

# vb

## Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 47. Jahrgang – Juli/August 2020 – €2,70  
[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)



**Das letzte Jahr der Straßenbahn in Tempelhof**

Ein Verstärkerzug der Linie 99 biegt vom Mariendorfer Damm – vermutlich am 17. Juni 1961 – in die Kehrschleife nördlich der Trabrennbahn Mariendorf ein. An Sonn- und Feiertagen setzte die BVG diese E-Kurse mit Ziel „Mariendorf Rennbahn“ ein, um der erhöhten Verkehrsnachfrage zur Trabrennbahn zu entsprechen.  
(Foto Karl Lindow, Sammlung Hans Schnoor)

# 4-2020

HANS SCHNOOR, Schleswig

# 1961 – Das letzte Jahr des Tempelhofer Straßenbahn-Netzes



**Bild 1** Ansichtskarte Tempelhofer Damm Ecke Alt-Tempelhof um 1960

(Archiv Museen Tempelhof-Schöneberg T3 2516)

In den 1950er Jahren sowie im Jahr 1960 wurde der damalige Bezirk Tempelhof gut von der Straßenbahn erschlossen, der Ortsteil Marienfelde allerdings nur an seinem nordöstlichen Rand im Industrie- und Gewerbegebiet an der Daimlerstraße. Betrachtet man den Linienplan der Straßenbahn auf dem Gebiet des damaligen 13. Berliner Bezirks, kann man ihn als Tempelhofer Netz interpretieren. Der 1954 im damaligen West-Berlin begonnene Abbau der Straßenbahn hatte bis zum Beginn des Jahres 1961 Tempelhof noch nicht erreicht. Am Ende jenes Jahres wurde Straßenbahnverkehr auf Tempelhofer Gebiet jedoch nur noch mit drei Linien auf zwei nicht miteinander verbundenen Strecken durchgeführt, so dass der Netzcharakter nicht mehr gegeben war.

Das Jahr 1961 brachte für die gesamte Stadt Berlin und für ihren öffentlichen Personennahverkehr mit der Schließung der Ost-West-Sektorengrenze am 13. August und dem wenige Tage danach beginnenden Mauerbau tiefgreifende Veränderungen. Für den Tempelhofer Nahverkehr hatte dieses Ereignis nur relativ wenige direkte Auswirkungen. Die S-Bahn verkehrte auf der Dresdener Bahn nicht mehr bis Rangsdorf, sondern nur noch bis Lichtenrade. Auf das Liniennetz der Straßenbahn in Tempelhof hatte der 13. August jedoch keine Auswirkungen. Lediglich am westlichen Rand des Bezirks, auf der in voller Breite schon zum Nachbarbezirk Schöneberg gehörenden Alboinstraße, gab es eine indirekte, und zwar, wenn auch nur vorübergehend, positive Auswirkung auf



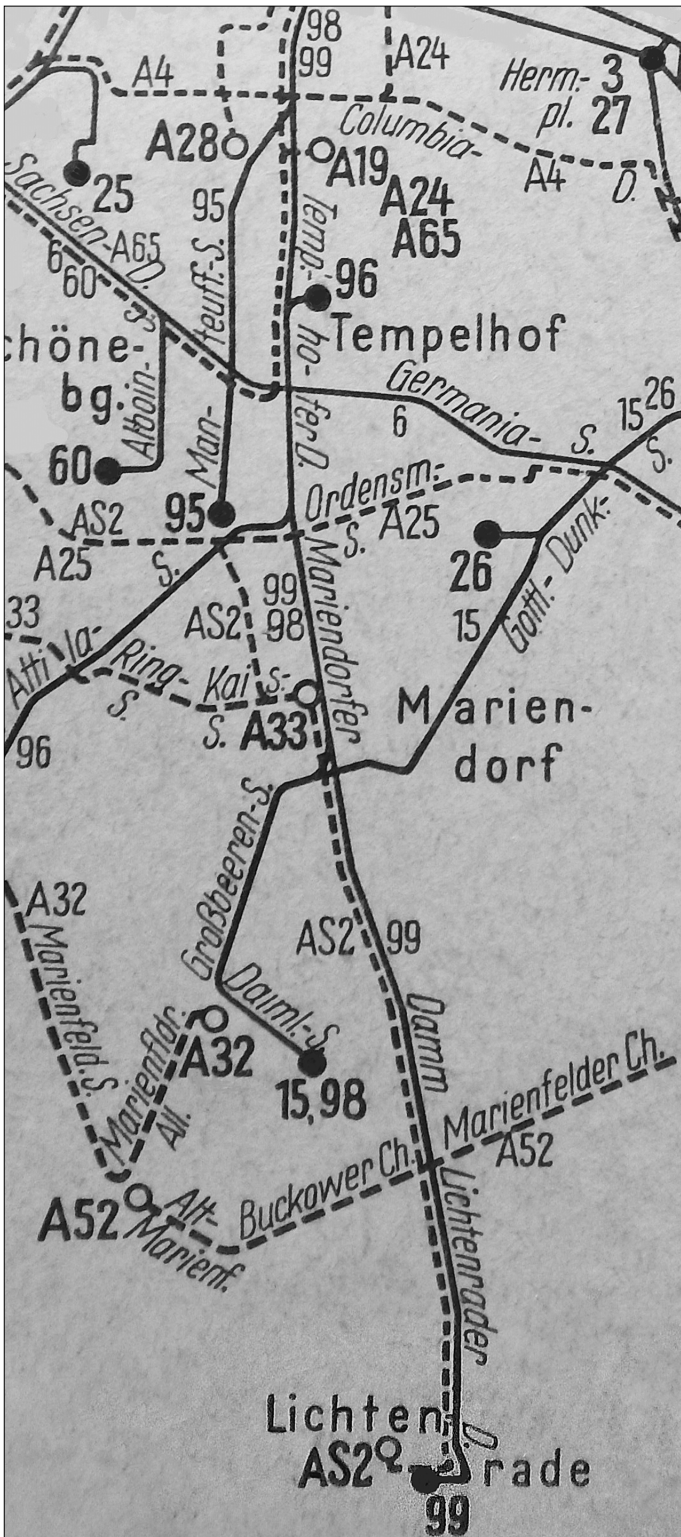
**Bild 2** Zug der Linie 6 in der Germaniastraße zwischen Alt-Tempelhof und Werbergstraße

(Foto BVG-Archiv)

die Straßenbahn-Entwicklung. Die für die Straßenbahn im Bezirk Tempelhof negative Entwicklung des Jahres 1961 begann schon mit dem Fahrplanwechsel am 2. Mai und endete mit dem folgenden Fahrplanwechsel zum 1. Oktober. Danach war der Straßenbahnbetrieb aus diesem Bezirk zwar noch nicht komplett verschwunden, von einem „Netz“ konnte man jedoch nicht mehr sprechen.

Zu Beginn des Jahres 1961 verkehrten im Bezirk Tempelhof sieben Linien der Elektrischen sowie eine weitere mit Bedeutung für Tempelhof entlang der Schöneberger Alboinstraße:

**Bild 3 Ausschnitt aus Liniennetz-Grafik BVG-Fahrplanheft Winter 1960/61**  
(Sammlung Hans Schnoor)



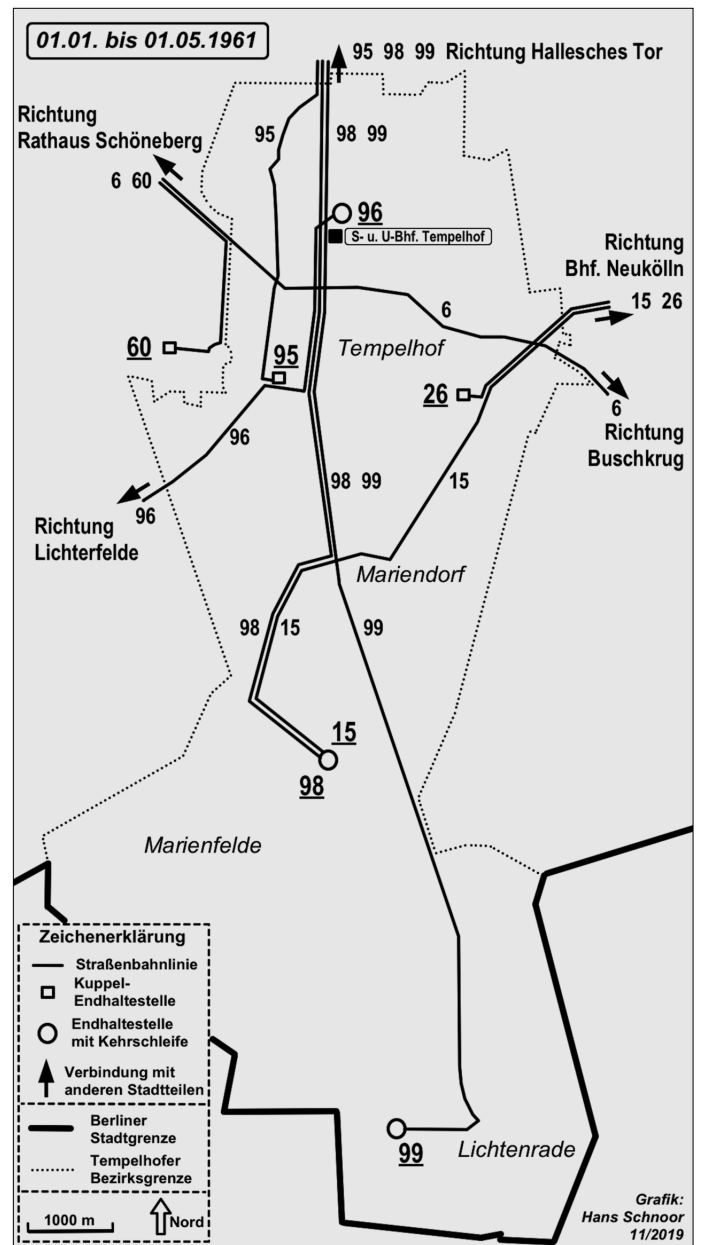
**Linie 6**

Von der Wintersteinstraße am Richard-Wagner-Platz in Charlottenburg kommend, verlief diese Linie durch die West-Berliner City an der Gedächtniskirche nach Schöneberg. Nahe dem S-Bahnhof Papestraße (heute Südkreuz) erreichte sie Tempelhof. Sie führte entlang der Schöneberger Straße, Alt-Tempelhof und Germaniastraße, bis sie kurz vor dem Teltowkanal den Neuköllner Ortsteil Britz erreichte. Der weitere Linienweg ging über die Gradestraße zum Buschkrug und dann nordwärts zum Rathaus Neukölln. Dort knickte die Linie nach Osten ab, um in der Elsenstraße unmittelbar vor der Bezirks- und Sektorengrenze zu Treptow zu enden.

**Linie 15**

Diese Linie verband den Ortsteil Neukölln im gleichnamigen Bezirk mit dem Industrie- und Gewerbegebiet an der Marienfelder Daimlerstraße im Bezirk Tempelhof. Von der Endhaltestelle in der Sonnenallee neben dem Schulenburgpark führte ihr Linienweg zum Bahnhof Neukölln und weiter über Silbersteinstraße, Hertastraße und Mariendorfer Weg zum östlichen Bereich des Ortsteils

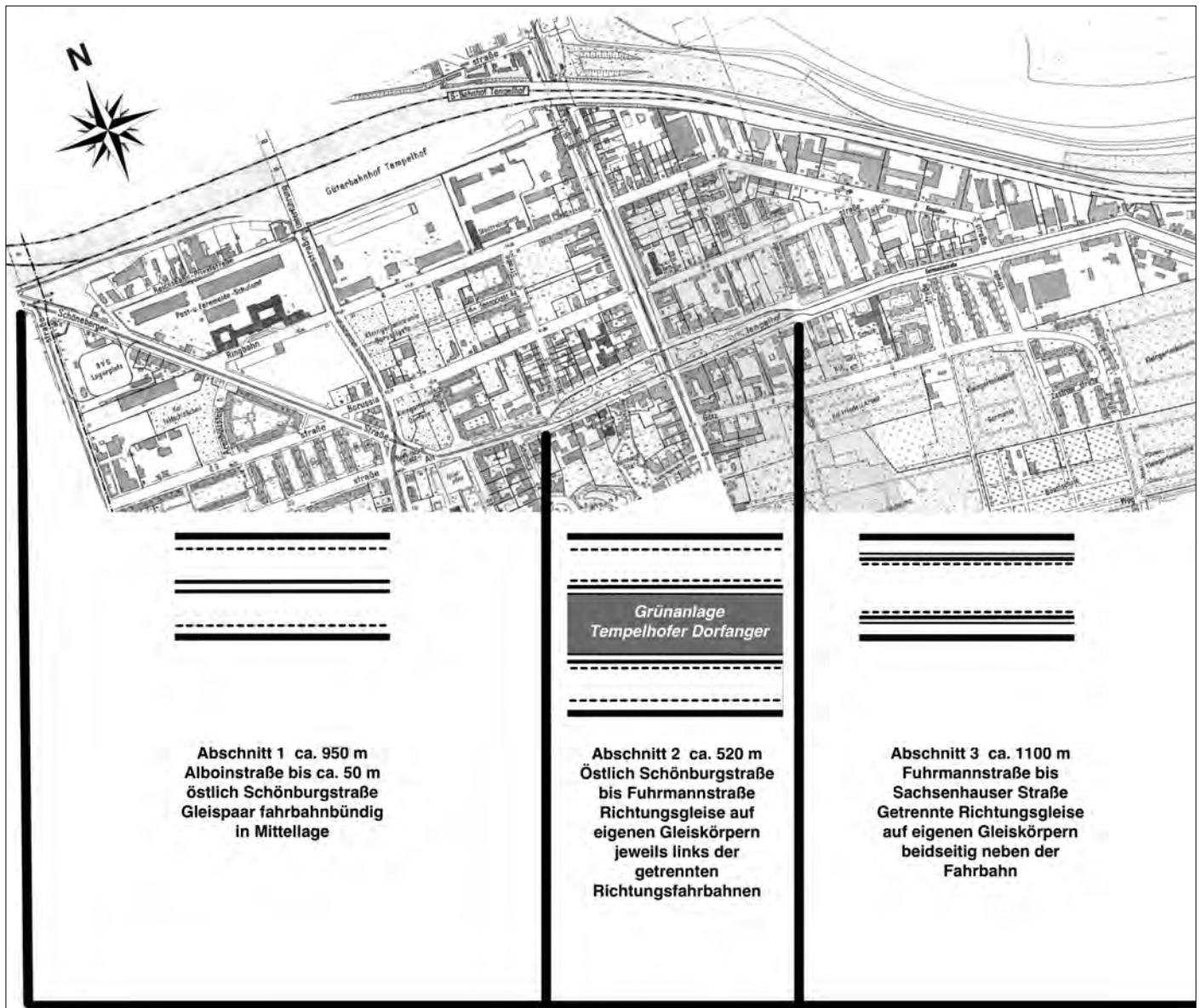
**Bild 4 Schematische Darstellung der Straßenbahn-Netzstruktur im Bezirk Tempelhof Anfang 1961**  
(Zeichnung Hans Schnoor)



Grafik:  
Hans Schnoor  
11/2019

## Sieben Abschnitte wechselnder Gleislagen der Straßenbahnlinie 6 in Tempelhof

Grafik: Hans Schnoor, Kartengrundlage: Stadtkarte 1:4000 (1956/57) Repro aus HistoMapBerlin des Landesarchivs Berlin



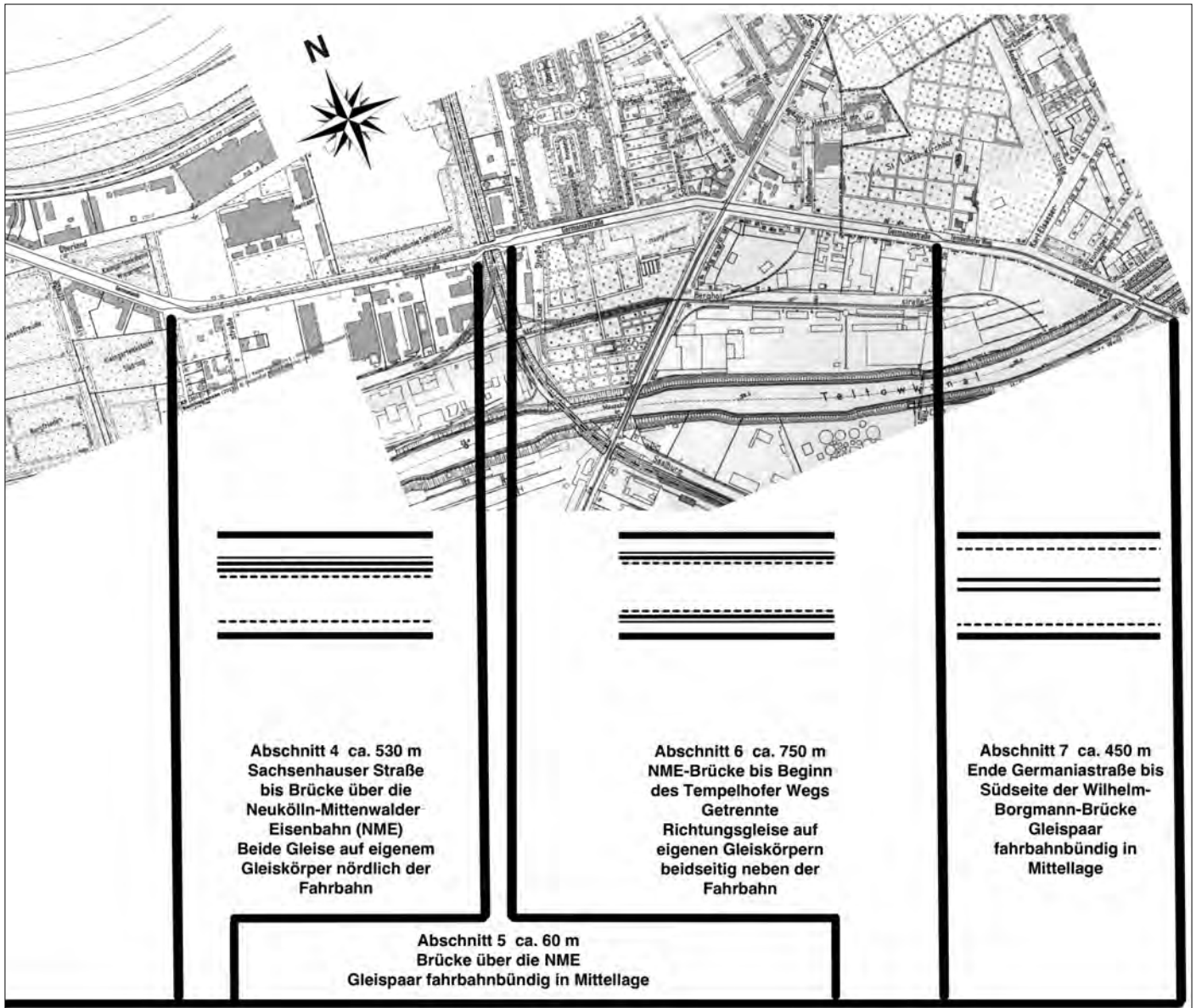
**Abschnitt 1**  
Pflasterbündige Mittellage in der Schöneberger Straße an der Haltestelle Berlinickeplatz  
(Foto BVG-Archiv)



**Abschnitt 2**  
Entlang der Tempelhofer Dorfau aufgeweitete Gleislage an der Haltestelle Tempelhofer Damm  
(Foto Karl Lindow, Sammlung Hans Schnoor)



**Abschnitt 3**  
Richtungsgleise beidseitig der Mittelfahrbahn der Germaniastraße zwischen Ringbahn- u. Oberlandstraße  
(Foto Karl Lindow, Sammlung Hans Schnoor)



**Abschnitt 4**  
Gleispaar nördlich neben der Fahrbahn  
der Germaniastraße östlich der Sachsen-  
hauser Straße  
(Foto Karl Lindow,  
Sammlung Hans Schnoor)



**Abschnitt 5**  
Mittellage auf der Brücke über die  
Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn  
(Foto Karl Lindow,  
Sammlung Hans Schnoor)



**Abschnitt 6**  
Richtungsgleise beidseitig der Mittel-  
fahrbahn an der Kreuzung Germania-  
straße / Gottlieb-Dunkel-Straße  
(Foto Carl-Wilhelm Schmiedeke,  
Sammlung Hans Schnoor)

# Letzter Anschluss

... bei Pandemie nach Prora



Ein ganz spezielles Stück ist der Straßenbahntriebwagen aus Berlin bzw. Woltersdorf, der hier bis heute in gutem äußerlichen Zustand überlebt hat. Der abgebildete Wagen lief in Berlin als Triebwagen 5617 (TF13/25), zuletzt bei der BVG-Ost, war im Jahre 1913 von O&K in Spandau gebaut und von der AEG elektrisch ausgerüstet worden. Von diesem Typ kamen 1962/63 sechs Wagen zur Woltersdorfer Straßenbahn. Zuvor wurden diese Wagen umfangreich bei LOWA bzw. im Raw Schöneeweide umgebaut, erhielten z. B. neue Endplattformen und neue Frontpartien. Der hier abgebildete Triebwagen hatte in Woltersdorf zunächst die Nummer 11, später 26 (heute ist keine Wagennummer angeschrieben). Bis 1979 war er in Woltersdorf im Einsatz, dann ging er zurück nach Ost-Berlin und sollte in der Obhut

der deutschen Bevölkerung, die weltweit als reiselustig bekannt ist, werden in Zeiten der Pandemie auf Regionales reduziert. Also keine Trams in Lissabon, Soller/Mallorca oder Crich/England. Sehenswürdigkeiten in Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sind angesagt. Eine Tour nach Rügen ist wieder möglich, und die lohnt nicht nur für Verkehrsfreunde. Das Technikmuseum Prora, unweit vom Dokumentations- und Tourismuszentrum gelegen, zeigt viele Exponate aus der Welt des Verkehrs. Dazu gehören Fahrzeuge der „großen“ Eisenbahn, aber auch Straßenbahnen. Außerdem sind Straßenfahrzeuge (PKWs, LKWs, Nutzfahrzeuge) aus vielen Jahrzehnten zu bestaunen.

des heutigen Denkmalpflege-Vereins Nahverkehr Berlin (DVN) museal aufgehoben werden. Man trennte sich indes von ihm, und so kam dieser Tw um 1994 nach Prora auf Rügen in die Halle dieses Museums, in der er zum Glück immer noch steht. Ein schönes und seltenes Exponat, das den „100. Geburtstag“ bereits hinter sich hat und „für sein Alter“ immer noch gut aussieht. Er ist ein Beispiel für die Kreativität und das Geschick des Personals der Straßenbahn Woltersdorf, wie man in der Vergangenheit in der Mangelwirtschaft mit wenig Finanzmitteln betrieblich „über die Runden“ kam. Hinfahren und anschauen!

(Text: Reinhard Arf, Foto [August 1994]: Reinhard Arf)

## Verkehrsgeschichtliche Blätter

# vb

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin  
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF  
Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Maurusatz  
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl  
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin

Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)

Jahresabonnement: €16,00 (Ausland €19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten

Einzelheft: €2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten

Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.

Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss dieses Heftes:

### In diesem Heft:

1961: Das letzte Jahr des Tempelhofer Straßenbahn-Netzes – Tempelhofer E-Linien – Oberbaum: Brückenschlag und Trennstelle. Von der hölzernen Klappbrücke zur massiven Backsteinbrücke mit neuem Stadtviertel – Geschichten von der Ostbahn. Reisende auf der Ostbahn: Schriftsteller und König – Corona-Fahrplan – Leser-Post-Zug – Rezensionen – In alten Zeitungen geblättert ... – Kurzinformationen

[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Demnächst:

Der Gründung Groß-Berlins am 1. Oktober 1920 war der „Zweckverband Groß Berlin“ zwischen 1912 und 1920 vorausgegangen. Zu dessen Aufgaben gehörte u. a. die Regelung von Verkehrsangelegenheiten.