

# MITTEILUNGEN

des Vereins für die Geschichte Berlins

Gegründet 1865



Epitaph für Jacob Paul von Gundling in der Bornstedter Kirche

120. Jahrgang

Heft 2

April 2024

[WWW.DIEGESCHICHTEBERLINS.DE](http://WWW.DIEGESCHICHTEBERLINS.DE)



ISSN 2942-5670

Titelbild: Epitaph für Jacob Paul von Gundling in der Bornstedter Kirche. Unter einer geschweiften Inschriftentafel ist das auf einem Totenkopf und Gebeinen ruhende, von einem Hasen und Minerva, Hüterin des Wissens, flankierte Wappen des Verstorbenen angebracht. Es stammt aus dem Vorgängerbau der 1805 errichteten Kirche. Foto: Andreas Thomsa.

## Jacob Paul von Gundling – Historiograph und Mobbingopfer am preußischen Hof

Von Andreas Ströbl

Im Potsdamer Stadtteil Bornstedt ist eine Straße nach Jacob Paul von Gundling benannt. Sie verbindet die August-Bonness mit der Eduard-Engel-Straße und kreuzt die Georg-Hermann-Allee. In seiner Geburtsstadt aber, dem mittelfränkischen Hersbruck, kennen nur sehr wenige seinen Namen. Dabei bekleidete der Spross einer fränkischen Gelehrtenfamilie im jungen preußischen Staat zahlreiche Ämter und führte von 1724 an den Freiherrentitel. Tatsächlich gab es nirgendwo, weder in Potsdam noch in seiner Geburtsstadt Hersbruck eine Gedenkveranstaltung zu seinem 350. Geburtstag.

Am 9. August 1673 im Hersbrucker Pfarrhaus geboren, verlor Gundling den Vater bereits mit 16 Jahren. Er lebte mit seinem Bruder in Kirchensittenbach, bevor er von 1690 an die Landesschule Pforta bei Naumburg besuchte und anschließend Rechtswissenschaften und Geschichte an den Universitäten Altdorf, Helmstedt, Jena und Halle studierte. Der Nürnberger Patrizier Jacobus von Tetzell nahm ihn 1699 mit auf Reisen nach England und den Niederlanden.

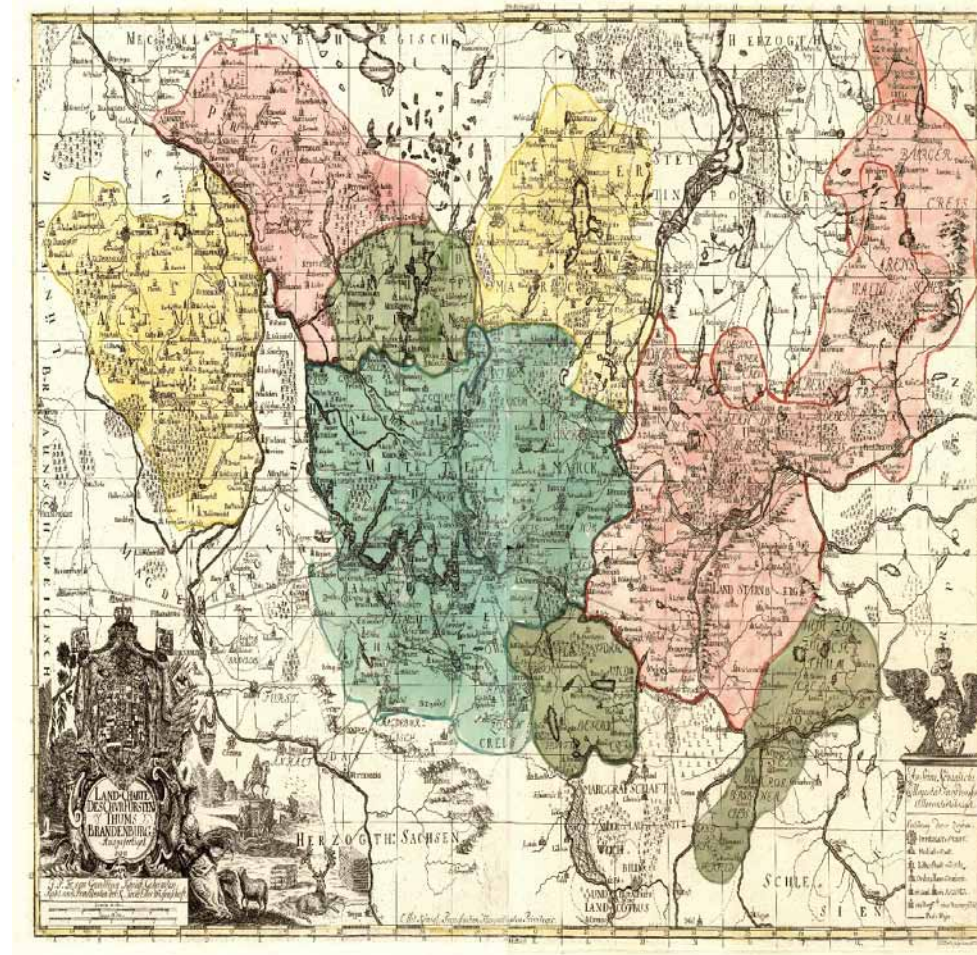
Der erste preußische König Friedrich I. berief den jungen Mann 1705, also vier Jahre nach der Erhebung des Herzogtums Preußen zum Königreich, als Professor für Jura und Geschichte an die Berliner Ritterakademie. Ein Jahr später setzte er ihn als Historiker in das Oberheroldsamt ein, das sich mit Adelsangelegenheiten, insbesondere der Dokumentation und Reinerhaltung der Familienwappen befasste.

Als Friedrich Wilhelm I., der Sohn des 1713 gestorbenen Friedrich I., den Thron bestieg, fuhr er einen strengen Sparkurs. In einer Ansprache an seine Minister bekannte er: »Mein Vater fand Freude an prächtigen Gebäuden, großen Mengen Juwelen, Silber, Gold und äußerlicher Magnifizenz – erlauben Sie, daß ich auch mein Vergnügen habe, das hauptsächlich in einer Menge guter Truppen besteht.«<sup>1</sup>

Anton Balthasar König unterstellt in seiner Gundling-Biographie von 1795 dem König sicher nicht zu Unrecht, er sei der Meinung gewesen, »daß die Wissenschaften seine Unterthanen [...] zu sehr verfeinerten und weichlich machten«, was ihn veranlasste, »sie nicht allein in ihrer Ausbreitung zu hindern, sondern auch lächerlich zu machen.«<sup>2</sup> Tatsächlich löste Friedrich Wilhelm I. die Ritterakademie



Jacob Paul von Gundling.  
Unbekannter Künstler, zwischen  
1701 und 1715



»Land-Charte Des Churfürstenthums Brandenburg, 1724, Ausgefertigt von J. P. Fr. von Gundling...«

auf, die erst 1762 unter seinem Sohn Friedrich II. mit erweiterten Studienmöglichkeiten neu gegründet wurde. Auch das Oberheroldsamt fiel seiner Sparpolitik zum Opfer – zugegebenermaßen diente die Einrichtung zu dieser Zeit eher einer Liebhaberei des Wappenwesens und so war es für den König ein Leichtes, diese Institution als »Narretei« aufzuheben.<sup>3</sup>

Nichtsdestotrotz war sein illusionsfreier Pragmatismus der Hintergrund dafür, dass er wenig Respekt für Gelehrte und die Geisteswissenschaften aufbrachte. Außer der Theologie fanden vor ihm nur praxisorientierte Wissenschaften Gnade. Daher dürften die Ämter, die er Gundling übertrug, vor allem als ironische Gesten und Satire auf frühbarocke Hofhaltung zu verstehen sein. Als Zeremonienmeister musste Gundling in albernem, altmodischen Kostümen auftreten. Der Soldatenkönig ernannte ihn weiter zum Hofrat, Historiographen und Zeitungsreferenten, was bedeutet, dass Gundling ihm zur Unterhaltung aus Zeitungen und Journalen vorlesen musste.

<sup>3</sup> Zirkularerlaß König Friedrich Wilhelms I. vom 14. März 1713. In: Acta Borussica. Die Behördenorganisation und die allgemeine Staatsverwaltung Preußens im 18. Jahrhundert. Bd. 1. Berlin 1894, S. 35.

<sup>1</sup> Heinz Kathe, Der Soldatenkönig. Friedrich Wilhelm I. 1688–1740. König in Preußen. Köln 1981, S. 29.

<sup>2</sup> Anton Balthasar König, Leben und Thaten Jakob Paul Freiherrn von Gundling: Königl. Preußischen Geheimen Krieges-Kammer-Ober-Appellations- und Kammergerichts Raths, wie auch Zeremonienmeisters und Präsidenten bei der Königl. Societät der Wissenschaften etc. eines höchst seltsamen und abenteuerlichen Mannes. Berlin 1795. Zit. nach Martin Sabrow, Herr und Hanswurst; Das tragische Schicksal des Hofgelehrten Jacob Paul von Gundling, München 2001, S. 13.

Von 1718 bis 1731 war Gundling Präsident der von Gottfried Wilhelm Leibniz mitgeplanten Preußischen Akademie der Wissenschaften und nutzte diese Position so weit wie möglich, um seiner eigentlichen Profession gerecht zu werden und damit der Wissenschaft zu dienen. So wurde 1723/24 das *Collegium medico-chirurgicum* gegründet, ein Vorläufer der modernen Gesundheitsbehörden.

Ungeachtet dessen, dass die von ihm bekleideten Ämter vom König alles andere als ehrend gemeint waren, konnte er sich durch die damit verbundenen Einnahmen doch einen recht luxuriösen Lebensstil leisten. Nach außen hin agierte er in seinen Titeln völlig selbstverständlich und nutzte sie für seine wissenschaftlichen Studien, die durchaus von Erfolg gekrönt waren. Auf mehreren Reisen durch die Mark Brandenburg schaffte er die Grundlage für seinen »Brandenburgischen Atlas« und kartographierte das Königreich Preußen. Außerdem publizierte er Beiträge zu Biographien historischer Persönlichkeiten und zur brandenburgischen und pommerschen Landeskunde.

Ein Wendepunkt zum weiteren Verlauf dürfte bereits frühzeitig darin bestanden haben, dass der König Gundling zum Mitglied seines *Tabakskollegiums* machte. Diese Institution war zu Zeiten Friedrichs I. auch noch Damen zugänglich und eine eher zwanglose gesellschaftliche Zusammenkunft. Wer nicht rauchen wollte, kaufte sich davon frei, das Geld wurde für wohltätige Zwecke verwendet. Sein Sohn aber machte aus dem Kollegium eine reine Männergesellschaft, wo reichlich Alkohol floss und derbe Späße geliebt wurden. Wann Gundling klar wurde, dass er hier immer mehr in die Rolle eines Spaßmachers, ja Hofnarren gedrängt wurde, kann nur gemutmaßt werden. In der Rezeption wird immer wieder sein eitles Wesen aufgeführt und dieser Eigenschaft die Schuld gegeben, dass er zum Ziel von Spott und Demütigungen wurde. Gundlings Eitelkeit dürfte bei näherer Betrachtung vor allem darin bestanden haben, sich nach wie vor als Gelehrter zu sehen und entsprechend aufzutreten. Das wird bei den mitunter alkoholisierten Offizieren, die dann auch handfesten Konflikten nicht aus dem Wege gingen, arrogant gewirkt und ihre Spottlust gereizt haben. Um nicht vollends in die Opferrolle zu geraten, zechte Gundling – wie alle anderen – mit und versuchte, auf die Anwürfe humorvoll zu reagieren. So nötigte man ihn, einen großen Kammerherren-Schlüssel aus Holz um den Hals zu tragen, um seine Stellung zu karikieren. Seinen Tragesessel hatte man angesägt, sodass die Sitzfläche herausbrach. Ferner musste er einen Affen, der ebenso gekleidet war wie er selbst, in einer jämmerlichen Zeremonie als Sohn annehmen. Ausgesprochen gefährlich war die Aktion, bei der in Wusterhausen die königliche Wache den angetrunkenen Gundling an einem Seil in den zugefrorenen Schlossgraben hinabließ, wo er einbrach, und im eisigen Wasser hätte umkommen können. Der König fand es weiter besonders amüsant, ihm zwei junge Bären ins Bett legen zu lassen, die ihn schwer verletzten. Mal mauerte man ihm die Türe zu, mal warf man Feuerwerkskörper in sein Gemach, wo das Bett daraufhin Feuer fing. Es ist an derlei »Späßen« noch so viel überliefert, dass man sich nicht über seine aus der Verzweiflung erwachsenen beiden Fluchtversuche wundern muss. Das erste Mal floh er 1716 zu seinem Bruder Nikolaus Hieronymus, der Professor in Halle an der Saale war. Von dort wurde er wieder nach Berlin zurückgebracht. Auch der zweite Fluchtversuch, nämlich ins katholische Breslau, scheiterte, weil er für eine Hauslehrerstelle hätte konvertieren müssen und der König Wind davon bekommen hatte. Solche Aktionen wurden als »Fahnenflucht« angesehen und entsprechend war seine Position geschädigt.

Das Doppelleben als Gelehrter und unfreiwilliger Hofnarr mit all den Kränkungen hatte eine psychosomatische Erkrankung zur Folge. Gundling bekam massive Magengeschwüre, deren Schmerzen er mit Alkohol zu lindern versuchte. Möglicherweise war er ohnehin schon länger Alkoholiker und wäre vermutlich frühzeitig depressiv geworden, wenn er nicht Genugtuung in seiner Arbeit gefunden hätte.

Vielleicht als Versuch, doch noch eine bürgerliche Existenz aufzubauen, heiratete er 1720 die Hugenottin Anne de Larray, wozu einige Höflinge beißende Satiren verfassten. Dem üblen

Satirisches Porträt von Gundling und seiner Frau Anne de Larray. Unbekannter Künstler, um 1725. Die Hasen symbolisieren Gundlings angebliche Ängstlichkeit, den Affen sollte er als Sohn annehmen. Seine Gattin droht, ihn mit einem Schuh zu schlagen.



Ansinnen, die Hochzeitsnacht durch Abfuhrmittel zum Desaster zu machen, entgingen Gundling und seine Braut durch eine geheime Trauung zu einem früheren Zeitpunkt.

Die Magengeschwüre und der belastungsbedingte Alkoholmissbrauch führten zu seinem Tod im Jahre 1731 mit 58 Jahren. Als wären die Erniedrigungen zu Lebzeiten nicht genug gewesen, ließ der König ihn in einem Weinfass mit einem aufgemalten Schmähdgedicht beisetzen. Die Bestattungszeremonie wurde als peinliches Spektakel gestaltet. Gundlings größter Feind, der Schriftsteller David Faßmann, hielt eine groteske Leichenrede. In der Dorfkirche von Bornstedt bei Potsdam fand der Leichnam des geschmähten Mannes seine letzte, endgültige Ruhe.

Jacob Paul von Gundling war ein intelligenter, hochgebildeter und vor allem sensibler Mensch. Zum Hofnarr hat ihn ein König gemacht, der sich auf das Brechen von Menschen, die nicht seinen Vorstellungen entsprachen, verstand. Jacob Paul von Gundling blieb als eitler, characterschwacher Alkoholiker in Erinnerung, der durch unseriöses Auftreten und Gebaren selbst die Schuld an seinem Fall und damit seinem Bild für die Nachwelt trug. »Wenn Gundlings Ausgang aus dieser Welt dennoch allgemein als Schlusspunkt einer fideles Säuferkarriere erschien, so lag dies zum wenigsten an Gundling selbst, umso mehr aber an denjenigen, die von nun an allein über das Bild des Verstorbenen zu entscheiden vermochten«<sup>4</sup>, so Martin Sabrow in seiner Monographie »Herr und Hanswurst – Das tragische Schicksal des Hofgelehrten Jacob Paul von Gundling«. Mit dieser Analyse und seiner umfangreichen und detaillierten Darstellung dieser Vita vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen und politischen Stimmung am Hofe Friedrich Wilhelms I. hat Sabrow sicher die wesentlichste und realistischste Einschätzung einer, wie er in einer Kapitelüberschrift schreibt »enteigneten Biographie« gegeben.

Er relativiert verschiedene Aspekte, die zwar im Zusammenhang mit Gundling immer wieder aufgegriffen wurden, die in einer vermeintlichen Singularität und damit Karikierung von Gundlings Charakter und Lebensumständen jeder Grundlage entbehren. Dass Gundling wahrscheinlich nicht mehr als der ihn umgebende Personenkreis trank, ergab die Obduktion, in der die Ärzte außer dem erwähnten Magengeschwür keine Anzeichen für erhöhten Alkoholkonsum fanden. Es fällt eben leicht, eigene Fehler auf andere zu projizieren, um diese zu relativieren oder von ihnen abzulenken. Dies war in der »Enteignung« von Gundlings Biographie ganz offensichtlich der Fall.

Er relativiert verschiedene Aspekte, die zwar im Zusammenhang mit Gundling immer wieder aufgegriffen wurden, die in einer vermeintlichen Singularität und damit Karikierung von Gundlings Charakter und Lebensumständen jeder Grundlage entbehren. Dass Gundling wahrscheinlich nicht mehr als der ihn umgebende Personenkreis trank, ergab die Obduktion, in der die Ärzte außer dem erwähnten Magengeschwür keine Anzeichen für erhöhten Alkoholkonsum fanden. Es fällt eben leicht, eigene Fehler auf andere zu projizieren, um diese zu relativieren oder von ihnen abzulenken. Dies war in der »Enteignung« von Gundlings Biographie ganz offensichtlich der Fall.

4 Sabrow 2001, S. 149.

Sabrow weist zudem darauf hin, dass die uns geläufige Dichotomie »Intellektueller oder Hofnarr« auf die frühe Neuzeit nicht mit dieser Ausschließlichkeit anzuwenden ist: »Ebenso wie sich im Denken Friedrich Wilhelms I. und seines Zeitalters hinter jedem Gelehrten ein Narr verbergen konnte, so konnte auch in jedem Narr ein Weiser wohnen.«<sup>5</sup> Für eine wahrheitsgemäße, mentalitätsgeschichtlich angemessenere Rezeption empfiehlt es sich für diesen Aspekt, moderne Dualismen infrage zu stellen. Nichtsdestotrotz haben diejenigen, die Gundlings Leben zur Hölle machten, am Ende nur noch den Narren und Säuer in ihm gesehen oder sehen wollen – eine Figur, die es ermöglicht, selbst umso mehr ungestraft in aller Grobheit über die Stränge zu schlagen und sich an jemandem zu ergötzen, den keine königliche Gunst mehr schützte.

Moderne künstlerische Bearbeitungen der Thematik und damit einhergehend eine verständnisvollere Sichtweise, ja kritische Auseinandersetzung mit den Machtverhältnissen im jungen preußischen Staat vor dem Hintergrund der Vita Gundlings sind einerseits Heiner Müllers Theaterstück »Leben Gundlings Friedrich von Preußen Lessings Schlaf Traum Schrei – Ein Greuelmärchen« von 1976 und der Film »Der König und sein Narr« von Frank Beyer nach dem gleichnamigen Roman von Martin Stade (Berlin 1975) mit Wolfgang Kieling als Gundling und Götz George als Friedrich Wilhelm I. von 1981, zu dem Ulrich Plenzdorf das Drehbuch geschrieben hatte.

Es ist gerade kurz nach seinem 350. Geburtstag an der Zeit, das immer noch von Kolportagen geprägte Bild Gundlings zu relativieren und ihm die späte Ehre zu bezeugen, die ihm gebührt. In der Retrospektive im Frühjahr 2024 muss konstatiert werden, dass es keinerlei Veranstaltungen zum Gedenken gegeben hat. Im Hersbrucker Hirtenmuseum, das über seine spezielle Ausrichtung hinaus auch Sonderausstellungen präsentiert, informiert im Rahmen der Jubiläumsausstellung »Menschen und ihr Museum – 90 Jahre Deutsches Hirtenmuseum Hersbruck« seit dem Oktober 2023 eine Schautafel über den vergessenen Sohn der Stadt. Es steht zu hoffen, dass seine Geburtsstadt dem Potsdamer Beispiel folgen und es dort bald endlich eine Gundling-Straße geben wird.

Dr. Andreas Ströbl  
Mail: stroebl.andreas@web.de

#### Weitere Literatur

Siegfried Isaacsohn, Gundling, Jacob Paul Freiherr v., in: Allgemeine Deutsche Biographie (ADB), Band 10, Leipzig 1879, S. 126–129.

Thomas Klein, Gundling, Jakob Paul Frhr. v., in: Neue Deutsche Biographie (NDB). Band 7, Berlin 1966, S. 317 f.

Martin Sabrow, Intellektuelle oder Hofnarren? Zum Verhältnis von Geist und Macht am preußischen Hof unter Friedrich Wilhelm I. und Friedrich II. am Beispiel von Jacob Paul von Gundling (1673–1731) und Voltaire (1694–1778), in: Gottfried Kunzendorf/Manfred Richter (Hrsg.), Bornstedt Friedhof Kirche. Märkischer Ort preußischer Geschichte und des Widerstands, Teetz 2001, S. 54–65.

<sup>5</sup> Ebd., S. 200.

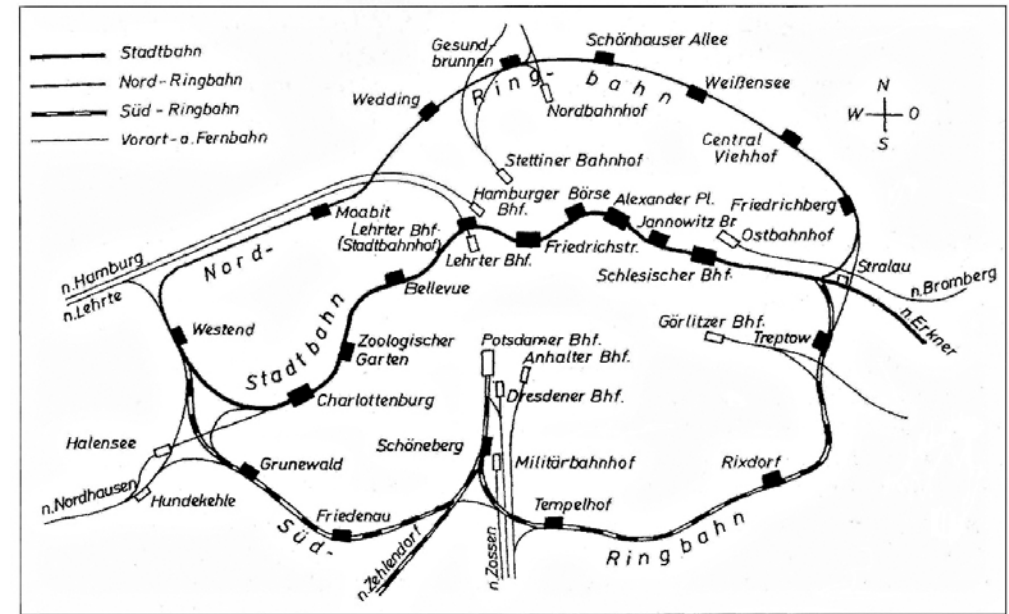


Abb. 1: Berliner Bahnanlagen 1885, Ring- und Stadtbahn sind vollendet. Sammlung Wolf-Dietger Machel

## Katastrophen bei den Berliner Bahnen

Von Ingo Wirth

Die Stadt Berlin bietet Einwohnern und Gästen ein gut ausgebautes Liniennetz für den öffentlichen Personennahverkehr. Ein maßgeblicher Bestandteil ist der Schienenverkehr, der auch viel befahrene Regional- und Fernbahnlinien einschließt. Im Schienennahverkehr befördern Straßenbahn (Tram), U-Bahn und S-Bahn täglich mehrere Millionen Passagiere. Seit Aufnahme des Fahrbetriebs gab es zwar immer wieder Unfälle, doch Katastrophen blieben die absolute Ausnahme.<sup>1</sup> Die Geschichte der Berliner Bahnen zeigt auch, dass nicht alle Katastrophen die Folge eines Unfallgeschehens waren.

### Eisenbahn

Das Eisenbahnzeitalter begann in Berlin am 29. Oktober 1838. An diesem Tag wurde die Strecke Berlin – Potsdam der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft durchgehend in Betrieb genommen. Dieser ersten Bahnverbindung folgten bis 1846 vier weitere Fernbahnen, für die der Anhalter, Stettiner, Frankfurter (heute Ostbahnhof) und Hamburger Bahnhof gebaut wurden. Die strahlenförmig auf Berlin zulaufenden Eisenbahnstrecken endeten an einem dieser Kopfbahnhöfe, die untereinander keine Verbindung besaßen. Innerhalb weniger Jahre traten die Probleme einer derartigen Streckenführung für den Frachttransport immer deutlicher zutage. Deshalb wurde von Ende 1850 an in Etappen eine eingleisige Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen gebaut, die bereits

<sup>1</sup> Hans Joachim Ritzau, Katastrophen der deutschen Bahnen, Teil II. Chronik 1845–1992 – Gesamtregister, 3. Aufl., Pürgen 2000, S. 15–321.

am 15. Oktober 1851 eröffnet werden konnte. Die »Königliche Bahnhofs-Verbindungsbahn« führte vom Stettiner Bahnhof über den Hamburger, Potsdamer und Anhalter bis zum Frankfurter Bahnhof. Die Gleise waren in Straßenniveau verlegt, und folglich behinderten die Züge den übrigen Straßenverkehr. Nach jahrelangen Auseinandersetzungen begannen 1865 die Planungen für den Bau einer neuen Verbindungsbahn, die außerhalb der damaligen Stadtgrenzen auf einem eigenen Gleiskörper verlaufen sollte. Im Sommer 1867 wurden die Arbeiten am ersten Bauabschnitt für den östlichen Teil des Ringes zwischen Moabit im Norden und Schöneberg im Süden aufgenommen. Nach der Freigabe des westlichen Abschnitts von Schöneberg über Charlottenburg nach Moabit am 15. November 1877 war der Ring geschlossen.<sup>2</sup>

Bis zu diesem Jahr waren als weitere Hauptbahnstrecken die Görlitzer Bahn, die Ostbahn, die Lehrter und die Dresdener Bahn, die Militär-Eisenbahn und die Nordbahn hinzugekommen, die jeweils einen eigenen Kopfbahnhof besaßen. Noch immer fehlte aber eine innerstädtische Bahnstrecke, sodass für eine Fahrt durch die Stadt eine Droschke genutzt werden musste. Im Frühjahr 1874 wurden die Vorarbeiten für die dringend benötigte Ost-West-Verbindung durch das Stadtgebiet aufgenommen. Der Bau der viergleisigen, auf Viadukten angelegten Stadtbahn begann im Folgejahr. Ihren Anfang nahm die rund 12 km lange Strecke vom Schlesischen Bahnhof und führte zunächst bis Charlottenburg. Die Bahnlinie konnte auf jeweils einem Gleispaar am 7. Februar 1882 für den Stadtverkehr und am 15. Mai 1882 auch für den Vorort- und Fernverkehr eröffnet werden.<sup>3</sup>

Im Herbst des folgenden Jahres kam es zu einem Unglück, das bis heute zu den schwersten in der Berliner Eisenbahngeschichte zählt. Die Katastrophe, deren Schauplatz der etwa 7 km von Berlin entfernte Bahnhof Steglitz der Eisenbahnlinie Berlin – Potsdam – Magdeburg war, ereignete sich am Abend des 2. September 1883.<sup>4</sup> An diesem Sonntag hatte der von Zehlendorf kommende, in Steglitz fahrplanmäßig um 21.51 Uhr eintreffende Personenzug fünf Minuten Verspätung. Die Folge davon war, dass dieser Zug den aus Berlin herannahenden Kurierzug, anstatt wie gewöhnlich auf der Strecke zwischen Steglitz und Berlin, auf dem Bahnhof Steglitz kreuzen musste. Unter diesen Umständen beschloss der Bahnhofsvorsteher, dass die zur Mitfahrt nach Berlin auf dem Bahnsteig am Stationsgebäude wartenden Fahrgäste erst nach der Durchfahrt des Kurierzugs die beiden Gleise überschreiten und dann wie vorgesehen vom Außenbahnsteig aus in den Personenzug einsteigen sollten. Im Laufe des Abends waren mehrere stark besetzte Züge in Steglitz eingetroffen, sodass sich nach und nach eine große Menschenmenge auf dem Bahnhof angesammelt hatte, die schätzungsweise auf etwa 300 Personen angewachsen war. Die Masse der Reisenden wurde vom Bahnhofsvorsteher und zwei Arbeitern hinter der Barriere aus Eichenholz zurückgehalten. Alle drei bemühten sich unaufhörlich, die wartenden Fahrgäste durch lautes Zurufen vom Übersteigen oder Öffnen der Barriere abzuhalten. Als der Personenzug nach Berlin eben eingefahren und noch nicht ganz zum Stillstand gekommen war – der herannahende Kurierzug mochte noch etwa 50 m von der Unfallstelle entfernt gewesen sein – übersprangen einige Fahrgäste die Barriere, um den im zweiten Gleis befindlichen Zug von der falschen Seite aus zu besteigen. Das war für die Menge das Signal, um den Übergang mit Gewalt zu erzwingen: Die Barriere wurde übersprungen, und mehrere Schiebebäume wurden geöffnet. Die nachdrängende Menschenmenge umringte den Bahnhofsvorsteher und die beiden Arbeiter. Dabei wurde der Arbeiter, der dem ankommenden Kurierzug das Haltesignal zu geben versuchte, zu Boden gerissen, sodass seine Laterne zerbrach und erlosch. Der Bahnhofsvorsteher versuchte vergeblich, mit seiner Handlaterne den Kurierzug

2 Bernd Kuhlmann, Bahnknoten Berlin. Die Entwicklung des Berliner Eisenbahnnetzes seit 1838, 2. Aufl., Berlin 2006, S. 8–21.

3 Wolf-Dietger Machel, Berliner Schienennahverkehr. Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn, Obus, München 2004, S. 9–11.

4 Otto Sarrazin, Der Eisenbahnunfall in Steglitz, in: Centralblatt der Bauverwaltung 3 (1883), S. 321–323.

zum Halten aufzufordern. Der Lokomotivführer war jedoch nicht imstande, den Zug, der so unerwartet das Haltesignal erhielt, rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Die Lokomotive durchschnitt die Menge mit schrillum Notsignal und unmittelbar darauf – die ganze Szene währte nur wenige Sekunden – bedeckte eine Anzahl verstümmelter Leichen die Gleise.

Der Kurierzug konnte erst am Ende des Bahnhofs zum Stehen gebracht werden. Die Gesamtlänge der Unfallstrecke betrug etwa 65 m; ungefähr in ihrer Mitte befand sich die gewaltig geöffnete Barriere. Die Leichen lagen verstreut in und neben dem Gleis, zum Teil zwischen den Rädern des Personenzugs. Bei der Katastrophe wurden 15 Männer, 17 Frauen und 5 Kinder sofort getötet; weiterhin starben ein Mann auf der Fahrt nach Berlin und eine Frau auf dem Transport vom Bahnhof zum Krankenhaus. Außerdem zählte man vier Schwerverletzte und mehrere Leichtverletzte.

Das Bergen der Leichen hatte etwa 15 Minuten (!) in Anspruch genommen. Daraufhin konnte der Personenzug bestiegen werden und seine Fahrt nach Berlin fortsetzen. Der Kurierzug wurde, bevor er nach Potsdam weiterfuhr, von Bahnpersonal inspiziert. Offenbar war ein Großteil der Verunglückten von den Trittbrettern der Wagen erfasst worden, während sie sich zwischen den beiden Zügen befunden hatten.

Wie stets nach derartigen Katastrophen stellte sich die Schuldfrage. Der Hauptteil der Schuld wurde dem überaus unbesonnenen Verhalten eines Teils der Reisenden zugeschrieben. Mitursächlich waren aber die unzulänglichen Bahnhofsverhältnisse in Steglitz. Die Presse<sup>5</sup> griff sogleich die Debatten im preußischen Abgeordnetenhaus vom Frühjahr 1883 auf, in deren Ergebnis ein Antrag der Regierung auf Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofs gescheitert war. Da seinerzeit die geforderten Haushaltsmittel nicht bewilligt worden waren, konnte ein geplanter Fußgängertunnel, der das Überschreiten der Gleise unnötig gemacht hätte, nicht gebaut werden.

Nach dem Unglück ging man endlich daran, die Gleis- und Bahnhofsanlagen in Steglitz umzubauen. Der Bahnhof erhielt den schon länger geforderten Tunnel unter den Gleisen mit einer Treppe, die unmittelbar zum Vorortbahnsteig führte. Damit war die Hauptgefahrenstelle beseitigt. Da das Bahnhofsgebäude inzwischen abgerissen worden ist, erinnert nur noch die Unterführung an die Katastrophe in Steglitz.<sup>6</sup>

Das schwere Eisenbahnunglück von 1883 hatte auch gezeigt, dass der anschwellende Vorortverkehr den weiteren Ausbau der Bahnanlagen dringend erforderte. Mit der Fertigstellung zusätzlicher Gleise vom Potsdamer Bahnhof nach Zehlendorf konnte die erste selbstständige Vorortbahn am 1. Oktober 1891 eröffnet werden. Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs folgten der Bau von zusätzlichen Vorortgleisen auf der Ringbahn, der Neubau von Vorortstrecken nach Erkner und Grünau sowie die Anlage eines gesonderten Vorortbahnhofs am Stettiner Bahnhof und in Spandau.<sup>7</sup>

Während der Kriegsjahre wurden Neubau- und Reparaturarbeiten an den Gleisanlagen fortgesetzt. Da viele Männer zum Militär eingezogen waren, mussten oft Frauen an ihrer Stelle die schweren Arbeiten verrichten. Bei einem solchen Einsatz ereignete sich auf der Bahnlinie Berlin – Frankfurt (Oder) ein sogenannter Rottenunfall, d. h. ein Unfall mit einer Gruppe von Streckenarbeiterinnen.<sup>8</sup> An dem trüben und nebligen Morgen des 11. November 1916 waren 26 dienstverpflichtete Frauen im Alter zwischen 17 und 29 Jahren auf dem Streckenabschnitt zwi-

5 Berliner Tageblatt Nr. 410, Abend-Ausgabe vom 3. September 1883.

6 Das Eisenbahnunglück in Steglitz von 1883, in: Das Jahrbuch für Steglitz 2 (2000), online unter: <http://www.berlin-suedwest.de/jahrbuch/003.htm>, Zugriff am 3. Juli 2023.

7 Kuhlmann, Bahnknoten, S. 27–41.

8 Tristan Micke, Vor hundert Jahren: Der »Rottenunfall« von Rahnsdorf, in: Verkehrsgeschichtliche Blätter 43 (2016), S. 154.

schen Rahnsdorf und Wilhelmshagen bei Kilometer 20,2 mit Grabungsarbeiten beschäftigt. Als der Sicherungsposten ein Warnsignal gab, weil sich aus Richtung Fürstenwalde ein Militärzug näherte, traten die Frauen auf das Nebengleis aus Richtung Berlin, um die Durchfahrt des Zuges abzuwarten. Um 8.56 Uhr gab der Posten ein weiteres Warnsignal, mit dem er den herannahenden Balkan-Express von Berlin nach Konstantinopel ankündigte. Als der Lokführer des Schnellzuges im Nebel die Frauen auf seinem Gleis sah, leitete er eine Schnellbremsung ein. Trotzdem raste der Zug noch mit einer Geschwindigkeit von etwa 80 km/h in die Rote. Von den Arbeiterinnen waren 18 sofort tot, eine weitere starb später im Krankenhaus. Nur sieben konnten sich im letzten Moment mit einem Sprung zur Seite retten. Die Frauen hatten vermutlich das zweite Warnsignal durch das Rattern des Militärzuges nicht gehört. Inwieweit sie ausreichend über die Gefahren bei den Gleisarbeiten und das richtige Verhalten belehrt worden waren, ist fraglich. Der Sicherungsposten, der bei dem Unglück seine eigene Tochter verloren hatte, wurde zu einer Gefängnisstrafe von einem Jahr verurteilt, weil er das zweite Warnsignal zu spät gegeben hatte.

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs mussten die zunehmend überlasteten Gleisanlagen in und um Berlin dringend ausgebaut werden. Noch vor der Elektrifizierung der Stadtbahn begannen die Erweiterung der Strecken für den Vorort-(später S-Bahn)Verkehr und die Sanierung der Stadtbahnbögen.<sup>9</sup> In der ohnehin schweren Nachkriegszeit ging 1922 als schwarzes Jahr in die Geschichte der Berliner Eisenbahn ein.

Am 27. Juni 1922 stand Berlin ganz im Zeichen der Trauerfeierlichkeiten für den ermordeten Reichsaußenminister Walther Rathenau. Im Berliner Personennahverkehr herrschte der Ausnahmezustand. Die Einstellung des Straßenbahn-, Omnibus- und Hochbahnverkehrs ab Mittag führte dazu, dass die Reisenden zu den Zügen der Stadt- und Ringbahn strömten. Dadurch entstand auf allen Bahnhöfen ein heilloses Gedränge, das jedes Mal mit der Erstürmung eines eingefahrenen Zuges endete. Indes waren nicht nur die Innenabteile mehr als überfüllt, sondern seit einigen Jahren gab es die gefährliche Unsitte, auch Trittbretter, Kupplungen und Bremserhäuschen der einzelnen Wagen zu besetzen. So ungefähr war die Situation, als sich gegen 13 Uhr zwischen den Bahnhöfen Gesundbrunnen und Schönhauser Allee die beiden Nordringzüge 1815 und 1814 in einer flachen Kurve begegneten. Ein Arbeiter, der auf einem Trittbrett des Zuges 1814 in Richtung Gesundbrunnen stand und sich an einem Türgriff festhielt, trug einen Rucksack mit mehreren langen Holzstangen. Als der Zug in der Kurve lag und den Gegenzug passierte, öffnete sich die nicht fest verriegelte Tür, und der Mann wurde mit seinem Rucksack rückwärts ausgeschwenkt. Von den herausragenden Holzstangen wurden zahlreiche Reisende des Gegenzuges von den Trittbrettern herunter auf den Gleiskörper gerissen. Die beiden Züge, die mit voller Geschwindigkeit fuhren, zermalmten die herabstürzenden Fahrgäste und schoben die verstümmelten Körper zu einem Knäuel ineinander.<sup>10</sup> Die wenige Minuten später begonnenen Rettungsarbeiten erbrachten eine schreckliche Bilanz: Bei dem schwersten Unglück in der Geschichte der Stadt- und Ringbahn wurden 18 Menschen sofort getötet und etwa 50 Personen schwer verletzt.<sup>11</sup> Bis zum übernächsten Tag erhöhte sich die Zahl der Todesopfer auf insgesamt 45, und bei fünf noch in Krankenhäusern behandelten Schwerverletzten war der Gesundheitszustand zu diesem Zeitpunkt »besorgniserregend«.<sup>12</sup> Der Fahrgast, der mit seinem Gepäck die Katastrophe ausgelöst hatte, kam mit dem Schrecken davon.<sup>13</sup>

Wie andere Bahnanlagen waren auch einige Bahnhöfe im Laufe der Zeit sanierungsbedürftig geworden. Bei Instandsetzungsarbeiten an dem 1880 eröffneten Anhalter Bahnhof ereignete sich

9 Kuhlmann, Bahnknoten, S. 54–57.

10 Berliner Tageblatt Nr. 299, Morgen-Ausgabe vom 28. Juni 1922.

11 Vossische Zeitung Nr. 300–302, Abend-Ausgabe vom 28. Juni 1922.

12 Vossische Zeitung Nr. 305, Morgen-Ausgabe vom 30. Juni 1922, Erste Beilage.

13 Ritzau, Katastrophen, S. 50.

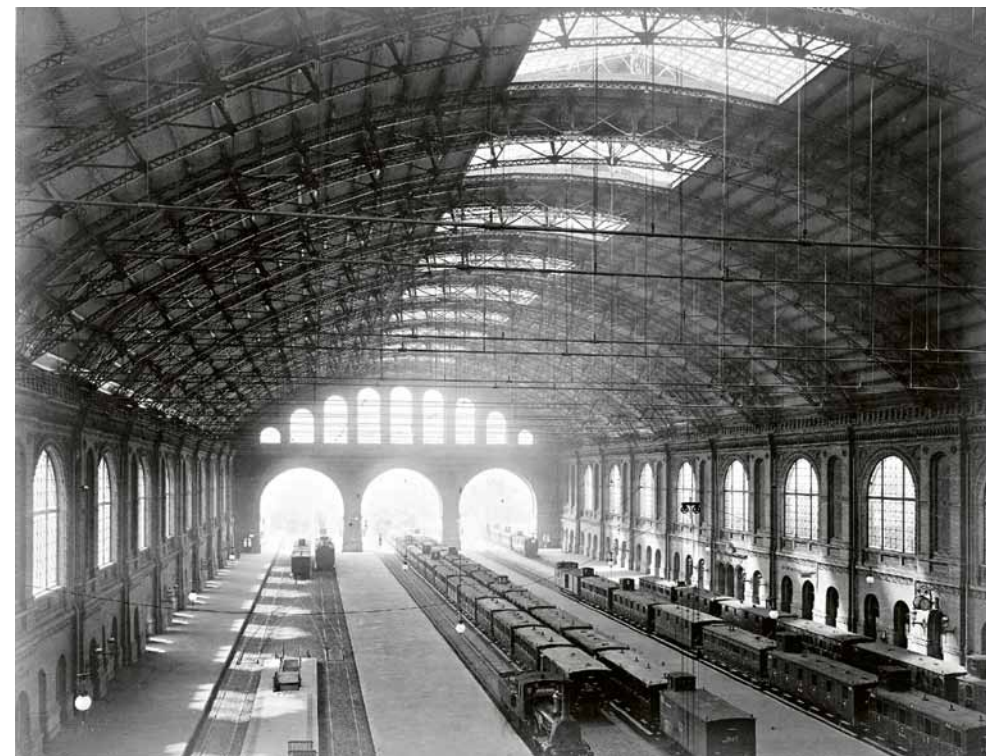


Abb. 2: Gleishalle des Anhalter Bahnhofs, im Sommer 1922 Ereignisort eines Gerüstabsturzes aus der Kuppel. Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin, Inv.-Nr. BZ-F 08,019

am 16. August 1922 ein schweres Unglück.<sup>14</sup> Für die Dacherneuerung musste unter der 34 m hohen Kuppel ein Hängegerüst angebracht werden. An diesem höchsten Punkt der Bahnhofshalle waren Arbeiter mit der Ausbesserung des Glasdaches beschäftigt, als kurz vor 11 Uhr das Holzgerüst unter lautem Krachen mit zwölf Handwerkern in die Tiefe stürzte. Die Unglücksopfer schlugen auf einem Bahnsteig auf, und fünf von ihnen waren sofort tot. Das herabfallende Gerüst zertrümmerte an einem bereit gestellten Personenzug mehrere Waggondächer. Glücklicherweise war der Zug zum Zeitpunkt des Absturzes unbesetzt, und auch auf den Bahnsteigen hielten sich keine Reisenden auf, weil die Sperren noch geschlossen waren. Als Unglücksursache erwies sich ein abgebrochener Eisenhaken, mit dem das Gerüst an der Dachkonstruktion befestigt war.<sup>15</sup> Insgesamt starben bei dem Unglück zehn der abgestürzten Handwerker. Die zwei Schwerstverletzten wurden im Urban-Krankenhaus medizinisch behandelt.<sup>16</sup>

Nachdem die wirtschaftlichen Folgen des Ersten Weltkriegs vorerst überwunden waren, konnte die schon länger geplante Elektrifizierung von Bahnstrecken im Berliner Raum in Angriff genommen werden. Dazu mussten nicht nur die Energieversorgung für die Bahnen aufgebaut, Bahnhöfe umgebaut und neue Signalanlagen installiert, sondern auch elektrische Triebwagen beschafft werden.<sup>17</sup> Andere Pläne, die in den 1920er-Jahren entstanden, wurden erst während der

14 Berliner Tageblatt Nr. 364, Abend-Ausgabe vom 16. August 1922.

15 Vossische Zeitung Nr. 387, Morgen-Ausgabe vom 17. August 1922, Erste Beilage.

16 Berliner Volks-Zeitung Nr. 365, Morgen-Ausgabe vom 17. August 1922, Erstes Beiblatt.

17 Machel, Schienennahverkehr, S. 39–44.

NS-Zeit wieder aufgegriffen. Allerdings kamen viele, teilweise illusionäre Vorhaben nicht über das Planungsstadium hinaus. Manches wurde dennoch realisiert, so die Einrichtung eines Netzes von Schnelltriebwagen-Verbindungen auf mehreren Fernbahnstrecken.<sup>18</sup>

Anders als die ausführliche Berichterstattung über die Katastrophe am Bahnhof Gesundbrunnen im Sommer 1922 erschien zu einem weiteren schweren Unglück nur eine kurze Notiz in der NS-Presse.<sup>19</sup> Gegen 21.20 Uhr des 8. Oktober 1939 fuhr der Schnellzug D 17 nach Saßnitz auf den ausfahrenden Personenzug P 411 nach Stargard auf. Der Lokführer des D 17 hatte die Warnstellung zweier Vorsignale und das Halt zeigende Hauptsignal missachtet. Bei dem Aufprall wurde der letzte Wagen des P 411 stark beschädigt und geriet in Brand. Das Unglück forderte 24 Todesopfer,<sup>20</sup> 31 Reisende wurden verletzt.

Bereits 1940 begannen die kriegsbedingten Einschränkungen der zivilen Personenbeförderung, um Kapazitäten für den Gütertransport zu gewinnen. Seit Sommer 1942 endeten und begannen immer mehr Fernzüge wegen der zunehmenden Luftangriffe auf den Vorortbahnhöfen. Im Laufe des Krieges wurden die Fahrpläne fortwährend ausgedünnt, und schließlich fuhren vom 23. Januar 1945 an keine Schnell- und Eilzüge mehr. Es gab kaum noch durchgehende Bahnstrecken, denn sowohl auf der Stadt- und Ringbahn als auch auf vielen Strecken im Reichsgebiet wiesen Gleise, Brücken und Bahnsteighallen erhebliche Schäden auf.

In der frühen Nachkriegszeit wirkte sich die Teilung Berlins auch auf den Eisenbahnverkehr aus. In der sowjetischen Besatzungszone kam es nicht nur zu einer zeitweiligen Umrüstung von innerstädtischen Bahnstrecken auf russische Breitspur, sondern insbesondere die massiven Gleisdemontagen und andere Reparationsleistungen der Bahn erschwerten die Wiederherstellung eines durchgehenden Fahrbetriebs. Für die Westzonen bedeutete die Berlin-Blockade 1948/49 die vollständige Unterbrechung des Interzonenverkehrs. Seit dem 12. Mai 1949 fuhren zwar wieder Interzonenzüge, doch West-Berlin wurde verkehrstechnisch zur Insel. Um den Westteil der Stadt auf Schienen umfahren zu können, wurde von 1950 bis 1957 der Berliner Außenring gebaut, der abschnittsweise bis Frühjahr 1963 ein zweites Gleis erhielt.<sup>21</sup>

Der Berliner Außenring wurde gleich in den ersten Jahren zum Schauplatz schwerer Unfälle.<sup>22</sup> Das schwerste Unglück auf dieser Strecke ereignete sich am 24. Juni 1965, als gegen 13 Uhr der Personenzug P 1221 von Potsdam nach Berlin-Schönefeld infolge einer Gleisverwerfung bei Kilometer 30,28 nahe Waßmannsdorf entgleiste. Die hinteren vier Wagen rissen vom Zugverband ab, zwei verblieben bis zum Stillstand an der Lokomotive. Bei dem Unfall starben neun Fahrgäste, zehn erlitten schwere und zahlreiche Reisende leichte Verletzungen. Die dichter werdende Zugfolge auf dem Berliner Außenring führte allein in den 1980er-Jahren zu vier schweren Unfällen,<sup>23</sup> von denen das Unglück am 31. Oktober 1982 nahe dem Bahnhof Genshagener Heide am folgenschwersten war. Bei Dunkelheit und Nebel fuhr ein Güterzug auf den Personenzug P 11 485 von Werder nach Berlin auf. Durch den Aufprall wurde der letzte Wagen auf die Lokomotive des Güterzuges hochgeschleudert. Der Triebwagenführer und sieben Fahrgäste kamen ums Leben, 48 weitere wurden verletzt.

18 Kuhlmann, Bahnknoten, S. 58–63.

19 Berliner Lokal-Anzeiger Nr. 241A, Abendausgabe vom 9. Oktober 1939.

20 Im Gegensatz zur Eisenbahnliteratur (vgl. Ritzau, Katastrophen, S. 96), in der die Zahl von 23 Todesopfern aus der Tagespresse wiedergegeben wird, sind tatsächlich 24 Fahrgäste getötet worden, vgl. Universitätsarchiv der Humboldt-Universität zu Berlin, Gerichtsmedizin, Hauptbuch 1939, Einträge Nr. 3207–3230.

21 Kuhlmann, Bahnknoten, S. 80–93 u. 108–115.

22 Ritzau, Katastrophen, S. 295 f.

23 Ebd., S. 307–317.



Abb. 3: Nächtliche Rettungsarbeiten nach dem Zugunglück nahe dem Bahnhof Genshagener Heide 1982. Bundesarchiv, MfS, HA IX, Fo, Nr. 530, 22

Nach der Wiedervereinigung konnten von 1990 an die beiden Stadtteile und das Umland wieder durch das Bahnnetz verbunden werden. Darüber hinaus gehören der Beginn des ICE-Verkehrs nach Berlin 1993 und die Wiedereröffnung der Stadtbahn-Ferngleise 1998 zu den verkehrstechnischen Errungenschaften in der alten und neuen Hauptstadt Deutschlands.<sup>24</sup>

## Straßenbahn

Das zweitälteste innerstädtische Verkehrsmittel in Berlin ist die Straßenbahn, die von 1865 an zunächst als Pferdebahn betrieben wurde. Nach der Reichsgründung vervielfachten sich rasch die Fahrgastzahlen in der wachsenden Hauptstadt, und zugleich führte die Ausdehnung der Linien die Pferde an ihre Leistungsgrenzen. Als Alternative wurden vor allem im Südwesten Berlins Dampfstraßenbahnen erprobt, mit denen der Massenverkehr gleichfalls nicht zu bewältigen war. Schließlich erwies sich der Elektromotor als leistungsstarke Antriebstechnik für die Schienenfahrzeuge. Unter Federführung von Werner Siemens wurde am 16. Mai 1881 in Groß-Lichterfelde die erste elektrische Straßenbahn der Welt eingesetzt. Durch technische Verbesserungen ermöglichte, erlebte die Bahn in den folgenden Jahrzehnten eine beispiellose Expansion.<sup>25</sup>

Nach den schweren Rückschlägen durch die Hyperinflation 1923 und die Wirtschaftskrise 1931 verursachten die Kriegshandlungen massive Schäden am Gleiskörper und an den Fahrzeugen. Erst 1951 hatte das Schienennetz im Wesentlichen wieder den Stand der Vorkriegszeit. Die Spaltung Berlins führte 1953 zur Unterbrechung des durchgehenden Straßenbahnverkehrs zwischen Ost

24 Kuhlmann, Bahnknoten, S. 180–189.

25 Machel, Schienennahverkehr, S. 13–25.

und West. Die nachfolgende Entwicklung verlief in beiden Teilen der Stadt unterschiedlich. Während in West-Berlin der Straßenbahnbetrieb 1967 eingestellt wurde, fuhr die Bahn in Ost-Berlin von 1980 an sogar auf einem erweiterten Liniennetz. Parallel mit dem Baufortschritt in den Neubaugebieten Marzahn, Hohenschönhausen und Hellersdorf entstand in den 1980er-Jahren ein neues, rund 26 km langes Straßenbahnnetz im Berliner Nordosten.<sup>26</sup>

Im wiedervereinigten Berlin erlebte das traditionsreiche Nahverkehrsmittel eine Renaissance. Nach 28 Jahren begann im ehemaligen West-Berlin am 14. Oktober 1995 die reguläre Personenbeförderung mit der Straßenbahn von Neuem. Heute betreibt die BVG das größte Straßenbahnnetz in Deutschland.<sup>27</sup>

Seit der Inbetriebnahme steht die Straßenbahn in Konkurrenz zu den übrigen Verkehrsteilnehmern auf der Straße. Immer wieder kommt es zu Unfällen, deren Ursache meist die Unachtsamkeit eines Fußgängers, Radfahrers oder Kraftfahrers ist. Die Triebwagenführer können außer Klingeln und Bremsen nichts zur Verhütung einer drohenden Kollision tun. Vergleichbare Katastrophen wie bei der Eisenbahn haben sich im Straßenbahnbetrieb jedoch nicht ereignet. Bei tödlichen Unfällen sind für gewöhnlich einzelne Opfer zu beklagen.

Ein besonders schwerer Straßenbahnunfall mit mehreren Todesopfern ereignete am 16. April 1928 gegen 17.15 Uhr im Ortsteil Westend.<sup>28</sup> Der aus drei Wagen bestehende Straßenbahnzug der Linie 38E, voll besetzt mit Anhängern zweier Berliner Fußballvereine, entgleiste an der Einmündung der Rennbahnstraße (heute Flatowallee) in die Heerstraße und stürzte um. Dabei wurden der Triebwagen und die beiden Anhänger fast zu einem Dreieck übereinandergeworfen. Mehrere Passagiere lagen unter den umgestürzten Wagen eingequetscht am Boden, ohne sich allein befreien zu können. Von der sofort alarmierten Feuerwehr und den Beamten des Rettungsamtes konnten fünf Personen nur tot geborgen werden. Eine schwer verletzte Frau verstarb in den Abendstunden im Krankenhaus. Die übrigen 19 Schwerverletzten, von denen die meisten notoperiert werden mussten, wurden in den Krankenhäusern der westlichen Bezirke Berlins behandelt. Darüber hinaus forderte das Unglück etwa 80 Leichtverletzte. Zur Unfallursache erklärte die Berliner Straßenbahn-Betriebsgesellschaft, dass der Fahrer auf der abschüssigen Strecke die Gewalt über seinen Zug verloren habe und die Wagen infolge der hohen Geschwindigkeit an der Kurve aus den Schienen sprangen. Der Fahrer habe insofern gegen die Dienstvorschriften verstoßen, als er nicht sofort durch Notsignal den Schaffner veranlasste, die Handbremse der Wagen anzuziehen. Die technische Untersuchung des Unglückszuges ergab eine uneingeschränkte Funktionstüchtigkeit der Triebwagenbremse. Über die strafrechtlichen Konsequenzen für den Triebwagenfahrer, der 18 Jahre zuverlässig seinen Dienst versehen hatte, konnte nichts in Erfahrung gebracht werden.

## U-Bahn

Zu den Pionieren der Berliner U-Bahn gehörte wiederum der zwischenzeitlich geadelte Werner von Siemens. Bei seinem Engagement für ein Hoch- und Untergrundbahnnetz musste er sich mit so prominenten Gegnern wie James Hobrecht und Rudolf Virchow auseinandersetzen, die befürchteten, dass es durch den Tiefbau zu Schäden an der kaum fertiggestellten Kanalisation kommen könnte. So begann nach langen Kämpfen der Bau einer Schnellbahntrasse am 10. September 1896 zunächst als Hochbahn.<sup>29</sup> Der Streckenabschnitt von der Warschauer Brücke bis zum



Abb. 4: Hochbahnunglück im Herbst 1908 am Gleisdreieck. Sammlung Jürgen Köhn

Nollendorfpfplatz wurde auf Viadukten verlegt. Ein kurzer, vom Gleisdreieck vermittelter Abzweig in Richtung Innenstadt endete unterirdisch, sodass die Station Potsdamer Platz der erste echte Untergrundbahnhof Berlins wurde. Zwischen Nollendorf- und Wittenbergplatz begann ein weiterer unterirdischer Streckenabschnitt, der am Knie (heute Ernst-Reuter-Platz) endete. Nach knapp sechsjähriger Bauzeit wurde am 18. Februar 1902 der fahrplanmäßige Linienbetrieb der »Elektrischen Hoch- und Untergrundbahn Berlin« aufgenommen.<sup>30</sup>

Durch den beinahe kontinuierlichen U-Bahn-Bau entstand bis 1930 in Berlin ein weitverzweigtes Liniennetz, das nach und nach um 31 Strecken vergrößert worden war.<sup>31</sup> Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten kamen keine weiteren Stationen hinzu. Im Zweiten Weltkrieg verursachten die Luftangriffe der Westalliierten große Schäden am Streckennetz der U-Bahn. Während der Schlacht um Berlin führte die Sprengung des Nord-Süd-Tunnels der S-Bahn, mutmaßlich durch einen SS-Trupp, auch zur Überflutung weiterer Streckenabschnitte der U-Bahn. Dennoch konnten bereits Mitte Mai 1945 die ersten U-Bahn-Züge wieder fahren, und mit der Reaktivierung der Strecke Hallesches Tor – Gleisdreieck im Jahr 1947 war das gesamte Berliner U-Bahn-Netz wieder in Betrieb.<sup>32</sup>

Zu erneuten Einschränkungen bei der U-Bahn kam es infolge des Mauerbaus 1961. Die Linien C (heute U6) und D (heute U8) fuhren seither ohne Halt durch die sogenannten Geisterbahnhöfe der beiden Ost-Berliner Tunnelstrecken. Unter den veränderten Bedingungen in der geteilten Stadt wurde das Streckennetz sowohl in West-Berlin als auch in Ost-Berlin ausgebaut. Von Sommer 1990 an war es möglich, die getrennten Netze wieder zusammenzuführen und die Linien in ganz Berlin zu erweitern.<sup>33</sup> Dazu gehörte zuletzt die Fertigstellung der U-Bahnlinie 5 zwischen Hönow und Hauptbahnhof. Die Züge dieser Ost-West-Verbindung durchfahren 26 Stationen, von denen die Station Museumsinsel mit dem Karl Friedrich Schinkel nachempfundenen Sternenhimmel besonders sehenswert ist.

26 Holger Orb und Tilo Schütz, Straßenbahn für ganz Berlin. Geschichte, Konzeption, Städtebau, Berlin 2000, S. 28–39.

27 Machel, Schienennahverkehr, S. 131–139.

28 Niederbarnimer Kreisblatt Nr. 90 vom 17. April 1928.

29 Machel, Schienennahverkehr, S. 27–29.

30 Jürgen Meyer-Kronthaler und Klaus Kurpjuweit, Berliner U-Bahn. In Fahrt seit über hundert Jahren, 2. Aufl., Berlin 2009, S. 26–36.

31 Übersicht bei Machel, Schienennahverkehr, S. 34.

32 Meyer-Kronthaler und Kurpjuweit, U-Bahn, S. 81–99.

33 Ebd., S. 115–158.



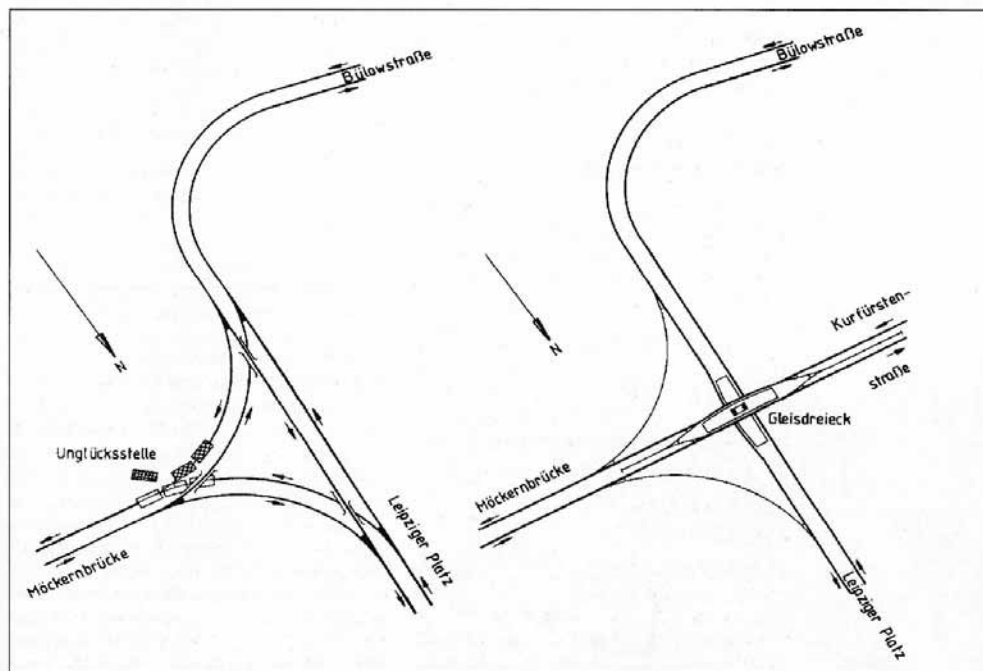


Abb. 5: Das Gleisdreieck, links mit Unglücksstelle, rechts nach dem Umbau. Sammlung Jürgen Köhn

Im Laufe von mehr als einem Jahrhundert kam es bei der Berliner U-Bahn immer wieder zu Unfällen, die ganz unterschiedliche Ursachen hatten. Darunter waren zwei schwere Unglücksfälle mit zahlreichen Opfern und erheblichem Sachschaden.<sup>34</sup> Die eine Katastrophe geschah am 26. September 1908 am Gleisdreieck, nur wenige Tage vor der Eröffnung der verlängerten Strecke vom Leipziger Platz zum Spittelmarkt.<sup>35</sup> Um 13.42 Uhr verließ ein Zug die Haltestelle Leipziger Platz in Richtung Warschauer Brücke. Um 13.39 Uhr, nur drei Minuten zuvor, war ein Zug von der Haltestelle Bülowstraße in die gleiche Richtung abgefahren. Dieser Zug hatte freie Fahrt und fuhr zur Weiche Nr. 3, an der die Gleise von der Bülowstraße und vom Leipziger Platz mündeten. Für den vom Leipziger Platz kommenden Zug war die Einfahrt gesperrt. Der Triebwagenführer fuhr jedoch am Halt zeigenden Vor- und Hauptsignal vorbei und gelangte noch vor dem Zug von Bülowstraße zur Weiche Nr. 3. Unmittelbar darauf erreichte der andere Zug die Weiche, und hier kam es dann zu der verhängnisvollen Flankenfahrt, d. h. einer Seit-zu-Seit-Kollision der ersten Wagen beider Züge. Der vordere Wagen des Zuges vom Leipziger Platz wurde aus dem Gleis geschoben, behielt aber seine Richtung bei, während der erste Wagen des anderen Zuges nach der Außenseite abgedrängt wurde, das eiserne Geländer durchbrach und vom Viadukt acht Meter in die Tiefe stürzte. Durch den Aufprall wurde der Wagen völlig zertrümmert und begrub die Insassen unter sich.<sup>36</sup> Das große Aufsehen erregende Unglück forderte 21 Todesopfer und mehr

34 Chronik der Berliner U-Bahn, online unter: <http://berliner-u-bahn.info/Chronik.php>, Zugriff am 20. Juli 2023.

35 Jürgen Köhn, Das Hochbahnunglück auf dem Gleisdreieck, in: Berliner Verkehrsblätter 30 (1983), S. 160–165.

36 Verkehrstechnische Woche vom 10. Oktober 1908, S. 25, zit. n. Erich Preuß, Eisenbahnunfälle in Europa. Tatsachen, Berichte, Protokolle, 3. Aufl., Berlin 1993, S. 84–86.

als 20 Verletzte. Bereits wenige Stunden nach der Katastrophe war die Ursache klar.<sup>37</sup> In den polizeilichen Vernehmungen räumten der Führer und der Begleiter des Zuges vom Leipziger Platz ein, die auf Halt stehenden Signale missachtet zu haben. Ebenso ließen die Aussagen der zuständigen Weichensteller keinen Zweifel an dem Fehlverhalten der beiden Bahnbeamten. Der schuldige Triebwagenführer erhielt eine Gefängnisstrafe von einem Jahr und neun Monaten.<sup>38</sup>

Sogleich nach der Katastrophe beschäftigte sich die Presse ausführlich mit den »Gefahren des Gleisdreiecks«.<sup>39</sup> Die stetig wachsenden Passagierzahlen erforderten eine dichtere Zugfolge, die auf den vorhandenen Gleisanlagen nicht mehr gewährleistet werden konnte. Bereits 1907 hatte die Hochbahngesellschaft beschlossen, die gefährliche Verzweigung aufzuheben und das Gleisdreieck in einen Kreuzungsbahnhof umzubauen. Es musste erst zur Katastrophe kommen, bis die Aufsichtsbehörde der Hochbahngesellschaft die Auflage erteilte, den Umbau auszuführen. Im Herbst 1912 konnte die neue Bahnstation dem Verkehr übergeben werden.<sup>40</sup>

Ein ähnlich schweres Unglück, wie in der Frühzeit der Berliner Hoch- und U-Bahn, gab es seither nur noch einmal. Am Vormittag des 30. Juni 1965 fuhr auf der seinerzeit neuesten U-Bahnstrecke, der Linie G (heute U9), zwischen den Stationen Bahnhof Zoo und Hansaplatz ein voll besetzter Zug auf einen ebenfalls voll besetzten Zug auf.<sup>41</sup> Um 10.29 Uhr hatte der eine Zug den Bahnhof Zoo in Richtung Leopoldplatz verlassen. Knapp 500 m von der Station entfernt, blockierten in einer Tunnelkurve die Bremsen und der Zug lag fest. Der nächste fahrplanmäßige Zug sollte um 10.34 Uhr den Bahnhof Zoo verlassen, konnte jedoch nicht abfahren, weil das Ausfahrtsignal automatisch rot zeigte. Eine Minute vorher war ein Gegenzug eingetroffen, dessen Führer mit der Alarmpfeife ein Notsignal gab und dann dem Fahrdienstleiter den im Tunnel stehenden Zug meldete. Für eine solche Situation sah die Dienstweisung vor, dass der Führer des nächstfolgenden Zuges sich mit einem Tempo von 10 km/h an den defekten Zug annähert, dort gemeinsam mit dem Kollegen die Bremsventile des Havaristen öffnet und den wieder fahrbereiten Zug vorsichtig in den nächsten Bahnhof schiebt. Als der Fahrdienstleiter am Bahnhof Zoo gerade dabei war, die Notfalleinweisung an den wartenden Zugführer zu übermitteln, sprang das Signal auf Grün, und der zweite Zug verließ mit einer Minute Verspätung um 10.35 Uhr die Station. Nach 27 Sekunden erreichte der Zug seine Spitzengeschwindigkeit von 70 km/h, und weitere fünf Sekunden später fuhr er in der Kurve auf den liegen gebliebenen 10.29-Uhr-Zug auf. Dabei wurden der letzte Wagen des stehenden und der erste Wagen des auffahrenden Zuges schwer beschädigt. Am Unfallort im Tunnel musste die Feuerwehr unter komplizierten Bedingungen 98 Verletzte aus den Waggentrümmern retten, von denen einer später starb. Der entstandene Sachschaden betrug rund 900 000 DM.

Die Ermittlungen zur Aufklärung der Unfallursache zogen sich über mehrere Wochen hin. Ein Sachverständigengutachten stellte klar, dass ein technisches Versagen ausgeschlossen sei. Mithin kam als Unfallursache nur eine menschliche Fehlleistung in Betracht. Am Vormittag des Unfalltages waren im Schaltraum des Bahnhofs Zoo drei Signaltechniker mit Wartungsarbeiten beschäftigt. Auch sie hatten um 10.33 Uhr das vom Führer des Gegenzuges abgegebene Pfeifsignal gehört. Einer der Männer sah daraufhin auf die Schalttafel und bemerkte, dass der Streckenabschnitt hinter dem Bahnhof Zoo blockiert war. In der irrtümlichen Annahme, er habe die Blockade verursacht (was technisch gar nicht möglich war), hob er um 10.35 das zugehörige Relais an und gab damit die Unfallstrecke frei.

37 Berliner Tageblatt Nr. 494, Montags-Ausgabe vom 28. September 1908, 1. Beiblatt.

38 Ritzau, Katastrophen, S. 32.

39 Berliner Tageblatt Nr. 500, Morgen-Ausgabe vom 1. Oktober 1908, 1. Beiblatt.

40 Ulrich Lemke und Uwe Poppel, Berliner U-Bahn, 4. Aufl., Düsseldorf 1996, S. 32 f.

41 Ausführlich dargestellt unter: <https://www.spiegel.de/spiegel/print/index-1965-41.html>, Zugriff am 27. Juli 2023.



Abb. 6: Eingestürzter Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn nahe dem Brandenburger Tor 1935. Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0040458

## S-Bahn

Die 1877 vollendete Ringbahn und die 1882 eröffnete Stadtbahn bildeten zusammen mit den später erbauten gesonderten Vorortgleisen das Grundnetz für den Betrieb der Berliner S-Bahn. Bis zur Jahrhundertwende wurden die Strecken trotz mancher Widrigkeiten mit Dampfzügen befahren.

Von 1900 an kam daneben für einige Fahrten ein eigens hergerichteter elektrischer Versuchszug zum Einsatz. Bei Abschluss der zweijährigen Versuchsphase fiel die Bilanz zugunsten des elektrischen Betriebs aus. Daraufhin wurde die »Einrichtung elektrischer Zugförderung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen« gefordert. Neben der Lokomotivindustrie waren es der Erste Weltkrieg und seine wirtschaftlichen Folgen, die eine zeitgerechte Umsetzung der Pläne für eine Elektrifizierung hinauszögerten. Schließlich fuhr am 8. August 1924 erstmals ein elektrischer Zug im Fahrplan der Dampfzüge vom Stettiner Vorortbahnhof nach Bernau.<sup>42</sup> Mit diesem Tag begann die »Große Stadtbahn-Elektrisierung« (sic!), die mit der Anschaffung neuer S-Bahnzüge und mit vielfältigen Baumaßnahmen am Streckennetz verbunden war. Bis Ende 1930 erfolgte die schrittweise Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs auf 21 weiteren Streckenabschnitten der Stadt- und Ringbahn sowie einiger Vorortbahnen.<sup>43</sup>

Auf Beschluss des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahngesellschaft wurde vom 1. Dezember 1930 an für den elektrischen Fahrbetrieb auf Stadt-, Ring- und Vorortbahn offiziell die Abkürzung »S-Bahn« verwendet. Der werbewirksame neue Name steht mit Recht für Schnellbahn, die seither von dem unverkennbaren weißen S auf grünem Grund symbolisiert wird.

42 Machel, Schienennahverkehr, S. 37–40.

43 Peter Bley, Berliner S-Bahn, 8. Aufl., Düsseldorf 2003, S. 14–19.

Im Elektrifizierungsprogramm war die älteste Vorortbahn Berlins, die Wannseebahn, aus Kostengründen nicht berücksichtigt worden. Die Umstellung dieser Strecke auf elektrischen Betrieb begann erst 1931 und konnte im Frühjahr 1933 abgeschlossen werden. Ein zweites Großprojekt in dieser Zeit war der Bau des Nord-Süd-Tunnels,<sup>44</sup> bei dem es nahe dem Brandenburger Tor zu einem schweren Unglück kam. Die Tiefbauarbeiten, die Ende 1934 begonnen hatten, standen unter einem enormen Zeitdruck. Nach nur vier Jahren sollte der Bau der Tunnelstrecke vom Stettiner Bahnhof im Norden bis zu den Vorortbahnen im Süden vollendet sein. Hinzu kam, dass die Ramm- und Aushubarbeiten nach einer verschiedentlich geänderten Bauplanung ausgeführt wurden. Der maßgebliche Entwurf sah zum Brandenburger Tor hin einen zweigeschossigen Tunnel vor, der eine Erweiterung der Baugrube erforderlich machte. Als am 20. August 1935 an diesem Streckenabschnitt in der heutigen Ebertstraße gearbeitet wurde, brachen gegen 12.15 Uhr die Tunnelwände ein. Innerhalb weniger Sekunden sackte der gesamte Fahrdamm auf einer Länge von etwa 60 Metern ab und zog Sand, Eisenträger, Kräne, Straßenbahngleise und Baubuden in die Tiefe. Von den 23 dort beschäftigten Bauarbeitern konnten vier noch am Unfalltag lebend aufgefunden werden; die anderen 19 wurden in den Tagen nach dem Einsturz tot geborgen.<sup>45</sup> Im Auftrag der Staatsanwaltschaft untersuchten Sachverständige wenige Stunden nach der Havarie die Unfallstelle. Sie beschrieben ausführlich die umfangreichen Schäden, jedoch blieb der genaue Verlauf des Einsturzes ungeklärt. Als Ursachen wurden verschiedene bautechnische und organisatorische Mängel erkannt. Die unzureichend ausgesteifte Baugrube war einen Meter tiefer ausgehoben worden als geplant, ohne die Rammträger entsprechend tiefer in das Erdreich einzuschlagen.

Der Einsturz nahe dem Brandenburger Tor blieb nicht das einzige Unglück beim Bau des Nord-Süd-Tunnels. Die drei folgenden Unglücksfälle verliefen jedoch weniger dramatisch. Ungeachtet solcher Rückschläge wurde das S-Bahnnetz bis zur kriegsbedingten Einstellung sämtlicher Bahnbauten weiter um- und ausgebaut. Zusammen mit den beiden Großprojekten Wannseebahn und Nord-Süd-Tunnel konnte in dem Jahrzehnt bis 1943 auf elf neuen Streckenabschnitten der elektrische Zugbetrieb der S-Bahn aufgenommen werden.<sup>46</sup>

Von Herbst 1943 an beeinträchtigten die heftiger werdenden Luftangriffe der Westalliierten zunehmend den S-Bahnbetrieb infolge von Bombenschäden, Fahrzeug- und Personalmangel sowie Engpässen in der Stromversorgung. Als besonders problematisch für den Zugverkehr erwiesen sich die Bestimmungen des Luftschutzes über die Verdunklung.<sup>47</sup> So führte das schwache blaue Licht auf Bahnhöfen vermehrt zu Unfällen, bei denen Menschen vor S-Bahnzüge stürzten oder beim Einsteigen zwischen die Waggons gedrückt wurden.

Zu Todesfällen von Passagieren der S-Bahn kam es in der Kriegszeit auch durch eine Serie von Sprengstoffanschlägen. Während zwei Züge nach Rangsdorf beziehungsweise Velten am Tunnelbahnsteig des Bahnhofs Friedrichstraße standen, explodierte in den Abendstunden des 13. Februar 1943 eine Bombe. Abgesehen von schweren Zerstörungen am Bahnhof wurden

44 Wolfgang Kiebert, Die Berliner S-Bahn 1924 bis heute. Geschichte, Technik, Hintergründe, Stuttgart 2004, S. 34–39.

45 Ders., Vor 75 Jahren: Einsturz beim Bau der Nordsüd-S-Bahn, in: Verkehrsgeschichtliche Blätter 37 (2010), S. 90–97.

46 Übersicht bei Machel, Schienennahverkehr, S. 65.

47 Mit der Verdunklung während der Kriegsjahre verbindet sich die Erinnerung an einen der gefährlichsten Frauenmörder Berlins. Der sogenannte S-Bahnmörder Paul Ogorzow stieß Frauen aus dem fahrenden Zug, um das verletzte Opfer sexuell zu missbrauchen und dann zu töten. Nach überaus aufwendigen Ermittlungen konnte er überführt werden, wurde »wegen Mordes in acht Fällen und Mordversuches in sechs Fällen« zum Tode verurteilt und am 25. Juli 1941 in Plötzensee hingerichtet. Näheres siehe Gunther Geserick, Klaus Vendura und Ingo Wirth, Zeitzeuge Tod. Spektakuläre Fälle der Berliner Gerichtsmedizin, Leipzig 2001, S. 59–73.

durch die Explosion vier Personen getötet und 60 verletzt, darunter viele Offiziere und Soldaten der Wehrmacht.<sup>48</sup> Bis April 1943 starben bei weiteren Anschlägen auf die Berliner S-Bahn etwa 50 Menschen. Die Attentate werden der Spezialeinheit der polnischen Heimatarmee mit dem Codenamen »Zagra-Lin« zugeschrieben, deren Kampfauftrag es war, Sabotageakte auf dem Gebiet des Deutschen Reiches und der deutsch besetzten Teile Vorkriegspolens zu verüben.<sup>49</sup>

In der Endphase des Krieges führten die Zerstörungen von Bahnanlagen und Fahrzeugen dazu, dass der Verkehr auf immer mehr Strecken der S-Bahn eingestellt werden musste. Am 25. April 1945 kam der S-Bahnbetrieb vollständig zum Erliegen, weil die Stromversorgung wegen des Kohlemangels zusammengebrochen war. Noch kurz vor Kriegsende, vermutlich am 2. Mai, wurde der Nord-Süd-Tunnel gesprengt und dadurch auf ganzer Länge geflutet. Die Explosion hatte die teilweise über einen Meter dicke Stahlbetondecke unter dem Landwehrkanal und an der südlichen Wehrkammer aufgerissen. In dem zerstörten Tunnel fanden mehr als 100 Menschen den Tod durch Ertrinken.<sup>50</sup>

Ungeachtet der schweren Kriegsschäden gelang es, vom 6. Juni 1945 an den elektrischen Betrieb nach und nach auf einzelnen Streckenabschnitten wieder aufzunehmen. Ein Dreivierteljahr später konnte der Voll-Ring durchgehend ohne Umsteigen befahren werden. In den 1950er-Jahren wurde der Ausbau des Streckennetzes der S-Bahn in ganz Berlin fortgesetzt. Der Mauerbau führte zur endgültigen Teilung der Stadt in Ost- und West-Berlin und damit zur Entstehung zweier getrennter S-Bahnnetze. Bis zur Wiedervereinigung wurden in beiden Stadtteilen der Zugbestand und die Bahnanlagen modernisiert und ausgebaut. Von Sommer 1990 an fuhren die S-Bahn-Züge wieder durchgehend und ohne Grenzkontrollen von Ost nach West und umgekehrt über den Bahnhof Friedrichstraße.<sup>51</sup> Das war der erste Schritt auf dem Weg zum einheitlichen Berliner S-Bahn-Netz, das in den folgenden Jahrzehnten um reaktivierte alte und neu gebaute Strecken innerhalb der Stadt und ins Umland erweitert wurde.

Wie bei den anderen Nahverkehrsmitteln waren auch bei der S-Bahn schwere Unfälle nicht gänzlich zu verhindern. Die Unfallchronik zeigt, dass vor allem bei Auffahrunfällen zahlreiche Fahrgäste verletzt wurden.<sup>52</sup> Das Unglück mit den meisten Opfern, bei dem 190 Personen zum Teil schwere Verletzungen erlitten, ereignete sich am 2. Juli 1952. Kurz vor dem Bahnhof Papestraße war ein S-Bahnzug auf einen haltenden Zug aufgefahren. Nach Angaben der Polizei hatte Übermüdung des auffahrenden Zugführers zu dem Unglück geführt.<sup>53</sup> Immerhin blieben Katastrophen mit einer Vielzahl von Todesopfern seit der Kriegszeit aus. Wenn es vereinzelt zu Todesfällen kam, dann waren die Ursachen meist Unvorsichtigkeit von Fahrgästen oder Renommiersucht wie beim S-Bahnsurfen.

48 Aleksander Kunicki, Die lautlose Front. Aus den Erinnerungen eines Geheimdienstoffiziers der Verfügungseinheiten der Direktion für Diversion, Hauptkommandantur der Polnischen Heimatarmee, 2. Aufl., Warschau 1969, S. 32 f. Der Originaltitel in Polnisch lautet: Cichy front. Ze wspomnień oficera wywiadu dywersyjnego dyspozycyjnych oddziałów Kedywu [Kedyw = Kierownictwo Dywersji], KG AK [Komenda Główna Armii Krajowej].

49 An den Kampf der Spezialeinheit »Zagra-Lin« [vollständiger Name Kosa Zagra w Linie] erinnert heute eine Gedenktafel am Bahnhof Wrocław, wo die Gruppe 1943 ebenfalls einen Bombenanschlag verübt hat, vgl. <https://erinnerungsorte.org/miejscu/breslau-gedenktafel-fuer-die-kampfgruppe-zagra-lin/>, Zugriff am 10. August 2023.

50 Kiebert, S-Bahn, S. 48 f.

51 Bley, S-Bahn, S. 21–53.

52 <https://www.gerdboehmer-berlinereisenbahnarchiv.de/Statistiken/BBU-DR-DB.html>, Zugriff am 14. August 2023.

53 <https://chroniknet.de/extra/was-war-am/?Ereignisdatum=2.7.1952>, Zugriff am 14. August 2023.

## Ausblick

Die Berliner Bahnen sind trotz der sich verschärfenden Folgen des Klimawandels ein zukunftsweisendes Verkehrsmittel. Schon heute fahren Tram, U-Bahn und S-Bahn, also drei der vier Bahnen, mit einem Elektroantrieb. Der Eisenbahnverkehr erfolgt gegenwärtig bereits zu 90 % auf elektrifizierten Strecken. Mit diesem Anteil liegt Berlin deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 61 %.<sup>54</sup> Wenn es gelingt, die fossilen Energieträger für die Stromerzeugung durch umweltfreundliche Technologien zu ersetzen, sind die Bahnen endgültig für die Zukunft gerüstet. Eine moderne Fahrzeugtechnik und leistungsfähige Sicherungsanlagen können zwar einen störungsfreien Fahrbetrieb ermöglichen, doch bleiben Mensch und Natur weiterhin die Risikofaktoren für Unfälle im Bahnverkehr.

Professor Dr. med. Dr. phil. Ingo Wirth  
Mail: [ingo.wirth@hpolbb.de](mailto:ingo.wirth@hpolbb.de)

Für die Überlassung von Abbildungen danke ich Jürgen Köhn, Berlin, und Wolf-Dietger Machel, Berlin.



Dorfkirche Stralau, Kupferstich von Friedrich August Schmidt nach einer Zeichnung von Friedrich August Calau, 1821, Archiv des Verfassers

## 2024 – Jahrestage in der Geschichte Stralaus

Von Uwe Michael Nübel

Stralau gehört zu den ältesten Siedlungsgebieten im Berliner Raum. Durch Verlandung ist im Laufe von Jahrhunderten von der Insel flussabwärts eine Landverbindung auf der nordwestlichen Seite

54 <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/elektrifizierung-bahn/>, Zugriff am 19. August 2023.

und damit eine Halbinsel entstanden. Ehemals von Fischern bewohnt, die sich vom Fischreichtum der Spree ernährten, ist die Halbinsel seit dem 17. Jahrhundert Ausflugsziel der Berliner gewesen. Die Industrialisierung veränderte das Gesicht der Halbinsel weiter zu einem Industriestandort. Von 1990 an wurden die Fabriken stillgelegt und Stralau entwickelte sich zu einem begehrten Wohnquartier. Seinen Erholungswert hat die Insel jedoch nicht verloren. An die wechselvolle und mit Berlin verbundene Geschichte erinnern in diesem Jahr einige runde Jubiläen:

1244

Vor 780 Jahren taucht der Name Stralau (auch Strahlow, Stralo oder Stralow geschrieben) erstmals als Eigenname eines Rittergeschlechtes auf. Ein Ritter Theodor von Stralow wird im Gefolge der brandenburgischen Markgrafen Johann I. und Otto III. genannt<sup>1</sup>. Diese beiden Markgrafen herrschen gemeinsam über die Mark Brandenburg. Es sind die Enkel Albrechts des Bären, der zuerst mit der Mark Brandenburg belehnt wurde. Eine konkrete Beziehung zur Insel Stralau konnte jedoch nicht ermittelt werden.

1464

Vor 460 Jahren wird die Fertigstellung der Dorfkirche und des Kirchturms und mit folgenden Worten dokumentiert: *Anno 1464. Ist die Kirche zu Strahlo gebaut und der Turm gefertigt worden sub Pontifice Pio II anno eius VI.*<sup>2</sup> Der Konrektor Pustius<sup>3</sup>, der die Geschichte Berlins aufschrieb, hielt dies für bedeutend, weil im Jahr 1358 das Dorf Stralau in den Besitz der Stadt Berlin gekommen ist. Damit war Berlin, beziehungsweise sein Magistrat, der ›Patron‹ des Dorfes und somit für das Kirchengebäude zuständig. Die Bauweise mit Kreuzgewölbe lässt die Verbindung zur aufstrebenden Stadt Berlin erkennen. Die Birnstab-Rippen des Kreuzgewölbes haben die Form der 1460 erweiterten Nikolaikirche. Der Turm war unten massiv und oben als Fachwerk ausgestaltet. Die 1,5 Meter dicken Grundmauern lassen sich noch heute als aus dieser Zeit stammend erkennen. Der Fachwerkurm ist mehrfach durch Blitzeinschlag und Sturm beschädigt worden.

1574

Vor 450 Jahren wurde von Kurfürst Johann Georg die erste Fischereiordnung, welche die Fischerei auf schiffbaren Flüssen regelt, als Schonfrist erlassen. Danach durfte die »große Fischerei«, also das Fischen mit Netzen, erst am 24. August beginnen. Die Schonfrist der Fischerei begann zu Ostern, damit die Fischbestände gesichert waren. Somit konnten auch die Fischer von Stralau erst von diesem Zeitpunkt an ihrem Gewerbe nachgehen. Auf Stralau lebten seit alters her elf Fischerfamilien, die sich die Reviere teilten, und sich ausschließlich vom Fischfang ernährten. Anderes Gewerbe war wegen der geringen Bevölkerung auf Stralau (bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts lebten nur zirka 75 Menschen in dem Dorf) nicht erforderlich und möglich. Dieser Anlass war ein Grund zum Feiern. Möglicherweise liegt hier der Ursprung des *Stralauer Fischzuges*. Das Datum war außerdem von Bedeutung, weil die ersten vier großen Fischzüge dem Pfarrer und dem Dorfschulzen zustanden. Der Pritztablet von Köpenick hatte dies zu überwachen.

1 Hellmann, Otto; Stralau und seine Geschichte, Sonderdruck aus den »Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Berlins« 1929 Heft 3, S.79.

2 der lateinische Text bedeutet: »unter Papst Pius II., im 6. Jahre dessen Regierung«.

3 Abgedruckt Schriften des Vereins für die Geschichte Berlins, Heft IV 1870.

1824

Vor 200 Jahren feierte man die Einweihung des neuen Kirchturms von Friedrich Wilhelm Langerhans. Durch Sturm und Blitz war der hölzerne Kirchturm baufällig und abbruchreif. Nach einem Bittschreiben an Friedrich Wilhelm III. wurde vom König eine Unterstützung gegeben. Zuerst war Friedrich Schinkel um einen Entwurf gebeten worden. Der war aber dem König zu teuer. Und so wurde der Stadtbaudirektor Langerhans beauftragt, der im Jahr zuvor bereits das Wirtshaus Zenner erbaut hatte. Die Besonderheit des Turms besteht aus der Eckbekrönung mit jeweils einem Kreuz und dem Turmkreuz, das Querbalken von Ost nach West und von Nord nach Süd erhielt. So konnte man vom Schiff aus jeder Sicht erkennen, hier steht eine Kirche und hier beginnt Berlin. Der Turm war im Kern als Fachwerk ausgestaltet und mit Klinkern versetzt. Als in den Jahren 1936/39 die Kirche umgebaut wurde – es wurde erstmals ein Durchgang vom Turm zum Kirchenschiff geschaffen – trug man den Turmaufbau ab und errichtete ihn vollständig aus Stein. Dadurch wurde das Bauwerk schwerer. Die fehlende Auflagefläche, wegen des 2,5 Meter breiten Durchgangs zum Kirchenschiff – das Mauerwerk des Turms hat eine Stärke von 1,5 Metern – verstärkte den Druck auf das Fundament. Als dann noch der Bombenkrater nach dem schweren Bombenangriff im Januar 1945, der das gesamte Gewölbe und die Nordwand zerstörte, nicht ordnungsgemäß verfestigt wurde, kam der Turm in Schiefelage. Er neigte sich 5 Grad nach Nordosten. Dies wurde 1963 festgestellt. Daraufhin wurde der Turm mit einer Stahlbetonkonstruktion unterfangen und steht seitdem stabil. Nur ist er eben schiefer als der schiefe Turm zu Pisa.



»Schiefer Turm« von Stralau.  
Aufnahme des Verfassers

1899

Vor 125 Jahren fuhr im Dezember die erste Straßenbahn durch den Tunnel von Stralau nach Treptow und dann weiter nach Köpenick. Der Tunnel unter der Spree war als Versuch von AEG und Siemens geplant, um zu prüfen, ob man die Untergrundbahn auch unter der Spree durchführen könne. Die Gemeinde Stralau machte zur Auflage, dass es künftig eine Anbindung an den Frankfurter Bahnhof geben müsse. Beim Bau dieses Tunnels wurde erstmals in Europa das ›Schildvortriebverfahren‹ angewendet. Dadurch konnte man unter der Spree ohne Beeinflussung des Schiffsverkehrs arbeiten. Die eingleisige Strecke war 545 Meter lang, in einer Tiefe bis zu 12 Metern unter der Spree und mit den Einfahrten von 125 Metern ein technisches Meisterwerk. Und sicher war die eingleisige Fahrt durch den Tunnel auch, denn nur der Fahrzeugführer mit einem ›Knüppel‹ durfte einfahren. Den Knüppel übergab er bei der Ausfahrt seinem Kollegen. Deshalb hieß die Strecke auch im Volksmund *Knüppelbahn*.

Dr.-Ing. Uwe Michael Nübel  
Mail: [uwenuebel@t-online.de](mailto:uwenuebel@t-online.de)

Alle an dieser Stelle seit 2020 veröffentlichten Rezensionen sind im Internet über das Recherche- und Publikationsportal *recensio-regio.net* der Bayerischen Staatsbibliothek abrufbar. Die hier besprochenen Bücher sind in unserer Bibliothek für die Damen und Herren unseres Vereins ausleihbar.

**Claudia M. Melisch, Ines Garlisch u. Jörg Feuchter: Die ersten Berliner. Leben an der Spree zwischen 1150 und 1300**, Berlin: Bebra 2023, 208 Seiten, 26 €.

Mit den bisherigen spektakulären Funden – zu bestaunen unter anderem im Museum für Vor- und Frühgeschichte – und deren wissenschaftlichen Decodierungen, gelang es dank ambitionierter Fachleute in diesem Genre den Nebel um die Entstehungsgeschichte Berlins einigermassen zu lichten. Viele Fragen warten noch auf plausible Antworten, beispielsweise mangels aufklärender Schriftdokumente, Pläne oder Bildern aus dieser frühen Epoche. Das Interesse daran, wer die ersten Berliner waren, wie sie lebten und handelten, ist von jeher riesengroß. Das schon lange an des Rätsels Lösung beteiligte Autorentrio Claudia Maria Melisch (Archäologin), Ines Garlisch und Jörg Feuchter (beide Historiker) präsentiert ein exzellentes, solide recherchiertes Buch, in dem, entsprechend dem Klappentext, »erstmal [...] Erkenntnisse aus der Geschichtsforschung zum mittelalterlichen Berlin mit Ergebnissen aus neuesten archäologischen Untersuchungsmethoden verknüpft« werden. Zur zeitlichen Einordnung lassen sie ihre Leser wissen, dass sie sich darin hauptsächlich auf die Rekonstruktion der Lebensverhältnisse zwischen 1150 und 1300 fokussieren. Ihre beeindruckende Zeitreise ins Mittelalter rubrizieren die ausgewiesenen Experten in neun allesamt aufschlussreiche und unterhaltsam geschriebene Kapitel. Sie setzen eine pfiffige Idee um: Im Kapitel *Die politische Landschaft im 12. Jahrhundert* mögen die Leser mittels fiktiver Lebensbeschreibungen selbst herausfinden, welche der damaligen umtriebigen politischen Köpfe als Initiatoren für die Gründung von Berlin und Cölln bedeutend waren: Erzbischof Wichmann von Magdeburg, Albrecht der Bär, nebst seinem Sohn Markgraf Otto I. von Brandenburg oder der slawische Fürst Jacza von Köpenick? Die Auflösung überrascht. Das dritte Kapitel widmen die Autoren der wissenschaftlichen »Entstehung der beiden Siedlungen Berlin und Cölln«. Sodann wird das frühe Stadtbild von Cölln und von Berlin näher beleuchtet. Es werden Fragen nach der Besiedlung unserer Region, den ersten Stadtplänen, den ältesten schriftlichen Zeugnissen und vielem mehr basierend auf den neuesten Forschungsergebnissen souverän beantwortet. Lobenswert sind zudem die farblich unterlegten zusätzlichen Aufklärungstexte. Im Kapitel »Wie erfahren wir Neues über die ersten Berliner?« berichten die Autoren unter anderem über die Anwendung diverser Untersuchungsmöglichkeiten, wie Radiokarbonmethode, Isotopen- und Genanalyse. In den Jahren 2007 bis 2009 fanden auf dem Petriplatz intensive Grabungen statt, wobei auf dem Petrikirchhof 3 200 Gräber freigelegt wurden, »welche die Gebeine von fast 3 778 Menschen ganz überwiegend aus dem Mittelalter enthielten«.

»Im Dezember 2021 wurde am Molkenmarkt ein sensationell gut erhaltener hölzerner Bohlenweg aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts entdeckt.« Wir berichteten im Heft 2/2022 unserer *Mitteilungen* über die nur wenig später ohne öffentliche Information vorgenommene Zerstörung des 65 Meter langen Bohlenwegs und richteten einen von den Medien aufgegriffenen »Offenen Brief« an den damaligen Kultursenator. Ein sympathisches Interview mit Claudia M. Melisch, der Grabungsleiterin am Petriplatz, ist in der *Mediathek* unseres Vereins: *Adventskalender*, 2.12.2023.

Mit ihrer fakten- und detailreichen Publikation, visualisiert mit über 100 farbigen Abbildungen, weihen die engagierten Autoren ihr an der Themenkomplexität interessiertes Lesepublikum in die entstehungsgeschichtlichen Hintergründe Berlins ein und offerieren damit ein intensives Lese- und Lernvergnügen. Staunen inbegriffen!

Mathias C. Tank

**Berliner Zentrum für Industriekultur (Hg.), Charlottenburg – Moabit, Berliner Industriekultur – Die Metropole neu entdecken**, (= Berliner Schriften zur Industriekultur, Band 3), Berlin: Amman Verlag 2022, 56 Seiten, mit zahlreichen Farb- und historischen Schwarz-Weiß-Abbildungen und herausnehmbarem Faltpfad, kartoniert, 8 €.

Ein Jahr nach den hier (*Mitteilungen* 3/2022, S. 431 f.) besprochenen ersten beiden Bänden zur Spandauer und Treptow-Köpenicker Industriekultur erschien ein dritter Band zu Charlottenburg und Moabit. Die *Schriften zur Industriekultur* führen uns – auch dank eingelegter Stadtpläne für eine empfohlene Radtour – zu den architektonischen Zeugnissen des industriellen Erbes in verschiedenen Stadtteilen. Moabit wurde vorausschauend bereits 1861 mit seinerzeit 6 534 Einwohnern von Berlin eingemeindet. Bis 1910 stieg die Einwohnerzahl auf 190 000 an. In der gleichen Zeit verzweifelte sich die Einwohnerzahl der bis 1920 selbständigen Stadt Charlottenburg von 25 000 auf 306 000. Berlins industrielle Keimzelle war »Feuerland« vor dem Oranienburger Tor. Neben Borsig wanderten weitere Industriebetriebe Mitte des 19. Jahrhunderts nach Moabit. Ausschlaggebend für diese Standortwahl waren die unverzichtbaren Wasserstraßen Spree und Landwehrkanal. Von Moabit ging die industrielle »Eroberung« weiter in Richtung östliches Charlottenburg. Dazu gehörten Firmen der Elektroindustrie, des Textilmaschinenbaus und der Autoindustrie. Diese neuen Industrien verlangten Fachwissen und Fachpersonal, was die Stadt Charlottenburg durch Gründung der Technischen Hochschule und Ansiedlung der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt möglich machte.

Wie in den vorhergehenden Bänden findet man beim Lesen sehr gutes, in drei Kapitel aufgeteiltes, mit farbigen Gegenwarts- und historischen Schwarz-Weiß-Fotos historisch basiertes Alltagswissen. Man hat Freude bei der Lektüre! Das beim Lesen störende Gendern mit Doppelpunkt ist in dem vorliegenden Band wohl der Tatsache geschuldet, dass der Herausgeber steuerfinanziert ist und vielleicht deshalb meint, dies tun zu müssen.

Manfred Uhlitz

**Jens-Peter Ketels: Ernst Lessing. Leben und Schicksal eines jüdischen Architekten in Berlin**, Berlin: Strauss Edition 2023, 135 Seiten, 123 Abbildungen, 24,90 €.

Zum 50. Geburtstag von Ernst Lessing 1920 fertigte seine Ehefrau Antonie ein aufwendiges handgebundenes Buch mit Fotografien und eigenhändigen Texten und Zeichnungen an. Unser Mitglied Jens-Peter Ketels erwarb diese Mappe auf einer Auktion in den 1990er-Jahren und war erstaunt, dass der zur damaligen Zeit sehr bekannte Architekt in Vergessenheit geraten war. Das vorliegende Buch zeigt zunächst Blatt für Blatt das mit Liebe und künstlerischem Geschick gestaltete Buch über die ersten fünf Jahrzehnte des Jubilars, dessen Vater Leopold Lessing als Gutsbesitzer von Hermsdorf sich große Verdienste erworben hatte und 1995 durch eine Erinnerungstafel des Bezirksamts Reinickendorf gewürdigt wurde. Nach seinem Studium war der Sohn von 1902 bis 1908 als Architekt angestellt und entwarf Schloss Schönhagen für den Berliner Verleger Emil Mosse. Von 1908 bis in die NS-Zeit war er Mitinhaber der Architektenbüros Risse & Lessing und Lessing & Bremer. 1907 erwarb Lessing von der Erbgemeinschaft Wessel ein Grundstück auf Schwanenwerder und errichtete für sich ein zweigeschossiges Landhaus, das er 1912 nach seiner Eheschließung mit der begüterten Witwe Antonie Idell an den Kaufhauseigentümer Berthold Israel veräußerte, um in die Villa seiner Ehefrau Am Sandwerder 3 in Wannsee zu ziehen. Antonie Lessing fügte in ihrem Album ein Kapitel mit Fotografien der Baulichkeiten ihres Gatten an, der auch als Innenarchitekt gefragt war. Jens-Peter Ketels ergänzte die Zusammenstellung durch Veröffentlichungen in den damaligen Fachzeitschriften und recherchierte das Schicksal der Objekte bis in die heutige Zeit. Zwischen 1919 und 1926 entstand der einzige noch erhaltene Berliner Bau von Lessing Am Sandwerder 41. 1924/25 verantwortete er den Umbau des Gloria Palastes am Kurfürstendamm zu einem Uraufführungstheater im späten Barockstil, das 1943

zerstört wurde. Lessing & Bremer baute 1927 die Villa Dr. Oppenheim Am Sandwerder 17/19 für die jüdische Bankiersfamilie Arnhold äußerlich erheblich um. Heute wird das Gebäude von der American Academy unter dem Namen *Hans-Arnhold-Center* genutzt. Jens-Peter Ketels ging auch dem Wirken Lessings als Erbauer von Familiengrabstätten nach. So findet man auf dem Friedhof Heerstraße die Erbbegräbnisanlage der Familien Franz Ullstein und Max Cassirer. Obwohl Lessing zum Christentum übergetreten war, galt er in der NS-Zeit als »Volljude« wie auch seine 1936 verstorbene Ehefrau. Die Familie hatte durch die Inflation und Anordnungen der Nationalsozialisten bereits erhebliche Vermögenseinbußen erlitten und sah sich gezwungen, alle Immobilien unter Wert zu verkaufen. Ernst Lessing zog zur Untermiete in das Fremdenheim Kurfürstenstraße 78 und starb am 25. März 1943. Eine auf Schwanenwerder begonnene beeindruckende Architektenkarriere endete in bitterer Armut. Das vorliegende Buch will exemplarisch auf das Schicksal jüdischer Berliner hinweisen. Im Anhang findet der Leser Archiv- und Literaturhinweise sowie ein Personenregister. Für die vorzügliche Gestaltung und Mitwirkung bei den Texten bedankte sich der Autor bei Katharina Strauss.

Martin Mende

**Maritta Tkalec: Geschichte Berlins in 60 Objekten**, Berlin: BeBra 2023, 272 Seiten, 28 €.

Liebhaber der allwöchentlichen Seite »Stadtgeschichte« in der *Berliner Zeitung* freuten sich bereits lange auf eine themenerweiterte Publikation der engagierten Journalistin Maritta Tkalec, die seit 2015 das Erscheinen dieser jeweils von positiver Leserresonanz begleiteten Geschichtsseite verantwortet. Über die Grundlage der Entstehung ihres Buches erklärte sie: »Bei den Recherchen zu Artikeln [...] über historische Ereignisse tauchten immer wieder Objekte auf, für die in den journalistischen Texten kein Platz blieb.« Ergo entstand ein Buchprojekt, dessen Arbeit sich allerdings »fast fünf Jahre« hinzog und erst im Herbst 2023 endete. Die Zeitspanne lohnte sich durchaus, denn der kenntnisreichen Autorin gelang eine unterhaltsame, facettenreiche *Grandtour* durch die Vergangenheit Berlins, sozusagen »von der Eiszeit bis zur Jetztzeit«. Mittels der Objekte, die in acht Abschnitten chronologisch eingefasst sind, offenbart sie einen vortrefflichen »Blick auf Berlin, wie es ihn noch nie gegeben hat« (Klappentext des Verlags). So bietet der Abschnitt *Feuer, Eis und Sumpf* den Archäologie-Interessierten gewichtige Themen: »Der Elch vom Hansaplatz«, gefunden im Mai 1956, »Das Schamanen-Geweihe« von Biesdorf, entdeckt 1953, »Die Grabplatte des Conrad von Beelitz« von 1308 und »Der Grabstein des Jona ben Dan in Spandau« von 1244. Im Abschnitt *Aufstieg zur Residenzstadt* werden teils dramatische Geschehnisse beschrieben: »Die Glocke vom Dom«, gegossen 1471, zersprungen im April 1921, deren Weg vom brandenburgischen Wilsnack bis nach Berlin führte, »Die Fanggabel«, die als ein echt brutales »Werkzeug für Berliner Kopfgeldjäger« zu Zeiten des preußischen Soldatenkönigs galt, »Die Staatskarosse Nummer 1«, ausgeliefert 1789 und die heute noch im Kutschenmuseum des Schlosses Paretz zu sehen ist. Der Abschnitt *Reform, Revolution, Rasanze* enthält ein breites Spektrum von interessanten Berichten: »Humboldts Paranus«, entdeckt während seiner großen Expedition 1799 bis 1804, »Die Preußische Hundemarke«, die von Oktober 1810 an die Zahlung einer Luxus-Steuer bestätigte, »Die Ewige Lampe aus der Neuen Synagoge« in der Oranienburger Straße, die im Jahr 1866 gespendet wurde, »Der Rote Rathenower«, ein mit einem deutlichen Handabdruck versehener Backstein aus dem 13./14. Jahrhundert, »Der Kaffeekahn«, ein Mastensegler, gebaut in den 1840er-Jahren zum Transport von Gütern aller Art, »Der Berliner Dino«, ein Skelett des Brachiosaurus, das 1909 in Tansania freigelegt wurde und heute im Naturkundemuseum zu bestaunen ist und »Die Büchse von der Rohrpostanlage«, damals eine ausgeklügelte Techniksensation, die eine blitzschnelle Übermittlung von Informationen ermöglichte. Die Abschnitte *Auferstehen aus Ruinen, Hüben und Drüben, Aufbruch ins Offene* widmen sich u.a. dem »Schild der Bersarinstraße 95–99«, den »Schuhen der Trümmerfrauen«, dem »Marmor von der Mohrenstraße«, der »Goldenen Hausnummer«, die aus einem Verschönerungs-Wettbewerb Ost-

Berlins hervorging und »Schabowskis Zettel. Gewährt werden tiefe Einblicke in Unbekanntes oder längst Vergessenes. Ach so, wem hat Berlin eigentlich drei (von vier) »Autobahnären« zu verdanken? Das finden Sie, liebe Leserinnen, liebe Leser, bitte selbst heraus!

Wissens- und lesenswert sind die von Maritta Tkalec präsentierten Geschichtskomponenten allemal. Sie sind präzise recherchiert und mit historischen Daten, Fakten und Bildern angereichert. Sie beherrscht ihr journalistisches Handwerk perfekt, argumentiert sachlich orientiert und verliert sich nicht im Detail. Sie schreibt lebhaft, spannungreich und ihre Leserschaft partizipierend. Mit ihrem zwischenzeitlich populären Buch offeriert die Autorin noch ganz nebenbei einen Fundus an Inspirationen für weitere Lektüre und ganz persönliche historische Entdeckungen in und um Berlin. Prädikat: Alles in allem empfehlenswert!

Mathias C. Tank

*Wir empfehlen den Besuch der Autoren-Lesung bei uns am 17. April 2024, 19 Uhr, vgl. »Veranstaltungen«!*

**Tempelhof Projekt GmbH (Hg.): Der Flughafen Tempelhof – Eine Stadtgeschichte**. Berlin: Lukas Verlag 2023, 120 Seiten, 96 Abbildungen, 5 Pläne, 12 €.

Der Flughafen Tempelhof wurde am 8. Oktober 1923 eröffnet. Zum 100jährigen Jubiläum erarbeitete das in Erkner ansässige Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS) im Auftrag der Tempelhof Projekt GmbH die vorliegende Publikation. Vier Autoren informieren über die Historie, Architektur und die Transformation des Flughafens nach Einstellung des Flugbetriebs am 30. Oktober 2008.

Harald Engler geht in der Einleitung auf den Flughafen und sein Feld in der Stadtgeschichte ein. Der Kunsthistoriker Andreas Butter, ein Spezialist für Architekturgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, beleuchtet die Einrichtung des ersten Zentralflughafens, ein Meilenstein des Neuen Bauens, von dem heute nichts mehr vorhanden ist. Die Bauhistorikerin Elke Dittrich geht auf den Flughafenneubau und seine Nutzungen unter der nationalsozialistischen Herrschaft ein. Ein weiteres Kapitel widmet sie der Entwicklung des zivilen Luftverkehrs nach 1946. Die Kunsthistorikerin und Denkmalpflegerin Malgorzata Popiolek-Roßkamp beschreibt die amerikanische Geschichte des Flughafens von 1945 bis 1993. Harald Engler schließt mit Betrachtungen über das Flughafengebäude und das Tempelhofer Feld als stadtplanerisches »Exerzierfeld« von 2008 bis 2023.

Das Flughafengebäude ist mit einer Länge von 1,2 Kilometern das größte Baudenkmal Europas! Die Instandsetzungskosten des Komplexes werden auf zwei Milliarden Euro geschätzt. In einem internationalen und interdisziplinären Wettbewerb soll in den nächsten Jahren eine Masterplanung erarbeitet werden. Der Landeskonservator Christoph Rauhut beklagt, dass sich das Land Berlin bisher nicht durchringen kann, ausreichende Mittel für den Bauunterhalt zur Verfügung zu stellen. Aber die Senatsbaudirektorin Petra Kahlfeldt ist zuversichtlich, dass die Transformation des beeindruckenden Flughafengebäudes gelingen wird und Berlin daraus einen starken Impuls für die Stadtentwicklung gewinnen wird.

Martin Mende

**Lothar Weigert/Klaus-Peter Möller, Schmalhansküchenmeisterstudien versus Petitionsschriftstellerei. Theodor Fontane und der Berliner Zweigverein der Deutschen Schillerstiftung**, Würzburg: Königshausen & Neumann 2023, 704 Seiten, größtenteils farbige Illustrationen, 68 €. Auch als Online-Ausgabe erschienen.

Fontane – völlig überforscht? Sollten Zweifel an der Berechtigung einer so umfangreichen Publikation wie der vorliegenden nach der Fülle früherer Publikationen sowohl zu Fontane als

auch zum literarischen Leben seiner Zeit aufkommen, so werden diese aufs Glänzendste widerlegt. Auch der mögliche Irrtum, Publikationen dieser Art seien zwar wichtige Faktensammlungen, aber doch recht eigentlich staubtrocken, darf als beseitigt gelten, denn über weite Strecken liest sich diese Abhandlung fesselnd. Sie beginnt mit einem bisher unveröffentlichten Brief Fontanes aus dem Zehlendorfer Heimatmuseum und der Verwunderung darüber, dass über die Tätigkeit dieses 1855 in seiner Wohnung gegründeten Vereins, dessen Mitglied Fontane bis zu seinem Tode blieb, so wenig bekannt war. Einem Überblick zum Forschungsstand und dem fälligen Aufräumen mit anderenorts falsch verwendeten Begriffen, also einer klaren Abgrenzung zwischen der Deutschen Schillerstiftung und seinen Zweigvereinen einerseits sowie dem Schillerpreis andererseits folgt eine Liste der Mitglieder mit einer kurzen Beschreibung ihrer Rolle. Dabei wird der Schwerpunkt auf jene Personen gelegt, denen eine besondere Bedeutung im Leben des Vereins zukam, während andere bekannte Personen teils nur erwähnt werden. So wird Julius Pabst auf knapp 3 Seiten vorgestellt, während sich Menzel hier mit 4 Zeilen begnügen muss. Auf gut 50 Seiten wird über die ökonomische Grundlage des Berliner Zweigvereins informiert. Mit knapp 270 Seiten ist der größte Teil des Buches, dem man einen festeren Einband wünscht, den Destinatären, den Begünstigten gewidmet. Dort kann man sowohl vertraute Namen wie Willibald Alexis, Max Kretzer und Elisabeth Lasker-Schüler finden, aber auch gänzlich unbekannte Autoren tauchen auf, ebenso Witwen und Kinder verstorbener Autoren, die sich von der Berliner Zweigstiftung Unterstützung erhofften. Durch die biographischen Notizen wird manch bewegender Einblick in Schicksale wenigstens angedeutet. Der Ton dieser Mitteilungen bemüht sich um Sachlichkeit und verweist öfter auf fehlende Dokumente. Trotz der gelegentlich fehlenden Informationen ist die vorliegende Studie ein wichtiger Beitrag zur Sozialgeschichte Berliner Künstler, bei denen oft Schmalhans Küchenmeister war. Durch das imposante Ergebnis langjähriger umfangreicher Forschungen beider Autoren wird klar, dass dieser Zweigverein nicht einfach einer von vielen in dieser von einem regen Vereinsleben geprägten Zeit war, sondern dass durch den Bezug auf Schiller sich hier insgesamt ein bürgerliches und nationales Selbstbewusstsein zeigt, anfangs in einer Stadt, die noch längst nicht Reichshauptstadt eines einigen Deutschlands war. Die vor allem an Fontane Interessierten bekommen hier konzentriert und gut belegt seine Wandlung von einem empathischen Beisitzer zu sehen, der beinahe ausschließlich die Unterstützungen befürwortete, zu einem skeptischer Urteilenden, der sich nicht in allen Fällen als Mitglied einer Armenkommission verstehen wollte, besonders in Fällen »stark verbummelter Vielschreiber«, denn seine ästhetischen Maßstäbe galten auch hier.

Ein ausführlicher Anhang bringt Briefwechsel einzelner Mitglieder und Rundschreiben, die einen Einblick in die Tätigkeit des Zweigvereins bieten, sowie Quellen- und Literaturverzeichnis mit Personenregister, die diese Studie zu einer äußerst profunden Grundlage für weitere Arbeiten bieten. Auch die Druckqualität der 21 überwiegend farbigen Abbildungen ist sehr erfreulich.

*Peter Schaefer*

**Gerd Kley/Detlef Peitz: Otto Morgenstern. Gymnasiallehrer, Altphilologe, Kommunalpolitiker, Stenograf (Jüdische Miniaturen Bd. 314).** Leipzig: Hentrich & Hentrich 2023, 104 Seiten, 19 Abbildungen, 9,90 €.

An den Lichterfelder Lehrer Otto Morgenstern (1860–1942) erinnern in Berlin eine Gedenktafel, ein Stolperstein, ein Straßenname und von Zeit zu Zeit stattfindende Erinnerungsfeiern (so hat Gerhard Moses Heß mehrfach Veranstaltungen zu Morgenstern auf dem Alten St. Matthäus-Kirchhof angeboten). Der Physiker Gerd Kley und der Parlamentsstenograf Detlef Peitz haben nun in der verdienten Reihe »Jüdische Miniaturen« Morgenstern die erste Einzelveröffentlichung gewidmet.

Otto Morgenstern war nicht nur von 1888 bis 1925 Lehrer für Griechisch und Latein am renommierten Schiller-Gymnasium in Lichterfelde, sondern auch ein in vielfältigster Hinsicht für Lichterfelde und Berlin engagierter Bürger. Von der Breite seiner Aktivitäten legt der hier anzusehende Band eindrucksvoll Zeugnis ab. Außerdem macht er bislang unbekanntes Quellen für sein Leben und Denken nutzbar: Vor dem Ersten Weltkrieg wurde Morgenstern Mitglied der Brocken-Silvester-Gemeinde. Bis 1940 steuerte er zu deren Organ, der *Brocken-Silvester-Post*, mehrfach Beiträge (häufig poetische) bei, die Einblicke in seine Gedankenwelt erlauben. Dort erschien 1939/40 ein den »Führer« preisendes Gedicht (»Pax et bellum« / »Frieden und Krieg«) aus der Feder Morgensterns. Zusammen mit einem 1935 erschienenen Vortragstext (»Horaz und der Nationalsozialismus«) wirft das Gedicht ein grelles Licht auf den nachgerade tödlichen Widerspruch, in den der zutiefst national-konservativ empfindende Schulmann als Sohn konvertierter jüdischer Eltern mit dem Beginn des »Dritten Reiches« geriet. Sein Weg führte ihn – nunmehr als Otto Israel Morgenstern bezeichnet und auf jede nur denkbare Weise entwürdigt – nach Theresienstadt, wo er am 28. November 1942 starb. Die Schritte hin zu seinem Ende zeichnen Kley und Peitz sehr eindringlich und mit vielen Details nach.

Auch das »Nachleben« des Dargestellten spielt berechtigterweise eine wichtige Rolle. Die Wiederentdeckung dieser für Lichterfelde und darüber hinaus wichtigen Persönlichkeit benötigte viel Zeit und bedurfte einiger Energie von Angehörigen und Forschenden. Der vorliegende Band schließt daher vorerst eine Entwicklung ab. Erwähnung verdient hätte, dass auch die 2016 verstorbene Heimatforscherin Erika Reinhold mit ihren mehrfach aufgelegten Büchern über Lichterfelde dazu beigetragen hat, die Erinnerung an Morgenstern aufrechtzuerhalten. Mit Blick auf die insbesondere seit dem Dossier von Felix Sassmannshausen zu »Straßen- und Platznamen mit antisemitischen Bezügen in Berlin« (2021) sich verstärkende Diskussion um die Tilgung von Namen als antisemitisch eingeschätzter Persönlichkeiten plädieren die Autoren dafür, solche »Fälle« als Anregung zu benutzen, über unsere Geschichte und ihre unheilvollen Kapitel nachzudenken und zu diskutieren« (S. 94).

Den Autoren ist – nicht zuletzt auch in diesem Sinne – ein insgesamt überzeugendes und differenziertes Porträt Otto Morgensterns gelungen. Dass dabei bestimmte Aspekte eine breitere Ausführung erfahren, während die klassisch-philologische Seite von Morgensterns Wirken weniger stark konturiert erscheint (vgl. hierzu die kundige Besprechung des Buches durch Ulrich Schmitzer, in: *Forum Classicum* 3/2023, S. 228–242), erklärt sich aus den spezifischen Interessen der Autoren. Der gehaltvollen Lektüre tut das keinen Abbruch, es ermuntert vielmehr zu weiteren Forschungen. Kleinere Flüchtigkeitsfehler, etwa bei Personennamen (S. 58/69: Max Distel [statt Diestel], S. 98 Anm. 22: Inge [statt Heike] Stange), fallen dabei kaum ins Gewicht. Der von den Autoren angekündigten ausführlicheren Biographie (S. 101) darf mit Interesse entgegengesehen werden.

*Olaf Schlunke*

## Berliner Schülerinnen und Schüler auf historischer Spurensuche für den Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten

Am 1. September 2024 startet wieder der größte historische Forschungswettbewerb für Kinder und Jugendliche in Deutschland. In diesem Jahr werden Berliner Schülerinnen und Schüler dabei vom Verein für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, unterstützt.

Seit 1973 rufen der Bundespräsident und die Körber-Stiftung alle zwei Jahre junge Menschen bis zum Alter von 21 Jahren zur historischen Spurensuche auf. Sechs Monate haben sie dann Zeit, ihre Lokal- oder Familiengeschichte zu erforschen. Sie recherchieren in Archiven, sprechen mit Zeitzeugen, befragen Expertinnen und Experten und machen sich ein eigenes Bild von der Vergangenheit. Der eigene Wohnort, die Erzählungen der Nachbarn oder Großeltern werden so zu einem Teil der Geschichte. Berliner Schülerinnen und Schüler haben in den zurückliegenden Ausschreibungen zahlreiche Geschichten erforscht und geschrieben. Im Wettbewerb 2022/23 zum Thema »Mehr als ein Dach über dem Kopf. Wohnen hat Geschichte« waren fünf Berliner Beiträge auch bundesweit erfolgreich. Unter ihnen war die Arbeit einer Neuntklässlerin über *Arbeitsmigration und Wohnen. Eine Entdeckungsreise durch meine Stadt*, der Beitrag eines Abiturienten zur *Häuserrückübertragung in West-Staaken im Zuge der Wiedervereinigung* und der Beitrag eines Sechstklässlers über den *Wohnort ehemalige SS-Kameradschaftssiedlung – Privatangelegenheit oder öffentliches Interesse?*



Mit diesen Quellen hat ein Berliner Team des Geschichtswettbewerbs 2020/21 gearbeitet. Foto: Körber-Stiftung / David Ausserhofer

Der Verein für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, ist schon jetzt gespannt auf die Berliner Forschungsergebnisse zum Geschichtswettbewerb 2024/25. Gerne unterstützen wir vom offiziellen Wettbewerbsstart am 1. September 2024 an Teilnehmende und ihre Tutorinnen und Tutoren. Mehr Informationen zum Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten auf [www.geschichtswettbewerb.de](http://www.geschichtswettbewerb.de).

### Ausschreibung 2024

#### Wissenschaftspreis des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865



Der Verein für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, vergibt in diesem Jahr wieder einen Wissenschaftspreis. Der Preis ist mit bis zu 4 000 Euro dotiert. Das Preisgeld kann gesamt oder in Teilen vergeben werden. Mit dem Preis werden von Einzelnen oder in Gruppen verfasste Forschungsarbeiten, geplante Ausstellungs- und Vermittlungs- oder *Oral-History*-Projekte, die Programmierung von Apps und andere innovative Produkte zur Berliner Geschichte gefördert. Adressiert sind bevorzugt jüngere Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus den Bereichen Sozial-, Gesellschafts-, Wirtschafts-, Wissenschafts- und Technikgeschichte, Kunst-, Architektur- und Kulturgeschichte, Rechts- und Verfassungsgeschichte, Archäologie oder Denkmalpflege. Vorhaben, in denen die europäischen und globalen Aspekte der Geschichte Berlins berücksichtigt und vermittelt werden, sind besonders willkommen. Es bestehen keine Vorgaben hinsichtlich des Formats.

Kriterien für die Vergabe des Wissenschaftspreises sind die hohe wissenschaftliche Qualität oder auch die technische und methodische Innovation der eingereichten Projekte. Nur unveröffentlichte Werke beziehungsweise noch un abgeschlossene Projekte werden berücksichtigt. Die Preisvergabe erfolgt durch den Vorstand des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, auf Grundlage der Empfehlung einer Jury und unter Ausschluss des Rechtsweges.

Der Bewerbung sind bitte beizufügen:

- Name und Anschrift, Mail-Adresse.
- Manuskript oder eine Projekt-Skizze, aus der neben dem Thema und den Zielsetzungen auch Angaben zur Methodik hervorgehen.
- Lebenslauf mit wissenschaftlichem Werdegang beziehungsweise Informationen über die Projektgruppe.
- Bei eingereichten Studienabschlussarbeiten die Gutachten, bei anderen Projekten ein Empfehlungsschreiben einer Hochschullehrerin oder eines Hochschullehrers.

Bewerbungsschluss: **31. August 2024**

Jury: Professor Dr. Susanne Kähler  
Dr. Wolfgang Krogel  
Professor Dr. Thomas Sandkühler  
Professor Dr. Ingrid Scheurmann (Vorsitzende)  
Professor Dr. Monika Wienfort

Für Fragen und die Zusendung Ihrer Bewerbung einschließlich Unterlagen nutzen Sie bitte die Mail-Adresse: [Wissenschaftspreis@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Wissenschaftspreis@DieGeschichteBerlins.de).

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

Dr. Manfred Uhlitz    Professor Dr. Ingrid Scheurmann    Dr. Thomas Sandkühler  
Vorsitzender    Stellv. Vorsitzende    Stellv. Vorsitzender

Pressekontakt: Mathias C. Tank, 0160-97260877, Mail: [Tank@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Tank@DieGeschichteBerlins.de)



## Jürgen Grothe †

Jürgen Grothe wurde am 2. Oktober 1936 in Berlin-Wilmersdorf geboren. 1944 zerstörte eine Bombe sein Geburtshaus in der Regensburger Straße 11 und seine Mutter zog mit ihren beiden Söhnen nach Ladeburg bei Bernau. Nach dem Ende des Kriegs kehrte die Familie zurück und fand schließlich eine Wohnung im ehemaligen Nachbarhaus in der Regensburger Straße 10. 1964 trat Jürgen Grothe dem Verein für die Geschichte Berlins bei, 1967 auch der Landesgeschichtlichen Vereinigung für die Mark Brandenburg. Er betätigte sich als Archivar, leitete von 1980 bis 2000 die Abteilung Bildarchiv der Landesbildstelle Berlin (West) und verantwortete verschiedene Ausstellungen zu Berliner Themen. Im Jahre 2000 wurde die Archivabteilung mit den historischen Foto-, Film- und Tonbeständen mit dem Landesarchiv Berlin fusioniert. Die von Grothe zuletzt verwalteten 450 000 Schwarz-Weiß-Fotografien und 35.000 Farbfotografien gingen an das Landesarchiv Berlin, er selbst in den Ruhestand. Er fotografierte selbst seit den 1950er-Jahren neben seiner beruflichen Tätigkeit im gesamten Stadtgebiet. Jürgen Grothe veröffentlichte mehr als 30 Bücher über Berlin, Spandau, Potsdam und Brandenburg, 1971 beginnend mit dem Buch »Spandau – Stadt an der Spree und Havel. Aus der Chronik eines Berliner Bezirks«. Der Bildband »Berlin – Fotografien aus Ost und West 1956 – 1978« von 2019 vereint eigene spektakuläre Aufnahmen aus einer Zeit der historischen Umbrüche, keine Schnappschüsse, sondern kontrollierte Augenblicke. Als freier Journalist lieferte er zahlreiche Beiträge an das *Spandauer Volksblatt*, die *Berliner Zeitung* und die *Berliner Morgenpost*. Etwa vier Jahrzehnte wirkte er als Dozent und Stadtführer an der Volkshochschule Spandau und mehr als 30 Jahre begeisterte er mit Vorträgen in der Urania. Am 5. Dezember 2023 ist Jürgen Grothe im Alter von 87 Jahren von uns gegangen und wurde auf dem Spandauer Friedhof *In den Kissen* beigesetzt.

Martin Mende

Wir gratulieren zu den folgenden Mitgliedsjubiläen:

### Jahre Name

- 55 Bernd Raebel, Klaus Streu
- 50 Ingrid-Angela Feind, Irmtraud Reif
- 45 Dr. Thomas Cordel, Dr. Klaus von Krosigk, Reinhard Link, Christel Nickling, Harmut Dach
- 40 Professor Dr. Eckart Henning, Michael S. Cullen
- 35 Holger Hübner, Dr. Joachim Pohl, Hans-Wolfgang Treppe, Lutz-Rüdiger Voß
- 30 Hauke Fehlberg, Andreas Statzkowski. Dr. Joachim Welz
- 25 Christa Fährndrich, Marga-Luise Gaebler, Ruth Gaebler, Peter Gentzen, Kerstin Kreuzmann, Steffen Kreuzmann, Heinz-Eberhard Kuhn, Dorothee Lüdeke
- 20 Carola Auksutat, Michel Deutrich, Stephan Fölske, August Kunas, Dr. Brigitte Musche, Detlev Schibath, Markus Schnöpf
- 15 Evelyn Bartsch, Professor Günter Beyersdorff, Reinhard Bloedhorn, Regina Erlenmaier, Gisela Grottel, Dr. Dieter Haack, Ullrich Hänchen, Georg Oliver Hruschka, Thomas Knuth, Ulrike Langenheld, Vera Matschke, Jens Meggeneder, Barbara Müller, Steffen Ritter, Christian Schneider, Franticék Schuster, Marina Wesner
- 10 Renate Borgwardt, Petra Conrad, Barbara Dederichs, Heidemarie Klee, Lutz Mauersberger, Monika Müsers, Bernd Paul, Dr. Hans-Rainer Sandvoß, Andreas Schramm, Jenny Sprenger-Seyf, Edeltraud Steuer, Eva-Marie Treppe

Wir begrüßen folgende Damen und Herren in unserem Mitgliederkreis:

Thomas Abel	Alexander Gunkel	Torsten Rohr
Alexander Bachmann	Christoph Gunkel	Andreas Roth
Thorsten Becker	Kristine Herrmann	Rainer Schütte
Waltraud Bellezza	Heidi Höppner	Annett Seifert
Martina Brandes-Parow	Karina Iwe	Petra Seitz
Patrick Breternitz	Tristan Kliem	Andreas Spremberg
Ralf Brychcy	Frank König	Uwe W. Tiedemann
Alexander Darda	Dr. Nina Kreibig	Daniel Töpfer
Eric Engstrom	Torsten Leuschner	Bruno Torres Sunén
Günter Farkas	Michael Lichtenberg	Edgar Wieschendorf
Paul Franke	Manfred Nowak	Katja Woeller
Klaus Gaffron	Helmut Nürnberg	Matthes Woeller
Susanne Groener	Gerrit Oldenburg	
Marc große Austing	Michael Pilous	

## Erinnerung an die Beitragszahlung

Bitte denken Sie an Ihre Beitragszahlung bis zum 30. April 2024. Für Ihre pünktliche Beitragszahlung danken wir Ihnen, weil Sie damit die ehrenamtliche Arbeit unseres Vereins unterstützen und erleichtern. Ihren Beitrag für die Einzelmitgliedschaft in Höhe von 60 € (90 € für die Partnermitgliedschaft, Studenten 35 €) überweisen sie bitte auf das Konto des Vereins für die Geschichte Berlins e.V. bei der Sparkasse Berlin, **IBAN DE06 1005 0000 0190 4487 76**. Erteilen Sie uns gerne ein Lastschriftmandat. Wir danken allen Mitgliedern, die bereits in den ersten drei Monaten des Jahres 2024 ihren Beitrag entrichtet haben!

Regina Preuß, Schatzmeisterin

## Wochenendseminar des Fernstudiums »Historische Stadt«

Freitag, 10. Mai 2024 (15 Uhr) bis Sonntag, 12. Mai 2024 (13 Uhr): **»Entwicklung von Industrie und Infrastruktur entlang des Teltowkanals und im Süden Berlins«** An diesem Wochenende führt das weiterbildende Fernstudium »Historische Stadt« ein Seminar unter wesentlicher Beteiligung unseres Vorstandsmitglieds Dipl.-Betriebswirt Jörg Kluge in Berlin durch. Interessierte sind herzlich eingeladen! Entlang des Teltowkanals reihen sich diverse infrastrukturelle Kreuzungspunkte zu einem interessanten Schnittbild aneinander. Nicht zuletzt lässt sich die Entwicklung Berlins zur »Elektropolis« anhand von interessanten Stationen aufzeigen. Nähere Informationen unverbindlich bei Dr. Manfred Bossow unter [bossow@fernstudium-historische-stadt.de](mailto:bossow@fernstudium-historische-stadt.de).

In Kooperation mit dem Verein für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865:

## Bundeskongress Heimat 2024: Heimat – Krieg und Frieden, 24. bis 25. Juni 2024 in Berlin

**Ort:** Berliner Rathaus, Rathausstraße 15, 10178 Berlin

**Förderer:** Bundesministerium des Innern und für Heimat

**Teilnahme:** Die Teilnahme ist kostenfrei durch Anmeldung unter dem Link [bhu.de/veranstaltungen/bundeskongress-heimat/](http://bhu.de/veranstaltungen/bundeskongress-heimat/) oder per E-Mail an: [bk-heimat@bhu.de](mailto:bk-heimat@bhu.de)

Programm  
Montag, 24. Juni 2024

Stand: 06. März 2024

**Moderation:** Christoph Wunnicke

### 10.00 Uhr Registrierung

### 11.00 Uhr Grußworte

Dr. Herlind Gundelach, Präsidentin des Bund Heimat und Umwelt in Deutschland (BHU)  
Dr. Manfred Uhlitz, Vorsitzender des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865

### 11.15 Uhr Einführung

Professor Dr. Christoph Rass, Universität Osnabrück

### Forum 1: Kulturlandschaft in Zeiten von Krieg und Frieden

#### Praxisbeispiel:

- Dr. Serhij Lukanjuk – Dr. Florian Kühner-Wielach, Schutz von Kulturgut und Kulturerbe in der Bukowina: Sprachen, Konfessionen und Kulturen – Stadt und Land in Wechselwirkung

Es diskutieren:

- Dr. Inge Gotzmann, Bund Heimat und Umwelt in Deutschland (BHU) (Input)
- Dr. Rita Mohr de Pérez (angefragt), Amtsleiterin Amt für Bildung und Kultur im Landkreis Teltow-Fläming,
- Prof. Dr. Christoph Rass, Universität Osnabrück
- Dr. Serhij Lukanjuk, Universität Czernowitz
- Dr. Florian Kühner-Wielach, LMU München

### 13.00 Uhr Mittagspause

### 14.30 Uhr Grußworte

Joe Chialo (angefragt), Senator für Kultur und Gesellschaftlichen Zusammenhalt des Landes Berlin

### Forum 2: Nachhaltiges Heimatengagement

#### Praxisbeispiel:

- Stephan Friedrich, Verein für Landeskunde im Saarland (VLS), Projekt »Militärtotenscheine (MTS) aus den napoleonischen Kriegen«

Es diskutieren:

- Dirk Backen, Generalsekretär Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge (Input)
- Claudia Melisch, Verein für die Geschichte Berlins und Berliner Unterwelten
- Patrice Wijnands (angefragt), VEWA e. V. – Verein zur Erhaltung der Westwall-Anlagen
- Stephan Friedrich, VLS, Projekt »Militärtotenscheine (MTS) aus den napoleonischen Kriegen«
- Benjamin Abel, Schleswig-Holsteinischer Heimatverband (SHHB), Virtualisierung von Heimatstuben

### 15.45 Uhr Kaffeepause

### 16.30 Uhr Verleihung des Preises für nachhaltiges Heimatengagement

- Grußworte und Preisübergabe durch Bundesministerin Nancy Faeser, Bundesministerium des Innern und für Heimat
- Dr. Herlind Gundelach, Präsidentin des Bund Heimat und Umwelt in Deutschland (BHU) und/oder Lutz Töpfer, Vizepräsident BHU
- Musikalische Begleitung

### 18.00 Uhr Abendprogramm

- Markt der Möglichkeiten: Präsentation von Verbänden, Vereinen und Institutionen durch eine Vertreterin oder einen Vertreter
- Empfang

Dienstag, 25. Juni 2024

### 10.00 Uhr Begrüßung und Einstieg in Tag 2

Dr. Manfred Uhlitz, Verein für die Geschichte Berlins, Die Gestaltung des Vorplatzes des Roten Rathauses und die Zukunft der Berliner Mitte

### 10.40 Uhr

### Forum 3: Baukultur und Denkmalpflege

#### Praxisbeispiel:

- Michael Gutbier, Opladener Geschichtsverein von 1979 e.V. / Guido von Büren, Jülicher Geschichtsverein 1923 e.V., Projekt »Stadträume zwischen den Kriegen« und die Ausstellung »Jülich – StadtRäume zwischen den Kriegen«

Es diskutieren:

- Tobias Flessenkemper, Vorsitzender des RVDL (Input)
- Vertreterin oder Vertreter (angefragt) des Geschichts- und Forschungsvereins Walpersberg zum NS Rüstwerk Walpersberg
- Michael Gutbier, Opladener Geschichtsverein von 1979 e.V. / Guido von Büren, Jülicher Geschichtsverein 1923 e.V., Projekt »Stadträume zwischen den Kriegen« und Die Ausstellung »Jülich – StadtRäume zwischen den Kriegen«
- Dr. Norbert Göttler, Autor und ehemaliger Kreisheimatpfleger

### 12.00 Uhr Mittagspause

### 13.30 Uhr Erinnerungskultur

Andreas Fischer liest aus seinem Buch »Die Königin von Troisdorf – Wie der Endsieg ausblieb« im Anschluss Möglichkeit zum Austausch mit dem Autor

### 14.15 Uhr Forum 4: Immaterielles Kulturerbe

#### Praxisbeispiel:

- Thomas Weitzel, Augsburgs Hohes Friedensfest

Es diskutieren:

- Dr. Helmut Groschwitz, Kommission für bayerische Landesgeschichte bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften und BHU-Fachgruppe Immaterielles Kulturerbe (Input)
- Dr. Ulrike Dietrich, Landesheimatbund Sachsen-Anhalt, »Erinnerungskultur und Engagement am Grünen Band«
- Tobias Pehle, Kuratorium IKE Friedhofskultur
- Dr. Helmut Groschwitz, Kommission für bayerische Landesgeschichte bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften und BHU-Fachgruppe Immaterielles Kulturerbe
- Thomas Weitzel, Augsburgs Hohes Friedensfest
- Peter Stoltenberg, Schleswig-Holsteinischer Heimatbund, UNESCO-Immaterielles Kulturerbe: das Deutsch-Dänische Minderheitenmodell – Vorbild für ein friedliches Miteinander

### 15.30 Uhr Abschluss des Kongresses

## Veranstaltungen im 2. Quartal 2024

- 7 *Veranstaltung der Vortragsreihe der Gesellschaft Berliner Schloss e. V.:*  
Donnerstag, 11. April 2024, 19 Uhr: »**Schinkels Kronprinzenappartement im Berliner Schloss. Eine Musterwohnung für das Bürgertum?**« Vortrag von **Dr. Jan Mende**, Stadtmuseum Berlin. Moderation: Dr. Guido Hinterkeuser. Schinkels Interieurs stammen zumeist aus Bauprojekten für die Aristokratie. Wie konnten sie in die Breite der Gesellschaft wirken? Die zwischen 1824 und 1827 eingerichtete Wohnung des Kronprinzenpaares hält Antworten darauf bereit. Die Veranstaltung findet im Rathaus Schöneberg, 1. OG, Kennedy-Saal statt. U4 (Rathaus Schöneberg), 10825 Berlin-Schöneberg.
- 8 Sonnabend, 13. April 2024, 13 Uhr: »**Erkundung der Spandauer Altstadt**« mit **Karl-Heinz Bannasch**. Auf dem Spaziergang durch die Altstadt erleben wir viele Gebäude verschiedener Jahrhunderte, erhalten einen Einblick zur Glaubensgeschichte Spandaus mit Reformation und jüdischer Gemeinde sowie den Friedhöfen der Stadt. Ebenfalls werden wir Informationen zur gerade beendeten Ausgrabung der Moritzkirche durch den leitenden Archäologen **Dr. Torsten Dressler** erhalten. Es erwarten Sie viele überraschende Einblicke! Eine Anmeldung ist nicht notwendig, die Exkursion ist kostenfrei. Treff: Haupteingang Spandauer Rathaus, Carl-Schurz-Straße 2/6, 13597 Berlin-Spandau. U7 (Rathaus Spandau) und S 3/9 (Spandau Bhf.).

- 9 Mittwoch, 17. April 2024, 19 Uhr: »**Geschichte Berlins in 60 Objekten**«, vorgestellt von der Journalistin **Maritta Tkalec**, anhand ihres gleichnamigen Buchs, das die wechselvolle Vergangenheit der heutigen Metropole, des pulsierenden »Spree-Athens«, sehr unterhaltsam beschreibt. Mittels ausgewählter Objekte, die in ihrem exzellent komponierten Buch in Abschnitten chronologisch eingefasst sind, offenbart sie während des Vortrags einen besonderen »Blick auf Berlin, wie es ihn noch nie gegeben hat«. Überraschende Entdeckungen sind dabei inbegriffen! Siehe auch die Rezension zum Buch in diesem Heft! Ort: Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte, Gäste willkommen, Eintritt frei.
- 10 Donnerstag, 25. April 2024, 19 Uhr: »**Aktiv für die Berliner Geschichte – Mitgliedertreffen**«. Auch in diesem Jahr wollen wir die Gelegenheit nutzen, mit Ihnen über unsere Projekte ins Gespräch zu kommen. Im letzten Jahr wurden folgende Vorhaben angerissen und teilweise bereits erfolgreich initiiert oder weitergeführt: Podcasts, Digitalisierung der Foto- und Kartensammlung, Veranstaltungen und Studienfahrten, Kontakt zu Schulen durch einen Jugendgeschichtspreis, Darstellung der Berliner Geschichte in Schulbüchern. Haben Sie Interesse, an einem dieser Projekte aktiv mitzuwirken? Dann nutzen Sie die Gelegenheit, sich über den Stand der einzelnen Themenbereiche zu informieren und mit den Projektleitern und Teilnehmern auszutauschen. Ort: Säulensaal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte. Moderation Professor **Dr. Ilona Wuschig** und **Lothar Semmel**.
- 11 *Veranstaltung des Berlin-Brandenburgischen Wirtschaftsarchiv e. V.:*  
Freitag, 3. Mai 2024, 18 Uhr: »**Von der Staatsdruckerei zum Technologieunternehmen. Die Bundesdruckerei und ihre Vorgänger**.« Zwei Vorträge kontrastieren die wechselvolle Geschichte der Staatsdruckerei und ihre Herausforderungen von Gegenwart und Zukunft: »**Drucken für den Staat. Die Geschichte der Bundesdruckerei**« von **Linda Stieffenhöfer**, Neumann & Kamp Historische Projekte und »**Bundesdruckerei Innovations. Technologien für den Menschen**« von **Jörg Fischer**, Bundesdruckerei. Ort: Goldberger-Saal des Ludwig-Erhard-Hauses. Kostenbeitrag 6 €. Anmeldung erbeten: Telefon 030 411 90 698 oder mail@bb-wa.de. Fasanenstraße 85, 10623 Berlin-Charlottenburg U + S-Bahnhof Zoo.
- 12 Sonnabend, 4. Mai 2024, 15 Uhr: »**Informationsbesuch auf dem Stadtgut Blankenfelde und Besuch der »Ausstellung – Rieselfelder, Liegekur und Runkelrüben**« mit **Dr. Patrick Neubauer**. Das Stadtgut Blankenfelde im Norden Berlins beherbergt heute ein gemeinnütziges Natur-, Kultur-, Lebens- und Arbeitsprojekt. Die heutigen Bewohner und Akteure möchten dieses mit neuem Leben erfüllen und haben sich dem generationsübergreifenden Wohnen, dem Handwerk, der Gärtnerei und Projekten vielerlei Art verschrieben. Im Rahmen eines Kooperationsprojektes zwischen dem Museum Pankow, dem Naturpark Barnim und dem Verein StadtGut Blankenfelde e.V. ist eine Ausstellung zur Entwicklung des Dorfes Blankenfelde und seiner unmittelbaren Umgebung an der heutigen Stadtgrenze im Norden Berlins entstanden. Vor und nach der Führung besteht die Möglichkeit zur Einkehr ins »Café Traktorista«. Maximal 30 Personen, Anmeldung per E-Mail bei Dirk Pinnow unter dirk@pinnow.com erbeten.
- 13 Mittwoch, 15. Mai 2024, 18.30 Uhr: »**Jahreshauptversammlung des Vereins für die Geschichte Berlins e.V.**«, gegr. 1865, vgl. die gesonderte Einladung auf der Rückseite die-

ses Heftes. Um zirka 19 Uhr: »**Baugeschichte, Bewohner und Schicksal der ›Alten‹ Tiergartenstraße. Ein virtueller Zeitreise-Spaziergang vom Kemperplatz bis zur Hofjägerallee**«. Unser Mitglied **Alexander Darda** beschäftigt sich seit einigen Jahren mit der Geschichte des im Zweiten Weltkrieg untergegangenen ›Alten‹ Tiergartenviertels. Nach einer allgemeinen Einführung fokussiert sich der Vortrag auf die Tiergartenstraße, wobei die bauliche Entwicklung und die einstige Bewohnerschaft Grundstück für Grundstück behandelt werden. Der Vortrag lässt die alte Pracht und ihre Bewohner durch zahlreiche Lichtbilder wieder lebendig werden. Gäste willkommen! Eintritt frei! Ort: Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte.

Reihe »Besuch bei Berlins kleinen Nachbarn«:

14 Sonnabend, 25. Mai 2024, 15 Uhr: »**Führung durch Museum und Galerie Falkensee sowie den Gertrud-Kolmar-Rosengarten**« mit Museumsleiterin **Gabriele Helbig**. Im Museum Falkensee wird die Dauerausstellung zur Natur- und Tierwelt des Havellandes, zur Archäologie und zur Stadtgeschichte mit der Lebensgeschichte und dem Werk der Lyrikerin Gertrud Kolmar (1894–1943) verknüpft – »in der Schönheit und Abgeschlossenheit des Ortes entstand fast ihr gesamtes Werk«. Dirk Pinnow setzt mit dieser Reihe die in lockerer Reihenfolge durchgeführten Besuche bei »Berlins kleinen Nachbarn« fort. Maximal 20 Teilnehmer, Umlage: 2 € p. P., Anmeldung per E-Mail bei Dirk Pinnow unter [dirk@pinnow.com](mailto:dirk@pinnow.com) erbeten.

15 Dienstag, 28. Mai 2024, 17.30 Uhr: »**Die Oranier in Berlin – Kurzvorträge mit Podiumsdiskussion im Prinz-Claus-Saal der Botschaft des Königreichs der Niederlande**«. Ablauf: 17.30 Uhr eintreffen der Teilnehmer und Empfang, 18 Uhr Grußworte von Tom Lukaszewicz, Kulturabteilung der Botschaft, und Dr. Manfred Uhlitz. Danach Kurzvorträge über die Geschichte des niederländischen Königshauses in Berlin und Podiumsdiskussion mit **Dr. Dirk Palm**, Moderation, und den Autoren des Heftes 22 der vom Verein herausgegebenen Zeitschrift *Berliner Geschichte*: Professor **Dr. Matthias Asche**, Universität Potsdam, **Dr. Zitha Elevi**, Historikerin/Kuratorin, **David Hakkenberg M.A.**, Initiative Oranje-Nassau in Berlin und **Marc Schnurbus M.A.**, Kunsthistoriker. Anschließend besteht für die Teilnehmer die Gelegenheit für Fragen und Anmerkungen. Anmeldung bei Dr. Manfred Uhlitz, Mail: [Uhlitz@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Uhlitz@DieGeschichteBerlins.de), mit Namen und Geburtsdatum. Die Teilnehmerzahl ist auf 50 Personen begrenzt. Unsere Gästeliste wird eine Woche vor der Veranstaltung geschlossen. Um das Gebäude betreten zu dürfen, müssen sich die Teilnehmer beim Pförtner ausweisen! Ort: Botschaft des Königreichs der Niederlande, Klosterstraße 50, 10179 Berlin-Mitte, U2 (Klosterstraße).

16 Mittwoch, 19. Juni 2024, 19 Uhr: »**Egon Erwin Kisch und das Romanische Café**«. **Christian Buckard**, freier Autor und Journalist, liest und erzählt die Geschichte von Egon Erwin Kisch im *Romanischen Café*. Rund zwölf Jahre lang, zwischen 1921 und 1933 wohnte der ›rasende‹ Reporter Egon Erwin Kisch in Berlin. Genauer gesagt: Er wohnte im *Romanischen Café*. In seiner Wohnung schlief er nur. Zwischen morgens und nachts schlug *Egonek* immer wieder im Café auf, um dort Geschichten zu erzählen, Neuigkeiten zu erfahren, Weltreisen zu planen und – immer mit der Zigarette im Mundwinkel – die große Welt anzutreffen. Denn nur im *Romanischen* lag Prag direkt neben Odessa, Budapest, New York, Wien, Moskau und Tokio. Der Glanz erstrahlte damals in alle Kaffeehäuser der Welt und ist selbst heute, nachdem der romanische Stern längst erloschen ist, immer noch klar am literarischen Himmel zu sehen. Gäste willkommen! Eintritt frei! Ort: Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte.

In Kooperation mit dem Verein für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865:

17 Montag, 24. Juni und Dienstag, 25. Juni 2024: »**Bundeskongress Heimat 2024: Heimat – Krieg und Frieden**« im Festsaal des Berliner Rathauses, vgl. das obenstehende Programm! Die Teilnahme ist kostenfrei. Ort: Berliner Rathaus, Rathausstraße 15, 10178 Berlin.



Quedlinburger Marktplatz, Foto: Manfred Uhlitz, 2023

Freitag, 4. bis Sonntag, 6. Oktober 2024: »**Dreitägige Studienreise nach Quedlinburg**« mit unserem Mitglied, Studienreiseleiter **Matthias Schatz**. Erleben Sie das UNESCO-Weltkulturerbe: Stadtrundgang und Besuch der großartigen romanischen Stiftskirche mit Grablege Heinrichs I. und berühmter Schatzkammer. Das Programm ist bei Redaktionsschluss noch nicht ausgearbeitet. Interessenten melden sich bitte unverbindlich bei Matthias Schatz, Mail: [info@berlineffekt.de](mailto:info@berlineffekt.de).

## Ordentliche Mitgliederversammlung

am **Mittwoch, 15. Mai 2024, 18.30 Uhr**, im Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte.

### **Tagesordnung:**

1. Entgegennahme
  - a) des Tätigkeitsberichts
  - b) des Kassenberichts
  - c) des Bibliotheksberichts
2. Bericht
  - a) der Kassenprüfer
  - b) Bibliotheksprüfer
3. Aussprache
4. Entlastung des Vorstands
5. Verschiedenes

Anträge bitten wir bis zwei Wochen vor der Jahreshauptversammlung in der Geschäftsstelle einzureichen.

Anschließend Vortrag unseres Mitglieds Alexander Darda: »Das ›Alte‹ Tiergartenviertel: Ein virtueller Zeitreise-Spaziergang vom Kemperplatz bis zur Hofjägerallee«, vgl. Veranstaltungsprogramm.

**Verein für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865**

[www.DieGeschichteBerlins.de](http://www.DieGeschichteBerlins.de)

**Vorsitzender:** Dr. Manfred Uhlitz, E-Mail: [Uhlitz@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Uhlitz@DieGeschichteBerlins.de) | Pressesprecher: Mathias C. Tank, [Tank@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Tank@DieGeschichteBerlins.de) | **Stellv. Vorsitzende:** Professor Dr. Ingrid Scheurmann, [Scheurmann@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Scheurmann@DieGeschichteBerlins.de); Professor Dr. Thomas Sandkühler, [Sandkuehler@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Sandkuehler@DieGeschichteBerlins.de) | Postanschrift für alle Vorstandsmitglieder, Geschäftsstelle, **Bibliothek und Archiv:** Verein für die Geschichte Berlins e. V., c/o Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36 (Eingang Neuer Marstall, Schloßplatz 7), 10178 Berlin, Telefon (030) 902 26 449. E-Mail: [Bibliothek@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Bibliothek@DieGeschichteBerlins.de) | **Öffnungszeiten:** mittwochs 15–18.45 Uhr | **Schatzmeister:** Regina Preuß, [Preuss@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Preuss@DieGeschichteBerlins.de); Professor Dr. Wolfgang Pfaffenberger, [Pfaffenberger@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Pfaffenberger@DieGeschichteBerlins.de) | **Schriftführer:** Dr. Dietmar Peitsch, [Peitsch@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Peitsch@DieGeschichteBerlins.de), Professor Dr. Ilona Wuschig, [Wuschig@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Wuschig@DieGeschichteBerlins.de) | **Internetredaktion:** [Redaktion@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Redaktion@DieGeschichteBerlins.de) | **Veranstaltungen:** Jörg Kluge, [Kluge@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Kluge@DieGeschichteBerlins.de); Dipl.-Ing. Dirk Pinnow, [Pinnow@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Pinnow@DieGeschichteBerlins.de) | **Mitgliedschaft:** Neue Mitglieder sind herzlich willkommen! Jahresbeitrag Einzelperson 60 €, Familien/Partner 90 €, Studierende und Auszubildende bis zum 28. Lebensjahr 35 € und Fördermitglieder mind. 120 € inkl. Bezug Vierteljahresschriften und Jahrbuch | **Bankverbindung:** Sparkasse Berlin, IBAN DE06 1005 0000 0190 4487 76 (BIC BELADEBEXXX)

Die MITTEILUNGEN sind eine Beilage für die Mitglieder des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, zur vierteljährlich erscheinenden Zeitschrift »Berliner Geschichte«. Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. **Schriftleitung:** Dr. Manfred Uhlitz. Textbeiträge sind willkommen! Bitte an den Schriftleiter senden. Mit der Einsendung von Beiträgen erklärt sich der Autor/die Autorin mit der Veröffentlichung auch im Podcast auf der Internetseite des VfGB einverstanden. Layout und Satz: Norman Bösch, [normanboesch@hotmail.de](mailto:normanboesch@hotmail.de)

**Alle Rechte vorbehalten.**