



WALDENSER HOF

Nur noch wenige Gebäude erinnern im Berliner Stadtbild an das alte Verkehrsnetz, das noch vorwiegend durch Pferde geprägt wurde. Eine der letzten verkehrstechnischen Einrichtungen dieser Art ist der Waldenser Hof. Der Betriebshof der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn AG war bei seinem Bau der größte des Unternehmens – zugleich aber auch der letzte, in dem Pferde untergebracht wurden. Eine Besonderheit stellte die Aufteilung der Stallanlagen dar: Um Platz zu sparen, wurden die Tiere auch im ersten Stock untergebracht.

Waldenserstraße 2-4,
10551 Berlin-Moabit

Baujahr / Bauherren
1891 / Große Berliner
Pferde-Eisenbahn AG
Architekt
Joseph Fischer-Dick (Ingenieur)
Denkmalschutz
Einzeldenkmal
Eigentümer heute
Grundstückverwaltung
Schmolling
Nutzung heute
Gewerbehof



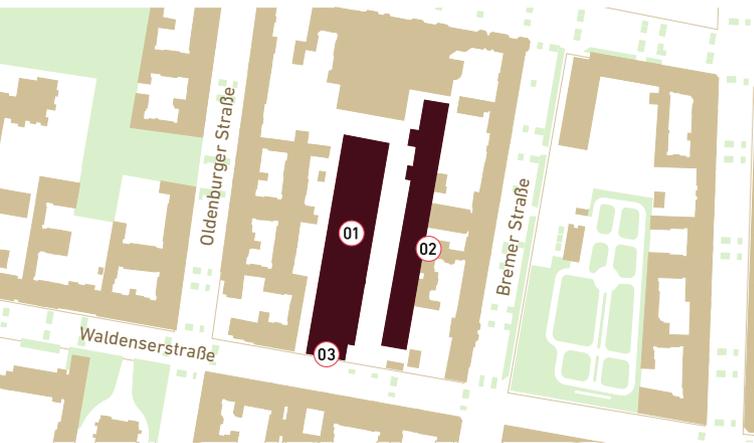
© Andreas FranzXaver Süß

Auf dem Weg zur Metropole

Beschleunigt durch den Gründungsboom nach dem Deutsch-Französischen Krieg schritt die Industrialisierung im Deutschen Reich schnell voran. Dies führte zu stärkerer Urbanisierung: Immer mehr Menschen zogen vom Land in die wachsenden Großstädte, um dort in den neuen Fabriken Arbeit zu finden. Lag die Zahl der Berliner Bevölkerung 1849 noch bei ungefähr 423.000 Personen, waren es 1900 schon über 1,8 Millionen Menschen. Dazu kamen ca. 50.000 Pferde, von denen circa die Hälfte im Verkehrswesen eingesetzt wurde. Trotz der beginnenden Motorisierung war lange der „Hafermotor“ die treibende Kraft der Industrialisierung – Pferde wurden für den innerstädtischen Personen- und Warenverkehr, aber auch bei der Polizei und der Feuerwehr eingesetzt.

Neue Verkehrsmittel

Lange Zeit war der Verkehr im wachsenden Berlin vor allem von Fuhrwerken und Droschken gekennzeichnet. In den 1840er-Jahren kamen die ersten Pferde-Omnibuslinien verschiedener Unternehmen hinzu, die sich in den folgenden Jahren rasch vermehrten. 1865 ging mit der Linie Berlin–Charlottenburg der neu gegründeten „Berliner Pferde-Eisenbahn“ die erste Pferdebahn Deutschlands in Betrieb. Wie bei der Eisenbahn fuhren die von Pferden gezogenen Wagen auf Schienen. Mit der Gründung der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn AG (GBPfe) 1871 erhielt das Unternehmen Konkurrenz. Zwei Jahre später eröffnete die Gesellschaft ihre erste Pferdebahnlinie vom Rosenthaler Tor nach Gesundbrunnen mit insgesamt 141 Pferden. In den folgenden Jahr-



zehnten erschloss die Gesellschaft die Berliner Innenstadt sowie Teile der Vororte. Durch den Ausbau des Streckennetzes und die Übernahme kleinerer Betriebe entwickelte sie sich zu einem der größten Nahverkehrsunternehmen der Stadt. 1897 umfasste der Bestand der GBPfE rund 7.300 Pferde, die überwiegend aus Dänemark, Frankreich und Belgien stammten.

Ein neuer Betriebshof

Das Wachstum der Bevölkerung und des Verkehrsaufkommens führte dazu, dass die GBPfE 1891 ihren größten Betriebshof in Moabit eröffnete. Der Hof war an das Netz der Straßenbahn angebunden und bot Platz für über 500 Pferde. Um bei den steigenden Grundstückspreisen in Berlin Fläche zu sparen, wurden Etagenställe errichtet.

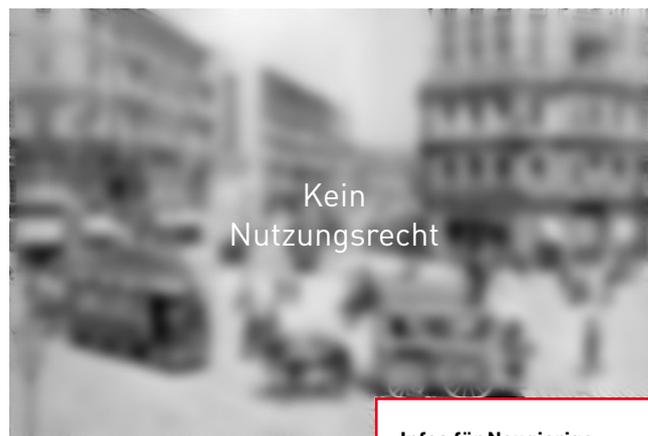
Im fünfstöckigen Pferdestall- und Speichergebäude (01) befanden sich im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss die Stallungen, die durch breite Rampen im Inneren des Gebäudes verbunden waren. In den darüber liegenden Stockwerken lagerten die verschiedenen Futtermittel – Mais, Hafer, Heu sowie Stroh, aber auch Zusatzfutter wie Erbsen, Möhren und Melasse. Die anstrengende Arbeit erforderte eine ausreichende Fütterung der Tiere. Pro Tag legten sie eine Strecke von ungefähr 26 Kilometern bei einer Geschwindigkeit von sieben bis zehn Stundenkilometern zurück. Die Stallboxen waren mit einer Grundfläche von knapp 3,5 Quadratmetern pro Tier eher klein gehalten. Zur Erholung und um Krankheitsausbrüche zu vermeiden, wurden die Pferde auf Weiden in Brandenburg gebracht.

Die gegenüberliegende zweistöckige Halle (02) nahm circa 120 Wagen, die Beschlagschmiede, eine Schlosserei sowie weitere Wirtschaftsanlagen auf. Durch Aufzüge und Schiebebühnen konnten die Wagen in das obere Geschoss gebracht werden. Dem Stallgebäude vorgelagert war der Wohn- und Verwaltungstrakt (03), der sich durch eine gelbe Backsteinverkleidung und sparsame Verzierungen von den restlichen Gebäuden abhebt.

Das Ende der Pferdebahnen

Mit der ersten elektrischen Straßenbahn der Firma Siemens & Halske in Lichterfelde brach 1881 ein neues Zeitalter der Mobilität in Berlin an, das den Niedergang der bis dahin dominierenden Pferdebahn einleitete. Die GBPfE experimentierte in den folgenden Jahren zwar ebenfalls mit dem elektrischen Antrieb, brach die Versuche aber schnell wieder ab.

Anlässlich der Berliner Gewerbeausstellung 1896 begann die GBPfE dann jedoch mit der endgültigen Elektrifizierung ihres Streckennetzes, was sich zwei Jahre später auch in der Umbenennung in „Große Berliner Straßenbahn“ niederschlug. Nachdem im August 1902 die letzte Pferdebahn Berlins ihren Dienst eingestellt hatte, wurde auch der Betriebshof in den Waldenser Straße stillgelegt. Nach einigen Umbauten wird der Betriebshof bereits seit 1924 als Gewerbehof genutzt. Heute befinden sich dort Gewerbe-Lofts, Büros, Ateliers sowie Schulungsräume. TH



Blick auf den Rosenthaler Platz, um 1890. Das Pferd dominiert das Verkehrswesen. © akg-images

Letzte Fahrt der Berliner Pferdebahn am 21. August 1902 © akg-images



Infos für Neugierige

Buchtipps
Pohl, Hans-Joachim:
Vor 150 Jahren gegründet: Große Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft, in: Verkehrsgeschichtliche Blätter, Band 5 und 6, 2021