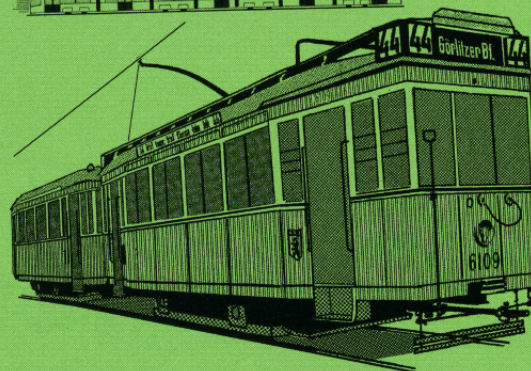
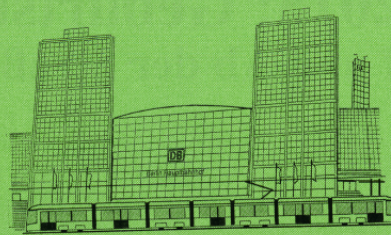


# vb

## Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 42. Jahrgang – Januar/Februar 2015 – € 2,50  
[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)



### 150 Jahre Berliner Straßenbahn

Seit der ersten (Pferde-)Straßenbahn vor 150 Jahren gehört die Tram zu Berlin. Aus West-Berlin (auf dem Foto 1965 in der Kantstraße) war sie zeitweise verdrängt worden. Doch trotz vieler Widrigkeiten hat sie ihren Platz im Straßenverkehr verteidigt. Ein Blick auf 150 Jahre Berliner Straßenbahn zum Beginn des Jubiläumsjahres. (Foto Karl Lindow, Sammlung Reinhard Schulz)

# 1-2015

REINHARD SCHULZ, Köln

## 1865–2015: Geburtstag einer alten Dame Vom Auf und Ab der Straßenbahn in Berlin

Als am 22. Juni 1865 eine Pferdebahn vom Brandenburger Tor nach Charlottenburg fuhr, konnten wahrscheinlich nur wenige abschätzen, welche Bedeutung dieses recht unauffällig wirkende Verkehrsmittel schon bald im täglichen Leben der stürmisch wachsenden Hauptstadt haben sollte.

### Am Anfang war das Pferd ...

Der Anfang war bescheiden: eine rund 7,5 km lange Strecke, die zunächst hauptsächlich dem Ausflugsbedürfnis der „besseren“ Berliner und Charlottenburger Bevölkerungsschichten diente und für Berlin selbst zunächst nur geringe Bedeutung hatte. Die eigentliche Stadt Berlin, deren verwaltungsmäßige Grenzen damals noch recht eng bemessen waren, sollte überhaupt erst acht Jahre später in größerem Rahmen in den Genuss dieses neuen und fortschrittlichen Verkehrsmittels kommen. Bis dahin war der Pferdeomnibus das einzige Verkehrsmittel im Gebiet der Haupt- und Residenzstadt.

Am 8. Juli 1873 war es soweit, und es fuhr erstmals eine ausschließlich dem innerstädtischen Verkehr Berlins dienende Pferdebahnlinie der „Großen Berliner Pferde-Eisenbahn“ vom Rosenthaler Tor nach Gesundbrunnen. Diese Pferdebahnlinie war ein sofortiger Erfolg, und nun gab es kein Halten mehr. In den folgenden Jahren wurden in Berlin und den umgebenden Städten und Gemeinden zahlreiche Pferdebahnen sowie vor allem im Westen und Südwesten Dampfstraßenbahnen in Betrieb genommen bzw. Konzessionen beantragt. So wurde beispielsweise die anfänglich nahezu unbebaute Gegend am Kurfürstendamm von einer Dampfstraßenbahnlinie erschlossen.

Es herrschte teilweise regelrechte Goldgräberstimmung, denn die Bevölkerung Berlins und der umgebenden Städte und Gemeinden wuchs rasant, und der Bahnbau versprach ein lukratives Geschäft.

Daher waren auch anfänglich ausschließlich private Unternehmungen am Start. Die öffentliche Hand hielt sich vorläufig zurück.

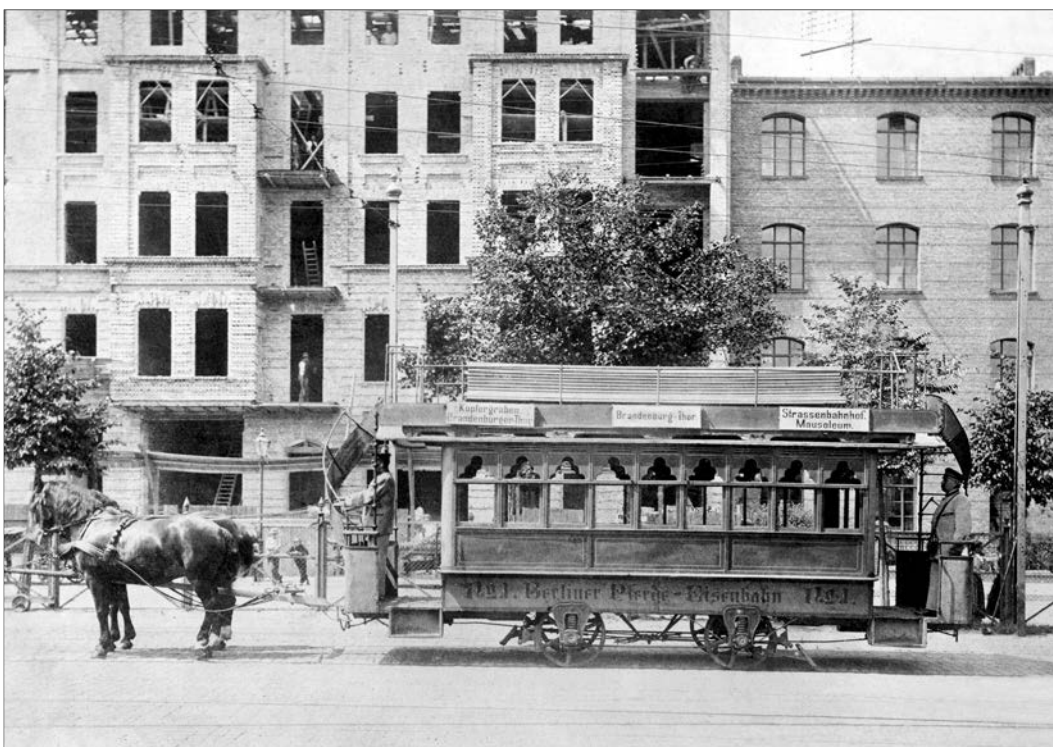
Seite 3:

**Bild 2** Im Jahre 1914 hat die Straßenbahn in Berlin in Hinblick auf Netzdichte und Anzahl der Linien ihren Zenit erreicht. Den Alexanderplatz kreuzen und berühren in jenem Jahr 33 Straßenbahnlinien, die Verbindungsmöglichkeiten und Fahrtziele in nahezu sämtlichen Stadtbezirken Berlins anbieten. Der Blick geht nach Nordwesten in die Memhardstraße, wo das U-Bahn-Portal der damals gerade erst eröffneten U-Bahn-Linie zum U-Bhf Schönhauser Allee (Nordring) zu erkennen ist. Die linke Bildhälfte wird vom Gebäude des Kaufhauses Hermann Tietz und der davor thronenden Bronzestatue der „Berolina“ beherrscht. Dort erhebt sich heute der Bau der „Galeria Kaufhof“ – ohne Berolina.

(Foto Archiv Röhnert, Sammlung Reinhard Schulz)

**Bild 3** Im Jahre 1925 hat sich der Alexanderplatz noch nicht verändert, aber in den folgenden Jahren wird im Gefolge des Baues der U-Bahn-Linien D und E (heute 8 und 5) die Platzfläche völlig umgestaltet werden und auf der Westseite eine neue Randbebauung entstehen, die heute noch diesen Teil des Alexanderplatzes prägt. Die Anzahl der Straßenbahnlinien ist im Gefolge der Neustrukturierung und Straffung des Straßenbahnnetzes nach 1923 auf „nur“ 22 Linien zurückgegangen, ohne jedoch eine größere Angebotsverringerung zu bewirken. Die ersten neuen B 24-Beiwagen sind bereits im Einsatz, Vorboden der beginnenden und umfassenden Modernisierung des Wagenparks.

(Ansichtskarte, Sammlung Reinhard Schulz)



**Bild 1** Der Urahn – Berlins erster Pferdebahnwagen und zugleich der älteste Museumswagen Deutschlands, wenn nicht sogar Europas. Hier präsentiert er sich vermutlich am Ende seiner aktiven Laufbahn etwa um 1900 in seinem Heimatbetriebshof in Charlottenburg, Spandauer Straße (heute Spandauer Damm) Ecke Sophie-Charlotte-Straße mit seiner Ursprungsbeschilderung. Im älteren, bis heute erhaltenen Gebäude rechts befindet sich die Gipsformerei der Staatlichen Museen. Im Hintergrund entsteht gerade ein typisches Berliner Mietshaus jener Zeit.

(Foto Sammlung Reinhard Schulz)





**Bild 4** Gegen Ende der 1920er Jahre beginnt der Platz in den stark belasteten Innenstadtstraßen Berlins knapp zu werden. Die nicht allzu breite Leipziger Straße ist ein gutes Beispiel für die sich abzeichnenden Konflikte zwischen Straßenbahn und Auto. Noch dominiert die Straßenbahn, aber die Forderungen zur Ablösung durch den Omnibus werden lauter. Im Hintergrund die Kreuzung Leipziger Straße/ Friedrichstraße, wo bereits eine Hängeampel die Verkehrsströme regelt.

(Ansichtskarte, Sammlung Reinhard Schulz)

## Blütezeit und Absturz

Die folgenden Jahre und Jahrzehnte bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs waren eine einzige Erfolgsstory. In einem für heutige Zeiten unglaublichen Tempo und mit einer Zielstrebigkeit, die heutigen Planern und Entscheidern offenbar weitgehend abhanden gekommen ist, wurde ein Verkehrsnetz geschaffen, das die stetig wachsenden Verkehrsbedürfnisse Berlins und seines damaligen Umlandes hervorragend bediente. Es gab sicherlich Anachronismen – etwa die unterschiedlichen, sich teilweise regelrecht Konkurrenz machenden öffentlichen und privaten Betriebe, die anfänglich fehlende Gesamtplanung, tarifliche Eigenheiten. Aber man befand sich auf einem guten Weg. Der Pferdebahnbetrieb und die originellen Dampfstraßenbahnen werden an der Schwelle vom 19. zum 20. Jahrhundert vom deutlich effizienteren elektrischen Betrieb abgelöst – die Zukunft der Straßenbahn schien verheißungsvoll.

Dann kam der Erste Weltkrieg und nachfolgend die Inflation mit schwerwiegenden Folgen für den Straßenbahnbetrieb. Zwar waren die früheren Einzelbetriebe inzwischen zu einem einheitlichen Straßenbahnbetrieb vereinigt worden, aber Fahrzeuge, Gleise und Betriebseinrichtungen waren heruntergewirtschaftet, und die Finanzen waren zerrüttet. Es ging erstmals abwärts mit der Straßenbahn.

Das in seinen Grundzügen noch aus der Wachstumsphase vor dem Ersten Weltkrieg stammende Berliner Straßenbahnnetz war zwar in den Jahren 1919–1923 durch Verknüpfung bestehender und Aufhebung gering belasteter Linien von ursprünglich 172 (!) Linien im Jahre 1914 auf zuletzt 106 Linien im Sommer 1923 reduziert worden, aber die inzwischen galoppierende Inflation zwang zu einem radikalen Schnitt. Am 9. September 1923 stand der Betrieb gänzlich still. Der erste Tiefpunkt in der Geschichte der Berliner Straßenbahn war erreicht. Es erfolgte eine gründliche Reorganisation, bei der die Betriebsführung rationalisiert und insbesondere das finanzielle Gebaren des nunmehr als „Berliner Straßenbahn-Betriebs GmbH.“ firmierenden Unternehmens auf eine neue Grundlage gestellt wurde. Große Teile des vormaligen Liniennetzes der Straßenbahn erfuhren zugleich eine weitgehende Neuausrichtung und Straffung, wobei weitere schwächer frequentierte Linien fortfielen.

**Bild 5** Das Gesicht der Straßenbahn hat sich im Laufe der 1920er und 1930er Jahre gewandelt – kantige Plattformen oder Führerstände, seit 1936 die etwas „dröge“ elfenbeinfarbene Lackierung statt leuchtendem Sonnengelb/Weiß, das Zielschild zeittypisch in frakturähnlicher Schrift, die Wagennummer hingegen klar und schnörkellos ... Triebwagen 3497 vom Typ TM 36 mit den charakteristischen Starkstromkabeln posiert als Linie 7 auf dem Betriebshof Charlottenburg; ob er auf dieser Linie tatsächlich auch eingesetzt wurde?

(Foto AEG, Sammlung Reinhard Schulz)

