

REINHARD ARF, Berlin

Nun auch nach Rosenthal

Die Eröffnung der elektrischen Straßenbahnstrecke am 23. Juni 1914 und ihre weitere Geschichte (Teil 1)

Einleitung

Das Dorf Rosenthal wurde im Zuge der Besiedelung Brandenburger am Ende des 12. bzw. zu Beginn des 13. Jahrhunderts gegründet. Dies traf auch auf benachbarte Ortschaften wie Berlin und Cölln sowie auch auf Lübars, Hermsdorf, Tegel und Heiligensee zu. Nach [1] brachten aus den Niederlanden stammende Bauern, die in dieser Region angesiedelt wurden, den Ortsnamen mit; er scheint vom holländischen Rosendaal abzustammen (der in den Niederlanden häufiger vorzufinden ist). Nach anderer Quelle [1a] handelt es sich um einen Wunschnamen, den Lokatoren benutzten, um Siedler anzuwerben. Eine Gründungsurkunde existiert aber nicht. Die alte Dorfkirche in Rosenthal wird aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts herstammend beschrieben: „Inmitten des Dorfangers steht die Kirche, im Kern ein mittelalterlicher Bau aus Feldsteinquadern, dessen Entstehungszeit (1. Hälfte des 13. Jh.) durch ein zugesetztes spätromanisches Rundbogenportal einwandfrei festgelegt ist.“ [2]

Die erste ausführliche Nennung des Dorfes Rosenthal stammt aus dem Jahre 1375, und zwar aus dem berühmten Landbuch Kaiser Karls IV. Darin sind in lateinischer Sprache alle Orte der Mark Brandenburg aufgeführt, nachdem der Kaiser die gesamte Mark von den Wittelsbachern erworben hatte. [3] Das Gelände der Gemarkung Rosenthal grenzte über viele Jahrhunderte an Nachbarorte an und reichte im Norden bis vor Lübars, im Nordosten bis vor Blankenfelde, im Osten bis vor Buchholz, im Südosten bis vor Niederschönhausen, im Südwesten bis vor Reinickendorf und im Westen bis vor Dalldorf (heute Wittenau), war also von beträchtlicher Größe. Das spiegelt sich wider bis in die Neuzeit. Im Gesetz über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin vom 27. April

1920, in Kraft getreten am 1. Oktober 1920, und im „Zweckverbandsgesetz“ vom 19. Juli 1911 wird der Gutsbezirk Rosenthal als beitretende Ortschaft unter der laufenden Nummer 44 geführt, und in der Anlage II dieses Gesetzes zusätzlich die Landgemeinde Berlin-Rosenthal mit dem Hinweis „ohne das Gelände westlich der Liebenwalder Bahn und Ortsteil Rosenthal I (Wilhelmsruh)“. Daher war bei der Eröffnung der Nordbahn im Jahre 1877 der heutige Name der Station „Wilhelmsruh“ (erst seit 3. Oktober 1937) noch mit „Rosenthal“ versehen und in der Zwischenzeit von 1893 bis 1937 mit „Reinickendorf-Rosenthal“. [4]

Die Verbindung Rosenthals zu Berlin war schon vor dem Jahr 1911 eng, weil Berlin seit 1882 viele Gutsbezirke aufgekauft hatte, so auch Rosenthal wegen der Anlage und des Betriebens der Rieselfelder zum Entsorgen der Abwässer (und zudem weiterer großer Areale zum Entwickeln großer Komplexe, z. B. für den Bau von Krankenhäusern wie in Buch).

Pferdebahnen

Die von Berlin ausgehenden Verbindungen reichten zum damaligen Zeitpunkt nur zum Teil in die noch nicht zu Berlin gehörenden Vororte. Pferdebahnen fuhren seit 1865 von Berlin nach Charlottenburg, und am 8. Juli 1873 eröffnete die Große Berliner Pferde-Eisenbahn Aktien-Gesellschaft ihre erste Pferdeeisenbahnlinie mit einer Länge von 6,2 km zwischen Rosenthaler Thor und der Kreuzung der Badstraße in Gesundbrunnen mit den Gleisen der Berlin-Stettiner Eisenbahn (später Nordbahn) in Höhe der heute dort abzweigenden Grüntaler Straße. Der weitere Netzaufbau ging recht zügig voran, vor allem wurden anfangs Strecken errichtet in die Vororte Berlins, so nach Moabit, Wedding und Pankow.



Bild 1 Ausschnitt aus einem Stadtplan von 1997 mit nachträglich eingezeichneten alten Gemarkungsgrenzen Rosenthals

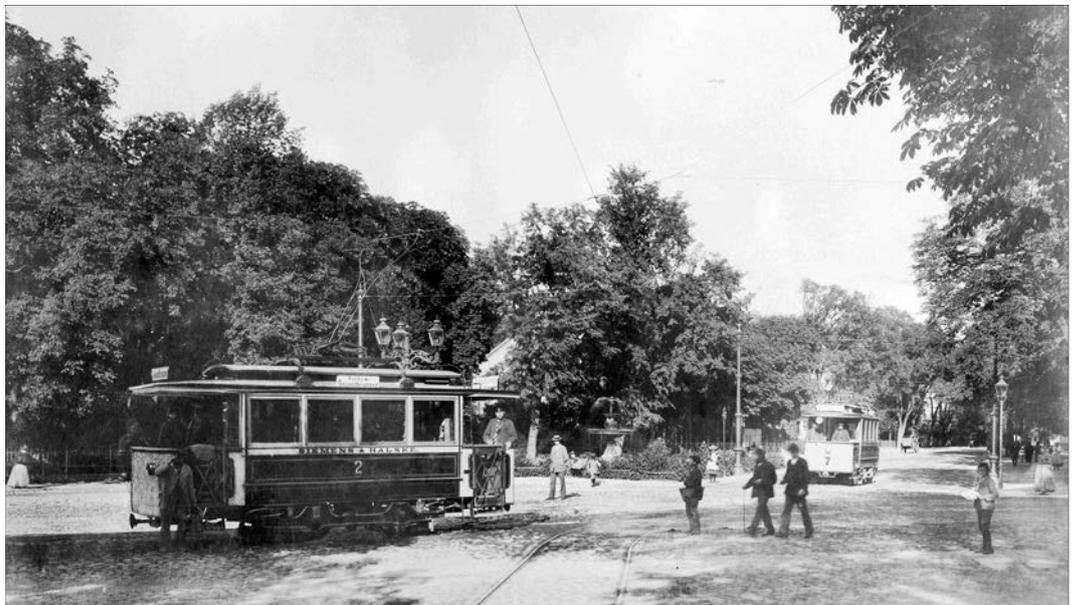
(Repro aus [1])

Bild 2 Aus der Eröffnungszeit der Straßenbahn Gesundbrunnen–Pankow stammt dieses Foto mit dem Triebwagen 7 aus der ersten Lieferung von 1895, der Richtung Damerowstraße fährt. Im Hintergrund Triebwagen 2 über Wollankstraße zum Gesundbrunnen. (Foto Siemens Corporate Archives)



Bild 3 Aus entgegengesetzter Richtung wie Bild 2, vermutlich zum gleichen Zeitpunkt, dieselben Fahrzeuge an der Ecke Breite Straße/Berliner Straße

(Foto Siemens Corporate Archives)



Letztere verlief über das Schönhauser Thor und die Schönhauser Allee nach Pankow, Kirche (und später bis Niederschönhausen und Nordend). [5]

Die Große Berliner Pferde-Eisenbahn AG, ab 25. Januar 1898 als Große Berliner Straßenbahn Aktien-Gesellschaft (GBS) mit mehreren Tochter- bzw. Nebenbetrieben firmierend, hatte also Pionierarbeit geleistet und damit neben der Eisenbahn mit ihren neuen Strecken für erste Verbindungen in die Vororte gesorgt. Aber die „Große Berliner“ war nur eine von vielen Konkurrenten auf diesem Sektor und verfügte nicht über Exklusivrechte. Somit waren die noch selbstständigen Gemeinden wie Pankow und Niederschönhausen befugt, eigene und weitere Verträge mit Straßenbahnunternehmen abzuschließen, was sie auch taten. Speziell Pankow und Niederschönhausen machten davon Gebrauch und wurden zeitlich versetzt mit zwei Unternehmen handelseinig: mit der schon genannten Großen Berliner Straßenbahn Aktien-Gesellschaft und ab 1892 dann auch mit der Berliner Elektrischen Straßenbahnen AG, abgekürzt BESTAG, einer Tochter der Firma Siemens & Halske.

Die GBS hatte ihre bestehende Verbindung bis Pankow, Kirche, durchaus wirtschaftlich erfolgreich betrieben und war bestrebt, neue Linien zu errichten, zu erwerben und zu betreiben. So kam es

dazu, dass sie von der selbstständigen Gemeinde Niederschönhausen die einzige von der Gemeinde erbaute eingleisige Pferdebahnlinie am 1. Juni 1892 übernahm. Die 1,3 km lange Strecke war nach ihrer Fertigstellung mit allen Rechten an die GBS übertragen worden, damit diese sofort den Betrieb aufnimmt. Damit war nun ein durchgängiger Betrieb bis nach Niederschönhausen möglich. Diese Strecke verlief durch die heutige Ossietskystraße (früher Schlossstraße), in einem Bogen um das Schloss und den Schlosspark Schönhausen herum und durch die heutige Dietzgenstraße bis zum Ossietskyplatz (früher Niederschönhausen, Kirche bzw. Friedensplatz). Weitere Strecken wurden von Pankow und Niederschönhausen an die GBS nicht vergeben bzw. nicht konzessioniert, wenn man von einer weiteren Verlängerung der vorgenannten Strecke im Zuge der Dietzgenstraße nach Nordend absieht, an deren Ende im Jahre 1901 der Betriebshof Niederschönhausen von der GBS erbaut und in Betrieb genommen wurde.

Elektrische Straßenbahn/Fa. Siemens & Halske

Zeitlich parallel dazu begann die Gemeinde Pankow mit Verhandlungen mit der neu gegründeten Firma Siemens & Halske Bahn (später Firma Berliner Elektrische Straßenbahnen AG oder kurz BESTAG) über den Bau und den Betrieb einer nunmehr elektrischen normalspurigen, zweigleisigen Straßenbahnlinie von



Bild 4 Fahrtschein der BESTAG um 1900 nach der Streckenverlängerung in die Innenstadt, erkennbar an der Angabe „Mittelstraße-Pankow“

(Samml. Sigurd Hilkenbach)

Berlin (Gesundbrunnen) nach Pankow. Dieses Projekt wurde zum ersten Mal im Jahre 1892 bekanntgemacht. Zu Beginn des Jahres 1893 unterbreitete das Unternehmen ein konkretes Angebot. Die Verhandlungen mit der Gemeinde Pankow wurden rasch abgeschlossen, und noch im April 1893 kam ein Vertrag zustande. [6]

Im Mai 1894 begannen die Straßenbahn-Bauarbeiten auf dem Gemeindegebiet Pankows. Mit im Bau war der erste Betriebshof der Bahn in der Pankower Brehmestrasse, wo auch ein Kraftwerk mit errichtet wurde für die Stromversorgung. Am 10. September 1895 erfolgte die Betriebseröffnung zwischen Prinzenallee Ecke Badstraße in Berlin-Wedding (Gesundbrunnen) und Damerowstraße Ecke Mendelstraße in Pankow mit der Streckenführung über Prinzenallee, Wollankstraße, Breite Straße, Pankow, Kirche bis Damerowstraße und der Betriebsstrecke in der Brehmestrasse zum dortigen Hof (Brehmestrasse 21/22). In der Gegenrichtung wurde über Breite Straße, Spandauer Straße, Kreuzstraße und Wollankstraße gefahren. Die polizeiliche Konzession für das Stadtgebiet in Berlin mit einer Länge von ca. 900 Metern war am 19. März 1895 erteilt worden. (Wedding gehörte schon seit 1861 zu Berlin, allerdings verlief die Grenze zu Pankow bis 1938 an der Stelle, an welcher die Prinzenallee noch heute endet und die Wollankstraße beginnt. Im Jahre 1938 wurde die Bezirksgrenze bis zur Nordbahn zurückgezogen.) Die Fahrzeit für die Gesamtstrecke wird mit 15 Minuten angegeben. Die Wagenfolge betrug 10 Minuten. Ein Schaffner wurde auf der kurzen Strecke nicht für erforderlich erachtet, da der Fahrer das Einwerfen des Fahrgeldes in eine Box mit kontrollieren sollte.

Die Ausgabe der „Elektrische Zeitschrift“ vom 31. Oktober 1895 berichtet von der Streckeneröffnung: „Am 10. September ist die elektrische Strassenbahn von Gesundbrunnen nach Pankow dem Verkehr übergeben worden und damit ist denn auch die

Reichshauptstadt in die Reihe derjenigen Städte getreten, durch deren Straßen elektrische Bahnen führen. Die Firma Siemens & Halske, welche Unternehmerin der Bahn ist, hat bereits im April 1893 nach kurzen Verhandlungen einen Vertrag mit der Gemeinde Pankow abgeschlossen, in welchem die Konzession auf die Dauer von 50 Jahren vom Tage der Inbetriebsetzung der Bahn an erteilt wurde ... Die Stromregulierung geschieht den einfachen Verhältnissen der Strecke entsprechend lediglich durch Vorschaltwiderstände, da fast durchweg mit voller Geschwindigkeit gefahren werden kann. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt im Mittel 17,5 km und darf bis zu 25 km per Stunde gesteigert werden.“ [7]

Zwischen August 1898 und Dezember 1899 wurden durch die BESTAG bzw. ihre Rechtsvorgängerin auf Berliner Territorium bauliche Streckenveränderungen herbeigeführt. So wurde z. B. eine Neubaustrecke von der Prinzenallee abzweigend durch die Bellermannstraße und Grüntaler Straße zur Badstraße erbaut und eröffnet, die sich über die Hochstraße, Hussitenstraße, Feldstraße, Gartenstraße zur Elsässer Straße (heute Torstraße) fortsetzt. Diese Streckenführung war notwendig, weil in den großen Hauptverkehrsstraßen schon Gleise lagen, die der GBS (und auch anderen Unternehmen) gehörten und nur gegen Entgelt mitbenutzt werden durften. Die Neubaustrecke wurde bis Ende des Jahrhunderts weiter über die Artilleriestraße (heute Tucholskystraße) verlängert bis zur Mittelstraße Ecke Friedrichstraße. Somit konnten die Fahrgäste aus den Vororten bis in die Berliner Innenstadt gebracht werden.

Firma BESTAG

Die BESTAG, die seit 1. Juli 1899 bestand, hat den Betrieb von der Firma Siemens & Halske am selben Tag übernommen. Es wurden zwei Linien betrieben, eine von Gesundbrunnen, Prinzenallee Ecke Badstraße, bis Pankow, Damerowstraße Ecke Mendelstraße, sowie die zweite von Mitte, Mittelstraße Ecke Friedrichstraße, bis Pankow, Damerowstraße Ecke Mendelstraße. Der erste Betriebshof Brehmestrasse 21/22, schon zu beengt für die betrieblichen Verhältnisse, wurde im Jahre 1901 nach nur sechs Jahren aufgegeben, im Jahre 1903 veräußert und durch einen neuen Hof in der Damerowstraße 9–13 ersetzt.

Weitere Veränderungen mit späteren und sicherlich beabsichtigten erheblicheren Folgen ereigneten sich in den Jahren 1901 und 1903. Die Stadt Berlin erwarb sukzessive das gesamte Stammkapital an der BESTAG. Aber das ursprünglich bestehende Konkurrenzverhältnis zur GBS konnte nicht abgemildert werden. Die Stadt



Bild 5 Blick aus der Prinzenallee zur Kreuzung mit der Badstraße an der damaligen Endhaltestelle. Hier ist heute der U-Bahnhof Pankstraße (U8).

(Foto Siemens Corporate Archives)