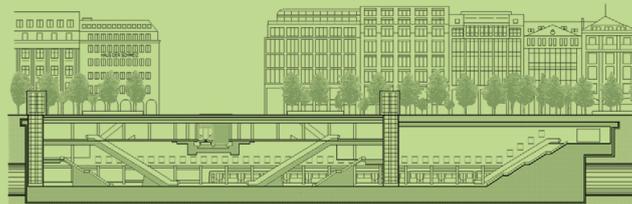


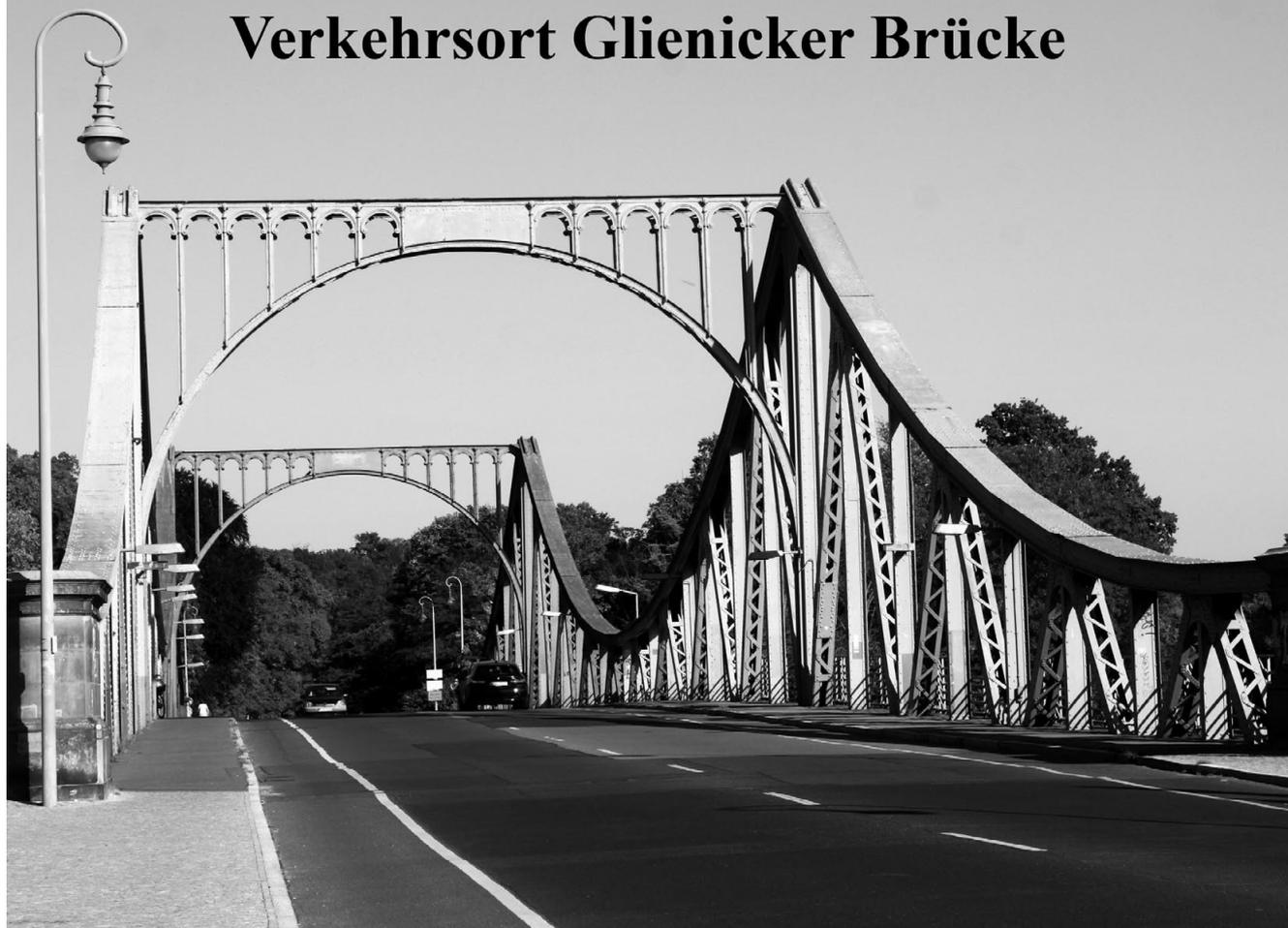
# vb

# Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 50. Jahrgang – September/Oktober 2023 – € 2,70  
[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

## Verkehrsort Glienicker Brücke



Die Glienicker Brücke zwischen Berlin und Potsdam ist weltweit bekannt als „Agentenbrücke“, weil sie im Kalten Krieg dreimal als Ort für den Austausch von Spionen diente. Doch seit nach 1660 dort eine erste Holzbrücke errichtet war, ist diese Havelüberquerung ein wichtiger Verkehrsort mit teils turbulenter Geschichte.  
(Foto Michael Günther)

# 5 · 2023

Im Berliner Stadtgebiet findet man vielerorts markante Stellen, die Geschichte – insbesondere Verkehrshistorie – früherer Jahrzehnte widerspiegeln. Manchmal führt ein mehr oder weniger altes Bild mitten hinein in eine vielschichtige Vergangenheit des gegenwärtigen Ortes.

MICHAEL GÜNTHER, Berlin

## Glienicker Brücke (Teil 1)

Im Vergleich zur Golden Gate Bridge oder zur Brooklyn Bridge ist sie ein Zwerg – aber trotzdem weltweit bekannt: die Glienicker Brücke. Die Szene auf Bild 1 ist ein Grund für diese Berühmtheit.

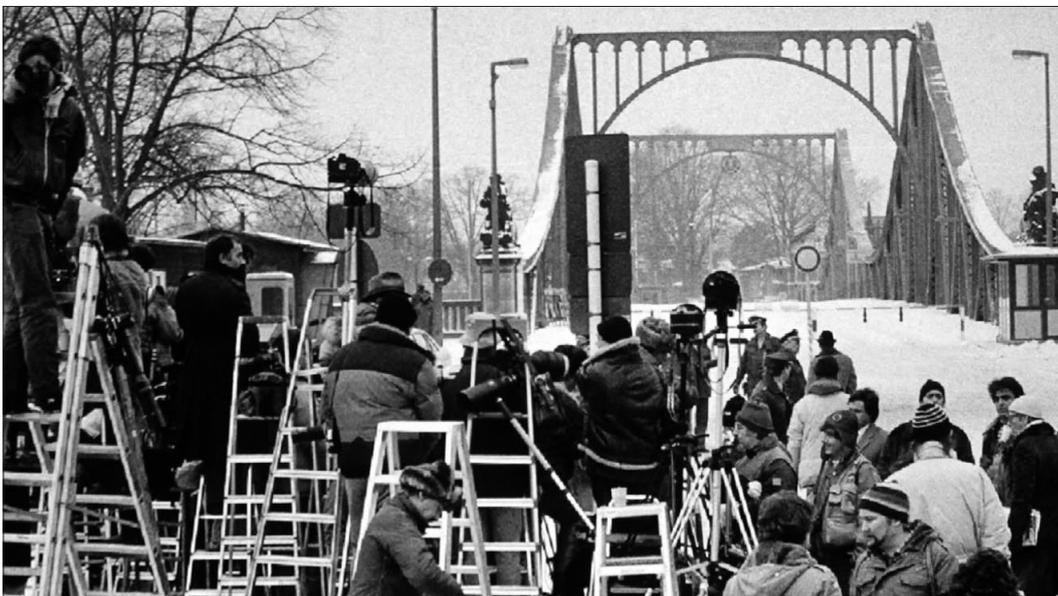
Nach dem Bau der Mauer am 13. August 1961 war die Grenze zwischen Klein-Glienicke im West-Berliner Bezirk Zehlendorf und der Stadt Potsdam eine Trennlinie zwischen Ost und West, eine Weltgrenze im „Kalten Krieg“. Die Grenze verlief in der Mitte der Havel und teilte so auch die den Fluss überspannende Brücke. Sie war für normalen Grenzverkehr gesperrt und konnte nur von alliierten Militärangehörigen und wenigen Personen mit Ausnahmegenehmigung passiert werden. Nach langen diplomatischen Verhandlungen hatten sich die maßgeblichen Vertreter der USA und der Sowjetunion auf den Austausch von prominenten Gefangenen geeinigt, Termin: 8. Februar 1962. Als Ort der spektakulären Aktion war die Glienicker Brücke ausgewählt worden – die abgeschiedene Lage, der hier fehlende, anderswo übliche Grenzverkehr und die übersichtliche Grenze in der Brückenmitte hatten wohl den Ausschlag gegeben. Die Sowjetunion ließ den US-Piloten Francis Gary Powers frei, der mit dem Spionageflugzeug U-2 über der Sowjetunion abgeschossen worden war; die USA entließen den wegen Spionage zu lebenslanger Haft verurteilten Rudolf Iwanowitsch Abel. Der Agentenaustausch selbst verlief unter größter Geheimhaltung, doch nachdem die Ergebnisse öffentlich geworden waren, galt die Glienicker Brücke plötzlich weltweit als „Agentenbrücke“. Durch zwei weitere Aktionen gleicher Art in den Jahren 1985 und 1986 verfestigte sich dieser Ruf. Wer allerdings die Bedeutung der Glienicker Brücke auf die drei Agententauschaktionen beschränkt, ignoriert die bald vierhundertjährige Geschichte dieses Verkehrsortes ...

### Auf dem Holzweg über die Havel. Die erste und die zweite Glienicker Brücke

Zwischen 1657 und 1660 hatte Kurfürst Friedrich Wilhelm (Regierungszeit 1640–1688) das kurfürstliche Amt Potsdam

gegründet und in der Folgezeit die Entwicklung der Stadt gefördert. In den 1660er Jahren ließ er ein neues Stadtschloss errichten, und Potsdam wurde neben Berlin zur zweiten Residenzstadt der Hohenzollern aufgewertet. Grundlage für das selbstbewusste Auftreten des Kurfürsten war die im Jahre 1660 im Friedensvertrag von Oliva (ein Kloster nahe Danzig) gesicherte Souveränität des Herzogtums Preußen. Durch militärische Erfolge und geschickte Bündnispolitik hatte Kurfürst Friedrich Wilhelm, der deshalb auch als der „Große Kurfürst“ bezeichnet wird, den Grundstein für Brandenburg-Preußen gelegt und seine Herrschaft gefestigt. Er baute Potsdam zur Residenz und Garnisonstadt aus. Dazu gehörte auch der Ausbau der Verkehrswege zwischen den Residenzen Berlin und Potsdam. Auf der südlich verlaufenden Wegeverbindung gelangte man von Berlin über Kohlhasenbrück, Babelsberg und schließlich über eine im 14. Jahrhundert erstmals erwähnte Havelbrücke, die spätere Lange Brücke, nach Potsdam. Für eine weitere Havelüberbrückung bot sich die relativ schmale Stelle bei Klein-Glienicke zwischen Glienicker Lake und Jungfernsee an. Hier entstand durch eine Brücke eine kürzere Verbindung zwischen Berlin und Potsdam. Außerdem zeigte der Kurfürst an dem Brückenbau ein persönliches Interesse: Der begeisterte Jäger konnte sein beliebtes Jagdrevier in der „Glinckschen Heyde“ nun direkt ohne den Umweg über Babelsberg erreichen.

Die erste Glienicker Brücke war eine einfache Holzkonstruktion; sie verfügte aber bereits über gemauerte Uferbrüstungen. In der Mitte befand sich ein aufklappbarer Durchlass für den Schiffsverkehr. Genaue Daten zum Brückenbau sind schwer zu finden. Am wahrscheinlichsten sind die Angaben, nach denen die Brücke in den 1660er Jahren entstand. Als Baumeister dürfte Johann Gregor Memhardt (1607–1678) in Frage kommen, nach dessen Plänen der Neubau des Potsdamer Stadtschlusses ausgeführt wurde. Memhardt war schon in Berlin zur Zufriedenheit des Kurfürsten tätig gewesen. Man kann davon ausgehen, dass der Kurfürst dem von ihm geschätzten Baumeister die Verantwortung für den Bau der ersten Glienicker Brücke übertragen hatte. Die neue und kürzere



**Bild 1** Während der erste Agentenaustausch im Geheimen stattfand, war der Termin für dritte Aktion dieser Art am 11. Februar 1986 zuvor bekannt. Auf West-Berliner Seite lauerten Journalisten und Fotografen aus aller Welt auf das spektakuläre Ereignis. (Repro aus [1])

Verbindung zwischen Berlin und Potsdam erfreute sich deutlichen Zuspruchs, was den an der Strecke liegenden Ortschaften einen Aufschwung brachte, beispielsweise dem bis dahin abseits gelegenen Dorf Stolpe (im Jahr 1898 in der neu gegründeten Landgemeinde Wannsee aufgegangen). Viele Reisende stiegen hier im Dorfkrug ab, wo sie mit Produkten aus der unmittelbaren Nähe des Ortes versorgt wurden. Das war – mit heutiger Formulierung – durchaus nachhaltig! Dass der Kurfürst die Brücke für seine Jagdausflüge nutzte, ist schon erwähnt. Die bequeme Verbindung nach Klein-Glienicke dürfte seinen Entschluss befördert haben, im Jahre 1680 das Gut zu kaufen. 1682 gab Friedrich Wilhelm den Umbau des hier vorhandenen Gutshauses zu einem Jagdschloss in Auftrag. Außerdem ließ er einen Park anlegen mit Teichen, Blumenrabatten und Orangerie. (Das Jagdschloss Glienicke erfuhr im Laufe der Jahrhunderte etliche Um- und Erweiterungsbauten, diente verschiedensten Zwecken und beherbergt heute das Sozialpädagogische Fortbildungsinstitut Berlin-Brandenburg.)

Die Bedeutung der Glienicker Brücke stand immer in engem Zusammenhang mit der politischen und der wirtschaftlichen Situation der Residenzen Berlin und Potsdam. Von der Mitte des 17. zur Mitte des 18. Jahrhunderts hatten die regierenden Hohenzollern-Fürsten die Entwicklung ihrer Residenzen zielgerichtet gefördert. Wegen der toleranten Politik von Kurfürst Friedrich Wilhelm – „Toleranzedikt“ von 1685 – kamen gut ausgebildete und arbeitswillige Glaubensflüchtlinge, vor allem Hugenotten aus Frankreich, in die Mark, besonders nach Berlin und Potsdam; sie trugen hier wesentlich zum wirtschaftlichen und geistigen Aufschwung bei. Friedrich Wilhelms Sohn, Kurfürst Friedrich III. (1657–1713), erkaufte sich die Königskrone und residierte ab 1701 als Friedrich I., König in Preußen. Er ließ die Residenzen Berlin und Potsdam großzügig ausbauen. Sein Sohn und Nachfolger, „Soldatenkönig“ Friedrich Wilhelm I. (1688–1740), konzentrierte sich auf die wirtschaftliche und insbesondere die militärische Entwicklung Preußens und setzte die tolerante Einwanderungspolitik fort. Er baute Potsdam weiter als Garnisonsstadt aus. Wie an der gesamten Stadtmauer standen auch an der Glienicker Brücke Wachposten, die Akzise erhoben und die Desertation verhindern sollten. Unter Friedrich II. (1712–1786), der ab 1740 regierte, vergrößerte Preußen durch die Siege in mehreren Kriegen sein Territorium und seine Bedeutung. Preußen war nun europäische Großmacht. Friedrich II. legte während seiner langen Regierungszeit (1740–1786) großen Wert auf die Entwicklung der beiden Residenzstädte. Bis heute prägen die unter seiner Regentschaft errichteten Bauten das Berliner und Potsdamer Stadtbild.

Die Glienicker Brücke bekam wegen des ständig wachsenden Nachrichten- und Passagierverkehrs zwischen den Residenzen zunehmende Bedeutung. Bald reichten die unregelmäßig verkehrende Wagenpost und reitende Boten nicht mehr aus. Im Jahre 1754 ließ Gustav Adolf Graf von Gotter (1692–1762), der im Auftrage Friedrichs II. als Generalpostmeister und Minister tätig war, eine tägliche Postwagenverbindung, die „Journalière“, auf dem direkten Weg über die Glienicker Brücke einrichten. Um die Regelmäßigkeit dieser Verbindung gewährleisten zu können, wurden auch ortsansässige Fuhrleute mit solchen Fahrten beauftragt und durch besondere „Lohn-Zettul“ und „Post-Zettul“ legitimiert. In diesem Zusammenhang bekam die Glienicker Brücke eine besondere Funktion: Um sicherzustellen, dass nur die offiziell bestellten Fuhrleute für die Journalière unterwegs waren, gab es auf der Glienicker Brücke Kontrollen. Weil aber zur Kontrolle vorrangig Invaliden mit geringen Lese- und Schreibkenntnissen eingesetzt waren, kam es bei der Abfertigung der Fuhrwerke zu Zeitverzögerungen. Deshalb preschte manch ungeduldiger Kutscher einfach unkontrolliert über die Brücke. Generalpostmeister von Gotter reagierte mit einem Flugblatt an die Kontrolleure und

Nach Potsdam gehen täglich mehrere Wagen ab:  
 1) Die Journaliere, täglich Morgens um 6, 8 u. 11, Mittags um 2, Nachmittags um 6 und Abends um 10 Uhr. Man steigt entweder im Posthause, oder in der Leipzigerstraße an der Friedrichsstraßen-Ecke ein, und zahlt 20 Sgr. 2) Das Kochsche Fuhrwerk, Krausenstr. Nr. 69., und das Beskowsche Landkutschen-Fuhrwerk, Nr. 31. geht täglich Morgens um 5, Mittags 1½, und Abends um 5 Uhr ab; die Person zahlt 7½, 10 und 12½ Sgr.  
 Zu Spazierfahrten in die Umgegend von Berlin sind Postkaisen bereit mit 2 und 4 Pferden. Man macht die Bestellung im Posthause.

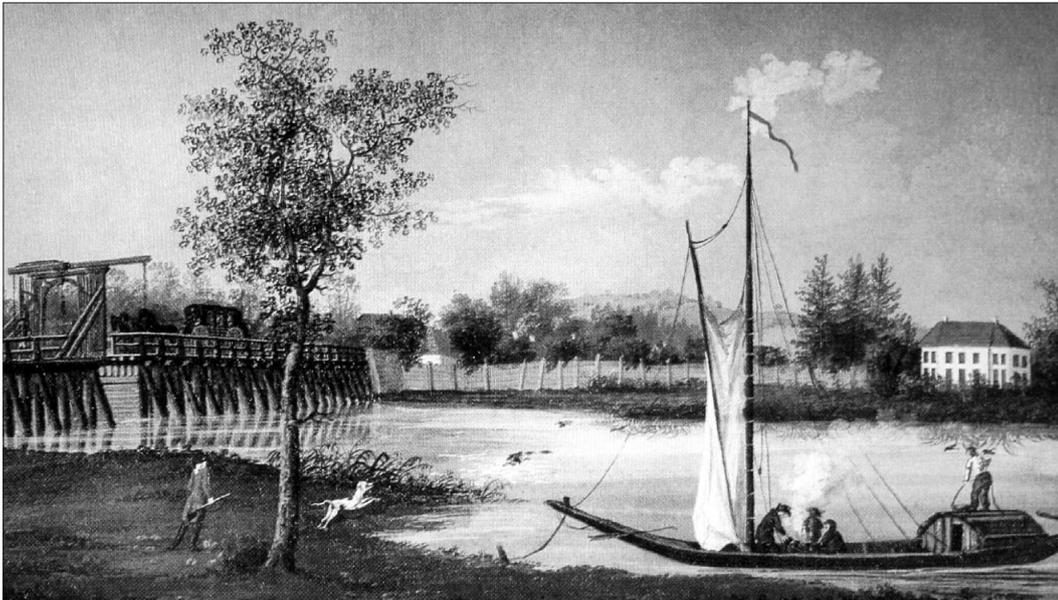
**Bild 2 Die von Generalpostmeister Gotter 1754 eingeführte „Journalière“ blieb jahrzehntelang eine schnelle und sichere Verkehrsverbindung zwischen den Residenzen Berlin und Potsdam. In seinem „Wegweiser“ von 1833 gab Friedrich Nicolai entsprechende Empfehlungen.** (Repro aus [2])

Fuhrwerksführer. Erstere verpflichtete er, schärfer zu kontrollieren, und letzteren drohten bei Verstoß hohe Geldstrafen. Zur Verhinderung von Durchbrüchen wurde auf der Brücke ein Schlagbaum installiert. (Gegenüber dem Absperr- und Kontrollreglement, das ab Mitte des 20. Jahrhunderts auf der Glienicker Brücke herrschte, muten die Gotterschen Maßnahmen ziemlich dilettantisch an.)

Im Juni 1775 reiste der Theologe und Geograph Anton Friedrich Büsching (1724–1793) von Berlin nach Reckahn; die Route führte über Potsdam. In seinem Reisebericht schreibt Büsching: „Man kann von Berlin nach Potsdam entweder mit der ordentlichen Post wöchentlich sechsmal oder täglich zweymal mit der Journalière (Mittwochs nur einmal), oder mit Extra-Post, oder mit Fuhrleuten reisen [...]“ Nachdem Büsching die Kosten verglichen und sich „zu Fuhrmannspferden entschlossen“ hatte, ging die Reise los. „Unweit Klein-Glinicke gehet die Landstraße über eine Höhe, die sich zur linken noch höher als der Weg erhebt, zur rechten aber ist eine Tiefe, und vor sich erblickt man die Havel. Endlich kommt man nach Klein-Glinicke. [...] Die hiesige Gegend ist ungemein angenehm. Man mag sein Gesicht wenden, wohin man will, so hat man eine schöne Aussicht, insonderheit kann man empfindsamen Seelen ein großes Vergnügen versprechen, wenn sie auf die lange Brücke, welche hier über die breite Havel erbauet ist, gehen, und von derselben sich umsehen wollen. Es giebt gewiß wenige Gegenden, welche den Augen soviel Schönheit auf einmal darbieten, als diese. Die Brücke ist von Holz, hat in der Mitte einen Aufzug, und auf beyden Enden an den Ufern eine gemauerte Brüstung. 1775 hatte sie noch kein Geländer, nachher aber hat sie ein recht gutes bekommen.“ [3] Büsching war von den Ausblicken, die sich ihm von der Brücke boten, wohl so beeindruckt, dass er die Brücke selbst nicht genau betrachtet hatte. Sonst hätte er bemerken müssen, dass diese inzwischen mehr als einhundertjährige Havelüberquerung längst ein Problemfall war. Für solche Belastungen, wie sie der gestiegene Verkehr jetzt mit sich brachte, war die schmale Holzbrücke seinerzeit nicht gebaut worden. Zwar hatte man das Bauwerk immer wieder ausgebessert und gesichert, doch nun musste ein Neubau her!



Im Jahre 1777 entstand die zweite Glienicker Brücke. Es war wieder ein hölzernes Bauwerk, in der Mitte mit Zugbrücke, mit seitlichen Geländern (von denen Büsching, als er seinen Reisebericht schrieb, schon erfahren hatte) und mit Wachhäusern an beiden Zufahrten. Es war zu erwarten, dass sie so lange wie ihre Vorgängerin dem Verkehr nicht standhalten könnte. Doch gab Friedrich II. anderen Bauten den Vorrang; für Straßen- und Brückenbauten hatten damals zuerst die Anlieger oder die Städte



**Bild 3** Blick von der Potsdamer Seite auf die zweite hölzerne Glienicker Brücke 1788, rechts Jagdschloss Glienicke (Sammlung vb)

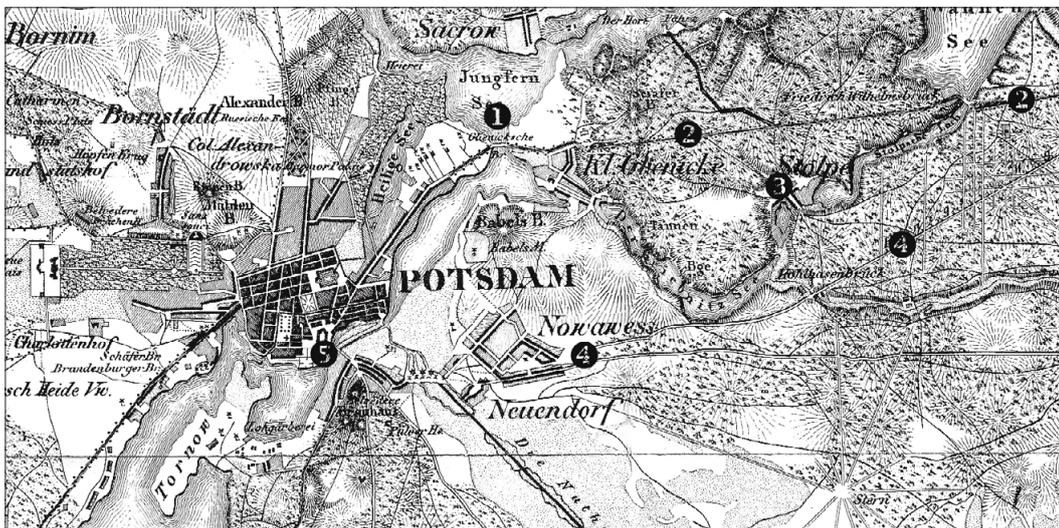
und Dörfer aufzukommen. Der „Alte Fritz“ – inzwischen im Wortsinne gealtert – verwendete finanzielle Mittel und Baumaterialien bevorzugt für repräsentative Bauten. So hatte er trotz der finanziellen Belastungen durch den Siebenjährigen Krieg das überaus prunkvolle Neue Palais bauen lassen, eine „Fanfaronade“ (Prahlerei, Angeberei), wie er selbst äußerte. Er wollte demonstrieren, dass Preußen den Krieg finanziell gut überstanden hatte. Wegen der hohen Ausgaben für prunkvolle Bauten mangelte es auch Jahre später noch an Mitteln für solche Projekte wie eine steinerne Havelüberquerung bei Glienicke.

Als wichtigste Verkehrsverbindung zwischen den Residenzen Berlin und Potsdam hatte die Strecke über Glienicke gegenüber der Route über Kohlhasenbrück an Bedeutung gewonnen. Ein Indiz: Schon 1752 hatte Friedrich II. den nach Glienicke führenden Straßenzug, die heutige Berliner Straße, durch den Bau des prunkvollen Berliner Tores aufgewertet. Wer schnell und sicher unterwegs sein wollte, fuhr über Glienicke. Unter dem Nachfolger des „Alten Fritz“, seinem Neffen Friedrich Wilhelm II. (1744–1797), erfuhr der vernachlässigte Straßenbau größere Aufmerksamkeit. Der König erkannte offenbar im Ausbau von Infrastruktur eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung. Außerdem ist überliefert, dass dem korpulenten König – im Volksmund „der dicke Willem“ – Fahrten auf holprigen Straßen besonderes Ungemach bereiteten. Jedenfalls entschied er, die Route von Berlin nach Potsdam über Glienicke zu einer preußischen

Musterchausee auszubauen. Das war mit erheblichen Kosten verbunden, nicht nur für den Bau, sondern auch für die Unterhaltung. Trotzdem forcierte Friedrich Wilhelm II. den Bau, der von Berlin aus in Etappen erfolgte. Am 5. August 1795 war das letzte Stück zwischen Glienicker Brücke und Potsdam fertiggestellt. Die preußischen Residenzen waren nun durch eine „Musterchausee“ verbunden.

Die Chaussee verlief auf Anregung des Königs zwischen Wannsee und Glienicke auf neuer Trasse: Statt des südlichen Umwegs über das Dorf Stolpe führte sie nun von der Brücke zwischen Großem und Kleinem Wannsee nahezu geradlinig bis zur Glienicker Brücke. Der Vorteil: Die Verbindung war etwa 600 m kürzer; der Nachteil: Die Chaussee führte näher am Schäferberg vorbei, sodass nun stärkere Steigungen, als sie zuvor schon Büsching beklagt hatte, überwunden werden mussten. Für den Reiseverkehr und die zwischen den Residenzen zu befördernde Kabinettskorrespondenz brachte die kürzere Strecke eine Zeitersparnis; zur Bewältigung der Steigungen stattete der Hof die Transportkette entsprechend aus: Zur Beförderung von Depeschen lösten sich reitende Kurierereitende etappenweise ab; Pferdewechsel halfen, die Kutschen in flottem Tempo über die Steigungen zu bringen. (Im Jahre 1934 wurde die Steigung am Schäferberg auf den heutigen Zustand abgeflacht.)

Obwohl der Ausbau der Chaussee zweifellos einen Fortschritt bedeutete, äußerte sich ein Reisender im „Teutschen Merkur“ doch



**Bild 4** Karte von 1833: Glienicker Brücke ①, „Musterchausee“ über Schäferberg ②, Stolpe ③, Route über Kohlhasenbrück ④, Stadtschloss Potsdam ⑤ (Repro aus [2])

# Letzter Anschluss

... zur ehemaligen Hauptwerkstatt der BVG Uferstraße



Die BVG hat bei ihrer Betriebsaufnahme am 1. Januar 1929 von der Rechtsvorgängerin Berliner Straßenbahn Betriebs GmbH eine Immobilie übernommen, die in den sechs Jahren des Bestehens der BStB-GmbH größere Umbauten erfuhr, die von der BVG bis 1931 vollendet wurden. Seit 1901 wurde der ehemalige Betriebshof Gesundbrunnen als solcher nicht mehr verwendet, sondern zur Hauptwerkstatt der Straßenbahn (HwS) umgerüstet und eingerichtet. Der Betriebshof wurde zum neuen Hof Reinickendorf in der Pankower Allee (eröffnet 1901) versetzt. Ab 1926 wurde bei laufendem Betrieb durch den Architekten Jean Krämer im Stil der „Neuen Sachlichkeit“ geplant und gebaut; es wurden die Hallen und Gebäude errichtet, die nach dem partiellen Wiederaufbau und

Beseitigung der Kriegsschäden auch heute noch stehen. Ab 1. Juli 1949 wurden auch die Autobusse der BVG-West dort überholt, so dass die Bezeichnung intern lautete: HwS/A. Die Aufgaben des Betriebs-teiles Straßenbahn endeten am 1. Juli 1965, und komplett geschlossen und geräumt wurde die jetzt HwA genannte Hauptwerkstatt der BVG am 31. Dezember 2005. Die Immobilie wurde an einen Investor verkauft; zuvor war die gesamte Anlage unter Denkmalschutz gestellt worden. Eine große Anzahl von Künstlern war dankbar, Ateliers und Werkstattträume zur Verfügung zu haben. Erst jetzt, im Jahre 2023, konnte nach zähen Verhandlungen mit dem Senat,

dem Bezirk und dem Investor dieser Ort als Kulturstandort endgültig gesichert werden. Zwei gemeinnützige Vereine haben dies erkämpft, wobei die Immobilie Uferstraße 8–11 mit der großen Werkstatthalle mit Sheddach und Nebengelass dem Verein „Uferhallen e. V.“ zufiel, während der Bereich Badstraße (ehemalige Pankeinsel) mit der alten Lackierhalle längs der Uferstraße der Tanzinitiative „Uferstudios“ überlassen wurde.

Das Foto zeigt das ehemalige Verwaltungsgebäude mit den markanten Krämerschen Querriegeln in der Fassade. Hier waren für das Personal früher die Waschräume und die Kantine untergebracht; auch das Archiv der BVG war für etwas mehr als 15 Jahre hier beheimatet. (Text und Foto [Juli 2008]: 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 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: 23.9.2023

### In diesem Heft:

Glienicker Brücke (Teil 1) – Neuköllner Weichen-Geschichten – Zwischen den Linien D und E der Berliner U-Bahn: Zur Geschichte und zum Umbau des Verbindungstunnels (genannt „Waisentunnel“) – Die Reise des Rekos nach Dänemark – Rezensionen – Kurzinformationen

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

### Demnächst:

Zerstörung, Wiederaufbau, Grenzsperrung und dann doch: „Brücke der Einheit“ – Glienicker Brücke, Teil 2