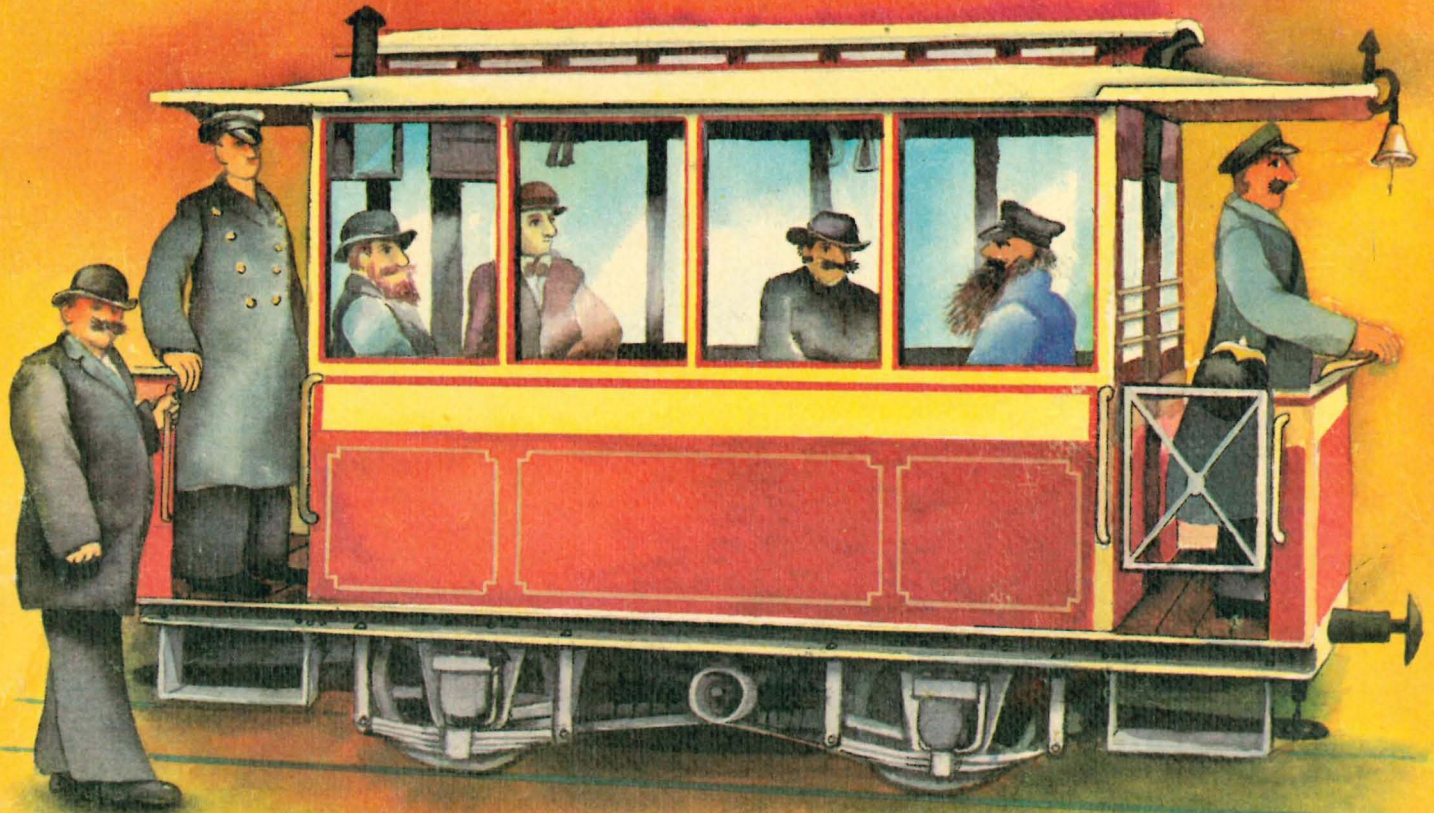


John Stave/Jens Prockat

Quietschvergnügt durch alle Kurven



Die Geschichte der Straßenbahn

Vorwort Heutzutage steigen die Leute, nachdem sie sich überzeugt haben, daß es

1896



1924



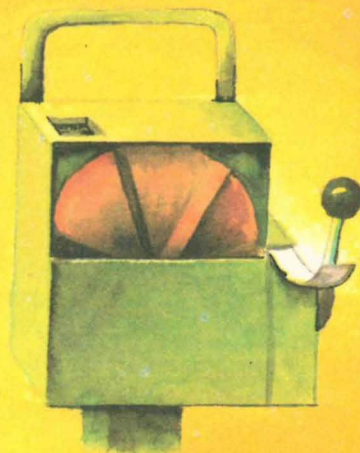
1959



1976



die richtige Linie ist, in die Straßenbahn ein, und fertig. Sie lesen oder dösen ein bißchen, und die wenigsten Fahrgäste machen sich Gedanken darüber, warum, weshalb, wieso, seit wann und wie lange noch Straßenbahnen in den Städten fahren. Sie bezahlen ihr Fahrgeld, und alles andere ist Sache der Straßenbahn oder der Stra-



ßenbahner. Es gibt sogar Leute, die nicht mal bezahlen!

Aber die Straßenbahn ist eine ganz interessante Angelegenheit, und wer dieses Büchlein hier bis zum Ende gelesen hat, der ist fein raus. Genau wie Michael Deichmann, dessen ganze Familie mit diesem Verkehrsmittel eng verbunden ist. Schon sein Ururopa hatte mit der Straßenbahn zu



Fahrgäste lesen oder dösen, ist er ihnen haushoch überlegen. „Wenn die wüßten, was ich weiß“, sagt er glücklich, schließt die Augen und fährt versehentlich ein paar Haltestellen zu weit. Genau wie Michael Deichmann. Pech im Glück nennt man das wohl. Am Schluß des Buches weiß jeder genau, was es nun eigentlich war.

John Stave

tun, die seinerzeit allerdings noch etwas anders aussah als die heutigen Tatra-Straßenbahnen aus Prag. Michaels Uropa war bei der Straßenbahn, Michaels Opa ebenfalls, und Michaels Vater arbeitet für die Straßenbahn. Die Mutter nicht, aber sie hat Michael eingeschärft, pünktlich mit der Bahn vom Fußballtraining nach Hause zu kommen.

Also, wie gesagt: Wenn einer ein bißchen besser über die Straßenbahn Bescheid weiß und dann erlebt, wie die anderen





John Stave

Quietschvergnügt durch alle Kurven

Die Geschichte
der
Straßenbahn

82

Verlag Junge Welt
Berlin



Wie der Stadtverkehr entstand

Wollte man in früheren Zeiten reisen, so kam man nicht leicht von einer Stadt zur anderen. Zuerst wurden überhaupt nur Briefe oder Nachrichten transportiert.

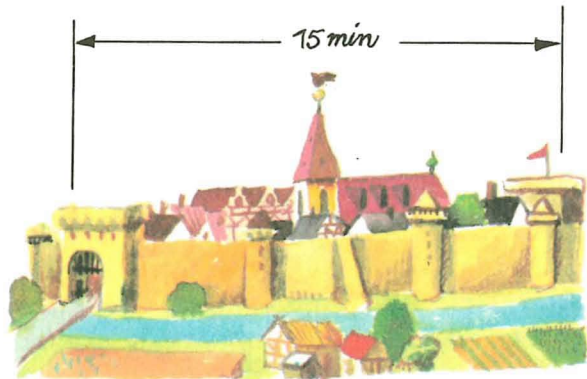


Das besorgten Boten zu Fuß oder zu Pferde. Später, im Mittelalter, ratteten Postkutschen über die holprigen Landstraßen und nahmen auch Leute mit, meist Händler oder Beamte.

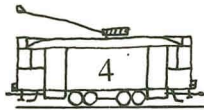
Natürlich mußten die Pferde unterwegs gewechselt werden. Das geschah in Ausspannungen oder Poststationen. Da gab es auch Erfrischungen für die Reisenden, denn so eine Postkutsche war oft mehrere Tage unterwegs.

Und in den Städten? Was war dort los? Fuhr dort schon eine Straßenbahn?

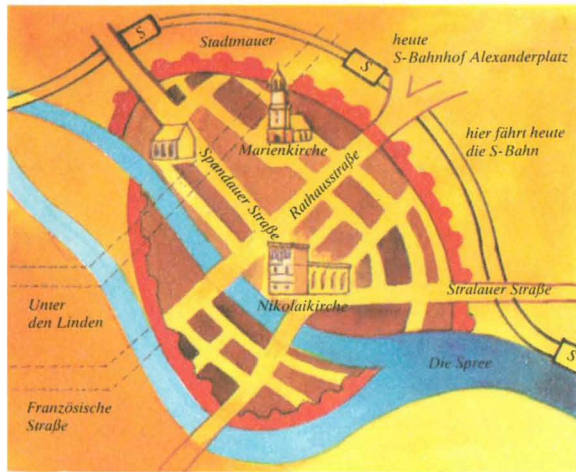
Bevor man an die Straßenbahn überhaupt nur denken konnte, mußten erst einmal die Städte wachsen. In Neubrandenburg zum Beispiel, auch in Bernau und in vielen anderen Städten, kann man noch heute die mittelalterlichen Befestigungsanlagen erkennen. Man läuft von einem Stadttor zum anderen höchstens 15 Minuten. Und Berlin war damals nicht größer als ein Dorf, etwa so groß wie heute Kümmernitz, Klein Bademeusel, Siegrothsbruch oder



gar Kaltwasser. Es war also überhaupt nicht notwendig, in irgendeiner Stadt, ob Berlin, Dresden, Leipzig oder anderswo, Straßenbahnen ihre Runden drehen zu lassen. Erst als das technische Zeitalter be-



Stadtplan von Berlin im 14. und 15. Jh.

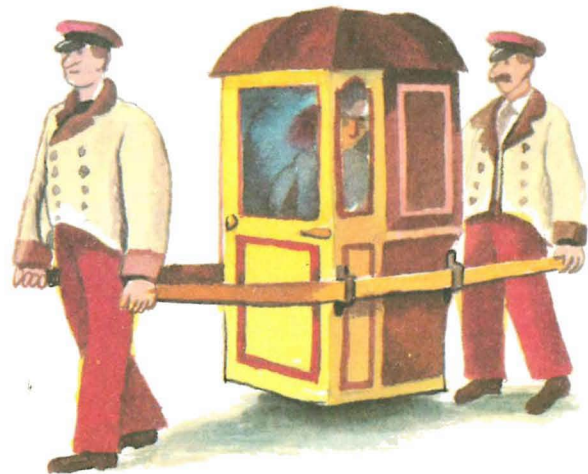


gann, Fabriken gebaut und mehr Arbeitsplätze geschaffen wurden, wuchsen die Städte.

Bereits 1688, also vor fast 300 Jahren, wurden in Berlin Personen öffentlich befördert, allerdings noch nicht mit der Straßenbahn. Die Stadt hatte damals 79 681 Einwohner. Sie kamen, weil es in der Stadt mit deren Fabriken mehr Möglichkeiten zum Geldverdienen gab. Die Arbeiter gehörten aber nicht zu den Personen, denen das Laufen abgenommen wurde. Denn erstens war der Personenbeförderungsbetrieb sehr klein, und zweitens mußte man viel für den Transport bezah-

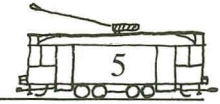
len. Es gab vierundzwanzig Mann Personal und zwölf Beförderungsbehältnisse. Das waren kleine Kabinen ohne Räder, Sänften genannt, die an jeder Seite eine Tragstange hatten. So konnten zwei Männer, einer vorn, einer hinten, die Kabine tragen. Und wenn der Insasse nicht gerade ein Schwergewicht war, kamen sie sogar leidlich voran.

Leicht zu erraten, daß nur Leute mit viel

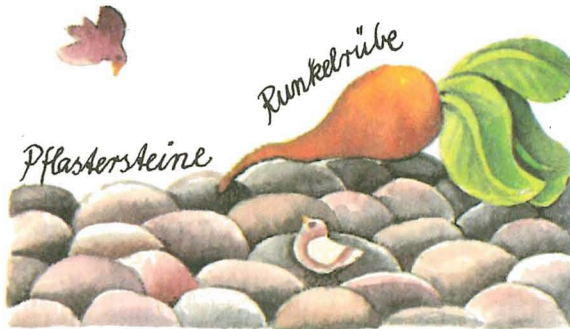


Geld sich den Luxus einer Sänfte leisten konnten.

Die Sänften und ihre Träger gab es in Berlin bis 1750. Etwas unsanfter beförderten schon ab 1739 die ersten Pferdedroschken

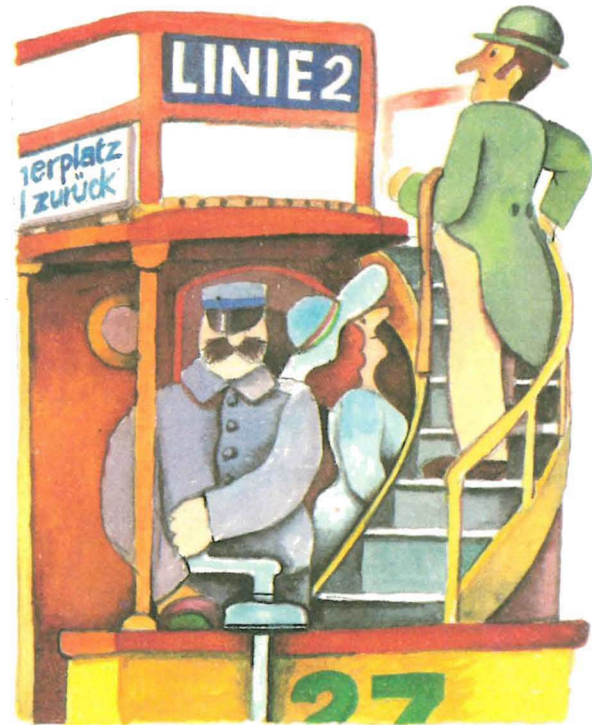
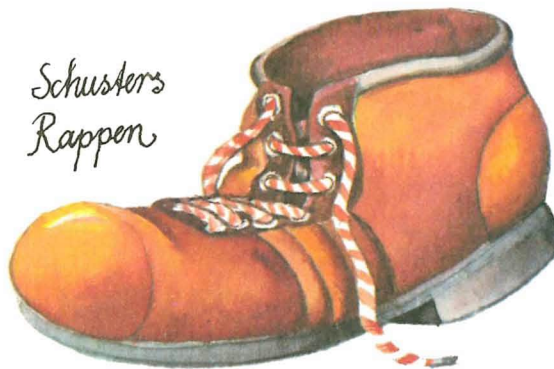


ihre Benutzer. Das Rad und das damalige Straßenpflaster waren nicht gerade gut Freund miteinander. Das holperte und polterte, wenn eine Droschke über die

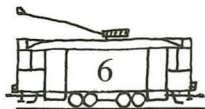


runkelrübengroßen Pflastersteine die Straße herunterkam. Und „der Allerwerteste“ der Fahrgäste wurde auch nicht geschont.

In einer Droschke konnten höchstens vier

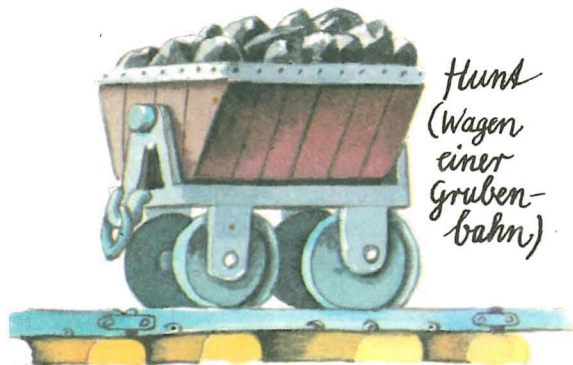


Personen mitfahren. Dadurch war auch hier der Fahrpreis ziemlich hoch. Wohlhabende ließen sich fahren, Arbeiter ritten weiter auf Schusters Rappen – so sagt man, wenn sich einer zu Fuß vorwärtsbewegt. Ein wenig später schlug die Geburtsstunde des Pferdeomnibusses – das war in London 1829, in Dresden 1838, in Berlin erst



1847. Er konnte zwölf Personen auf einmal mitnehmen. Decksitzwagen brachten es sogar auf dreißig Fahrgäste! Einige von ihnen saßen im Freiluftoberdeck, das nur über eine steile Treppe erreicht werden konnte und von Damen nicht benutzt werden durfte, weil die Strumpfhose noch nicht erfunden war. Eine solche Pferdeomnibuspartie bereitete den Leuten nicht gerade Vergnügen. Hätten sie sonst dieses Gefährt als „Knochenmühle“ oder „Knochenschüttler“ bezeichnet?

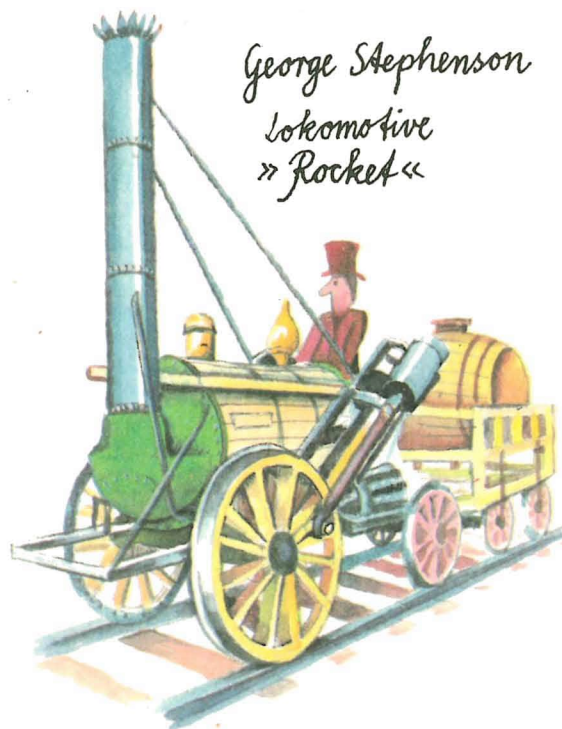
Ja, was hat das nun alles mit der Straßenbahn zu tun? Unheimlich viel! Denn um die Straßenbahn erfinden zu können,



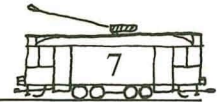
mußte man Erfahrungen auf technischem Gebiet sammeln.

Da war ein Engländer namens George

Stephenson, der sich mit der Dampfmaschine und mit Bergwerken beschäftigte. Er interessierte sich auch für Grubenbahnen und fand heraus, daß diese bei noch so schlecht verlegten Gleisen niemals



so stückerten wie eine Postkutsche oder ein Pferdeomnibus. Es wird erzählt, daß der Erfinder Stephenson tagtäglich die



41 Kilometer lange Strecke von Stockton nach Darlington mit der Postkutsche zurücklegen mußte. Wohl deshalb ließ er genau zwischen diesen beiden Orten die erste Eisenbahnlinie der Welt erbauen. Die Wagen sahen aus wie Postkutschen, und die Lokomotiven ähnelten Dampfmaschinen auf Rädern.

Am 27. September 1825 wurde zum erstenmal auf der Welt das Abfahrtssignal für einen Eisenbahn-Personenzug gegeben. Zuuuurückbleiben!

Nun endlich konnte auch die Straßenbahn erfunden werden. Was heißt: sie konnte? Sie mußte erfunden werden, denn immer mehr Arbeiter wurden in den Städten gebraucht. Sie mußten täglich vierzehn Stunden arbeiten, auch am Sonnabend. Wer einen langen Heimweg hatte, konnte gerade noch zu Hause schlafen. Öffentliche Verkehrsmittel mit großem Platzangebot mußten her!

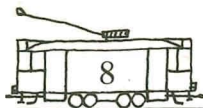
Das neue Sitzgefühl

Nun wäre es ja ganz einfach gewesen, mitten durch die gewachsenen Städte – Berlin hatte jetzt 702 437 Einwohner! – Dampfeisenbahnen fahren zu lassen. Aber da

hätten sich die Bewohner der meist zweistöckigen Häuser bestens bedankt. Wie hätten da die Fensterscheiben geklirrt, und dann der Dampf, und viel schlimmer – der Rauch! Es kam ja auch gar nicht darauf



an, Geschwindigkeitsrekorde aufzustellen. Nur ein Fortschritt gegenüber dem Pferdeomnibus sollte es sein. Die Schiene war's, die das Knochenschütteln vergessen machen konnte. Das hatte sich ja bei der Eisenbahn herausgestellt, die seit dem 30. Oktober 1838 auch von Berlin nach Potsdam fuhr, und natürlich zurück ebenfalls. Das war ein wunderbares Dahingleiten auf dem Schienenstrang. „Als wennste schwebst“, sagten die Berliner.

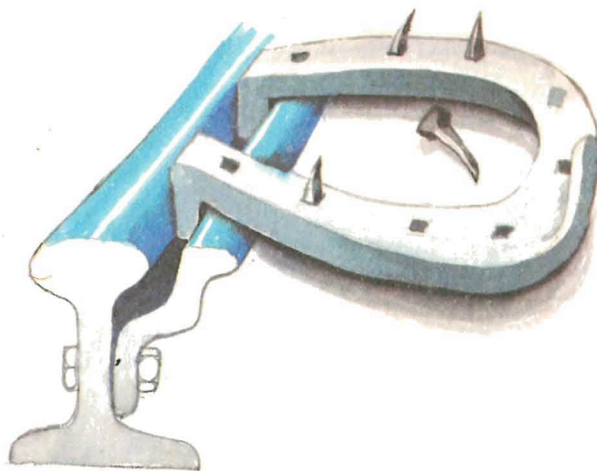


Ab 22. Juni 1865 verkehrte die erste deutsche Pferdeeisenbahn zwischen den Städten Charlottenburg und Berlin. Das war eine Sensation! Die Leute kamen von weit her und bestaunten dieses nagelneue Verkehrsmittel. Es waren Wagen mit Oberdeck, die von jeweils zwei munteren Rossen mit ziemlichem Tempo gezogen wurden. Auf alten Abbildungen sieht man, daß die Pferde sogar galoppierten. Doch sehr schnell konnten sie nicht gewesen sein, sang man wenig später doch schon Spottlieder auf die Pferdeeisenbahn.

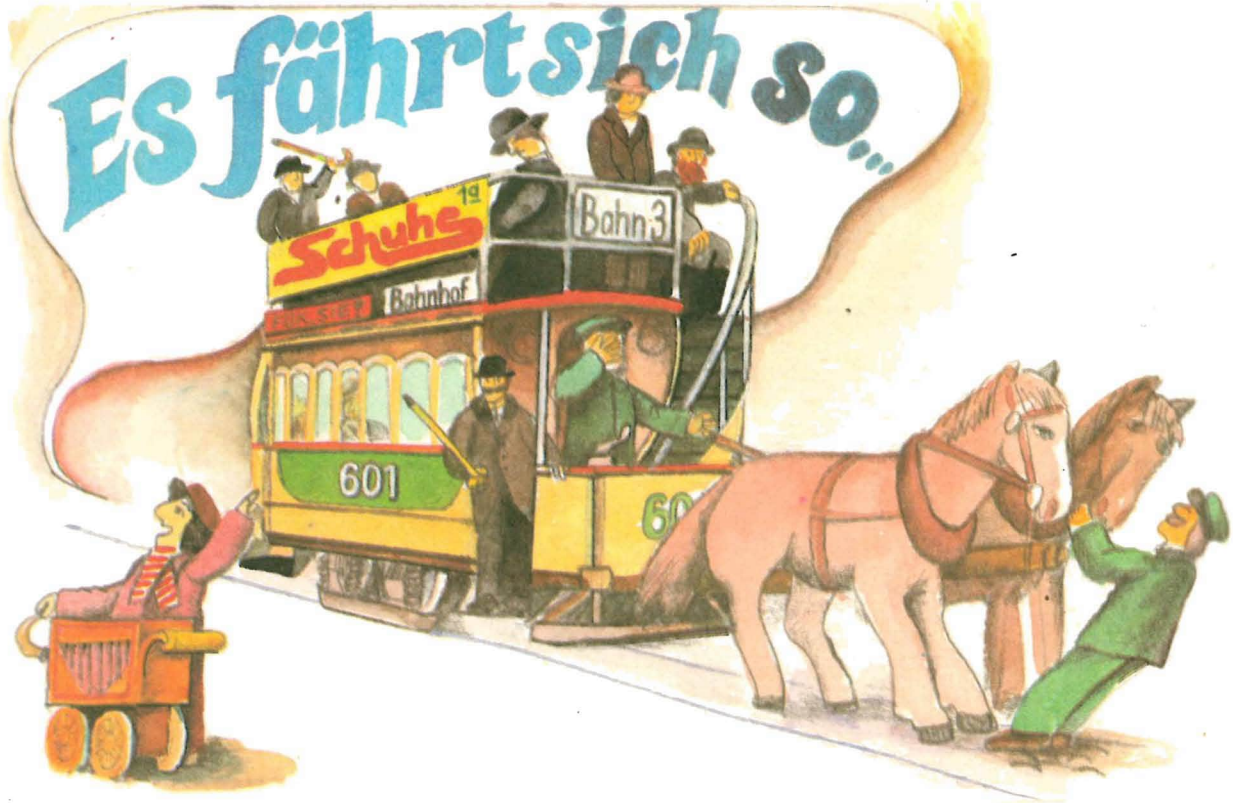
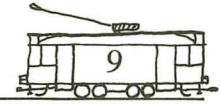
Es fährt sich so gemütlich
auf der Pferdebahn.
Das eine Pferd, das zieht nicht,
das andere ist lahm.
Der Kutscher kann nicht lenken,
der Schaffner kann nicht sehn,
und alle Augenblicke,
da bleibt die Karre stehn.

Dennoch behauptete sich die Straßenbahn gegenüber dem Pferdeomnibus. Allerdings nicht sofort. Vorher mußten viele Bedingungen erfüllt werden. So gab es eine Bestimmung, wonach „die Gleise in die dem allgemeinen Verkehr dienenden

Fahrstraßen so eingelegt werden müssen, daß letztere für das gewöhnliche Fuhrwerk benutzbar bleiben“. Wie sollte das geschehen? Man fertigte für die erste Pferdeeisenbahn Flachschienen an, die innen mit Holzbohlen ausgelegt waren. Jetzt konnten andere Fahrzeuge, wie Pferdewagen oder Kutschen, das Gleis überqueren, ohne umzukippen.

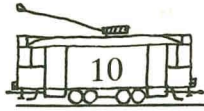


Doch die Holzbohlen waren auch noch nicht die Lösung. Erstens liefen ja die Pferde, die den Straßenbahnwagen zogen, ständig darüber hinweg, und zweitens beschädigten auch die anderen Fahrzeuge das Holz. Oft brachen ganze Bohlen



heraus und blockierten die Strecke. Deshalb befestigte man an den Innenseiten der Schienen eine zweite Schiene, die einfach angeschraubt wurde und somit eine Spurrille ergab. Nun konnte der Zwischenraum des Gleises ausgepflastert werden. Aber die Rille durfte „weder zu eng noch zu

breit sein, damit die Stollen der Hufeisen nicht festgeklemmt werden und die Räder der Fuhrwerke nicht hineingelangen“. So stand's in der Vorschrift. 1871 übernahm die eben gegründete Große Berliner Pferdeisenbahngesellschaft den weiteren Ausbau der Strecken in dieser Stadt. Die



Straßenbahn hatte auf der ganzen Linie gesiegt, auch wenn es noch im Zuckeltrab vorwärtsging. Verließ eine Strecke ziemlich stark bergan, mußte sogar ein weiteres Pferd als Hilfskraft eingesetzt werden.

„Wenn die Straßenbahn so langsam fährt, dann kann ich auch laufen“, sagten viele Großstädter und sparten das Fahrgeld ein. So gingen die Einnahmen der Straßenbahnbetriebe zurück, manche machten sogar Pleite oder mußten ihr Liniennetz einschränken. Die Pferde wollten schließlich fressen, ob sie nun Wagen zogen oder nur im Stall herumstanden.

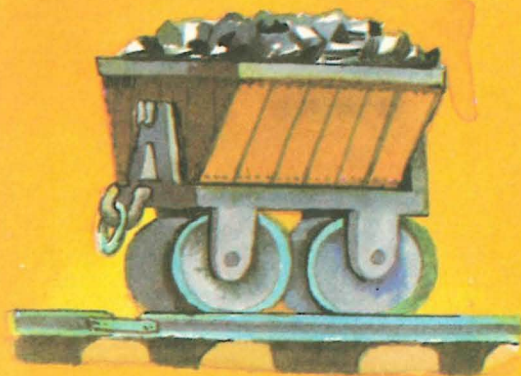
Im Jahre 1880 verfügte die Straßenbahn in Berlin und Umgebung – also Lichtenberg, Hohenschönhausen, Weißensee und so weiter – über 368 Wagen und 1766 Pferde. Eine Million und noch eine Viertelmillion dazu – so viele Einwohner gab es in Berlin. Und die wollten schnell zur Arbeit oder auch nur zu Tanta Anna. Zeit ist Geld, sagte man.

In Pankow, das zu dieser Zeit noch ein Berliner Vorort war, machte man damals Dampf. Eine Dampfstraßenbahn fuhr von dort bis in die Stadt zum Schönhauser Tor, dem heutigen Rosa-Luxemburg-Platz. Drei Wochen ging es gut. Dann hatten die

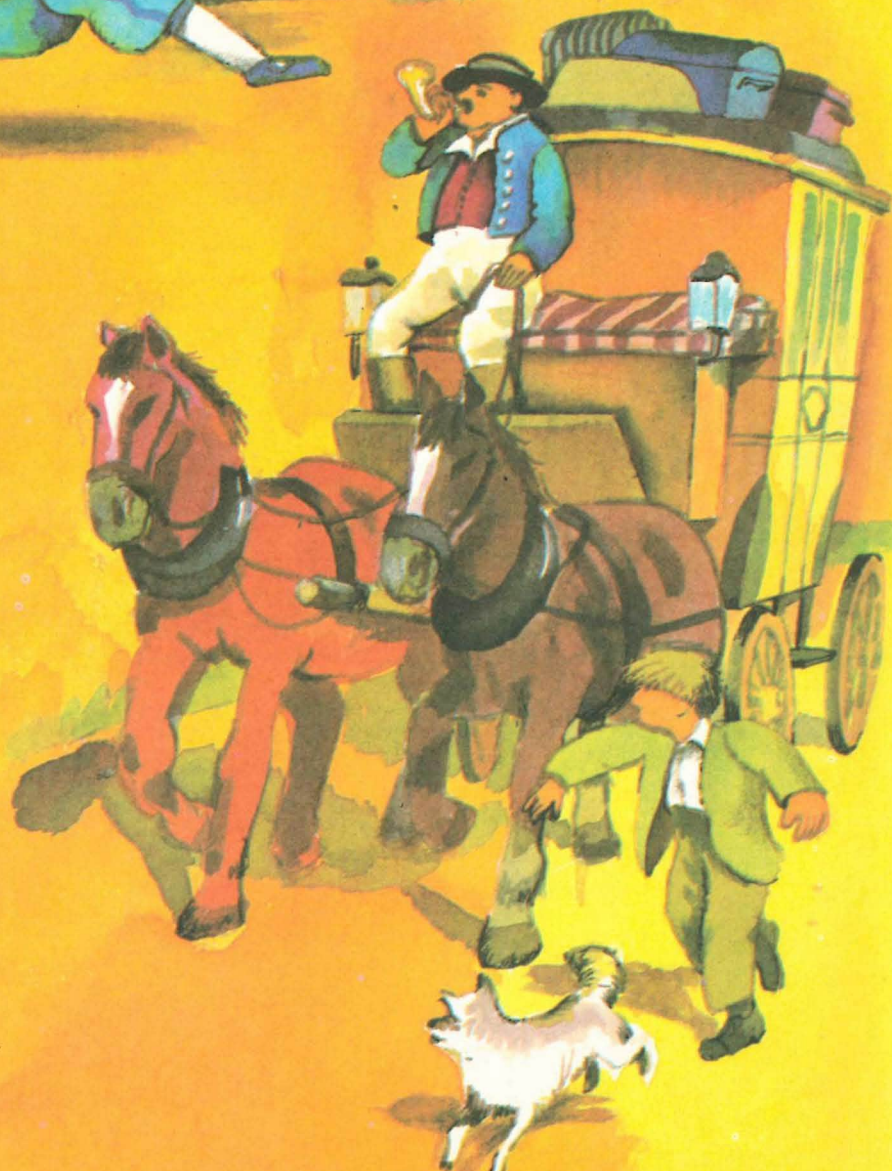
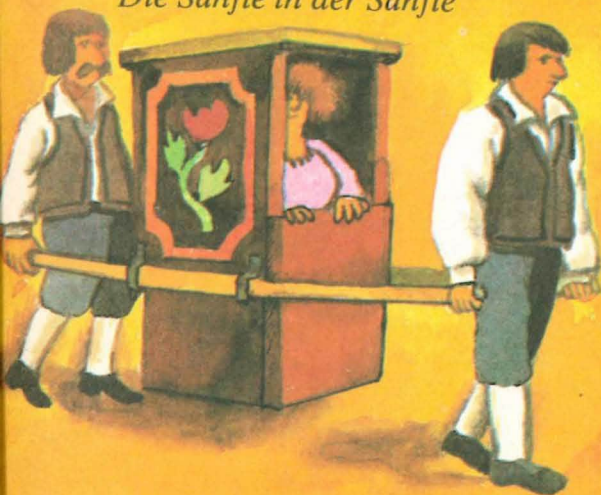


Ein Vorläufer der Nachrichtenübermittlung...

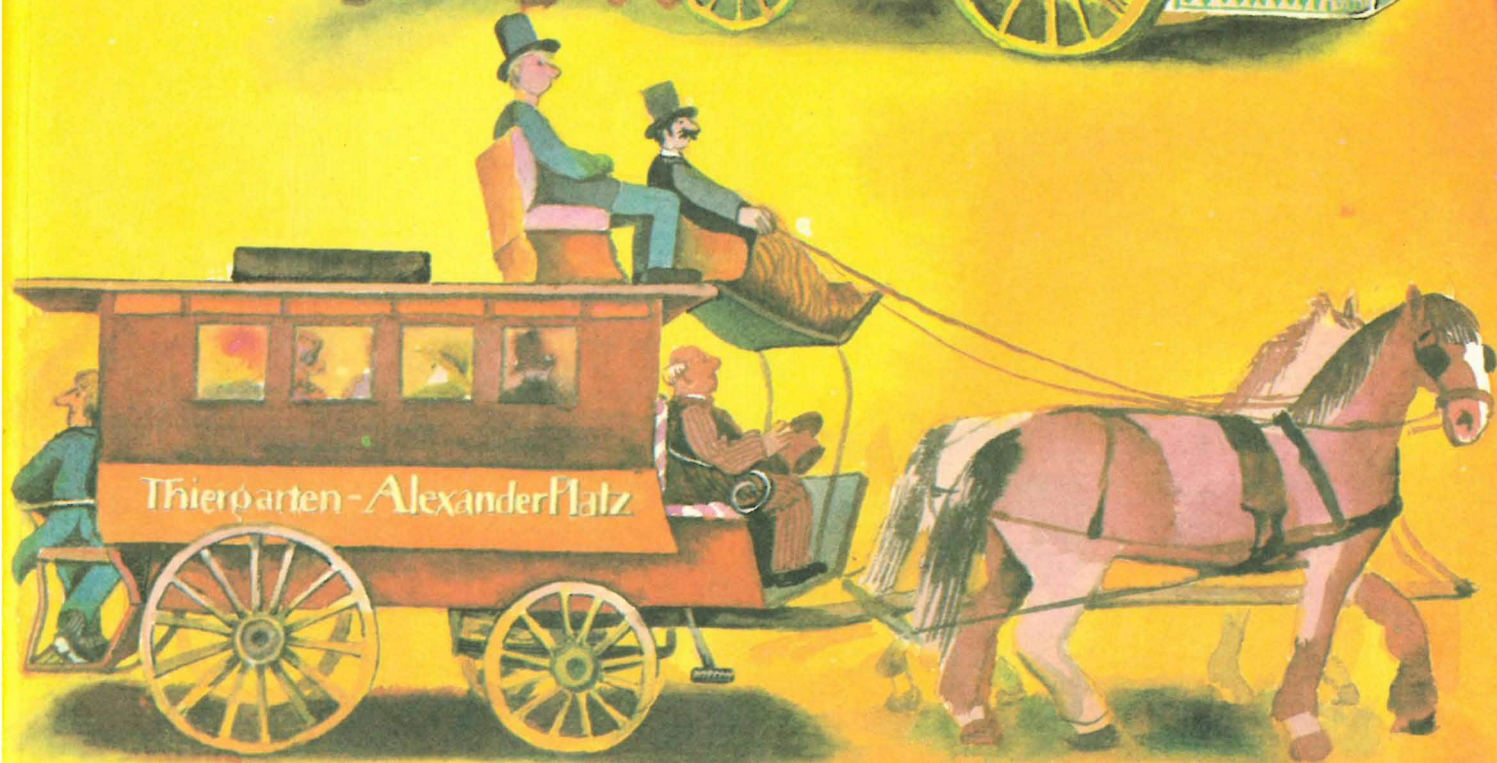
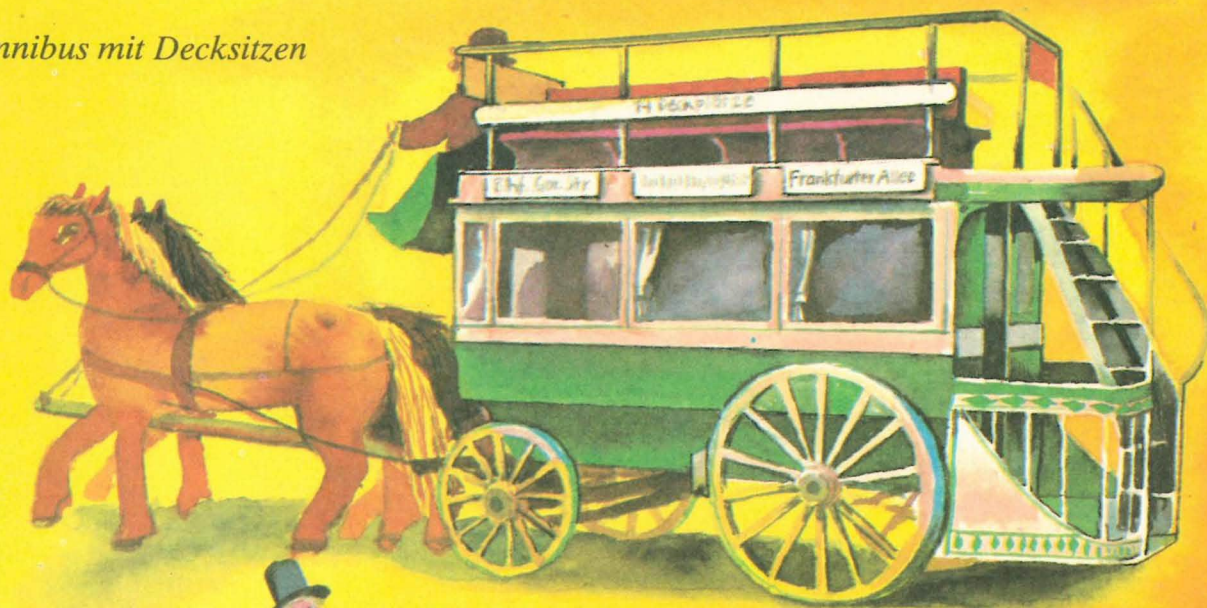
... später durch die Postkutsche übernommen



Die Sanfte in der Sänfte



Pferdeomnibus mit Decksitzen

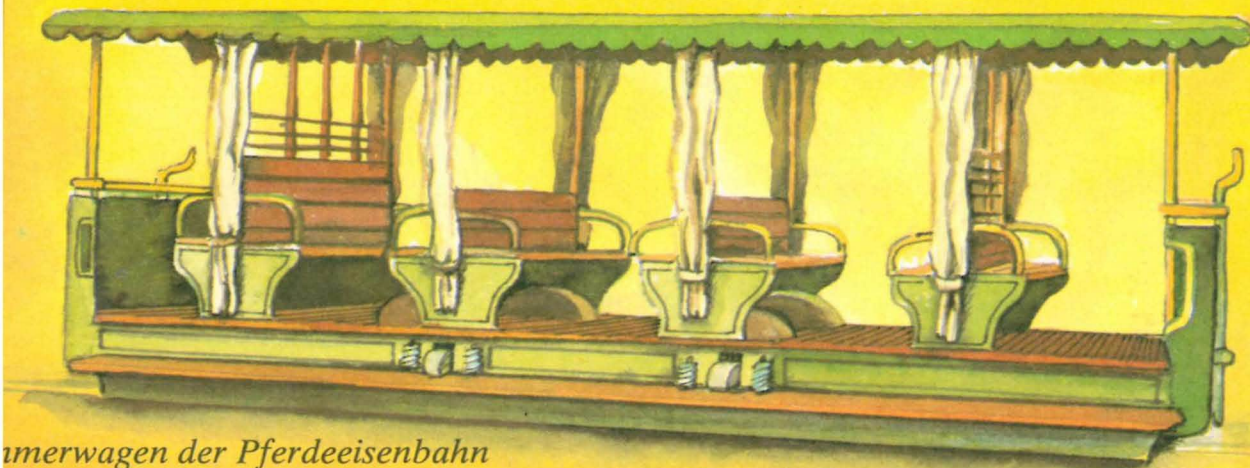


Pferdeomnibusse auf längeren Strecken wurden doppelt bespannt

*Die Pferdedroschke, aus der das
heutige Taxi wurde*



Dampfstraßenbahnwagen aus dem Jahre 1882



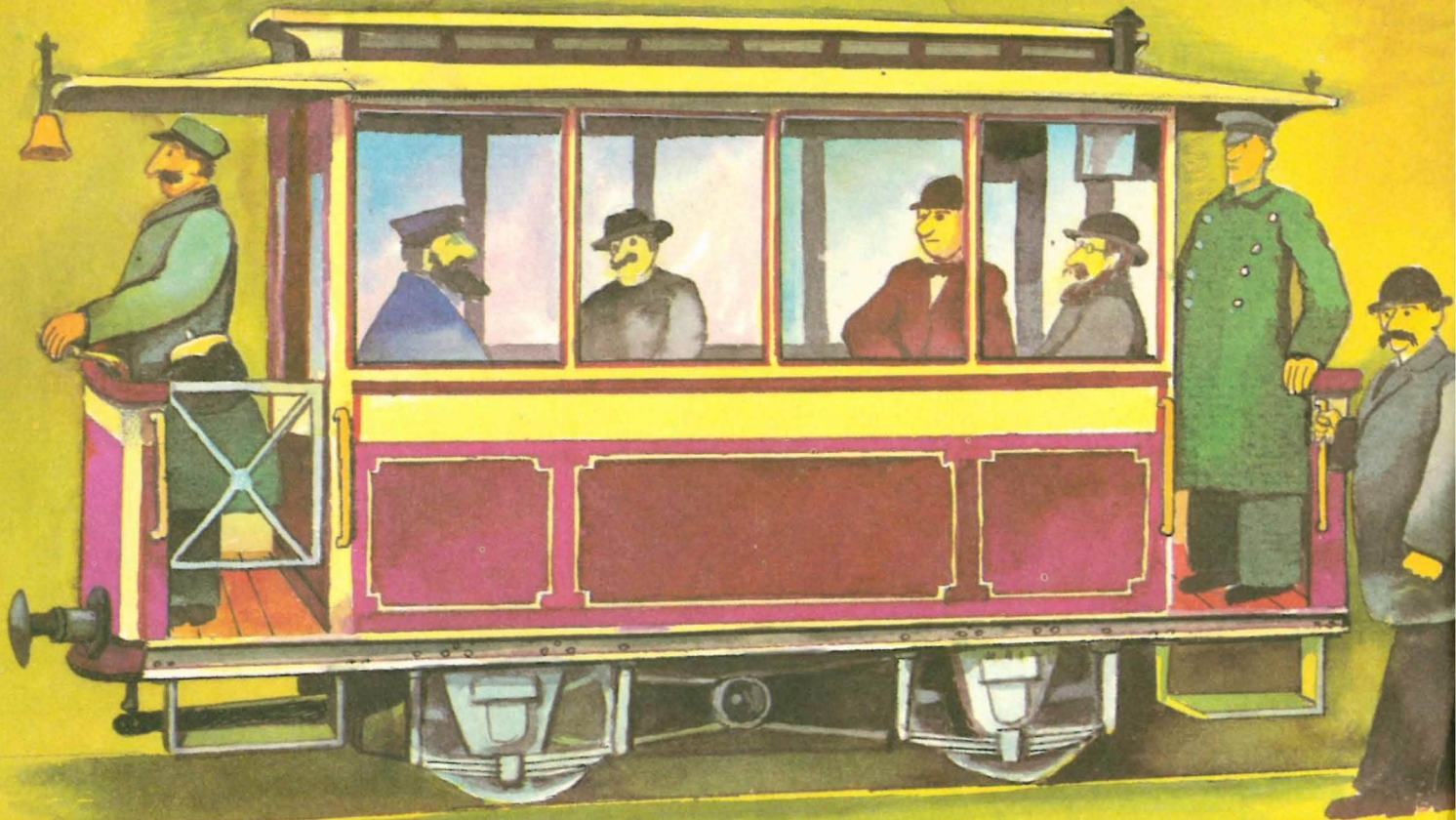
*Beiwagen der Leipziger Straßenbahn aus dem Jahre 1926
mit besonders niedrigem Einstieg*



*Elektrischer Wiener Doppelstock-
Triebwagen von 1930*

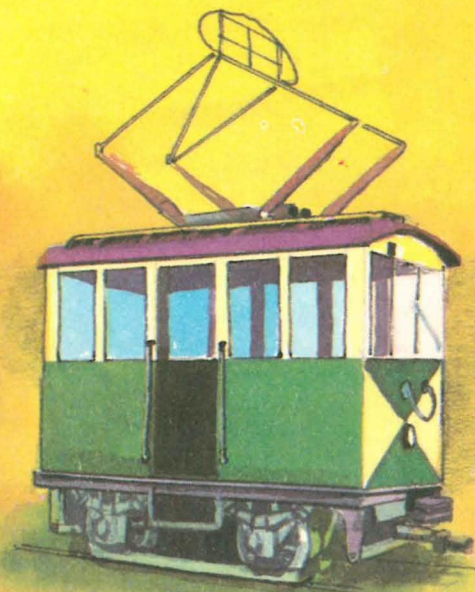


*Die erste elektrische Lokomotive der Welt mit Anhängern
auf der Berliner Gewerbeausstellung von 1879*

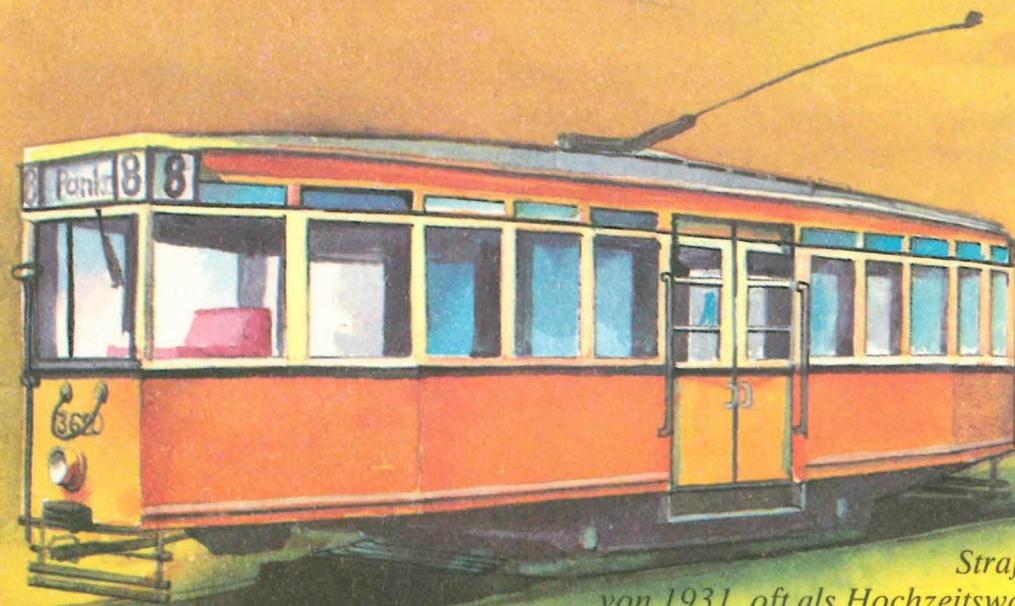


Die erste elektrische Straßenbahn der Welt 1881 in Groß Lichterfelde, Kreis Teltow

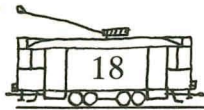
Der Dresdener „Große Hecht“ von 1930, wohl der berühmteste, auf jeden Fall längste Straßenbahnwagen in Deutschland



*Rangiertriebwagen
in der Hauptwerkstatt
der Berliner
Verkehrsbetriebe*



*Eleganter
Berliner
Straßenbahnwagen
von 1931, oft als Hochzeitswagen verwendet*



Bürger vom qualmenden Ungeheuer die Nase voll. Weiter außerhalb Berlins, zum Beispiel in Teltow, Seehof und Groß Lichterfelde, fuhr die Dampfstraßenbahn von 1888 bis 1907. Aber sehr schnell war sie

perimentiert. In Leipzig verkehrte vorübergehend eine Natronlokomotive als Straßenbahn.

Es klappte alles nicht so recht. Sollte das Pferd doch über die Maschine siegen?

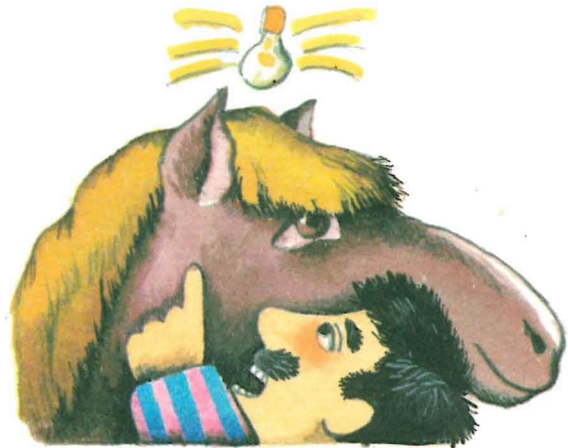


Fahrschein der Pferdebahn

wohl auch nicht, denn ihre Benutzer nannten sie wenig liebevoll „lahme Ente“. Auch in Naumburg und Forst hatte es eine Weile Dampfstraßenbahnen gegeben. Von Grünau nach Schmöckwitz bei Berlin verkehrten bis 1913 Benzolbahnen, von Friedrichshagen nach Schöneiche bis 1914. Mit anderen Antriebsmitteln versuchte man es in anderen Städten: In Dresden und Dessau setzte man Gasbahnen ein. Mit Preßluft und Kohlensäure wurde ex-

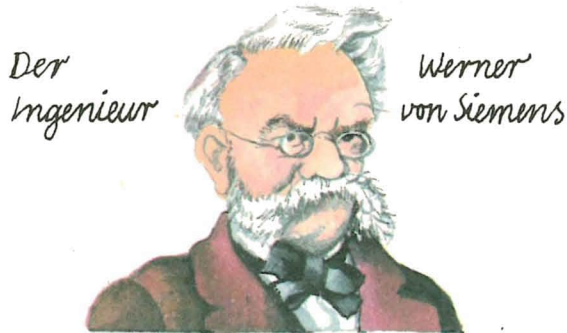
Die erste elektrische Lokomotive

Es gibt ein altes Sprichwort, wonach man das Denken den Pferden überlassen soll, weil sie einen größeren Kopf haben. Wenn es danach ginge, lebten wir heute noch mit Kienspanbeleuchtung oder müßten uns in Sänften umhertragen lassen – falls es jemanden gäbe, der diese Transportarbeit verrichten wollte.



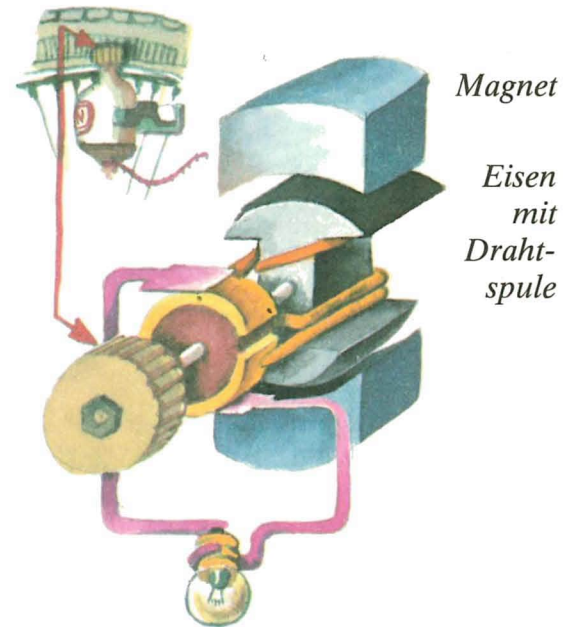
Nein, das Pferd trug den Sieg nicht davon, denn neben den Mäklern und Meckerern gab es auch Leute, die verbessern wollten und zu unserem Glück recht erfinderisch waren. Gleich nach dem Start der ersten Eisenbahn im Jahre 1825 machten sie sich Gedanken, ob man den elektrischen Strom auch als Antriebsmittel verwenden könnte. Ingenieure in vielen Ländern hatten nichts anderes mehr im Kopf. Von wegen: den Pferden das Denken überlassen!

Der Ingenieur Werner von Siemens machte 1867 eine Entdeckung, die es ermög-

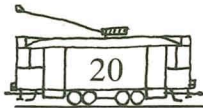


lichte, mechanische Kraft in elektrischen Strom umzuwandeln und mit dessen Hilfe wiederum mechanische Kraft zu erzeugen. Damit war die Möglichkeit gegeben, den elektrischen Strom als Antriebskraft zu

Arbeitsweise des Dynamos

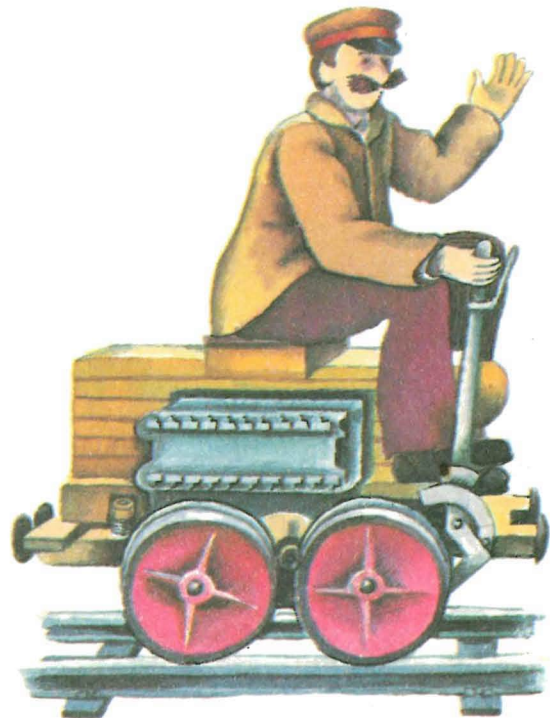


nutzen. Wir kennen dieses dynamoelektrische Prinzip von unserer Fahrradbeleuchtung. Die mechanische Kraft sind die Füße, die durch kräftiges Treten in die Pedale das Rad in Bewegung bringen und somit auch den Dynamo betreiben. Darin wird durch die Bewegung eine Leiterspule im magnetischen Feld gedreht und elektrischer Strom erzeugt. Der vom Fahrradynamo produzierte Strom aber reicht

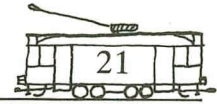


geradeso aus, die Beleuchtung zu ermöglichen. Wenn man einen ganzen Straßenbahnwagen in Bewegung setzen wollte, mußte man schon größere mechanische Kräfte nutzen, als es unsere kleinen Füße sind... Am 31. Mai 1879 rüstete der Ur-opa von Michael Deichmann zu einem Spaziergang nach dem Lehrter Bahnhof in Berlin. Dort gab es ein großes Gelände, auf dem eine Gewerbeausstellung stattfand. Selbstverständlich wurden bei einer solchen technischen Schau auch Volksbelustigungen geboten. Es gab Karussells und Reitbahnen. Aber da war auch eine kleine elektrische Bahn. Die hatte es Herrn Deichmann angetan. Er war damals ganze siebzehn Jahre alt, Stallbursche von Beruf und an technischen Dingen ganz toll interessiert. Auf der Gewerbeausstellung von 1879 wollte nun ein Herr Siemens beweisen, wie sein dynamoelektrisches Prinzip in der Praxis funktioniert.

Als Herr Deichmann das Ausstellungsgelände betrat, drehte die elektrische Bahn gerade ihre Runden. Sie sah aus wie eine vergrößerte Piko-Modelleisenbahn. Die Spurweite betrug 500 Millimeter, und die ganze Strecke war ein Rundkurs von knapp 300 Metern. Ein reisekoffergroßer



Kasten mit Rädern zog drei Wägelchen mit je sechs Sitzen. Der Lokführer saß auf dem Reisekoffer und schaltete den Strom ein oder aus. Dieser kam aus einer dritten Schiene, welche wiederum zu einer Baracke führte, in der eine Dampfmaschine einen Dynamoantrieb. Viele Ausstellungsbesucher lachten, weil sie die Angelegenheit für eine Rummelplatzattraktion



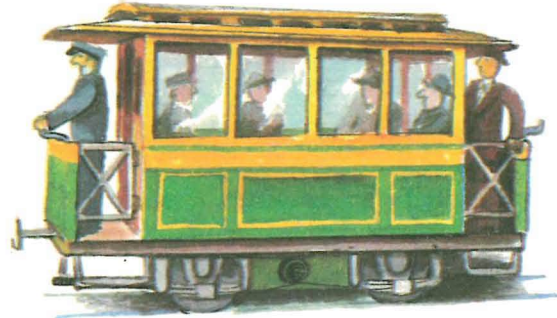
hielten. Michaels siebzehnjähriger Urur-
opa wurde richtig wütend. „Lacht man
nur!“ rief er, als er eine Runde mitdrehte.
„Das hier hat Zukunft. Das löst mal bei
der Straßenbahn die Pferde ab und bei der
Eisenbahn den Dampf!“

Die kleine Bahn verkehrte vier Monate
lang ohne einen einzigen Unfall. In dieser
Zeit hatte sie 86 396 Personen befördert,
darunter viele Male auch Michaels Ur-
urupa.

Die erste elektrische Straßenbahn der Welt

Natürlich wollte der Erfinder nach diesem
Erfolg die Sache ausbauen. Er entwarf
eine Hochbahn für Berlin, die in der Fried-
richstraße und Leipziger Straße fahren
sollte. Aber die Stadtväter rümpften die
Nasen. Sie standen dem Neuen zweifelnd
gegenüber. Außerdem hatten reiche
Leute, die viel zu sagen hatten, ihr Geld in
die Pferdebahn gesteckt. Sie ließen lieber
ihre Pferdchen laufen.

Der Erfinder Siemens suchte nach einem
Ausweg. Er fand im Berliner Nachbar-
kreis Teltow, bei dem Ort Groß Lichter-
felde, ein stillgelegtes Eisenbahngleis. Die



Strecke war eingleisig und fast zweieinhalb
Kilometer lang und eignete sich vorzüg-
lich für die Versuche. Fast in der freien Na-
tur, aber doch in der Nähe der Stadt. Auf
Publikum war man ja angewiesen, wenn
die neue Bahn bekannt werden wollte.



*Fahrschein der 1. elektrischen Straßen-
bahn in Lichterfelde*



Die Wagen stammten alle von der Pferde-
bahn und maßen knapp viereinhalb
Meter. Der elektrische Strom gelangte von
einer Dynamostation über die Fahrschiene
zum Motor des Wagens. Zunächst wurde
nur mit einem Wagen gefahren.

Und wieder strömten an den Wochen-
enden die Neugierigen zur Stadt hinaus,
um das technische Meisterstück in Augen-

FAHRPLAN der Electrischen Eisenbahn in Groß-Lichterfelde zwischen dem Bahnhof der Anhaltischen Eisenbahn und der Haupt-Kadetten-Anstalt.	
<u>Vom 16. Mai 1901 ab täglich bis auf Weiteres.</u>	
Abfahrt von der Haupt-Kadetten-Anstalt: 6.⁰⁰ Morgens. 7.¹⁵ " 7.³⁰ " 8.⁰⁰ " 12.⁰⁰ Mittags. 2.¹⁵ Nachmittags. 3.⁰⁰ " 4.⁰⁰ " 5.⁰⁰ " 6.¹⁵ " 8.³⁰ Abends. 10.⁰⁰ "	Abfahrt vom Bahnhof Groß-Lichterfelde: 6.⁰⁰ Morgens. I 7.⁰⁰ " 8.⁰⁰ " 12.⁰⁰ Mittags. 1.⁰⁰ Nachmittags. 2.⁰⁰ " 3.⁰⁰ " 4.⁰⁰ " 5.⁰⁰ " 7.⁰⁰ Abends. 8.⁰⁰ " 11.⁰⁰ "
Fahrzeit für die ganze Strecke 10 Minuten.	
Siemens & Halske, Berlin.	



schein zu nehmen. Sie betrachteten es
schon mit mehr Respekt, denn gemessen
an der Ausstellungsbahn von 1879, sah die
Lichterfelder Bahn geradezu gigantisch
aus. Viele Leute konnten nicht begreifen,
daß der Wagen ohne Pferde fuhr. Ein
Zeitungsreporter schrieb sogar, daß die
Bahn „in gar wundersamer Weise, wie von
einer unsichtbaren Macht getrieben, in
raschem Fluge dahinrollt“.

Wir wissen natürlich längst, daß das mit
einem Wunder nicht das geringste zu tun

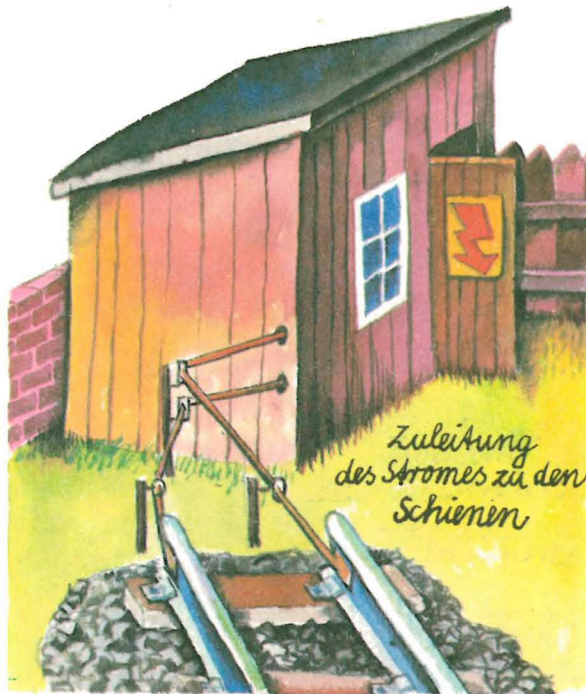
hatte, und wir wissen auch, daß die „unsichtbare Macht“ der Werkstattsschuppen war, in dem mechanische Kraft in elektrischen Strom gewandelt wurde.

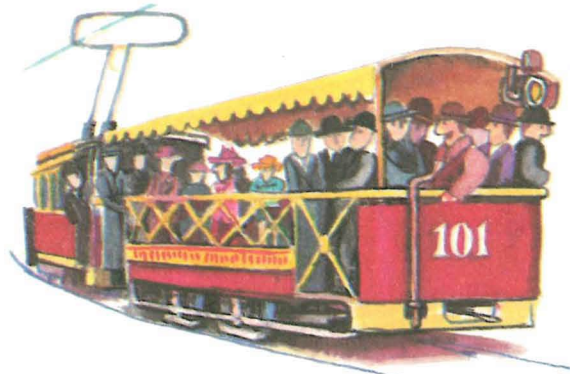
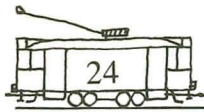
Der erste Straßenbahnführer der Welt hatte weiter nichts zu tun, als den Strom aus der Schiene dem Wagenmotor zuzuschalten. Mit Hilfe von Widerständen wurde der Strom verstärkt oder abgeschwächt, so daß der Wagen schneller oder

langsamer fuhr. Das hat sich bis heute nicht wesentlich geändert, es sieht nur komplizierter aus.

Die kleine Bahn bewältigte die Strecke in zehn Minuten, das heißt, sie erzielte eine fahrplanmäßige Geschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde, konnte aber auch schon vierzig Kilometer erreichen! Das wäre für den Straßenbahnverkehr in der Stadt Berlin ein tolles Tempo gewesen. Aber der Magistrat von Berlin zog nicht mit. Er ließ zu, daß das Pferdebahnnetz ausgebaut wurde, und die Besitzer der „Großen Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft“ rieben sich die Hände, weil sie mit den Pferden ihr Geld vervielfachten.

In anderen Hauptstädten gab es inzwischen schon elektrische Straßenbahnen, zum Beispiel in London, Paris und New York, ja selbst in Halle an der Saale fuhren seit 1891 Straßenbahnen elektrisch. In Dresden wurde der elektrische Fahrbetrieb 1893 eingeführt. Um diese Zeit verkehrten in Berlin 1260 Pferdebahnwagen, die von 6066 Pferden gezogen und von 4445 Kutschern und Schaffnern geführt und abkassiert wurden. Gar nicht gezählt sind hierbei Pferdepfleger und Stallburschen





– wie zum Beispiel Wilhelm Deichmann, der Ururopa unseres Freundes Michael! Aber selbst von den dümmsten und rückständigsten Pferdebahnbesitzern war der technische Fortschritt bei der Berliner Straßenbahn nicht mehr aufzuhalten. Außerdem schimpften die Berliner immer lautstärker über die Verschmutzung der Straßen durch die Hafermotoren. Mehr als 6000 Pferde – da fiel schon einiges zu Boden!

Strom aus der Oberleitung

Die elektrische Straßenbahn beschmutzte die Straßen überhaupt nicht. Doch sie brauchte elektrischen Strom. Woher? Nach jahrelangen Versuchen hatten Ingenieure herausgefunden, daß es am besten

sei, den Strom aus Oberleitungen abzunehmen. Diese konnte man an Masten oder einfach an den Häuserwänden befestigen, und zwar so hoch, daß andere Fahrzeuge ohne Gefahr darunter hinwegfahren konnten. So zum Beispiel auch die Pferdeomnibusse mit offenem Sitzdeck. Das war schon ein komisches Gefühl, wenn man auf dem luftigen Decksitz des Omnibusses saß und vielleicht ein Meter über dem Kopf die Stromleitung verlief.

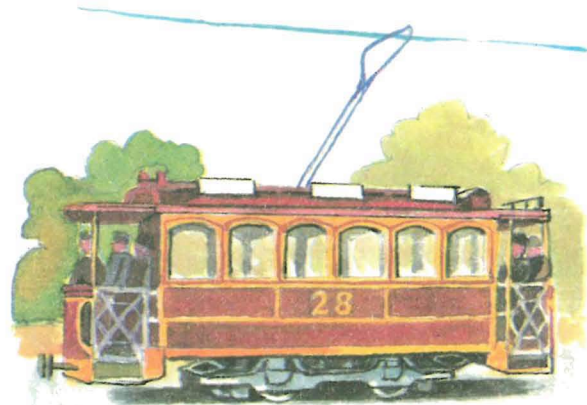




Die Anhänger des Hafermotors rächten sich für die ihnen vorgeworfenen Pferdeäpfel und schimpften nun ihrerseits über die Verunstaltung der Städte durch den Straßenbahndraht. Dennoch begann das Zeitalter der elektrischen Bahnen auch in Berlin, und zwar im Jahre 1895.

Da konnte man elektrisch nach Pankow gelangen. Ein Jahr später war wieder Gewerbeausstellung, diesmal in Treptow. Und dahin fuhren nur elektrische Bahnen. In weniger als sechs Jahren wurde das

gesamte Straßenbahnnetz der preußischen Hauptstadt elektrifiziert. Die letzte innerstädtische Pferdebahn verkehrte hier am 23. August 1902. Der letzte Pferdeomnibus stellte erst am 25. August 1923 den Betrieb ein. Zur Besatzung einer Straßenbahn gehörten früher immer zwei Leute: der Fahrer mit Kurbel, Bremse, Gefahren-glocke und der Schaffner, der mitfuhr und die Fahrscheine verkaufte. Er gab, wenn die Gäste aus- beziehungsweise eingestiegen waren, das Abfahrtssignal. Die meisten

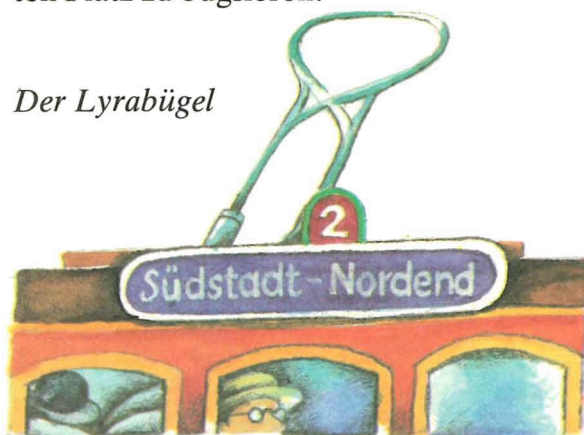


Berliner Straßenbahnen fuhren mit der Kontaktstange. Dieses Stromzuführungsgerät hatte einen Nachteil: An jeder Endhaltestelle mußte der Schaffner die Stange herumtragen. Sie war an einer Leine be-



Die Kontaktstange

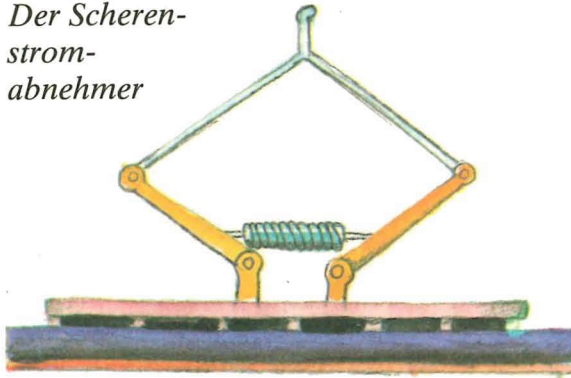
festigt, wurde vom Fahrdrabt abgezogen, ein halbes Mal um den Wagen gedreht und dann wieder an die Oberleitung angelegt. Während der Fahrt sprang die am Draht laufende Rolle auch manchmal ab. Es war für den Schaffner besonders unangenehm, wenn dabei auch noch die Leine riß, so daß er auf den Triebwagen klettern mußte, um die Stange wieder an den rechten Platz zu bugsieren.



Der Lyrabügel

Besser war da schon der Schleifbügel, der etwas sonderbar aussah und nach einem frühgeschichtlichen Musikinstrument Lyra-Bügel genannt wurde. Dieser sprang nicht ab und konnte durch das Fahren in eine andere Richtung ganz einfach umgeklappt werden. Der heute übliche Scheren-

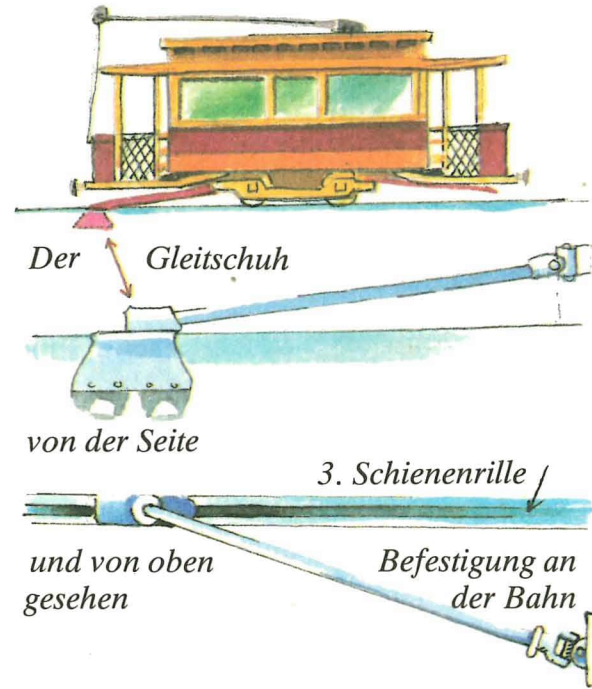
Der Scheren- strom- abnehmer



stromabnehmer wurde erst einige Jahre später erfunden.

Die Feinde der Straßenbahnoberleitung, also diejenigen, die eigentlich den Pferden das Denken und Ziehen überlassen wollten, stänkerten unverdrossen weiter. Und schließlich erreichten sie sogar, daß auf einigen wichtigen oder vornehmen Straßen und Plätzen keine Oberleitung gezogen werden durfte. Auf diesen Strecken legte man unterirdische Stromleitungen an. Die Bahn mußte ihren Fahrstrom aus einer dritten Schienenrinne holen. Auf einer solchen Strecke blieb der Dachstromabnehmer heruntergebunden.

Aber wehe, es kam ein Gewitter auf! Manchmal genügte ein starker Regenguß – und es war Feierabend. Dann gingen bei



der Straßenbahn die Lichter aus – zappen-
duster. Und es war besonders störend,
wenn so ein unbeweglicher Wagen ohne
Oberleitung auf einer wichtigen Kreuzung
stand. Am Ende sogar auf der berühmten
Straße Unter den Linden!

Da ließ man sich etwas einfallen. Das
funktionierte und war dennoch nicht zu
sehen. Es war eine kostspielige Idee: Der
Magistrat ließ 1914 bis 1916 einen Tunnel



bauen. Der fing zu beiden Seiten des Berliner Opernhauses an, vereinigte sich unter der Lindenpromenade und kam zwischen der Universität und dem heutigen Maxim Gorki Theater wieder an die Oberfläche. Diese Rampe kann man heute noch sehen. Das unterirdische Bauwerk wurde Lindentunnel genannt. Er war mit Unterbrechungen bis 1951 in Betrieb. Der Neubau des Kulissenhauses der Staatsoper

und eines Heizkanals besiegelte das Schicksal des Tunnels. Man mauerte ihn kurzerhand zu.

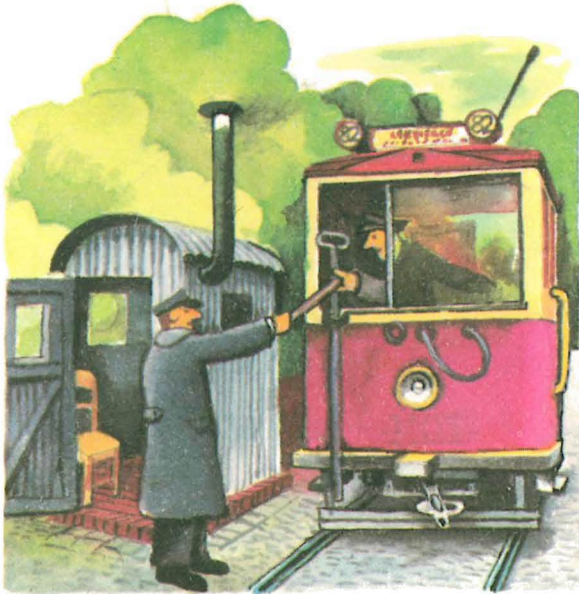
Die erste U-Bahn war eine Straßenbahn

Der Gedanke, Straßenbahnen in besonders verkehrsreichen Gegenden unter die Erde zu verlegen, führte zur Erfindung der Untergrundbahn, kurz U-Bahn oder auch Metro genannt. Ehe in Berlin die Genehmigung zum Bau einer U-Bahn gegeben



wurde, verlangte man den Bau eines Probetunnels unter der Spree – außerhalb der Stadt zwischen Treptow und Stralau. Dieser Tunnel wurde genau 454 Meter lang, die Auffahrtsrampen zusammen 128 Meter. Die eine Rampe war bei der Stralauer Dorfkirche, die andere in der Nähe der Treptower Gaststätte Zenner. Die Strecke unter der Spree maß 200 Meter. Der Tunnel wurde am 16. September 1899 eröffnet und von einer Straßenbahnlinie durchfahren, die extra kleine Wagen hatte.

Sie paßten gut in die Tunnelröhre hinein. Es gab nämlich nur ein Gleis da unten. Um Zusammenstöße zu vermeiden, mußte ein todsicheres Signalsystem erfunden werden. Dieses System war – ein Holzstab, ein einfacher Holzstab! Nur der Straßenbahnführer, der den Stab bei sich hatte, durfte in den Tunnel einfahren. Da es nur diesen einen Stab gab, kam es nie zu einem Zusammenprall. Die Bahn wurde „Knüppelbahn“ genannt. Sie war die erste Berliner U-Bahn und verkehrte bis zum 15. Februar 1932.



Die Straßenbahn mausert sich

Während die ersten elektrischen Straßenbahnen fast genauso wie Pferdebahnen aussahen – nur eben ohne Pferde – bekamen sie nach und nach ein eigenes Gesicht – auf jeden Fall ein längeres. Viertausenddreihundertachtzig Millimeter maß der Lichterfelder Wagen. Der erste – ihr erinnert euch doch? Die neueren Straßenbahnwagen kamen auf neun bis zehn Meter. Da konnte man schon fast siebzig Fahrgäste mitnehmen. Der längste zweiachsige Triebwagen aus dem Jahre 1927 war 11,20 Meter lang. Länger hätte er



auch nicht sein dürfen. Er wäre nicht mehr quietschvergnügt durch die engen Kurven gekommen. Dieser Wagen wurde in Berlin im Verbund betrieben, das heißt, es wurden immer zwei Triebwagen zusammengekoppelt, die ziemlich schnell fuhren. Der längste vierachsige Triebwagen, den es seinerzeit in Europa gab, war der „Dresdener Hecht“ von 1930. Weil er vorn und hinten dermaßen spitz zulief, daß gerade noch der Fahrer Platz fand, bekam er diesen Spitznamen. Der große Hechtwagen war 14,50 Meter lang!

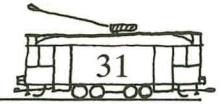
Die ersten elektrischen Straßenbahnwagen ließ man genau wie die Pferdebahnwagen vorn und hinten offen. Die Fahrer wurden im Winter mit dicken Wattemänteln ausgestattet und trugen gewaltige Filzstiefel. Von Michael Deichmanns Urgroßvater gibt es noch solch ein Foto. Es ist eine Schwarzweißaufnahme. Auf einem Farbfoto hätte man sehen können, wie blaugefroren Uropas Nase war.

Michaels Opa erging es schon wesentlich besser. Da gab es elegante Wagen, die man durch eine Mitteltür besteigen konnte. Die Wagen waren so vornehm, daß sie oft auch als Hochzeitswagen verliehen wurden. Selbst der Fahrer hatte einen Sitzplatz,



und die Plattformen waren selbstverständlich verglast.

Vorläufer der heutigen modernen Straßenbahn sind die 1930 gebauten Gelenktriebwagen, die in Dresden, Leipzig und



Berlin fuhren. Sie bestanden aus zwei Einzeltriebwagen, die durch ein Mittelteil verbunden waren und somit die stattliche Länge von 23,20 Metern erreichten. Bei diesen Wagen wurden die Haltestellen nicht vom Schaffner, sondern schon damals vom Fahrer über Mikrofon ausge-

Halbautomatischer Weichensteller ab 1930 am Berliner Alexanderplatz



Gleisreiniger bei der Arbeit. Im Volksmund wurde er Ritzenschieber genannt



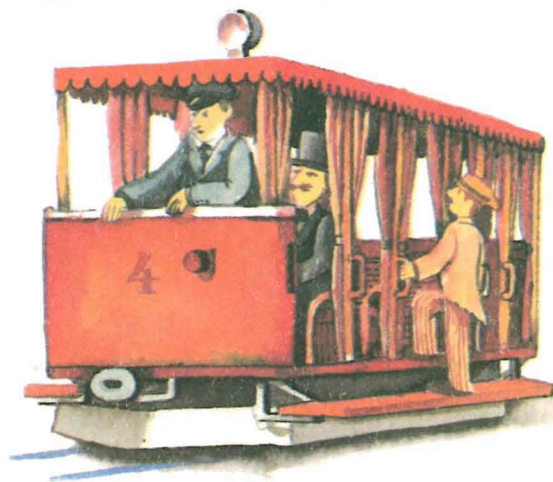
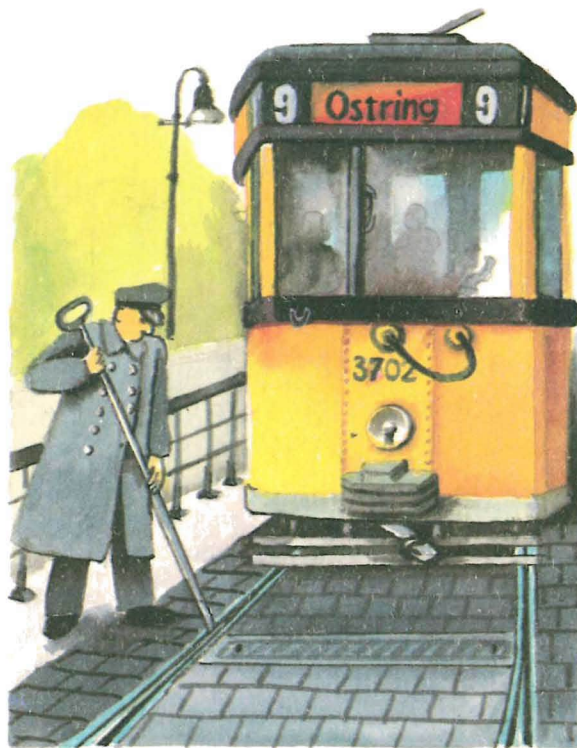
rufen. Heute fahren alle Straßenbahnen ohne Schaffner. Das Abfahrtssignal gibt der Fahrer, und das Fahrgeld wirft man in eine Zahlbox oder steckt einen vorher gekauften Fahrschein in den Entwerter.

Was hinten an der Straßenbahn dranhing

Die ersten elektrischen Straßenbahnen fuhren solo, das heißt, sie schleppten keine Anhänger. Auf alten Fotos aus verkehrs-



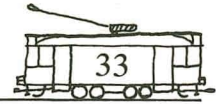
reichen Straßen der damaligen Zeit sieht man dreißig und vierzig Straßenbahnwagen unmittelbar hintereinander. Das gab Verkehrsstockungen! Außerdem mußten für jeden Wagen ein Fahrer und ein Schaffner gestellt werden. Wenn dem Triebwagen jedoch ein Anhänger beigegeben wurde, dann war ein Fahrer einge-



spart. Und mehr Personen beförderte man obendrein!

Die ersten Beiwagen stammten aus dem Bestand der Pferdebahn. Es waren Decksitzeanhänger. Auch Sommerbeiwagen gab es. Die waren an den Seiten offen. Regnete es, schlug der Schaffner eine Plane herunter. So wurde niemand naß, aber sehen konnte man auch nichts mehr.

Moderne Beiwagen waren oft länger als die Triebwagen. Weil sie keine Fahrmotoren unter den Fußböden hatten, baute man sie niedriger. Das war besonders für ältere Fahrgäste günstig, weil sie keine hohen Stufen mehr erklimmen mußten. In Berlin gab es zwei Sorten von



Beiwagen, die so niedrig waren, daß die Leute sie U-Boote nannten.

Im heutigen Tatra-Wagenverkehr ist für den Beiwagen kein Platz mehr. Später wird es möglich sein, auf Vorortstrecken drei Tatra-Wagen miteinander zu verbinden. Ein moderner Kurzgelenktriebwagen der Straßenbahn ist 18,10 Meter lang! Tatra-Bahnen sind schnell, trotz der höheren Stufen bequem und bieten vielen Fahrgästen Platz. Sie werden in der ČSSR gebaut, und nach und nach werden alle älteren Modelle durch Tatra-Wagen ersetzt. In Berlin verkehren heute schon auf 12 Linien insgesamt 230 Tatra-Straßenbahnen.

Die Haltbarkeit der Straßenbahn

Gegenüber anderen Verkehrsmitteln, zum Beispiel dem Omnibus, hat die Straßenbahn manchen Vorteil. Erstens verbraucht sie kein teures Erdöl, das aus fernen Ländern herbeigeschafft werden muß. Elektrischen Strom kann man auch aus einheimischer Braunkohle gewinnen. Zweitens verbreitet die Straßenbahn keine unangenehmen Gerüche. Sie hat keine Abgase, ist also umweltfreundlich. Und

drittens ist sie haltbarer als der Omnibus. Einen Omnibus muß man nach spätestens zehn Jahren verschrotten. Eine Straßenbahn hält vierzig Jahre.

Den Rekord stellte in Berlin ein Straßenbahnwagen aus dem Jahre 1907 auf, der bis 1970 im Linienverkehr fuhr. Er ist heute noch fahrtüchtig und wird von einer Arbeitsgemeinschaft in Berlin-Schmöckwitz gepflegt.

Wie lange die Straßenbahnen noch herumfahren werden, weiß niemand. Da der Bau von U-Bahn-Strecken sehr teuer und auch nicht überall möglich ist, wird es wohl noch eine ganze Weile Straßenbahnen geben. Vielleicht kann die Bahn im Jahre 2065 sogar noch ihren 200. Geburtstag feiern?

In der DDR gibt es Straßenbahnen in 26 Städten und Gemeinden. Es fahren etwa 2300 Triebwagen und 2200 Beiwagen auf 150 Linien und einem Streckennetz von 1600 Kilometern. In Neubaugebieten von Berlin-Marzahn und am Großen Dreesch in Schwerin zum Beispiel werden die Straßenbahnstrecken so ausgebaut, daß sie auch als Schnellstraßenbahn genutzt werden können. Wenn das der Ururopa von Michael Deichmann noch erlebt hätte...!



Triebwagen aus dem Jahre 1924...
... mit angehängtem „U-Boot“. Von
diesen Triebwagen existierten 500
Stück, von denen 150 in sogenannte

Rekowagen
noch in den
stadt verkehrt
der Linie 87



Turmwagen
der Straßenbahn,
aus ehemaligem
Stralauer Tunnelwagen
erbaut

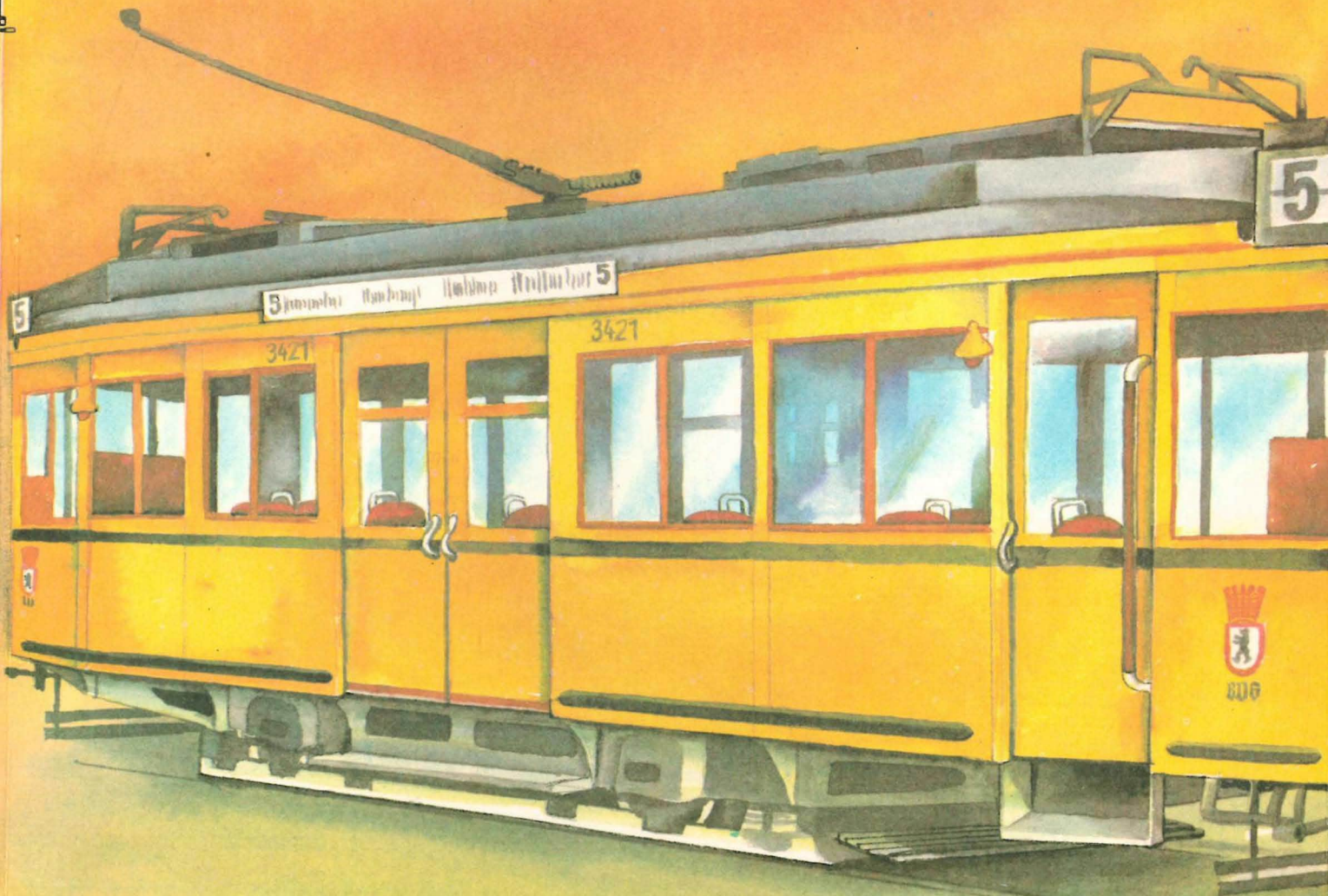


angebaut wurden, die
er Jahren in der Haupt-
a, zum Beispiel Wagen



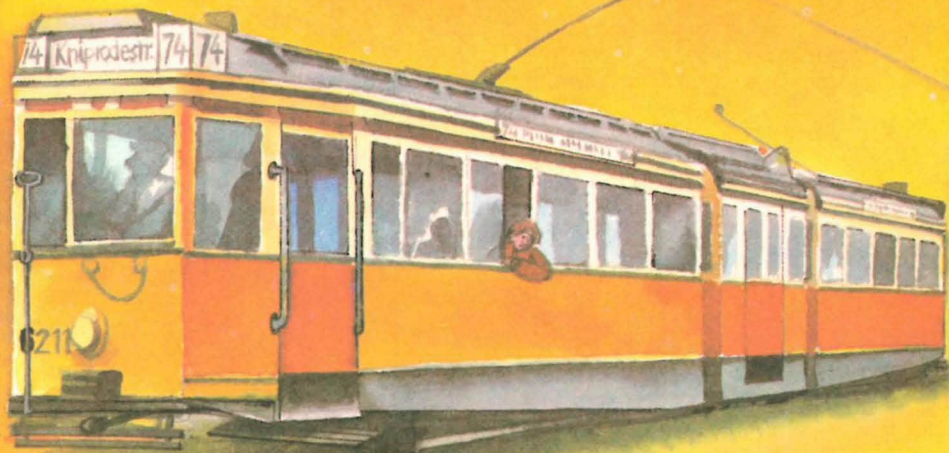
Triebwagen mit Mitteleinstieg, in Berlin ab 1936 im Verbund mit einem zweiten Triebwagen gefahren, deshalb sehr schnell.

Die Steuerung des zweiten Triebwagens wurde durch Kupplung der Starkstromkabel an den Frontseiten der Fahrzeuge ermöglicht



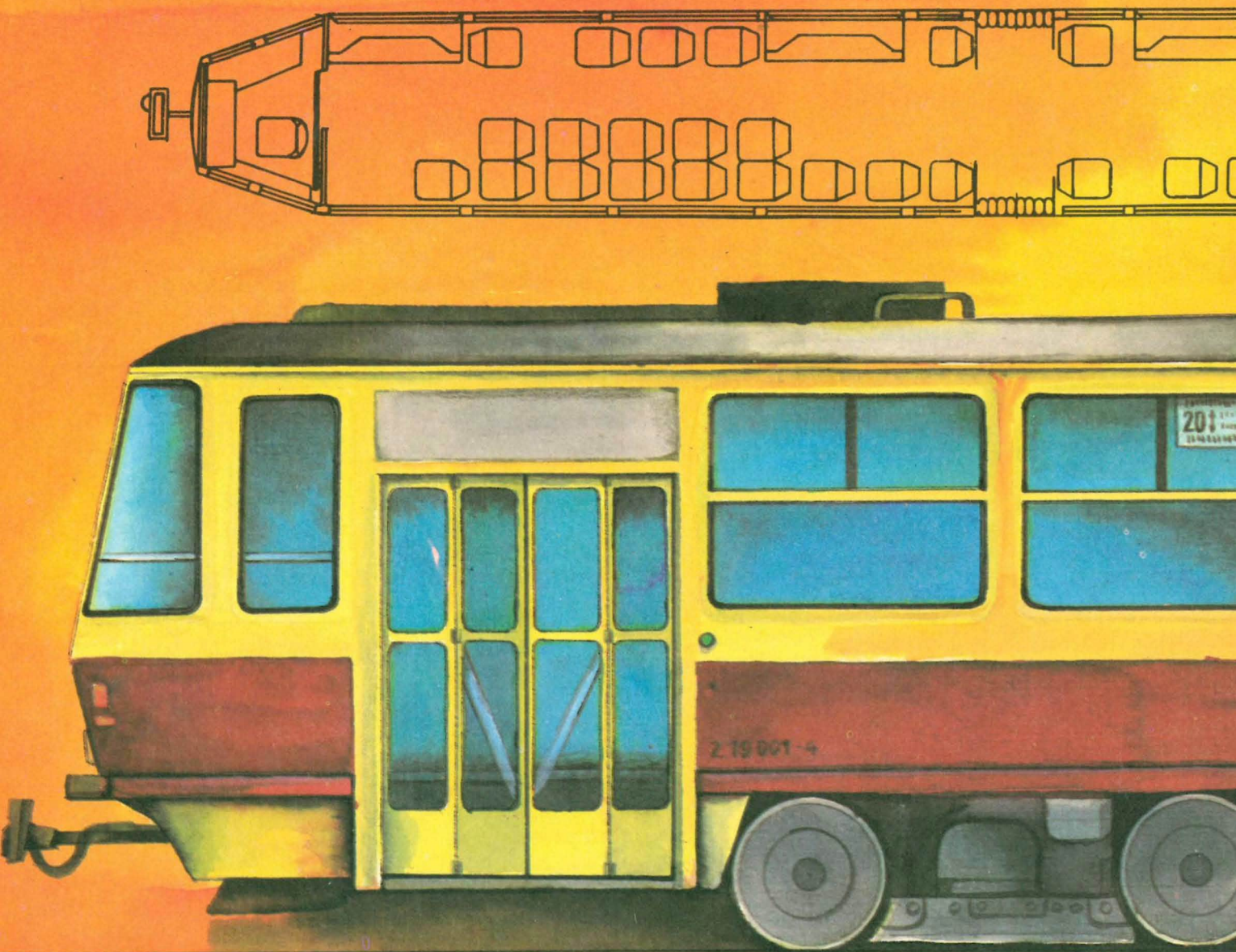


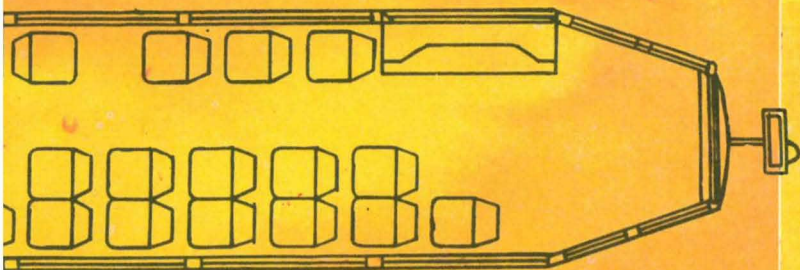
Gelenktriebwagen von 1929, sozusagen ein Vorläufer der heutigen Tatra-Gelenkwagen, aber mit schwebendem Mittelteil

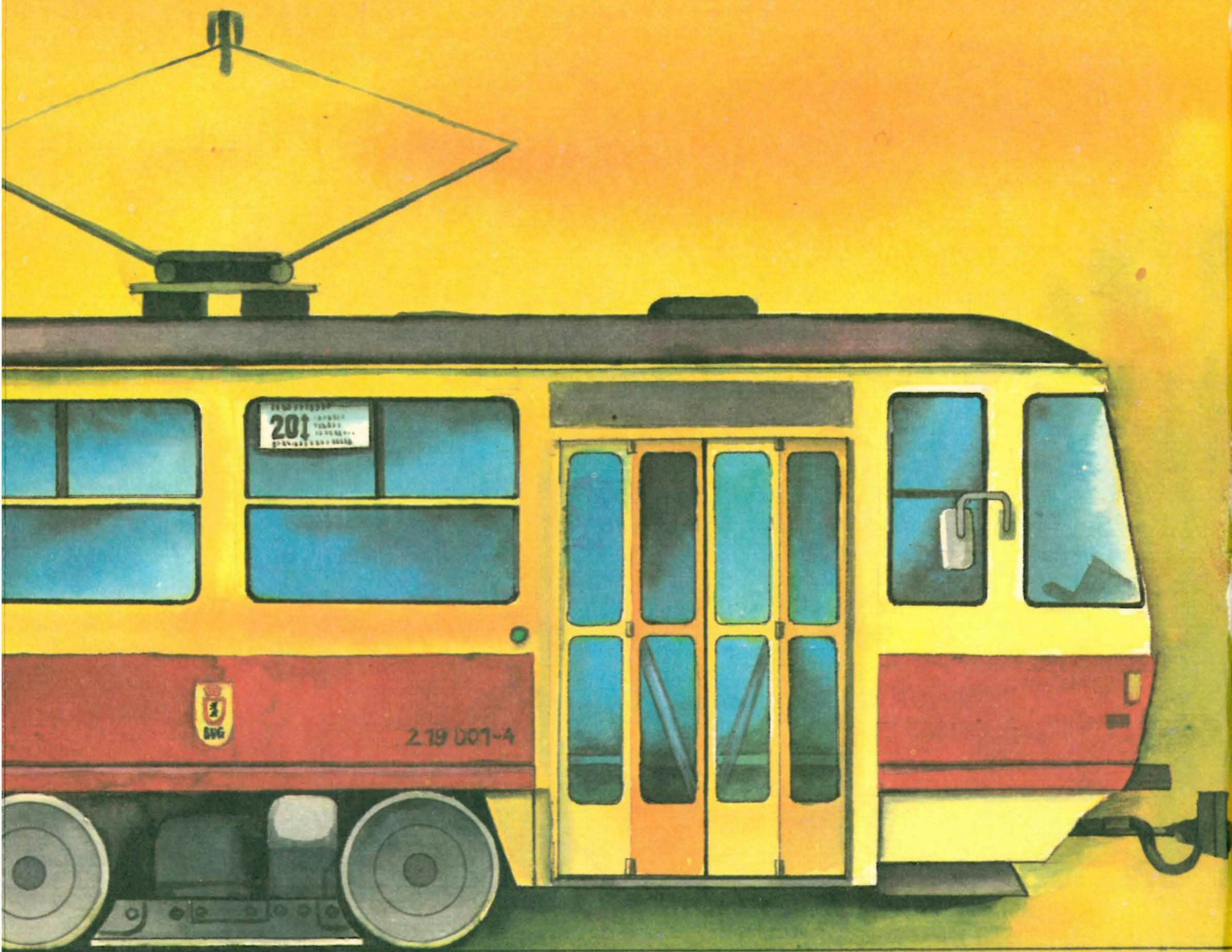


*Industrielok
der Berliner Straßenbahn,
im Volksmund „Bulle“
genannt*









Das zur Zeit modernste Fahrzeug auf den Straßenbahnschienen der Republik ist der Kurzgelenktriebwagen KT 4 D aus Prag. Er ist wendig in engen Kurven, vor allem schnell auf Überlandstrecken, zum Beispiel in großen Neubaugebieten. Aber schon sind die Ingenieure aus der ČSSR dabei, ein neues Straßenbahnfahrzeug zu entwickeln...



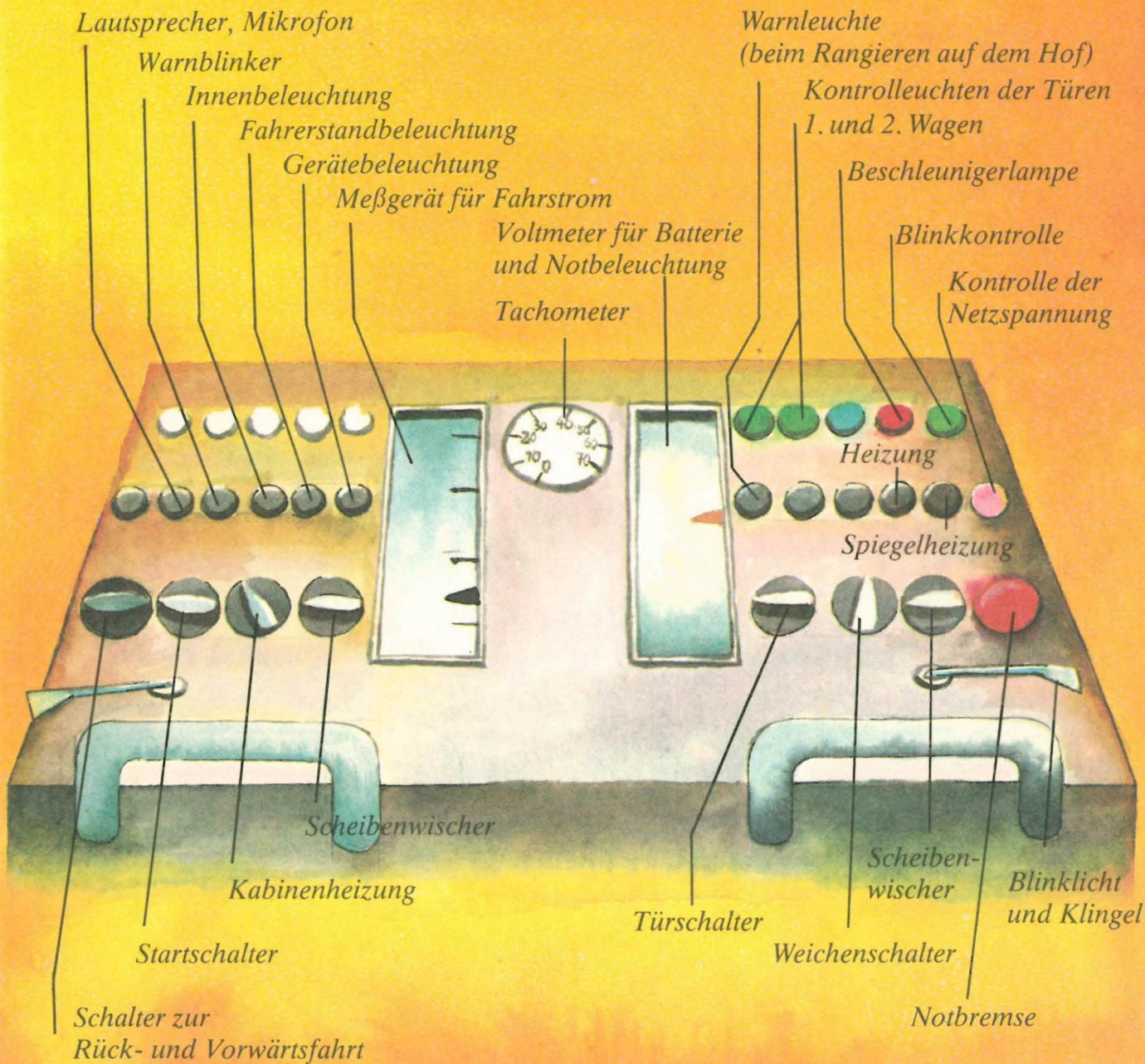
Glückliches Nachwort

Wir müssen noch klären, ob Michael Deichmann Glück in der Straßenbahn hat. Er sitzt in dem Tatrawagen ganz vorn links und freut sich über die hohe Fahrgeschwindigkeit. Unwillkürlich denkt Michael an Uropas Straßenbahn mit ihrem Schrittempo. Er hört richtig das Pferdegetrappel. Michael denkt überhaupt an alle seine Familienangehörigen, die mit der Straßenbahn zu tun hatten. Seine Mutter hatte ja mit der Straßenbahn genaugenommen nichts zu tun. Wenn er aufsteht, kann Michael durch die Trennscheibenritze die vielen Leucht- und Druckknöpfe sowie die Meßskalen sehen, die der Fahrer bedienen und überwachen muß. Das beeindruckt den Jungen, obwohl der nicht Straßenbahnfahrer werden will! Er möchte hoch hinaus. Ein Leben als Kosmonaut schwebt ihm vor oder wenigstens als Kopilot bei der Interflug. Die leuchtenden Knöpfe geben ihm die Illusion eines Cockpits in einem Düsenklipper. Michael schließt die Augen und fährt – oder fliegt er? – an der Haltestelle vorbei, an der seine Mutter mit dem Kartoffelsack und den Einkaufstaschen steht und auf ihren hilfsbereiten Sohn wartet...

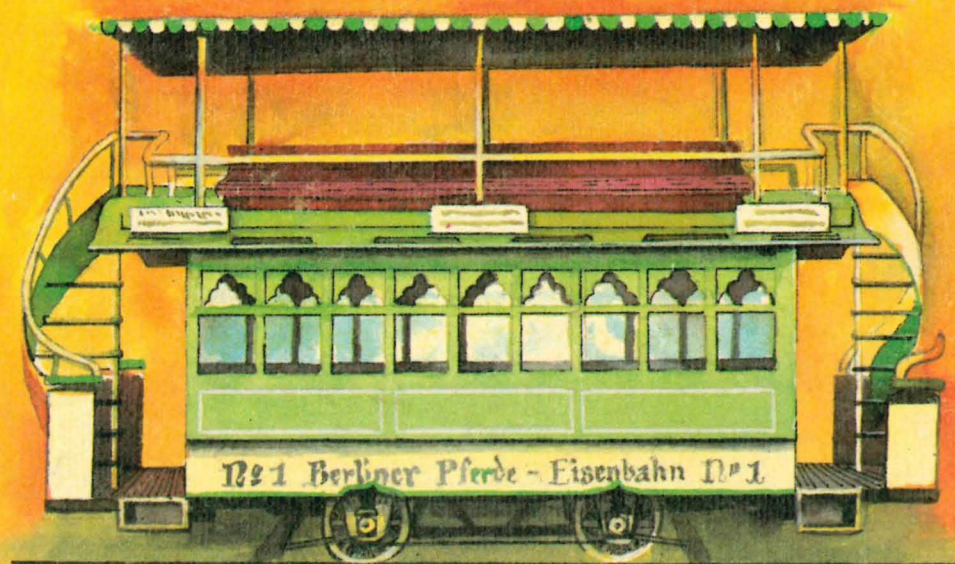
Fahrerpult des Tatra-Triebwagens KT 4 D ►

Fahrerpult eines Umbau-Triebwagens des Jahres 1956





Verlag Junge Welt Berlin



© 1986 Verlag Junge Welt Berlin/DDR · 2. Auflage · Druckgenehmigungsnummer:
715/31/86 · LSV: 7822 · Printed in the German Democratic Republic · Gesamt-
herstellung: Grafischer Großbetrieb Sachsendruck Plauen · Bestellnummer: 683 395 6
Lektor: Irene Kahlau · Typografische Gestaltung: Jens Prockat · Für Leser von 7 Jahren an
00680