

Heimatmuseum Teltow

Museum für Stadtgeschichte



Mit der Straßenbahn-Linie 177 nach Teltow zur Spinnstofffabrik



Verflechtungen zwischen Teltow und
Berlin im ÖPNV der 1920er Jahre

Urheberrecht

Alle veröffentlichten Inhalte (Texte, Grafiken, Bilder, Layouts usw.) unterliegen dem Urheberrecht. Jede vom Urheberrechtsgesetz nicht zugelassene Verwertung bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Autors bzw. des Heimatvereins Teltow e.V.

Kopien dieser Seiten sind nur für den privaten Gebrauch gestattet. Soweit die Inhalte auf diesen Seiten nicht vom Herausgeber erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet.

Ein vergleichbarer Artikel des Autors ist bereits in der Ausgabe 12/2023 der Berliner Verkehrsblätter erschienen.

Quellen und Literatur:

www.berliner-verkehrsseiten.de

Kramer / Jung „Linienchronik der elektrischen Straßenbahn in Berlin bis 1945“, Berlin 1994

Wikipedia, diverse

Feustel, Jan „Lebensader durch Sumpf und Sand“, Berlin 2006

Sieber, Anton „Die Teltow-Werft-Brücke“, Teltower Stadtblatt 08/2004

Titelbild

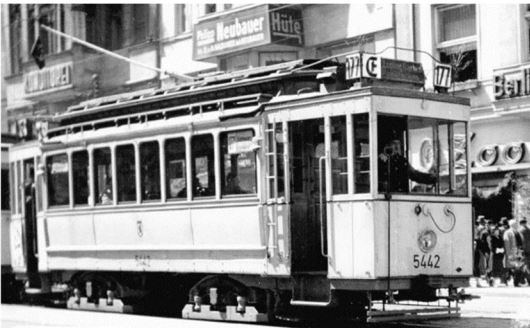
„TW 5725 in der Monumentenhalle“, Aufnahme FDTM/ Uwe Voss, © FDTM, Förderverein des Deutschen Technik Museums

Vorbemerkung

Die Geschichte der Berliner Straßenbahn ist reich an spannenden Episoden, kuriosen Details und bis heute ungelösten Rätseln. Eines dieser Rätsel birgt die **Straßenbahn-Linie 177**, deren Zielschild auf einer historischen Ansichtskarte ein Ziel nennt, das es so gar nicht zu geben scheint: die „**Teltow Spinnstoffabrik**“. Auch im Deutschen Technikmuseum steht ein Triebwagen, dessen Schild dieselbe Endstation angibt. Doch weder vor 1945 noch in den Jahren danach ist in der Gemeinde Teltow eine Fabrik dieses Namens bekannt. War es ein Fehler, ein Scherz, oder steckt vielleicht doch eine vergessene Geschichte dahinter?

Dieser Beitrag nimmt Sie mit auf eine Reise in die Vergangenheit, um das Geheimnis dieses ungewöhnlichen Ziels zu lüften. Dabei werden nicht nur die historischen Verbindungen zwischen Berlin und Teltow beleuchtet, sondern auch die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in den 1920er Jahren – einer Zeit, in der Straßenbahnen weit mehr als nur ein Transportmittel waren. Erfahren Sie, wie sich Geschichte, Technik und lokale Verflechtungen in einem kleinen, aber faszinierenden Detail wie einem Zielschild spiegeln.

Sibylle Langner, Vorsitzende des Heimatvereins Teltow e. V.



Berlin 1937 Linie 177E Koenigin-Luise-Strasse

© Otto John, Sammlung Sigurd Hilkenbach (www.berlin-straba.de)

Mit der Linie 177 nach Teltow zur Spinnstofffabrik

von Olaf Bruhn

Teltow - Von der Kreisstadt zum industriell geprägten Vorort Berlins

Die einstige Ackerbürgerstadt Teltow, bis 1871 Verwaltungssitz des gleichnamigen Kreises, nahm schon vor der Eröffnung des Teltowkanals im Jahr 1906 eine dynamische Entwicklung. Nach der Verlegung der Kreisverwaltung nach Berlin in die Viktoriastraße 18 im Tiergartenviertel wurde Teltow zunehmend zu einem begehrten Wohnort für Pendler, die in der nahen Metropole arbeiteten.

Mit dem **Bau des Kanals**, der den Süden Berlins mit einem leistungsfähigen Wasserweg erschloss, erlebte die Region einen bedeutenden industriellen Aufschwung. Insbesondere der südliche Kranz unabhängiger Vororte zwischen Kohlhasenbrück und Grünau profitierte davon. Teltow entwickelte sich in den Jahren **1910 bis 1914** regelrecht zu einem **Boomstandort**.

Der Kreis Teltow, der einst aufstrebende Berliner Vororte wie Steglitz, Schöneberg, Charlottenburg, Deutsch-Wilmersdorf und Rixdorf umfasste, war bis 1920 eine bedeutende Gebietskörperschaft. Viele dieser Gemeinden wurden mit der Bildung Groß-Berlins eingemeindet, während Steglitz als kreisgebundene Landgemeinde verblieb. Der Kreis Teltow selbst bestand noch bis zur Verwaltungsreform 1952, bevor er endgültig aufgelöst wurde.

Die Entwicklung der ÖPNV-Anbindung Teltows: Von der Dampfstraßenbahn zur Linie 96

Bereits vor 1900 verfügte Teltow über eine bemerkenswerte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Mit der Eröffnung der **Dampfstraßenbahnstrecke zwischen dem Bahnhof Lichterfelde Ost und Teltow im Jahr 1889** wurde eine wichtige Verbindung geschaffen, die 1891 bis Stahnsdorf und schließlich 1905 bis zur Machnower Schleuse verlängert wurde. Die dazugehörige Infrastruktur, einschließlich eines Depots in Stahnsdorf, legte den **Grundstein für eine nachhaltige Verkehrserschließung der Region.**

Im Jahr 1906 übernahm der Kreis Teltow die Dampfstraßenbahn und elektrifizierte sie 1907. Diese Strecke wurde ein zentraler Bestandteil der Teltower Kreisbahnen. Im Zuge der Neuordnung des Berliner Straßenbahnverkehrs während der Inflationszeit 1923 erhielt die Linie zunächst die Bezeichnung „Z“ und ab 1924 die Nummer „100“.

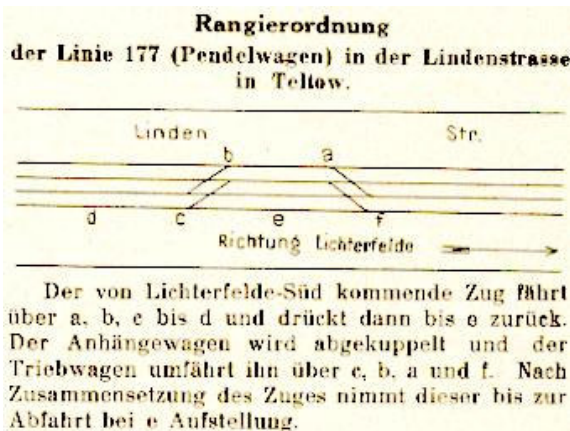
Mit der Gründung der Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) im Jahr 1929 ging die Linie vollständig in deren Verantwortung über. Ein Jahr später, 1930, wurde die Linie 100 in die heute bekannte **Linie 96** integriert. Diese bot eine beeindruckend **lange Radialverbindung, die vom historischen Stadtzentrum Berlins bis weit ins Umland führte.**

Über die Linie 96, insbesondere ihren Betrieb im Teltow-Stahnsdorfer Inselbetrieb in den Jahren 1950 bis 1961, wurde viel geschrieben. Diese Phase der isolierten Verkehrsführung war geprägt von den besonderen politischen und geografischen Bedingungen jener Zeit und bleibt ein faszinierendes Kapitel in der Geschichte des Berliner Nahverkehrs.

Die Linie 177 – Eine weniger bekannte Verbindung zwischen Berlin und Teltow

Neben der bekannten Linie 100 war die Straßenbahnlinie 177 eine weitere bedeutende Verbindung, die ab 1925 Teltow mit dem Berliner Westen verknüpfte und die Attraktivität des Nahverkehrsangebots in der Region deutlich steigerte. Ursprünglich **vom Bahnhof Zoo kommend, führte die Linie bis zum „Schützenplatz“ in Teltow.**

Diese Endhaltestelle, so in den Verkehrsplänen der BVG verzeichnet, befand sich an einer Ausweichstelle in der Lichterfelder Straße auf Höhe der Wupperstraße. Später endeten die Züge zeitweise an der Kreuzung Lindenstraße/Bäckerstraße in Teltow.



Die bisher noch eingleisige Strecke von Lichterfelde bis Machnow verfügte über **Ausweichstellen**, um den Gegenzug passieren zu lassen.

Rangierordnung der Linie 177 in Teltow, Lindenstraße

1929 konnte der Abschnitt von Teltow bis Potsdamer Straße / Lindenstraße zweigleisig in Betrieb genommen werden. Ab dem Stahnsdorfer Hof bis zur Schleuse blieb der Abschnitt immer eingleisig.



© Pharus-Plan Groß-Berlin 1927

--- rote, dünne Linien: Straßenbahn --- gepunktete Linien: Autobus

Die **Straßenbahnstrecke** entlang der Lichterfelder Straße entwickelte sich zu einer zentralen Entwicklungsachse für Teltow. Zugleich profitierte das angrenzende Berliner Umland erheblich von dieser Verbindung. Teltow war über drei Brücken mit dem Bezirk Zehlendorf verbunden: die Brücke an der Teltow-Werft (nur für Materialloks vom Lagerplatz zur Werft, Radfahrer und Fußgänger nutzbar), die Knesbeckbrücke und die Fritz-Schweitzer-Brücke im Verlauf der Wupperstraße. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb nur die Knesbeckbrücke erhalten.

Besonders über die Fritz-Schweitzer-Brücke wurde das Industriegebiet entlang der heutigen Goerzallee und des Beeskowdamms sowie das zu Berlin gehörende Dorf Schönow erschlossen. In den 1920er Jahren war das Gebiet von Teltow aus besser erreichbar als von Berlin selbst. **Erst in den späten 1930er Jahren führte die Straßenbahn auch in den Berliner Teil des Industriegebiets am Teltowkanal.**



Postkarte: Elberfelder Papierfabrik um 1912, Sammlung Heimatverein Teltow

Ein markantes Detail der Linie 177 war die Beschilderung „**Teltow, Spinnstofffabrik**“. Diese Fabrik, gegründet 1904 als Elberfelder Papierfabrik, wechselte nach einem Brand 1916 und der anschließenden Übernahme 1919 in die Produktion von Kunstseide.

Später wurde sie zur Spinnstofffabrik Wilhelm Wuppermann und Dr. Karl Leuchs, die ab 1934 auch Zellwolle herstellte. Gelegen am Beginn des Stichkanals südlich der Goerzallee, lag die Fabrik jedoch auf Berliner Gebiet, nicht in Teltow. Der „**Schützenplatz**“, offiziell die

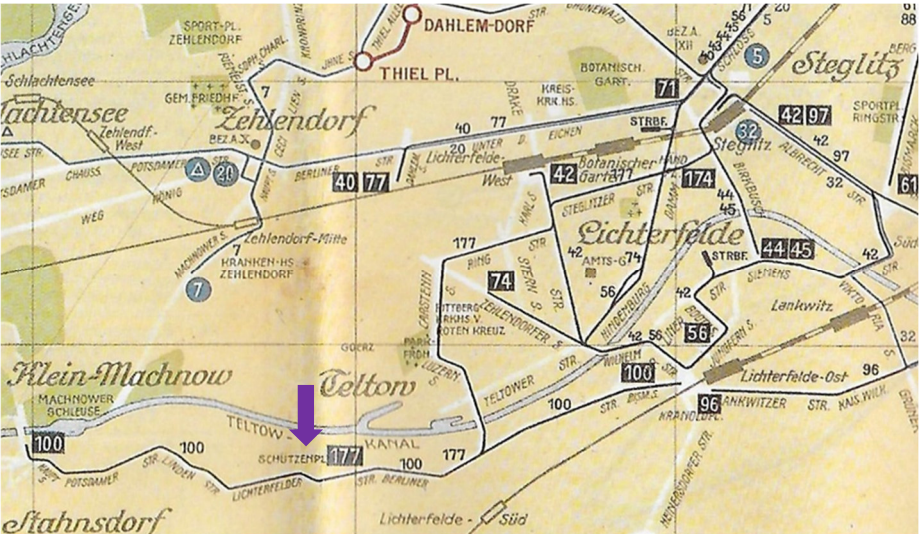
Endhaltestelle der Linie 177, befand sich rund 350 Meter entfernt am ehemaligen Teltower See.

Die Linie 177 erlebte in den Jahren 1926 bis 1930 eine Unterbrechung an der Eugen-Kleine-Brücke in Lichterfelde Süd, sodass ein Pendelverkehr zwischen Lichterfelde Süd und Teltow eingerichtet wurde. Ab 1935 wurde die Linie vollständig aus Teltow zurückgezogen und endete fortan in Lichterfelde Süd. Ab diesem Zeitpunkt übernahm **die Linie 96** die Verbindung entlang der Achse Lichterfelde – Teltow – Stahnsdorf, bis auch diese Strecke 1961 eingestellt wurde.



BVG-Postkarte, Straßenbahn-Linie 177 mit Beschilderung „Teltow, Spinnstofffabrik“

Nach ihrer **vorübergehenden Einstellung 1939** erhielt die Linie 177 ab 1941 neue Aufgaben, verschwand jedoch **endgültig im April 1945** aus dem Berliner Straßenbahnnetz.



Linienetz der „Berliner Verkehrs-Gesellschaften“ 1928, Endhaltestelle Schützenplatz/ alias Spinnstofffabrik der Linie 177 ist violett markiert, © Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Neben der Straßenbahn bot seit den 1930er Jahren auch eine **Buslinie** eine direkte Verbindung von Berlin nach Teltow. Die Linie mit der Bezeichnung „**T**“ startete in Berlin-Moabit, Waldstraße, und führte über die Knesebeckbrücke bis nach Teltow zum damaligen Hindenburgplatz, dem heutigen Ruhlsdorfer Platz.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die **Linie T zur Linie A1** umbenannt, erreichte jedoch nicht mehr Teltow. Im Zuge der weiteren Entwicklung des Berliner Busnetzes entstand aus der **Linie A1 schließlich die bis heute bekannte Linie 101**.



Postkarte: Straßenbahn 177 und Bus T am Ruhlsdorfer Platz (ehemals Hindenburgplatz) in den 1930er Jahren, Sammlung Heimatverein Teltow

Diese Busverbindung, insbesondere in ihrer ursprünglichen Form, war ein wichtiger Bestandteil der Nahverkehrserschließung und ergänzte die Straßenbahnlinien, indem sie eine zusätzliche Achse für Pendler und Reisende zwischen Berlin und Teltow schuf.

Nachbemerkung

Das **Zielschild „Teltow Spinnstoffabrik“** erinnert an eine Zeit, in der Teltow und Zehlendorf als eng verflochtener Stadtraum wahrgenommen wurden. Mit drei Brücken, die vor etwa hundert Jahren die beiden Gebiete verbanden, entstand eine Infrastruktur, die kurze Wege und eine nahtlose Verzahnung von Wohn-, Arbeits- und Lebensräumen ermöglichte.

Die **Straßenbahnlinie 177** spielte hierbei eine bedeutende Rolle, indem sie es den Menschen erlaubte, von Steglitz nach Teltow zu gelangen und über die heute nicht mehr existierende Fritz-Schweitzer-Brücke nach Zehlendorf zur Arbeit zu pendeln. Der 1906 eröffnete Teltowkanal wirkte damals nicht als trennendes Element, sondern integrierte Zehlendorf, Schönow, Lichterfelde und Teltow in ein nahezu **perfekt vernetztes Nahverkehrssystem**.

Heute hat sich dieses Bild stark verändert. Die alte Straßenbahn-Achse der Linie 96 ist südlich des Teltowkanals zu einem viel befahrenen Verkehrsweg geworden, auf dem Kraftfahrzeuge dominieren. Zwar wird die Strecke von mehreren Buslinien bedient, doch nur die Linie 184 bietet eine direkte Verbindung von Teltow über Lichterfelde nach Tempelhof. Seit der Eröffnung der S-Bahn-Linie S25 im Jahr 2005 hat die Linie 184 jedoch an Bedeutung eingebüßt, insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Ruhlsdorfer Platz und Bahnhof Lichterfelde Ost.

Das zunehmende Verkehrswachstum, hervorgerufen durch die stetige Bebauung in Teltow und dem Ortsteil Seehof, hat sich überwiegend auf den **Individualverkehr** verlagert. Gleichzeitig stellt der Teltowkanal heute eine Barriere dar, die die Verbindungsqualität zwischen Teltow und Berlin beeinträchtigt und an die frühere enge Verzahnung kaum noch anknüpfen kann.

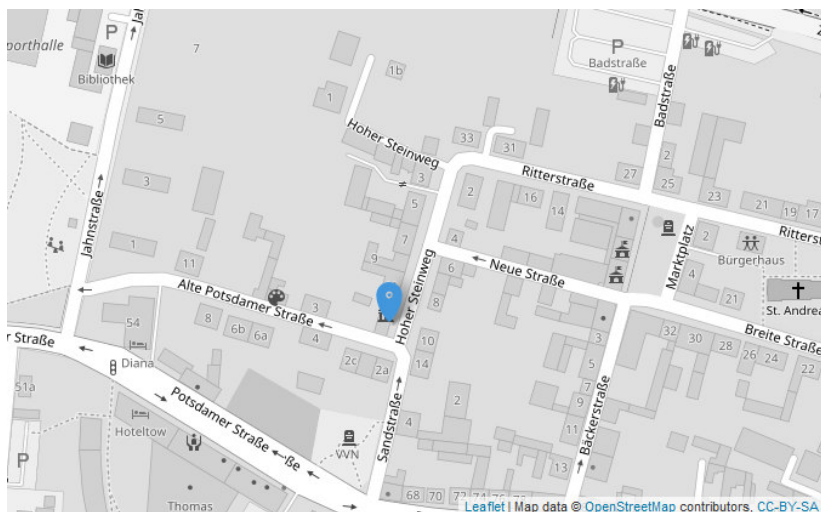
Heimatismuseum Teltow

Museum für Stadtgeschichte

Hoher Steinweg 13
14513 Teltow
Tel.: 033 28/ 47 41 20

Öffnungszeiten:

Sonntags (außer an Feiertagen)
14.00 bis 18.00 Uhr (April – Oktober)
13.00 bis 17.00 Uhr (November – März)
und auf Anfrage



Schutzgebühr: 1,00 EUR; Kostenloser Download:
<https://www.heimatverein-teltow.de/publikationen/>



Impressum:

Heimatverein Stadt Teltow 1990 e.V., Vereinsregister 864 P
Vorsitzende: Sibylle Langner
E-Mail: heimatverein@teltow.de, Homepage: www.heimatverein-teltow.de
Bankverbindung: IBAN DE35 1605 0000 3522 2042 70