

vb Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 48. Jahrgang – Mai/Juni 2021 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Mit der Pferdebahn über'n Mühlendamm



1886 entstand eine zwar kurze, aber wichtige Strecke der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn: die Verbindung zwischen Cöllnischem Fischmarkt und Molkenmarkt über den Mühlendamm. Wegen der Enge dieser Straße konnte nur ein Gleis gelegt werden, das Gleis der Gegenrichtung verlief hinter den Häusern links über den noch schmalen Mühlenweg. (Foto F. Albert Schwartz)

3 · 2021

MATHIAS C. TANK, Berlin, Pressesprecher des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865

Pferdebahnen über den Mühlendamm

Eröffnung des Mühlenwegs vor über 170 Jahren

Der geschichtsträchtige Mühlendamm, bereits 1298 als „molendam tu Berlin“ im Berliner Stadtbuch aufgeführt, wurde über die Jahrhunderte hinweg oftmals zum Sujet einer, wenngleich architektonisch nicht immer geschmackvollen, städtebaulichen Umgestaltung. Die innerstädtischen Verkehrsverhältnisse hinkten lange dem rasanten Bevölkerungswachstum Berlins hinterher. Sie zu bewältigen, reichten Pferdedroschken und Pferdeomnibusse ohne festen Fahrplan und mit Bedarfhalten keineswegs aus. Ein erfolgreiches Beförderungssystem entstand ab 1865 mit den Pferdeisenbahn-Unternehmen. Eine entscheidende Rolle in der wichtigen Ost-West-Verknüpfung spielte dabei das „Nadelöhr Mühlendamm“. Und das zu beseitigen, dauerte eine gefühlte Ewigkeit. Wie lange genau und warum erzählt diese Geschichte.

Der Mühlendamm

Schon die frühen Kaufleute wussten um die enorme Bedeutung des Mühlendamms für den Nah- und Fernhandel: „*Ursprünglich befand sich im Zuge des Mühlendamms nur eine Furt für eine alte Handelsstraße, die von Leipzig zur Ostsee (Stettin) führte und die sich am rechten Spreeufer, am heutigen Molkenmarkt, mit einer vom Rheinland (Köln) nach Polen verlaufenden Straße kreuzte*“. [1] Diese Verkehrssituation begünstigte den späteren Güterumschlagplatz Berlin maßgeblich. Der Mühlendamm, als frühzeit-

liche Überquerung der Spree zwischen den Handwerker- und Händlersiedlungen Berlin und Cölln, anfangs als Knüppeldamm, dann befestigt als Fahr- und Gehweg (1683), galt gleichzeitig als Stau- und Mühlwehr, um die alljährlichen Überflutungen einzudämmen sowie die wuchtigen Mühlräder diverser Mühlen (Korn-, Walk-, Stampf-, Loh-, Sägemühle) anzutreiben. Dadurch stockten zwar nicht die Fahrten mit den flachen Kähnen, jedoch die zuvor durchgängigen größeren Schiffspassagen auf der Spree. Die keineswegs darüber erfreute Kaufmannschaft musste ab hier ihre vielfältigen Waren sozusagen über das Trottoir zur Weiterfahrt auf andere Schiffe umschlagen lassen. Es entwickelte sich ein reger Hafenvkehr. Sowohl der berlinseitige Molkenmarkt als auch der Cöllnische Fischmarkt schöpften aus dem traditionellen Niederlagsrecht, auch Stapelrecht genannt, erhebliche Gewinne, weil „*die durchziehenden Kaufleute ihre Waren auf dem jeweiligen städtischen Markt für einen bestimmten Zeitraum an(zu)bieten*“ hatten. [2] Die im Laufe der Zeit errichteten „*Krämer-, Handwerker-, Kauf- und Handelsbuden*“ [3] aus Holz, in denen die ansässigen Händler ihre vielfältigen Waren feilboten und Handwerker ihre Dienste offerierten, mussten einer kurfürstlichen Ordre folgend ab 1683 (Abbruch) durch steinerne Läden hinter einer langgezogenen Kolonnadenfront ersetzt werden, zum Kaufen darin, Flanieren davor und der fließenden Spree darunter.

Bereits ab dem 18. Jahrhundert hatte sich der Mühlendamm zu einem der lebhaftesten Geschäftsorte mit einem strömenden Kaufpublikum sowie zur verkehrsreichsten Straße der preußischen Residenzstadt entwickelt – stark frequentiert von Privatequipagen, Droschken, Postkutschen, Pferdefuhrwerken und hochbeladenen, tonnenschweren Frachtwagen. Zwei verheerende Großfeuer am 8. Mai 1759 und am 3. April 1838 zerstörten die Baulichkeiten derart nachhaltig, dass sich jeweils eine Neugestaltung des Brückenareals als notwendig erwies. [4] Das Für und Wider einer Neubebauung mit Mühlen, welches auch der Preußenkönig Friedrich Wilhelm IV. (1795–1861) im erbitterten Disput mit den Berliner Ratsherren sprichwörtlich „befeuerte“, zog sich im letzten Brandfall bis zum Jahr 1846 hin. Fazit: Das solide Mühlen(damm)gebäude wurde nach Plänen seines Architekten, des Oberbaurates Friedrich Ludwig Persius d. Ä. (1803–1845), eines Schülers von Karl Friedrich Schinkel (1781–1841), mit Ziegeln und Stahl ausgeführt. Es war „*im Dezember 1846 fertig*. [...] *Die erste Mühle wurde 1847 zur Benutzung freigegeben, im Jahr darauf die zweite und 1850 war der gesamte Bau und dazu die ‚Mühlendamm-Kolonaden‘*“ vollendet. [5] Stolz berichtete die Vossische Zeitung am 28. August 1850 darüber: „*Die neuen Mühlen- und Speicher-Gebäude sind im colossalen Maßstabe [...] im mittelalterlichen Stil mit vielen Thürmen und Zinnen erbaut* [...] *Die ganze Anlage ist in allen Theilen so großartig, daß sie in ihrer Art einzig dasteht, Berlin zur großen Zierde gereicht*.“ Dampfmaschinen und Elektrizität ersetzten in den nächsten Jahrzehnten die Wasserkraft, und so wurde der Mühlenbetrieb am Mühlendamm bis zum Jahr 1880 sukzessive eingestellt. [6]

Bild 1 Mühlendamm mit Mühlen, links, um 1688
(Kupferstich Johann Bernhard Schultz)



Im Zusammenhang mit der gewaltigen Rekonstruktion des Mühlendammterrains einschließlich des Einbaus einer leistungsfähigen Schleusenanlage für den geplanten Großschiffahrtsweg ließ der versierte Stadtbaurat Hermann Blankenstein (1829–1910) das Mühlendammgebäude entkernen und in ein pittoreskes

Bild 2 Sparkassen- gebäude am Mühlendamm 1910

(Archiv Kl.-D. Marten, Abdruck mit freundl. Genehmigung der Berliner Sparkasse)



Verwaltungsdomizil verwandeln. Am 16. Dezember 1893 zogen hier die Berliner Sparkasse, Abteilung I, sowie die städtische Armendirektion ein. Die Gerichtsbarkeit über den Mühlendamm oblag dem Amt Mühlenhof. Es befand sich in dem Gebäudekomplex Mühlendamm 32 gegenüber dem Ephraim-Palais und der Poststraße und wurde teilweise ab 1890 abgerissen. Funktionell gehörte das Amt Mühlenhof nach 1903 zum Königlichen Domänen-Rentamt Berlin-Mühlenhof.

Die Große Berliner Pferde-Eisenbahn- Aktiengesellschaft (GBPfE)

„Nach Berlin kommt so leicht keiner zum Vergnügen“, wird dem Berliner Generalpolizeidirektor Wilhelm Stieber (1818–1882) zugeschrieben. Die werdende „Weltstadt“ bemaß sich gleichfalls an der erhöhten Einwohnerzahl. Beispielsweise stieg sie von 547 571 Einwohnern (Volkszählung vom 3. Dezember 1861) auf 826 341 Einwohner (Volkszählung vom 1. Dezember 1871). „Aus ganz Deutschland begann der Zuzug der Bevölkerung, die Verlegung großer Geschäfte und ganzer Industrien“ in die Spree-Metropole. [7] Der rasche Ausbau der Eisenbahn löste diesen fulminanten wirtschaftlichen Aufschwung aus: Die Schienenwege aus vielen europäischen Städten endeten – auch mittels zunehmender Kurswagenanschlüsse – auf den Fernbahnhöfen¹ Berlins. Weiterreisende Fahrgäste mussten sich samt ihrem Gepäck zwischen den „Kopfbahnhöfen“ der zahlreichen Personen- und Gepäckdroschken sowie ab Januar 1847 der konkurrierenden, teilweise doppelstöckigen Pferdeomnibusse bedienen. Für den Berliner Magistrat gemeinsam mit den preußischen Behörden, die bis 1876 für den Straßenbau und deren Unterhaltung zuständig waren, galt somit, dem hektischen Verkehr mit wirksamen Impulsen zu begegnen. Einer davon war die Genehmigung einer schienengebundenen Pferdebahn mit einer Spurweite von 1435 mm, die am 22. Juni 1865 vom Branden-

burger Tor ins eigenständige Charlottenburg, Spandauer Straße, und am 28. August des gleichen Jahres vom Brandenburger Tor zum Kupfergraben (über Sommer- und Dorotheenstraße) fuhr. Eine Überquerung der Prachtstraße Unter den Linden wurde bis zum 30. April 1894 kategorisch ausgeschlossen, doch danach „vom Kaiser genehmigt“, wie die Berliner Börsen-Zeitung am 29. Dezember 1894 schrieb. Der kaiserliche Hof übte hier das Gestattungsrecht aus. In puncto Netzerweiterung bewegte sich nach 1865 bis zur Reichsgründung im Jahr 1871 kaum etwas. Die Berliner Hausbesitzer hatten stets flammende Proteste gegen weitere Gleisanlagen auf den Straßen eingelegt, „weil sie eine Entwertung ihrer Grundstücke [...] fürchteten.“ [8] Und weil „eine solche Bahn Leib und Leben der Bevölkerung bedrohe“, wie der Journalist Paul Lindenberg (1859–1943) über solche „unheimlichen“ Erweiterungsabsichten berichtete. [9]

Dem konsequenten Engagement privater Initiatoren verdankte die Große Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft (GBPfE) ihre Gründung. Sie wurde, nach der am 25. Mai 1871 seitens der Stadtverordnetenversammlung erteilten Zustimmung, am 8. November 1871 vollzogen. Drei der Gründungsmitglieder, der Rittergutsbesitzer Dr. Ebers, Reg.-Assessor a. D. Plewe und Bankier Pinkus, übertrugen ihre zuvor erworbenen Konzessionen und Verträge,

Bild 3 Pferdebahnen auf der Charlottenburger Chaussee, im Hintergrund die „Polytechnische Hochschule“, 1891 (heute: Technische Universität, Straße des 17. Juni). Agenda Rudolph Hertzog, 1892

(Sammlung Mathias C. Tank)



¹ Potsdamer Bahn (1838, bis Magdeburg ab 1846); Anhalter Bahn (1841, Berlin–Köthen); Stettiner Bahn (1842, Berlin–Angermünde, bis Stettin ab 1843); Frankfurter Bahn (1842, Berlin–Frankfurt/Oder, bis Breslau ab 1846; Hamburger Bahn (1846); Königliche Ostbahn (1867, Berlin–Küstrin, dadurch Vervollendung der Bahnlinie Petersburg–Königsberg–Berlin; Görlitzer Bahn (1867); Lehrter Bahn (1871); Dresdner Bahn (1875); Nordbahn (1877/78, Berlin–Stralsund). – In: Schienenverkehrsknoten Berlin: Im Wandel der Zeit / Hrsg.: Deutsche Bahn, GB Netz AG – Berlin; Frankfurt/Main, 1995. – S. 4



Bild 4 Poststraße 16 mit „Durchfahrtshaus“ und Pferde-eisenbahngleis vom Molken- zum Spittelmarkt, 1888

(Foto Friedrich Albert Schwartz)

bspw. mit der Stadt zur Anlage mehrerer Pferdebahnlagen vom 13. Mai 1871 und mit der Polizei zum Bau- und Betrieb von Pferdebahnen vom 27. September 1871, auf die neue Gesellschaft. Insbesondere bauliche Schwierigkeiten und Probleme bei der Schienenbeschaffung sowie ein starker Wintereinbruch verzögerten die Eröffnung der ersten GBPfE-Linie vom Rosenthaler Tor zur Badstraße bis zum 8. Juli 1873. Die projektierte Weiterführung bis

Gesundbrunnen bremste die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft brüsk, indem sie der Pferdebahn die niveaugleiche Kreuzung ihrer Anlagen zu gestatten, rigoros verweigerte. Das Handelsministerium entschied diesen massiven Streit, wie die Vossische Zeitung am 29. Juli 1873 meldete, zu Gunsten der GBPfE. Infolgedessen wurde die Gesamtlinie Rosenthaler Thor–Gesundbrunnen erst am 21. Februar 1874 vollendet. Der schrankenbediente Bahnübergang durfte jedoch nur eingleisig von den Pferdebahnen überquert werden, „indem die beiden Gleise vor dem Übergange in einer Halbcurve zusammenlaufen.“ [10]

Ab diesem Zeitpunkt begann ein intensiver Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs mittels eines funktionierenden innerstädtischen Pferdebahnsystems. „Indem der Bevölkerung dann die bequeme Möglichkeit geboten sein werde, sich nach allen Seiten hin zu verteilen, werde auch die Stadt in die Möglichkeit versetzt sein, durch Entlastung des Zentrums seiner Hauptaufgabe als Handelsplatz in passender Weise zu genügen.“ [11]. Am 31. Dezember 1875 hatte die GBPfE ein Streckennetz mit 74 km Gleislänge; sie beförderte pro Tag rund 42 000 Fahrgäste. „Der Betrieb regelt sich nach dem Fahrplan“, besagte die „Polizei-Verordnung betreffend den Betrieb der Pferde-Eisenbahnen in Berlin“ vom 27. Mai 1865. Zu erwähnen ist noch ein Pferdeeisenbahn-Unternehmen, das zwar in der Berliner Verkehrsentwicklung eine Rolle spielte, jedoch weniger in dieser Geschichte: die im Jahr 1876 gegründete Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft (NBPf) mit ihren anfänglichen Strecken Alexanderplatz–Weißensee ab Januar 1877 bzw. bis Frankfurter Tor ab Juli 1878. Im Jahre 1886 wurde die bis dahin am Alexanderplatz endenden Linien der NBPf nach dem Süden Berlins verlängert und über den Mühlendamm geführt. Die vollständige Übernahme der NBPf durch die GBPfE erfolgte zu Beginn des Jahres 1900.

Der Mühlenweg

Wegen des pulsierenden Verkehrs auf dem engen Mühlendamm geriet eine Entlastung relativ frühzeitig in den Blick der städtischen Behörden. Im Rahmen der Neubebauung des Mühlendamms wurde bereits ab 1845 der schmale Mühlenweg (Neue Fahrstraße) hinter den königlichen Mühlen, die damals noch als „Curiosität“ galten, angelegt. Seine Breite maß gerade einmal siebeneinhalb Meter bzw. auch mal nur fünf Meter wegen einer „vorspringende(n) Thurmecke“ des charakteristischen Mühlendammgebäudes. Ausgestattet u. a. mit einer ebenfalls fünf Meter breiten eisernen Brücke über dem großen Gerinne, diente er anfänglich nur dem Wirtschaftsverkehr (Mühlfuhrwerke, Mühlenpersonal) sowie



Bild 5 Breite Straße 23 mit „Durchfahrtshaus“, drittes von rechts, nach Umwandlung des Mühlenwegs, um 1904

(Foto Friedrich Albert Schwartz)

Letzter Anschluss

... mit einem Tatra-Zug KT4Dt der BVG



Am 7. Mai 2021 war offenbar nun Schluss mit dem Einsatz dieses Fahrzeugtyps auf den Straßen Berlins, nachdem das Ende mindestens vier Mal (2010, 2015, 2020, 12. Februar 2021) verschoben worden war. Damit verschlankt sich das Bild der BVG-Flotte um diesen seit fast 45 Jahren gewohnten Anblick. Eine außergewöhnlich lange und erfolgreiche Periode für diesen hochflurigen Typ, dessen Einsatz am 11. September 1976 auf der damaligen Linie 75 der BVB zwischen Hackescher Markt und Betriebshof Weißensee begann.

Wer jetzt noch als Tatra-Enthusiast das Fahrgefühl und die hellen Summ-Sounds des Thyristors genießen will, muss sich vor allem nach Potsdam und Stettin begeben. Auch Frankfurt/Oder, Cottbus und Brandenburg an der Havel bieten diesen Genuss. Insoweit ist der Abschied in Berlin nur ein „vorletzter Anschluss“.

Quellen: Köhler, I.: KT4D. Der Kurzgelenkwagen aus Prag. – Berlin, 2009; Kußmagk, B.: Noch nüscht mit Tschüss. – In: Straßenbahn Magazin 4/2021, S. 34 ff.

(Text und Foto [9.4.2021]: Reinhard Arf)

Es kamen damals drei Vorserienfahrzeuge in die Erprobung (219 001–219 003), die ihre Zulassung im April 1976 erhalten hatten. Nach Berlin wurden bis 1987 doch 483 Wagen geliefert. Nach der Wende kamen 1993 bis 1997 die Wagen nach Bautzen zum Konsortium zur Modernisierung. Zum Einbau kamen neue ANAX-Anzeigen, Schwenktüren, Fahrer-Cockpits, Sitze und danach – im Fahrerstand – Klimaanlage und wurden in neuer knallgelber Lackierung zurückgegeben.

Erste Abstellungen begannen 2003. Die Wagen entwickelten sich zu Verkaufsschlägern, anfangs nur nach Stettin (Polen), später überall hin. Bis zum 12. Februar 2021 waren sie noch auf der Linie 17 zu sehen (siehe auch S. 83, 6.09, in diesem Heft).

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: 21.5.2021

In diesem Heft:

Pferdebahnen über den Mühlendamm. Eröffnung des Mühlendamm und die Straßenbahnlinie 74 – Motorisiert in die Schorfheide: Trieb- und Beiwagen der Niederbarnimer Eisenbahn. Teil 2: Beschreibung der Beiwagen der NEG – Straßenbahn-Neubaustrecke „Adlershof II“ von Sterndamm Ecke Groß-Berliner Damm bis zur Karl-Ziegler-Straße – Busse vom Typ Setra S 215 UL beim Busunternehmen Günter Anger – Berichtigungen – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

In Berlin-Tegel stehen zwei Denkmäler nebeneinander, die Bezüge zur Verkehrsgeschichte und zu ihrem Standort haben: das Borsig-Fabrikator von 1897/98 und die Lok 2000 von 1989.