

	<p>Object: Teltow, Ruhlsdorfer Platz 1934/35 (s/w)</p> <p>Museum: Heimatmuseum Stadt Teltow Hoher Steinweg 13 14513 Teltow 03328474120 heimatverein@teltow.de</p> <p>Collection: Postkarten</p> <p>Inventory number: 2019/0065/0</p>
--	--

Description

Vorderseite: Fotografie des Verkehrsknotenpunkts Hindenburgplatz (heute: Ruhlsdorfer Platz) Ecke Lichterfelder Allee in Teltow (Blickrichtung Nord), mit Omnibus und Straßenbahn der Linie 177, (später Linie 96). In der Mitte die Haltestelle mit Wartehäuschen. Bei dem Gebäude hinter dem Bus handelt es sich um den Gasthof "Weißer Schwan".

Aufschrift v. S.: Teltow b. Berlin - Hindenburgplatz

von der Postkarten existieren hier 2 Varianten in unterschiedlichen Zuschnitten und mit unterschiedlichem Wolkenbild! Es sind jedoch identische Fotografien mit nachträglicher Bildbearbeitung.

Rückseite: ungelaufen

Aufschrift r. S.: Werbebilderdienst Lothar H. Kieler, Berlin-Lichterfelde. Gélieu-Straße1.

Das Foto zeigt den Ruhlsdorfer Platz (damals Hindenburg-Platz) im Jahre 1934 oder 1935, und der Unterschied zum heutigen Aussehen besteht auf den ersten Blick darin, das alles, was in der linken Bildhälfte zu sehen ist, verschwunden ist und die Gebäude in der rechten Bildhälfte - wenn auch verändert - noch vorhanden sind. Wenden wir uns zunächst den beiden Verkehrsmitteln zu, die abgebildet sind:

Von links aus der Berliner Straße kommt gerade ein Wagen der Omnibuslinie T, der eben noch in der Berliner Straße vor dem Café »Teltower Rübchen« gehalten hat und nun den Platz umfährt, um in der Mahlower Straße zu seinem Endpunkt an den Scheunen zu gelangen. Da, wo heute die Wendeschleife der nicht mehr zur Mahlower Straße durchgehenden Osdorfer Straße ist, war früher der Wendepunkt der Omnibusse, dort konnten die Fahrer außerhalb des eigentlichen Straßenbereichs ihre Pause machen. Zu Beginn einer neuen Tour hielten die Busse dann unmittelbar vor dem Ruhlsdorfer Platz an dem Eckladen, in dem es »Cigarren & Tabak« gab (der Inhaber war Herr Füllgraf). Der Bus bog dann nach rechts ab und umfuhr den Platz, um dann wieder in die Berliner Straße einzubiegen, denn es bestand zu dieser Zeit (bis nach Kriegsende) Kreisverkehr um den Platz herum, d.h. auch Fahrzeuge, die aus der Mahlower Straße kamen und in Richtung

Stahnsdorf weiterfahren sollten, mußten den Platz umrunden.

Der Omnibus T befuhr eine sehr lange Strecke: er bog in Teltow in die Zehlendorfer Straße ein, passierte die Knesebeckbrücke, fuhr zum Bahnhof Zehlendorf und weiter über die Kronprinzenallee (heute Clayallee) über Dahlem und Schmargendorf zur Turmstraße in Moabit (Charlottenburg, Nähe Gotzkowskybrücke). Im Einsatz ist hier ein »Eindecker« der Büssing-Omnibusse, die sie, auch als »Doppeldecker«, seit 1928 in Berlin verkehrten. Letztere konnten auf der Linie T zunächst nicht eingesetzt werden, weil die S-Bahn-Brücke am Bahnhof Zehlendorf zu niedrig war. Als der Verkehrsbedarf größer geworden war, reichten die niedrigen Busse nicht mehr aus und die BVG entschloß sich, Doppeldecker einzusetzen. Diese hielten nun allerdings nicht mehr direkt am Bahnhof Zehlendorf, sondern fuhren über die Mühlenstraße, Seehofstraße (über die Bahn hinweg) und Berliner Straße zur Kronprinzenallee. Das erklärt, warum auf späteren Bildern in Teltow stets doppelstöckige Omnibusse der Linie T zu sehen sind. Es umfuhr übrigens nicht nur die Linie T den Ruhlsdorfer Platz: eine weitere Linie R, verkehrte ab 1938 stündlich zwischen Bahnhof Teltow um dem Ruhlsdorfer Platz herum nach Ruhlsdorf; auch hier wurden Doppelstockbusse eingesetzt.

Das zweite ins Auge fallende Verkehrsmittel ist die Straßenbahn der Linie 96. Man sieht, daß sie bereits zweigleisig den Ruhlsdorfer Platz überquert, was noch gar nicht so lange der Fall war. Bis 1928/29 war die Strecke - seit den Tagen der Dampfstraßenbahn - eingleisig, auch gab es noch nicht die Potsdamer Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und Lindenstraße und ebenso zwischen Sandstraße und Jahnstraße. Die Bahn fuhr sozusagen »auf eigenem Gleiskörper« durch die Gärten. Das war aber nun verbessert worden, und auch das überflüssig gewordene Nebengleis zum Güterentladeplatz an der Mahlower Straße war beseitigt worden (es gab seit den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts bis in die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts die Möglichkeit, auf den Straßenbahngleisen lokbespannte Güterzüge von Lichterfelde Ost nach Teltow zu führen). Die im Bild erkennbare Bahn hat schon eine weite Strecke hinter sich von der Behrenstraße in Berlin (in der Nähe der Staatsoper) über Spittelmarkt, den Belle-Alliance-Platz heute Mehringplatz), Boelckestraße, Manteuffelstraße, Attilaplatz, Bahnhof Mariendorf (heute Bahnhof Attilastraße), Lankwitz (Kirche), Bahnhof Lichterfelde Ost, Lichterfelde Süd und Seehof. Sie kommt gerade zurecht, um die Umsteiger aus dem Omnibus T aufzunehmen in Richtung Hamburger Platz, Stahnsdorf und Machnower Schleuse. Zu den Hauptverkehrszeiten gab es zwischen Lichterfelde Süd, Lindenstraße und Teltow Kino noch sogenannte Pendelwagen der Linie 177 bzw. später 77. Diese Linie fuhr stets ohne Anhänger (die 96 hatte einen oder zwei). Die Fahrscheine des Pendelwagens wurden auf der in Lichterfelde Süd einsetzenden 177 bzw. 77 zur Weiterfahrt zum Bahnhof Zoo anerkannt, d.h. man benötigte keinen Umsteigefahrschein, der statt des einfachen Fahrscheins zu 20 Pfennig 25 Pfennig gekostet hätte. Welch ein Service! Der auf dem Foto erkennbare Triebwagen ist wahrscheinlich ein Fahrzeug des Typs TF 13/25, wie sie in Drewitz von der Firma Orenstein & Koppel hergestellt wurden.

Der Verkehrsknotenpunkt Ruhlsdorfer Platz besaß eine Art Wahrzeichen: das Wartehäuschen mit dem Uhrentürmchen. Die Straßenbahn verkehrte im 20-Minuten-Takt. Eine Verdichtung des Fahrplans war kaum möglich wegen der noch bestehenden eingleisigen Abschnitte zwischen Lichterfelde Süd, Lindenstraße und Seehof, Körnerstraße (heute Paul-Gerhardt-Straße) sowie Teltow, Hamburger Platz und Machnower Schleuse (mit

zwei Ausweichstellen). Es konnte also schon mal sein, daß man warten mußte. Im Häuschen befand sich eine Sitzbank, außerdem gab es eine Damen- und eine Herrentoilette, die auch für das Buspersonal und die Markthändler eingerichtet worden war. Außerdem befand sich an der Rückseite des Wartehäuschens eine Stromversorgungseinrichtung für die Straßenbahn (man sieht die Einspeisungskabel an der Oberleitung).

Der Ruhlsdorfer Platz hatte in der dreißiger Jahren nicht nur den Charakter eines Verkehrszentrums, sondern auch den eines Einkaufszentrums. Auf der unbebauten Fläche zwischen Ruhlsdorfer Platz und Mahlower Straße (man erkennt im Bild den äußersten Zipfel) wurde Wochenmarkt abgehalten. Im Hause Ruhlsdorfer Platz 1, dessen Dachgeschoß seit dem Zweiten Weltkrieg fehlt, befand sich das erwähnte Zigarrengeschäft und ein Friseur, links daneben in dem kleinen Haus war die Bäckerei Hartmann. Da, wo heute ein Reisebüro ist, gab es ein Kurzwarengeschäft und dahinter in Richtung Seehof eine Gaststätte. Links im Bild sieht man (hinter dem Omnibus) das Gasthaus zum Weißen Schwan und davor, ganz klein, das Zeichen des heraufziehenden Unheils. In der Berliner Straße waren dann: Butter Beck, das Textilkaufhaus Lindemann. Palm und Lill (Fahrräder), die Drogerie Kümmel, der Fleischer Gnädig u.v.a. Das Lokal Weißer Schwan wurde, wie auch die links anstoßenden Gebäude (Butter Beck, Lindemann und diesem gegenüber das Cafe Teltower Rübchen im Zweiten Weltkrieg total zerstört. Nur die beiden kleinen alten Häuschen am Anfang der Lichterfelder Allee sind übriggeblieben. Dahinter, in Richtung Seehof, war noch eine weitere Bäckerei und eine Autowerkstatt mit einer kleinen Tankstelle (der einzigen in Teltow).

1945 war jeglicher öffentlicher Personenverkehr in Teltow zusammengebrochen. Die Straßenbahn fuhr noch bis etwa 20. April 1945, die beiden letzten in Teltow befindlichen Straßenbahnwagen wurden auf dem Ruhlsdorfer Platz zusammengeschossen. Nach der Reparatur der teilweise beschädigten Gleise und der Wiederinstallation der Fahrleitung wurde der Straßenbahnverkehr im Februar 1946 wieder aufgenommen, zunächst durchgehend bis Tempelhof (anfangs mit Unterbrechung an der Sieversbrücke in Lankwitz), später dann als Teilstrecke zwischen Seehof, Paul-Gerhardt-Straße und Machnower Schleuse mit Übergangsmöglichkeit von Seehof nach Lichterfelde Süd, Schwelmer Straße, wo die »West 96« einsetzte. Am 31. Oktober 1961 kam der Straßenbahnverkehr als Folge der Grenzschießung endgültig zum Erliegen; von da an übernahmen Omnibusse den Betrieb.

Basic data

Material/Technique:	Pappe, Druck
Measurements:	88 mm x 139 mm

Events

Printed	When	
	Who	Werbekilderdienst Lothar H. Kieler
	Where	

[Relationship
to location]

When

Who

Where

Ruhlsdorfer Platz (Teltow)

[Relationship
to location]

When

Who

Where

Lichterfelder Allee (Teltow)

Keywords

- Bus
- Inn
- Photography
- Postcard
- Straßenbahnlinie 96 (Teltow)