

Zeugnisse einer beeindruckenden Blütezeit

Schauplätze der Industriekultur Berlin ■ Frieder Bluhm

Wer sich mit der industriellen Vergangenheit Berlins befasst, taucht ein in die Geschichte einer Metropole, die um 1900 wie keine andere Stadt auf dem europäischen Kontinent für Fortschritt und Aufbruch stand. Der lange Dornröschenschlaf einiger Industriebetriebe nach dem Zweiten Weltkrieg sicherte Berlin den Fortbestand architektonischer Ikonen, die heute zum Teil von neuen und jungen Unternehmen genutzt werden. Das Schicksal der geteilten Stadt war die Voraussetzung für ein ungewöhnlich reiches industrielles Erbe, das heute vielfach touristisch erschlossen ist. In West-Berlin sorgte die Insellage für ein Abwandern einiger Industrien, die zurückbleibenden Brachen entdeckte die Kultur- und Kreativszene für sich. Im Osten von Berlin wiederum wurde in vielen historischen Industriebauten noch bis 1990 weiter produziert. So kommt es, dass sich die Bedeutung Berlins als Industriemetropole noch heute im Stadtbild ablesen lässt. Das vom Berliner Zentrum Industriekultur (bzi) entwickelte Netzwerk ‚Schauplätze der Industriekultur Berlin‘ führt zu einschlägigen Orten, an denen im ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhundert Technikgeschichte geschrieben wurde. Zugleich ist es eine spannende Reise in die Kultur- und Sozialgeschichte der Stadt und darüber hinaus.

Wo beginnen mit der Entdeckungsreise? Vielleicht mit einem Spaziergang entlang der Fischerinsel in Berlin-Mitte. Zwischen der Mühlendamm Schleuse und dem Märkischen Museum stößt man auf ein Kleinod, den **Historischen Hafen** Berlin. Zwischen Dampfschleppern und Ausflugschiffen ankert die „Renata Angelika“, ein historischer Berliner Maßkahn, der als Museumsschiff fungiert. Die Kajüten unter Deck vermitteln ein illustres Bild vom Leben auf dem Wasser. Zudem informiert eine Ausstellung über die Hafengeschichte und die Bedeutung der Schifffahrt für die Stadtentwicklung.

Die Stadt profitiert von der Lage zwischen Oder und Elbe

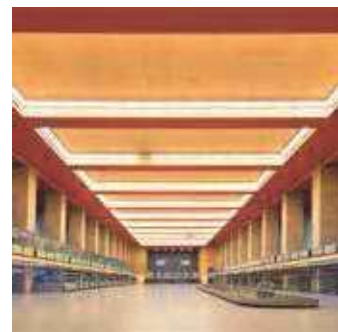
Im heutigen Zentrum der Hauptstadt gab es bereits im Mittelalter erste Anlegestellen für den Warenumschlag. 1296 beurkundet der Brandenburgische Landesherr Markgraf Otto V. die Erhebung eines Berliner Zolls, den Hafenbetrieb und den regen Schiffsverkehr auf Flüssen und Kanälen, der fortan festen Regeln unterliegt. Die Stadt profitiert von der Lage zwischen Oder und Elbe, Berlin wird Handelsstadt. Ob Ziegel zum Bauen aus der Mark Brandenburg, ob Kohle aus Schlesien oder der Lausitz, um Wärme und Strom zu produzieren: Die Metropole an der Spree profitierte vom Gütertransport zu Wasser – bis weit in das 20. Jahrhundert hinein, trotz zunehmender Bedeutung der Eisenbahn. Mit 10,4 Millionen Tonnen Frachturnschlag war Berlin nach Duisburg im Ruhrgebiet die zweitgrößte Binnenhafenstadt Deutschlands. Auch heute noch ist die Stadt ein Wasserstraßen-Knotenpunkt für Brennstoffe, Baumaterial, Industrie- und Recyclinggüter. Knapp zwei Millionen Tonnen Güter werden hier jährlich umgeschlagen.

Per Schiff kommen im 19. Jahrhundert auch die Rohstoffe an, die für die Produktion von Porzellan benötigt werden. Per Schiff werden ebenso die fertigen Produkte abtransportiert – klares Weiß, zarte Formen, feine Malerei, jedes Stück ein Unikat. Bester Kunde des 1751 von dem Wollzeughändler Wilhelm Caspar Wegely (1714–1764) gegründeten Unternehmens ist der preußische König Friedrich der Große, der 1763 die finanziell angeschlagene Porzellan-Manufaktur übernimmt. Fortan produziert sie als **Königliche Porzellanmanufaktur Berlin** (KPM) das „weiße Gold“ nach damals fortschrittlichen Prinzipien. Es gibt keine Kinderarbeit, stattdessen geregelte Arbeitszeiten, Renten und eine Betriebskrankenkasse – ein Musterbetrieb der Frühindustrialisierung.

Inzwischen ist die KPM Berlin in Privatbesitz und produziert am 1871 bezogenen Standort am Rande des Tiergartens, nahe der Spree, bis heute Porzellan fast ausschließlich von Hand. Damit ist sie der älteste produzierende Handwerksbetrieb Berlins. Die historischen Gebäude und die zentrale Ringkammerofenhalle können besichtigt werden. Besucher der Ausstellung entdecken Designs aus 260 Jahren und erleben Teile des Fertigungs- und Malereiprozesses live mit. Angeleitete Workshops ermöglichen es, selbst Stücke aus Porzellan zu fertigen.

Der Aufstieg Berlins zur politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Metropole Ende des 19. Jahrhunderts wäre – trotz seiner Einbindung in ein Wasserwegenetz – nicht denkbar gewesen ohne den Aufbau eines leistungsfähigen Eisenbahnnetzes. 1837 gründet sich die Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft und baut in 15 Monaten die eingleisige, 26 Kilometer lange Strecke zwischen den Residenzstädten Berlin und Potsdam. In Berlin liegt der Bahnhof vor den Toren der Stadt am heutigen Potsdamer Platz. Die ersten Lokomotiven, die auf den Berliner Strecken unterwegs sind, stammen noch aus England, dem Mutterland der Eisenbahn. Zeitgleich gründet Anton Borsig seine eigene Gießerei- und Maschinenbauanstalt im Berliner „Feuerland“ vor dem Oranienburger Tor. Dort werden zunächst Dampflokomotiven repariert, ab 1840 auch gebaut.

1841 erhält Berlin mit der Berlin-Anhalter Eisenbahn seine erste Fernverbindung. In kurzer Folge entstehen weitere Strecken nach Frankfurt (Oder), Stettin und Hamburg. Ein Eisenbahnknoten ist Berlin aber erst ab 1851. In jenem Jahr wird die Verbindungsbahn in Betrieb genommen, welche die vor den Toren der Stadt liegenden Kopfbahnhöfe miteinander verknüpft. Der 1874 bis 1880 errichtete Anhalter Bahnhof, als „Tor zum Süden“ weithin berühmt, wird im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und später abgerissen. Einst einer der betriebsamsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt, verwandelt sich das Areal nach der Teilung Berlins in Ost und West in eine urbane Wildnis. Überwachsene Gleisanlagen, zwei Ringlokschuppen mit Drehscheiben und ein weithin sichtbarer Wasserturm erinnern heute an das ehemalige Bahnbetriebswerk Anhalter Bahnhof.





Museum mit dem Anspruch, alle Bereiche der Technik darzustellen

In Teilen des historischen Bauensembles am Gleisdreieck eröffnete 1983 das „Museum für Verkehr und Technik“, das heutige **Deutsche Technikmuseum**, ein ERIH-Ankerpunkt (siehe IK 3.16, S. 31) und eines der größten Museen seiner Art in Europa. Etwa hundert historische Berliner Techniksammlungen haben hier eine neue Heimat gefunden. Das Haus und die Ausstellungen werden seitdem kontinuierlich erweitert. Wie entsteht Papier? Was ist eine Setzmaschine? Und warum braucht man Unterseekabel für ein funktionierendes Internet? Seinem Namen entsprechend möchte das Museum möglichst alle Bereiche der Technik darstellen. So umfasst die Dauerausstellung nicht weniger als 15 Abteilungen zur Verkehrs-, Kommunikations-, Produktions- und Energietechnik, zur Binnen- und Hochseeschifffahrt sowie Luft- und Raumfahrt. Schauvorführungen, Mitmach-Angebote und die Experimentierstationen im Science Center Spectrum machen den Museumstag zu einem Erlebnis.

Eine der umfangreichsten und vielfältigsten Sammlungen des Museums umfasst die Abteilung Straßenverkehr. Mehr als 200 Pkw und Lkw, rund 250 Motorräder und mehr als 300 Fahrräder gehören zum Bestand. Vom Hochrad bis zur Luxuslimousine, von der Pferdekutsche bis zum Weltrekordwagen: Unter der Überschrift „Mensch in Fahrt – unterwegs mit Auto & Co“ zeigt die Ausstellung im restaurierten Ladeschuppen des Anhalter Güterbahnhofs die ganze Bandbreite dessen, was sich je über Straßen bewegt hat. Einen besonderen Schwerpunkt nehmen in der Ausstellung Elektrofahrzeuge ein. In der Lokschuppenanlage anno 1874 ist die Eisenbahnausstellung untergebracht. Zu sehen sind mehr als 40 Eisenbahnfahrzeuge: Lokomotiven und Wagen aus der Zeit von 1843 bis 1985, dazu Signale und Koffer, Uniformen und Fahrkarten, Reiseandenken und Speisewageneschirr.

Wie sich die Menschen am Ende des 18. Jahrhunderts dem Traum vom Fliegen annäherten, erfährt man beim Rundgang durch die Ausstellung zur Luft- und Raumfahrt. Vier Gleiternachbauten vermitteln einen Eindruck von den Flugexperimenten des deutschen Luftfahrtpioniers Otto Lilienthal (1848–1896), der dem Flugprinzip „schwerer als Luft“ zum Durchbruch verhalf. Neben Klassikern wie der Junkers Ju 52 oder der Bucker Bü 131 „Jungmann“ umfasst die Sammlung Weltunikate wie die Jeannin Stahltaube, Baujahr 1914, die Raab-Katzenstein RK 9, Baujahr 1928, und die Arado Ar 79, Baujahr 1941. Von anderen Flugzeugen wie der Messerschmitt Bf 110 oder dem Sturzkampfbomber Junkers Ju 87 existieren heute nur noch wenige Maschinen. Das Deutsche Technikmuseum ist das einzige deutsche Museum, in dem diese Flugzeuge zu sehen sind.

Aushängeschild des Deutschen Technikmuseums ist ein auf das Dach des modernen Erweiterungsbaus am Landwehrkanal montierter „Rosinenbomber“ vom Typ Douglas C-47 B „Skytrain“ der Luftbrücke 1948/49. Diese Luftbrücke ist es, die den Flughafen Tempelhof weltberühmt macht. Im Minutentakt landen die Maschinen der Alliierten mit Hilfsgütern. Sie versorgen West-Berlin mit Lebensmitteln, Medikamenten und Heizmaterial während der Berlin-Blockade. Heute ist das einstige Flugfeld die größte Freifläche der Welt, die mitten in einer Stadt liegt, genutzt für Freizeitaktivitäten und Veranstaltungen.

Das Flughafengebäude gilt als das größte Baudenkmal Europas

Schon bevor der erste Flughafen 1923 eröffnet, führen wagemutige Flugpioniere hier ihre Zeppeline und Flugmaschinen vor. Unter den Nationalsozialisten beginnt 1936 der Bau des monumentalen neuen Flughafens. Durch den Zweiten Weltkrieg bleibt das Gebäude jedoch unvollendet – und ist es bis heute. In der Zeit der deutschen Teilung ist der **Flughafen Tempelhof** ein Symbol für Hoffnung und Freiheit. Der Luftweg ist eine Reiseroute von und nach West-Berlin ohne die Grenzkontrollen der DDR. Der zivile Luftverkehr endet schließlich 2008. Seitdem entwickelt sich der Flughafen Stück für Stück zu einem neuen Stadtquartier für Kunst, Kultur und Kreativwirtschaft. Das langgestreckte Flughafengebäude, das bei Führungen erkundet werden kann, gilt als eines der größten Baudenkmale Europas.

Die Wiege der Luftfahrt in Deutschland befand sich in Berlin-Johannisthal, dem heutigen Ortsteil Adlershof. Auf dem ehemaligen Flugfeld, das von 1909 bis zur Eröffnung des Flughafens Tempelhof in Betrieb war, entstehen in den 1930er Jahren im Auftrag der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt modernste Prüfstände, darunter der Große Windkanal (1932–34) und der schalldämpfte Motorenprüfstand (1933–35) mit seinen beiden markanten Türmen.

Besonders auffällig ist der eiförmige Trudelturm (1934–36). In dem rund 20 Meter hohen Windkanal wurden Flugzeugmodelle praktisch „in der Luft stehend“ bei ihrem Flug- bzw. Trudelverhalten mit Hochgeschwindigkeitskameras gefilmt. Die Ergebnisse aus diesen Versuchen flossen in die Entwicklung von Jagdflugzeugen für die Luftwaffe ein. Der Turm – von Filmemachern und Fotografen als skurrile Kulisse entdeckt – ist Teil des **Aerodynamischen Parks Adlershof** auf dem Campus der Humboldt-Universität, die ihrerseits die gut erhaltenen Bauten zu unterschiedlichen Zwecken nutzt. Nur zu seltenen Gelegenheiten sind die technischen Bauwerke für Besucher zugänglich.

Straßenbeleuchtung gibt es in Berlin schon seit 1678 in Gestalt von Öllampen. 1826 erleuchteten erstmals Gaslaternen die Straße Unter den Linden. Mit ihnen entstehen auch Gaswerke und Gasbehälter zur Speicherung des Stadtgases, so auch der **Gasometer Fichtestraße**. Er ist der älteste Gasbehälter, der in Berlin erhalten ist. 1883/84 errichtet, speichert er sogenanntes Leuchtgas. Zum Zeitpunkt seiner Erbauung beginnt indes der Siegeszug der Elektrizität. Elektrisches Licht erhellt zunehmend die Straßen. Es verbreitet sich in Cafés, Theatern und den aufkommenden Kinos. Innerhalb weniger Jahrzehnte werden die Berliner Privathaushalte an das elektrische Versorgungsnetz angeschlossen: 1914 sind es 5 Prozent, 1925 bereits 25 Prozent und 1938 schließlich 92 Prozent.

In den 1930er Jahren verliert der Gasspeicher in der Fichtestraße seine Funktion, doch seine Geschichte ist noch nicht zu Ende. Während des Zweiten Weltkriegs wird der Gasometer zu einem Großbunker ausgebaut. Für 6 500 Menschen ist der Bunker geplant – bis zu 30 000 drängen sich Ende des Krieges in den runden Bau mit seinen massiven Wänden. Nach dem Krieg bietet der Bunker bis in die 1950er Jahre durchziehenden Flüchtlingen einen Schlafplatz. Noch bis Anfang der 1960er Jahre dient der fensterlose Bau als Altenheim und Obdachlosenasyll. Danach nutzt der West-Berliner Senat den Bunker als Lager für einen Notvorrat an Konserven und Hygieneartikeln. Das Dach des Bunkers ist heute mit Lofts bebaut. Durch den weitgehend im Originalzustand erhaltenen Bunker führt seit 2008 der Verein der Berliner Unterwelten.



Die Energieversorgung wird über ein eigenes Kesselhaus sichergestellt

Ende des 19. Jahrhunderts reicht das elektrische Versorgungsnetz noch nicht bis in die Randbezirke und Umlandgemeinden. Die 1893 eröffnete „Städtische Irenanstalt zu Lichtenberg (Herzberge)“ in der damals eigenständigen Gemeinde Lichtenberg muss sich selbst mit Energie versorgen. Deshalb verfügt es über ein eigenes Kesselhaus, über das sämtliche Gebäude der Anstalt mit Wärme versorgt werden. Bis zum Anschluss ans städtische Stromnetz im Zuge der Eingemeindung nach Groß-Berlin 1920 erzeugt man hier auch den Strom selbst.

Das Gebäude-Ensemble aus Backstein, eingebettet im Landschaftspark Herzberge, beherbergt heute das Evangelische Krankenhaus Königin Elisabeth Herzberge. Das Kesselhaus dient nunmehr als Veranstaltungsort und **Museum Kesselhaus Herzberge**, das in seiner Dauerausstellung auf die Geschichte des Krankenhauses und seines Architekten Hermann Blankenstein (1829–1910), seines Zeichens Berliner Stadtbaurat, eingeht. Dargestellt wird auch die Funktionsweise des Kesselhauses. Heizkessel aus drei Generationen – 1892 bis 1961 erbaut – unterstreichen seine Bedeutung als technisches Denkmal.

Anfang des 20. Jahrhunderts beginnt die Gemeinde Steglitz mit dem Bau von kommunalen Versorgungseinrichtungen, darunter ein Kraftwerk. Dieses liefert ab 1911 Strom, unter anderem für den Betrieb einer Straßenbahn und einer Eisfabrik. Als Steglitz 1920 zu Groß-Berlin eingemeindet wird, übernehmen die Berliner Städtischen Elektrizitätswerke Aktien-Gesellschaft (BEWAG) das Kraftwerk. Mit der Teilung der Stadt nach 1945 wird West-Berlin zur „Strominsel“ und der Standort Steglitz zu einem zentralen Baustein für eine autarke Energieversorgung. 1986 wird Deutschlands größte Batteriespeicheranlage in Betrieb genommen, die als Sofort-Reserveanlage dienen soll. Aber schon wenig später wird sie überflüssig, als Berlin nach der Wiedervereinigung wieder ans überregionale Stromnetz angeschlossen wird.

2001 öffnet im Gebäude der ehemaligen Batteriespeicheranlage das **Energie-Museum Berlin** seine Pforten. Auf vier Etagen zeigt es mehr als 5 000 Exponate aus der Geschichte der „Elektropolis Berlin“, darunter eine 20 000-Watt-Glühlampe, die in den 1950er-Jahren den gesamten Vorplatz des Berliner Bahnhofs Zoo beleuchtete. Wie kommt der Strom in die Steckdose? Wer verteilt den Strom im Netz? Welche elektrischen Geräte gab es vor 100 Jahren? Diese und weitere Fragen werden hier beantwortet. Ein Besuch des Museums ist nach Anmeldung per E-Mail und an Aktionstagen möglich.

Ab 1852 ersetzt eine zentrale Wasserversorgung die zahlreichen Brunnen

1852 geht Berlin zur zentralen Wasserversorgung über. Bis dahin hat sich die rasant wachsende Stadt aus rund 5 600 Brunnen versorgt. Das 1872 in Betrieb genommene Wasserwerk Grunewald am Teufelssee versorgt die nahegelegene Villensiedlung im Westend, später auch Haushalte in Zehlendorf und Neukölln. Rund 100 Jahre ist es in Betrieb. Dann genügt es den hygienischen und technischen Ansprüchen nicht mehr. 1969 droht schließlich der Abriss, den öffentlicher Protest verhindert. Als **Naturschutzzentrum Ökowerk** dient das ehemalige Wasserwerk seit 1985 der Umweltbildung. Das restaurierte Gebäudeensemble enthält noch wesentliche Teile der historischen Technik und kann im Rahmen von Führungen besichtigt werden.

Im selben Jahr, in dem das Wasserwerk Grunewald in Betrieb geht, kommt es zur Gründung eines Museums, das die Verkehrsmittel aller Zeiten und Völker sammeln, dokumentieren und präsentieren soll. Damit ist der Grundstein gelegt für eine kommunikationshistorische Sammlung von Weltrang, seit 1898 angemessen untergebracht in einem wilhelminischen Prachtbau in der Leipziger Straße/Ecke Mauerstraße. Nach umfassender Sanierung eröffnete es im Jahr 2000 neu als **Museum für Kommunikation**. Es gilt als das älteste Postmuseum der Welt.

An zahlreichen interaktiven Stationen wird das Thema Kommunikation lebendig. Dass diese künftig nicht nur von Mensch zu Mensch, sondern auch von Mensch zu Maschine stattfindet, machen drei Roboter deutlich, die im Lichthof des imposanten Baus die Besucher begrüßen. Nachrichten austauschen mit Rauch, Licht oder Ton: Auf der Kommunikationsgalerie kann man alle möglichen Varianten ausprobieren. Die technische Entwicklung vom Schwirrholtz bis zum Smartphone steht im Mittelpunkt der Dauerausstellung. Einige herausragende Exponate werden in der Schatzkammer präsentiert, darunter der erste Telefonapparat von Philipp Reis und die berühmteste Briefmarke der Welt, die Blaue Mauritius.

Auf den Anhöhen nordöstlich der Stadt entstehen zahlreiche Brauereien

Berlin und Bier gehören zusammen wie Berlin und Bär. Eine zunehmende Zahl von Brauereien im 19. Jahrhundert belegt seine Beliebtheit bei der Bevölkerung der aufstrebenden Industriemetropole. Besonders auf den Anhöhen nordöstlich der Stadt, die sich für große Lager- und Gärkeller eignen, entstehen viele Brauereien. Die erste Brauerei untergäriger Brauart nördlich der damaligen Stadtgrenzen von Berlin ist die Brauerei Pfeffer, 1841 gegründet von dem bayerischen Braumeister Joseph Pfeffer, in der fast 80 Jahre lang Bier gebraut wird. Nach dem Ersten Weltkrieg wird sie von der Schultheiss-Brauerei übernommen, doch auf dem „Pfefferberg“, wie das Brauerei-Areal genannt wird, stellt man die Bierproduktion wenig später ein.

Die Schultheiss-Brauerei, benannt nach dem Kaufmann Jobst Schultheiss (1802–1865), der 1853 eine bayerische Bierbrauerei samt Lagerkeller in der Schönhauser Allee übernommen hatte, entwickelt sich durch den Zusammenschluss mit weiteren Unternehmen zur größten Brauerei Deutschlands. Nach den Plänen des renommierten Berliner Architekten Franz Schwechten (1841–1924) entsteht ab 1878 ein moderner Produktionsstandort mit einem repräsentativen Ausschank. Sudhaus, Lagerhalle, Böttcherei – noch heute sind die früheren Nutzungen an den Gebäuden ablesbar. Der damalige Brauereibesitzer Richard Roesicke setzt sich außerdem für gute Arbeitsbedingungen ein. Im Rahmen eines betrieblichen Sozialwerks mit Unterstützungs- und Pensionskassen entstehen Invalidenwerkstätten, Kindereinrichtungen und eine Bäderabteilung.

Das letzte Bier am Standort Schönhauser Allee wird 1967 abgefüllt. Der ganze Brauerei-Komplex erhält 1974 Denkmalstatus. Dennoch ist das Gelände 1990 vom Verfall bedroht. Mit dem Konzept der **Kultur-Brauerei**, das in den folgenden Jahren entsteht, etabliert sich in dem inzwischen sanierten Gebäudeensemble eine bis heute tragfähige Mischung aus kommerzieller und kultureller Nutzung. Von der U-Bahnstation Eberswalder Straße in Prenzlauer Berg strömen Nachschwärmer auf das 25 000 Quadratmeter große Areal mit seinen diversen Clubs, aus denen dumpf die Bässe dröhnen. Auch am Tag ist die KulturBrauerei ein Ort





zum Essen, Trinken und Tanzen. Das Museum zum Alltag in der DDR, ein Kino und ein Fahrradverleih runden das Angebot ab.

Kultur hat sich auch am **Pfefferberg** etabliert. Nach dem Ende der Bierproduktion wird auf dem Gelände zunächst Schokolade produziert, später Brot gebacken. Zur DDR-Zeit wird hier unter anderem die Zeitung „Neues Deutschland“ gedruckt. Die Idee einer Kulturfabrik Pfefferberg kam schon in den 1980er Jahren auf. Seit der Wiedervereinigung hat sie sich nach und nach mit Leben gefüllt. Ein Museum für Architekturzeichnungen und Galerien für zeitgenössische Kunst, Theater, Konzerte und Lesungen locken jeden, der sich für Kultur interessiert. Aber auch gastronomisch ist der Pfefferberg mit seinen denkmalgerecht sanierten Gebäuden interessant – unter anderem wird in der Schankhalle selbst gebräutes Bier angeboten.

Die Nähe zu Wasser und Eisenbahn begünstigt die Ansiedlung von Fabriken

Schöneeweide – das klingt nach Idyll und Erholung. Und genau diese Funktion erfüllte „Schöne Weyde“ noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Doch diese Zeiten sind längst vergangen. Mehr als einhundert Jahre industrielle Entwicklung haben den Berliner Ortsteil geprägt und bis heute sichtbare Spuren hinterlassen. Die Wasserlage und die Nähe zur Eisenbahn begünstigten Ende des 19. Jahrhunderts die Ansiedlung von neuen Fabriken. Maßgeblich für die Entwicklung von Oberschöneeweide wird die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (AEG) unter Emil Rathenau (1838–1915). In rascher Folge entstehen ab 1897 neue Anlagen, darunter das erste Drehstromkraftwerk Deutschlands und das seinerzeit modernste Kabelwerk Europas. Hinzu kommen Versorgungseinrichtungen, Verwaltungsgebäude und Wohnsiedlungen – aus der „schönen Weyde“ wird das „Chicago an der Spree“.

Zwischen 1949 und 1990 ist Schöneeweide das größte innerstädtische Industriegebiet der DDR. Nach dem abrupten Aus für die DDR-Großbetriebe Anfang der 1990er Jahre stehen viele Gebäude leer. Große Teile der Industrieanlagen unterliegen mittlerweile dem Denkmalschutz, was eine Nachnutzung nicht ausschließt. So ist das historische Kabelwerk inzwischen Sitz der Hochschule für Technik und Wirtschaft. Der 2009 gegründete Verein **Industriesalon Schöneeweide**, der sich für den Erhalt des industriellen Erbes einsetzt, organisiert spannende Führungen durch dieses im Umbruch befindliche Quartier und betreibt zudem ein Besucherzentrum.

Mit dem Aufstieg Berlins zur Industriestadt steigt auch die Zahl der Einwohner – Menschen, die tagtäglich in der Stadt unterwegs sind. Der wachsende Verkehr bedeutet neue Probleme, die gelöst werden wollen. Ein Relikt dieser Lösungsansätze findet sich im Berliner Untergrund. Auf dem AEG-Gelände am Humboldthain wurde 1895-97 eine Teststrecke für eine U-Bahn nach Londoner Vorbild gebaut. Der 295 Meter lange Tunnel verband zwei AEG-Gebäude untereinander und wurde zum Transport von Personen und Material genutzt, nachdem das Unternehmen in einem Wettbewerb um das beste Konzept den Kürzeren gezogen hatte. Die von Siemens vorgeschlagene Hochbahn, die heutige U1, war preisgünstiger zu realisieren. Der Standort wurde 1984 geschlossen, doch der **AEG-Tunnel** existiert noch heute – und man kann ihn besichtigen. Möglich macht dies der Verein Berliner Unterwelten.

Die Dokumentationsstätte NS-Zwangsarbeit zeugt von millionenfachem Unrecht

Von einem düsteren Kapitel deutscher Geschichte zeugt der ERIH-Ankerpunkt (siehe IK 1.20, S. 26) **Dokumentationszentrum NS-Zwangsarbeit** in Schöneeweide. In insgesamt 30 000 Lagern lebten Zwangsarbeiter unter härtesten Bedingungen. Allein in Berlin gab es 3 000 solcher Lager. Das so genannte „Lager 75/76“ in Schöneeweide ist das letzte noch weitgehend erhaltene. Errichtet wurde es ab Ende 1943 vom „Generalbauinspekteur für die Reichshauptstadt“ (GBI) unter Leitung Albert Speers inmitten eines Wohngebietes. Das 3,3 Hektar große Areal umfasste insgesamt 13 Unterkunftsbaracken sowie eine in der Mitte gelegene Wirtschaftsbaracke. Geplant war das Lager für 2 160 Zwangsarbeiter. Vollständig belegt war es aber nie. Zwei Baracken dienten darüber hinaus in den letzten Kriegsmonaten 1945 als Unterkunft für weibliche KZ-Häftlinge, die in der Batteriefabrik Pertrix (später Varta) in Niederschöneeweide für die Wehrmacht arbeiten mussten. In die sechs Baracken, die heute zum Dokumentationszentrum gehören, zog kurz nach dem Krieg das Impfstoff-Institut der DDR ein.

Die so genannte „Baracke 13“ ist seit 2010 der Öffentlichkeit zugänglich. Am östlichen Rand des Lagergeländes gelegen, wurde sie als eines der ersten Gebäude errichtet. In ihr sind insbesondere im Luftschutzbunker noch viele Originalspuren, unter anderem Inschriften früherer Insassen, erhalten. Von außen ist teilweise noch der grüne Tarnanstrich sichtbar. Die unverputzten Mauersteine, der Wasch- sowie der Toilettenraum sind ebenfalls noch im Original erhalten geblieben. Die Dauerausstellung „Alltag Zwangsarbeit 1938–1945“ präsentiert die Geschichte der Zwangsarbeit in der NS-Zeit als allgegenwärtiges Massenphänomen. Sie zeigt den Alltag der verschleppten Männer, Frauen und Kinder – im Lager, bei der Arbeit und im Kontakt mit den Deutschen. Besonders eindrucksvoll sind die großformatigen Fotos von Zwangsarbeitern, die in Erinnerung rufen, dass es millionenfach erlittene individuelle Schicksale sind, um die es hier geht.

Unter der Überschrift „Zwischen allen Stühlen“ befasst sich ein Bereich mit der wenig bekannten Geschichte der italienischen Militärinternierten. 650 000 italienische Soldaten und Offiziere wurden 1943 nach dem Austritt Italiens aus dem Bündnis mit Nazi-Deutschland von der Wehrmacht gefangen genommen und völkerrechtswidrig als Zwangsarbeiter in der Rüstung eingesetzt. Eine finanzielle Entschädigung der Betroffenen ist bis heute nicht erfolgt, ihre Zwangsarbeit wurde von der Bundesrepublik nicht offiziell als solche anerkannt.

Weitere Informationen:

ERIH-Website: www.erih.de | da will ich hin! | Regionale Routen: Deutschland. Berlin
Website des Berliner Zentrum Industriekultur: www.industriekultur.berlin

Fotos:

S. 33.1 Historischer Hafen (R. Klenner); 2 Königliche Porzellanmanufaktur Berlin (KPM); 3 Deutsches Technikmuseum (Kirchner); 4 Flughafen Tempelhof (Tempelhof Projekt GmbH); 5 Aerodynamischer Park Adlershof (K. Hornscheidt); S. 34.1,2 Gasometer Fichtestraße (K. Happel); 3,4 Museum Kesselhaus Herzberge; 5 Energie-Museum; S. 35.1 Naturschutzzentrum Ökower (A. Schmidt); 2,3 Museum für Kommunikation (S. Wildemann); 4,5 KulturBrauerei (R. Klenner); S. 36.1 Pfefferberg; 2,3 Industriesalon Schöneeweide; 4 AEG-Tunnel (K. Happel); 5 Dokumentationszentrum NS-Zwangsarbeit.

Fotos: soweit nicht anders vermerkt Berliner Zentrum Industriekultur