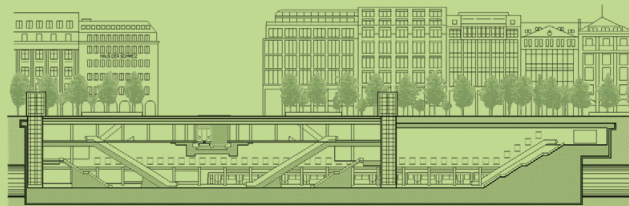


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 50. Jahrgang – November/Dezember 2023 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de



Verkehrsort Glienicker Brücke
Endlich: „Brücke der Einheit“

Nach der Zerstörung in den letzten Apriltagen 1945, nach dem Wiederaufbau 1949, nach Grenzsperrung und Kulisse für Agentenaustausch wurde die Glienicker Brücke nach dem Mauerfall (hier im Dezember 1989 noch mit lässigen Kontrollen) leicht zu Fuß, per Pkw und Linienbus passierbar. Und schließlich wurde sie doch noch eine „Brücke der Einheit“.

(Foto BVG-Archiv)

6 · 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 2)

Ein „Tag von Potsdam“ und seine Folgen

Am 21. März 1933 fand wenige Kilometer von der Glienicker Brücke entfernt in der Garnisonkirche ein folgenreiches politisches Spektakel statt. Zum „Tag von Potsdam“, der als ein schwarzer Tag in die deutsche Geschichte eingehen sollte, versammelten sich Reichstagsabgeordnete der NSDAP und der deutschnationalen Koalitionspartner; vor und in der Kulisse der Garnisonkirche sollte mit dem gemeinsamen Auftritt des frisch gewählten Reichskanzlers Hitler und des greisen Reichspräsidenten von Hindenburg der Beginn einer neuen politischen Ära demonstriert werden. Ob die An- und Abreise der Akteure dieses Tages über die Glienicker Brücke erfolgte, soll hier nicht untersucht werden. (Aus heutiger Sicht weiß man, dass an diesem „Tag von Potsdam“ die Weichen gestellt wurden für eine Entwicklung, die ein gutes Jahrzehnt später zur Zerstörung – nicht nur – der Brücke führte und die sie darauf folgend für Jahrzehnte zu einem ungewöhnlichen Grenzort machte.)

In den 1930er Jahren hatte der Kfz-Verkehr auf der Königstraße weiter zugenommen. Wenn an Sommerwochenenden zu dem üblichen Fern- noch der Ausflugsverkehr hinzukam, ging es auf der Glienicker Brücke und in ihrem Umfeld turbulent zu, wie ein Anfang der 1930er Jahre aufgenommenes Foto dokumentiert. Was die meisten Ausflügler auf der Brücke kaum bemerkt haben dürften: Im Jahre 1931 wurden die schmückenden Türmchen auf den vier Portalständern entfernt; sie hatten sich bei Pflege- und Reparaturarbeiten als hinderlich erwiesen.

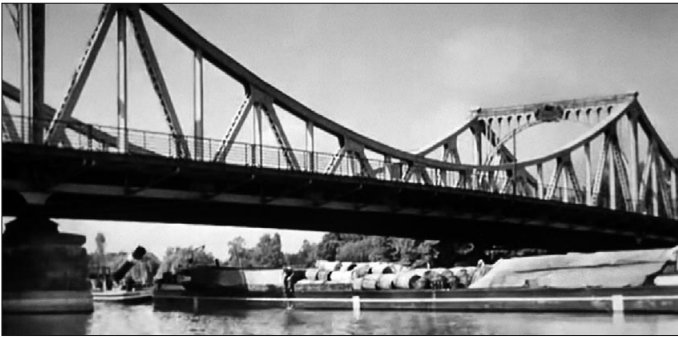
Nach dem am 1. April 1934 in Kraft getretenen „Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung“ war die Königstraße Teil der Reichsstraße Nr. 1 Aachen–Königsberg. Der Abschnitt zwischen Berlin und Potsdam mit der Glienicker Brücke galt als eine der meistbefahrenen Straßen

Deutschlands. Im Sommer 1934 wurden im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen längst notwendige Ausbesserungsarbeiten an der Brücke vorgenommen; in den Jahren 1937/38 erfolgte der Ausbau der Königstraße auf zwei Fahrspuren je Seite. In dem Zusammenhang war die östliche Auffahrt der Glienicker Brücke anzupassen: Die Brücke wurde angehoben und die Zufahrt verbreitert. Die imposante Aussicht von der Glienicker Brücke auf die Havel und die Schlösser der Umgebung fand in jedem sachkundigen Potsdamer Reiseführer Erwähnung. Die Brücke wurde – wie man heute formuliert – ein touristischer Hotspot.

Wie die „Potsdamer Tageszeitung“ am 4. Oktober 1938 beklagte, brachte der Touristenboom aber auch Probleme. *„Die Glienicker Brücke erfreut sich eines überaus starken Besuches, das ist eine Tatsache, die sich auf Grund einer nicht alltäglichen Beobachtung feststellen läßt. Die Glienicker Brücke wird nämlich das ‚Goldene Buch der Havel‘ genannt. Sie hat den zweifelhaften Ruhm, eine Unmenge von Monogrammen auf ihren Pfeilern und am Geländer aufzuweisen, die ein geradezu ‚ideales‘ Betätigungsfeld für alle diejenigen Besucher der Brücke sind, die sich irgendwie mit ihrem Namen verewigen wollen. Städte aus dem ganzen Reich ziehen so auf dem Geländer vorüber. Nicht nur Einzelpersonen oder Familien haben ihre Namenszüge eingeritzt, sondern auch Gesangsvereine, Turnvereine und ganze Stadtgruppen haben sich mit ihrem Wappen ‚eingetragen‘. [...] Wenn jetzt die Brücke ihr neues Gesicht erhält, so soll damit auch an alle Volksgenossen appelliert werden, diese ‚Verschönerungen‘ der Brücke durch Einritzen der Namen zu unterlassen.“* [26] Während die damaligen „Volksgenossen“ noch kraft- und mühevoll ritzen mussten, bietet der technische Fortschritt mit Farbspraydosen heutigen Brückenbesuchern gleicher Mentalität erhebliche Erleichterung. Doch die Glienicker Brücke sollte bald wesentlich schwerer wiegende Beschädigungen erfahren als einige Kratzer am Geländer ...



Bild 14 Besonders an Wochenenden – hier um 1930 – beherrschte reger Ausflugsverkehr die Glienicker Brücke. Von Berlin brachte die Buslinie P Ausflügler bis über die Stadtgrenze, wo direkter Anschluss zur Potsdamer Straßenbahn bestand. (Foto Sammlung Reinhard Schulz)



Bilder 15 Schleppzüge unterqueren in dem Ufa-Film „Unter den Brücken“ die Glienicker Brücke. Der Film zeigt noch viele intakte Brücken, von denen etliche wenige Monate später beschädigt oder zerstört sind. (Szenenfoto „Unter den Brücken“)

Ende 1943 wurde die Glienicker Brücke Kulisse von brisanten politischen Geschehnissen. In der Garnisonstadt Potsdam formierte sich in Kreisen hoher Offiziere der Wehrmacht Widerstand. Es bildeten sich konspirative Gruppen nationalkonservativer Hitlergegner, die einen Staatsstreich planten. Hitler sollte durch ein Attentat beseitigt werden. So bastelte der Oberleutnant Helmut von Gottberg in seiner Wohnung in der Berliner Straße unter Verwendung von Stielhandgranaten an einer Bombe. Die Reste der verwendeten Granaten entsorgte von Gottberg von der Glienicker Brücke in die Havel. Das Attentat kam aber nicht zustande, weil Hitler den Termin, zu dem die Bombe gezündet werden sollte, kurzfristig absagte. Auch die Bombe für das Attentat vom 20. Juli 1944 war zuvor in einer Villa in der Berliner Vorstadt versteckt und von dort am Vorabend des Attentats – sicher auf dem kürzesten, gefahrloseren Weg über die Glienicker Brücke – zu den Stauffenbergs in Berlin-Wannsee gebracht worden. Der weitere Verlauf ist bekannt.

Als hätte es im Jahre 1944 eine Ahnung von bevorstehender Zerstörung gegeben, wurde die Brücke ein wichtiger „Mitspieler“ des im selben Jahr gedrehten Unterhaltungsfilms „Unter den Brücken“. Die Geschichte zweier Binnenschiffer, die um das gleiche Mädchen werben, zeigt in Zeiten täglicher Bombenangriffe eine heile Welt, wie es sie nur noch im Kino geben konnte. Etliche Brücken in Berlin und Potsdam, unter denen die beiden Schiffer im Film mit ihrem Schleppkahn hindurchschippern, hatte Regisseur Helmut Käutner noch einmal ohne Bombenschäden ins Bild gesetzt. (Für heutige Zuschauer sehenswerte historische Bilder!) Die noch unbeschädigte Glienicker Brücke spielt zwar nicht die absolute Hauptrolle, sie ist aber in vielen Szenen aus unterschiedlicher Perspektive zu sehen. Allerdings durften die nächtlichen Szenen nicht original vor Ort gedreht werden, weil die dafür notwendige Ausleuchtung mit Scheinwerfern wegen der Bombenangriffe verboten war. Der Film wurde vor Kriegsende nicht mehr aufgeführt. Die heitere heile Welt des Films hätte bei den sich zuspitzenden Bombenangriffen den Menschen in den letzten Kriegsmonaten ihre verzweifelte Lage wohl noch bewusster gemacht; und dem Propagandaminister des „Tausendjährigen Reiches“ war das mehrfach gespielte Lied des Schiffers „Nichts ist für die Ewigkeit“ wohl zu suspekt? Außerdem wurden auch die Kinos zerbombt und Kulturstätten schließlich ganz geschlossen. Der Film wurde in der Bundesrepublik erst im Jahre 1950 gezeigt.

Der 14. April 1945 veränderte in Potsdam alles. Bis dahin war die Stadt von Bombenangriffen weitgehend verschont geblieben. Doch an jener Aprilmacht begann gegen 22.40 Uhr ein Luftangriff mit 500 britischen Bombern, der weite Teile der Stadt in Trümmer legte. Die Potsdamerin Hanna Grisebach erlebte das Inferno: „Sofort nach der Entwarnung eilten wir auf die Glienicker Brücke,

von wo aus wir die brennende Stadt in ihrem ganzen Umfang überblicken konnten. In riesigen Flammengarben wuchs sie zum Nachthimmel empor. Ein gewaltiges Feuermeer waberte blendend und sprühend von Babelsberg bis in die Potsdamer Altstadt. Daraus loderte als höchste Fackel der Turm der Garnisonkirche und in der Nähe des Bahnhofs sahen wir Flammenbündel von hässlicher schwefelgelber Farbe aufbrechen: Es war ein Munitionszug, der dort explodierte und dessen Detonationen bis in den nächsten Tag hinein andauerten.“ Die Glienicker Brücke hatte diesen Angriff überstanden, wurde aber, wie Hanna Grisebach berichtet, vom weiteren Kampfgeschehen nicht verschont. „Nach dem Gottesdienst wagen wir uns noch einmal über die Glienicker Brücke, die von Pionieren zur Sprengung vorbereitet wird. Die Riesenpanzer ‚Tiger‘ werden auf der Potsdamer Chaussee aufgestellt, in Nebenstraßen Minen gelegt. Radfahrkolonnen stehen mit Panzerfaust und Eierhandgranaten überall kampfbereit, das Artillerieschießen rückt näher und näher.“ [27]

Einerseits wurde die Sprengung der Brücke von deutschem Militär vorbereitet, um ggf. sowjetische Truppen aufhalten zu können, andererseits zögerten einige deutsche Militärs, denn die Sprengung hätte den Fluchtweg nach Westen unterbrochen. Von Potsdam aus mussten Hitlerjungen als letzte Reserve über die Glienicker Brücke gegen die von Osten heranrückende Rote Armee antreten. Einer der minderjährigen „Kämpfer“ erinnerte sich später: „Am Montag, dem 23. April 1945, marschierte die Alarmkompanie durch Potsdam über die Glienicker Brücke nach Wannsee. Die Entfernung von Potsdam zur Ostfront entsprach der einer Marschübung oder eines Spaziergangs. Ein Spaziergang war unser Weg jedoch nicht. In die Hauptkampflinie (HKL) geht gewiss niemand als Spaziergänger. Fragt sich nicht jeder, ob er den Weg auch noch zurückgehen wird? [...] An unseren Waffen und Munition trugen wir schwer. Wie eine unwirkliche Erinnerung an unwiederbringlich Vergangenes lag links nach der Glienicker Brücke ein Schloss: Glienicke. Die Gestalten und Gefährte, die den in die HKL Ziehenden entgegen kamen, zeugten von Flucht, Unordnung und Durcheinander, von Verzweiflung und Ausweglosigkeit, auch davon, dass Widerstand nur unnötig Menschenleben kostet.“ [28] Der Zusammenbruch war nicht mehr aufzuhalten. Noch stand die Glienicker Brücke, doch in den letzten Apriltagen traf ein Geschoss eine der Sprengladungen. Hanna Grisebach befand sich in unmittelbarer Nähe: „Als die Glienicker Brücke mit gewaltigem Getöse, das auch unser Haus erschütterte, in die Luft flog, befand sich gerade ein deutscher Panzer darauf: die Ladung war vorzeitig durch ein einschlagendes Geschoss losgegangen. Wenn wir nun nach Babelsberg oder Wannsee gehen wollten, mußten wir eine halsbrecherische Klettertour über die herabgestürzten Träger der Hängebrücke wagen. Oft hatten wir uns über die unschöne Eisenkonstruktion geärgert, die hart das Landschaftsbild durchschneidet, nun war sie zerstört. Die Holzbrücke, die russische Pioniere bald neben den Trümmern zu bauen begannen, fügte sich unauffälliger in die Umgebung ein.“ [27] Versprengte SS-Trupps und Gruppen von Hitlerjungen streunten noch durch die Wälder zwischen Wannsee und Glienicke, doch am 28. April 1945 war der Krieg im Potsdamer Stadtgebiet zu Ende. Ein anderer „Tag von Potsdam“, das Gegenstück zum 21. März 1933 – letztlich dessen konsequente Folge.

Wiederaufbau und „Brücke der Einheit“ als Grenzsperrung und „Agentenbrücke“

„7. Mai 1945. Die Glienicker Brücke ist zerstört, in der Mitte zerbrochen. Die Potsdamer Hälfte ragt in den Himmel, die Glienicker mit einem zweiten Knick in die Erde. Die mittlere Bruchstelle wird vom Wasser umspült [...] Unheimlich gluckert Jungfernsee- und Glienicker Lake-Wasser um den Betonbruch, um Schnüre, Verstrebungen, Teile eines zertrümmerten Militärwagens [...] Entsetzt



Bild 16 Blick von der Berliner Seite auf die zerstörte Glienicker Brücke, im Hintergrund die hölzerne Notbrücke, Aufnahme: 13. Juli 1945.

(Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0007480, Foto Pressebildstelle)

sehen wir das gurgelnde Wasser und die drohende Brückenmitte über uns, tappen schnell mit schräggestellten Füßen zu unseren Sachen und gelangen über den hochragenden Bruch und ein Stück Steingeländer balancierend ans andere Ufer.“ [29] Die Filmschauspielerin Maria Milde beschreibt in ihren Erinnerungen diese halsbrecherische und gefährliche Havelüberquerung Anfang Mai 1945. Die Lage durfte so aber nicht lange bleiben! Für Mitte Juli war im Schloss Cecilienhof, etwa zwei Kilometer westlich der Glienicker Brücke, das Treffen von Vertretern der drei Siegermächte Sowjetunion, USA und Großbritannien vereinbart. Die drei Alliierten wollten hier über die Nachkriegsordnung und die Zukunft Deutschlands verhandeln. Für die Themen der Konferenz spielte die Glienicker Brücke keine Rolle, für die Organisation des Treffens schon! Der Tagungsort Cecilienhof lag westlich der Havel. Die Hauptakteure des Treffens – Josef W. Stalin (1878–1953), Harry S. Truman (1884–1972), Winston Churchill (1874–1965), später für diesen Clement Attlee (1883–1967) – kamen mit den engsten Mitarbeitern aus ihren Babelsberger Quartieren in den luxuriösen Villen am Griebnitzsee, weitere Mitglieder der alliierten Delegationen reisten aus Berlin an. Alle mussten also die Havel überqueren. Eine abenteuerliche Kletterpartie, wie sie Hanna Grisebach und die Filmdiva Milde bewältigt hatten, kam für die höchsten Vertreter der alliierten Sieger nun wirklich nicht in Frage! Da als Tagungsort Cecilienhof auf Wunsch Stalins in der sowjetischen Besatzungszone gewählt worden war, hatte die Sowjetarmee die organisatorischen Voraussetzungen für die Konferenz zu schaffen.

Von Ende Mai bis Mitte Juni 1945 errichteten sowjetische Ingenieur-Pionierbrigaden nördlich der zerstörten Glienicker Brücke eine hölzerne Jochbrücke. In den Akten des Wasserstraßenamtes Potsdam vom 19. Juni 1945 ist vermerkt. „Eine Notbrücke unmittelbar nördlich der Glienicker Brücke ist seitens der russischen Wehrmacht erbaut und am 15. d. Mts. (Juni, Anm.) dem Verkehr übergeben worden. Zu diesem Zeitpunkt wurde der vom Wasserstraßenamt durchgeführte Fährbetrieb eingezogen. Die Schifffahrt geht z. Zt. Benutzung der alten Glienicker Brücke durch eine dahinter hergestellte Öffnung der Notbrücke hindurch.“ (zitiert nach [30]) Im Zusammenhang mit der Potsdamer Konferenz wurden von sowjetischen Truppen auch zwei Pontonbrücken errichtet: eine zwischen Klein-Glienicke und Sacrow, von wo über Kladow der Flugplatz Gatow erreicht werden konnte, und eine Pontonbrücke südlich der zerstörten Glienicker Brücke, deren genaue Lage sich bisher nicht zweifelsfrei bestimmen ließ. Vermutlich hatten die Russen die Babelsberger Enge zwischen Park Babelsberg und Glienicker Horn als schmalste Stelle der Havel für den Brückenschlag genutzt. Wo genau sich diese Pontonbrücke befand und welchen Weg die „Großen Drei“ von Babelsberg und ihr Folgepersonal aus Berlin nach Cecilienhof tatsächlich nahmen, ist strittig – und muss hier nicht entschieden werden. (Vielleicht

kann späterer Zugang zu russischen Archiven das Rätsel einmal lösen?) Die Holzbrücke direkt nördlich neben der Glienicker Brückenruine bot die kürzeste und sicherste Verbindung. Und Sicherheit hatte für den gastgebenden Generalissimus zweifellos höchste Priorität! Mit großer Wahrscheinlichkeit wird diese Notbrücke für die Anfahrt nach Cecilienhof bevorzugt worden sein.

Beim Bau der hölzernen Jochbrücke hatten die Russen eine Durchfahrt für die Schifffahrt berücksichtigt; und auch die zerstörte Glienicker Brücke wurde so weit hergerichtet, dass Schiffe sie an einer Stelle durchfahren konnten. Die Passage war aber nicht ganz einfach. So kam es am Morgen des 30. Mai 1946 zu einem Unfall. Das von Magdeburg kommende Frachtmotorschiff „Marienthal“

Bild 17 Stützpfeiler der Notbrücke, Aufnahme: 13. Juli 1945.

(Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0007481, Foto Pressebildstelle)



Neuer Anschluss

... mit der Straßenbahn zur Turmstraße



Als vor 112 Jahren diese Postkarte geschrieben, frankiert und versandt wurde, war der mächtige Erweiterungsbau des Kriminalgerichts (Architekten Rudolf Mönnich [1854–1922] und Carl Vohl [1853–1932]) mit der eindrucksvollen Treppenhaukuppel, der Turm- und Rathenower Straße beherrscht, gerade erst fünf Jahre alt.

Diese Szene bietet sich heute, nach über einem Jahrhundert, noch fast unverändert dar.

Bis kurz vor dem Zweiten Weltkrieg führten sechs Straßenbahnlinien durch die beiden Moabiter Straßen; nach 1945 waren es immerhin noch vier. Seit dem 9. September 2023 befährt nun die Metrolinie M10 diesen Weg, vielleicht und hoffentlich als Auftakt zu weiteren Linien, wenn die Strecke vom Rathaus Tiergarten weiter westwärts verlängert werden wird, wie den Berlinern versprochen worden ist.



Im Übrigen: Das Wohngebiet Moabit hatte (und hat?) bei den nicht dort wohnenden Berlinern einen eigenen, leicht anrühigen Ruf durch das Kriminalgericht mit dem zugehörigen Gefängnis (heute Justizvollzugsanstalt Moabit). Hier waren im Laufe der Jahrzehnte kurzzeitige „Bewohner“ unter anderem: Wilhelm Voigt (Der Hauptmann von Köpenick), Karl Liebknecht, Wilhelm Pieck, Georgi Dimitroff, Ernst Thälmann, Martin Niemöller, Ernst Busch, Horst Mahler (Linksterrorist, jetzt Neonazi), Fritz Teufel, Andreas Baader, Arno Funke („Dagobert“) und nicht zu vergessen die ehemaligen DDR-Größen Erich Honecker, Erich Mielke und Egon Krenz.

(Text: Sigurd Hilkenbach und Hans-Joachim Pohl;
Historische Postkarte: Sammlung Sigurd Hilkenbach;
Foto unten: Michael Günther)

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: 25.11.2023

In diesem Heft:

Glienicker Brücke (Teil 2) – Vor 30 Jahren: Wiedereröffnung des S-Bahn-Südrings – Neuköllner Weichen-Geschichten. 1957: Neue Gleise und Weichen am südlichen Hermannplatz – Die Verbrennungstriebwagen auf Strecken des Landesverkehrsamtes Brandenburg. Teil 5: Triebwagen von der Waggonfabrik Wismar – Leser-Post-Zug – Berichtungen – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Nach den Entwürfen von Otto Tschow, Architekt und Eisenbahner (siehe vb 4/2011, S. 90–105), ließen mehrere Klein- und Privatbahnen Hochbauten errichten. Einige von ihnen gibt es noch heute. Wir begeben uns auf Spurensuche.