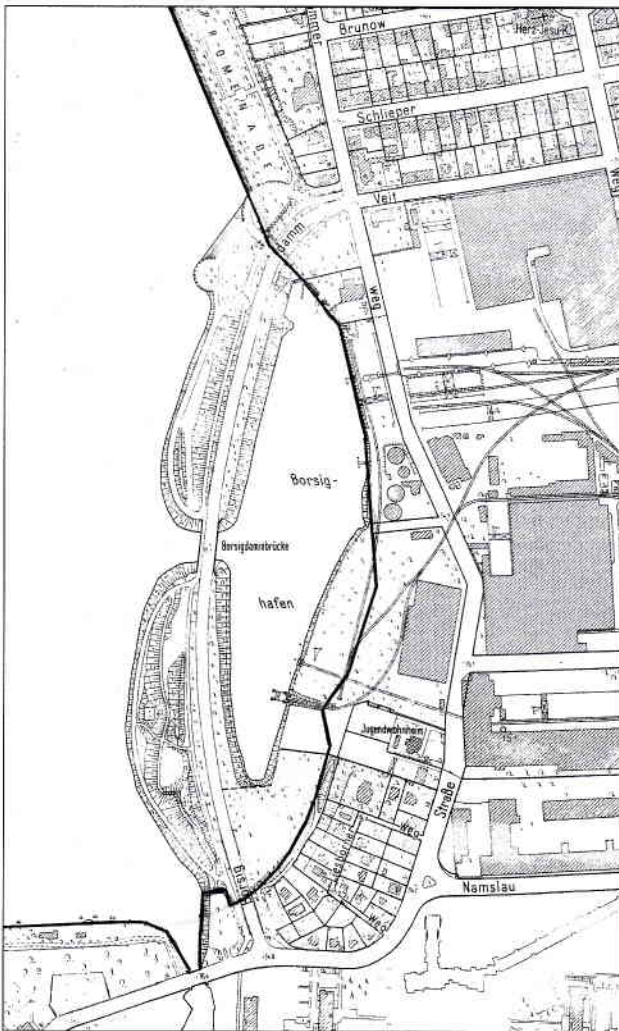


### 9.1.5 Der Borsighafen

Vorläufer des Borsighafens war „Borsigs Ablage“, ein Uferstreifen am Tegeler See an der südlichen Fortsetzung des heutigen Eisenhammerwegs. Hier richtete das Unternehmen „A.Borsig OHG“ 1898 einen Umschlagplatz mit Kaianlage und Kran zur Anlandung von Kohle und Erz für seine Produktion ein. 1922/23 wurde dieser werks eigene Hafen durch den Bau neuer Verladeeinrichtungen mit einer Hängekohlenbahn zur Erz- und Kohlenförderung und einem Kohlentiefbunker sowie Gleisanschlüssen in das Werk stark erweitert.<sup>13</sup>



Karte mit nachgezogenem Verlauf des früheren Sees, 1969 [N12]

Durch den Bau des Borsigdamms in den Jahren 1926 bis 1953 wurde die Wasseroberfläche vor dem Borsighafen vom Tegeler See abgetrennt, auch durch weitere Zuschüttung verkleinert und von nun an als „Borsighafen“ bezeichnet.

Um 1985 riss man die „Borsig“-Kohleförderungs- und Hafenanlagen ab, weil der Hafen nicht mehr benötigt wurde.



Borsighafen, Blick von der Borsigdammbücke auf die Verladeeinrichtungen des Borsigwerks (1983) [KS]

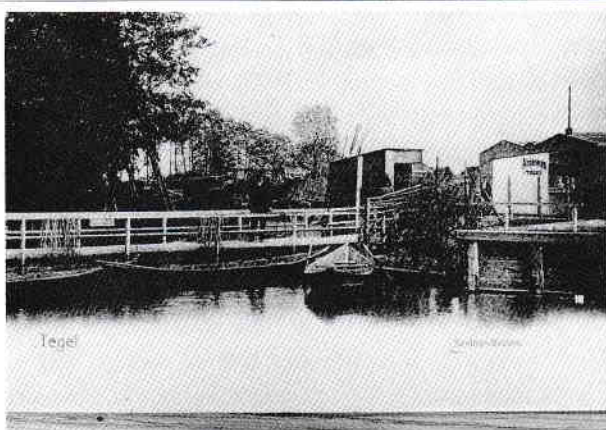
Um den Transport der bis zu 15 m langen und 125 t schweren Kompressoren der in der nahen Egellsstraße 21 ansässigen „MAN Turbo AG“ und der ebenfalls teilweise sehr großen Aggregate der ebendort ansässigen „Borsig GmbH“ zu den Abnehmern zu erleichtern – bisher mussten die Erzeugnisse auf Spezialfahrzeugen über die Stadtstraßen zum Westhafen befördert werden – und um eine drohende Abwanderung der Unternehmen zu verhindern, beschloss das Bezirksamt Reinickendorf 2006 den Ausbau des 2,50 m tiefen Borsighafens:

Bis an das Ufer sollte eine Straße gebaut werden, und an einer neuen Kaimauer nebst Rampe sollte mittels eines Verladekrans die Umladung auf Güterschiffe erfolgen, damit die Erzeugnisse über die Havel nach Hamburg und von dort an die überseeischen Kunden befördert werden konnten. Im Frühjahr 2007 wurden die Bäume auf dem Ufergrundstück gerodet, bald begannen die Arbeiten am Kai.<sup>14</sup> Wegen Streitigkeiten im Bezirksamt übernahm die Bauverwaltung des Senats von Berlin den weiteren Ausbau und richtete die Hafenanlage mit EU-Mitteln für rund 4 Millionen Euro her.<sup>15</sup> Schon vor der endgültigen Fertigstellung der Anlage konnte die „Borsig GmbH“ im Sommer 2008 die ersten Verladungen der von ihr gefertigten Großmaschinen vornehmen. Der Berliner Eigenbetrieb „BEHALA“ übernahm die Aufsicht über die im Januar 2009 vollendete Hafenanlage.

## 9.2 Brücken über das Hafenbecken und das Fließ

### 9.2.1 Die Tegeler Hafenbrücke, „Sechserbrücke“

Vor dem Bau des Hafens mündete das Fließ etwa an der heutigen Hafenbeckeneinfahrt in den Tegeler See. Vor 1900 konnten Ausflügler sich von dem Fischer Paul Siebert mit seinem Angelkahn übersetzen lassen, wenn sie zum Schloß Tegel oder in den Wald laufen wollten. Als sich sonntags immer mehr Ausflügler übersetzen lassen

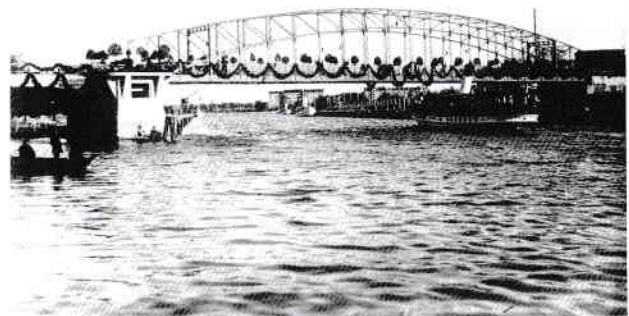


Sieberts Sechserbrücke über Fließ (um 1904) [MR]

wollten, schlug Siebert einen einfachen Holzsteg über das Fließ und baute ein Kassenhäuschen, von dem aus er von jedem Passanten 5 Pfennig, also im damaligen Sprachgebrauch „einen Sechser“, kassierte.<sup>16</sup> Diese schmale Holzbrücke nannten die Tegeler und ihre Besucher die „Sechserbrücke“. Aus Gemeindevertretungs-Unterlagen geht hervor, dass die Sechserbrücke nebst den auf Tegeler Seite gelegenen Grundstücken im Jahre 1907 im Eigentum der „Bodengesellschaft am Tegeler Hafen m.b.H.“ stand (siehe unter 9.1.4). Durch die Enteignung der für den Hafenaufbau benötigten Grundstücke verlor diese Gesellschaft auch die Möglichkeit, aus der geplanten neuen „Sechserbrücke“ über den Hafen Brückengeldeinnahmen zu erzielen. In zwei Eingaben an die Gemeindeverwaltung hatte der Geschäftsführer der Gesellschaft, Hempel, 1906 die jährlichen Einnahmen zuerst auf 15.000 Mark, dann auf „mindestens eine Viertelmillion“ beziffert. Die Gesellschaft erhielt aber keinerlei Entschädigung, weil die Gutscherrschaft von Tegel-Schloß den von ihr mit der Gesellschaft geschlossenen Vertrag über die künftige Brücke im Hinblick auf den mit der Gemeinde Tegel abgeschlossenen Vertrag über den gemeinsamen Bau und Betrieb der Hafenerbrücke kündigte.<sup>17</sup>

Bei der Anlegung des Hafenbeckens wurde die alte Siebertsche Sechserbrücke beseitigt.

Die heutige, 83 m lange Hafenerbrücke, die mit 63,7 m Spannweite das Hafenbecken überquert und mit einem anschließenden gemauerten Bogen das Fließ überbrückt, wurde 1908 von der „Steffens & Nölle Beton- und Monierbau AG“ erbaut und am 31. Oktober 1908 eingeweiht, obwohl die vier geplanten Brückenpavillons noch fehlten. Die beiden nördlichen Pavillons mit ihren auffälligen Mansarddächern wurden kurz vor dem Ersten Weltkrieg erbaut. Am südlichen Brückende hatte die Gemeinde Tegel oberhalb der Aufgangstreppe zunächst nur einen provisorischen Bau als Kassenhäuschen errichten lassen. Erst 1921 wurden die beiden südlichen Brückenpavillons nach Entwurf von Hornig fertiggestellt.



Tegeler Hafenerbrücke (Einweihung 1908) [MR]



Tegeler Hafenerbrücke (2002) [KS]

Als die Brücke eröffnet wurde, befand sich der südliche Teil im Gebiet der Landgemeinde Tegel, während der nördliche Teil im Grundeigentum von Schloß Tegel stand und bis 1920 zum Gutsbezirk Tegel-Schloß gehörte. Die Baukosten wurden daher von der Gemeinde und der Schlossherrschaft getragen. Beide gründeten einen Brückenverband zur Unterhaltung der Brücke. Hierfür wurde von jedem Fußgänger ein Brückengeld von 5 Pfennig – für den Hin- und Rückweg zusammen – gefordert, so dass auch der neue Überweg wieder „Sechserbrücke“ hieß.



Brückengeldschein, lilafarbenes Papier (um 1910) [SKS]



*Papiersiegel des Brückenverbandes der Hafenbrücke, um 1910 [Vö]*

Das Brückengeld wurde von den von der Gemeinde angestellten Brückengeldeinnehmern, die in dem Kassenhäuschen bzw. später in dem Kassenvavillon am südlichen Ende der Brücke saßen, im Namen des Brückenverbandes erhoben.<sup>18</sup> Vor dem Ersten Weltkrieg nahmen sie beispielsweise während der zwei Pfingstfeiertage einmal 1.003 Mark ein, so dass also 20.060 Personen die Brücke überquert hatten. Außerdem gab es Dauerkarten für 3 Mark jährlich. Der Gewinnanteil der Gemeinde Tegel an den Brückengeldeinnahmen betrug 1914 bereits 7.950 Mark, und der Gewinnanteil der Schloßverwaltung war ebenso hoch.<sup>19</sup> Angriffe von Räufern auf den bisweilen hohen Kassenbestand konnten die zwei oder drei Einnahmer abwehren, weil sie mit Schlag- und Schusswaffen ausgerüstet waren. Anfangs war der alte August Ewest, der zuletzt die Gastwirtschaft in Alt-Tegel 14/16 geführt hatte, als Brückengeldeinnehmer eingestellt, später die Herren Striese und Krause. Einer der letzten Einnahmer war seit 1912 Carl Neumann, der hier bis Februar 1922 tätig war, als die Erhebung des Brückengeldes wegen der fortschreitenden Inflation der Markwährung eingestellt wurde.

Möglicherweise wollte das Bezirksamt sich die Möglichkeit der Erhebung von Brückengeld nach dem Ende der Inflation offen halten. Denn noch bis 1936 waren auf der Brücke die eisernen Barrieren vorhanden, die die Passanten zwangen, nahe an den ehemaligen Kassenvavillon heranzutreten.

Seit 1936 steht die gesamte Brücke im Eigentum der Stadt Berlin, vorher – seit 1920 – nur der Südteil. Die beiden südlichen Pavillons wurden anschließend bis in die 1950er Jahre als Verkaufspavillons vermietet und stehen seitdem leer. 1942 traf eine der ersten auf Tegel abgeworfenen Fliegerbomben den nördlichen Treppenaufgang der Hafenbrücke, der ursprünglich nicht wie heute nach dem Wiederaufbau – gerade in Richtung Gabrielenstraße hinabführte; vielmehr bestanden ursprünglich zwei Treppen

jeweils rechtwinklig zur Länge der Brücke. Gegen Kriegsende zerstörte man einen Teil des Hauptstücks der Brücke über der Hafeneinfahrt in der Hoffnung, den sowjetischen Vormarsch aufzuhalten.

Nach Kriegsende stellte das Bezirksamt Reinickendorf die Brücke wieder her, deren Eisenteile mit grüner Farbe gestrichen wurden. Bei der Renovierung 1971 verwendete man rote Farbe. 1988 wurde die Brücke wegen erneuter Renovierungsarbeiten gesperrt, und es wurde eine kostenlose Fähre eingerichtet. Neue 8 cm starke Kiefernbohlen wurden auf dem Hauptteil der Brücke verlegt, und die Eisenteile strich man nach Sandstrahlreinigung wieder rot an.<sup>20</sup>

Zum hundertjährigen Bestehen der Hafenbrücke legten Auszubildende des Gartenbauamts 2008 nördlich des zur Gabrielenstraße führenden Treppenaufgangs ein von Natursteinen eingefasstes Zierbeet an. 2012 belegte man die Brückenstufen mit Schienen, um das Schieben von Fahrrädern auf den Schienen zu ermöglichen.

Es folgten die Brücken über das Tegeler Fließ von West nach Ost.

### 9.2.2 Die Brücke an der Mühle

Die erste Holzbrücke über das Fließ entstand schon im Mittelalter im Zuge der Handelsstraße von Berlin nach Hamburg unmittelbar an der Nordostseite der Tegeler Wassermühle. Sie wurde im Laufe der Jahrhunderte immer wieder erneuert, so im Jahre 1834. Dann ersetzte man sie 1911 durch eine massiv gebaute Brücke, die nach teilweiser Sprengung 1945, wieder instand gesetzt wurde. Heute verläuft die Straße An der Mühle über die Brücke.

### 9.2.3 Die Brücken der Karolinenstraße

Eine Fließbrücke im Zuge des damals verändert angelegten Straßenzuges der (ehemaligen) Schloßstraße – Karolinenstraße wurde 1912 errichtet und nach teilweiser Zerstörung bei Kriegsende 1945 bald wieder hergestellt. Bei der Neuordnung der Tegeler Verkehrsstraßen 1972-79 durch die Verlängerung der Karolinenstraße bis Alt-Tegel (unter Wegfall des nördlichen Stücks der Schloßstraße) ersetzte man diese Fließbrücke durch den Neubau der heutigen, etwas weiter westlich gelegenen Brücke, die amtlich „Fließbrücke“ heißt.

### 9.2.4 Die Wanderweg-Brücke

Die zweite Fließbrücke im Bereich Tegel war die 1892 erbaute steinerne Eisenbahnbrücke der Krcmmener Bahn mit einem Bogen von 4 m lichter Weite zum Durchlassen des Fließes. Als die Bahnstrecke 1924 auf die neue, weiter westlich verlaufende Trasse (heute Trasse der Auto-