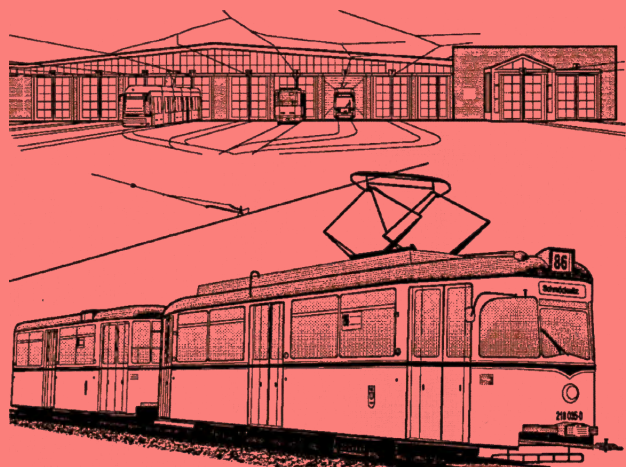


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 47. Jahrgang – November/Dezember 2020 – €2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de



**Straßenbahnhof
Charlottenburg**

Am 2. Mai 1967 – fünf Monate vor dem Ende des Betriebes – wurde diese Parade von Straßenbahn-Triebwagen im Betriebshof Charlottenburg fotografiert. Außer Verbundwagen TM 36 sind Wagen der Typen TM 34, T 33U, TF 50, Arbeitswagen T 24/49, Großraumwagen TED 52 und der Gelenkwagen TG 29/52 erkennbar.
(Foto Wolfgang von Linstow, BVG-Archiv)

6-2020

REINHARD ARF, Berlin

Architekturgeschichtliche Betrachtung zu Jean Krämer und dem Straßenbahnhof Charlottenburg



Bild 1 Jean Krämer (1886–1943) (Repro aus [1, S. 14])

Die städtebauliche Entwicklung in der Stadt Charlottenburg bzw. seit dem 1. Oktober 1920 im Bezirk Charlottenburg von Berlin (mit den Ortsteilen Charlottenburg, Heerstraße, Plötzensee und Jungfernheide) war in dem betroffenen Gebiet zwischen Kaiserdamm und Spandauer Damm noch vollkommen uneinheitlich. Es gab an den Ausfallstraßen Spandauer Damm und Kaiserdamm jeweils Blockrandbebauungen im typischen Stil der Gründerzeit („Beamtenhäuser“), wie dies auch heute noch erkennbar ist.

Allerdings war das Areal zwischen den beiden genannten Straßen, also das Gelände im Zuge der Königin-Elisabeth-Straße, überwiegend noch Kleingewerbegebiet bzw. auch Kleingartengelände gewesen, vor allem zwischen Fredericiastraße und Crusiusstraße. Dazwischen lagen nur der Luisenkirchhof II, und es stand schon damals die Epiphanienkirche (zwischen 1904 und 1906 erbaut; das Gemeindehaus folgte 1929) in der Knobelsdorffstraße. Das Areal bis hinunter zur Ringbahn (und der heute dort befindlichen Stadtautobahn) konnte städtebaulich verbessert werden.

Die Berliner Straßenbahn-Betriebs-GmbH (1923 gegründet) einerseits und einige in der Nachbarschaft (Westend) schon präsente Wohnungsbaugenossenschaften andererseits, wie z. B. der „Berliner Bau- und Sparverein“ (heute: Berliner Wohnungsbaugenossenschaft von 1892 eG), bemühten sich etwa seit 1923/24 um die Erschließung und Besiedlung dieses Areals.

Die Berliner Straßenbahn-Betriebs-GmbH interessierte sich nachhaltig für das Gelände an der Königin-Elisabeth-Straße zwischen Fredericia-, Soor- und Knobelsdorffstraße, während die Wohnungsbaugenossenschaften benachbarte Areale erwarben. Eine bauvorbereitende Tätigkeit setzte um 1925 ein.

Die für die Berliner Straßenbahn-Betriebs-GmbH tätigen Architekten für dieses Projekt waren solche, die im Stil des „Neuen Bauens“ tätig waren und sich zuvor schon Meriten in anderen Stadtteilen verdient hatten. Zu denen gehörten diejenigen Architekten, die seit dem Jahre 1908 bekannt wurden und als die Planer der „Siedlungen der Berliner Moderne“ gelten und damit neue Ideen realisierten. Etwa seit dem Jahre 1908 betrieb der berühmte Architekt und Industriedesigner Peter Behrens in Neubabelsberg sein Büro, in dem ständig acht bis zwölf jüngere Architekten die eingegangenen Aufträge abarbeiteten und durch die Ideen Peter Behrens' geprägt wurden. Einige wechselten in das zu gleicher Zeit bestehende Büro von Bruno Paul, andere machten sich, zum Teil nach dem Ende des Ersten Weltkrieges, selbstständig wie z. B. Jean Krämer und Otto Rudolf Salvisberg. Jean Krämer lebte von 1886 bis 1943 und der aus der Schweiz stammende Otto Rudolf Salvisberg von 1882 bis 1940 (von 1908 bis 1930 in Berlin).

Peter Behrens und Jean Krämer arbeiteten im Atelier in Neubabelsberg eng zusammen und waren zudem miteinander befreundet. Unter anderem unternahm beide mehrere Studienreisen nach Österreich und Italien. Es überrascht daher nicht, dass Krämer zum Büroleiter des Architekturbüros von Behrens bestimmt wurde und dies über einen sehr langen Zeitraum ausübte, nämlich von 1908 bis Ende 1918/Anfang 1919 – und das bei der starken Konkurrenz der vielen anderen namhaften Architekten, die unten aufgeführt werden.

Die „Reformbewegung“ war berühmt und propagierte die Ideen der Gartenstadt und das Zusammenfügen von Wohnen und Arbeiten. Wie revolutionär diese Bewegung war, zeigt das heute noch vorhandene Erbe dieser großen Bewegung und ihrer Architekten, was



Bild 2 Ein Zug der Linie 55E nähert sich dem Hof Char in der Königin-Elisabeth-Straße an der Ecke zur Knobelsdorffstraße. Links steht das Eckgebäude der Berliner Bau- und Wohnungsgenossenschaft von 1892. Sie bzw. ihre Rechtsvorgängerin Berliner Bau- und Sparverein war die Bauherrin dieses Tors nach Westend, wie es in der Literatur zum Bau dieser Immobilien dargestellt wird. Die 55E wird von einem Omnibus des Typs D2U der Linie A 10 begleitet. (Foto Dr. Fritz Zirner, Sammlung Reinhard Arf).

auch im Weimarer und Dessauer Bauhaus überzeugend präsentiert wird. Dies fand im Jahre 2008 weltweite Anerkennung, indem die UNESCO den Status des „Weltkulturerbes“ unter dem Titel „Berlin Modernism Housing Estates“ (Berlin Siedlungen der Moderne) verlieh. Dazu gehörten so bekannte Architekten wie Bruno Taut, Heinrich Tessenow, Martin Wagner, Franz Hillinger, Bruno Ahrends, Wilhelm Büning, Otto Bartning, Fred Forbat, Walter Gropius, Hugo Häring, Paul-Rudolf Henning, Hans Scharoun und eben auch Jean Krämer und Otto Rudolf Salvisberg. Die Berliner Straßenbahn-Betriebs-GmbH und die benachbarte Wohnungsbau-genossenschaft „Berliner Bau- und Sparverein“ beauftragten beide die Architekten Otto Rudolf Salvisberg und Jean Krämer mit den Entwürfen für die Entwicklung und bauliche Gestaltung und auch städtebauliche Vervollständigung dieses Areals. Dies wird in der Literatur so dargestellt (Zitat aus Festschrift „Zwischen Tradition und Innovation: 100 Jahre Berliner Bau- und Wohnungsgenossenschaft von 1892 eG“, erschienen 1992):

„Aus der gemeinsamen mit der Berliner Straßenbahn-Betriebs GmbH konzipierten Planung entstand ein symmetrisches Entwurfsmotiv gegenüberliegender Turmbauten und Wohnzeilen. Durch die Monumentalität der Anlage, die Anklänge an die Architektur der 1930er Jahre vorweg zu nehmen scheint, wurde eine Art Stadttorsituation zum Villenviertel Westend geschaffen, die durch die Skulpturen des Bildhauers Thorak noch gesteigert wird. Die von Salvisberg entworfenen Hausreihen an der acht Meter ansteigenden Knobelsdorffstraße sind dagegen eher unauffällig, jedoch mit viel Raffinesse gestaltet“.

Es kann aus der Rückschau zweifelsfrei herausgefiltert werden, dass Jean Krämer der Planer und Objektüberwacher des Straßenbahnhofes war und Otto Rudolf Salvisberg derjenige für die Wohnbauten. Dies auch deshalb, weil Jean Krämer ein Experte des großflächigen Hallenbaus war. Das sieht auch Helmut Engel so, der in allen Fällen des Depotbaus von Jean Krämer die zweckmäßige „große, möglichst stützenfreie Wagenhalle“ hervorhebt mit bis dahin nicht erreichten Spannweiten von 31,60 m und den von ihm weiterentwickelten Dreigelenkbögen der Hallenkonstruktion. Helmut Engel bemerkt: „Architektonischer Gestaltungswille auf der einen und Ingenieurskonstruktion auf der anderen Seite trafen sich in den Dreigelenkbögen der Hallenkonstruktion“.

In der zeitgenössischen Literatur (Dr. Alfred Weise, „Unser Berlin – Ein Jahrbuch von Berliner Art und Arbeit“, 1928) heißt es zur Verbindung von Wohnen und Arbeiten geradezu überschwänglich: „Es lohnt sich, noch einen kurzen Blick auf die musterhafte Wohnungsfürsorge zu tun, die von der Straßenbahn in der kurzen Zeit ihres Bestehens als städtische Gesellschaft geschaffen wurde. Um dem großen Wohnungsmangel zu begegnen, gleichzeitig aber ihrem Personal die langen Wege zum und vom Dienst zu ersparen, begründete sie die Gemeinnützige Heimstättenbau-Gesellschaft der Berliner Straßenbahn-Betriebs-GmbH. Diese errichtete in der Nähe der Straßenbahnhöfe in schöner Umgebung eine Anzahl Häuserblocks mit Innengärten und über 1000 sonnigen, schmucken Wohnungen. Der interessanteste Häuserblock ist die neue Straßenbahnstadt in der Müllerstraße, in welcher ein großer Straßenbahnhof mit Grünplätzen von einem Wohnhäuser-Viereck, das auch Verwaltungs-, Ausstellungs- und Fortbildungsräume enthält, umrahmt ist.“

Diese Entwürfe entsprachen der von Jean Krämer und Otto Rudolf Salvisberg gemeinsam entwickelten städtebaulichen Konzeption, dass Wohnen und Arbeiten möglichst eng nebeneinanderliegen sollten. Das war zudem die gestalterische Idee für den kurz zuvor (1925) begonnenen und im Jahre 1927 fertig gestellten neuen Straßenbahnbetriebshof der Berliner Straßenbahn-Betriebs-GmbH in der Müllerstraße. Diese dort verwirklichte konzeptionelle Idee



Bild 3 Das Hardcover des Buches von Dr. Max Osborn, „Bahnhofsbauten“, beschreibt in großer Stringenz die Ideen des Architekten Jean Krämer zum Bau der Straßenbahnstadt in der Müllerstraße, was für ihn und die Konzeption der gesamten Anlage des Betriebshofes Charlottenburg Beispielgebend war. Fast alle Darlegungen in diesem Werk sind auf die Anlage in der Königin-Elisabeth-Straße übertragbar. Dieses Buch, das den Leser in greller gelber Farbe anspricht, war in kleiner Auflage erschienen und ist nur noch antiquarisch zu erwerben. (Sammlung Reinhard Arf)

wurde auf die Planung des Betriebshofes in Charlottenburg als Leitmotiv übertragen. Das im Jahre 1928 veröffentlichte Buch des Architekturkritikers Dr. Max Osborn über die „Straßenbahnstadt“ in der Müllerstraße stellt die revolutionären Ideen und die Gestaltung umfassend dar („Bahnhofsbauten der Berliner Strassenbahn-Betriebs-GmbH“).

Diese Bau- und Gestaltungskonzeption für den Betriebshof Müllerstraße wird von den Architekten Jean Krämer und Otto Rudolf Salvisberg auf den Hof Charlottenburg fast deckungsgleich übertragen. Dazu muss man erwähnen, dass Jean Krämer der Architekt des Hofes Müllerstraße war und Otto Rudolf Salvisberg die zum UNESCO-Weltkulturerbe zählende Siedlung „Weiße Stadt“ in und an der Arosener Allee in Reinickendorf zu verantworten hatte. Jean Krämer war aber seit 1923 ohne Übertreibung aus heutiger Sicht „der“ Architekt der Berliner Straßenbahn-Betriebs-GmbH, später auch der BVG, so wie es Alfred Grenander für die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin gewesen ist. Jean Krämers Werk als Architekt für Berlin und die von ihm geplanten Verkehrsbauten bzw. -anlagen werden erst jetzt (seit etwa zehn Jahren) nach und nach wieder entdeckt und gewürdigt. Es gehört zur Geschichte des Hofes Charlottenburg untrenn-

bar hinzu, zumindest diejenigen Auftragsarbeiten Jean Krämers aufzuzählen, die er in einer recht kurzen Zeitspanne von nur 13 Jahren für die Berliner Straßenbahn übernommen und auch (fast alle bis auf die nicht ausgeführte Planung eines neuen Hauptlagers bzw. einer neuen Hauptwerkstatt an der in Wittenau gelegenen Cyclopstraße) realisiert hat.

Jean Krämer schreibt in einem Bewerbungsschreiben vom 27. November 1928, das erhalten blieb und kürzlich in dem Buch „Jean Krämer Architekt und das Atelier von Peter Behrens“ veröffentlicht wurde:

„Für die Berliner Straßenbahn Betriebs-GmbH sind nachfolgende Bauten von mir entworfen und unter meiner Leitung entstanden

- a.) Straßenbahndepot in Berlin-Tempelhof,*
- b.) Straßenbahndepot in Berlin-Niederschönhausen,*
- c.) Straßenbahndepot in Moabit, Wiebestraße,*
- d.) Straßenbahndepot in Berlin-Britz,*
- e.) Straßenbahndepot in Berlin-N., Müllerstraße,*
- f.) Straßenbahndepot in Charlottenburg, Königin-Elisabethstrasse,*
- [...]*
- h.) Fabrikbauten u. Bürohaus in der Uferstr. u. Badstr. zu Berlin.“*

Außerdem erwähnt er in diesem Schreiben seine Tätigkeiten für „Wohnhaussiedlungen Blockbebauung in der Müllerstraße und Charlottenburg, Königin-Elisabethstrasse sowie den Planungsstand Neubau der Straßenbahn-Wagenhalle in Berlin-Wilmersdorf an der Westfälischenstrasse“ (der von der BVG allerdings nicht realisiert wurde – in den 1950er Jahren entstand dort der neu errichtete Autobusbetriebshof Cicerostraße).

Das Zusammenführen vieler neuer Ideen beim Entwerfen und Bauen von Straßenbahnhöfen in Berlin und deren Integration in die Stadtlandschaft wurde besonders von einer Person gewürdigt, die eine gefühlte Ewigkeit (von 1972 bis 2000) in Berlin die Entwicklung der Stadt betrachtete und in vielen Essays, Büchern, Katalogen beschrieb: Helmut Engel (1935–2019), ehemaliger Landeskonservator, Professor für Stadtbildpflege am Kunsthistorischen Institut der Freien Universität Berlin, Leiter der Obersten Denkmalschutzbehörde Berlin und Herausgeber des Buches „Straßenbahndepot Markthalle – Ein Berliner Baudenkmal verändert sich“ mit seinem darin enthaltenen Beitrag: „Der Neubau des

Straßenbahndepots in der Kaiserin-Augusta-Straße“, wo er breit gefächert die Leistungen von Jean Krämer in Berlin vorstellt und die hier schon angesprochenen baulichen Parallelen zieht zwischen den Höfen Müllerstraße, Tempelhof und Charlottenburg. Aber auch die Depots Niederschönhausen, Lichtenberg und Britz werden in dieser Thematik mit behandelt. Die BVG selbst schrieb dazu in der DIN-A6-Broschüre „Querschnitt durch die BVG“ von 1930 unter Anknüpfung an den Hof Müllerstraße:

„Ganz ähnlich wird auch der neue Betriebshof in der Nähe des Berliner Messegeländes in der Königin-Elisabeth-Straße gebaut, nach dessen Inbetriebnahme der Hof 16 in Charlottenburg, Spandauer Straße, aufgehoben wird. Die Entwürfe zu beiden Betriebshöfen stammen von dem Architekten Jean Krämer.“

Helmut Engel schreibt zu Jean Krämers Bauplanungen zum Hallenbau:

„Daß sich hinter den weichen Führungen der Dreigelenkbögen tatsächlich ausgeprägte künstlerische Vorstellungen verbargen, demonstrierte Jean Krämer mit der noch größeren, wenig später entstandenen Straßenbahnhalle in der Müllerstraße, bei der die Stützen und Binder in eine expressive Abfolge stumpfwinkliger Brechungen gebracht wurden. Wie sehr die Zeit um 1926 mit der Suche nach neuen architektonischen Ausdrucksformen beschäftigt war, zeigt wiederum Krämers Straßenbahnwagenhalle in Britz, die nun einem ausschließlich kubistischen Duktus folgte. Und nur wenige Jahre später belegte der am 1. September 1930 eröffnete Charlottenburger Betriebshof in der Königin-Elisabeth-Straße [...] erneut den Stand des Neuen Bauens der späten zwanziger Jahre. Daß die scheinbar technisch sachbezogenen Ingenieurskonstruktionen dem künstlerischen Wandel unterworfen waren, belegte somit innerhalb nur weniger Jahre die gesamte Entwicklung des Werkes von Krämer von der Ausstellungshalle II (1924, Berliner Messegelände; Anm. des Verf.) über die Tempelhofer Wagenhalle zur Halle in Britz und weiter zum Straßenbahnhof Charlottenburg. Die Ausbildung der Binder näherte sich immer stärker dem rechteckigen Querschnitt an, so daß in Britz schließlich die stilistische Übereinstimmung zwischen der kubischen Gestaltung der Einfahrtsfassade und dem Innenraum erreicht war.“

Die neu gegründete BVG und auch die von der Rechtsvorgängerin als Tochtergesellschaft gegründete „Gemeinnützige Heimstätten-

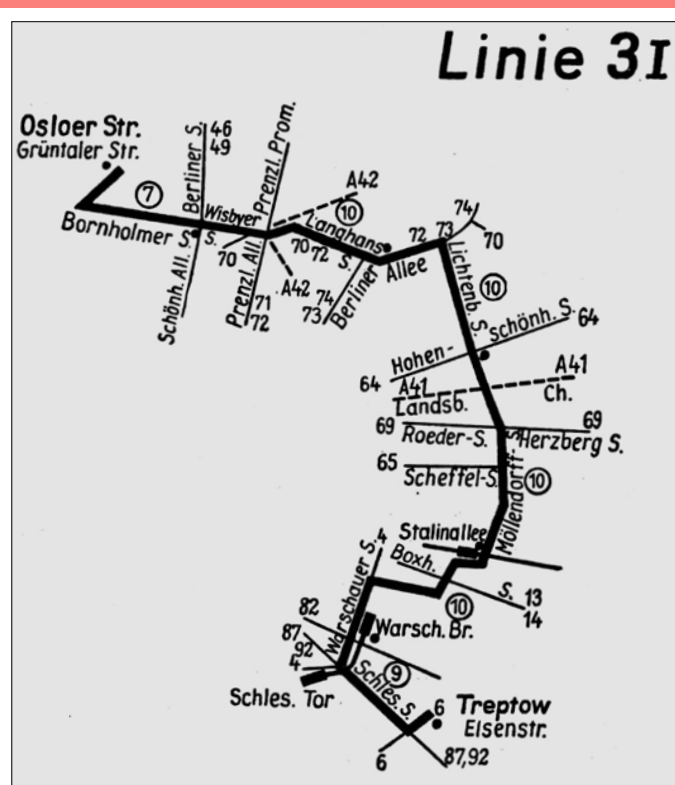


Bild 4 Das Tor zum Westend – hier in voller Pracht und Breite! Links befindet sich die Anlage des Betriebshofes mit der Wohnumbauung und dem Eckturm mit der postalischen Angabe Knobelsdorffstraße 95, dort wo der Architekt Jean Krämer bis zu seinem Tod im Jahre 1943 sein Atelier eingerichtet hatte. (Foto

Wolfgang Ulma [um 1972], Sammlung Reinhard Arf)

Letzter Anschluss

... mit der Linie 3 nach Treptow



Es ist bereits 25 Jahre her, dass quasi mit einem (Pauken-)Schlag die Verkehrsinfrastruktur Berlins für den Fahrgast spürbar verbessert wurde. Am 14. Oktober 1995 gelang die Wiederherstellung zweier Verbindungen, die durch Brückenbauwerke markant sind und beide die politische Teilung der Stadt signifikant unterstrichen: Oberbaumbrücke und Bösebrücke (s. vb 6/95, S. 143–146). Während die Oberbaumbrücke den Innenstadtring über die Spree führt, verbindet die Bösebrücke über weitläufige Bahnanlagen

und den S-Bf Bornholmer Straße den heute zum Bezirk Pankow gehörenden Stadtteil Prenzlauer Berg mit dem heute zum Bezirk Mitte gehörenden Stadtteil Gesundbrunnen. Die Oberbaumbrücke ist seit 1902 Teil der Stammstrecke der U-Bahn, die Bösebrücke seit 1928 Teil des Straßenbahnnetzes. An jenem 14. Oktober 1995 wurde die U-Bahn-Kleinprofilstrecke vom Schlesischen Tor zur Warschauer Straße (bis 1961 Warschauer Brücke) wieder in Betrieb gesetzt. Seither wurde zur Verbesserung der Umsteigesituation viel gebaut, vor allem auch bei der Straßenbahn mit der Verlängerung der Gleise von der Revaler Straße bis zum U-Bahnhof Warschauer Straße. Dort endet heute die M10.

Die Bösebrücke erhielt die charakteristische Straßenbahnverbindung zurück, die in Mittellage eingleisig verläuft und damit die alte Streckenführung der 3 reaktiviert. Eröffnet wurde diese neue alte Strecke in der ersten Ausbaustufe mit den Linien 23 (früher 3) und 24 (HVZ-Linie von der Hansastraße) zum Louise-Schröder-Platz (Wendendreieck); heute fahren dort die M13 (Nachfolgerin der 23 bzw. 3) und die 50 (Nachfolgerin der 49) weiter zum Virchow-Klinikum.

Vor rund 70 Jahren gab es eine Zeitspanne von etwas über vier Jahren (1. Oktober 1948 bis 15. Januar 1953), da befuhrt die 3 beide Brücken: Die sogenannte „Ost-3“ hatte ihre Endpunkte in der Grünländer Straße (Wedding) in der Nähe der Bösebrücke und in der Eisenstraße (Treptow). Nach dem Fahrplanheft der BVG-Ost vom 1. Mai 1951 verlief die Streckenführung damals wie heute bei der M13 bis zur Warschauer Straße, dann weiter über die Oberbaumbrücke und erreichte über die Falckenstein- und Schlesische Straße die mehrgleisige Endstelle in der Eisenstraße, die sich etwa an der Stelle der südlichen Rampe der Eisenbrücke befand.

Eine Linie – zwei Brücken – drei Sektoren (französischer, sowjetischer [Sprachregelung Ost: Demokratischer], amerikanischer und wieder sowjetischer) – fünf Stadtbezirke (Wedding, Prenzlauer Berg, Friedrichshain, Kreuzberg, Treptow).

(Text: Reinhard Arf; Repro aus: BVG-Fahrplanheft [Ost] vom 1. Mai 1951)

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 Mauruszat
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: 19.11.2020

In diesem Heft:

Architekturgeschichtliche Betrachtung zu Jean Krämer und dem Straßenbahnhof Charlottenburg – Straßenbahnen in der Königin-Elisabeth-Straße: 90 Jahre Straßenbahnbetriebshof Charlottenburg – Der Osthafen „... ist für seine Länge recht schmal und für seine Schmäle ungewöhnlich lang.“ – Leser-Post-Zug – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Fahren Berliner U-Bahn-Wagen in Hamburg? Es gibt viele gefälschte Ansichtskarten mit Berliner U-Bahn-Wagen in der Hansestadt. Vielleicht wurden aber als Probewagen vor der Eröffnung doch Berliner Wagen eingesetzt. Die Spur führt zu einem bekannten Berliner Fotografen.