir vaändert!!





Das Wendedreieck in der Schappachstraße ist schon vor einigen Jahren abgehängt worden. Siehe Bild ganz unten. Dabei wurde es erst 1980 / 81 angelegt!





Die



Brand-spuren an dem Gebäude des Reifenwerkes stammen vom Juli 2009.

Das Werk wurde kurz vor dem Krieg gegründet und firmierte ab 1953 als VEB Reifenwerk.

Die Nachwendezeit brachte einen regelrechten „Wirtschaftskrimi“ mit dauernd wechselnden Besitzern. Zukunft???



Das Depot in Schmöckwitz brannte im August 2008 ab. Früher diente es als Unterstellplatz für Museumsfahrzeuge und historische Ausrüstungsgegenstände. Als 2006 die Weichen gekappt wurden, kamen diese Schätze an einen anderen Ort. Zum Glück!!

So, das war's für heute.

sichel

