

# MITTEILUNGEN

des Vereins für die Geschichte Berlins

Gegründet 1865



Das Berlinische Rathaus an der Spandauer- und Königstraße, Ölgemälde von Wilhelm Brücke, 1840

120. Jahrgang

Heft 4

Oktober 2024

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



ISSN 2942-5670

Titelbild: Das Berlinische Rathaus an der Spandauer- und Königstraße,  
Ölgemälde von Wilhelm Brücke, 1840. Stiftung Stadtmuseum

## Die Berliner Gerichtslaube – Ein Niedergang in Frühen Photographien

Von Marcellinus Prien und Ulrich Feuerhorst

Ein Kupferstich von 1740 (Abb. 1) dokumentiert die Gebäude des alten Rathauses mit der Gerichtslaube, dem Turm und den sich anschließenden Anbauten an der Kreuzung Königstraße Ecke Spandauer Straße. Zu diesem Zeitpunkt war die Gerichtslaube nahezu 300 Jahre alt und hatte mit dem Rathaus in dieser Zeitspanne zwei große Stadtbrände, Umbauten und Erweiterungen erfahren. Eine notwendige Aufstockung des Rathausflügels an der Spandauer Straße gegen Ende des 17. Jahrhunderts durch Johann Arnold Nering ging einher mit einer barocken Überformung der Fassaden. Die Gerichtslaube bekam einen geschweiften Giebel, danach war der ursprüngliche Zustand des mittelalterlichen Gebäudes aus der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts nur noch zu erahnen.



Abb. 1: Johann David Schleuen, Prospect des Berlinischen Rathauses, um 1740

Mit Beginn des 19. Jahrhunderts wurde der obere Teil des Rathausturms, ein Anbau von 1380 an die Gerichtslaube, baufällig und drohte in die Königstraße zu stürzen. Man verzichtete auf eine erneute Reparatur und riss den Turm 1819 bis auf einen zweistöckigen Rest ab.

Die Gebäude des Rathauses lagen an der Kreuzung zwei historisch bedeutender Handelswege. Gerichtslaube und Turm ragten dabei weit aus der Gebäudeflucht in die Spandauer- und Königstraße hinein. Insbesondere der Turm wurde zunehmend als störend und verkehrsbehindernd

wahrgenommen. Da auch das Rathausgebäude nicht mehr den Anforderungen der wachsenden städtischen Verwaltung entsprach, gab es Überlegungen zu einem Neubau mit einer entschärften Ecksituation. Diese Pläne, u.a. auch von Karl Friedrich Schinkel, scheiterten jedoch aus Kostengründen. Man entschied sich daher für die einfachste Lösung, den Abriss des restlichen Turms und der dahinterliegenden Anbauten. Dies erfolgte im Herbst 1840.

Zuvor wurde vom Magistrat beschlossen, die Bauteile des Turms und der Gerichtslaube zu dokumentieren. Dafür wählte man eine völlig neue bildgebende Technik, die Daguerreotypie. Es ist eines der frühesten photographische Verfahren, welches eine realitätsnahe Abbildung ermöglichte, wenn auch nur in Grautönen und in kleinen Formaten. Die Daguerreotypie hatte ihren Ursprung in Paris. Der Kunsthändler Louis Sachse hat als erster versucht, dieses Verfahren und die dazugehörigen Apparate in Berlin bekanntzumachen. Diese Aufnahmetechnik wurde anfangs von nur wenigen, meist im optischen beziehungsweise mechanischen Bereich tätigen Personen erprobt. Erste Ergebnisse waren in einer Ausstellung im Ladenlokal von George Gropius in der Bauakademie zu bewundern. Die Lokalpresse schrieb ausführliche und begeisterte Berichte über die sensationellen Lichtbilder.

Aus heutiger Sicht ist diese Begeisterung nur schwer nachvollziehen. Die seinerzeitige Euphorie ist einem Brief zu entnehmen, in dem Louis Sachse im Herbst 1839 schrieb: »Ich sage Ihnen, man könnte den Verstand verlieren, wenn man so ein von der Natur gewissermaßen selbstgeschaffenes Bild sieht.«<sup>1</sup>

Der Magistrat beauftragte einen bisher unbekannt gebliebenen Daguerreotypisten, die bauliche Situation des Turms und die der Gerichtslaube aus mehreren Positionen abzulichten. Es entstanden sechs Daguerreotypien, deren Oberfläche vor Berührung, Staub und Luftfeuchtigkeit durch eine Glasplatte geschützt und am Rand versiegelt werden mussten. Sie waren empfindlich, da deren bildgebende Teile nur hauchdünn auf versilberten und polierten und Kupferplatten fixiert waren. Die sechs Motive wurden im Sitzungssaal des Rathauses aufgehängt. Offensichtlich hat eine längere Hängung beziehungsweise Aufbewahrung den Daguerreotypien geschadet, denn

1862 wurde beschlossen, dass diese »dem Verlöschen entgegen gehenden Daguerreotypien«<sup>2</sup> aufgrund Ihres stadtgeschichtlichen Wertes zumindest als Reproduktionen zu erhalten seien. Die Photographen Hermann Günther und das Atelier Philipp Graff wurden mit der Anfertigung dieser Reproduktionen beauftragt. Vermutlich war aber das »Verlöschen« bereits so fortgeschritten, dass beide Photographen nur sehr unbefriedigende Ergebnisse erzielen konnten. Einer dieser Versuche aus dem Atelier Graff verdeutlicht die Schwierigkeiten. Der Originalabzug ist sichtbar dunkler ausgefallen als hier in der Bildvorlage wiedergegeben.

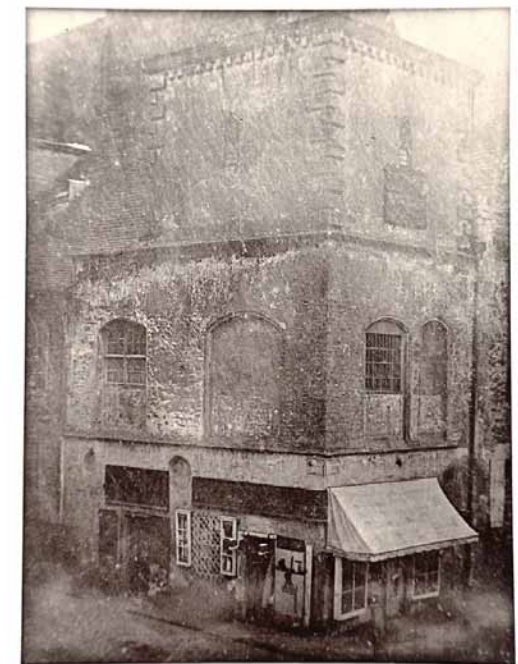


Abb. 2: Landesarchiv Berlin (LAB),  
F Rep. 290-09-01 Nr. 61/1803

Hermann Günther wurde 1863 mit einem erneuten Versuch beauftragt, und »bei dreien derselben ist es gelungen wenigstens erträgliche Copien zu fertigen.«<sup>3</sup> Eine dieser Kopien ist verschollen, es ist nur der Kamerastandpunkt an der König- Ecke Judenstraße in Richtung Turm bekannt. Bei den erhaltenen Reproduktionen sind nachträglich farbige Retuschen vorgenommen worden, um die Konturen der verblassten Motive zu akzentuieren. Im Ergebnis sind diese Reproduktionen eher fast vollflächige Übermalungen, die besonders im rechten Motiv keine Details mehr erkennen lassen.



Abb. 3 und 4: LAB F Rep. 290-09-01 Nr. 61/1802, Nr.: 61/1798

Von den frühen Daguerreotypien mit Berliner Stadtansichten, haben sich nur sehr wenige Motive im Original erhalten, daher gehören die hier gezeigten Reproduktionen zu den seltensten photographischen Abbildungen von Berlin.

Mitte der 1850er-Jahre war ein Neubau des Rathauses unumgänglich geworden, man entschloss sich daher für ein großes repräsentatives Gebäude, welches auf dem Areal des gesamten Stadtviertels entstehen sollte. Leopold Ahrendts, mit dem Atelier Graff eng verbunden, erhielt ver-

mutlich den Auftrag, das für das neue Rathaus vorgesehene Areal zu dokumentieren. Es haben sich mindestens acht Motive von den betroffenen Straßenverläufen im Zustand von 1859/60 erhalten, insbesondere auch die der Gerichtslaube. Die Fotografie zeigt das Rathaus mit der Gerichtslaube zwanzig Jahre nach dem Abriss des Turms. Bemerkenswert ist der bereits sehr schlechte bauliche Zustand der Gerichtslaube. Ende des Jahres 1860 wurde mit dem Abriss der Gebäude in der Judenstraße begonnen und am 11. Juni 1861 erfolgte



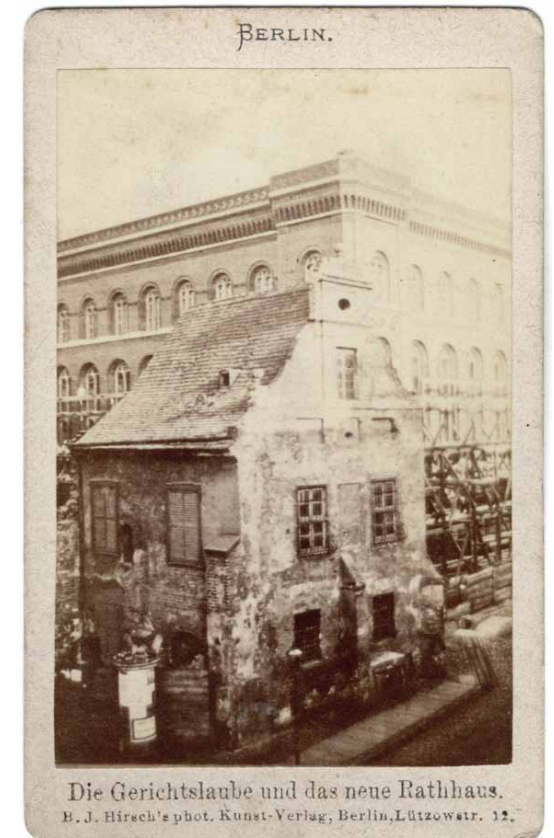
Abb. 5: LAB F Rep. 290-01-01 Nr. 1266

die Grundsteinlegung in der bereits ausgehoben Baugrube für den Neubau nach Entwürfen des Architekten Heinrich Waesemann.

Mit Beginn des 2. Bauabschnittes 1865 wurden nun alle restlichen Wohngebäude und das alte Rathaus niedergelegt.

Nur die Gerichtslaube wurde vom Abriss ausgenommen. Zu diesem Zeitpunkt war bereits eine heftige Diskussion im Gange war, wie mit diesem geschichtsträchtigen Gebäude weiter verfahren werden sollte. Die Stadtverordneten plädierten mehrheitlich für einen Abriss. Einwände kamen vom Bürgermeister, dem Magistrat und vom neugegründeten Verein für die Geschichte Berlins, deren Mitglieder um die Bedeutung dieses historischen Baus wussten. Sie setzten sich für dessen Restaurierung und Erhalt ein, ging es doch um die weitere Existenz eines der ältesten städtischen Gebäude in Deutschland. Die Presse und auch die Mehrzahl der Berliner sahen hingegen in der Gerichtslaube eine immer weiter verfallende Ruine, die zu einer öffentlichen Bedürfnisanstalt verkam. Dieses seltene Foto im Format einer *Carte de Visite* (Abb. 6) zeigt die ungeschützte Gerichtslaube Anfang 1870 vor dem Bauzaun und der bereits im Abbau befindlichen Gerüste des neuen Rathauses. Der fortgeschrittene Verfall des Gebäudes während der letzten zehn Jahre ist deutlich erkennbar. Eine Entscheidung über die Zukunft des Gebäudes verzögerte sich nicht nur durch auftretende Rechtsunsicherheiten, sondern auch durch den Ausbruch des Deutsch-Französischen Kriegs. Mitte des Jahres 1870 waren die Bauarbeiten so weit abgeschlossen, dass der Bauzaun entfernt werden konnte.

Der Ausschnitt eines Holzschnitts von Paul Graeb (Abb. 7) verdeutlicht wie die nebenstehende Abbildung die isolierte Lage der Gerichtslaube vor dem Rathausneubau. Anfang März 1871 kam es bei den Feiern zum Vorfrieden durch



Die Gerichtslaube und das neue Rathaus.  
B. J. Hirsch's phot. Kunst-Verlag, Berlin, Lützowstr. 12.

Abb. 6: »Carte de Visite«, Verlag B. J. Hirsch, Sammlung Feuerhorst

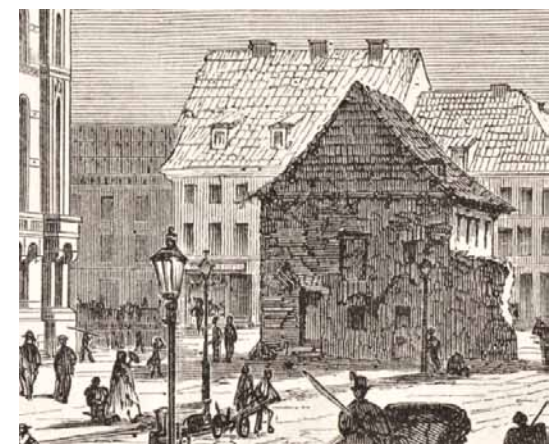


Abb. 7: Ausschnitt Illustrierte Zeitung, Band 54 (1870) S. 288/98 Leipzig, 16.4.1870, Sammlung Feuerhorst



Abb. 8: Der »beräumte« Vorplatz kurz nach den Friedens-Feierlichkeiten 1871, Ausschnitt. Photographische Gesellschaft Berlin, Sammlung Feuerhorst

vandalisierende Jugendliche zu weiteren Beschädigungen am Gebäude.<sup>4</sup>

Da auch nach Beendigung des Deutsch-Französischen Kriegs eine Lösung des Streitfalls Gerichtslaube nicht in Sicht war, übertrug man die Entscheidung dem mittlerweile in Versailles zum Kaiser gekrönten Wilhelm I., der in einer Depesche vom 6. März 1871 gegen einen Abriss, aber für ein Abtragung und Wiederaufbau des Gebäudes an einer noch zu bestimmenden Stelle votierte.

Nun ging alles sehr schnell. Unter der Leitung des Bauinspektors Herrmann Blankenstein wurde in sechs Tagen, auch nachts beim Schein von Fackeln, die Gerichtslaube abgetragen. Vermutlich ist in dieser kurzen Zeit eine Bauuntersuchung nur lückenhaft gelungen. Als der Kaiser am 17. März 1871 unter dem Jubel der Berliner ins festlich geschmückte Berlin einzog, war das Neue Rathaus mit Gaslicht und Fackeln fast vollständig illuminiert. Die Reste der Gerichtslaube dagegen, waren auf einem Spreekahn verladen bereits auf dem Weg nach Babelsberg.

Ulrich Feuerhorst  
ufeu50@googlemail.com

Marcellinus Prien  
marcellinus.prien@t-online.de

Wir danken dem photographischen Archiv des Landesarchivs Berlin für großzügige Unterstützung bei der Bildbeschaffung für diesen Beitrag.

#### Anmerkungen

1. Fritz Kempe, »Daguerreotypie in Deutschland, vom Charme der frühen Fotografie«, Seebruck am Chiemsee: Heering-Verlag 1979, S. 56.
2. LAB STA Rep. 01 Nr. 27 280 Blatt 278/279, sowie »Berliner Geschichte« Heft 8, S. 43/44, 1987.
3. Ebd.
4. »Königlich privilegierte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen«, Nr. 4, 5.3.1871, Vierte Beilage, S. 8.

## Schiffskatastrophen auf Berliner Gewässern

Von Ingo Wirth

Das alte Berlin und seine Schwesterstadt Cölln lagen zu beiden Seiten der Spree, sodass bereits in den Anfangsjahren ein Transport von Waren mit Schiffen erfolgen konnte. Der Uferbereich des Krögel war der erste landesherrlich privilegierte Handelsplatz am Wasser. In einer Urkunde vom 7. Mai 1298 verlieh der brandenburgische Markgraf Otto V. der Stadt Berlin neben anderen Rechten das Niederlagsrecht. Von nun an konnte auch Zoll von Schiffen erhoben werden, die über Fürstenwalde und Köpenick bis zum Mühlendamm kamen.<sup>1</sup> Der Hafen am Krögel blieb für Jahrhunderte der Ort, an dem Waren auf dem Wasserweg nach Berlin gelangten. Ab den 1880er-Jahren nahm der Frachtverkehr mit Lastkähnen einen bedeutenden Aufschwung. Das Transportvolumen betrug 1885 rund 3,74 Millionen Tonnen und erreichte 1906 mit 10,11 Millionen Tonnen den höchsten Wert vor Kriegsbeginn. Ermöglicht wurde diese Entwicklung durch den Ausbau des Berliner Wasserstraßennetzes und den Neubau von Hafenanlagen.<sup>2</sup>

Später als der regelmäßige Frachttransport auf dem Wasser begann die Personenschifffahrt auf Spree, Dahme und Havel. Anfangs waren es Schiffe der kurfürstlichen Flotte, die den Herrschern und ihren Gästen zu Spazierfahrten dienten. Auf die eher bescheidenen Jachten des Großen Kurfürsten folgten die prunkvoll ausgestatteten Lustschiffe Friedrichs III.<sup>3</sup> Nach dessen Krönung zum ersten preussischen König traf er als Friedrich I. eine Entscheidung, die als Beginn einer fahrplanmäßigen Personenschifffahrt in Berlin gilt. Seit dem Sommer 1702 wurde eine Treckschutenlinie von Berlin nach Lützenburg, dem heutigen Charlottenburg, und zurück befahren. Um diese Zeit begannen auch regelmäßige Kahnfahrten von und nach Spandau. Bis in das 19. Jahrhundert hinein dienten hauptsächlich gestakte Gondeln oder geruderte Boote der Personenbeförderung. Nur ganz allmählich verlagerte sich das Schwergewicht auf dampfgetriebene Schiffe, die anfangs mehrheitlich zum Güter- und Personentransport im Fernverkehr eingesetzt wurden.<sup>4</sup> Frühzeitig befahrene Routen der Personendampfschifffahrt in die Umgebung Berlins führten von der Jannowitzbrücke nach Köpenick und darüber hinaus nach Grünau und zum Müggelsee. Nach Gründung der Spree-Havel-Dampfschifffahrt-Gesellschaft Stern im Jahr 1888 wurde das Streckennetz von Jahr zu Jahr ausgebaut. Daneben gab es zunehmend mehr Reedereien mit eigenen Fahrplänen, und so herrschte auf den Berliner Gewässern bald ein reger Schiffsverkehr.<sup>5</sup>

Bei einem solch lebhaften Fahrbetrieb konnten Kollisionen auf dem Wasser nicht ausbleiben. Auf dem Müggelsee ereignete sich am Abend des 13. August 1911 ein schweres Unglück mit zwei Schiffen der Stern-Gesellschaft, die vor dem Bau des Friedrichshagener Spreetunnels einen Linienverkehr zu den Lokalen am südlichen Seeufer unterhielt. Unweit der Station Bellevue stieß der Steven des Dampfers »Woltersdorf« in den Bug des kleineren Dampfers »Müggel«, der wenig später sank. Alle Passagiere der »Müggel« und deren Besatzung konnten durch hinzugeeilte

1. Felix Escher, Wann fand die Ersterwähnung des Berliner Hafens statt? In: *Mitteilungen* des Vereins für die Geschichte Berlins 113 (2017), S. 153–160.
2. Annemarie Lange, Das Wilhelminische Berlin. Zwischen Jahrhundertwende und Novemberrevolution, 4. Aufl., Berlin 1984, S. 484–489.
3. Chr[istoph] Voigt, Die Lustschiffe König Friedrichs I. (III.) von Preußen (1688–1713), in: Erforschtes und Erlebtes aus dem alten Berlin. Festschrift zum 50jährigen Jubiläum des Vereins für die Geschichte Berlins, Berlin 1917, S. 521–547.
4. Kurt Groggert, Personenschifffahrt auf Spree und Havel, Berlin 1988 (= Schriftenreihe des Museums für Verkehr und Technik Berlin, Bd. 10), S. 15–36.
5. Ebd., S. 105–112.

Dampfer gerettet werden.<sup>6</sup> Zwar kam es bei den meisten Unglücken in der Binnenschifffahrt nur zu materiellen Schäden, doch im Laufe des 20. Jahrhunderts ereigneten sich auf Berliner Gewässern auch einige Schiffskatastrophen mit vielen Todesopfern.

Ein beliebtes Ausflugsziel der Berliner war das ehemalige Kolonistendorf Grünau am linken Ufer der Dahme. Seit dem späten 19. Jahrhundert entwickelte sich der Ort zu einem Zentrum des Wassersports. Auf dem Langen See, der nördlich von Schmöckwitz beginnt und sich bis zur Altstadt Köpenick erstreckt, wurden unzählige Ruderregatten ausgetragen. Nicht nur zu den Wettkämpfen kamen die Berliner in Massen nach Grünau. An den Seeufern gab es viele Ausflugsgaststätten und mehrere Anlegestellen, die von Dampfern auf der Dahme und bei Rundfahrten angesteuert wurden.



Abb. 1: Personendampfschiff »Hindenburg«, erbaut 1891 in Küstrin, aus: Groggert, S. 137

In Höhe einer der vielen Gaststätten kam es auf dem Langen See in Grünau am Sonntag, dem 23. Juli 1916, zu einer Schiffskatastrophe.<sup>7</sup> Vor dem Restaurant »Schmetterlingshorst« stießen am Nachmittag gegen 16 Uhr der Vergnügungsdampfer »Hindenburg« und das Motorfährrboot »Anna« zusammen. Eine Viertelstunde zuvor hatte die Fähre mit etwa 50 Passagieren an Bord die Anlegestelle »Waldschänke« am Grünauer Ufer verlassen, um die Fahrgäste zum gegenüberliegenden Anlegeplatz am Restaurant »Schmetterlingshorst« auf der Köpenicker Seite zu befördern. Als reichlich die Hälfte der Strecke zurückgelegt war, näherte sich aus Richtung Berlin der Dampfer. Die Führer beider Schiffe setzten offenbar in dem Glauben, aneinander vorbeifahren zu können, ihre Fahrt mit voller Kraft fort. Doch plötzlich erschien die »Anna« unmittelbar vor der »Hindenburg«, die nicht mehr ausweichen konnte. Der große Dampfer stieß in das Motorboot, schnitt es in der Mitte durch und fuhr dann über die beiden sinkenden Teile hinweg. Unmittelbar nach dem Zusammenstoß war in weitem Umkreis ein lauter Knall zu hören, der von der Explosion des Motors der »Anna« herrührte. Die voneinander getrennten Hälften der Fähre blieben danach nur noch wenige Minuten an der Wasseroberfläche. Besonders verhängnisvoll war es, dass sich auf dem Motorboot ein Zeltdach befand. Die Überdachung drückte zahlreiche Fahrgäste ins Wasser hinein und machte eine Rettung dieser Verunglückten unmöglich.

6 Ebd., S. 130–132.

7 Berliner Tageblatt Nr. 374, Montags-Ausgabe vom 24. Juli 1916.



Abb. 2: Wrack der Motorfähre »Anna« nach Zusammenstoß mit der »Hindenburg« auf dem Langen See 1916, aus: *Illustrierte Zeitung* 147 (1916), Nr. 3814, S. 162

Die Rettungsaktion gestaltete sich außerordentlich schwierig, weil in der Nähe der Unglücksstelle fast keine Boote auf dem Wasser waren. Auch die Besatzung der »Hindenburg« konnte nicht viel zur Rettung der Verunglückten beitragen. Bis zur Kollision befand sich der Dampfer in voller Fahrt und war nicht sofort zum Stehen zu bringen. Die »Hindenburg« kehrte gegen 22 Uhr zu ihrer Anlegestelle an der Jannowitzbrücke zurück. Dort berichtete der Schiffsführer Gottlieb Kannwischer über den Zusammenstoß: »Das Boot wurde etwa mittschiffs vom Steven der »Hindenburg« gerammt und in zwei Teile zerschnitten. Es ging fast augenblicklich unter. In der nächsten Minute sah man eine Anzahl Menschen hilflos im Wasser treiben. Mein Bootsmann, der neben mir gestanden hat, stürzte nach hinten und warf einige Rettungsringe ins Wasser. Ich konnte von den nun folgenden Vorgängen nicht mehr viel beobachten, da die »Hindenburg« ohne Dampf noch ein Stück weiterfuhr. Rückwärts fahren durfte ich nicht, da sonst die Schraube meines Dampfers die mit den Wellen ringenden Menschen verletzt hätte.«<sup>8</sup>

Vom Ufer aus bemühten sich Augenzeugen der Katastrophe, den Verunglückten zu Hilfe zu kommen. Einige Soldaten, die sich in einem Erholungsheim am Langen See aufhielten, sprangen sofort ins Wasser. Es gelang ihnen, eine Anzahl der Verunglückten ans Ufer zu bringen. Im Freibad Grünau wurde das Rettungsboot klagemacht und zur Unglücksstelle entsandt. Nach und nach kamen vom Langen See mehrere Ruderboote heran, die sich ebenfalls an der Rettungsaktion beteiligten. Von den Helfern konnten mehrere Personen aus dem Wasser geborgen und zum Freibad Grünau gebracht werden. Die telefonisch herbeigerufenen Ärzte aus Grünau und Köpenick behandelten die geretteten, zum Teil bewusstlosen Unglücksopfer. Alle erholten sich rasch und konnten abends in ihre Wohnungen gebracht werden.

Die Unglücksstelle wurde bis in die späten Abendstunden hinein abgesucht, doch es gelang nicht, noch weitere Opfer zu retten. Am Ende der Suche waren acht Leichen geborgen, aber man rechnete mit weiteren Todesopfern. Die Feststellung der Anzahl aller Verunglückten erwies sich deshalb als schwierig, weil die Geretteten an verschiedenen Stellen des Ufers versorgt worden waren und, soweit ihr Zustand es erlaubte, nach Hause gebracht wurden. Am Folgetag ging die Suche nach den Vermissten seit dem frühen Morgen weiter.<sup>9</sup> Von vier Booten aus suchten Angehörige der

8 Berliner Morgenpost Nr. 204 vom 24. Juli 1916.

9 Berliner Tageblatt Nr. 375, Abend-Ausgabe vom 24. Juli 1916.

Köpenicker Fischerinnung mit Stangen und Netzen die Stelle ab, an der die »Anna« gesunken war. Bis zum Mittag konnten 13 Leichen geborgen werden. Die Toten wurden zunächst im Restaurant »Schmetterlingshorst« aufgebahrt und am Nachmittag in die Leichenhalle nach Köpenick überführt. Die Mehrzahl der bis dahin geborgenen 21 Todesopfer konnte von wartenden Angehörigen sofort identifiziert werden. Unter den Toten waren der Schiffsführer der »Anna« Wilhelm Walz und sein als Bootsmann tätiger Sohn Walter. Im Laufe des Vormittags gelang es auch, einen Teil des durchtrennten Fährboots zu heben. Das Wrack wurde an die Landungsstelle Schmetterlingshorst gebracht. Bei der Besichtigung bestätigte sich, dass der hintere Teil der »Anna« vom Vorderteil vollständig abgeschnitten worden war.

Am Montag, dem 24. Juli 1916, kehrte der Dampfer »Hindenburg« gegen 17 Uhr für einen Lokaltermin zum Langen See zurück.<sup>10</sup> Dazu gingen ein Sachverständiger des Wasserbauamtes sowie Vertreter der Amtsanwaltschaft und der Polizei an Bord des Unglücksdampfers. Um den Hergang der Katastrophe möglichst realitätsgetreu zu rekonstruieren, wurde ein Motorboot der Strompolizei hinzugezogen. Der Schiffsführer der »Hindenburg« musste von Grünau aus die Fahrt zur Unglücksstelle mit dem gleichen Tempo und unter Abgabe derselben Warnsignale wie am Sonntagnachmittag antreten. Zeitgleich näherte sich das Polizeimotorboot auf der Route wie am Unglückstag. Die Rekonstruktion erbrachte zumindest eine Mitverantwortung des getötenen Schiffsführers der »Anna«. Nach dem Lokaltermin fuhr die Untersuchungskommission nach Köpenick zurück und vernahm dort die geladenen Zeugen. Die Untersuchung der Schiffskatastrophe auf dem Langen See wurde vor Ort am Mittwoch, dem 26. Juli 1916 abgeschlossen.<sup>11</sup> Bis dahin waren alle 21 Todesopfer von Angehörigen identifiziert worden. Die Suche nach weiteren Vermissten an der Unglücksstelle wurde vorläufig eingestellt, obwohl noch einige Verunglückte mit Sicherheit im Wasser lagen. Wegen der sehr starken Strömung war anzunehmen, dass deren Leichen weit abgetrieben waren und erst Tage später an anderen Stellen wieder auftauchen würden.

Der gleich nach dem Unglück festgenommene Schiffsführer der »Hindenburg« blieb nach dem vorläufigen Abschluss der Untersuchung weiter in Haft. Die Zeugen- und Sachverständigenaussagen hatten ergeben, dass er eine Mitschuld an der Katastrophe trug. Insbesondere wurde ihm zur Last gelegt, dass er erst 8 Meter vor dem Zusammenstoß das Kommando zum Stoppen gab. Inwieweit er gegen bestehende Vorschriften des Wasserverkehrs verstoßen hatte, musste im Verlauf der weiteren Ermittlungen geklärt werden. Das Gerichtsverfahren gegen den 46-jährigen Schiffsführer Kannwischer fand am 5. Januar 1917 vor der 1. Strafkammer des Landgerichts II in Berlin statt. Die Staatsanwaltschaft warf dem noch immer inhaftierten Angeklagten vor, »zu Köpenick-Grünau am 23. Juli 1916 fahrlässig das Sinken des Kraftbootes »Anna« bewirkt und dadurch den Tod von 22 Menschen verursacht zu haben.«<sup>12</sup> Die »Anna« war seinerzeit mit 42 Fahrgästen an Bord als öffentliches Fährboot schräg gegen den Strom in Richtung Schmetterlingshorst unterwegs und kreuzte dabei die Route der stromaufwärts fahrenden »Hindenburg«. Nach den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft soll der Angeklagte mit hoher Geschwindigkeit gefahren sein und etwa 150 Meter vom Motorboot entfernt das erste Warnzeichen mit der Schiffsglocke gegeben haben. Der Bootsführer der »Anna« beachtete die Warnung nicht, und der Angeklagte soll, ohne Fahrgeschwindigkeit und Fahrtrichtung zu ändern, nochmals etwa 50 Meter vor dem Motorboot geläutet haben. Erst 3 oder höchstens 6 Meter vor der herannahenden Fährboote soll er den Dampfer hart Backbord gesteuert und befohlen haben zu stoppen. Der Zusammenstoß war nun nicht mehr zu verhindern, und die »Hindenburg« durchstieß mit ihrer eisernen Spitze die Holzwand der »Anna«.

<sup>10</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 376, Morgen-Ausgabe vom 25. Juli 1916.

<sup>11</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 379, Abend-Ausgabe vom 26. Juli 1916.

<sup>12</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 8, Abend-Ausgabe vom 5. Januar 1917.

Die Strafkammer sprach noch am ersten Verhandlungstag ihr Urteil. Der Angeklagte wurde wegen fahrlässiger Tötung und Verursachung des Sinkens eines Bootes zu einem Jahr Gefängnis verurteilt. In der Urteilsbegründung führte der Vorsitzende aus, dass der Angeklagte nach dem ersten Warnsignal hätte darauf achten müssen, ob das Motorboot ausweicht. Er sei dann, als er bemerkte, dass sein Signal nicht beachtet wird, verpflichtet gewesen, einen Zusammenstoß zu vermeiden. Mit einem zweiten Signal hätte er sich nicht zufrieden geben dürfen, sondern er hätte gleich stoppen müssen. Die überwiegende Schuld traf jedoch den ertrunkenen Motorbootführer, der die Warnsignale missachtet hatte. Aus diesem Grund war das Gericht dem Antrag der Staatsanwaltschaft, die drei Jahre Gefängnis gefordert hatte, nicht gefolgt.<sup>13</sup>

Unabhängig von der gerichtlich festgestellten Schuldfrage wird von Schifffahrtshistorikern darauf hingewiesen, dass die zum Unglückszeitpunkt geltende »Schifffahrts-Polizei-Verordnung« vom 17. Juni 1896 nicht mehr der erheblichen Zunahme des Verkehrs von Segel-, Ruder- und Motorbooten auf den märkischen Wasserstraßen entsprach. Vor allem das Aufkommen schnell fahrender Motorboote führte zu gefährlichen Fahrmanövern. Deshalb bedurften insbesondere das Ausweichen und das Überholen von Schiffen dringend einer Neuregelung.<sup>14</sup>

Bis zur nächsten Schiffskatastrophe auf einem Berliner Gewässer dauerte es nur gut fünf Jahre. Dieses Unglück ereignete sich auf dem Großen Wannensee, der durch die Personenschiffahrt auch nach dem Ersten Weltkrieg ein beliebtes Ausflugsziel war. Seit dem Frühjahr 1920 verkehrten die Stern-Dampfer wieder fahrplanmäßig auf mehreren Linien. Es gab Fahrten auf dem See und entlang der Havel bis Potsdam, Werder oder Tegel. Außerdem veranstalteten die Stern-Gesellschaft wie auch andere Reedereien zahlreiche Sonderfahrten auf den Havelgewässern.<sup>15</sup>

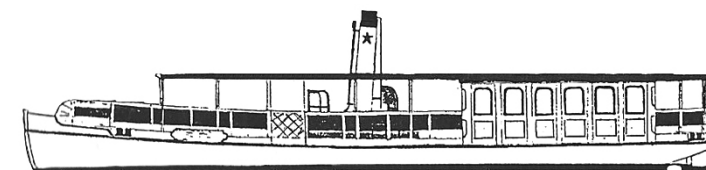


Abb. 3: Stern-Dampfer »Storkow«, gesunken im Wannensee 1921 nach der Kollision mit der »Kaiser Wilhelm«, aus: Groggert, S. 127

Auf dem Rückweg von einer Vergnügungsfahrt nach Werder kam es am Abend des 30. Oktober 1921 zwischen dem Haveleck und Schwanenwerder zu einem Zusammenstoß zweier Dampfer der Stern-Flotte.<sup>16</sup> Die Havelfähre »Storkow« hatte mit etwa 50 Passagieren an Bord um 19 Uhr in Kladow zu ihrer letzten planmäßigen Überfahrt des Tages nach dem Bahnhof Wannensee abgelegt. Nach kurzer Fahrt bemerkte der Schiffsführer, dass sich der große Dampfer »Kaiser Wilhelm« aus entgegengesetzter Richtung näherte. Die »Kaiser Wilhelm« fuhr mit erheblicher Geschwindigkeit und steuerte direkt auf die »Storkow« zu. Als sich der große Dampfer der Fährboote bis auf 50 Meter genähert hatte, gab der Schiffsführer der »Storkow« zwei Warnsignale ab. Diese Zeichen veranlassten den Kapitän der »Kaiser Wilhelm« jedoch nicht, den Kurs zu ändern. Für die Fährboote war ein

<sup>13</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 9, Morgen-Ausgabe vom 6. Januar 1917.

<sup>14</sup> Heinrich Langmaack, Eine Schiffskatastrophe auf dem Langen See, in: Von Copnic nach Köpenick – Neue Streifzüge durch seine Geschichte (= Schriftenreihe des Heimatvereins Köpenick e. V., Bd. 4), Berlin 2014, S. 211–217, bes. S. 215 f.

<sup>15</sup> Groggert, Personenschiffahrt, S. 161–234.

<sup>16</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 501, Abend-Ausgabe vom 31. Oktober 1921.

Ausweichen jetzt zu spät, und so kam es wenige Augenblicke später zu dem Zusammenstoß. Die große »Kaiser Wilhelm« war dem kleineren Dampfer »Storkow« in die Flanke gefahren und hatte den Schiffsrumpf aufgerissen.

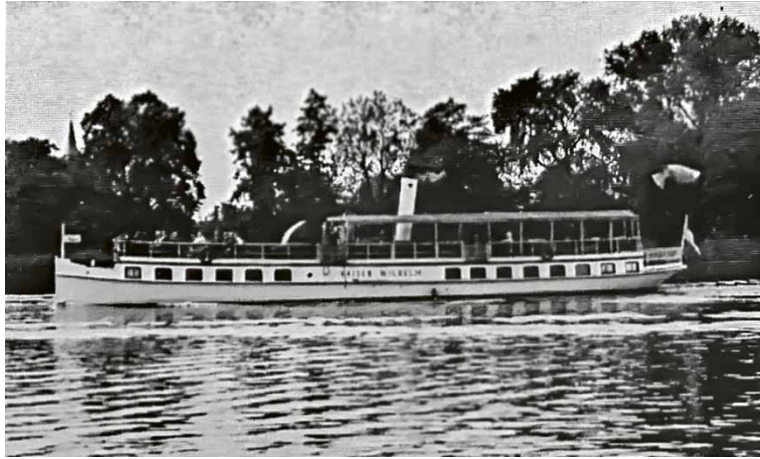


Abb. 4: Stern-Dampfer »Kaiser Wilhelm«, erbaut 1885 in Stettin-Grabow, aus: Groggert, S. 129

Die leckgeschlagene Fähre sank sofort mit dem Hinterschiff unter Wasser, während sich das Vorderschiff weit emporhob. Dadurch war es möglich, dass ein Großteil der Passagiere auf die »Kaiser Wilhelm« hinüberspringen konnte. Einige Passagiere hielten sich zum Unglückszeitpunkt wegen des schlechten Wetters in der Kajüte auf. Durch das Bersten des Schiffsrumpfs waren die beiden Türen, die zum Deck führten, verklemmt. Von den eingeschlossenen Passagieren konnten sich einzelne durch eingeschlagene Fenster der Kajüte retten. Nach weniger als einer Minute versank die »Storkow« im Wannsee. Nach dem Zusammenstoß gab die »Kaiser Wilhelm« mit der Dampfpeife fortlaufend lange Notsignale ab. Daraufhin kamen Mitglieder des Motorjachtklubs und Villenbesitzer aus der Umgebung der Unglücksstelle den Schiffbrüchigen mit Booten zu Hilfe. Innerhalb kurzer Zeit gelang es ihnen, mehrere Verunglückte aus dem Wasser zu retten. Unter Leitung der Polizei wurden die Suchmaßnahmen die ganze Nacht hindurch fortgesetzt. In der Dunkelheit konnte bis Montagmorgen jedoch nur ein Ertrunkener geborgen werden. Aufgrund der vermutlichen Passagierzahl von etwa 50 musste als sicher angenommen werden, dass sich noch mehrere Leichen in der Kajüte der »Storkow« befanden. Am Tag nach der Schiffskatastrophe gingen die Bergungsarbeiten weiter.<sup>17</sup> Der Unglücksort wurde vom Reichswasserschutz<sup>18</sup> Potsdam mit Leinen abgesucht. Von den am Montag bekannten zwölf vermissten Personen konnten bis zum Abend zwei Verunglückte tot aus dem Wannsee geborgen werden. Außerdem hatte der Reichswasserschutz einen Beobachtungsdienst eingerichtet, um auf dem Wasser treibende Gegenstände und Leichen sichten und sofort bergen zu können. Von einem Kommando der Schutzpolizei wurden die Havelufer in der Umgebung der Unglücksstelle weiträumig abgesucht.

Noch am Montag gelang es, die Stelle zu finden, wo der Dampfer »Storkow« gesunken war. Das Wrack lag etwa 350 Meter vom Ufer entfernt auf Grund. Am Dienstagmittag begannen Taucher

<sup>17</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 502, Morgen-Ausgabe vom 1. November 1921.

<sup>18</sup> Der Reichswasserschutz war von 1919 bis zu seiner Auflösung 1931 die Wasserschutzpolizei des Deutschen Reiches und zugleich die erste reichseinheitliche Polizeibehörde, vgl. Werner Fox und Günther Meyer, *Der Reichswasserschutz (R.W.S.). Eine Weimarer Episode*, Hamburg 1994.

mit den Vorbereitungsarbeiten zur Hebung des gesunkenen Dampfers.<sup>19</sup> Wiederholte Peilungen hatten ergeben, dass die »Storkow« in 10 Meter Tiefe lag. Die Bergungsarbeiten wurden durch Dauerregen und einen starken Wellengang erheblich behindert. Von einem Stern-Dampfer, der direkt über dem Wrack platziert wurde, stieg ein Taucher hinab. Beim ersten Tauchgang beförderte er zwei weibliche Leichen an die Wasseroberfläche. Für den nächsten Einsatz nahm er Werkzeug mit auf den Grund, um geborstene Holzteile zu beseitigen und den Weg in die Kajüte freizumachen. Nachdem er noch einmal eine weibliche Leiche geborgen hatte, musste der zweite Tauchgang vorzeitig beendet werden. Über dem Wannsee war ein Sturm aufgekommen, sodass die Dampfer und die Prahme nicht über der Unglücksstelle gehalten werden konnten. Dadurch geriet der Taucher in akute Lebensgefahr, denn der Luftschlauch hätte reißen können.

Wie oft bei Unglücksfällen mit vielen Opfern waren die genauen Zahlen von Überlebenden und Toten nur schwer zu ermitteln und mussten später korrigiert werden. Mit Stand vom Dienstag, dem 1. November 1921, betrug die Anzahl der geretteten Passagiere 33, als vermisst galten 15 Verunglückte.

Am Mittwoch mussten die Schiffe, die der Sturm weit abgetrieben hatte, mit Hilfe eines anderen Stern-Dampfers zur Unglücksstelle geschleppt und neu verankert werden. Das stürmische Wetter verhinderte noch mehrere Stunden den Einsatz des Tauchers, der schließlich erst mittags mit der systematischen Durchsuchung aller Räume des Wracks beginnen konnte.<sup>20</sup> Gegen 14 Uhr teilte er mit, dass in der Kajüte wie auch in den übrigen Schiffsräumen keine Leichen mehr zu finden waren. Dafür gab es nur eine Erklärung: Die starke Strömung auf dem Seegrund musste die Leichen aus dem Schiffskörper herausgespült haben, nachdem der Taucher am Vortag die hintere Tür der Kajüte eingeschlagen hatte. Nach der erfolglosen Leichensuche setzte er die Vorbereitungsarbeiten für die Hebung der »Storkow« fort. Es wurde für ihn immer schwieriger, die starken Ketten an dem täglich tiefer im Schlack versinkenden Schiffsrumpf sicher zu befestigen.

Bis Freitag blieb die Suche nach den Leichen der nach wie vor vermissten Passagiere der »Storkow« erfolglos. Allerdings war deren Zahl trotz der polizeilichen Ermittlungen immer noch nicht genau bekannt. Deshalb veröffentlichte das Berliner Polizeipräsidium an diesem Tag einen Aufruf: »Um ein einwandfreies, klares Bild von der Anzahl der Toten zu erhalten, ist es erforderlich, dass sämtliche Personen, die sich auf der »Storkow« befunden haben und gerettet worden sind, sich unverzüglich telefonisch oder persönlich beim Kriminalkommissar Herrmann, Polizeiamt Zehlendorf, melden.«<sup>21</sup> Nach diesem Aufruf ergab sich, dass die Zahl der Vermissten auf 14 reduziert werden konnte.

Der Reichswasserschutz Potsdam war in der Umgebung des Havelecks weiterhin mit Suchleinen im Einsatz. Auch der Potsdamer Jachtclub beteiligte sich mit Erfolg an der Suchaktion. Am Sonnabend konnten drei Leichen geborgen und alsbald identifiziert werden.<sup>22</sup>

Die Vorarbeiten zur Bergung der »Storkow« dauerten eine Woche. Erst am Sonntag, dem 6. November 1921, gelang es, das Wrack zu heben.<sup>23</sup> Die Backbordwand des Mittelschiffs wies ein keilförmiges, etwa einen halben Meter großes Leck auf und die Kajüte war völlig verschoben. Die Sachverständigen des Reichswasserschutzes nahmen gleich an Ort und Stelle eine erste Untersuchung des gehobenen Wracks vor. Später wurde das Schiff von zwei Prahmen zur Potsdamer Werft geschleppt.

Bei der Hebung der »Storkow« war aus dem Schlack die Leiche eines Mannes geborgen worden. Der Verstorbene war das zehnte Todesopfer der Schiffskatastrophe, nach dessen Bergung

<sup>19</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 504, Morgen-Ausgabe vom 2. November 1921.

<sup>20</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 506, Morgen-Ausgabe vom 3. November 1921.

<sup>21</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 509, Abend-Ausgabe vom 4. November 1921.

<sup>22</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 512, Morgen-Ausgabe vom 6. November 1921.

<sup>23</sup> *Berliner Tageblatt* Nr. 513, Abend-Ausgabe vom 7. November 1921.

noch vier Passagiere vermisst wurden. Schließlich konnte am Dienstag, dem 8. November 1921, ein Fischer mit Hilfe von Suchleinen die Leichen eines Mannes und zweier Frauen auffinden.<sup>24</sup> Die Suche nach dem letzten Opfer, einer jungen Frau, wurde am Folgetag eingestellt.

Unmittelbar nach dem Unglück hatte die behördliche Untersuchung der Schiffskatastrophe begonnen. Der Kapitän Wilhelm Nichelmann und der Steuermann der »Kaiser Wilhelm«, die im Verdacht standen, für den Zusammenstoß verantwortlich zu sein, waren vorläufig festgenommen worden. Die ersten Ermittlungen durch die Staatsanwaltschaft Potsdam ergaben zwar schweres Belastungsmaterial, doch weil keine Fluchtgefahr bestand, wurden die beiden Beschuldigten aus der Untersuchungshaft entlassen. Die Aussagen von Kapitän und Schiffsführer bei ihren Vernehmungen am Donnerstag, dem 3. November 1921, trugen wenig zur Klärung der Unfallursachen bei. Der Kapitän räumte nur ein, sich wahrscheinlich verschätzt und deshalb den Kurs zu früh geändert zu haben, um vom Wannsee in Richtung Pfaueninsel abzubiegen.<sup>25</sup> Nach Abschluss der Voruntersuchung wurde am 13. Mai 1922 vor der 1. Strafkammer des Landgerichts Potsdam die Gerichtsverhandlung gegen den Kapitän der »Kaiser Wilhelm« eröffnet, weil er zum Unglückszeitpunkt das Steuer geführt hatte. Ihm wurde zur Last gelegt, durch fahrlässiges Handeln als Führer des Stern-Dampfers »Kaiser Wilhelm« auf dem Wannsee die Versenkung des Dampfers »Storkow« und dadurch den Tod von 14 Menschen verursacht zu haben.<sup>26</sup> Der Angeklagte gab bei seiner Vernehmung vor Gericht eine abweichende Erklärung für seine Fehlhandlung. Er habe kurz vor der Katastrophe »lediglich ein mattes weißes Licht« gesehen und angenommen, es gehöre zu einem Ruder- oder Segelboot. Als er seinen Irrtum erkannt habe, sei es für ein Ausweichen schon zu spät gewesen. Zur Frage der Beleuchtung der »Storkow« bekundeten sämtliche Zeugen, dass die Lampen der Fähre »alle gebrannt haben«. Gleichfalls übereinstimmend gaben die Zeugen an, trotz der Dunkelheit die Lichter der »Kaiser Wilhelm« schon aus der Ferne deutlich gesehen zu haben. Folglich hätte der Kapitän des Unglücksdampfers die Lichter der »Storkow« rechtzeitig erkennen und demnach seinen gefährlichen Kurs ändern müssen. Nach einer ausgiebigen Beweisaufnahme erging am 16. November 1921 das Urteil. Das Gericht sah es als erwiesen an, dass der Angeklagte »unter erschwerender Außerachtlassung beruflicher Pflichten« die fahrlässige Versenkung der »Storkow« verschuldet hatte. Es verurteilte den früheren Kapitän der »Kaiser Wilhelm« zu einer Gefängnisstrafe von zwei Jahren und blieb damit unter dem Antrag der Staatsanwaltschaft.<sup>27</sup>

Bis weit in das 20. Jahrhundert hinein dominierte auf den Berliner Gewässern die Dampfschiffahrt. Unter den Schiffen waren viele ältere Modelle, die schon vor 1900 gebaut worden waren. Die Dampfmaschinen wurden zwar regelmäßig überprüft, aber dennoch kam es vereinzelt zu Havarien. Das schwerste Explosionsunglück, das sechs Todesopfer und viele Verletzte forderte, ereignete sich am 10. Juni 1932. Auf dem Dampfer »Sperber I« kam es kurz vor der Abfahrt von der Anlegestelle Havelstraße in der Nähe der Charlottenburger Schlossbrücke gegen 9 Uhr zu einer Kesselexplosion.<sup>28</sup> Worauf das Unglück zurückzuführen war, konnte nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden. An dem termingerecht überprüften Kessel gab es zwar einige ältere Schweißnähte, die aber dem Prüfdruck standgehalten hatten. Als Ursache für das Unglück musste ein Riss in der Kesselwand angenommen werden. Solche Zwischenfälle änderten nichts daran, dass Dampfer auch in der Personenschiffahrt noch lange vorherrschten.

In den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg bestand die Fahrgastflotte auf den Berliner Gewässern überwiegend aus älteren Dampfern. Daneben wurden auch ehemalige Schlepper

24 *Berliner Tageblatt* Nr. 516, Morgen-Ausgabe vom 9. November 1921.

25 *Berliner Tageblatt* Nr. 508, Morgen-Ausgabe vom 4. November 1921.

26 *Berliner Lokal-Anzeiger* Nr. 224, Abendausgabe vom 13. Mai 1922.

27 *Berliner Lokal-Anzeiger* Nr. 229, Morgenausgabe vom 17. Mai 1922.

28 Groggert, Personenschiffahrt, S. 200.

und Privatjachten als Fahrgastschiffe genutzt. Als 1949 die volkseigene Deutsche Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale (DSU) gegründet wurde, bildeten notdürftig instand gesetzte Passagierschiffe die Grundausrüstung in Berlin. Seit ihrer Gründung bemühte sich die DSU darum, ihre Flotte durch die Übernahme von Schiffen privater Unternehmen zu vergrößern. Allerdings gehörten viele Binnenschiffe noch jahrelang zu Privatreedereien, von denen einige auch Motorschiffe im Bestand hatten.<sup>29</sup>

Der Berliner Reeder Erich Weise erwarb zu Beginn des Jahres 1951 das Fahrgastmotorschiff »Heimatland«. Es war 1905 in Rummelsburg auf der Werft Larsen & Hanne gebaut worden. Nach einem Neuaufbau bei der Teltow-Werft im Jahr 1948 wurde es wiederholt verkauft und kam schließlich in den Besitz des Berliner Reeders.<sup>30</sup> Die »Heimatland« wurde ursprünglich von einem Dieselmotor mit einer Leistung von 100 PS getrieben. Die Maschine war jedoch schon ziemlich verschlissen, so dass sich Weise zu einem Umbau entschloss. Er ließ die Dieselmachine durch einen Benzinmotor ersetzen. Nach einer kurzen Probefahrt nahm der Reeder mit der umgerüsteten »Heimatland« den Fahrgastbetrieb wieder auf. Der Benzinmotor bereitete jedoch von Anfang an Probleme. Vom 1. bis zum 4. Juli 1951 schaffte Weise nur vier Fahrten, die alle wegen eines Motorschadens vorzeitig beendet werden mussten. Am Folgetag kam es schließlich zur Katastrophe.<sup>31</sup>

Für den 5. Juli 1951 war geplant, Kinder aus der 33. und 34. Schule im Stadtbezirk Prenzlauer Berg zu Ferienspielen nach Hessenwinkel zu fahren. Um 9.35 Uhr legte die »Heimatland« mit 127 Passagieren vom Gröbenufer (heute May-Ayim-Ufer) ab. Nach einem kurzen Halt im Treptower Hafen ereignete sich gegen 9.50 Uhr eine Explosion an Bord, die das Motorschiff sogleich in ein Flammenmeer verwandelte. Die »Heimatland« befand sich zu diesem Zeitpunkt etwa 300 Meter oberhalb der Treptower Eisenbahnbrücke. Durch das Feuer im Heck fiel die Ruderanlage aus, so dass der Reeder das manövrierunfähige Schiff nicht an das Ufer bringen konnte.

Nach der Explosion war an Bord eine unbeschreibliche Panik entstanden. Die Kinder, die am Heck gesessen hatten, waren von der Druckwelle ins Wasser geschleudert worden. Andere liefen brennend und schreiend auf dem Deck umher. Viele der Schüler konnten nicht schwimmen, und so wagten es nur wenige, ins Wasser zu springen.

Auf dem brennenden Schiff bemühten sich Lehrer und Betreuer verzweifelt um die Rettung ihrer Schützlinge. Der Lehrer Wolfram Gillhausen, der im Krieg ein Bein verloren hatte, kämpfte sich durch die starken Flammen zum Bug des Schiffes. Dort befreite er die Kinder aus der Kajüte, nachdem er die verklemmte Tür zertrümmert hatte. Gillhausen verließ als Letzter das Schiff und erreichte schwimmend das Ufer. Ein nochmaliger Versuch, Kinder zu retten, misslang.<sup>32</sup> Einige Bauarbeiter, die in der Nähe der Unglücksstelle mit der Errichtung einer Notbrücke über die Spree beschäftigt waren, und Arbeiter der nahe gelegenen Elektro-Apparate-Werke Treptow sprangen sofort ins Wasser, schwammen auf das brennende Schiff zu, um Kinder vor dem Ertrinken zu retten. In kürzester Zeit kamen ein Feuerlöschboot von der Werft gegenüber dem Treptower Hafen und mehrere Boote der Wasserschutzpolizei den Verunglückten zu Hilfe. Zur Unterstützung der Rettungskräfte wurden unverzüglich drei Züge Bereitschaftspolizei zum Unglücksort beordert.<sup>33</sup>

Vom Wasser aus beteiligte sich der Schiffsführer Bernhard Langwaldt mit seinem Motorschiff »Elfriede« an der Rettungsaktion. Damit setzte er sich über die Anweisung hinweg, dass sich

29 Ebd., S. 252–262.

30 Günther Meyer, Binnenschiffe zwischen Elbe und Oder, Ostsee und Sächsischer Schweiz. Versuch eines historischen Verzeichnisses maschinengetriebener Binnenschiffe 1816 bis 1990, Hamburg/Berlin 1994, S. 107.

31 *Berliner Zeitung* Nr. 153 vom 6. Juli 1953.

32 *Berliner Zeitung* Nr. 155 vom 8. Juli 1951.

33 *Berliner Abendblatt*, Prenzlauer Berg, vom 13. Juli 2005.



Schiffe, die Fahrgäste befördern, keinesfalls einem brennenden Schiff nähern sollen. »Mir war das egal. Ich sagte meinen Passagieren, daß sie sich ruhig verhalten und sitzen bleiben sollen. Irgendwie ist es den mitfahrenden Lehrern auch tatsächlich gelungen, die Schüler ruhig auf ihren Plätzen zu halten. Wir kamen ziemlich nahe an die ›Heimatland‹ heran. Die Lehrer und Betreuer konnten viele Kinder auf mein Schiff holen. Das war alles sehr schwierig. Ich mußte gut auf die ›Elfriede‹ aufpassen, denn plötzlich hatte ich ja über 200 Passagiere an Bord.« Langwaldt musste aber auch eine tragische Szene erleben. »Ich habe gesehen, wie eine Lehrerin mit einigen Kindern von dem brennenden Schiff ins Wasser sprang. Wir versuchten sie zu retten, aber ich kam nicht schnell genug an sie heran – sie sind ertrunken.«<sup>34</sup>

Am Ufer organisierte der 72-jährige Lagerarbeiter Paul Salzmann kurz entschlossen eine private Rettungsaktion. Er hielt Kraftfahrzeuge und Straßenbahnen an, »um schwimmkundige Fahrgäste herbeizuholen«.<sup>35</sup> Ihm war auch der sachgerechte Abtransport vieler Kinder zu danken. Die Schwerverletzten wurden in die drei Krankenhäuser der umliegenden Stadtbezirke Lichtenberg, Friedrichshain und Köpenick eingeliefert. In der Betriebspoliklinik der Elektro-Apparate-Werke wurden etwa 20 Kinder mit leichten Verletzungen versorgt. Sie konnten alle im Laufe des Tages nach Hause entlassen werden.

Trotz des mutigen Einsatzes der zahllosen Helfer war die Bilanz der Schiffskatastrophe verheerend. Von offizieller östlicher Seite wurde die endgültige Anzahl der Opfer mit 30 Toten und 63 Schwerverletzten, viele mit ausgedehnten Verbrennungen, angegeben. Dazu heißt es zweifelnd in einem historischen Beitrag über das tragische Schiffunglück: »Es ist also anzunehmen, daß die Gesamtzahl der Todesopfer höher war, als von östlicher Seite offiziell angegeben wurde. Die Anzahl von 45 bis 49 Todesopfern, wie sie sich in westlichen Quellen findet, erscheint realistisch.« An anderer Stelle schreibt derselbe Autor: »Während die Behörden elf Stunden schwiegen, wurde auf Anfrage vom Ost-Berliner Institut für Gerichtsmedizin die Zahl von 45 geborgenen Toten genannt.«<sup>36</sup> Eine solche Auskunft kann es gar nicht gegeben haben. Das Hauptbuch des Instituts für Gerichtliche Medizin aus dem Jahr 1951 weist am Unglückstag mit dem Unglücksort »Berlin O 17, Alt Stralau 16«, und dem Zusatz »Schiffunglück« 27 Leichen (Eingangsnummern 504 bis 530) aus. Als Spätodesfälle wurden noch im Juli drei verstorbene Kinder (Eingangsnummern 534, 540, 579) eingeliefert.<sup>37</sup> Mithin waren es am 5. Juli 1951 zunächst 27 Tote und zusammen mit den in Krankenhäusern verstorbenen drei Kindern insgesamt 30 Todesopfer der Schiffskatastrophe nahe dem Treptower Hafen. Zur Bewertung dieser Zahlen muss man wissen, dass in das Ostberliner Institut für Gerichtliche Medizin in der Hannoverschen Straße alle eines nichtnatürlichen Todes Verstorbenen und derartige Verdachtsfälle aus dem Ostteil der Stadt eingeliefert und untersucht wurden.

Bei der staatsanwaltschaftlichen Untersuchung der Explosionskatastrophe stellte sich heraus, dass der verwendete Benzinmotor ein wiederholt umgebautes Vorkriegsmodell war. Der Autoschlosser Alfred Krüger, der den Einbau in die »Heimatland« ausgeführt hatte, sagte von sich, dass er von Schiffsmotoren nur sehr wenig verstehe. Die Umrüstung sei unter Zeitdruck erfolgt, und die Sicherheitsprüfung wollte man später nachholen. Nach dem Einbau des Benzinmotors hätte das Schiff der Deutschen Schiffs-Revision und -Klassifikation (DSRK) zur Abnahme vorgeführt werden müssen. Weise unterließ es jedoch, die behördliche Zulassung einzuholen. Diese Unterlassung hatte der Reeder zu verantworten. Der Prozess gegen Weise und Krüger fand am

34 Tristan Micke, Vor 50 Jahren: Schiffunglück in Treptow. Katastrophe der »Heimatland« am 5. Juli 1951, in: Verkehrsgeschichtliche Blätter 28 (2001), S. 87–90, zit. S. 90.

35 *Berliner Zeitung* Nr. 161 vom 15. Juli 1951.

36 Micke, Schiffunglück, S. 88 f.

37 Universitätsarchiv der Humboldt-Universität zu Berlin, Gerichtsmedizin, Hauptbuch 1951, Einträge Nr. 504 ff.

1. August 1951 vor der 4. Großen Strafkammer des Landgerichts Berlin statt. Zur Unglücksursache wurde in der Gerichtsverhandlung festgestellt: »Ein Vergaserbrand führte aufgrund der mangelhaften Sicherungsvorrichtungen des Motors zur Entzündung des Benzins. Hätte Weise wenigstens die Fünflitergrenze des Tagestanks eingehalten, wären die Ausmaße des Brandes nur unbedeutend gewesen. Unter Mißachtung aller Bestimmungen hatte er sich aber einen 25-Litertank direkt über dem Motor eingebaut, dessen Inhalt das Schiff sofort in ein Flammenmeer verwandelte.« Nach elf Stunden endete die Verhandlung mit dem Schuldspruch für die beiden Angeklagten. Das Gericht verurteilte den Reeder Weise wegen vorsätzlicher Transportgefährdung in einem besonders schweren Fall zu 15 Jahren Zuchthaus. Der angeklagte Autoschlosser Krüger erhielt eine Gefängnisstrafe von fünf Jahren wegen fahrlässiger Transportgefährdung.<sup>38</sup>

Der Schifffahrtshistoriker Kurt Groggert hat ein anderes Geschehen für das Zustandekommen der Katastrophe beschrieben: »Vermutlich hatte sich beim Tanken übergelaufenes Benzin an dem glühenden Auspuffrohr entzündet. Im Heck war der 200 Liter fassende Treibstofftank untergebracht, dessen Explosion mit einer Stichflamme das ganze Schiff in Brand setzte.«<sup>39</sup>

Unabhängig davon, wie der katastrophale Brand genau entstanden war, bleibt ein Fakt unstrittig: Der Reeder Weise hat schuldhaft gehandelt. Allerdings fiel die Erklärung, warum er sich so verhalten hatte, in Ost und West unterschiedlich aus.<sup>40</sup> Von Ostberliner Seite wurde dem privaten Unternehmer die Schuld zugewiesen. Es wäre seine Pflicht gewesen, den Umbau behördlich genehmigen zu lassen. Er habe jedoch genau gewusst, dass sein Schiff nicht abgenommen worden wäre. Zumal Motor und Tank, nicht wie vorgeschrieben, gegeneinander abgeschirmt eingebaut worden waren. Um zu verhindern, dass ihm die Betriebserlaubnis entzogen werde, habe er die »Heimatland« dem zuständigen Klassifikationsinstitut nicht vorgestellt. Der Grund für diese Pflichtverletzung des Reeders seien die befürchteten finanziellen Einbußen gewesen, die ihm ohne das einsatzfähige Schiff entstanden wären.

Auf Westberliner Seite wurde eine Mitverantwortung der unter staatlicher Aufsicht stehenden DSU erörtert. Weise habe Anfang Juni sein Schiff als reparaturbedürftig gemeldet. Es seien aber keine Ersatzteile für den Dieselmotor verfügbar gewesen. Der Hauptdirektor von der DSU, unter deren Regie das Schiff fuhr, habe Weise zum Einbau des Benzinmotors gedrängt. Die »Heimatland« sollte nicht stillgelegt werden, weil ohnehin viele Fahrgastschiffe nicht einsatzbereit waren. Vom Leiter der Hauptabteilung Passagierschiffahrt habe Weise nach einer kurzen Probefahrt den Auftrag zur Beförderung der Schulkinder erhalten. Woher all diese betrieblichen Interna stammten, ließen die westlichen Medien allerdings offen.

An die Opfer der Schiffskatastrophe nahe dem Treptower Hafen erinnert heute ein dreiteiliges Mahnmal auf dem Städtischen Zentralfriedhof Berlin-Friedrichsfelde. Auf zwei Gedenktafeln

38 *Berliner Zeitung* Nr. 177 vom 3. August 1951.

39 Groggert, Personenschiffahrt, S. 314.

40 Micke, Schiffunglück, S. 89 f.

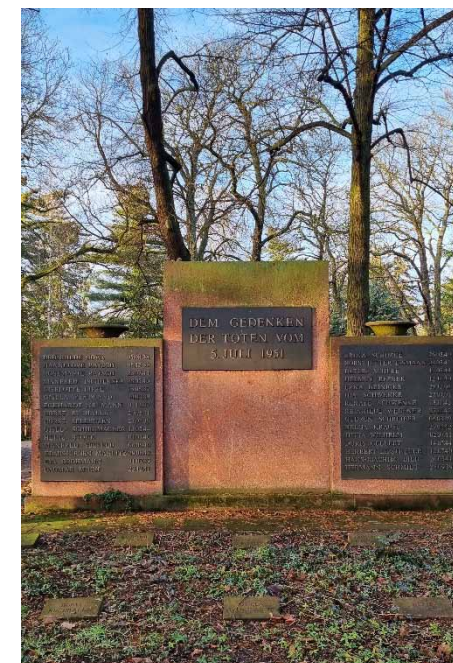


Abb. 5: Denkmal für die Opfer der Schiffskatastrophe auf der Spree 1951. Foto: Ingo Wirth, 2023

sind alle 30 Todesopfer verzeichnet. Die Namen und die Geburtsdaten der Toten im Hauptbuch aus dem Institut für Gerichtliche Medizin der Charité entsprechen den Angaben auf den beiden Gedenktafeln.

Die Schiffskatastrophe im Sommer 1951 ließ die politischen Probleme der geteilten Stadt Berlin an der widersprüchlichen Berichterstattung der Presse in Ost und West mehr als deutlich werden. Viele Jahre später kam die Teilung der Stadt nach einer Schiffskollision am 15. Juni 1969 bei der Sacrower Enge wiederum in die öffentliche Diskussion. Dabei ging es um Beschränkungen für den Schiffsverkehr auf den Wasserstraßen in und um Berlin. Während Frachtschiffe die zum Gebiet der DDR gehörenden Gewässer benutzen durften, mussten Fahrgastschiffe bei Moorlake in der engen Fahrwinde am Südufer der Havel bleiben und konnten nicht ausweichen. An dieser Stelle wurde das Passagiermotorschiff »Poseidon« von einem aus Hamburg kommenden Öltanker gerammt. Die nach wenigen Minuten an der Unglücksstelle eintreffende »Vaterland« übernahm den größten Teil der Fahrgäste von der leckgeschlagenen »Poseidon«. Von den 43 verletzten Personen konnten 37 nach ambulanter Behandlung in umliegenden Krankenhäusern wieder entlassen werden.<sup>41</sup>

Seitdem Ost- und Westberlin wieder vereint sind, gibt es derartige Gefahrenstellen nicht mehr. Statt der politischen Beschränkungen bestimmen jetzt wirtschaftliche Belange die Personenschiffahrt. Heute sind um die 150 Fahrgastschiffe von mehr als 40 Berliner Unternehmen auf den Gewässern der Hauptstadt unterwegs. Die Reedereien bieten ein schier unüberschaubares Spektrum von Ausflugsfahrten und Fährverbindungen an, die jährlich von mehreren Millionen Fahrgästen genutzt werden. Ihnen allen gilt der Wunsch: Allzeit gute Fahrt!

*Professor Dr. med. Dr. phil. Ingo Wirth  
ingo.wirth@hpolbb.de*

## Das Brunnenprojekt der Sigrun Speckmann

*Von Lothar Semmel*

Der Verein für die Geschichte Berlins e. V., gegr. 1865, lebt nicht zuletzt von den umfangreichen Projektarbeiten seiner Mitglieder. In den letzten Jahrzehnten haben zahlreiche Dokumentationen Eingang in das Archiv des Vereins gefunden. So wächst das Foto-Archiv mit den Nachlässen der Sammler, aber auch von Übereignungen gegenwärtiger Mitglieder, denen es eine Freude bereitet, ihre Sammelleidenschaft mit Gleichgesinnten zu teilen. Bis heute verdankt der Verein beispielsweise seine umfangreiche Tiergarten-Sammlung der jahrelangen Archiv-Arbeit von Hans-Peter Doege, einem Mitarbeiter der Vereinsbibliothek. Die außergewöhnliche Bildersammlung von Dagobert Hoebbel dokumentiert die Veränderung der Stadt seit der Wiedervereinigung. Fast jedes Jahr hat er wichtige Plätze und Straßen der Stadt aufgenommen und eine detaillierte Dokumentation aller Veränderungen geliefert. Jahrzehnte davor hat der Vereinsfotograf Rudi Mücke Kreuzberg und seine Friedhöfe dokumentiert und dem Verein die Abzüge in zahlreichen Fotoalben hinterlassen. Alexander Darda, der große Kenner der Berliner Stadtbildfotografie, hat dem Verein bereits im letzten Jahr seine umfangreiche Sammlung zur Verfügung gestellt, die wir seit Monaten digitalisieren und die in Verbindung mit den Sammlungen des Vereins die inzwischen umfangreichste Fotodokumentation der Innenstadtbezirke darstellt. Nicht zu vergessen die große Ansichtskartensammlung von Martin Mende, die er komplett zur Digitalisierung zur

<sup>41</sup> Groggert, Personenschiffahrt, S. 300.

Verfügung stellte. Ein besonderer Dank gilt Bernd Engelke und Melanie Simons, die seit Jahren zusammen mit dem Autor einen Großteil der Digitalisierungsarbeit übernommen haben.

2023 nahm Sigrun Speckmann Kontakt zu unserem Verein auf, um unser Interesse an ihrer Sammlung von Berliner Brunnenbildern auszuloten. Die 1941 in Berlin geborene begeisterte Fotografin zog nach dem Zweiten Weltkrieg mit den Eltern und ihren älteren Geschwistern nach Recklinghausen in Nordrhein-Westfalen. Dort lebt sie bis heute, kehrte aber seit 1960 immer wieder zu regelmäßigen Besuchen nach Berlin zurück. Ihre dem Verein vorliegenden Lebenserinnerungen dokumentieren die Liebe zu ihrer Geburtsstadt und das Interesse an ihrer Entwicklung. Nach dem Fall der Mauer ergaben sich für Sigrun Speckmann neue Möglichkeiten, sich auch beruflich in Berlin und Potsdam zu engagieren. Der Aufbau und die Zusammenführung des Fernmeldewesens im wiedervereinigten Deutschland führte sie nach Stahnsdorf, wo sich Dienststellen der Telekom Potsdam befanden. Weitere berufliche Veränderungen brachten Möglichkeiten, ihr geliebtes Berlin neu zu erkunden. Das besondere Interesse galt der alten und der neuen Architektur, den zahlreichen Skulpturen in der Stadt, den Brücken, den Museen, Theatern, Parks, den jüdischen Denkmälern und natürlich den zahlreichen Brunnen in allen Stadtteilen Berlins und in Potsdam. In ihren Erinnerungen schreibt sie:

»Die wunderschönen Brunnen liebte ich besonders, denn sie bereichern die Stadt. Sie bestehen nicht nur aus Wasserbecken und Fontänen, sondern stechen auch durch zahlreiche Skulpturen hervor. Brunnen in der Stadt sind ein Lebenselixier. Hier treffen sich die Berliner und viele Touristen und sitzen auf den umstehenden Bänken und genießen die Frische des Sommers.«

Ersten Brunnenaufnahmen aus der Nachwendezeit folgte eine intensive Auseinandersetzung mit der Geschichte der Brunnen. Sigrun Speckmann eruierte zu jeder Abbildung die verfügbaren Daten. Ihr Hauptaugenmerk galt dabei den Ideen und Fantasien der Brunnenbildhauer, die mit ihrer Kunst die Stadt verschönerten. Die von Ernst Herter 1896 geschaffene Bronze-Skulptur »Der seltene Fang« im Kreuzberger Viktoria-Park stellt einen Fischer dar, der mit seinem Netz eine Nixe gefangen hat. Angesichts der Debatte um sexualisierte Gewalt gegen Frauen wird heute von den Kreuzberger Grünen und einer ihnen nahen Initiative sogar die Verbannung der Skulptur ins Depot gefordert.

»Seltener Fang«, Wasserfall im Kreuzberger Viktoriapark. Sammlung Sigrun Speckmann, 1.9.1992





»Drei Mädchen und ein Knabe«. Sigrun Speckmann, 11.6.1993

Aus den historischen Archiven und Internetdatenbanken ergänzte sie ihre privaten Aufnahmen durch historische Dokumente. Besonderen Eifer investierte sie in die Formulierung der umfangreichen Texte, die sie zu jedem Brunnen oder abgebildetem Objekt verfasste. Die Sammlung Speckmann beinhaltet jetzt etwa 2300 Abbildungen. Es werden 285 Brunnen oder Skulpturen aus zahlreichen Perspektiven erfasst. Das Glanzstück der Sammlung sind die von Frau Speckmann verfassten Beschreibungen der Brunnen und Skulpturen, die inzwischen 650 Seiten umfassen. Nach ihrer Rechnung zählt man in Berlin etwa 700 Brunnen, die in private und öffentliche Brunnen eingeteilt und sieben verschiedenen Kategorien zugeordnet werden können:

Zierbrunnen, Springbrunnen, Wasserbecken, Wasserfälle bzw. Wasserläufe, Wasserspielpumpen, historische und öffentliche Wasserpumpen sowie Ziehbrunnen bzw. Schöpfbrunnen. Ihr besonderes Interesse gilt den mehr als 270 Zierbrunnen in der Stadt, die allesamt als Kunstwerke im öffentlichen Raum gelten können.

Um dem Leser einen Einblick in das Werk der Fotografin zu verschaffen, seien hier an einem Beispiel zwei Fotos, die dazugehörige Objektabelle und der selbst verfasste Infotext gezeigt. Bemerkenswert nicht nur an diesem Beispiel ist die intensive inhaltliche Auseinandersetzung mit der ausgewählten Brunnenskulptur, angereichert durch sehr persönliche Eindrücke. Dies ist typisch für ihre Skulpturen-Beschreibungen.

Aus ihrer Textsammlung »Brunnen in Berlin«:

022 Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte

I. »Drei Mädchen und ein Knabe«

Brunnen von 1988 von Wilfried Fitzenreiter, Standort vor dem Palasthotel/Radisson Plaza Hotel, Karl-Liebknecht-Straße 1; das Hotel wurde 2001 abgerissen, ebenso das Brunnenbecken



Foto: Sigrun Speckmann, 07.09.2016

II. »Drei Mädchen und ein Knabe« sitzen seit 2007 auf einer Mauer an der Spreepromenade gegenüber dem Berliner Dom

Vor dem ehemaligen Palasthotel entdeckte ich am 11. Juni 1993 den Brunnen »Drei Mädchen und ein Knabe, den ich heimlich »Entscheidung des Paris« genannt habe. Ich fand die bronzenen Figuren herzallerliebste. Die Vier sitzen auf einem Podest in der Mitte eines abgetrepten Brunnens, jede schaut in eine andere Richtung und jede kehrt den anderen Dreien ihren Rücken zu. Jede der Bronzefiguren, so schien es mir, war in Gedanken versunken. Aus dem achteckigen Sockel floss das Wasser aus acht Strahlen in das Becken. Als feststand, dass das Hotel ab 2001 abgerissen werden sollte, nahm ich mir ein Herz und schrieb den Bildhauer Wilfried Fitzenreiter am 10. März 2000 an und fragte, was denn aus dem Brunnen werden soll. Außerdem interessierte mich, ob sich um den Brunnen eine Geschichte rankt, vielleicht in Bezug auf »Paris«.

Der Künstler antwortete ihr, in dem er die problematische Entwicklung rund um seinen Brunnen beschrieb und seine Bedenken bezüglich der ungeklärten Zukunft artikuliert. Die geglückte Wiederverwendung der Figuren konnte er zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnen.

Der Brunnen verschwand 2001, die Bronzefiguren wurden deponiert, aber sechs Jahre später bekamen sie einen wundervollen Platz auf der Spreemauer an der schicken Spreepromenade. Der Künstler konnte seine völlig neu in Szene gesetzten Werke noch an ihrem neuen Platz erleben, bevor er im Jahr 2008 starb. Ihr jetziger Platz befindet sich nicht weit von dem ursprünglichen Standort entfernt.

Durch ihre prominente Lage im Herzen von Berlin und fußläufig von etlichen Sehenswürdigkeiten und Wahrzeichen wie dem Berliner Dom, der Museumsinsel, dem Lustgarten oder auch dem DDR-Museum, gehören sie zu den meistfotografierten Figuren der Metropole. Dabei schauen drei von Ihnen auf die Spree, eine sitzt mit dem Rücken zum Wasser. Die nackten Figuren wirken sehr jugendlich und nachdenklich, fast in sich versunken.

Bestaunt man die Figuren vom anderen Spreeufer aus, dann sitzt rechts der Knabe. Ein Bein angezogen und mit seinen Armen umschlungen, scheint er versonnen mit nach unten geneigtem Kopf die Wasseroberfläche zu betrachten. Die weibliche Figur neben ihm hat die Haare zu einem langen Zopf geflochten und wendet sich, die Hände im Schoß liegend, als einzige vom Wasser ab. Auch sie hat den Kopf geneigt und scheint auf den Boden zu starren, ganz in Gedanken versunken. Die mittlere junge Frau sitzt als einzige aufrecht und richtet ihren Blick etwas mehr in die Ferne. Wofür sie ihre Arme vor dem Oberkörper erhoben hat, bleibt unklar. Ihre Haare sind zu einem strengen Dutt hochgebunden. Besonders entspannt und die Sonne genießend wirkt der äußere weibliche Akt. Sie lehnt sich lässig zurück und balanciert sich aus, indem sie mit den Händen ihr Knie umfasst, das sie über das andere schlägt. Ihre Haare trägt sie in einer schlichten Kurzhaarfrisur.

Während der Corona-Zeit (mein letzter Besuch an der Spree-Promenade) trugen die vier Bronzen natürlich Mund-Nasen-Masken, die Berliner und Berlinerinnen sind in solchen Dingen sehr einfallreich.

Hier einmal beispielhaft dokumentiert die von Sigrun Speckmann in einer Objektabelle archivierte Materialien zu diesem Brunnen-Objekt 22:

Bild	Datum	Brunnen	Straße/Platz/Objekt	Bemerkungen
022a	1993	Hotel von 1993	Karl-Liebknecht-Straße	<b>Int.-Aufn. Br.Fig. fehlen</b>
022b		Hotel+Brunnen.»Drei		<b>Album 13 Seite 44</b>
022c		Mädchen + ein Knabe«	Radisson Plaza Hotel	<b>Album 13 Seite 44</b>
022d	11.06.1993	Hotelabriss ab 2001, Becken abgerissen.	Hotel wurde abgerissen	<b>Int. Foto vor dem Abriss</b>
022da	15.03.2000	Anfrage:Was wird aus dem Brunnen?	<b>Brief vom Bildhauer Fitzenreiter</b>	<b>Für den Brief bedankt</b>
022e	07.09.2016	3 Mädchen + ein Knabe sitzen seit 2007 auf der Spreemauer	Entstehung des Dom-Aquarée mit dem Radisson Collection-Hotel	<b>Dig.07.09.2016-03b</b>
022ea	April 2020	Die Vier mit Corona-Maske		<b>Int-Foto Webs. s. Foto</b>
022f	29.09.2020	Detailaufnahmen	Der Bildhauer hat die Aufstellung der Bronzen 2007 noch miterlebt und ist am 12.04.2008 verstorben.	<b>Dig.29.09.2020-22.01-i3</b>
022g	29.09.2020	der Mädchen und des		<b>Dig. 29.09.2020-24.05c3</b>
022h	29.09.2020	Knaben mit Blickrichtung		<b>Dig. 29.09.2020-05f</b>
022j	29.09.2020	Dom bzw. Kl. St.-Wolfgang-Str.		<b>Dig. 29.09.2020-05g</b>

Auszug aus der Objektabelle der Sammlung Speckmann mit Quellenbezug und Fundort

Die seit 1992 von Sigrun Speckmann in Abbildungen dokumentierten Brunnen wurden ursprünglich von ihr in Foto-Alben gesammelt, die im Laufe der Zeit viele Regalmeter Platz in Recklinghausen einnahmen. Ihre erste Sendung an den Verein für die Geschichte Berlins war entsprechend ein voluminöses Paket mit einigen Referenzalben aus ihrer Sammlung. Meine nachvollziehbare Bitte war entsprechend, mir möglichst alle Dokumente digital zukommen zu lassen, da eine Digitalisierung der Sammlung unsererseits aus Zeit- und Kapazitätsgründen unmöglich erschien. Die Sammlerin ließ sich nach einigem Überlegen auf unsere Wünsche ein, was einen beträchtlichen Arbeitsaufwand für sie nach sich zog. Die Überarbeitung ihrer Bestände nach unseren Wünschen zog sich schließlich über ein Jahr hin und wurde im Juli 2024 mit der letzten digitalen Lieferung abgeschlossen. Inzwischen liegen alle Fotos, Objektabelle und Brunnentexte digital vor und können nun leicht für Recherchen jedweder Art verwendet werden.

Nach Speckmanns Aufzeichnungen gibt es in vielen Parks und an vielen Plätzen der Stadt insgesamt 203 Trinkbrunnen von April bis Oktober frisches Trinkwasser. Sie sind direkt an das Frischwassernetz angeschlossen, und die Berliner Wasserbetriebe überwachen die Wasserqualität. Berlins ältester Brunnen ist ein Ziehbrunnen aus dem 14. Jahrhundert, der sich im Innenhof der Breiten Straße 35 in Spandau befindet. Er wird zwar nicht mehr betrieben, ist aber denkmalrechtlich geschützt. Viele der ursprünglich 700 Brunnen in Berlin sind nicht mehr in Betrieb oder wurden mutwillig zerstört. Manche wurden inzwischen stillgelegt, einige davon immerhin bepflanzt und in ordentlichem Zustand belassen. In Zeiten knapper öffentlicher Kassen kommt erschwerend hinzu, dass die Betriebskosten für den Betrieb der Brunnen teilweise immens hoch sind. In Speckmanns Dokumentation wird der Weltkugelbrunnen am Breitscheidplatz in Charlottenburg als Beispiel genannt: 400 000 Liter Wasser werden in einer Stunde durch sieben Pumpen umgewälzt. Die jährlichen Kosten für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf betragen jährlich etwa 75 000 €. Sie lassen sich nur durch Sponsoren aufbringen. In ihrem Resümee betont die Sammlerin, dass Berlin bis zum Zweiten Weltkrieg durchaus als die Metropole der Brunnen gelten konnte. Ihre Liste der bedeutsamen historischen Brunnen aus dem 19. Jahrhundert ist lang. Viele Wasserspiele verschönerten das Stadtbild. Durch den Zweiten Weltkrieg wurde die Zahl der Brunnen stark reduziert. Einige wurden zerstört, andere verschwanden durch mysteriöse Umstände bereits während der Kriegszeit. Noch immer gibt es aber eine stattliche Anzahl von Brunnen, die beachtens- und erhaltenswert sind. Ohne Pflege und Sanierungsaufwand sind sie aber nicht zu bewahren. Dazu fordert unsere Brunnensammlerin auf, damit sie auch in Zukunft plätschern und den Flaneur erfreuen können.

Der Verein für die Geschichte Berlins e. V., gegr. 1865, dankt Sigrun Speckmann für ihre hervorragende Dokumentation der Berliner Brunnen. Die Autorin kann unter der Mail-Adresse *Sigrun.Speckmann@t-online.de* kontaktiert werden und steht Interessierten zum Informationsaustausch zur Verfügung. Vereinsmitglieder, die sich mit ähnlichen Projekten beschäftigen, sind herzlich eingeladen, ihre Sammel-Leidenschaft mit dem Verein zu teilen und auf diesem Wege für ihr Interessensgebiet zu werben.

*Lothar Semmel, Leiter des digitalen Foto-Archivs  
Semmel@DieGeschichteBerlins.de*

## Rezensionen

**Benjamin Kuntz, Julius Morgenroth – Bakteriologe – Immunologe – Mitbegründer der Chemotherapie.** Berlin/Leipzig: Hentrich & Hentrich 2024 (= Jüdische Miniaturen, Bd. 312), 101 Seiten mit zahlreichen Schwarz-Weiß-Abbildungen, 9,90 €.

Im 19. Jahrhundert waren Infektionskrankheiten wie Tuberkulose, Cholera und Diphtherie die häufigsten Todesursachen der Menschen in Deutschland. Robert Koch, eine Generation älter als Morgenroth, hatte entdeckt, dass derartige Krankheiten durch winzige Organismen, durch Bakterien, verursacht werden. Für seine Forschungen erhielt er 1905 den Medizin-Nobelpreis.

Der 1871 in Bamberg als Sohn eines wohlhabenden Hopfenhändlers geborene Morgenroth studierte an den Universitäten Freiburg, Würzburg und München, wo er 1896 promoviert wurde. Im Jahr darauf ging er nach Berlin, um Assistent und enger Mitarbeiter eines Schülers von Koch, des Bakteriologen, Serologen und späteren Nobelpreisträgers Paul Ehrlich zu werden. Nach Stationen in Frankfurt und Neapel übernahm Morgenroth die Leitung der Bakteriologischen Abteilung des Pathologischen Instituts der Charité und wurde außerordentlicher Professor an der Berliner Universität. Morgenroth erkannte, dass Bakterien einer gezielten Chemotherapie zugänglich sind. Seine Forschungen waren im Ersten Weltkrieg von grundlegender Bedeutung bei der

Behandlung verwundeter Soldaten. Kaiser Wilhelm II. ernannte ihn zum *Geheimen Medizinalrat*. Morgenroth bewohnte mit seiner Frau und zwei Kindern eine großzügige Villa in Dahlem. Nach dem Ersten Weltkrieg leitete Morgenroth bis zu seinem Tod 1924 die neu eingerichtete Abteilung für Chemotherapie des Berliner *Instituts für Infektionskrankheiten »Robert Koch«*.

Unser 1985 geborenes Mitglied Dr. Benjamin Kuntz ist Gesundheitswissenschaftler und Medizinhistoriker. Seit 2023 leitet er das Museum des Robert Koch-Instituts. Für den vorliegenden sehr lesenswerten Band der *Jüdischen Miniaturen* bemühte sich der Autor erfolgreich, Kontakt zu Nachfahren und Familienmitgliedern Julius Morgenroths aufzunehmen. So spürte er unveröffentlichte Fotos und Dokumente auf. Erinnerungen der 2005 verstorbenen Tochter Eva beleuchten die private Seite des verdienten Wissenschaftlers. Morgenroth wurde für seine Immunitätsforschung und experimentelle Therapie für den Medizin-Nobelpreis vorgeschlagen. Sein früherer Tod mit 53 Jahren verhinderte diese Ehrung. Dies ersparte ihm allerdings auch, dass er 1933 entlassen worden wäre, ein Schicksal, das zwölf jüdische Kollegen seines Instituts, des heutigen Robert Koch-Instituts, ereilte.

Manfred Uhlitz

Bitte beachten Sie unsere Veranstaltung mit dem Autor am 28. November 2024!

**Angelika Friederici: Castan's Panopticum und Passage Panoptikum, Berlin. Eine Rekonstruktion aus Programm, Literatur und Wissenschaft**, Berlin: Verlag Karl-Robert Schütze 2024, 397 Seiten, eine farbige Abbildung, 139 €. *Bezug über bestellung@castans-panopticum.de*

Angelika Friederici studierte von 1976 bis 1981 in Halle Geschichte mit dem Abschluss Diplom-Historikerin. Nach einer Phase als Wissenschaftliche Mitarbeiterin betätigte sie sich seit 2001 freiberuflich als Historikerin, Autorin, Lektorin und Herausgeberin. 30 Jahre beschäftigte sie sich mit dem Thema Berliner Panoptika. Meyers Konversationslexikon 1896 definierte den Begriff als eine »alles« zur Anschauung bringende Anstalt, die eine Sammlung von vielerlei Gegenständen [...] hauptsächlich Wachsfiguren [umfasst], daneben aber auch historisch, kulturgeschichtlich und ethnographisch interessante Gegenstände. Castan's Panopticum bestand in Berlin von 1869 bis 1922, das Passage Panoptikum von 1888 bis 1923.

Von 2008 bis 2020 erschien von der Autorin unter dem Titel »Castan's Panopticum. Ein Medium wird besichtigt« in 35 reich illustrierten in sich abgeschlossenen Themenheften auf 702 Seiten eine monumentale Monografie. Unser früheres Vorstandsmitglied Professor Dr. Sibylle Einholz würdigte in den *Mitteilungen* des Vereins für die Geschichte Berlins 1/2021 diese nach wissenschaftlichen Kriterien erarbeitete und populär aufbereitete Reihe. Das Einzelheft kostet jetzt 7,50 €, die Gesamtausgabe 99 €. Nunmehr liegt von der Autorin auch ein Dokumentarband vor. Weder zu Castan's Panopticum noch zur Passage Panoptikum AG hat sich ein Unternehmensarchiv erhalten. Die vorliegende Publikation hat seinen Schwerpunkt in einer Sammlung chronologisch zusammengestellter Programmzeigen, redaktioneller Besprechungen, wissenschaftlicher Beobachtungen und literarischer Reflexe. Friederici: »Der vorliegende Band ermöglicht es über einen Zeitrahmen von 175 Jahren, das kaiserzeitliche Berliner Medienformat Panopticum im Kontext seines Entstehungs-, Entwicklungs-, Untergangs- und Rezeptionsprozesses lesbar zu machen.« Hauptquelle ist die zeitgenössische Presseberichterstattung. Gustav Castan (1836–1899) eröffnete im Dezember 1869 gegenüber dem Berliner Rathaus das erste stationäre Wachsfigurenkabinett Deutschlands. Dasselbe siedelte in ein Geschäftshaus unweit des Schlosses über, die Ausstellung wurde aber durch einen Brand 1872 zerstört. Gustav nahm seinen Bruder Louis (1828–1908) in das Unternehmen auf und bezog 1873 ausgedehnte Räumlichkeiten in der soeben fertiggestellten Kaisergalerie zwischen Unter den Linden und der Friedrichstraße, Ecke Behrenstraße. 1888 richtete sich Castan's Panopticum in dem gegenüber liegenden Pschorr-Haus Friedrichstraße 165, Ecke Behrenstraße auf erweiterter Fläche neu ein. Die bisherigen Räume in der Kaisergalerie

nutzte das neu gegründete Passage Panoptikum. Im Todesjahr Gustav Castans 1899 erfolgte die Umwandlung in eine Gesellschaft. Mit dem Aufkommen der Filmproduktion begann die Zeit des Niedergangs, das Panoptikum hatte sich überlebt. Beide Panoptika wurden in der Inflationszeit 1922 und 1923 geschlossen, das Inventar versteigert. Von 1972 bis 1996 existierte im »Ku'Damm Eck« an der Kreuzung mit der Joachimsthaler Straße das »Berliner Panoptikum«. Der Rezensent bestätigt den negativen Befund dieser Einrichtung durch unser Mitglied Dr. Peter Letkemann in den *Mitteilungen* des Vereins für die Geschichte Berlins vom 1. Juli 1973. Die 2008 eröffnete Berliner Filiale von Madame Tussauds Wachsfigurenkabinett Unter den Linden erfreut sich gerade bei jüngeren Besuchern eines regen Interesses. Angelika Friederici schließt ihre Chronologie mit klugen Ausführungen über die Zugehörigkeit zum illusionistischen Schaugewerbe, zum professionell ausgeübten Kunsthandwerk, zu neuen Wissenschaftszweigen und zum Typus Museum. Der Band wird durch ein ausführliches Namens-, Orts- und Schlagwortregister erschlossen und durch eine sehr umfangreiche Bibliografie ergänzt. Es ist eine vorzügliche Arbeit, die uns einen europaweit tätigen Unterhaltungskonzern des 19. und frühen 20. Jahrhunderts vorstellt und für die Kulturgeschichte Berlins wichtige Hinweise bietet.

Martin Mende

**Gregor Klaczynski: Via triumphalis, via dolorosa: Die Berliner Fronleichnamprozession bei Sankt Hedwig im Jahr 1939**, Freiburg: Herder Verlag 2022, 27 Abbildungen, 160 Seiten, kartoniert, 10 €.

Manchmal führt ein Fund in einem Archiv zur Wiederentdeckung und Erinnerung von früher Bekanntem, aber nicht mehr Präsentem. Im Archiv der St.-Hedwigs-Kathedrale in Berlin wurde 2018 eine Kiste mit Farbdias der Fronleichnamprozession vom 8. Juni 1939 vor der Bischofskirche gefunden, weitere Funde von Aufnahmen aus dieser Zeit schlossen sich an. Dass 1939 an einem für das Dritte Reich so prominentem Ort am Bebelplatz zwischen Oper und »Kommode« eine solche Prozession in der gewohnten Weise stattfinden konnte und dass die katholischen Schulkinder dafür auch vom Unterricht befreit wurden, ist ein besonderes Kapitel Berliner Geschichte im Dritten Reich, wenn man sich noch dazu in Erinnerung ruft, dass der damalige Berliner Bischof von Preysing ein expliziter Gegner des Nationalsozialismus war.

Der Fund der Fotos regte den Historiker Gregor Klaczynski dazu an, die Hintergründe und den Ablauf dieser Prozession ausführlich zu beschreiben und zu erläutern. Der Leser erfährt von der Bedeutung eines der bedeutendsten Hochfeste der katholischen Kirche insbesondere in Brandenburg und Berlin, wo die Eucharistieförmigkeit »bereits vor der Einführung des eigentlichen Festes im Jahr 1264 in der Mark Brandenburg mehr als in anderen europäischen Ländern Pflege und Ausbreitung« fand (S.27). Neben dieser religionshistorischen Betrachtung bietet das Buch eine spannend geschriebene Reportage der Prozession von 1939 unter den restriktiven Bedingungen der Zeit. Der sonst übliche Weg über öffentliche Straßen war untersagt, Aufbau der Altäre und Prozession waren auf den Bebelplatz beschränkt. Angesichts des »Demonstrationsmonopols« der NSDAP gab es viele Beschränkungen für das Mitführen von Zeichen wie Kirchenfahnen oder Kirchenfarben. »Im ungleichen Wettstreit zwischen Staat und Kirche um die weltanschauliche Deutungshoheit ist die Fähigkeit, den öffentlichen Raum in Anspruch zu nehmen, von großer Bedeutung. Die Blumensträußchen, die die Kommunionmädchen von zu Hause mitbekommen haben, werden vor diesem Hintergrund in ihrer Farbzusammenstellung als subversive Protestbekundung identifizierbar« (S. 20).

Am Schluss widmet sich der Bericht der Frage, wie wir heute die damalige Prozession verstehen können. Was 1939 noch möglich war, änderte sich. »Bischof von Preysing und andere wurden bald gewahr, dass es der Religionspolitik um die Vernichtung und Ausrottung des Christentums ging« (S. 116), wie sich bereits 1934 mit der Ermordung Klauseners gezeigt hatte. Die Publikation,

die ausführlich über ein besonderes Ereignis von 1939 berichtet und die Hintergründe und Zusammenhänge darstellt, trägt dazu bei, leere Stellen in unserer Gedächtnislandkarte einer dunklen Zeit zu füllen.

Wolfgang Pfaffenberger

## Würdevoller zweiter Abschied: Prozession der Gebeine der »ersten Berliner« zum Archäologischen Haus am Petriplatz

Am 29. Juni 2024 wurde ein Teil der Gebeine von in den Grabungsjahren 2007 bis 2009 auf dem mittelalterlichen Petrikirchhof aufgefundenen »ersten Berliner« im Rahmen einer feierlichen Prozession vom Aufbewahrungsort in der Parochialkirche zum knapp tausend Meter entfernten, jüngst fertiggestellten Archäologischen Haus PETRI am gleichnamigen Platz in das Ossarium (Beinhaus) überführt. »Wir handeln dabei im Gedenken an alle 3778 geborgenen Toten und aus Respekt für die Lebensleistung aller Berliner, die die Stadt seit dem Mittelalter erbaut, verschönert und trotz aller Wechselfälle immer wieder hoffnungsvoll aufgerichtet haben«, sagte Claudia M. Melisch, damalige Grabungsleiterin und Initiatorin dieser mittels ihrer immensen Organisationleistung denkwürdigen Veranstaltung. Um 10 Uhr setzte sich der besinnliche Prozessionszug mit ehrendem Glockengeläut in Bewegung. Ihm voraus fuhr eine zweiseitige, gläserne Trauerkutsche aus dem 19. Jahrhundert. Ihr folgten evangelische und katholische Kirchenvertreter, darunter ein Repräsentant des Erzbistums Berlin, und sodann, direkt hinter Claudia M. Melisch, die eingeladenen Prozessions-Träger. Sie hatten zuvor die in der Gruft der altherwürdigen Parochialkirche aufbewahrten hundert mit Blumengebinden liebevoll geschmückten schwarzen Kisten und fünfundzwanzig weiße Kindersärge mit den Gebeinen der



Ossarium im Archäologischen Haus am Petriplatz, Foto: Manfred Uhlitz, 29. Juni 2024

im Mittelalter Verstorbenen empfangen, um sie persönlich in das im Untergeschoß eingerichtete Ossarium, dessen Einweihung an diesem Vormittag zugleich stattfand, zu tragen und niederzulegen. »Dort werden im Laufe der Zeit insgesamt 475 Verstorbene, darunter die »hundert frühesten Berliner«, in den später durch Lehmplatten verschlossenen Gefachen ihre Ruhestätte finden«, erklärte Archäologin Claudia M. Melisch. Sie hielt eine echte Überraschung für die Prozessions-Träger bereit: Jeder Gebeinkiste, jedem Kindersarg wurde ein Brief zum Behalt beigelegt mit den, u.a. durch Radiokarbondatierungen, wissenschaftlich ermittelten Individualdaten der sterblichen Überreste inklusive einer Befund- und Gefach-Nummer. Am Petriplatz empfing Professor Dr. Matthias Wemhoff, Landesarchäologe und Direktor des Museums für Vor- und Frühgeschichte, die Prozession. Nach seiner kurzen Rede mit einigen Details über das Haus PETRI weihten die Geistlichen das Ossarium mit einem gemeinsamen Gebet ein. Mit ihren berührenden Dankesworten an alle Prozessionsbeteiligten freute sich Claudia M. Melisch, »dass ihr euer Herz geöffnet habt für die Menschen aus der urkundenarmen Frühzeit dieser Stadt.« Mit diesem würdevollen zweiten Abschied wurden die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Toten auf eine ganz besondere Weise geehrt. Ihr Aufbewahren im Archäologischen Haus PETRI, dem neuen Erinnerungsort in Berlins Mitte, bedeutet, dass sie »nie wieder vergessen werden!« Claudia M. Melisch ist neben ihren beachtenswerten Grabungseinsätzen als engagiertes Mitglied im Vorstand des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, tätig. Wer mehr über »die ersten Berliner« wissen möchte, der kann sich mit ihrem titelgleichen Buch, erschienen im BeBra Verlag, bestens informieren.

Doris Tüsselmann

Mathias C. Tank

Zu Ehren unseres am 5. Juni 2024 verstorbenen verdienstvollen Mitglieds Dr. Hanna Massante:

## Massante, Rudow und der Wissenschaftspreis des Vereins für die Geschichte Berlins

Von Martin Mende

Die Hugenotten entzogen sich im 17. Jahrhundert der Unterdrückung und Verfolgung durch König Ludwig XIV. Etwa 20 000 von ihnen fanden in Brandenburg eine neue Heimat. Der Familienname Massante taucht in der Dorfgeschichte Rudows erstmalig 1680 auf. Das französische »ma santé« steht für »meine Gesundheit«. Mit dem Namen Massante sind heute verschiedene Örtlichkeiten in Berlin verbunden. Östlich einer Talrinne befanden sich zwei Sandhöhen, auf denen seit 1954 die *Massantesiedlung* (Köpenicker Straße/Herzblattweg) und die Kolonie *Rudower Schweiz* beheimatet sind. Sandhöhe 1 war einst der Wein- bzw. Mühlberg. Ausgrabungen legten Siedlungsspuren aus der Zeit um 200 vor Christi frei. Der *Massante-Pfuhl* im Landschaftspark Rudow-Altglienicke entlang des ehemaligen Mauerstreifens wurde in den Jahren 2005–2009 renaturiert. Eine unter dem Gemeindevorsteher Karl Friedrich Massante 1903 erbaute Fachwerkbrücke trug den Namen *Massantebrücke*. Sie wurde 1945 kurz vor Kriegsende gesprengt, 1948 gehoben und 1992 durch einen behelfsmäßigen Überbau ersetzt. 2003 wurde die neue stählerne Massantebrücke Stubenrauchstraße eingeweiht und verbindet Rudow mit Johannisthal.

Auf dem städtischen Friedhof Rudow in der Köpenicker Straße 131 haben viele Massantes ihre letzte Ruhestätte gefunden:

- Karl Massante (1813–1876), Bauerngutsbesitzer
- Karl Christian Friedrich Massante (1825–1869), verheiratet mit Friederike Henriette Metten, wurde 1864 auf das Dorfschulzenamt vereidigt.
- Friedrich Karl Massante (1844–1916), Gutsbesitzer und Kommunalpolitiker, wurde 1869 zum Schulzen ernannt und leitete die Gemeinde Rudow ehrenamtlich 47 Jahre, von 1874 an als Ortsvorsteher. Von 1898 bis 1916 wirkte er als Mitglied des Kreistags von Teltow sowie zeitweise auch im Brandenburgischen Landtag. Als Mitglied der Kreiskanal-Kommission förderte er den Bau des Teltowkanals. Für seine Verdienste erhielt er 1900 den Königlichen Kronenorden IV. Klasse und 1910 den Roten Adlerorden IV. Klasse. Am 29. März 1916 verstarb er nach einem Schlaganfall.



Die Massantebrücke über dem Teltowkanal in Rudow, 1906; 2003 durch einen Neubau ersetzt.  
Zeitschrift für Bauwesen, 56. Jg. (1906), Sp. 645

- Wilhelm Massante (1846–1895), Gutsbesitzer.
- Friedrich Massante (1848–1915)
- Hermann Massante (1851–1904), Bauerngutsbesitzer.
- Julius Massante (1855–1909), Bauerngutsbesitzer. Die Eheleute Julius und Louise Massante stifteten der Dorfkirche 1896 eine neue Orgel.
- Otto Massante (1880–1918), Bauerngutsbesitzer. Nach dem Tode von Friedrich Karl Massante 1916 übernahm er die Schöffestelle. Als Flugzeugführer im 1. Weltkrieg starb er am 28. Januar 1918.
- Hermann Massante (1889–1965), Landwirt, Eigentümer des Anwesens Köpenicker Str. 150/152. Er verpachtete sein 37 000 Quadratmeter großes Grundstück am Schönbergweg 11 in Rudow 1954 für zehn Jahre an die amerikanische Besatzungsmacht für den Bau von drei Gebäuden, angeblich eine Radarstation in unmittelbarer Grenznähe. Tatsächlich legte die *US Army* einen Spionagetunnel von etwa 450 Meter Länge bis zur Schönefelder Chaussee unter dem Gebiet der damaligen *DDR* an, um Fernspreleitungen anzuzapfen. Amerikaner und Briten hörten von Mai 1955 bis April 1956 die Telefonate der Sowjetarmee ab, ohne zu ahnen, dass der britische Doppelagent George Blake die Existenz des Tunnels bereits verraten hatte. Ein restauriertes Element des Tunnels ist heute im Alliierten Museum in Dahlem zu besichtigen.
- Wilhelm Massante (1902–1973), Dipl.-Landwirt, Vater von Stefan Massante.

- Gerhard Massante (1929–2019), Landwirt. Seine Schweinezucht zählte bis zum Anfang der 1970er Jahre zu den bedeutendsten in ganz Deutschland. Nachdem Rudow zum Wohnsiedlungsgebiet erklärt wurde, schrumpfte seine landwirtschaftlich genutzte Fläche von 240 auf 90 Morgen. 1969 erklärte er: »Gewiss, ich brauche keine großen Äcker mehr, auf den 90 Morgen betreibe ich Intensivkultur. Aber jetzt, wo die Wohnhochhäuser bis an den Ortskern vorgerückt sind, macht das keine Freude mehr. Die Bewohner der Neubaublocks benutzen die Fluren zum Spazierengehen, man fährt sogar mit dem Auto quer über die Felder. Landwirtschaft ist für diese Berliner kein Begriff mehr. In ihrem Unverständnis richten sie nicht wiedergutzumachenden Schaden an.« Gerhard Massante gab seinen Betrieb schließlich auf und zog nach Niedersachsen in das Schaumburger Land. Den Vorsitz über die Jagdgenossenschaft Ottensen beendete er nach 40 Jahren 2014 und starb am 2. Oktober 2019.
- Dr. Stefan Massante (1930–2015), Gartenbauwissenschaftler. Er wurde am 4. Dezember 1930 als Sohn von Wilhelm Massante geboren, besuchte vier Jahre die Volksschule in Falkenberg/Elster, zwei Jahre die Fürstenschule zu Meißen, zwei Jahre das Staatliche Gymnasium in Prag und drei Jahre die Gewerbliche Berufsschule – Fachklasse für Gartenbau – in Wolfenbüttel. Danach schloss er eine dreijährige Gartenbaulehre mit der Gehilfenprüfung ab. Es folgte nach einer zweijährigen Bewährung im Beruf eine zweijährige Ausbildung im Braunschweig-Kolleg bis zum Abitur 1954. Die Fakultät für Gartenbau und Landeskultur der Technischen Hochschule Hannover verlieh ihm 1960 die Würde eines Doktors der Gartenbauwissenschaften, nachdem er im Promotionsverfahren durch seine Dissertation »Die Außenhandels-Verflechtungen von frischem Obst und Südfrüchten zwischen wichtigen westeuropäischen Aus- und Einfuhrländern« sowie durch die mündliche Prüfung seine wissenschaftliche Befähigung erwiesen hatte. Von 1961 bis 1964 war er im Statistischen Bundesamt Wiesbaden im Hauptreferat »Garten- und Weinbau« tätig. Es folgten beim Statistischen Bundesamt 1965 die Ernennung zum Regierungsrat, 1969 zum Oberregierungsrat, 1970 zum Regierungsdirektor und 1982 zum Leitenden Regierungsdirektor. Ende 1992 wurde er auf seinen Antrag in den Ruhestand versetzt. Dr. Stefan Massante lebte bis zu seinem Tode am 15. Februar 2015 in Wiesbaden zusammen mit seiner Ehefrau Dr. Hanna Massante und ruht im Familiengrab auf dem Rudower Friedhof. Dr. Hanna Massante verstarb in Wiesbaden am 5. Juni 2024 im Alter von 91 Jahren.

Die Massantes hatten in Rudow an verschiedenen Orten Eigentum:

- Prierosser Straße 58 Bauerngut (Schulzengericht): Eingeschossiges achtschichtiges Gebäude mit Satteldach und konsolgetragendem Hauptgesims, darunter ein Weinlaubfries. Der Hauseingang Pilaster umrahmt in der fünften Achse. 1866 Eigentum der Witwe Sophie Louise Dähne geb. Mette, verheiratet mit Friedrich Wilhelm Massante, 1899 Richard Massante, 1943 Wilhelm Massante und Charlotte Springer geb. Massante, 1952 Charlotte Springer geb. Massante. Hinter dem Bauernhaus stehen heute in mehreren Reihen Wohnhäuser.
- Prierosser Straße 67 Bauerngut (Stammhaus): Entstehungszeit um 1790. Hinter einem tiefen Vorgarten ein einstöckiger sechsschiger Putzbau. Vor den zwei Mittelachsen eine offene Veranda, Fenster und Eingang mit feinprofilierter Putzrahmung, kräftiges Gesims und Krüppelwalmdach. Nach dem Abriss des 1790 erbauten Hofgebäudes entstanden hier 1967 im Hofbereich Wohnhäuser. Eigentümer Jochen Weffert, Hans Schröder und Martin Massante, 1684 Martin Massante, 1722 Hans Massante, 1726 wieder Martin Massante, 1782 Christian Friedrich Massante, 1811 Johann Christian Massante, 1843 Karl Friedrich Massante, 1876 Witwe Friederike Henriette Luise Massante geb. Daehne, 1886 Friedrich Julius August Massante, 1909 Erbgemeinschaft Massante, 1911 Frieda Richter geb. Massante und Karl Richter. Das Haus ist gegenwärtig Sitz der Konzeptschmiede Berlin



Prierosser Str. 67, früher Stammhaus Massante, nach 1910 Karl Richter.  
Sammlung Bruno Galle / Rudower Heimatverein e.V.



Prierosser Str. 67 heute. Foto: M. Uhlitz

GmbH, tätig in den Bereichen Fahrtraining, Kommunikationsbetreuung und Fertigung von Film- und Fotoaufnahmen für die Werbung.

- Prierosser Straße 75–77, Kossätengut: Entstehungszeit um 1790. Hinter einem tiefen Vorgarten ein einstöckiger fünfachsiger Putzbau mit schönem altem Gesims, die Fenster mit hölzernen Umrahmungen. Niedriger Sockel, Krüppelwalmdach, Haustür in der Mittelachse, gemauerter Austritt. Hinter dem Bauernhaus heute Wohnhäuser. Eigentümer seit 1863 Karl Friedrich Massante, 1876 Friedrich Wilhelm August Massante, 1915 Erbgemeinschaft Massante, 1922 Kaufmann Heinrich Langner und Ehefrau, 1932 Witwe Liesbeth Langner geb. Massante und Erna Peschke geb. Langner.
- Neuköllner Straße 328/334: Henriette Juliane Haberecht verkaufte 1880 ihrer Tochter Marie Emilie Auguste, verheiratet mit dem Kossäten Friedrich Wilhelm Massante, die ehemalige Ackerwörde und einige Ländereien für 18 000 Mark. Das Grundstück bestand aus dem Hofraum mit Wohnhaus, Stallgebäude und Scheune, einem Garten und Acker. Emilie Massante veräußerte ihr Gut wie auch der Ehemann die ihm allein gehörigen Ländereien noch im gleichen Jahr an den Kaufmann Heimann Gumpert für zusammen 57 000 M.
- Neuköllner Straße 355: Christian Friedrich Massante (1805–1845) ersteigerte 1839 für 204 Taler das Grundstück. Die Witwe Dorothea Louise geb. Albrecht hat bei der Tilgung des Nachlasses das Grundstück für 225 Taler übernommen, verkaufte aber nach der Wiederverheiratung das ihr gehörige Bauerngut und das Büdnergut an ihren Sohn Karl Friedrich Massante. Der verkaufte das Büdnergut für 350 Taler an den Viktualienhändler Johann Christian Werner.
- Köpenicker Straße 150/152: Im Berliner Adressbuch von 1943 ist der Landwirt Hermann Massante als Eigentümer aufgeführt. Das Bauernhaus wird heute von dem Restaurant *Villa Toscana* genutzt, dahinter befinden sich Wohnbauten.
- Alt-Rudow 59: Von 1817–1840 war die Witwe Dorothea Sophie Krüger geb. Massante, verheiratet mit Johann Christoph Schmidt, Eigentümerin des Lokals *Zum alten Krug* Ecke Köpenicker Straße.

- Im Berliner Adressbuch 1943 wurden der Gastwirt Paul Massante als Eigentümer des Grundstücks in Altglienicke, Rudower Straße 55 und der Landwirt Richard Massante als Eigentümer des Grundstücks Bendastraße 58 aufgeführt.

Nach einer testamentarischen Verfügung von Dr. Stefan Massante und seiner Ehefrau Dr. Hanna Massante vom 12. Mai 1998 wurde der Verein für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, Erbe von acht Grundstücken in Rudow, Gisbertzweg 8 bis 15. Die Grundstücke sind seit dem 1. Juli 1964 für 99 Jahre mit Erbbaurechten belastet und erbringen dem Eigentümer Erbbauzinsen. Nach dem Ableben von Dr. Stefan Massante 2015 wurde der Verein Eigentümer der Liegenschaften und erhält jährlich Einnahmen aus Erbbauzinsen. Damit waren für den Verein die finanziellen Voraussetzungen für die Auslobung seines *Wissenschaftspreises* geschaffen. Er wird seit 2018 für verfasste oder geplante Forschungsvorhaben oder Projekte jüngerer Wissenschaftler oder Wissenschaftlerinnen zur Berliner Geschichte vergeben und ist mit maximal 4000 € dotiert.

Martin Mende  
Mende@DieGeschichteBerlins.de

Literatur:  
Wilhelm Schmidt in den Mitteilungsblättern des Neuköllner Heimatvereins 1957 und 1958  
Festschrift zur 600-Jahrfeier Rudows 1973  
Hans-Joachim Maschke: Rudower Straßen und Plätze  
Kellerhoff/von Kostka: Hauptstadt der Spione  
*Welt am Sonntag*, 7. Mai 1967  
*Welt am Sonntag*, 2. Februar 1969

PS: Es gibt noch eine bis in die Zeit des ersten Preußenkönigs zurückreichende Verbindung: Anna Massante aus Rudow und Friedrich Sigismund Uhlitz, Kgl. Amtmann des Amtes Lindow (Ruppin) und Arrendator der Besitzungen des Waisenhauses in Lindow, sind meine Ur-Ur-Ur-Ur-Ur-Großeltern!

Manfred Uhlitz



## Hanna Massante †

Hanna Massante wurde am 16. April 1933 geboren. Sie war verheiratet mit dem Gartenbauwissenschaftler Dr. Stefan Massante (1930–2015), der bis Ende 1992 als Leitender Regierungsdirektor im Statistischen Bundesamt Wiesbaden tätig war und am 15. Februar 2015 nach 40 Jahren Mitgliedschaft im Verein für die Geschichte Berlins verstarb. Er hatte von seinem Vater Wilhelm Massante Liegenschaften in Berlin-Rudow geerbt und verfügte zusammen mit seiner Ehefrau bereits am 12. Mai 1998 testamentarisch, dass der Verein für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, nach seinem Ableben acht Grundstücke in Berlin-Rudow, Gisbertzweg 8 bis 15, als Vermächtnis übertragen bekommt. Auf dem Areal stehen aufgrund von Erbbaurechten Einfamilienhäuser. Das Erbbaurecht besteht vom 1. Juli 1964 an gerechnet für 99 Jahre. Der Verein erhält jährliche Erbpachtzinsen. Damit waren für den Verein die finanziellen Voraussetzungen für die Auslobung eines Wissenschaftspreises geschaffen. Dr. Hanna Massante schrieb am 10. Januar 2018, sie fühle sich geehrt, dass der Verein das Andenken an ihren Mann auf diese Weise bewahren wolle. Sie verstarb in ihrem Hause in Wiesbaden am 5. Juni 2024 im Alter von 91 Jahren. Mit dem Vermächtnis hat sich das Ehepaar Massante um Berlin und die Ziele unseres Vereins verdient gemacht.

Martin Mende  
Mende@DieGeschichteBerlins.de

## Restitution von Büchern des Vereins durch das Landesarchiv Berlin am 24. Juli 2024

Im Rahmen der Provenienzforschung beim Landesarchiv Berlin wurden weitere Bücher aus dem Eigentum des Vereins für die Geschichte Berlins ermittelt und am 24. Juli 2024 dem Verein übergeben:

- Die St. Paulsgemeine vor Berlin. Kurze Geschichte und Beschreibung derselben und ihres Grundes und Bodens, bei Gelegenheit der ersten Jahresfeier ihrer Kirchweih am 17. Julius 1836, herausgegeben von Christ. Fr. Bellermann, Pfarrer der St. Paulsgemeine, Berlin 1836. Im Bibliothekskatalog 1896 auf S. 192 aufgeführt. Vgl. dazu den Aufsatz »Papier ist geduldig« von Jonas Hartmann und Sigrid Schulze«, *Mitteilungen* 4/2023, S. 613–619.
- Mittheilungen des Touristen-Club für die Mark Brandenburg 1. Jahrgang Berlin 1892
- Mittheilungen des Touristen-Club für die Mark Brandenburg 3. Jahrgang Berlin 1894
- Mittheilungen des Touristen-Club für die Mark Brandenburg 4.–8. Jahrgang Berlin 1895–1899
- Touristen-Club für die Mark Brandenburg (Hrsg.): Fontane's Führer durch die Umgegend von Berlin, Theil V Stadt- und Ringbahn, Berlin 1895
- Touristen-Club für die Mark Brandenburg zu Berlin, Jahresberichte 12–20 (1895–1903)
- Touristenklub für die Mark Brandenburg Jahresberichte 21 bis 24 (1904–1907)
- Magistrats-Bibliothek zu Berlin, Verzeichnis der Friedlaenderschen Sammlung zur Geschichte der Bewegung von 1848, Berlin 1897
- Schütz, Wolfgang: Das Alt-Berliner Grabmal 1750 bis 1850, Verlag Cassirer Berlin 1917
- Zeidler & Wimmel (Hrsg.): Naturstein, Jubiläumsfestschrift 1927, Berlin 1927
- Acta Brandenburgica Band 1 (1604–1605); Brandenburgische Regierungsakten seit der Gründung des Geheimen Rates, herausgegeben von Melle Klinkenberg, Berlin 1927
- Gebhardt, Peter von (Hrsg.): Das älteste Berliner Bürgerbuch 1453–1700, Berlin 1927
- Kaeber, Ernst (Hrsg.): Die Bürgerbücher und die Bürgerprotokollbücher Berlins 1701–1750 (1934)
- Fechner, Heinrich: Die Vorgeschichte des Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums zu Berlin, 1. Teil bis zur Gründung der Heckerschen Realschule 1747, Berlin 1934

- Paegelow, Willi: Heimatbuch der Gemeinde Friedrichsthal (Niederbarnim), 1934
- Leider, Johannes: Alt-Berliner Sammlers Erleben, Epos in 5 Gesängen
- Schmidt, J.(Schlossprediger): Geschichte der Königlichen Schlosskirche in Dobrilugk und ihrer Wiederherstellung 1905 bis 1909, Schreibmaschinenmanuskript von 1909
- Seyffarth, Ursula: Zur Außenpolitik des Staatskanzlers Freiherrn von Hardenberg von 1810–1812, Würzburg 1939
- Ludendorff, Hans: Zur Frühgeschichte der Astronomie in Berlin, Berlin 1942

Martin Mende



Am heiß-sommerlichen 26. August 2024 empfing Spandau Bezirksbürgermeister Frank Bewig den langjährigen Vorsitzenden der Heimatkundlichen Vereinigung Spandau e.V., Karl-Heinz Bannasch (links), und unseren Vorsitzenden Dr. Manfred Uhlitz zu einem einstündigen Meinungsaustausch. Er zeigte sich erfreut, dass unser Verein Spandau eine eigene Ausgabe der »Mitteilungen« widmete und die Havel-Metropole durch Führungen, u. a. von Karl-Heinz Bannasch, dem Berliner Publikum näherbrachte!

## »Petroleum! Leuchten des 19. Jahrhunderts«

Unsere Veranstaltung am 16. März 2024 »Petroleumlampen, die Firma Wild & Wessel« mit Beata Hundertmark M.A. und Marko Ludwig wurde mit Wiederholung von 50 Damen und Herren unseres Vereins besucht. Wegen der großen Resonanz weisen wir auf die Sonderausstellung des Sammlerpaars in Glashütte hin:

Die Sonderausstellung »Petroleum! Leuchten des 19. Jahrhunderts« wird bis zum 28. Februar 2025 gezeigt und von einem Katalog begleitet. Museum und Glasstudio Baruther Glashütte, »Hüttenbahnhof«, Hüttenweg 20, 15837 Baruth/Mark OT Glashütte.

Weitere Informationen im Internet: [www.baruther-glashuette.de/museum](http://www.baruther-glashuette.de/museum) oder [www.villawild.de](http://www.villawild.de) unter AKTUELL

### Öffentliche Kuratoren-Führungen:

- 26.10.2024 – 14.00h
- 27.10.2024 – 14.00h
- 23.11.2024 – 15.00h
- 24.11.2024 – 15.00h
- 14.12.2024 – 15.00h

Anschließend findet jeweils eine Glasbläser-Vorführung in der Glashütte statt.



## Veranstaltungen im 4. Quartal 2024

- 25 Sonnabend, 12. Oktober 2024, 14 Uhr: »Die Baugenossenschaft »Freie Scholle« – Die Entwicklung einer Arbeiterwohnbaugenossenschaft von der Gründung bis in die Gegenwart«, Stadtteilfehrung mit **Jürgen Hochschild**, ehemaliger Vorstand der Baugenossenschaft. Die genossenschaftliche Form ist keine Konstante, kein feststehendes Modell, sondern gelebte Form und muss immer wieder angepasst und erneuert werden. Genau das hat die »Freie Scholle« über 129 Jahre getan. Dauer: 2 Stunden; nach der Führung ist eine Einkehr im »Schollenkrug« geplant. Anmeldung erbeten bei Regina Preuß unter [Preuss@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Preuss@DieGeschichteBerlins.de). Treff: Waidmannsluster Damm 77 (Ecke Egidystraße), 13509 Berlin-Reinickendorf, vor dem »Schollenkrug«. U- und S-Bhf. Tegel, dann Bus 222 Richtung Lübars (Haltestelle Freie Scholle) oder S-Bahn Waidmannslust, dann Bus 222 Richtung Tegelort (Haltestelle Freie Scholle).
- 26 Mittwoch, 16. Oktober 2024, 19 Uhr, »Filmabend: Der Potsdamer Platz im Trubel des Verkehrs«. Das von der Fotografin und Kuratorin **Christine Kisorsy** zusammengestellte Filmprogramm führt uns auf eine Zeitreise in das Berlin der 1920er und 1930er-Jahre. Am 15. Dezember 1924 ging der Verkehrsturm auf dem Potsdamer Platz in Betrieb. Der Turm mit seinem Lichtzeichen war als erste Ampel in Deutschland ein Symbol für den technischen Fortschritt und die Urbanisierung Berlins im frühen 20. Jahrhundert. Er ist bis heute im kollektiven Gedächtnis als Teil des historischen Stadtbildes verankert. Im Anschluss folgt ein Filmgespräch mit unserem ehemaligen Vorstandsmitglied **Peter Schwirkmann**, Leiter der Abteilung Sammlung und Ausstellungen im Deutschen Technikmuseum. Ort: Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte, Eintritt frei, Gäste willkommen!
- 27 Mittwoch, 30. Oktober 2024, 15 Uhr: »Besuch des Ethnologischen Museums im Humboldt Forum«. **Sophia Bokop** und **Birgit Sporleder** werden uns die verwahrten Objekte des Ethnologischen Museums zeigen. Sophia Bokop ist Ethnologin und Provenienz-Forscherin im Projekt »Das Kollaborative Museum« im Ethnologischen Museum und Museum für Asiatische Kunst. Birgit Sporleder hat Klassische Archäologie, Kulturwissenschaft und Kunstgeschichte in Berlin und Havanna studiert. Ausgehend von ihrer Masterarbeit über den Antikenhandel des frühen 20. Jahrhunderts kuratierte sie die Ausstellung »Gefunden, gehandelt, gestundet« in den Sammlungen des Winckelmann-Instituts der Humboldt-Universität zu Berlin. Diese Museumsführung ist eine Nachfolgeveranstaltung zum Vortrag am 31. Januar 2024, »Provenienzforschung an den Staatlichen Museen zu Berlin«. Treffpunkt: Foyer des Humboldt Forums, Infopoint, schräg gegenüber der Kasse. Um Anmeldung wird gebeten: Jörg Kluge, [Kluge@DieGeschichteBerlins.de](mailto:Kluge@DieGeschichteBerlins.de) oder mobil: 0175-6883139. Max. 20 Teilnehmer, Eintritt frei. Schloßplatz, 10178 Berlin-Mitte.
- 28 Donnerstag, 14. November 2024, 19 Uhr: »Der Neptunbrunnen von Reinhold Begas in Berlin. Seine Gestalt, seine Bedeutung und seine Geschichte bis in die Gegenwart«, 12. Veranstaltung der Vortragsreihe der Gesellschaft Berliner Schloss e.V. mit **Jürgen Klebs**, langjähriger Vorsitzender der Freunde der Antike auf der Museumsinsel e.V. und der Shadow Gesellschaft Berlin e.V. Moderation: **Dr. Guido Hinterkeuser**. Die Veranstaltung findet im Rathaus Schöneberg, 1. OG, Kennedy-Saal (U4 Rathaus Schöneberg) statt.

- 29 Mittwoch, 20. November 2024, 19 Uhr: »Theater in Berlin. Von der Reichsgründung 1871 bis zur Gegenwart.« Unser Vereinsmitglied **Gerold Ducke** wird eine Zeitreise durch die Geschichte der Berliner Theaterwelt präsentieren. Wir werfen einen Blick zurück auf die schöpferische und dramatische Vergangenheit des Berliner Theaters




Renaissance\_Theater: Art-Déco-Foyer im Obergeschoss, 2002.

Foto: Landesdenkmalamt Berlin, Wolfgang Reuss


und halten uns dabei an das Motto des berühmten Theaterkritikers Friedrich Luft: »Die Rettung des Theaters ist das Theater.« Eintritt frei, Gäste willkommen! Ort: Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte.

- 30 Donnerstag, 28. November, 18.30 Uhr: »Die Geschichte des Robert Koch-Instituts mit einem besonderen Fokus auf jüdische Forscherpersönlichkeiten«, Vortrag und Museumsbesichtigung mit unserem Vereinsmitglied **Dr. Benjamin Kuntz**, Leiter des Museums im Robert-Koch-Institut (RKI). Das RKI wurde als Königlich Preussisches Institut für Infektionskrankheiten 1891 gegründet. Später wurde es nach seinem ersten Leiter, dem Bakteriologen und Nobelpreisträger Robert Koch (1843–1910) benannt. Als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Gesundheitsministeriums spielte das RKI zuletzt während der Corona-Pandemie eine zentrale Rolle. Unser Vereinsmitglied und Museumsleiter Dr. Benjamin Kuntz lädt uns zu einem Vortrag über die Geschichte des Instituts in den historischen RKI-Hörsaal ein, wobei er insbesondere auf die Verdienste und Schicksale jüdischer Forscherinnen und Forscher vor dem Nationalsozialismus eingehen wird. Anschließend ist eine Besichtigung des Museums und des Koch-Mausoleums möglich. Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos. Der Zugang zum Hörsaal ist leider nicht barrierefrei. Um eine Anmeldung per Mail an [b.kuntz@rki.de](mailto:b.kuntz@rki.de) wird gebeten. Museum im Robert Koch-Institut, Nordufer 20, 13353 Berlin-Wedding, S + U Westhafen mit 500 Meter Fußweg. Bitte beachten Sie die in diesem Heft abgedruckte Rezension zum kürzlich erschienen Buch von Dr. Benjamin Kuntz!

- 31 Mittwoch, 27. November 2024, 15 Uhr: »Besuch im Mitte Museum« mit der Kunsthistorikerin **Sigrid Schulze**, Sammlungsleiterin im Mitte Museum/Bezirksamt Mitte von Berlin, und **Jonas Hartmann**, Literatur- und Kunstwissenschaftler. Im Mittelpunkt der Museumsarbeit stehen die Erforschung und Darstellung der Heimatgeschichte des Bezirks Mitte. Gesammelt und ausgestellt werden Objekte der Berliner Alltagskultur sowie für die Heimatgeschichte relevante Objekte und Dokumente. Das Museum ist in einem der ältesten erhaltenen Berliner Schulbauten von 1865/66 untergebracht! Vgl. dazu den Beitrag von Jonas Hartmann und Sigrid Schulze »Papier ist geduldig« im Heft 4/2023 unserer *Mitteilungen*, S. 613–619. Pankstraße 47, 13357 Berlin-Gesundbrunnen. Bus M 27 (Haltestelle Brunnenplatz) oder U 8 bis Pankstraße mit 250 Meter Fußweg.



32 Freitag, 13. Dezember 2024, 18 Uhr: »**Adventsfeier des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865**« im Hotel Novotel Am Tiergarten mit einem unterhaltsamen Vortrag über die »**Cocktailstadt Berlin**« von **Dr. phil. Michael C. Bienert**. Die Cocktailkultur in Berlin kann auf eine lange und spannende Geschichte zurückblicken. Wir erfahren, wie der Cocktail im 19. Jahrhundert die Stadt eroberte, und hören von der großen Blütezeit der Bars in den 1920er- und 1930er-Jahren. Anmeldung durch Überweisung von 44,50 € pro Person auf das unten genannte Vereinskonto mit dem Stichwort »**Adventsfeier**«. Uns erwartet nach einem Cocktail-Empfang – wahlweise mit oder ohne Alkohol – ein weihnachtliches Buffet mit Suppe, zweierlei Vorspeisen, drei alternativen Hauptgängen einschließlich Gans, zweierlei Dessertvariationen und Obst.



**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 BELADEVXXX)

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 VfGD einverstanden. Layout und Satz: Norman Bösch, [normanboesch@hotmail.de](mailto:normanboesch@hotmail.de)

**Alle Rechte vorbehalten.**