



Die Tegeler Hafenbrücke, wie sie ja amtlich heißt, wird auch heute noch volkstümlich vielfach als Sechserbrücke bezeichnet. Dabei sind fast 100 Jahre vergangen, seit 1922 der sogenannte Brückenzoll abgeschafft wurde. Im folgenden Bericht wird an Einzelheiten aus der Geschichte dieser Brücke wie auch ein wenig an solche des Tegeler Hafens erinnert. Unser Rückblick beginnt im Sommer des Jahres 1900.

Es war ein Freitag, als am 13.7.1900 der elektrische Betrieb der Straßenbahn von Unter den Linden / Charlottenstraße nach Tegel mit einer Fahrtzeit von 57 Minuten eingeführt wurde. Den Strom außerhalb des Berliner Gebietes lieferte anfangs die Firma Borsig von ihrem neuen Werk in Tegel aus. Wochentags wurden 20 sog. Trolley-Wagen eingestellt, sonntags waren es 30 Wagen. Die Wagen fuhren alle 10 Minuten. Am Dienstag, den 7.8.1900 verlängerte die Große Berliner Straßenbahn die Linie weiter bis zur Rixdorfer Knesebeckstraße. Mit einer Länge von 20 km war dies jetzt die längste Straßenbahnlinie Groß-Berlins. Die ganze Strecke wurde in einer Stunde und 38 Minuten zurückgelegt. Grün mit weißem Strich war die Signalfarbe der neuen Linie.

Am 15.7.1900, dem bisher heißesten Tag des Sommers, wurden auf der neuen Linie nach Tegel Straßenbahnzüge mit drei Wagen eingesetzt. Trotz dieser Vorkehrung mussten schon am Oranienburger Tor oft Hunderte an Sonntagsausflüglern auf die nächste oder übernächste Bahn warten. In Tegel angekommen, ging es natürlich zu den am See gelegenen Gaststätten. Wer nach der Einkehr einen ausgedehnten Spaziergang im Heiligenseer Teil des Tegeler Forstes unternehmen wollte, der musste sich dann allerdings hinsichtlich des weiteren Weges entscheiden. Ein Umweg, an der Tegeler Mühle vorbei, kostete etwa 30 Minuten zusätzliche Zeit. Es bestand aber auch die Möglichkeit, sich in einem Kahn über den 10 m breiten Mühlgraben (das Tegeler Fließ) übersetzen zu lassen. Der Fischermeister Paul Siebert, Hauptstraße 25 (heute Alt-Tegel) wohnhaft, besaß seit langen Jahren eine Fisch- und Fährgerechtsame auf dem Graben und dem Malchsee. Zudem war er Eigentümer eines Uferstreifens, von dem aus er mit einem Kahn Ausflügler für 5 Pf. pro Fahrt übersetzte. Wer wollte sich da wohl nicht für einen „Sechser“, wie der Berliner sagte, den Weg abkürzen?

Am ersten Pfingstfeiertag 1903 eröffnete jenseits des Grabens auf dem vom Landrat von Heinz parzellierten Gelände ein unter der Leitung von G. Johnke stehendes großes Restaurationslokal, der „Kaiserpavillon“. Siebert nahm dies aus Gründen der Bequemlichkeit zum Anlass, ein leicht zu entfernendes Ponton als Brücke quer über den Graben zu legen. Den Holzsteg musste er beiseite schieben, sobald ein Getreidekahn für die Mühle ankam. Siebert verlangte weiter 5 Pf., nun als „Brückenzoll“ bezeichnet. So erzielte der Fischer an den beiden Pfingstfeiertagen eine große Einnahme, zumal Tausende, die das neue Lokal besuchten, für den Hin- und Rückweg zusammen 10.

bezahlen mussten. Dem Eigentümer, dem das Terrain (auch an der Uferseite des Grabens) mit dem „Kaiserpavillon“ gehörte und der auch zur Vergabe der erwähnten Fisch- und Fährgerechsamte berechtigt war, widersprach – schon im Interesse seines Pächters Johnke – diesem Vorgehen.

Er bestimmte, „daß künftig an Konzerttagen, Sonntags und Donnerstags, die Besucher des 'Kaiserpavillon' gegen Entrichtung des Eintrittsgeldes freien Verkehr auf der Brücke haben. Andere Passanten gehen für 5 Pf. hin und zurück. Die Villenbesitzer im Schloßpark Tegel, sowie die Bewohner und Sommergäste im 'Kaiserpavillon' erhalten Freikarten. Ebenso soll noch Gelegenheit gegeben werden, daß Tegeler Bürger und ständige Besucher Passirkarten zu bedeutend ermäßigten Preisen lösen können“.



Die "Sechserbrücke" von Siebert um 1904.

Leider ist nicht überliefert, ob hiervon etwas tatsächlich umgesetzt wurde.

Im Februar 1907 erschien im Zusammenhang mit der Erweiterung des Tegeler Verwaltungsgebäudes in der Veitstraße auf Veranlassung des Gemeindevorstehers Weigert eine Druckvorlage über die in nächster Zeit anstehenden großen und bedeutsamen Projekte der Gemeinde. 19 Punkte wurden hier aufgelistet, so auch ein Hafenausbau einschließlich Arealerwerb. Wenig später, am 31.5. des Jahres, entschieden die Gemeindevertreter in einer geheimen Sitzung über eine neue Hafenanlage. Alle Beteiligten waren zur Verschwiegenheit verpflichtet, damit nicht Spekulanten den Wert benötigter Grundstücke künstlich erhöhten. Die Pläne wurden erst öffentlich gemacht, nachdem der Gemeinde das Enteignungsrecht verliehen wurde. Bis Juli 1907 tätigte die Gemeinde in aller Stille Kaufabschlüsse mit Tegeler Bauern, die Grundstücke auf der Nordseite des Fließes besaßen. Doch es bestand ein Problem: Der Schöneberger Kaufmann Benjamin Herbst, W 30, Heilbronner Straße 16 wohnhaft, hatte bereits im

No. 3902. Bodengesellschaft am Tegeler Hafen mit beschränkter Haftung.

Sitz: **Berlin.**

Gegenstand des Unternehmens:

Erwerb und Verwertung von Grund und Boden in den nördlichen Vororten Berlins, insbesondere von Grundstücken in der Nähe des projektierten Tegeler Hafens.

Das Stammkapital beträgt 350 000 M.

Geschäftsführer:

Kaufmann Benjamin Herbst in Schöneberg.

Die Gesellschaft ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Der Gesellschaftsvertrag ist am 26. September 1906 festgestellt.

Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer oder durch einen Geschäftsführer und einen Prokuristen vertreten.

Berlin, den 2. Oktober 1906.
Königliches Amtsgericht
Berlin-Mitte, Abteilung 122.

September 1906 mit einem Kapital von 350000 Mark eine Firma gegründet, die er Bodengesellschaft am Tegeler Hafen nannte. Er kaufte ein Areal, das die Gemeinde nachfolgend für das Hafenprojekt benötigte. Zudem erwarb er die bisherige „Sechserbrücke“, die ihm 1907 Einnahmen von 15000 Mark einbrachte. Zwischen der Gutsherrschaft Schloss Tegel und der Bodengesellschaft wurde zunächst ein Vertrag über den Bau und die Nutzung einer neuen Hafenbrücke abgeschlossen, den die Gutsherrschaft dann aber doch zu Gunsten der Gemeinde Tegel aufhob. Für das zum Hafenausbau notwendige Gelände wurde von der Bodengesellschaft und auch von der Humboldtmühle Preisforderungen gestellt, „die selbst der bei Terrainkäufen ziemlich bewilligungslustigen Majorität der Gemeindevertretung zu hoch waren“. So wurde ein Enteignungsverfahren eingeleitet. Im Ergebnis wurde den genannten Besitzern eine Summe von 571785 Mark zugesprochen. Dies war ganz

bedeutend weniger als die ursprünglichen Forderungen. Ende August 1908 beschloss die Tegeler Gemeindevertretung, Klage gegen die Bodengesellschaft wegen zu hoher Bezahlung des Geländes zum Hafenaufbau zu erheben. Über den Ausgang des evtl. Verfahrens ist nichts bekannt.

Die Bodengesellschaft am Tegeler Hafen unter ihrem Geschäftsführer Benjamin Herbst bestand offenbar noch bis 1912, ohne in Tegel ihr spekulatives Ziel erreicht zu haben.

Am 27.6.1908 berichtete eine Zeitung über die Tegeler Gemeindevertreterversammlung u. a.:

Ferner lag noch ein eiliger Antrag über die Vergabe des Brückenbaues vor. Der Bau kostet im ganzen 94000 Mark, er stellt sich um 10500 Mark höher als im Voranschlag angenommen worden war. Da das Darlehen zustande gekommen war, erübrigt sich die nichtöffentliche Sitzung.



Die Auftragsvergabe erfolgte an die Firma Steffens & Nölle AG, die in der Tempelhofer Gottlieb-Dunkel-Straße auch Werkstätten für Eisenkonstruktionen und Brückenbau besaß. Es war erstaunlich, dass die insgesamt 83 m lange Hafensbrücke bereits am 31.10.1908 zusammen mit dem Hafen und der Industriebahn Tegel – Friedrichsfelde eingeweiht werden konnte. Die Pavillons auf der Brücke fehlten allerdings noch. Sie folgten erst kurz vor dem ersten Weltkrieg auf der Südseite und 1921 auf der Nordseite.

Durch die neue Brücke wurde natürlich die

zuletzt (wieder kurzfristig) mit einem Boot betriebene Übersetzung über das Fließ und nun auch Hafenzufahrt eingestellt. „Für den Übergang über die Brücke wird eine Gebühr von 6 Pfennigen erhoben“, schrieb noch im Oktober 1908 eine Berliner Tageszeitung. Tatsächlich waren 5 Pf. zu zahlen oder, wie der Berliner sagt, ein Sechser. Dies ist überliefert aus der Zeit bis 1871, als der halbe Groschen noch 6 Pf. hatte. Das Geld wurde stets auf der Südseite (der „Tegeler Seite“) erhoben. Anfangs war hierfür oberhalb der Stufen ein provisorisches Kassenhäuschen vorhanden. Unter diesem befand sich das eher bescheidene Büro der Hafenverwaltung. Dabei hatte sich Bürgermeister Weigert bei der Gemeinderatssitzung am 5.5.1908 in einer langen Debatte für eine andere Lösung eingesetzt. Er wollte neben der Brücke ein Hafenverwaltungsgebäude errichten lassen, in dem im ersten Stockwerk ein Café mit einer Pacht von 5000 Mark entstehen sollte. So hätte sich nach seiner Auffassung das Verwaltungsgebäude annähernd verzinst. Der Plan wurde mit 10 gegen 9 Stimmen abgelehnt.



Kommen wir nun zu jenen wohl drei oder vier Personen, die jeweils zeitgleich bei der Gemeinde Tegel angestellt waren und das Brückengeld erhoben. Sie hießen u. a. Ewest, Striese, Krause und Neumann. August Ewest war in Tegel allein schon deswegen bekannt, weil er von 1892 an in der Hauptstraße (Alt-Tegel) die Gaststätte „Vereinshaus“ als Eigentümer bzw. zuletzt als Verwalter betrieb. Nach Aufgabe der Tätigkeit als Restaurateur

Ewest, August,

Rentier Tegel, Brunowstr. 22.

**Inspekt. d. Ablage Tegel, Tegel,
Brunowstr. 22 I.**

Inspekt., Tegel, Brunowstr. 22 I.

Brückenzoll-Einnehm., Tegel, Brunowstraße 22 I.

Zolleinnehm., Tegel, Schlieperstr. 7hpt.

Adressbuch-Einträge der Jahre 1907-1911

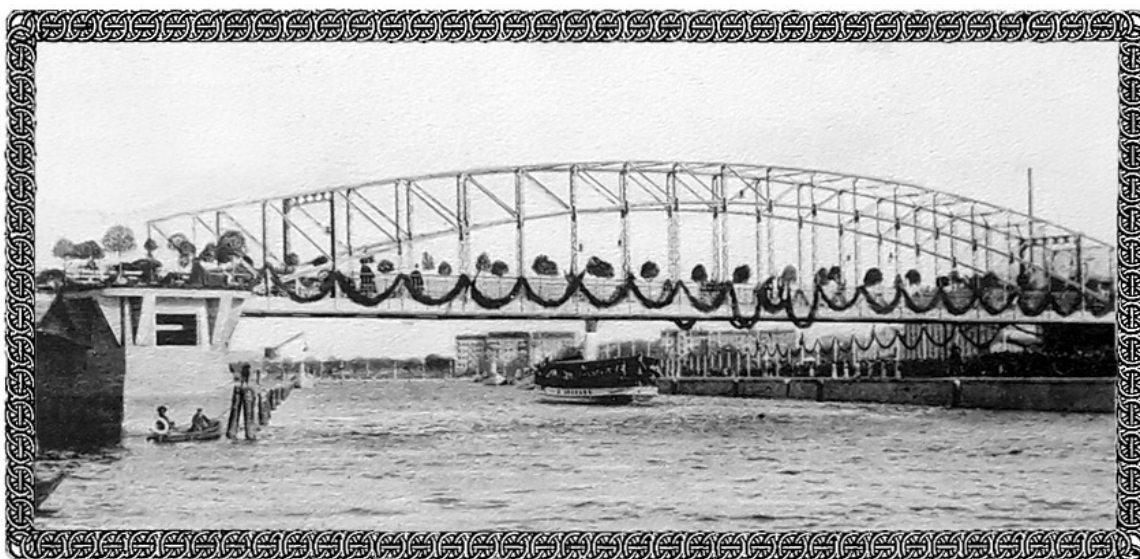
lebte er als Rentner in der Brunowstraße 22. Zumindest seit Ende 1907 war er „Inspektor der Ablage Tegel“. Hier am „Bollwerk“ löschten Lastkähne seit 1886 ihre Ladung, bis dann ja 1908 der Hafen entstand. 1909 war Ewest noch „Inspektor“ und dann bis 1911 (Brücken-) Zolleinnehmer. Während zu den Namen Striese und Krause keine weiteren Angaben möglich sind, ist der von Carl Neumann als einer der letzten Brückengeldeinnehmer bis 1922 deswegen überliefert, weil er 1939 anlässlich seines 80. Geburtstages in einem

Zeitungsinterview über seinen damaligen Beruf berichtete.

Die kleinen Brückengeld-Quittungen über 5 Pf. hatten im Laufe der Jahre ein unterschiedliches Aussehen. Sie galten für den Hin- und Rückweg, also das zweimalige Passieren der Brücke. Auf dem Rückweg mussten sie abgegeben werden. Es gab auch Dauer- (Jahres-) Brückenkarten. Sie trugen keinen aufgedruckten Preis und kosteten wohl 3 Mark. Nach Auskunft eines Zeitzeugen soll es zudem Monatskarten gegeben haben, von denen allerdings bisher kein Beleg vorlag.

Das Berliner Tageblatt berichtete am 23.12.1909: *Tegel. Die Gemeindevertretung hat die Aufnahme einer Anleihe von 100000 Mark genehmigt, die zum Neubau der Hafenbrücke erforderlich ist. Die Hälfte der Kosten trägt die Gutsherrschaft Schloß Tegel.*

Am 15.2.1910 wurde dann zwischen der Gemeinde Tegel und der Besitzerin von Schloss Tegel, Konstanze von Heinz, ein Vertrag abgeschlossen. Mit ihm wurde festgelegt, *daß die beiden Parteien zur Vermittlung des Personenverkehrs zwischen der Uferstraße in Tegel und dem Schloßgutsbezirk Tegel eine Privatbrücke errichten und betreiben sollen. Die Kosten des Betriebes und der laufenden Instandhaltung der Brücke sollen beide Kontrahenten zu gleichen Teilen tragen. Die Baukosten sind auf 100000 Mark festgesetzt und fallen den beiden Kontrahenten zur Last. Die genannten beiden Kontrahenten bilden den Brückenverband Gemeinde Tegel – Schloß - Tegel.* Warum die Anleihe-Aufnahme und



31.10.1908 - Einweihung der Tegeler "Sechserbrücke"

der Vertragsabschluss erst über ein Jahr nach der ja bereits am 31.10.1908 eingeweihten Brücke erfolgten, ist nicht bekannt.

Nach einem Zeitungsbericht vom 20.8.1909 drohte bereits zu dieser Zeit eine Schließung der „Sechserbrücke“ zur Nachtzeit. Es wurden Beschwerden laut, dass Personen, die nach Mitternacht die Brücke benutzten, eine besondere „Nachtsteuer“ von 10 Pf. bezahlen mussten, auch wenn sie zuvor auf dem Hinweg das übliche Brückengeld von 5 Pf. entrichtet hatten. Die Brückenverwaltung begründete dies mit den Kosten der nächtlichen Beleuchtung. Dabei betrogen doch zuvor die Tageseinnahmen im letzten halben Jahr rund 20000 Mark. Von einer Schröpfung der Berliner Ausflügler wurde geschrieben wie auch von Gedanken, die „Sechser- und Groschenbrücke“ zu boykottieren.

Am zweiten Pfingstfeiertag des Jahres 1910 kam es an der „Sechserbrücke“ zu empörenden Szenen, die zu einem schweren Massengunglück hätten führen können. Fast



Brückengeld-Quittung, die nur bis 12 Uhr nachts gültig war

alle Ausflügler wollten gegen 19 Uhr nach Hause, weil unter Blitz, Donner und strömendem Regen ein heftiges Gewitter einsetzte. Schnell stauten sich auf der Brücke und ihrem Zugang etwa 3000 Menschen. Die Hälfte des Brückentores zum Tegeler See hin war jedoch zunächst 15 Minuten geschlossen, weil die beiden Brückenbeamten erst ihre durchnässte Kleidung wechselten. Danach begannen sie ihre peinlich genaue Biletkontrolle an dem nicht einmal einen vollen Meter breiten Durchgang, bis sie endlich nach vielleicht 20 Minuten das dicht daneben befindliche dreimal so breite eiserne Gitter öffneten. Nun wickelte sich der Verkehr einigermaßen glatt ab. Augen- und Ohrenzeugen berichteten allerdings auch, dass sich das Brückenpersonal „ohne zwingenden Grund gegenüber durchaus anständigen



Damen sogar zu rohen Tötlichkeiten hinreißen ließ. Man wurde gestoßen, angepackt und angefahren wie von Berliner Schutzleuten bei Straßendemonstrationen“.

Später wurde die Frage gestellt, ob die Brückenbeamten nicht wenigstens wasserdichte Regenmäntel bekommen könnten und ob nicht auch die zweite Hälfte des Brückentores überdacht werden könnte. An zwei Pfingstfeiertagen nahm die Brückenverwaltung einmal von 20060 Personen 1003 Mark ein. Vielleicht waren es ja die gerade beschriebenen des Jahres 1909. Im gesamten Jahr 1909 betrug der Gewinn durch Einnahmen von Brückenzoll jedenfalls 13600 Mark. Die Überschussbeträge der Jahre 1910 – 1921 werden weiter unten aufgelistet.

Im Februar 1911 wurden angesichts der Vorfälle in der Vergangenheit vor dem Brückenzugang mehrere Automaten aufgestellt, denen Durchlasskarten entnommen werden konnten. So hoffte man, im Sommer bei starkem Verkehr Stockungen zu vermeiden.

Merkwürdig war eine kurze Notiz der Berliner Börsenzeitung vom 11.4.1913. Sie lautete:
Tegel besitzt noch eine sogenannte „Sechserbrücke“ in der Nähe des Tegeler Sees und der Parkanlagen des dortigen ehemaligen Humboldtschen Gutes.

Sie verbindet den Tegeler Hafen mit dem Heiligenseer Teil des Tegeler Forstes. Berliner Ausflügler benutzen diese Brücke am meisten. Die Einnahmen stellen sich auf rund 5000 Mark pro Jahr. Damit diese Schröpfung aufhört, empfiehlt es sich, die Brücke – ein primitiver Steg – grundsätzlich nicht zu benutzen. Es geht auch ohne sie recht gut.

Warum der Redakteur die Brücke als einen primitiven Steg bezeichnete, kann nicht nachvollzogen werden. War er vielleicht zuletzt in Tegel, als es noch die Siebertsche Brücke gab?



Jährliche Leistung bis 30 000 Tonnen verbundene Konstruktion

Jährliche Leistung bis 30 000 Tonnen verbundene Konstruktion

Fußgängerbrücke in Tegel, 65 Meter Spannweite

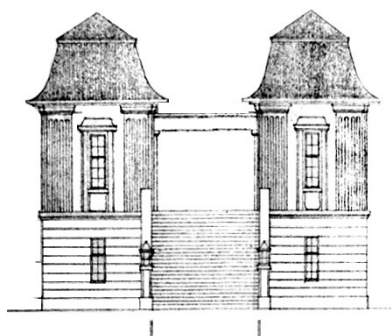
Steffens & Nölle

Berlin W9 Aktiengesellschaft **Werk Tempelhof**
Köthener Strasse 33 Gottlieb Dunkelstrasse

Eisenhandel : Eisenkonstruktionen : Brückenbau

Werbung Dezember 1911

Aus den Erinnerungen des bereits weiter oben erwähnten Brückengeldeinnehmers Neumann ist überliefert, dass gelegentlich aus Schabernack auch ein 50 Mark-Schein vorgelegt wurde. Für den Einnehmer war dies aber kaum ein Problem, kamen doch gerade an Sonntagen viele Silber- und Goldmünzen zusammen, die sich bei einem Verkauf von bis zu 28000 Karten auf Einnahmen von 1400 Mark summierten. Wo viel Geld eingenommen wurde, war auch die Versuchung zu einem gewaltsamen Griff in die Kasse nicht immer fern. Doch die Brückengeldeinnehmer waren mit Schlag- und sogar Schusswaffen ausgestattet. Bei Radaugruppen verschaffte sich der herbeigerufene „lange Hielscher“, ein in Tegel bekannter Gendarm, schnell Respekt. Als auf der anderen Brückenseite die Wasserschutzpolizei eine Wache einrichtete, hörten die Belästigungen ganz auf. Das Brückengeld musste weiter rund um die Uhr, also auch nachts, entrichtet werden, bis Bürgermeister Stritte kurz vor dem ersten Weltkrieg 1914 den Nachtdienst der Einnehmer abschaffte. Die nächtlichen Einnahmen waren ohnehin gering.



Pavillons auf der Nordseite der Brücke - 1921

Der Haushaltsplan der Gemeinde Tegel sah für 1914 Einnahmen (einen Gewinnanteil) durch den Brückenverband in Höhe von 7950 Mark vor. Nach Aussagen des bereits erwähnten Carl Neumann endete die Brückengelderhebung im Februar 1922.



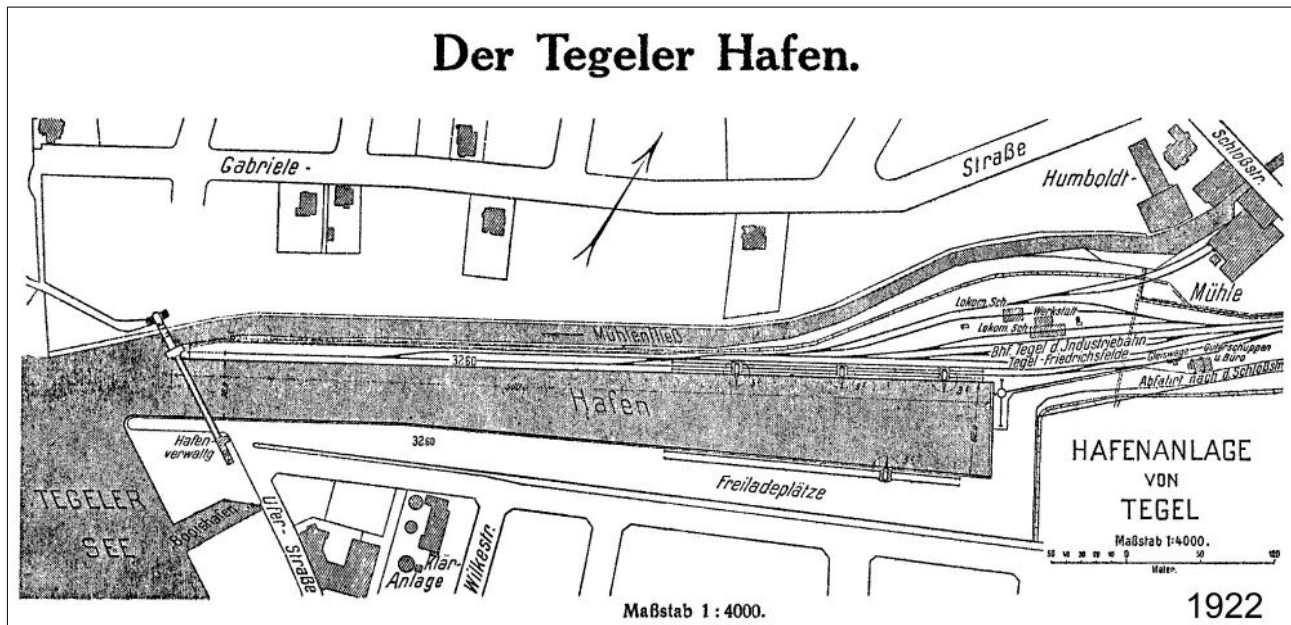
Dies mag durchaus zutreffen, auch wenn ein Vertragsentwurf, auf den weiter unten eingegangen wird, kleine Differenzen vermuten lässt. Im Entwurf steht, dass die Stadt Berlin für die Zeit von 1922 an kein Geld erhoben hatte. Andererseits wurde von Heinz ein entgangener Überschuss erst vom Jahr 1923 an vergütet. Daraus könnten als Ende der Brückengeldzahlung auch die Daten

31.12.1921 bzw. 31.12.1922 vermutet werden.

Nachdem bekanntlich durch das Stadtgemeinde Berlin gebildet Auseinandersetzung zwischen der Besitzer des Gutes Schloss Tegel Heinz) am 23.11.1922 ein Vertrag Heinz von dem Recht aus dem 15.2.1910 zurücktreten. Der Vertrag regelte damals den Bau einer Privatbrücke zwischen der Uferstraße in Tegel und dem früheren Schloss-Gutsbezirk Tegel. Insbesondere sollten damit seine Eigentumsrechte an der Brücke und an den Land- und Wasserflächen, auf denen die Brücke errichtet wurde, unentgeltlich an die Stadtgemeinde Berlin übergehen. Diese sollte sich umgekehrt verpflichten, die Brücke allein zu unterhalten. Es wurde festgestellt, dass die Brücke im Laufe der Jahre für den öffentlichen Verkehr eine derartige Bedeutung gewonnen hatte, dass ihre Beseitigung oder Sperrung nicht mehr in Frage kommen konnte. Auf diverse weitere Einzelheiten des beabsichtigten Vertrages, u. a. Straßen, Wege, Flächen, Fischrechte usw. behandelnd, wird hier nicht eingegangen, weil dies nicht mehr die „Sechserbrücke“ betraf. Erst ein Jahr später, am 7.11.1923, legte dann der Berliner Magistrat der Stadtverordnetenversammlung die Angelegenheit zur Verabschiedung des Vertrages vor, nachdem von Heinz hierzu drängte. Es kam aber aus bisher nicht bekannten Gründen zu keinem Vertragsabschluss.



Gesetz vom 27.4.1920 eine neue wurde, war zwecks privatrechtlicher Stadtgemeinde Berlin und dem (Geheimer Regierungsrat von beabsichtigt. Danach wollte von oben erwähnten Vertrag vom



Tatsache ist, dass in den Folgejahren beidseitig weiter verhandelt wurde, wobei selbst über eine (dann doch nicht erfolgte) Wiedereinführung des Brückengeldes gesprochen wurde. Auch ein am 21.2.1935 vorgelegtes Vertragsangebot führte zu keinem Abschluss. Anders war dies dann am 27.2.1936. Der Geheime Regierungsrat i. R. Reinhold von Heinz, Nachfolger im Besitz des Schlossgutes, legte an diesem Tag ein Vertragsangebot vor, nach dem er der Stadt Berlin seinen Anteil an dem Eigentum der Brücke mit allen Rechten und Pflichten abtrat, die sich aus dem Vertrag vom 15.2.1910 ergaben. Er verzichtete auf die Erstattung des ihm etwa zustehenden Gewinnes aus der Benutzung der Brücke für die Zeitdauer, in der von der Stadt Berlin kein Übergangszoll erhoben wurde. Das war die Zeit ab 1922. Er verpflichtete sich zudem, das Gelände, auf dem die Brücke errichtet wurde, und einen Zugangsweg bis zur Gabrielenstraße unentgeltlich an die Stadt Berlin aufzulassen. Für den Brückenanteil, einen etwa entgangenen Gewinn und den Zugang zur Gabrielenstraße sollte dann die Stadt Berlin an ihn 33000 Mark zahlen. Die Stadt Berlin ging die Verpflichtung ein, noch vor der Olympiade 1936 die Brücke nach einem Kostenanschlag vom Dezember 1935, der mit 36000 Mark abschloss,

instandsetzen zu lassen, sie für den Verkehr uneingeschränkt offenzuhalten und alle Kosten für den Unterhalt allein zu tragen.

In Zahlen zusammengefasst, sah das Angebot folgende Verrechnung vor:

1.) Stadt Berlin an Herrn von Heinz:

- a) Entgangener Überschuss aus dem Brückenzoll für die Jahre 1923 bis 1933 (10 volle Jahre), errechnet an Hand der Überschussbeträge für die Jahre 1910 bis 1921, 10 x 3660 RM = 36600 RM
- b) Übereignetes Straßen- und Grünflächenland zwischen der Brücke und der Gabrielenstraße, 3600 qm je 4 RM = 14400 RM
= 51000 RM

2.) Herr von Heinz an Stadt:

Anteilige Instandsetzungskosten der Fußgängerbrücke
36000 : 2 = 18000 RM

Demnach Stadt an Herrn von Heinz = 33000 RM

Interessant ist noch eine Aufstellung darüber, wie viel Überschussbeträge seit dem Bestehen der Fußgängerbrücke an den Besitzer von Schloss Tegel gezahlt wurden.

1910	5500 RM	1911	6500 RM	1912	6200 RM
1913	7600 RM	1914	5500 RM	1915	3500 RM
1916	---	1917	1500 RM	1918	2500 RM
1919	3500 RM	1920	1500 RM	1921	250 RM

In 12 Jahren ergab dies mithin einen Gesamtbetrag von 44050 RM.

Die Ratsherren der Hauptstadt Berlin stimmten dem Vertragsentwurf offensichtlich zu. Schon am 16.4.1936 berichtete nämlich die Nordberliner Tagespost über die Sperrung der „Sechserbrücke“ für zwei Monate. Ein Fährverkehr wurde eingerichtet, der eiserne Überbau der Brücke verstärkt und auch die den Verkehr störenden Schranken entfernt. Nun war eine Passage „unbeschränkt“ möglich.

Damit endet unser Rückblick in eine Zeit, als für die Benutzung der Tegeler Hafenbrücke, wie sie ja eigentlich heißt, noch ein Sechser zu zahlen war. Es ist, wie eingangs erwähnt, erstaunlich, dass auch rund 100 Jahre nach dem Ende der Zahlpflicht der Name „Sechserbrücke“ wie selbstverständlich erhalten geblieben ist.



Gerhard Völmann

Nachtrag.



So wie hier abgebildet hätte das Hafenverwaltungsgebäude mit Café im 1. Stockwerk aussehen können, für das sich Bürgermeister Weigert am 5.5.1908 in der Gemeinderatssitzung vergeblich einsetzte.

G.V. - Juli 2023