



Wie kommt das Pferd in den zweiten Stock?

Pferdetreppe, 1908, Berlin

In den 1970er Jahren hatte eine Entwicklung begonnen, die die Innenstädte in den Abendstunden immer mehr entvölkerte. Die innerstädtischen Wohnquartiere wurden zugunsten von Büroetagen aufgegeben, man wohnte stattdessen in den Vororten an den Stadträndern. Das tägliche Pendeln wurde in Zeiten der allgemeinen Motorisierung und der autogerechten Städte nicht als Problem angesehen. Im Gegenteil, sonnige und luftige Stadtrandsiedlungen stellten eine erstrebenswerte Alternative zu den engen und stickigen Hinterhöfen der klassischen Arbeiterquartiere dar. Mit der Deindustrialisierung, das heißt der Verschiebung vom Industrie- zum Dienstleistungssektor seit den 1980er Jahren, entstanden im zentralen Bereich der Städte immer mehr Industriebrachen. Konzepte zur Umnutzung dieser historischen Bausubstanzen wurden entwickelt, neben hochwertigem Wohnraum entstanden auch viele Kulturprojekte. Die Wandlungsbewegung kehrte sich um, die Menschen strömten aus den wenig abwechslungsreichen Vorstädten in die Stadtzentren zurück. Die Mieten stiegen, Bauland wurde nahezu unbezahlbar.

In den Gründerjahren im 19. Jahrhundert kannte man bereits ähnliche Probleme. Berlin war ohnehin bereits überbevölkert und konnte sich wegen der Zollmauer, welche die Stadt umschloss und erst 1870 vollständig

abgerissen wurde, auch nicht weiter ausdehnen. In unmittelbarer Nähe stiegen die Bodenpreise in schwindelerregende Höhen. Bauherren mussten deshalb kreative Lösungen entwickeln, um ihr Budget zu schonen. So findet sich in einem um 1870 am Kreuzberg errichteten mehrgeschossigen Wohnhaus, das einem Zimmereibetrieb gehörte, ein hydraulischer Fahrstuhl, mit dem die Fuhrwerke des Betriebes in den Tiefkeller befördert werden konnten. Dort, unter den eigentlichen Kellern, befanden sich große Hallen, die den Holzlagern und Wagenremisen Platz boten. Die Pferdeställe für die Fuhrwerke lagen im Hinterhof.

Eine andere Möglichkeit, Platz zu sparen, lag darin, die Pferdeställe mehrgeschossig anzulegen. Besonders die Treppen, über welche die Pferde in die oberen Geschosse gebracht wurden, dürften heute kaum noch bekannt sein. Auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums ist eine solche Pferdetreppe erhalten und kann besichtigt werden.

Von einem Hof des Museums aus führt eine rechtsgängige Wendeltreppe nach oben. Die Pferde wurden nach dem Ausspannen über diese Treppe in die oberen Stockwerke gebracht. Die Stufen einer solchen Pferdetreppe sind extrem flach und tief, damit die Pferde besonders beim Hinablaufen nicht ins Straucheln geraten konnten. An der Innenseite befindet sich eine

Treppe mit höheren Stufen, die von den Pferdekehlen genutzt wurde. So konnten die Pferde in weitem Bogen bequem durch den engen Treppenturm geführt werden. In der ersten und zweiten Etage ermöglichte jeweils eine breite Flügeltür den Zugang zu den übereinanderliegenden Pferdeställen.

Der Bedarf nach diesen ausgedehnten Pferdeabstellanlagen ist heute nicht mehr so leicht nachzuvollziehen. Man sollte sich aber vergegenwärtigen, dass das Pferdefuhrwerk damals das Haupttransportmittel war. Zudem hängt die Nutzung mehrgeschossiger Pferdeställe zweifelsohne mit dem immensen Wachstum der Stadt zusammen. Wenn heute private Parkhäuser für Autos in Wohnanlagen Standard sind, so waren sie um 1930 eine Novität – mehrgeschossige Stallgebäude muteten jedoch um die Jahrhundertwende mit Sicherheit revolutionär an.

Solange der Warentransport noch von den Erzeugern der Waren selbst oder von kleinen Fuhrunternehmern durchgeführt wurde, haben sie ihre Pferde meist im Hinterhof ihres Hauses untergestellt. So war es auch üblich, dass andere Nutztiere in Ställen hinter den Häusern gehalten wurden: Schweine, Ziegen, Geflügel, mitunter sogar Milchkühe. Selbst nach dem Zweiten Weltkrieg gab es in Berliner Mietskasernen noch einige Kuhställe auf Hinterhöfen und sogar in Kellern.

Zur Versorgung der wachsenden Bevölkerung der sich im 19. Jahrhundert rasant ausdehnenden Großstadt bedurfte es zentraler Strukturen. Schlachthöfe, Frucht- und Gemüsemärkte, Markt- und Kühlhallenanlagen wurden errichtet, aus logistischen Gründen meist direkt an den vorhandenen Verkehrswegen. So entstanden an der Peripherie der Stadt Häfen und Bahnhöfe, in denen die Lebensmittel umgeschlagen und auf Pferdefuhrwerke umgeladen werden konnten. Die Unternehmen, die die Lagerung und Auslieferung Ende des 19. Jahrhunderts weitgehend übernahmen, benötigten dafür einen umfangreichen Fuhrpark. Ställe für zwanzig Pferde erforderten Raum, der entweder für eine anderweitige Nutzung vorgesehen war oder

bereits in Anspruch genommen wurde. Deshalb war es naheliegend, die Ställe in mehreren Geschossen übereinander anzulegen.

Besonders die in direkter Nachbarschaft zum Güterbahnhof gelegenen Grundstücke waren begehrt, da sich von dort aus die Waren mit dem umfangreichen Fuhrpark schnell und effektiv einlagern oder an jeden Punkt der nahen Stadt verteilen ließen. An die Nutzung der noch freien Flächen als Pferdeköppln war nicht mehr zu denken.

Die Eisenbahn war ein relativ neues Verkehrsmittel. Schnell hatte sie sich zum Haupttransportmittel für den Warenverkehr entwickelt – nur Rohstoffe wurden noch immer hauptsächlich mit dem Schiff befördert. Auch die Personenbeförderung mit der Eisenbahn spielte eine zunehmend wichtige Rolle bei der Entwicklung der Städte und der Industrieregionen. Besonders in Preußen, dessen Residenzstadt Berlin nun zur Reichshauptstadt geworden war. Nur drei Jahre nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke auf deutschem Boden zwischen Nürnberg und Fürth wurde 1838 die erste Bahnlinie in Preußen eröffnet. Die aufstrebende Metropole Berlin wurde innerhalb weniger Jahre das Zentrum des norddeutschen Eisenbahnnetzes. An ihrer Peripherie war die Stadt bald umgeben von Bahnhöfen: dem Stettiner, dem Hamburger und dem Lehrter Bahnhof im Norden, dem Potsdamer, Dresdner und Anhalter Bahnhof im Süden und dem Görlitzer, Frankfurter und dem Ostbahnhof im Osten. Alle diese Bahnhöfe wurden vor 1866 errichtet und bildeten die Endpunkte von Strecken, die die Stadt mit den Zentren der umliegenden Länder verbanden. Nach dem Sieg über Frankreich und der Reichsgründung im Jahr 1871 kam es zu einem enormen Wachstum der Stadt. Deshalb wurden sämtliche Bahnhöfe bis 1880 durch deutlich größere Neubauten ersetzt, um den stetig wachsenden Zustrom an Menschen zu bewältigen.

Um Wohnraum für die rasant ansteigende Bevölkerung zu schaffen, musste man den vorhandenen Boden optimal ausnutzen. Wie im Rom der Kaiserzeit,

Wie kommt das Pferd in den zweiten Stock?

als in der Ewigen Stadt eine Million Menschen wohnen, wurde auch im Berlin der Gründerjahre in die Höhe gebaut. Wie einst im antiken Rom entstanden auch in Berlin, den angrenzenden Dörfern und Städten und den neu entstehenden Vororten mehrgeschossige Mietskasernen. Das besondere Kennzeichen des damaligen Wohnungsbaus war die Mischnutzung: Neben Wohnungen beherbergten die Gebäude auch Werkstätten für Kleingewerbe, Läden und zum Teil sogar ganze Fabriken. Die Gebäude erreichten meist eine Höhe von drei bis fünf Etagen und umschlossen als Vorderhaus, Hinterhaus und Quergebäude in der Regel mehrere Höfe. Wegen des Mangels an bebaubarem Boden mussten Friedhöfe und Bahnhöfe außerhalb des Rings der alten Zollmauer angelegt werden.

Einer der Bahnhöfe, der zwischen 1874 und 1880 errichtete Neubau des Anhalter Bahnhofs, wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und 1960 endgültig abgerissen. Lediglich ein Teil des Portikus blieb als Mahnmal erhalten. In unmittelbarer Nähe zum Ort des ehemaligen Personenbahnhofs befindet sich das Gelände des Anhalter Güterbahnhofs und des Bahnbetriebswerkes für den Personenbahnhof. Angrenzend an das Betriebsgelände des Anhalter Güterbahnhofs befand sich das Verwaltungsgebäude der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen von Carl Linde.

Dieses Verwaltungsgebäude wurde Anfang der 1980er Jahre zur Keimzelle des Deutschen Technikmuseums und dient seither als dessen Eingangsgebäude. Das Haus aus rotem Backstein mit den zwei Innenhöfen wurde um 1908 als Wohn-, Fabrik-, Pferdestall- und Verwaltungsgebäude der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen von Carl Linde errichtet.

Der Chemiker Carl Linde (1842–1934) war ein Pionier der Kältetechnik. Er entwickelte die Ammoniak-Kältemaschine und erfand Techniken zur Verflüssigung von Luft und anderen Gasen. 1879 gründete er die Linde AG. Diese heute noch für Kältetechnik und Flüssiggasproduktion weltweit bekannte Firma stellte damals auch Stangeneis für die Kühlung von Nahrungsmitteln her, das von hier aus mit Pferdewagen in die Stadt transportiert wurde.



Pferdefuhrwerke in der Trebbiner Straße, um 1908

tiert wurde. In den 1920er Jahren erfolgte die Umstellung des Eistransports auf Automobile.

Die Pferdefuhrwerke, später dann die Automobile, wurden im Erdgeschoss geparkt. Die kranken Pferde kamen in den »Krankenstall« im zweiten Hof, die anderen gingen über die erhaltene Pferdetreppe in die Pferdeställe im ersten und zweiten Stock. An diesem architektonisch ungewöhnlichen Detail lässt sich, anders als an den Anlagen des Güterbahnhofs und des Bahnbetriebswerks, sehr deutlich die Enge und Betriebsamkeit ablesen, die in den Gründerjahren in dieser aufstrebenden Stadt vorherrschend gewesen sein muss. Und die Treppe liefert einen deutlichen Hinweis auf den Erfindungsreichtum und den Willen zu ungewöhnlichen Lösungen.

Heute kann man in der Ausstellung zur Papiertechnik des Deutschen Technikmuseums den ehemaligen Stall mit den Trögen und Halterungen für die Pferde noch gut erkennen.