



BART VANACKER

**GEHEIMNISVOLLE
ORTE IN BERLIN**

50 Ausflüge in die Vergangenheit der Stadt

BeBra Verlag

BART VANACKER

**GEHEIMNISVOLLE
ORTE IN BERLIN**

50 Ausflüge in die Vergangenheit der Stadt

BeBra Verlag



BART VANACKER

**GEHEIMNISVOLLE
ORTE IN BERLIN**

50 Ausflüge in die Vergangenheit der Stadt

BeBra Verlag



BART VANACKER

GEHEIMNISVOLLE ORTE **IN BERLIN**

50 Ausflüge in die Vergangenheit der Stadt

BeBra Verlag



Bart Vanacker

Geheimnisvolle Orte in Berlin

Ausflüge in die Vergangenheit der Stadt

BeBra Verlag

Inhalt

Einleitung	6	„Welthauptstadt“	
		19 Versunkener Zylinder	64
Industriekultur		20 Mythos Germania	66
1 Treppe ins Nirgendwo	10	21 Das politische Herz	68
2 Zweites Leben für Gasometer	12	22 Ost-West-Achse	72
3 Berlin leuchtet	14	23 Stilvoll nach Berlin fliegen	74
4 Der fliegende Mann	16	24 Hindernis für den neuen Boulevard	80
5 Fabriken der Arbeiter	18	25 Die nie gebaute Kurve	82
Eisenbahnen		Kalter Krieg in Berlin	
6 Endstation Berlin	26	26 Versteckte Relikte der Teilung	88
7 Verrostete Eisenbahnbrücken	30	27 Ältere Wachtürme	90
8 Schwebende Züge	32	28 Abhöranlage Teufelsberg	92
9 Runde Eisenbahnschuppen	34	29 Verlegte Autobahn	96
10 Ein außergewöhnliches Biotop	36	30 Verschwundener Grenzposten	98
11 Spaghetti aus Eisenbahnbrücken	38	Spuren der DDR	
12 Museum im Bahnbetriebswerk	40	31 Märtyrer der DDR	102
13 Maueropfer: S-Bahnlinien	42	32 Ein Sockel im Wandel	104
Der Zweite Weltkrieg		33 Eine Prise Moskau in Berlin	106
14 Zwangsarbeiter im Freizeitpark	48	34 Ode an den Kommunismus	110
15 Ein nationalsozialistischer Tempel	50	35 Times Square in der DDR	114
16 SA-Gefängnis Papestraße	54	36 Denkmalgeschichte	116
17 Der Mythos einer Schlacht	56	37 Kirchen im Kommunismus	118
18 Giganten aus Beton	58	38 DDR-Geburtstag an der Spree	120

Leben in West-Berlin	
39 Schwangere Auster	126
40 Der neue Westen	128
41 Eine Uhr ohne Zeiger	132
42 Popkultur an der Autobahn	134
43 Das französische Herz Berlins	136
44 Verbindungen ohne Anschluss	140
45 Verlassener Pinsel	142
Berlin heute	
46 Gentrifizierung	146
47 Paläste kommen und gehen	150
48 „Das traurigste Denkmal in Berlin“	154
49 Schiffswrack auf der Spree	156
50 Übermalte Street Art	158
51 Pink schlängelt sich durch Berlin	160
Zum Schluss	164
Literatur	166
Anmerkungen	166
Bildnachweis	174
Der Autor	174
Impressum	175

Einleitung

Als Fritz Langs Science-Fiction-Film *Metropolis* im Jahr 1927 seine Premiere feierte, war er nicht nur der teuerste Film aller Zeiten, sondern auch ein kompletter Flop. *Metropolis* beschreibt eine dystopische Welt irgendwann im Jahr 2025, die in eine kleine Gruppe von Reichen und ein Heer von Arbeitern aufgeteilt ist. Der Film zeigt, wie Deutschland, das am stärksten industrialisierte Land Europas, mit der rasanten Modernisierung zu kämpfen hatte.

Kennzeichnend ist, dass das Proletariat in *Metropolis* durch eine Rückkehr in die Vergangenheit vor dem Untergang gerettet wird, eine Botschaft, die nach Ansicht des NSDAP-Funktionärs und späteren Propagandaministers Joseph Goebbels auf seine NSDAP zugeschnitten war. Anders als die Filmkritiker mochten die Nazis den Film *Metropolis*. Mehr noch: Hitler erkannte sich in der Hauptfigur, dem jungen Freder, wieder, einem Vorkämpfer der Arbeiterschaft.¹

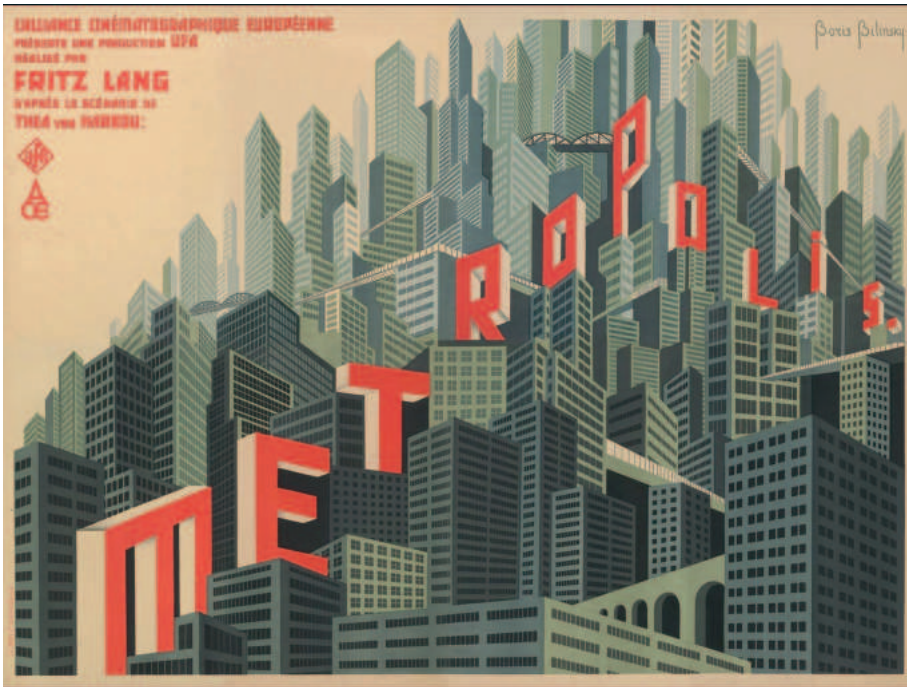
Regisseur Lang hatte also nicht nur ein sehr teures Fiasko produziert, er hatte auch, ohne es zu wollen, die Begeisterung der Nationalsozialisten geweckt. Sechs Jahre nachdem *Metropolis* in die Kinos gekommen war, wurde Hitlers

Traum Wirklichkeit. Als seine Partei in Deutschland die Macht übernahm, floh Lang prompt nach Hollywood.

Der in *Metropolis* geschmähte Vormarsch der industriellen Revolution ist der rote Faden dieses Buchs. Berlin ist gespickt mit den Spuren verlassener Werkstätten, historischer Bahnstrecken und weitläufiger Rangierbahnhöfe – Denkmäler, die oft erst nach dem Mauerfall eine neue Bestimmung erhielten.

Auch der Zweite Weltkrieg hat Spuren in der Stadt hinterlassen. Während die Elite des „Dritten Reichs“ in prunkvollen Hauptquartieren residierte, entstanden anderswo Bunker, Konzentrationslager und Militärdenkmal. Doch die größten wahnsinnigen Pläne, Berlin zur „Welthauptstadt Germania“ zu machen, endeten 1945 mit einer zerbombten Stadt.

Die rasante Industrialisierung und der Zweite Weltkrieg waren nur ein Vorgeschmack dessen, was das spätere 20. Jahrhundert für Berlin bereithielt. Die Stadt blieb ein Brandherd, als der Zweite Weltkrieg nahtlos in den Kalten Krieg überging. Von einem Tag auf den anderen stand Berlin an der Frontlinie, im Kampf zwischen dem kapitalisti-



Französisches Filmplakat für den Film *Metropolis*.

schen Westen und dem kommunistischen Osten, dessen Höhepunkt der Bau einer Mauer mitten durch die Stadt war.

Auf beiden Seiten der Mauer entstanden aus den Trümmern des Zweiten Weltkriegs neue, völlig isolierte Städte. In Ost-Berlin spiegelte die Architektur sozialistische Ideale wider. Das Proletariat übernahm dort (zumindest auf dem Papier) die Macht, genau wie in *Metropolis*. Der Westteil der Stadt hingegen verstand sich als Vorposten der freien Welt. Das ist inzwischen alles Geschichte. 1989 fielen die Berliner Mauer und das DDR-Regime und die beiden deutschen Staaten wurden 1990 wiedervereinigt. Die zwei Hälften der Stadt bildeten wieder ein Berlin. Doch mehr als dreißig Jahre später spürt man an

vielen Stellen immer noch den Nachhall der Teilung.

Die Industrielle Revolution, der Einzug der Eisenbahn, das „Dritte Reich“, der Kalte Krieg und die Wiedervereinigung haben Berlin geprägt. Überall in der Stadt stolpert man über die Vergangenheit. Für dieses Buch habe ich über siebzig Orte besucht, an denen Geschichte geschrieben wurde. Entdecken Sie auf den folgenden Seiten, was sich hinter grotesken sowjetischen Denkmälern, architektonischen Glanzstücken, alten Militäranlagen und nicht mehr genutzten Gleisen verbirgt: Geheimnisvolle Orte, die nie das sind, was sie auf den ersten Blick zu sein scheinen.





Industriekultur

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts nahm die Industrielle Revolution in Berlin langsam Fahrt auf. Gasometer, Brauereien, Fabriken und Werkstätten prägten zunehmend das Stadtbild.

Treppe ins Nirgendwo

Universum-Landes-Ausstellungspark, 1879

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zeigten sich in Deutschland langsam aber sicher die Folgen der industriellen Entwicklung. Das Ruhrgebiet wurde zur Walhalla der Kohle- und Stahlindustrie, Berlin zum Wirtschaftsmotor. Buchstäblich. Maschinenbauer wie Borsig, BAMAG, Berliner Maschinenbau, Siemens & Halske und AEG gründeten ihre Hauptsitze in der deutschen Hauptstadt.

Um der Welt ihre neuesten Geräte zu zeigen, organisierten sie 1879 die Große Industrieausstellung in Berlin. Die Messebesucher konnten nicht nur neue technologische Entwicklungen bestaunen, sondern fanden auch Entspannung in einem der Biergärten, auf der Wasserrutsche oder bei einer Fahrt mit einer venezianischen Gondel.

Siemens & Halske zog während der Technologiemesse mit dem ersten Elektrozug, der auf einem 300 Meter langen Gleis tuckerte, große Aufmerksamkeit auf sich. Die technische Sensation reiste dann weiter nach Brüssel und Frankfurt am Main. Heute ist die Elektrolokomotive im Deutschen Museum in München ausgestellt. Von der Großen Industrieausstellung selbst sind dagegen nur noch wenige Spuren sichtbar.



Neuer Ausstellungspalast, gebaut 1883.

Das Messegebäude wurde 1943 bei einem Luftangriff schwer beschädigt und anschließend gesprengt. Das Gelände geriet in Vergessenheit, da es direkt neben der Berliner Mauer lag.² Es blieb jedoch ein bemerkenswerter Rest, nämlich eine krumme und schiefe Treppe.

Vom ehemaligen Lehrter Stadtbahnhof spazierten vor 140 Jahren



Die Treppen führten die Besucher vom Lehrter Stadtbahnhof zum Ausstellungsgelände.

Besucher über diese zehn Meter breite Treppe auf das Messegelände. Ein königlicher Empfang, der zu Beginn dieses Jahrhunderts allerdings kaum noch wahrnehmbar war. Die Treppe war begraben unter einer dicken Schicht von Unkraut und Büschen. Seit 2008 nimmt sie ihre ursprüngliche Funktion

wieder auf, diesmal als Tor zu einem neu errichteten Stadtpark, der in Anlehnung an den alten Universum-Landes-Ausstellungs-Park heute ULAP-Park heißt.³ Die beiden ägyptischen Löwen-skulpturen, die die Treppe flankierten, sind im Neuen Museum untergebracht worden.⁴



Heute wurzeln hier Bäume.

ULAP-Park

- Adresse: Alt-Moabit
- Vom Hauptbahnhof aus zu Fuß erreichbar
- Haltestelle: Hauptbahnhof (S3, S5, S7, S9 und U5)
- GPS: 52.5230570°, 13.3647770°

Zweites Leben für Gasometer

Büros und Lofts

Lange bevor Europa auf Erdgas aus Norwegen, Russland oder den Niederlanden zurückgriff, wurde Gas vor Ort produziert, das sogenannte Stadtgas.

Jede Stadt hatte ihre eigene Gasfabrik, in der Kohle verbrannt wurde. Das freigesetzte Gas heizte Öfen und beleuchtete abends auch Straßenlaternen.

Um das tagsüber produzierte Gas für den Spitzenverbrauch zu speichern, errichtete man neben den Gaswerken Gasometer. Das waren eiserne Glockengasbehälter, die je nach Gasmenge nach oben oder unten schossen.

Gasometer Schöneberg

Ein solcher Gasometer wurde 1913 im Berliner Stadtteil Schöneberg neben

dem Werk der Schöneberger Gasanstalt errichtet. Der 78 Meter hohe Stahlrohbau fasste nicht weniger als 160.000 Kubikmeter Gas. Der Gasometer war eines der drei größten Exemplare in Europa und ein lohnendes Motiv für Maler wie Hans Baluschek.⁵ Die Gaszentrale in Schöneberg erlebte noch die Umstellung von Stadt- auf Erdgas, doch 1995 wurde der Gashahn zugedreht.⁶

Im Gegensatz zu anderen Gasometern verschwand der von Schöneberg nicht aus dem Straßenbild. Er wur-



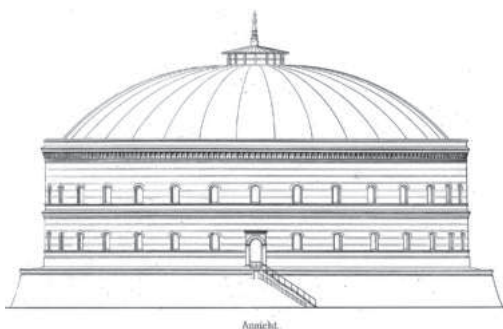
de sogar zum Baudenkmal und zur Touristenattraktion erklärt.⁷ Während der Sommermonate stiegen Touristen Hunderte von Treppenstufen hinauf, die das Stahlskelett umkreisen. 2021 legte der Eigentümer des Gasometers, die EUREF AG, den Grundstein für einen Bürokomplex innerhalb der Stahlkonstruktion. Geplant ist eine Dachterrasse, die für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden soll. Laut der Bürgerinitiative „Gasometer retten!“ verursacht das Bauvorhaben ernsthaften Schaden an dem historischen Wert des Industriedenkmals. „Das unverwechselbare Erscheinungsbild des Gasspeichers muss erhalten bleiben“, heißt es.⁸

Gasometer Schöneberg

- Adresse: EUREF-Campus 17
- Haltestelle: Südkreuz (S2, S25, S26, S41, S42, S45, S46 und S47)
- GPS: 52.481272°, 13.357390°
- Internet: berlin-gasometer.de und gasometer-retten.de

Gasometer Fichtestraße

Das Backstein-Pendant zum Schöneberger Gasometer steht in Kreuzberg und zählt fast 150 Jahre. Dieser Gasbehälter wurde von Johann Wilhelm Schwedler entworfen, einem Bauingenieur, der sich vorwiegend mit der Gestaltung von Kuppelbauten beschäftigte. Kurz



Gemauerter Gasometer Fichtestraße
des Architekten Schwedler.

vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde der Gasbehälter ausrangiert. Für die Stadtplaner des „Dritten Reiches“ war das keine schlechte Nachricht. Sie bauten ihn zu einem Bunker um, indem sie die Innenwände verstärkten und ein drei Meter dickes Betondach darüber gossen. Der ehemalige Gasometer erhielt den Namen Fichtebunker.

Nach dem Zweiten Weltkrieg diente der einstige Gasbehälter nacheinander als Jugendarrestanstalt, Obdachlosenunterkunft und Vorkammer des Berliner Senats. Zu Beginn dieses Jahrhunderts entstanden Lofts auf dem Dach des Bunkers, die restliche Innenausstattung kann bei einer Führung des Vereins „Berliner Unterwelten“ erkundet werden.⁹

Gasometer Fichtestraße

- Adresse: Fichtestraße 6
- Haltestelle: Südsterne (U7)
- GPS: 52.4904593°, 13.4105047°
- Internet: www.berliner-unterwelten.de

← Stahlskelett des 78 Meter hohen
Gasometers Schöneberg.

Berlin leuchtet

Historische Laternen in Ost und West

Der Astronaut André Kuipers fotografierte 2012 das nächtliche Berlin von der Internationalen Raumstation (ISS) aus. Auf seinen Bildern fällt auf, dass die Teilung zwischen West und Ost sogar vom Weltraum aus noch sichtbar ist. Während die Straßen in der Westhälfte nachts grünere Farbtöne zeigen, leuchtet das ehemalige Ost-Berlin orange.¹⁰

Die Straßenbeleuchtung erweist sich als Ursache. Es ist eine Geschichte, die zweihundert Jahre zurückreicht und uns nach Belgien führt. 1815 überredeten die Preußen den Lütticher Industriellen John Cockerill, in einer leerstehenden Kaserne im Zentrum Berlins eine Wollfabrik zu errichten. Cockerill ließ Dampfmaschinen aus England herbringen. Statt Öllampen installierte er Gasbeleuchtung, eine absolute Premiere für Berlin.

Cockerills Wollfabrik war die modernste Werkstatt Preußens, ist aber heute vollständig verschwunden. Ende 1831 zerstörte ein Brand die Fabrik in der Neuen Friedrichstraße. Wenn man alte und moderne Karten von Berlin übereinander legt, erkennt man den genauen Standort an der Ecke der heutigen Litten- und Voltairestraße.¹¹

Die Gasbeleuchtung in Cockerills Fabrik erregte bald großes Interesse

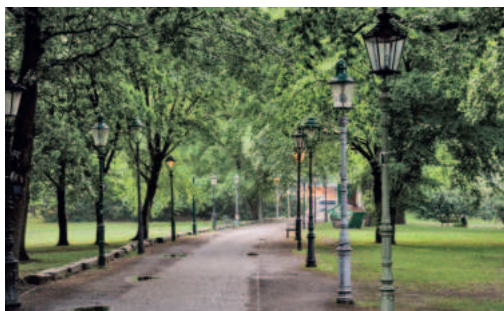


Gaslaterne aus Wuppertal, deren Modell 1896 entwickelt wurde.

und fand auch Anwendung bei der Illumination von Straßen. Im Herbst 1826 stellte die englische multinationale „Imperial Continental Gas Association“ die ersten Gaslaternen auf dem Boulevard Unter den Linden auf. Obwohl viele Menschen zunächst zweifelten, schmolzen ihre Vorurteile wie Schnee in der Sonne: Die Gaslaternen überstanden nicht nur die ersten Herbststürme, sie brachten abends auch die Fassaden zum Strahlen.¹²

Unter den Linden war Ende des 19. Jahrhunderts erneut Schauplatz eines technologischen Durchbruchs. Auf Anregung von Emil Rathenau, dem Gründer der AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft), wurde der Boulevard 1888 als eine der ersten Berliner Straßen elektrisch beleuchtet.

Die elektrischen Straßenlaternen erreichten anfangs nur sehr langsam den Rest der Stadt. Das änderte sich nach der Teilung. West-Berlin musste mit den begrenzten Gasreserven sparsam umgehen und tauschte deshalb die Gasbeleuchtung durch elektrische Lampen aus. Die elektrische Straßenbeleuchtung, die in Ost-Berlin die Gaslaternen ersetzten, wurden mit gelblichen Natriumlampen ausgestattet.¹³ Das erklärt den Farbunterschied zwischen den Berliner Stadtteilen, der aber nicht mehr lange zu sehen sein wird. Die 25.000 Gaslaternen, die Berlins Straßen in goldgelbes Licht tauchen, müssen durch energieeffizientere ersetzt werden und verschwinden über kurz oder lang.¹⁴



Die Gehwege sind mit mehr als hundert verschiedenen Gaslaternen gesäumt.

Eine Nachbildung der Camberwell-Laterne, der ersten Art von Gaslaternen, die Unter den Linden beleuchtete, ist im Gaslaternen-Freilichtmuseum zu sehen, das sich am westlichen Rand des Tiergartens befindet. Mittlerweile ist hier in den letzten Jahren eine Sammlung von über neunzig Gaslaternen aus ganz Deutschland und Europa entstanden.

Wenn es Nacht wird, werden die Lampen in den Laternen entzündet. Ein magischer Anblick, zumindest wenn sie noch leuchten. Die abgelegene Lage macht das Freilichtmuseum nämlich anfällig für Vandalismus. Dutzende von Laternen wurden bisher zerschlagen oder auseinandergenommen. Es ist die Rede davon, dass das Deutsche Technikmuseum der historischen Sammlung ein sichereres Zuhause bieten könnte.

Gaslaternen-Freilichtmuseum

- **Adresse:** Straße des 17. Juni
- **Haltestelle:** Tiergarten (S3, S5, S7 und S9)
- **GPS:** 52.513184°, 13.337274°

Der fliegende Mann

Otto-Lilienthal-Park, 1896

Eine runde Scheibe auf Pfeilern krönt einen fünfzehn Meter hohen künstlichen Hügel im Otto-Lilienthal-Park. Zweitausendmal startete der Erfinder Otto Lilienthal auf dem von ihm erbauten „Fliegeberg“ in die Luft.

Mit seiner „Flugmaschine“, einem zwanzig Kilogramm schweren Gestell von Flügeln, das er „wie die großen Flügel einer Fledermaus“ auf dem Rücken montierte, sorgte Lilienthal international für Furore.¹⁵ In der flämischen Zeitung *Het Laatste Nieuws* heißt es 1892,

dass er „seine Flügel wieder ausbreitete, von der Spitze dieses Hügels sprang und ohne die geringste Anstrengung eine Strecke von 250 Metern fliegend zurücklegte“. Ein moderner Ikarus, so zeigte sich. Vier Jahre später endete sein Traum vom Fliegen genauso dramatisch wie in der mythologischen Erzählung.

Lilienthal flog mehrere hundert Meter hoch, als er auf einen ungünstigen Wind traf, der dazu führte, dass er seine Flügel überhaupt nicht mehr gebrauchen konnte. Der Unglückliche



Der runde, zwölf Meter hohe Fliegeberg.



Ikarus-Statue zu Ehren von Otto Lilienthal in einem Park in der Nähe der Bäkestraße.

stürzte ab und brach sich das Rückgrat. „Der Tod trat augenblicklich ein“, lautete der Bericht einer Zeitung.¹⁶

Trotz seines frühen Todes gilt Lilienthal heute als Vater der Luftfahrt. Die Gebrüder Wright nutzten sein Wissen über das Fliegen, als sie den Wright-Flyer bauten und mit ihm 1903 den ersten motorisierten Flug machten – wenn auch nur für wenige Sekunden.

Lilienthal wurde also nicht vergessen. Sein „Fliegeberg“ wurde 1932 als Denkmal zu Ehren des deutschen Flugzeugpioniers umgestaltet.

Lilienthal wird auch andernorts in Berlin geehrt, etwa im Park am Teltowkanal. Auf einem vier Meter hohen Sockel glänzt eine lebensgroße Skulptur

des übermutigen Ikarus aus der griechischen Mythologie. Er stürzte ab, nachdem seine Flügel in der Sonne geschmolzen waren. Damit gilt er als Symbol für das Schicksal, das Lilienthal widerfuhr.¹⁷

Auch der West-Berliner Flughafen Berlin-Tegel wurde nach ihm benannt und in seinem Geburtsdorf Anklam, zwei Autostunden von Berlin entfernt, befindet sich das Otto-Lilienthal-Museum.

Lilienthalpark

- Adresse: Schütte-Lanz-Straße 41
- Haltestelle: Lilienthalpark (Bus 284)
- GPS: 52.414178°, 13.328789°

Fabriken der Arbeiter

Volkseigene Betriebe, 1948-1990

Ab 1948 enteignete die DDR alle Unternehmen auf ihrem Territorium und machte „Volkseigene Betriebe“ (VEB) aus ihnen. Trotz des wohlklingenden Namens gehörten sie aber nicht den Arbeitern, denn in der Praxis hielt der Staat die Zügel in der Hand.

Nach der Wiedervereinigung 1990 wurden fast alle VEB privatisiert. Hundertjährige Unternehmen, in denen die Zeit für Jahrzehnte stehen geblieben war, wurden plötzlich den Regeln des freien Marktes ausgesetzt. Es war ein

hartes Erwachen. Ein VEB nach dem anderen ging pleite. Das zurückgelassene Industrieerbe wurde bestenfalls umfunktioniert, im schlimmsten Fall abgerissen oder jahrelang vernachlässigt.¹⁸



Die denkmalgeschützten Reste einer der Auktionshallen sind der Blickfang des Blankensteinparks.



Gemauerte Rinderställe. Die Fronten wurden inzwischen saniert, die dahinter liegenden Gebäude abgerissen.

Schlachthof mit Perspektive

Der Zentralvieh- und Schlachthof an der Storkower Straße ist ein Musterbeispiel einer umfunktionierten VEB-Ruine. Seit dem 16. Jahrhundert wurden hier Schweine, Kühe und Schafe geschlachtet. Das blieb auch zu DDR-Zeiten so. Jedes Kotelett oder Rumpsteak, das in Ost-Berlin gebraten wurde, kam von diesem Schlachthof mit rund 3.000 Mitarbeitern.¹⁹

Kurz nach der Privatisierung, knapp ein Jahr nach der Wiedervereinigung, war die Geschichte vom Schlachthof beendet. Er stand mehrere Jahre leer, bis die Stadt Berlin große Pläne dafür entwickelte: Das Vorhaben war, im Jahr 2000 die Olympischen Sommerspiele zu organisieren, damit man der Welt das neue, vereinte Deutschland zei-

gen konnte. Der Schlachthof sollte das Mediendorf beherbergen. Allerdings setzte sich das australische Sydney mit seiner Bewerbung durch und Berlin ging leer aus. So wurde auf Plan B zurückgegriffen: Das Gelände sollte neu erschlossen werden. Das Gerippe des ehemaligen Viehmarktdaches bedeckt jetzt eine Rasenfläche. In den ehemaligen Kuhställen sind Supermärkte und kleine und mittelgroße Unternehmen untergebracht.

Zentralvieh- und Schlachthof

- Adresse: Eldenaer Straße
- Haltestelle: Storkowe Straße (S8, S41, S42 und S85)
- GPS: 52.52383289°, 13.46455514°

Bierflaschen für Belgien

Auf der Stralauer Landzunge zwischen Spree und Rummelsburger See befand sich ein weiteres Stück Industriekultur, das der Kaufmann Edmund Nathan 1889 bauen ließ: die Stralauer Glasfabrik, von der nur noch Ruinen stehen.

Das Glaswerk Stralau spuckte Weinflaschen für das Rhein-, Saar- und Moselgebiet, Sherryflaschen für Spanien und Portugal, grüne Bordeauxflaschen für Frankreich und Bierflaschen für belgische Brauereien aus. Auch die nahe gelegene Brauerei Engelhardt war ein fester Kunde.²⁰

Das gut gefüllte Kundenportfolio konnte jedoch nicht verhindern, dass es nach der Privatisierung mit dem Glas-

werk bergab ging. 1997 fiel der Vorhang und heute steht der Komplex aus Backsteinbauten unter Denkmalschutz und wartet auf eine Wiederverwendung.

Neben dem Glaswerk sieht man die Konturen des „Flaschenturms“, eines Restes der ehemaligen Brauerei Engelhardt, die täglich 300.000 Flaschen Bier abfüllte. Ein Projektentwickler hat diese Ruine zu Wohnungen und Lofts umgebaut.

Glaswerk Stralau

- Adresse: Glasbläserallee
- Haltestelle: Ostkreuz (S3, S5, S7, S8, S9, S41, S42, S75 und S85)
- GPS: 52.497813°, 13.4683480°



Links die Ruinen des Glaswerks Stralau, rechts der Flaschenturm. Beide Gebäude sind inzwischen saniert worden.



Schornstein der Eisfabrik.

Hundert Jahre Abkühlung

Seit mehr als einem Vierteljahrhundert sehnt sich die Eismanufaktur in der Köpenicker Straße nach einer Umnutzung. Die Straße existiert seit Jahrhunderten und folgt dem Lauf der Spree. Im 19. Jahrhundert war dieser Standort ein Anziehungspunkt für Fabrikanten und Holzhändler. Die Eismanufaktur des berühmten Carl Bolle war daher bei ihrer Gründung im Jahr 1896 ein Sonderling, aber durchaus ein Volltreffer. Kühlschränke in Cafés, Restaurants und Haushalten waren damals noch ein ferner Traum, also begann Bolle mit der Herstellung von Kunsteis. In den folgenden Jahren baute er seine Fabrik systematisch mit Kühlhäusern, einem Kesselhaus und einem Maschinenraum aus.

Da die Eisfabrik nach dem Zweiten Weltkrieg in der DDR lag, wurde sie vom Staat übernommen. Die Fortsetzung

nach der Wende lässt sich erahnen: 1995 schloss der damalige VEB Kühlhaus Süd-Ost seine Tore. Jahrelang fiel der Komplex dem Treiben von Hausbesetzern, Partylöwen, Vandalen und Projektentwicklern zum Opfer und die Feuerwehr musste bis zum Überdruß Brände löschen. Doch heute ist das ganze denkmalgeschützte Gebäude eingerüstet: Die Eismanufaktur bekommt ein zweites Leben. Der ebenfalls denkmalgeschützte Schornstein und das Kesselhaus werden in das neue Wohnviertel Eiswerk integriert.²¹

Eisfabrik

- Adresse: Köpenicker Straße 40–41
- Haltestelle: Heinrich-Heine-Straße (U8)
- GPS: 52.509549°, 13.426416°
- Internet: eiswerk-berlin.com

Uralte Werkstätten

Das Reichsbahnausbesserungswerk, kurz RAW, dürfte die älteste Industriestätte der Stadt sein. 1867 öffnete die Königlich Preußische Eisenbahn-Werkstatt ihre Tore zur Reparatur von Lokomotiven und Waggons.

Nach der deutschen Teilung lag das RAW-Gelände in Ost-Berlin und wurde anlässlich seines 100-jährigen Bestehens in Werkstatt „Frans Stenzer“ umbenannt, eine Würdigung des bayerischen Kommunisten, der 1933 von den Nazis ermordet wurde.²²

Seit die Werkstatt 1995 geschlossen wurde, zog sie schnell einen Schwarm von Künstlern an, gefolgt von Nachtclubs, Sportvereinen, Zirkuskompanien, Theatern und Bars. Die Ankunft der neuen Bewohner ging mit Belästigungen einher. Tag und Nacht wurden Drogen gehandelt und unachtsame Besucher angegriffen, während sich Nachbarn über den Lärm beschwerten. Das RAW-Gelände verwandelte sich von einer Touristenattraktion in einen Ort, den man besser meiden sollte.

Kameras und Sicherheitsfirmen konnten die Probleme einigermaßen lösen, und so gewann dieser Ort wieder an Anziehungskraft.²³ 2017 wurde eine der ältesten Hallen für das „Haus der Musik“ saniert, weitere Projekte könnten dem RAW-Gelände weiterhelfen.²⁴

RAW-Gelände

- Adresse: Revaler Straße 10
- Haltestelle: Warschauer Straße (S3, S5, S7, S9, S75, S85, U1 und U3)
- GPS: 52.5079796°, 13.4511478°
- Internet: houseofmusic.berlin



Werkstattgrube



Lokschuppen



Renoviertes Brauereigebäude.

Jugendheim für die DDR-Jugend

Clubs, Büros, ein DDR-Museum, ein Kino und ein Theater: Die ehemalige VEB Schultheiss-Brauerei Schönhauser Allee beherbergt heute alles außer einer Brauerei. Dem Bierbrauen wurde schon zu DDR-Zeiten ein Ende gesetzt. 1967 ging der Volksbetrieb, einst die größte Brauerei der Stadt, bankrott. Die Regierung beschloss, hier ein Möbelhaus und den „Jugendklub Erich Franz“ unterzubringen.

In dem nach einem ostdeutschen Schauspieler benannten Jugendclub standen jedes Wochenende Bluesbands und DDR-Gruppen vor Hunderten von DDR-Fans auf der Bühne. Ein väterliches Schulterklopfen für diejenigen, die auf dem richtigen Weg geblieben waren. Mit Sicherheitsnadeln durchstochenen Punks oder Jugendlichen, die auf andere Weise aus der Reihe tanzten, blieb der Zutritt zum Jugendzentrum verwehrt.²⁵

Das konnte aber nicht verhindern, dass die subversive Jugendkultur hier Eingang fand. Mehr als einmal gab es

subtile Kritik am Regime. Doch weder die DDR noch der Mauerfall konnten den Verein zu Fall bringen. Nach einer vorübergehenden Schließung wegen finanzieller Probleme erholte sich der „Franzz Club“ 2004 wieder, diesmal mit zwei Z am Ende.²⁶

An der Ecke Sredzki- und Knaackstraße lockt der kecke Turm des Industriekomplexes, wo sich das Kesselhaus, die Abfüllanlage und der Maschinenraum befanden. Alles Gebäude, die in den 1990er-Jahren aufgefrischt wurden und heute zusammen die KulturBrauerei bilden, das kulturelle Herz des Bezirks Friedrichshain.

So wurde die Anlage, hundert Jahre nachdem hier Schultheissbier gebraut wurde, zu einem der besterhaltensten Beispiele der Industriearchitektur vom Ende des 19. Jahrhunderts. Es ist ein wahres Kleinod, das wir dem Architekten Franz Schwechten zu verdanken haben. Er hat Berlin nicht nur mit der Brauerei, sondern auch mit der Gestaltung des Anhalter Bahnhofs und der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche geprägt.

KulturBrauerei

- Adresse: Schönhauser Allee 36
- Haltestelle: Eberswalder Straße (U2) oder Schönhauser Allee (S8, S41, S42 und S85)
- GPS: 52.5385741°, 13.4122125°
- Internet: www.kulturbrauerei.de





Eisenbahnen

Alte Rangierbahnhöfe, Ruinen von Bahnhofskathedralen, verrostete Viadukte und versandete Schienen zeugen noch heute von der schillernden Eisenbahnvergangenheit Berlins.

Endstation Berlin

Ehemalige Kopfbahnhöfe



Der monumentale, aber verschwundene Kopfbahnhof der Stettiner Bahn in der Nähe des heutigen Nordbahnhofs.

Der 1927 entstandene Schwarz-Weiß-Film *Berlin – Die Sinfonie der Großstadt* vom Filmemacher Walter Ruttmann beschreibt nicht nur das schwindelerregende Berlin der 1920er-Jahre, sondern auch den Ansturm der Dampflokomotiven, die sich damals durch die Stadt

drängten. Die Eisenbahngleise hatten sich in weniger als einem Jahrhundert wie ein Spinnennetz um Berlin gewoben. Wegen Platzmangels im dicht bebauten Zentrum endeten die aus allen Ecken Deutschlands kommenden Bahnlinien an Kopfbahnhöfen rund um das



Zentrum.²⁷

Der Potsdamer Bahnhof war der erste Bahnhof Berlins, in den ab 1838 Züge einfuhren. Danach folgten sieben weitere Kopfstationen. Je nachdem, woher ein Zug kam oder in welche Stadt man reisen wollte, musste man sich einen anderen Bahnhof suchen.

Die Teilung Berlins nach dem Zweiten Weltkrieg läutete ihren Untergang ein. Alle Kopfbahnhöfe schlossen ihre Türen, weil die Strecken plötzlich durch ein anderes Land führten. Einige wurden abgerissen, aber zum Glück gibt es heute rund um die Berliner Innenstadt noch einige Relikte dieser einst monumentalen Kopfbahnhöfe:

1. Lehrter Bahnhof (abgerissen, jetzt Hauptbahnhof),
2. Hamburger Bahnhof (Museum),
3. Stettiner Bahnhof (bis auf den S-Bahnhof abgerissen),
4. Frankfurter Bahnhof (abgerissen, jetzt Durchgangsbahnhof Ostbahnhof),
5. Görlitzer Bahnhof (Güterschuppen sind erhalten),
6. Anhalter Bahnhof (bis auf die Frontfassade abgerissen),
7. Dresdener Bahnhof (in den 1880er-Jahren abgerissen und zusammen mit zwei Güterbahnhöfen als Park am Gleisdreieck neu bebaut),
8. Potsdamer Bahnhof (abgerissen, jetzt gleichnamiger unterirdischer Durchgangsbahnhof).



Die nun wiederaufgebaute Ruine des Vorortbahnhofs.

Veranstaltungen im Vorortbahnhof

Der Nordbahnhof ist heute ein unterirdischer S-Bahnhof, oberirdisch fahren keine Züge mehr. Ab 1842 jedoch befand sich hier mit dem Stettiner Bahnhof einer der größten Kopfbahnhöfe Berlins. Von hier aus verzweigten sich die Bahnstrecken in nördliche Städte wie Bernau, Eberswalde und die Hafenstadt Stettin.

1952 stagnierte der Verkehr und der monumentale Bahnhof wurde abgerissen. Nur sein kleinerer „Bruder“, der S-Bahnhof Stettiner Vorortbahnhof, blieb stehen. Mehr als ein halbes Jahrhundert blieb das Gebäude sich selbst überlassen, bis es 2011 zu einem Veranstaltungsort umgebaut wurde.²⁸

Stettiner Vorortbahnhof

- Adresse: Julie-Wolfthorn-Straße 1
- Haltestelle: Nordbahnhof (S1, S2, S25 und S26)
- GPS: 52.5319145°, 13.3857986°
- Internet: www.wartehalle-berlin.com

Museum Hamburger Bahnhof

Der „Versager“ unter den Berliner Kopfbahnhöfen war der Hamburger Bahnhof. Er wurde 1847 eröffnet, aber mit der Eröffnung des nagelneuen Lehrter Bahnhofs (heute Hauptbahnhof) wurde er weniger als ein halbes Jahrhundert später wieder geschlossen. Das Bahnhofsgebäude wurde Anfang des 20. Jahrhunderts zum Eisenbahnmuseum umfunktioniert, während der dahinter liegende Güterbahnhof bis weit in die 1980er-Jahre fortbestand.

Trotz seiner frühen Stilllegung ist er der einzige vollständig erhaltene Berliner Kopfbahnhof und außerdem eines der ältesten Bahnhofsgebäude Deutschlands. Der Hamburger Bahnhof hat nach dem Mauerfall seine alte Pracht wieder erlangt und das Empfangsgebäude beherbergt heute zeitgenössische Kunst.²⁹



Hamburger Bahnhof, eines der ältesten Bahnhofsgebäude Deutschlands.

Museum Hamburger Bahnhof

- Adresse: Invalidenstraße 50-51
- Haltestelle: Hauptbahnhof
- GPS: 52.5284793°, 13.3711829°
- Internet: www.smb.museum/hbf



Drei alte Schuppen erinnern an die Eisenbahnvergangenheit.

Alte Schuppen im Görlitzer Park

Mit dem Zug nach Cottbus, Görlitz oder Wien? Dafür musste man früher von der Endstation Görlitzer Bahnhof abfahren. Allerdings machte die Teilung Berlins den Reisenden einen Strich durch die Rechnung. Der Personenverkehr von dem in West-Berlin liegenden Bahnhof wurde bald eingestellt und das Gebäude abgerissen. Nur die Gleise blieben noch eine gewisse Zeit für den Gütertransport liegen.³⁰

Heute ist das Gelände des einstigen Görlitzer Bahnhofs ein Stadtpark, in dem drei alte Schuppen an die Eisenbahnvergangenheit erinnern. Die Besucher des Parks kommen allerdings eher weniger, um die Atmosphäre des Eisenbahnerbes zu genießen, sondern um ihre Drogenvorräte aufzufüllen. Der Görlitzer Park hat sich zu einer der berühmtesten Drogenszenen Berlins entwickelt, mit den dazugehörigen Begleiterscheinungen.³¹

Görlitzer Park

- Adresse: Görlitzer Park
- Haltestelle: Görlitzer Bahnhof (U1 und U3)
- GPS: 52.49901713°, 13.43206822°

Kafka im Anhalter Bahnhof

Der Anhalter Bahnhof ist bis auf die Fassade³² von der Landkarte verschwunden.³³ 1880 war dies jedoch der größte Bahnhof in ganz Europa. Unter anderem Franz Kafka stieg 1913 hier aus dem Zug von Prag, um Felice Bauer in Berlin zu treffen, für die er eine platonische Liebe empfand.³⁴ Alliierte Bombenangriffe zerstörten den Bahnhof am Ende des Zweiten Weltkriegs. 1952 wurde er endgültig geschlossen und abgerissen.

Wenn es nach dem Nazi-Architekten Albert Speer gegangen wäre, hätte man den Bahnhof schon viel früher zerstört. In seinen Träumen vom Bau der „Reichshauptstadt Germania“ war der Anhalter Bahnhof eigentlich eine Nummer zu klein. Der stattdessen geplante Südbahnhof sollte 400 mal 460 Meter groß sein und zwanzig Gleise haben.³⁵

Anhalter Bahnhof

- Adresse: Askanischer Platz
- Haltestelle: Anhalter Bahnhof (S1, S2, S25 und S26)
- GPS: 52.5036412°, 13.3824554°



Fragment des Bahnhofsportikus am Askanischen Platz.

Verrostete Eisenbahnbrücken

Stettiner Bahn, 1842-1952

Bis Ende des 19. Jahrhunderts mussten eilige Kutscher und Fußgänger in der Liesenstraße innehalten und warten, wenn ein Zug der Stettiner Bahn am Bahnübergang vorbeifuhr. Erst das Anheben der Bahn brachte die Lösung für das Problem. Der Bahnübergang in der Liesenstraße wurde in den 1890er-Jahren durch zwei Viadukte ersetzt, die sich in 64 und 94 Metern Länge über die Straße erstrecken.³⁶

Die Stettiner Bahn war also eine stark

befahrene Bahnstrecke, die vom Stettiner Bahnhof in Berlin abfuhr und im 135 Kilometer entfernten Stettin, damals eine Stadt im Osten des Deutschen Reiches, ankam. Ab 1842 nahm die preussische Königliche Eisenbahndirektion die Strecke in mehreren Phasen in Betrieb.³⁷

Hundert Jahre lang schnauften Dampflokomotiven über die Bahnlinie und die Viadukte oberhalb der Liesenstraße, doch die Folgen des Zweiten Weltkriegs versetzten der Stettiner Bahn



Auf dem Viadukt wird der Natur freien Lauf gelassen.