

**GESCHICHTS
PARCOURS
YORCKBRÜCKEN**



INHALTSVERZEICHNIS | CONTENTS

Vorwort | Foreword → 2

Der Informationsort | Information Centre → 6

Übersichtsplan Geschichtsparcours | Map of the Historical Trail → 34

Spuren | Traces → 35

Impressum | Credits → 48



Lebendige Geschichte – Impressionen von den Yorckbrücken

VORWORT

Jeden Tag queren Tausende Menschen die Yorckbrücken. Das Bild des historischen Brückenensembles ist prägnant und einprägsam. Flanierende Personen treffen in den anliegenden Parks auf verwitterte Schienen, Andreaskreuze und ein altes Stellwerk. Es sind die Spuren eines vormaligen Bahnareals mit großer Vergangenheit. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung Berlins im 19. Jahrhundert wuchsen Bevölkerung und Verkehrsaufkommen rasant. Innerhalb kurzer Zeit nahmen mehrere Eisenbahnlinien ihren Betrieb auf, und es entstand ein neues Verkehrsnetz mit zahlreichen Strecken, Brücken und Bahnhöfen. Die Yorckbrücken prägen bis heute den Stadtraum und stehen aufgrund ihrer orts- und baugeschichtlichen sowie ihrer künstlerischen Bedeutung seit 1993 unter Denkmalschutz. Heute entsteht rund

um das geschichtsträchtige Bahnareal ein lebendiges Ensemble mit Parks, Radwegen und einer hohen Aufenthaltsqualität.

Der Geschichtsparcours lädt dazu ein, die Historie der Brücken kennenzulernen und die zahlreich erhaltenen baugeschichtlichen Spuren zu entdecken. Ein zentraler Informationsort bietet die Möglichkeit, in die Geschichte der Yorckbrücken einzutauchen und die materiellen Spuren in der näheren Umgebung zu verstehen. Kontroversen um die Planung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts spielen ebenso eine Rolle wie die Bedeutung der Brücken während der Zeit des Nationalsozialismus, als Tausende jüdische Menschen aus der Stadt deportiert wurden. Die nach Ende des Zweiten

Weltkrieges einsetzende Verwitterung der Brücken endete erst nach dem Fall der Berliner Mauer, als die zusammenwachsende Stadt neue Verkehrskonzepte entwickelte. Ergänzt wird der Informationsort durch verschiedene Objektschilder auf dem Gelände, die auf versteckte Spuren der Vergangenheit aufmerksam machen.

Der Geschichtsparcours Yorckbrücken wurde im Rahmen des Bund-Länder-Programms Stadtumbau realisiert – als Kooperationsprojekt der Bereiche Städtebau, Grün, Verkehr und Kultur.

Als Medium der historischen Vermittlung im Stadtraum ist der Parcours eng mit den bestehenden Kulturein-

richtungen vernetzt und steht der Geschichtsarbeit im Bezirk langfristig zur Verfügung.

Wir laden Sie herzlich zum Erkunden ein.

Jutta Kaddatz

Bezirksstadträtin für Bildung, Kultur und Soziales

Jörg Oltmann

Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Bauen

Dr. Irene von Götz

Leiterin des Fachbereichs Kunst, Kultur, Museen und der Museen Tempelhof Schöneberg

Ina Carraso

Leiterin des Stadtentwicklungsamtes Tempelhof-Schöneberg



Living history –
Impressions of the Yorckbrücken



FOREWORD

Thousands of people cross the Yorckbrücken every day. The image of the historical bridge ensemble is both distinctive and memorable. People walking about meet in the adjoining parks beside weathered railway tracks, level-crossing signs and an old signal tower. These are traces of the great history of the former railway area. In the 19th century, Berlin's economic development led to rapid population growth and corresponding transport demands. Within a very short time, several railway lines were opened and a new transport network with numerous routes, bridges and stations was developed. The Yorck Bridges still define the urban space today. Because of their importance to the location, their building history and their artistic value, they were declared protected historical monuments in 1993. Today, a lively ensemble

of parks, cycle paths and particularly visitor-friendly environs are being built within the historic railway area.

The historical trail invites the public to learn about the history of the bridges and discover the many remaining traces of their building history. An information centre allows visitors to dive into the history of the Yorckbrücken and recognize their material traces in the nearby surroundings. The presented themes include planning controversies in the late 19th century and the bridges' role during the National Socialist period, when thousands of Jews were deported from the city. After the end of World War II, the bridges fell into disrepair. The process was only halted after the fall of the Berlin Wall as the city grew together and developed new transport concepts.

The information laden area is further supplemented by various signs on the premises that draw attention to hidden traces of the past.

The Yorckbrücken Historical Trail was created as part of a federal and state redevelopment programme – as a cooperative project in the fields of urban planning, green spaces, transport and culture.

As a vehicle for conveying the history behind the urban landscape, the trail is closely linked to existing cultural institutions and serves as an ongoing contribution to the district's task of preserving its history.

We warmly invite you to explore the area.

Jutta Kaddatz
Bezirksstadträtin für Bildung, Kultur und Soziales
Jörg Oltmann
Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Bauen
Dr. Irene von Götz
Leiterin des Fachbereichs Kunst, Kultur, Museen
und der Museen Tempelhof-Schöneberg
Ina Carraso
Leiterin des Stadtentwicklungsamtes
Tempelhof-Schöneberg



Peter Joseph Lenné: Projectirte Schmuck- und Grenzzüge von Berlin, 1840/Berlin-Archiv, Braunschweig 1992

RAILWAYS VERSUS DEVELOPMENT PLAN

Back in the first half of the 19th century, the area around today's Yorckbrücken was situated outside Berlin. At the time, the city was considerably smaller, only reaching about as far as the Landwehrkanal. To the south, the areas known as Schöneberger Feldmark, Tempelhofer Feldmark and Kreuzberg were all situated in the open countryside. The railway tracks ran at ground level, which meant that all modes of transport – trains, horse-drawn carriages and pedestrians – had to cross at the same level. Berlin quickly developed into an industrial city and already had a million inhabitants by 1877. In 1844, the garden designer Peter Joseph Lenné produced a development plan which included a prestigious east-west boulevard. It consisted of a series of streets and squares with the names of generals from the time of the German Campaign during the Napoleonic Wars. The master plan known as the "Generalszug" led to decades-long discussions between urban planners and the railway companies. The city wanted the road that crossed the railway tracks to remain as straight as possible. The private railway companies tried to change the course of the boulevard and delay the start of construction work. In the second half of the 19th century, the transport situation around the stations was untenable. Roadblocks and accidents were becoming an increasing problem as trains passed.

Bebauungsplan von Peter Joseph Lenné 1840
Development plan by Peter Joseph Lenné 1840

EISENBAHNEN VERSUS BEBAUUNGSPLAN

Noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts lag das Gebiet um die heutigen Yorckbrücken außerhalb Berlins. Die Stadt war zu dem Zeitpunkt deutlich kleiner und reichte nur ungefähr bis zum Landwehrkanal. Im Süden schlossen sich die Schöneberger und Tempelhofer Feldmark sowie der Kreuzberg in frei liegender Landschaft an. Die Gleise verliefen ebenerdig, sodass alle Verkehrsteilnehmenden – mit Zügen, mit Pferdefuhrwerken und zu Fuß – einander auf demselben Niveau kreuzten. Rasant entwickelte sich Berlin zu einer Industriestadt und zählte im Jahr 1877 schon eine Million Einwohner. Bereits 1844 entwarf der Gartenarchitekt Peter Joseph Lenné einen Bebauungsplan mit einem prachtvollen Boulevard, der in Ost-West-Richtung verlief. Er bestand aus einer Reihe von Straßen und Plätzen mit den Namen von Feldherren der Befreiungskriege. Dieser „Generalszug“ löste eine über Jahrzehnte andauernde Diskussion zwischen Stadtplanung und Bahngesellschaften aus. Die Stadt wollte eine möglichst gerade Straßenführung durch die Gleisanlagen. Die privatwirtschaftlichen Eisenbahngesellschaften versuchten, den Verlauf des Boulevards zu ändern und den Baubeginn zu verzögern. Die Verkehrslage rund um die Bahnhöfe war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts angespannt. Unfälle und Absperrungen aufgrund von Zugdurchfahrten häuften sich.



Überschwemmung in der Yorckstraße,
Foto Hugo Rudolphy, 14. April 1902
*Flooding in Yorckstrasse,
Photo by Hugo Rudolphy, April 14, 1902*

Museen Tempelhof-Schöneberg / Archiv

Geoportal Berlin



Luftbild von 1928 mit Anhalter Bahnhof,
Anhalter Güterbahnhof und Yorckbrücken
*Aerial photograph taken in 1928,
with Anhalter Bahnhof, Anhalter Güterbahnhof
(freight railway station) and the Yorckbrücken*



Architekturmuseum TU Berlin, Inv. Nr. BZ-F 08, 018

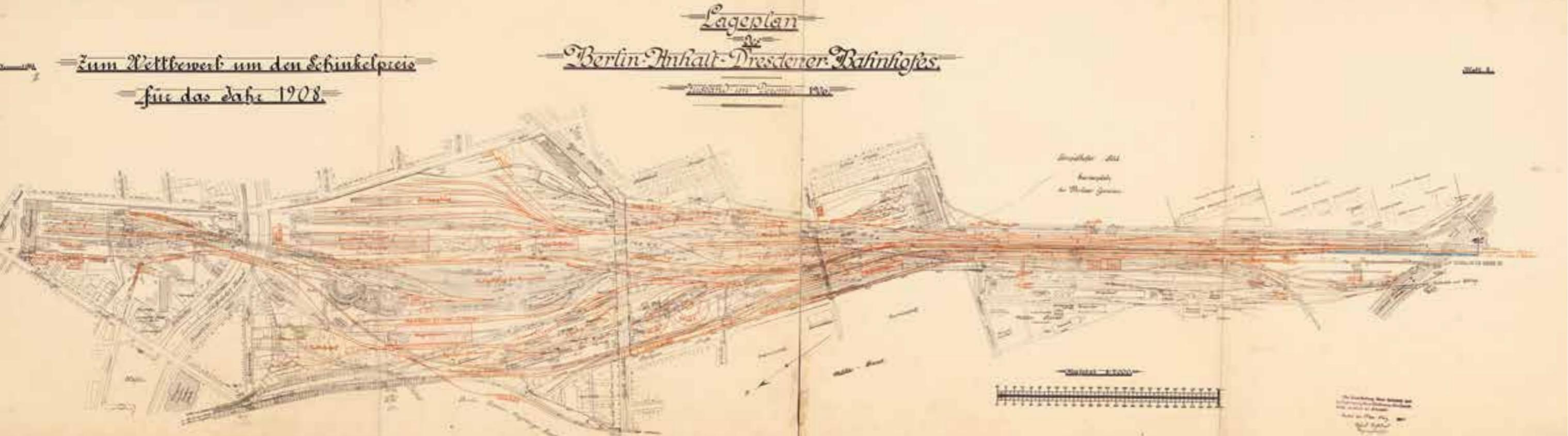
DISPUTED BRIDGE BUILDING

As Berlin's economy developed in the 19th century, the population and traffic grew rapidly. The private railway companies were transporting ever more people and goods. The railway lines had a significant impact on the city: from 1840 onwards, the main line of the Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn ran southbound from Potsdamer Bahnhof. In 1841, it was joined by the Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft with its Anhalter Bahnhof. The Dresdener railway line opened in 1875 with the smaller Dresdener Bahnhof, which was the only station south of the Landwehrkanal. The tracks of all three railway companies quickly expanded around today's Yorckbrücken. They conflicted with the "Generalszug" master plan that would have had to cross over the ground-level north-south railway tracks. The master plan would have forced the railway companies to invest heavily in land-filling and bridge-building measures. After years of discussion, a compromise was reached whereby the railway tracks were crossed 400 metres further south at a slope in the terrain. The result is the southern deviation of Yorckstrasse that is still visible today. The railway companies agreed to cross over the street without any junctions and built Anhalter Bahnhof on a specially landscaped plateau.

Blick in die Halle des Anhalter Bahnhofs 1880
Anhalter Bahnhof station hall, 1880

STREIT UM DEN BRÜCKENBAU

Mit der wirtschaftlichen Entwicklung Berlins im 19. Jahrhundert wuchsen Bevölkerung und Verkehrsaufkommen rasant. Immer mehr Menschen und Güter wurden von privaten Eisenbahngesellschaften befördert. Prägend waren die Bahnstrecken: Seit 1840 verlief im Süden Berlins die Stammbahn der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mit dem Potsdamer Bahnhof, 1841 kam die Stammstrecke der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Anhalter Bahnhof hinzu. Die Strecke der Berlin-Dresdener Eisenbahn eröffnete im Jahr 1875 mit dem eher kleinen Dresdener Bahnhof, der als einziger südlich des Landwehrkanals lag. Schnell dehnten sich die Gleisanlagen der drei Eisenbahngesellschaften rund um die heutigen Yorckbrücken aus. Sie kollidierten mit dem geplanten „Generalszug“, der die ebenerdigen Nord-Süd-Gleisanlagen gekreuzt hätte. Diese Überlegungen wären für die Bahngesellschaften mit hohen Investitionen für eine Geländeaufschüttung und Brückenbauten verbunden gewesen. Nach jahrelangen Diskussionen einigte man sich auf den Kompromiss, die Gleise an einem Geländeanstieg 400 Meter weiter südlich zu queren. Daraus resultiert die bis heute deutlich erkennbare Südverschwenkung der Yorckstraße. Die Eisenbahngesellschaften sagten zu, die Straße kreuzungsfrei zu queren und bauten den Anhalter Bahnhof auf einem eigens aufgeschütteten Plateau.



Erweiterung und Umgestaltung
des Anhalter Bahnhofs,
Schinkelwettbewerb 1908
*Extension and conversion
of Anhalter Bahnhof,
Schinkel-Competition, 1908*

Die Hauptfassade des
Anhalter Bahnhofs zum
Askanischen Platz 1881
*Main façade of
Anhalter Bahnhof facing
Askanischer Platz, 1881*

Architekturmuseum TU Berlin, Inv. Nr. BZ-F 08, 016



Ansicht des Potsdamer Bahnhofs
der Berlin-Potsdamer-Eisenbahn
*View of Potsdamer Bahnhof, used
by the Berlin-Potsdamer-Eisenbahn
(train line)*

Architekturmuseum TU Berlin, Inv. Nr. 4611





Bundesarchiv, Bild 183-R28447 / o. Ang.

THE YORCKBRÜCKEN ARE BUILT

The ensemble of over forty Yorckbrücken was constructed between 1875 and 1940. Without central supports, they cross the 26.5-metre wide Yorckstrasse in a north-south direction. The Dresdener Bahn built its first bridges in 1875, of which Bridge 5 still stands in its renovated form. It is the oldest existing steel bridge in Berlin.

After that, bridges were built for the new Anhalter Bahnhof, which was erected between 1872 and 1880, as well as those for the Potsdamer Bahn.

Although each of the three railway companies strived to achieve a distinctive image, bridges built in the 1870s and 1880s looked rather similar due to the construction method. The architect Franz Schwechten and the engineer Heinrich Seidel designed most of the Yorckbrücken for the Berlin-Anhaltische Eisenbahn. They were equipped with beam hinges and supported by cast-iron Hartung columns. Their recognisable feature is a channelled shaft with a characteristic triple interlace and ornamental rings with floral motifs.

The other two railway companies used other types of cast-iron columns, including the Hartwich column with decorative elements inspired by ancient motifs.

Die Gleise des Anhalter Bahnhofs in Berlin 1932
Tracks leading out of Anhalter Bahnhof in Berlin, 1932

DIE YORCK- BRÜCKEN ENTSTEHEN

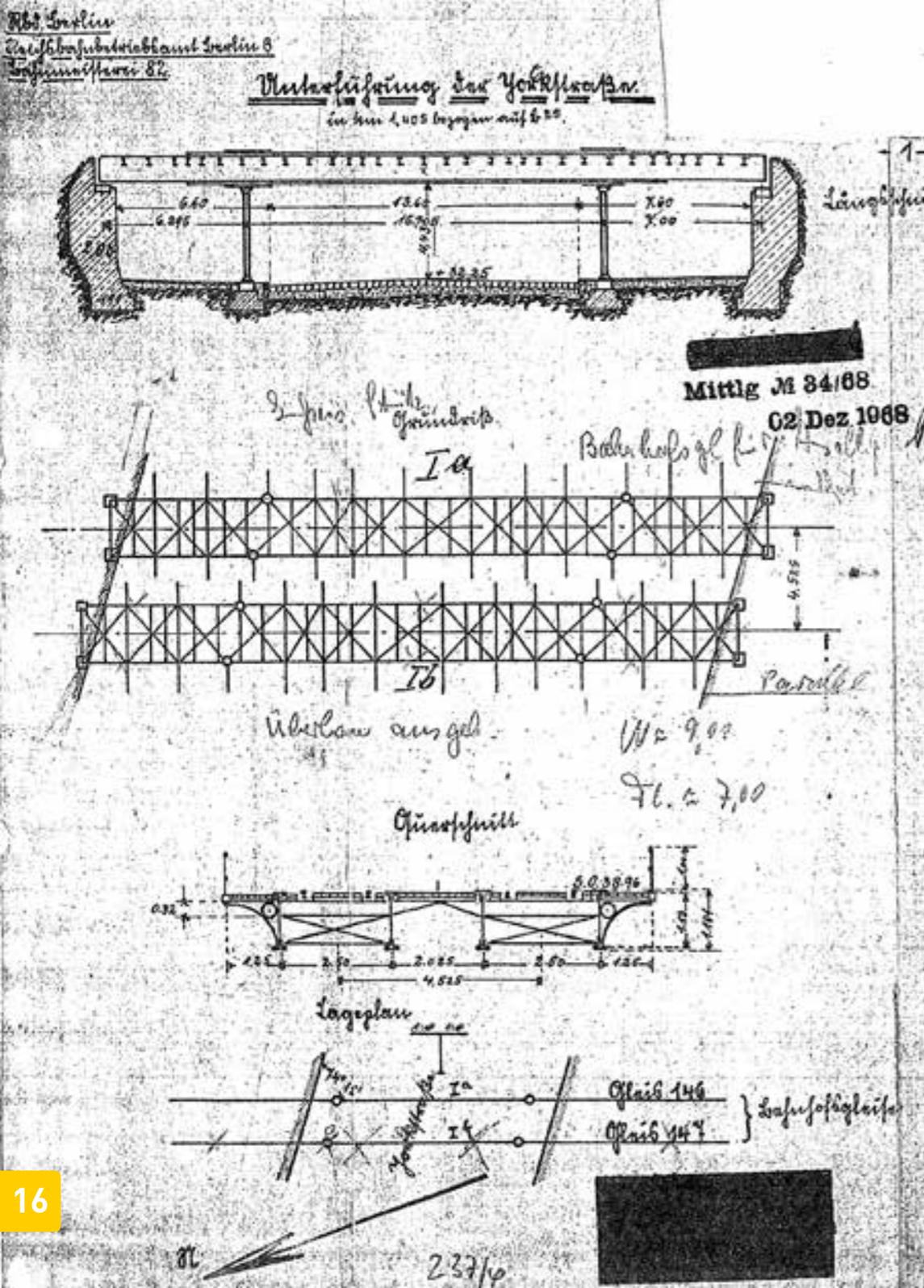
Zwischen 1875 und 1940 entstand das Ensemble der über vierzig Yorckbrücken. Ohne Mittelstützen überquerten sie in nord-südlicher Richtung die 26,5 Meter breite Yorckstraße. Die Dresdener Bahn baute 1875 die ersten Brücken. Davon ist die Brücke 5 noch heute in sanierter Form vorhanden. Sie ist die älteste erhaltene stählerne Brücke Berlins.

Danach entstanden die Brücken für den zwischen 1872 und 1880 neu gebauten Anhalter Bahnhof und diejenigen für die Potsdamer Bahn.

Obleich jede der drei Eisenbahngesellschaften ein eigenes Erscheinungsbild anstrebte, glichen sich die Brücken der 1870er und 1880er Jahre im Wesentlichen aus fertigungstechnischen Gründen.

Der Architekt Franz Schwechten und der Ingenieur Heinrich Seidel entwarfen den größten Teil der Yorckbrücken für die Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Sie waren mit Trärgelenken ausgestattet und ruhten auf gusseisernen Hartungsschen Säulen. Diese kennzeichnet ein kannelierter Schaft mit dem charakteristischen Dreifachflechtband und Schmuckringen aus floralen Motiven.

Die anderen beiden Bahngesellschaften setzten auch andere gusseiserne Säulen ein. Darunter die Hartwische Säule mit aus der Antike entlehnten Gestaltungselementen.



Archiv der Deutschen Bahn

Landesarchiv Berlin, F. Rep. 290 / Ludwig Ehlers



Blick von der
 Katzbachstraße
 auf die Yorckbrücken
 am 8. Juli 1982
 View from
 Katzbachstrasse
 towards the
 Yorckbrücken on
 July 8, 1982

Landesarchiv Berlin, F. Rep. 290 / Barbara Esch



Die Yorckbrücken am
 17. Januar 1993
 The Yorckbrücken on
 January 17, 1993

Auszug aus dem
 Brückenbuch der
 Brücke 5
 Extract from the
 documentation
 for Bridge 5



Architekturmuseum TU Berlin, Inv. Nr. BZ-F-08, 019

THE BRIDGE ARCHITECTS

The designers of the 19th-century Yorckbrücken naturally played a key role in defining their impressive appearance. The architect Franz Schwechten (1841–1924) studied at the Berlin Bauakademie (Building Academy) and worked for the civil engineering department of the Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft from 1871 to 1882. During that period, he designed the new Anhalter Bahnhof, which greatly enhanced his reputation and led to numerous further commissions for industrial and church buildings. His most famous design is the Neo-Romanesque Kaiser Wilhelm Memorial Church in Berlin.

The engineer Heinrich Seidel (1842–1906) studied engineering and worked in the construction offices of the Berlin-Potsdamer and Berlin-Anhaltische railway companies. He built railway facilities for the Yorckbrücken and the hall structure of the Anhalter Bahnhof, which, with a span of 62.5 metres, was regarded as an outstanding example of European engineering. From 1880 onwards, he dedicated himself completely to his second profession, namely as a writer.

The architect Hugo Hartung (1855–1932) studied civil engineering and architecture in Berlin and became a professor at the Technische Hochschule Dresden in 1900. He later also taught at the Technische Hochschule Charlottenburg. To this day, he is famous for the Hartung columns named after him. The cast-iron hinged columns were first used for the construction of Berlin's commuter railway (Stadtbahn). Over 100 years later, they still characterise the style of Berlin's railway architecture.

Der Entwurf zum Empfangsgebäude des Anhalter Bahnhofs stammt von Franz Schwechten.
The Anhalter Bahnhof's main building was designed by Franz Schwechten

DIE ARCHITEKTEN DER BRÜCKEN

Besonders prägend für das eindrucksvolle Erscheinungsbild der Yorckbrücken sind die Erbauer der im 19. Jahrhundert entstandenen Brücken.

Der Architekt Franz Schwechten (1841–1924) studierte an der Berliner Bauakademie und arbeitete von 1871 bis 1882 für die Hochbauabteilung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. In dieser Zeit entwarf er den neuen Anhalter Bahnhof, der ihm viel Aufmerksamkeit einbrachte. Zahlreiche Industrie- und Kirchenbauten folgten. Sein wohl bekanntester Entwurf ist die neuromanische Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Berlin. Der Ingenieur Heinrich Seidel (1842–1906) studierte Maschinenbau und arbeitete in den Neubaubüros der Berlin-Potsdamer und der Berlin-Anhaltischen Bahn. Er konstruierte die Bahnanlagen der Yorckbrücken und die Hallenkonstruktion des Anhalter Bahnhofs, die mit einer Spannweite von 62,5 Metern zu den Herausragendsten in Europa gehörte. Ab 1880 widmete er sich ausschließlich seiner zweiten Berufung, der Schriftstellerei.

Der Architekt Hugo Hartung (1855–1932) studierte Bauingenieurwesen und Architektur in Berlin und wurde 1900 Professor an der Technischen Hochschule Dresden, später an der Technischen Hochschule Charlottenburg. Bis heute ist sein Name mit der nach ihm benannten Hartung'schen Säule verbunden. Diese gusseisernen Pendelstützen wurden erstmals beim Bau der Berliner Stadtbahn verwendet und blieben über 100 Jahre stilprägend für die Berliner Eisenbahnarchitektur.



Die Yorckbrücken, Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, 2007 / Nicole Ueberschär

Gusseiserne Säule der Potsdamer Bahn:
die Hartwische Säule
*Cast-iron columns for the Potsdamer Bahn:
the Hartwich column*



Die Hartungische Säule kam vielfach
beim Berliner Eisenbahnbau zum
Einsatz, auch an den Yorckbrücken.
*The Hartung column was used in many
Berlin railway construction projects,
including the Yorckbrücken.*

Archiv der Deutschen Bahn



Architekturmuseum TU Berlin,
Inv. Nr. 15892

Auch der Entwurf für die Berliner Gedächtniskirche
stammt von Franz Schwechten.
*Franz Schwechten also designed the Gedächtniskirche
in Berlin.*



RAILWAY LINES USED FOR DEPORTATIONS

During the National Socialist period, the Deutsche Reichsbahn played a key role in the systematic extermination of European Jews. Between October 1941 and March 1945, thousands were deported from three Berlin stations.

In early June 1942, the first deportation trains left Anhalter Bahnhof on their way to Theresienstadt, a ghetto and concentration camp north of Prague. In 1942, the station Theresienstadt-Bauschowitz was situated along the Dresden to Prague railway line. 116 such deportations, known as "Alterstransporte", departed from Anhalter Bahnhof until shortly before the end of the war. The deportations initially consisted of 50, later 100 people and were added as extra wagons to normal scheduled trains to Dresden or Prague. Thus over 9,600 people were deported during normal railway operations from this busy station. The trains left Berlin at around 6:07 in the morning, crossing the Yorckbrücken on their way to concentration and extermination camps. Many camps were situated in regions of Eastern Europe that were occupied by the German Reich. They were the final destination of the deportations.

Archiv Eisenbahnstiftung

Anhalter Bahnhof 1940
Anhalter Bahnhof, 1940

DEPORTATIONEN ÜBER DIE GLEISE

Während der Zeit des Nationalsozialismus wirkte die Deutsche Reichsbahn maßgeblich an der systematischen Vernichtung der europäischen Jüdinnen und Juden mit. Von drei Berliner Bahnhöfen wurden zwischen Oktober 1941 und März 1945 Tausende jüdische Menschen wurden deportiert.

Anfang Juni 1942 begannen am Anhalter Bahnhof die Deportationen nach Theresienstadt, einem Getto und Konzentrationslager nördlich von Prag. Der Bahnhof Theresienstadt-Bauschowitz lag 1942 an der Bahnstrecke von Dresden nach Prag. 116 sogenannte Alterstransporte verließen bis kurz vor Kriegsende den Anhalter Bahnhof. Die Transporte bestanden zunächst aus 50, später aus 100 Personen und wurden als Sonderwaggons den fahrplanmäßigen Zügen nach Dresden oder Prag angehängt. Während des normalen Reiseverkehrs wurden von diesem belebten Bahnhof mehr als 9.600 Menschen abtransportiert. Um 6:07 Uhr verließen die Züge Berlin über die Yorckbrücken in Richtung der Konzentrations- und Vernichtungslager. Viele der Lager befanden sich in den vom Deutschen Reich besetzten Gebieten im Osten Europas. Sie waren das eigentliche Deportationsziel.

» Mit jedem Transport wurden zuerst 50, dann je 100 Menschen evakuiert, sie wurden morgens um 5 Uhr in einen Sonderwagen der Straßenbahn verladen, der sie zum Anhalter Bahnhof brachte. Dort wurden ein bzw. zwei D-Zug-Waggons an den Karlsbader Bäderzug angehängt, und so wurden diese Menschen unter ganz erträglichen Umständen auf die Reise geschickt. Was sie in Theresienstadt erwartete, wusste in Berlin niemand. «

Hildegard Henschel, geboren 1897,
wurde im Transport „I/96“ am 17. Juni 1943
nach Theresienstadt deportiert und dort im Mai 1945 befreit.

“Each transport initially evacuated 50, later 100 people. At 5 o'clock in the morning, they were loaded onto special trams that took them to Anhalter Bahnhof. At the station, one or two express train wagons were added to the train to Karlsbad. So the conditions during their journey were very tolerable. Nobody in Berlin knew what to expect in Theresienstadt.”

Hildegard Henschel, born in 1897,
was deported to Theresienstadt aboard “Transport I/96” on June 17, 1943
and liberated there in May 1945.

zit. nach: Alfred Gottwaldt/Diana Schulle,
Die „Judendeportationen“ aus dem Deutschen Reich 1941–1945.
Wiesbaden 2005, S. 287

» Morgens um 3:15 Uhr ging es dann zu Fuß zum Monbijouplatz und von dort mit Sonderstraßenbahnen – mit Soldaten des Bataillons Göring – zum Anhalter Bahnhof. Von dort fuhren die Juden mit zwei Waggons des täglichen Dresdener Zuges Richtung KZ Theresienstadt. «

Rose-Marie Schnapp, geboren 1921,
arbeitete bis zu ihrer Deportation nach Theresienstadt
im Sammellager Große Hamburger Straße in der Küche.

“At 3.15 in the morning, deportees had to walk to Monbijouplatz, where they boarded special trams taking them to Anhalter Bahnhof – together with soldiers from the Göring Battalion. From there, Jews were transported towards the Theresienstadt concentration camp in two wagons of the daily train to Dresden.”

Rose-Marie Schnapp, born in 1921,
worked in kitchens of the assembly camp at Grosse Hamburger Strasse
until she was deported to Theresienstadt.

zit. nach: Dietlinde Peters,
Der Anhalter Bahnhof als Deportationsbahnhof.
Berlin 2011, S. 18



MONUMENT PRESERVATION SAVES THE YORCKBRÜCKEN

Following World War II, the stations were closed and Germany became a divided country, thus making many of the Yorckbrücken redundant. Their ownership situation was also complicated: the bridges were situated in West Berlin, but were partly owned by the GDR's Deutsche Reichsbahn. The bridges continued to be used by the S-Bahn, as well as by trains running to the Postbahnhof and the Anhalter Güterbahnhof (the post and freight stations). Renovation and modernisation measures greatly changed some of the bridges' appearance.

After the fall of the Berlin Wall, completely new transport concepts included a different role for the Yorckbrücken. As the north-south railway line was overhauled and connected to the new Hauptbahnhof (Central Station), a new four-track bridge was built in 2002, requiring the demolition of one of the old bridges.

The high maintenance costs of the Yorckbrücken repeatedly led to controversial discussions on their demolition or preservation. Due to their importance to the local area, their building history and their design, the Yorckbrücken have been preservation-listed as technical monuments since 1993. The maintenance of the 24 historical bridges is therefore assured by a heritage preservation mandate. To this day, the ensemble of the Yorckbrücken reflects the influence of the railways on Berlin's development and its unmistakable cityscape.

Kai-Uwe Heinrich/Tagesspiegel

Ein unverwechselbares Stadtbild
An unmistakable cityscape

DER DENKMAL-SCHUTZ RETTET DIE YORCKBRÜCKEN

Nach dem Zweiten Weltkrieg und der Stilllegung der Bahnhöfe im Zuge der deutschen Teilung verloren viele der Yorckbrücken ihre Funktion. Zudem waren die Eigentumsverhältnisse kompliziert: Die Brücken lagen in West-Berlin, gehörten aber zum Teil der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Genutzt wurden die Brücken weiterhin von der S-Bahn und Zügen zum Postbahnhof sowie zum Anhalter Güterbahnhof. Instandsetzungen und Modernisierungen veränderten das Erscheinungsbild einiger Brücken deutlich.

In den nach dem Mauerfall völlig neuen Verkehrskonzepten für das wiedervereinigte Berlin rückten auch die Yorckbrücken in den Fokus. Im Zuge der Erneuerung der Nord-Süd-Achse und der Anbindung des neuen Hauptbahnhofs entstand 2002 eine neue viergleisige Brücke, deren Bau zum Abriss einer alten Brücke führte. Die hohen Instandhaltungskosten der Yorckbrücken waren immer wieder Anlass für kontroverse Diskussionen über Abriss und Erhaltung. Als verkehrstechnisches Denkmal stehen die Yorckbrücken bereits seit 1993 aufgrund ihrer orts- und baugeschichtlichen sowie ihrer künstlerischen Bedeutung unter Schutz. Für die 24 historischen Brücken gilt damit ein generelles Erhaltungsgebot. Das Yorckbrückenensemble steht bis heute für den Einfluss der Eisenbahn auf die Entwicklung Berlins und ein unverwechselbares Stadtbild.

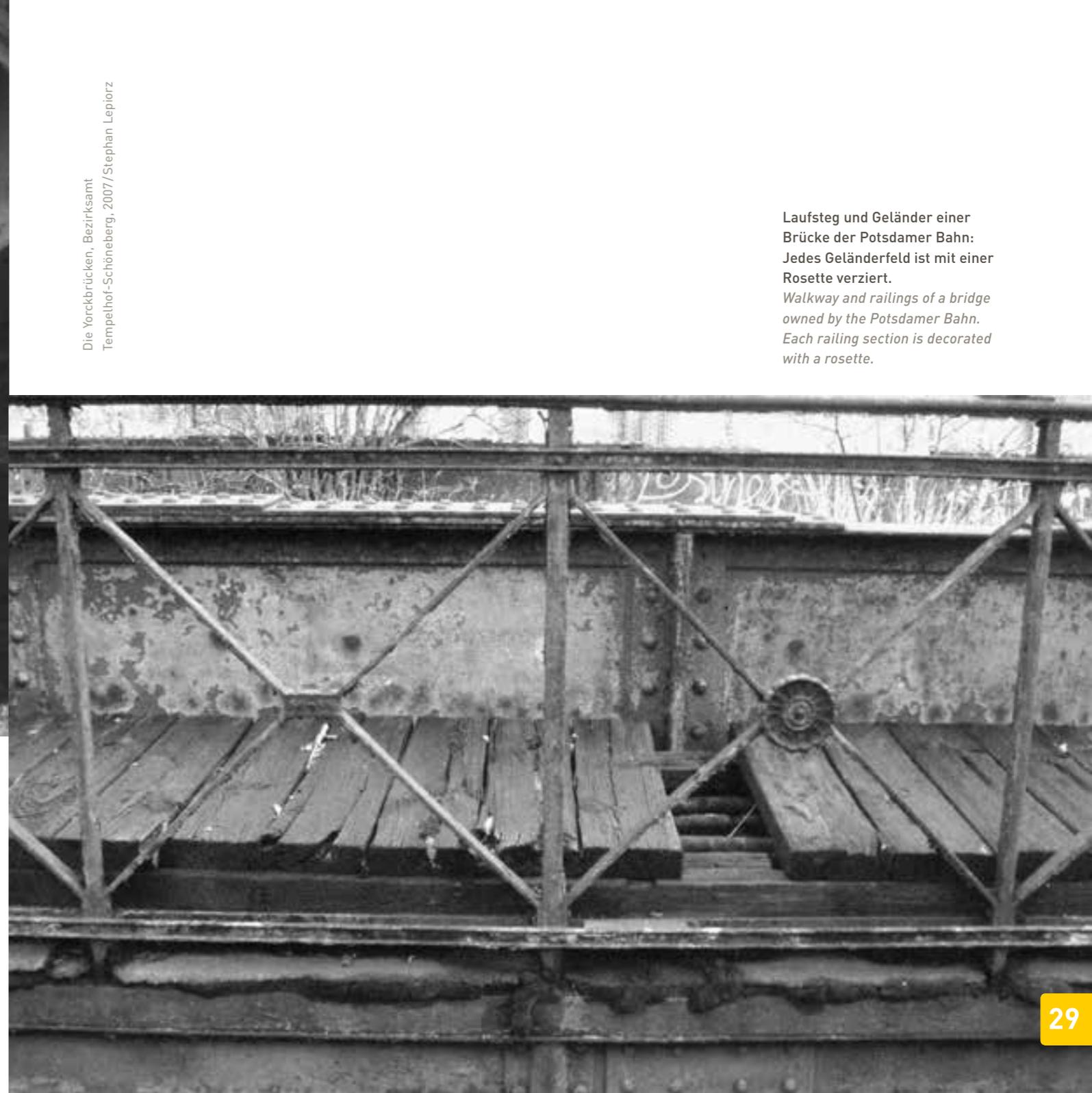


Konsolen des demontierten Laufstegs der Brücke 5, die zur Dresdner Bahn gehörte
Truss of the dismantled deck of Bridge 5, which belonged to the Dresdner Bahn



Konsolen und Laufsteg einer Brücke der Anhalter Bahn
Truss and deck of a bridge owned by the Anhalter Bahn

Die Yorckbrücken, Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, 2007 / Nicole Ueberschär



Die Yorckbrücken, Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, 2007 / Stephan Lepiorz

Laufsteg und Geländer einer Brücke der Potsdamer Bahn: Jedes Geländerfeld ist mit einer Rosette verziert.
Walkway and railings of a bridge owned by the Potsdamer Bahn. Each railing section is decorated with a rosette.



Kai-Uwe Heinrich / Tagesspiegel

NEW PROSPECTS

The newly opened Park am Gleisdreieck breathed life into the expansive railway grounds that had been largely neglected for decades. The historical Yorckbrücken assumed a new role as a connecting element to the Flaschenhalspark, a public park to the south. The bridges made one of Berlin's longest off-road mobility routes possible. The temporarily refurbished Bridge 10 currently serves as a pedestrian and cycle path over the busy Yorckstrasse.

The historical Yorckbrücken will be gradually renovated. Bridge 5 east of Bautzener Straße, which is the oldest of the group, was already renovated according to monument preservation regulations in 2012. The renovation measures for the many bridges involve complicated technical, logistical and heritage-related demands. Above all, achieving today's safety standards – for cyclists, motorised vehicles and pedestrians – regularly poses new challenges to monument preservation authorities and urban planners. The process is being monitored by an interested and critically aware public, including the active involvement of local residents.

Today, the industrially shaped railway grounds have developed into a modern public park and a favourite location for Berlin residents of all ages.

Die Yorckbrücken werden saniert.
Aufnahme vom 6. Juli 2019
Repair work on the Yorckbrücken.
Photo taken on July 6, 2019.

NEUE PERSPEKTIVEN

Mit Eröffnung des Parks am Gleisdreieck kam Leben in das weitläufige, jahrzehntlang weitgehend verwaiste Bahnareal. Als Verbindung zum südlich gelegenen sogenannten Flaschenhalspark kommt den historischen Yorckbrücken nun neue Bedeutung zu. Die Brücken ermöglichen eine der längsten Verkehrsverbindungen abseits der großen Straßen Berlins. Derzeit fungiert die provisorisch hergerichtete Brücke 10 als Fuß- und Radwegeverbindung über die vielbefahrene Yorckstraße. Schrittweise werden derzeit die historischen Yorckbrücken saniert. Bereits 2012 wurde die älteste Brücke 5 östlich der Bautzener Straße denkmalgerecht saniert. Die technischen, restauratorischen und logistischen Anforderungen an die Sanierung der zahlreichen Brücken sind vielfältig. Vor allem die Herstellung heutiger Sicherheitsstandards – für Rad- und Autoverkehr ebenso wie für zu Fuß Gehende – stellt Denkmalschutz und Stadtplanung immer wieder vor neue Herausforderungen. Der Prozess wird von einer interessierten und kritisch aufmerksamen Öffentlichkeit begleitet und unter Mitwirkung der Anwohnerschaft gestaltet. Schon heute hat sich das industriell geprägte Bahngelände zu einem modernen Volkspark und generationsübergreifenden Lieblingsort für die Berliner Bevölkerung entwickelt.



Die Brücke wird 2019 für die Aufarbeitung abtransportiert.
In 2019, the bridge was removed for repair work.

Doris Spiekermann-Klaas / Tagesspiegel

Gesamtplan der Parkanlage mit Yorckbrücken und Radweg im August 2013
Park master plan with the Yorckbrücken and a cycle path, August 2013

Layout TDB Landschaftsarchitektur





U + S-BAHN
YORCKSTRASSE

U7 S2
S25

GESCHICHTS
PARCOURS
YORCKBRÜCKEN

Flaschen-
halspark

Kreuzberger
Wiese

Museums-
gleis

Yorckstraße

Yorckstraße

1



BRÜCKE 5

Diese 1875 entstandene Brücke ist die älteste erhaltene stählerne Brücke Berlins. Die Blechträgerbrücke ist mit offenem Gleis-trägerrost ausgeführt und ruht auf gusseisernen Säulen mit mittig angeordneten einfachen Schmuckringen.

BRIDGE 5

Built in 1875, this bridge is the oldest preserved steel bridge in Berlin. The plate-girder bridge has an open deck and is supported by cast-iron columns with simple central decorative rings.



2

WIDERLAGER

Für die mit gelben Klinkern verblendeten Widerlager wurde mit hoher Wahrscheinlichkeit der berühmte Greppiner Klinker verwendet. Das Widerlager leitet die Kräfte aus dem Brückenüberbau in den Baugrund ab.

ABUTMENTS

It is very likely that the famous "Greppiner Klinker" (bricks) were used to clad the abutments in yellow brickwork. The abutments transfer the forces from the bridge structure to the ground.

HARTUNGSCHESÄULE

Die nach dem Architekten Hugo Hartung benannte charakteristisch verzierte gusseiserne Pendelstütze kam an zahlreichen Berliner Brückenbauten des späten 19. Jahrhunderts zum Einsatz. Eine Pendelstütze ist an beiden Enden gelenkig gelagert, um Bewegungen im Brückenbauwerk aufzunehmen.

HARTUNG COLUMN

The characteristically ornate cast-iron hinged columns named after the architect Hugo Hartung were used in many bridge-building projects in Berlin in the late 19th century. Hinged columns have hinges at both ends to accommodate any movement in the bridge structure.



3



3

BETONSOCKEL

Die massiven Betonsockel wurden im Zweiten Weltkrieg ergänzt. Damit sollte im Falle bombenbedingter Luftdruckwellen verhindert werden, dass bei kurzzeitigem Abheben der Überbauten die Pendelstützen umkippen.

CONCRETE BASES

The solid concrete bases were added during World War II to prevent the hinged columns from falling over if an air-pressure wave from a bomb blast briefly lifted the deck above them.



4

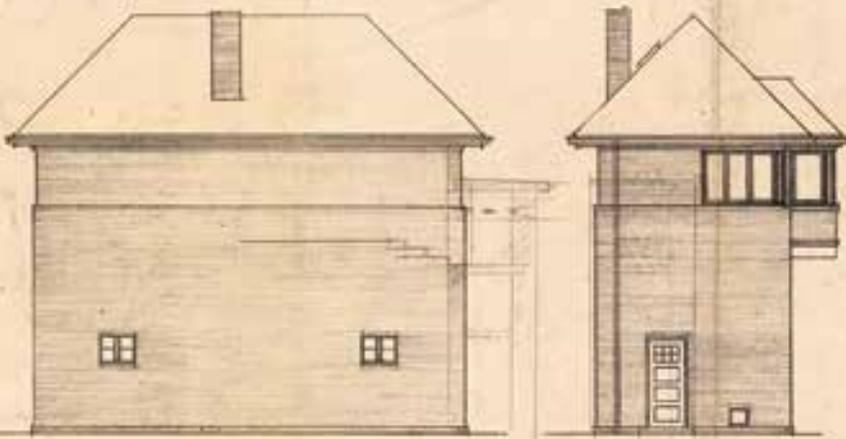
HARTWICHSCHE SÄULE

An der nach dem Eisenbahningenieur Emil Hermann Hartwich benannten Säule lässt sich die Antike als Gestaltungsvorbild erkennen.

HARTWICH COLUMN

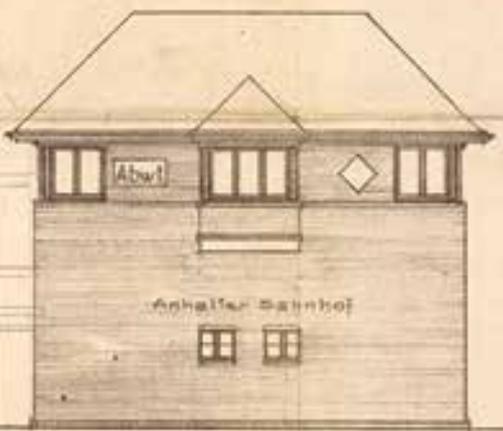
The cast-iron column named after the railway engineer Emil Hermann Hartwich is clearly inspired by ancient design motifs.

STELLWERK Abwt¹ AUF DEM ANHALTER BAHNHOF

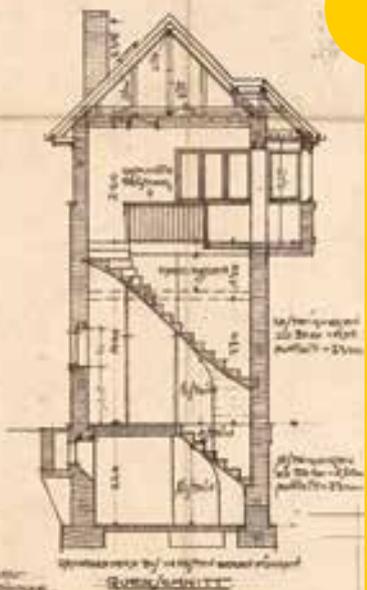


LÄNGENANSICHT

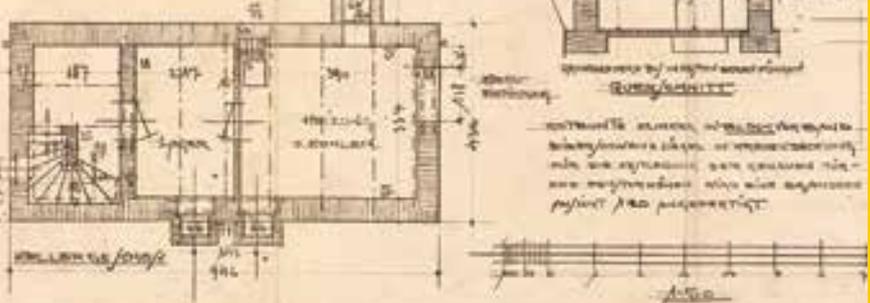
SEITENANSICHT



LÄNGENANSICHT



QUERSCHNITT



5

Landesarchiv Berlin, A Rep.080 [Karten], 27

STELLWERK

Das Stellwerk Abwt (Anhalter Bahnhof Westturm) war ein mechanisches Stellwerk, von dem Weichen und Signale ferngestellt und zentral gesichert werden konnten.

Auszug aus den Bauakten des Stellwerkes Abwt., Berlin, Juli 1927

SIGNAL TOWER

The Abwt signal tower (Anhalter Bahnhof West Tower) was a mechanical signal tower used to remotely operate points and signals and also served to provide safety from a central location.

Extract from construction documents of the Abwt signal tower, Berlin, July 1927.

GLEISE IM PARK

Im Unterholz des Parks befinden sich noch immer zahlreiche Gleise, die von den umfänglichen Bahnanlagen des Geländes zeugen.

RAILWAY TRACKS IN THE PARK

Many railway tracks are still found in the park undergrowth as evidence of the area's extensive railway networks.



BLICK VON SÜDEN

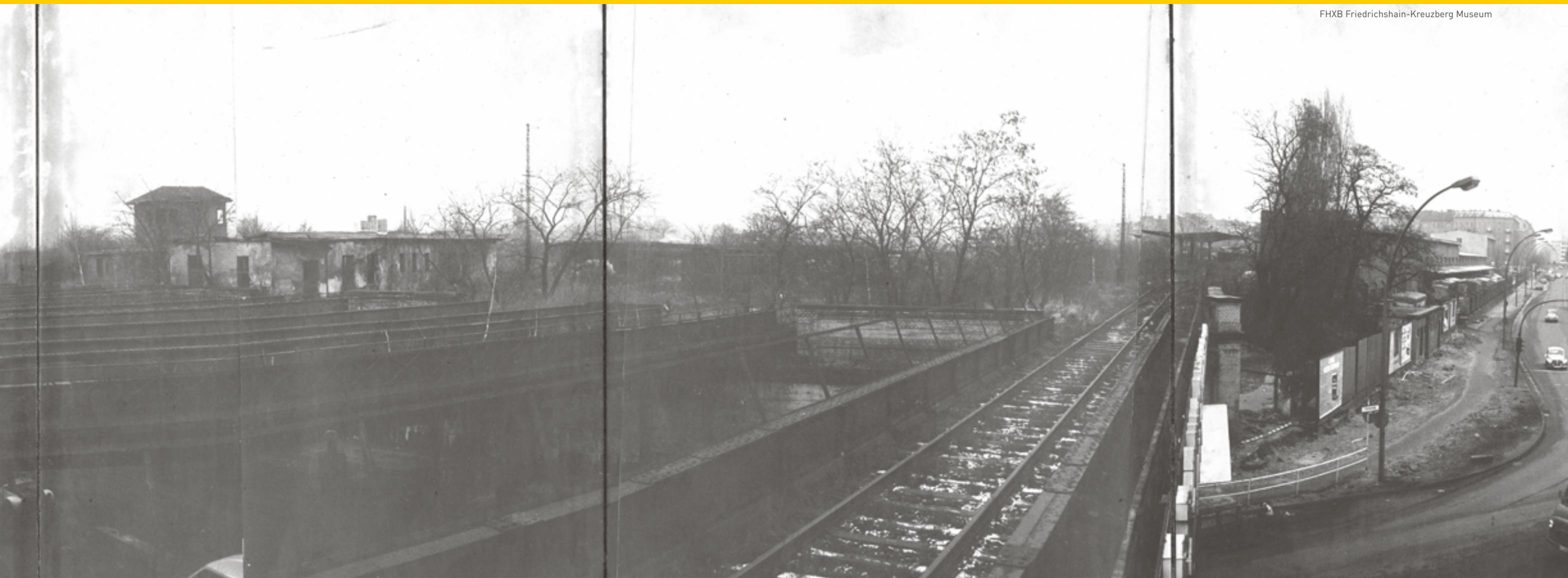
Aus mehreren Fotos bestehendes Panoramabild von 1974.
Auszug aus einem städtebaulichen Gutachten der
Planungsgemeinschaft Berlin Manfred Gehrman und
Partner

VIEW FROM THE SOUTH

Panorama image consisting of several photos taken in 1974.
Extract from an urban planning report by the Berlin planners
Manfred Gehrman und Partner.

7





IMPRESSUM | CREDITS

Herausgeber | *Publisher*

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin

Abteilung Bildung, Kultur und Soziales, Fachbereich Kunst, Kultur, Museen

in Kooperation mit der Abteilung Stadtentwicklung und Bauen, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung.

© Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg Museen Tempelhof-Schöneberg

Gestaltung | *Design*

eckedesign GmbH

Konzept / Ausstellungsarchitektur | *Concept / Exhibition architecture*

Albrecht Ecke, eckedesign GmbH

Grafik / Ausstellungsgrafik | *Graphics / Exhibition graphics*

Karen August, eckedesign GmbH

Konzept / Recherche / Text | *Concept / Research / Text*

Stefanie Wahl

Übersetzung / Korrekturen | *Translation / Editor*

Benjamin Liebelt / Barry Fay

Produktion | *Production*

eckedesign GmbH

Nicht gekennzeichnete Bilder: Sonja Chow, eckedesign GmbH

Diese Veröffentlichung ist nach den Regeln der neuen Rechtschreibung gesetzt. Ausnahmen bilden Texte, bei denen künstlerische, philologische oder lizenzrechtliche Gründe einer Änderung entgegenstehen. Die Museen Tempelhof-Schöneberg bemühen sich um eine geschlechtergerechte Sprache. Wenn aus Quellen zitiert wurde, wurden die Originalvorlagen ohne sprachliche Veränderungen wiedergegeben. Wir bedanken uns bei allen Institutionen und Personen für die Abdruckerlaubnis. Wir haben uns bemüht, alle Copyright-Inhaber und -Inhaberinnen ausfindig zu machen und um Abdruckgenehmigung zu bitten. Sollten wir eine Quelle nicht oder nicht vollständig angegeben haben, so bitten wir um Hinweise an die Museen Tempelhof-Schöneberg, Berlin.

Dieses Begleitheft ist kostenfrei und auch in größerer Stückzahl bei den folgenden Bezirkseinrichtungen erhältlich: Museen Tempelhof-Schöneberg, beim Stadtentwicklungsamt und bei den Bürgerämtern

This booklet is free of charge and also available in large quantities at the following district facilities: Tempelhof-Schöneberg Museum, the Urban Development Office and at all citizen services locations.

Gefördert durch die Europäische Union, die Bundesrepublik Deutschland und das Land Berlin im Rahmen des Programms „Zukunftsinitiative Stadtteil“, Teilprogramm „Stadtumbau“

Funded by the European Union, the Federal Republic of Germany and the State of Berlin as part of the „Zukunftsinitiative Stadtteil“ subprogramme „Urban Redevelopment“







WWW.YORCKBRUECKEN.DE