

Harf Zimmermann
Hans Georg Hiller von Gaertringen

Die Bahn, die Berlin bewegt

150 Jahre Straßenbahn

nicolai



Harf Zimmermann
Hans Georg Hiller von Gaertringen

Die Bahn, die Berlin bewegt

150 Jahre Straßenbahn

Mit Beiträgen von

Larenz Demps
Reinhard Demps
Reinhard Kraetzer
Klaus-Dietrich Matschke

BVG

nicolai



Fotografie Harf Zimmermann

Inhalt

- 11 **Vorwort**
- 17 **Metropole Berlin**
Die Straßenbahn und die Entwicklung der Stadt
Laurenz Demps
- 37 **150 Jahre Straßenbahn in Berlin**
Eine synchron-optische Geschichte
- 79 **Einmal Charlottenburg und zurück**
- 87 **Dampf und Strom**
- 99 **Kaiserzeit – Blütezeit**
- 137 **Das größte Nahverkehrsunternehmen der Welt**
- 163 **Die Fahrzeuge der Berliner Straßenbahn im Wandel der Zeit**
Reinhard Demps
- 179 **Straßenbahn unterm Hakenkreuz**
- 203 **Neustart in den Kalten Krieg**
- 223 **Zum Aussterben verurteilt**
- 239 **Mauerbau**
- 255 **Das Arbeitstier**
- 265 **Von der geteilten zur gestylten Stadt**
- 281 **Start in die Zukunft**
- 295 **Straßenbahn fahren. Eine fünftägige Zeitreise durch Berlin**
Reinhard Kraetzer
- 319 **Das hohe Alter merkt man ihr nicht an**
Ein Gespräch mit Klaus-Dietrich Matschke, Straßenbahn-Chef der BVG
- 331 **Berliner Straßenbahn-Jargon**
- 333 **Anhang**

»Und zu meiner Braut der Marthe,
schrei' ich immer ›Marthe, warte!«



Die erste »Elektrische« verkehrte nicht in Berlin, wo man der Erfindung skeptisch gegenüberstand, sondern ab 1881 in dem eigenständigen Vorort Lichterfelde, um 1900.

Martha pass auf, die Elektrische kommt

Heinrich Grossmann, 1904

Vorsicht ist stets unentbehrlich,
überhaupt ist's sehr gefährlich.
Heut' muss man das Leben hüten,
Unglück tut auf Unglück wüten.

Sieht man hier so unsere Straßen,
da ist wirklich nicht zu spaßen,
über'n Damm ist kaum zu kommen,
jedes Herz macht es beklommen.

Rennen muss man wie im Wahne,
so zu uns'rer Straßenbahne,
sonst liegt man gleich unterm Rädell,
und – schnapp – weg ist dann der Schädel.

Und zu meiner Braut der Marthe,
schrei' ich immer »Marthe, warte!«

Martha pass auf, die Elektrische kommt,
und lauf schnell über'n Damm,
Martha, pass auf, die Elektrische kommt,
und nimm Dir die Röcke zusamm'
Martha, so hör' doch, der klingelt ja schon,
Du weißt wie schnell das geht,
nimm Dir zusamm, schnell über'n Damm,
Martha sonst ist es zu spät.



Der Durchbruch für die »Elektrische« in Berlin:
Einweihung der Strecke vom Görlitzer Bahnhof zum
Gelände der Gewerbeausstellung in Treptow, 1896

»Heute nun hat die Mauer der Ordnung ein neues Loch erhalten ...«

Straßenbahn-Revolution: Seit gestern Raucherlaubnis

Moritz Goldstein

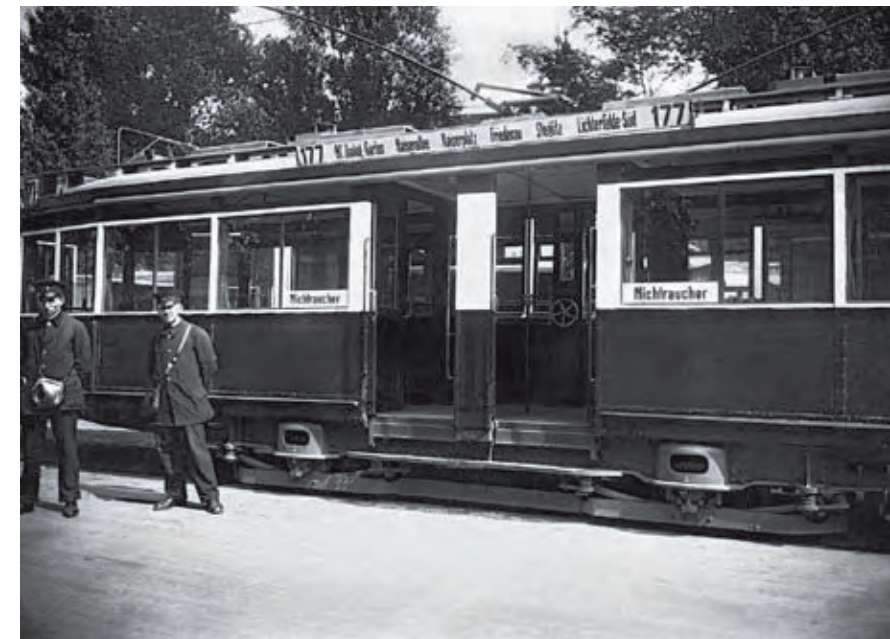
Es ist bald kein Stein mehr übrig von der Welt, in die wir einst hineingeboren worden sind.

In den Zeiten, in denen wir durch nichts so berühmt waren, wie durch unsere aus Vorschriften und Verboten säuberlich zusammengesetzte Ordnung, leuchtete gewissermaßen als Symbol dieses umhertreibenden Zustandes die Große Berliner Straßenbahn. Im Verkehr mit ihr und auf ihr war sozusagen jeder Atemzug polizeilich geregelt. Von dem Fahrschein, der aufzubewahren und auf Verlangen vorzuzeigen war, über das Verbot des Ausspuckens, der Unterhaltung mit dem Wagenführer, des Abspringens, über die Vorschrift, daß man die linke Hand an den Griff legen soll, bis zu der Zahl der Personen im Wagen und auf den Plattformen stand alles wohlformuliert aufgeschrieben und leitete den Fahrgast mit dem Gefühl, daß er in der Obhut seiner Behörden väterlich aufgehoben sei, an das gewünschte Ziel.

Namentlich die Regelung der Personenzahl diente damals immer wieder zur Einschränkung der staatlichen Autorität. Wie viele

Beamte waren damit beschäftigt, von früh bis spät aufzupassen, ob sich nicht etwa ein Schaffner durch Mitleid sich hatte bewegen lassen, eine Person über die polizeilich gestattete Zahl hinaus mitzunehmen! Faßte ihn der Schutzmann dabei, so hatte der arme Schaffner Strafe zu zahlen. Dafür drängten sich die Leute an den Haltestellen und sahen in den verkehrsreichen Stunden Wagen nach Wagen hoffnungslos besetzt an sich vorüberfahren. In den letzten Jahren vor dem Kriege deutete sich das drohende Weltgewitter zuerst an dieser Stelle leise an: Es wurde gestattet, wenige Personen, zwei oder drei, zuviel mitzunehmen. Sie durften im Innern des Wagens stehen – ein unerhörter Anblick für jeden Berliner von damals.

Der verhängnisvolle August 1914 fegte mit vielen anderen auch diese schöne Ordnung hinweg. Plötzlich quollen die überzähligen Fahrgäste aus allen Fugen heraus: man mußte zum Bezirkskommando, zum Gestellungsort, und gegenüber dieser Notwendigkeit hielt keine Polizeiverordnung stand. Von nun an war es sogar nicht mehr



Nichtraucherwagen.
Triebwagen mit Mitteleinstieg, 1927

gefährlich, im Notfall auf dem Trittbrett oder außerhalb des Perrons festgeklammert mitzufahren, und so ist es bis heute geblieben, oder es wäre geblieben, wenn nicht die steigenden Fahrpreise den größten Teil der Fahrgäste verschreckt hätten. Heute nun hat die Mauer der Ordnung ein neues Loch erhalten: man darf im Innern des Wagens rauchen; im Anhänger und vorläufig versuchsweise. Auch das ist eine Sensation für den echten Berliner. Bisher war man gezwungen, wenn es einen raucherte, auf der Plattform stehen zu bleiben, sich von seiner Frau zu trennen, die nicht Lust hatte, sich Wind und Wetter um die Nase wehen zu lassen, und jedesmal kos-

tete es einen schweren inneren Kampf, ob man auf den bequemen und geschützten Sitzplatz verzichten und dafür rauchen, oder es umgekehrt machen sollte. Von jetzt ab sind bei der Straßenbahn Rauchen und Fahren keine Gegensätze mehr. Die Straßenbahn erhofft sich einen neuen Zustrom von Gästen. Und der wird auch nicht ausbleiben; es fragt sich nur, ob der Abstrom von Leuten, die zwar fahren, aber nicht angeraucht sein wollen, den Vorteil nicht wieder aufwiegt.

Aus der Vossischen Zeitung vom 13. August 1922. Hier zitiert nach Moritz Goldstein: »Künden was geschieht« – Berlin in der Weimarer Republik. Feuilletons, Reportagen und Gerichtsberichte, herausgegeben, eingeleitet und kommentiert von Irmtraud Ubbens, Berlin/Boston 2012, S. 43 f.