MITTEILUNGEN

des Vereins für die Geschichte Berlins

Gegründet 1865

Eduard Bendemann, Die Künste am Brunnen der Poesie, 1837

121. Jahrgang Heft 2 April 2025

www.DieGeschichteBerlins.de

ISSN 2942-5670

Titelbild: Eduard Bendemann, Die Künste am Brunnen der Poesie, 1837.
Erhaltenes Wandbild im Schadowhaus in der Berliner Schadowstraße 10/11. Der Künstler war in Düsseldorf bei Wilhelm Schadow als Maler ausgebildet worden. Die Eltern des Künstlers bewohnten von 1831 an die obere Etage des Künstlerhauses. Das Wandbild schmückte den Salon seiner Mutter Fanny Eleonore Bendemann, Ehefrau des Bankiers Anton Bendemann.
Foto: M. Uhlitz

Künstlerhäuser und Ateliers – Orte der Inspiration

Von Martina Weinland

Künstlerhäuser und Ateliers sind nicht nur Orte zum Wohnen und Arbeiten. Sie sind auch Spiegel der jeweiligen Persönlichkeit, mit Räumen zum Wohlfühlen oder Ausdruck einer bewussten Askese, jedoch immer mit einer ihnen eigenen, spezifischen Atmosphäre. So sind die Räume ausgefüllt mit der Aura desjenigen, der sie einrichtet und belebt. Es sind die kleinen Details, die das Persönliche noch unterstreichen und zur Charakteristik des Bewohners beitragen. Diese sind umso interessanter, wenn es sich um eine Künstler-Persönlichkeit handelt, dessen Werk den Betrachter fasziniert. Man möchte dann mehr erfahren über das Wesen des Künstlers. Was die Frage aufwirft, welche Räume oder Ateliers welcher Künstler für welche Kunst wählt und wie er sich repräsentieren möchte.

Wer große und schwere Formate kreiert, hat sicherlich mehr als nur einen Tisch oder eine Staffelei in seinem Atelier. Man braucht Hilfsmittel und genügend Platz, um die Kunstwerke zu bewegen, und das Atelier wird eher an eine Werkstatt erinnern. Anders verhält es sich, wenn Künstler ihr Atelier zugleich als Verkaufs- und Ausstellungsraum betrachten und auf Repräsentation setzen, wie dies **Franz von Stuck** mit seiner 1897/98 in München erbauten Villa beabsichtigte. Das Atelier war im Zentrum des Hauses platziert mit Blick auf die Prinzregentenstraße. Das breite Atelierfenster mit Balkontür spendete reiches Nordlicht im vorderen Teil, wo Stuck an der Staffelei arbeitete, während die Skulpturen im rückwärtigen Teil in malerisches Dämmerlicht getaucht waren. Das Atelier war die Visitenkarte des Künstlers und als Festsaal ausgestattet mit einem gemalten Fries, der Szenen aus berühmten Werken des Malers wie »Die Sünde« zitierte. Inszenierung und Repräsentation des Künstlers gehörten ebenso wie die Kunstwerke selbst mit zur Erwartungshaltung der Käufer und Sammler (Abb. 1).

Abb. 1: Das ursprüngliche Atelier von Franz von Stuck, eingerichtet nach seinen Entwürfen 1898 mit dem »Altar«. Fotograf: Jann Averwerser

Auch in Berlin, das um die Jahrhundertwende München den Rang abläuft und sich zur Kunstmetropole entwickelt, lassen sich noch einige Beispiele der einst in großer Zahl vorhandenen Künstlerateliers und Künstlerhäuser aufspüren. Ihre Geschichten sind so individuell wie ihre heutige Nutzung, die nur noch in geringem Umfang ihrem ursprünglichen Zweck entspricht, ebenso wie die Erinnerungen daran, die zunehmend verblassen. Berlin besitzt hier einen Kulturschatz, den es (wieder) zu entdecken und als Teil der Kulturgeschichte der Stadt zu begreifen gilt.

Eines der ältesten Künstlerhäuser, das im Kern von 1805 stammt, ist das Wohn- und Atelierhaus des Berliner Bildhauers **Johann Gottfried Schadow**. Sein bekanntestes Werk ist sicherlich die Quadriga auf dem Brandenburger Tor. Seit 1997 gehört das Schadowhaus in der gleichnamigen Straße dem Deutschen Bundestag, der es 2013 restaurierte und sich dabei an dem 1851 von Schadows Sohn Felix durchgeführten Umbau orientierte. Der ursprüngliche Zustand von 1805, bei dem alle Zimmer ausgemalt gewesen waren, fand aber Berücksichtigung und so vermitteln die Räume mit ihrer illusionistischen Architekturmalerei einen guten Eindruck von Schadows einstiger eleganten Ausstattung (Titelbild und Abb. 2), die den königlichen Apartments kaum nachstand. Die obere Etage war vermietet an die Familie des Bankiers Anton Bendemann. Im ehemaligen Salon hat sich das Wandbild von Eduard Bendemann »Die Künste am Brunnen der Poesie« von 1837 erhalten. Heute wird hier die Kunstsammlung des Deutschen Bundestages verwaltet und das Haus ist eingeschränkt öffentlich zugänglich.

Abb. 2: Außenansicht des Schadowhauses
© Stadtmuseum Berlin

Ganz anders verhält es sich (noch) mit dem 1873/74 von Ernst Klingenberg für den Hofmaler und Präsidenten der Akademie der Künste **Anton von Werner** in der Potsdamer Straße entworfenen Wohn- und Atelierhaus. Die Potsdamer Straße selbst gehörte zu den ersten befestigten Straßen und verband seit 1791 Berlin mit Potsdam. Ihren Aufschwung erfuhr sie 1838 mit der Eröffnung des Potsdamer Bahnhofs vor dem Potsdamer Platz. Damit begann auch die Urbanisierung der bisherigen Ackerflächen. Zum Quartier des wohlhabenden Berliner Bürgertums avancierte die Gegend nach 1870/71, dem Ende des siegreichen Deutsch-Französischen Krieges und dem damit verbundenen Aufstieg Berlins zur Kaiserstadt. Das Grundstück für den Bau seines Wohn- und Atelierhauses war also von dem damals gerade erst dreißigjährigen Anton von Werner strategisch gut gewählt. Es lag nahe am alten Zentrum Unter den Linden, an der Ausfallstraße nach Potsdam und inmitten eines Neubaugebietes mit potenziellen Auftraggebern. Heute ist dies kaum vorstellbar, denn das Haus liegt versteckt hinter der Nummer 81 und gehörte bis 2009 zum Komplex des *Tagesspiegel*. Schon 1988 waren in einigen Räumen des Hauses die Wandmalereien des Hofmalers wiederentdeckt und freigelegt worden.[1] Das Stadtmuseum besitzt darüber hinaus zwei Bildfriese, die Werner anlässlich seiner Heirat mit Malvina Schroedter 1871 gemalt hatte und die später im Esszimmer seines Hauses hingen (Abb. 3).

Abb. 3: Anton von Werner, 1871, Fries für den Salon von Werners Wohnung Lützower Ufer 31, von 1874 an im Esszimmer seiner »Villa VI« Potsdamer Str. 113. Fotograf: Hans-Joachim Bartsch © Stadtmuseum Berlin

1 Zum Befund und zur originalen Ausstattung mit Bildern s. Andreas Bekiers, Die Villa VI – das Wohn- und Atelierhaus Anton von Werners, in: Ausstellungskatalog Anton von Werner. Geschichte in Bildern, München 1993, S. 139 ff.

Abb. 4: Hof im Künstlerhaus St. Lukas, Fasanenstraße 11. © Stadtmuseum Berlin

Das **Künstler- und Atelierhaus St. Lukas**, benannt nach dem Schutzpatron der freien Künste, in der Charlottenburger Fasanenstraße wurde 1889/90 erbaut. 1889 war die Idee vom gemeinschaftlichen Arbeiten eigentlich konkurrierender Künstler noch neu, verbreitete sich aber rasch. Die Idee dazu hatte der Architekt Bernhard Sehring, der wenig später das nahegelegene Theater des Westens entwarf. Auch das Haus St. Lukas fällt durch eine dekorreiche, vielgliedrige Fassadengestaltung auf, die sich malerisch um einen repräsentativen Innenhof mit Brunnen gruppiert (Abb. 4). Im Inneren des romantisch-verspielten Bauwerks sind bis heute Foyer und Treppenhäuser mit Gemälden und Skulpturen, überwiegend aus Italien, überreich dekoriert und unterstreichen die repräsentative Wirkung, die von den Bewohnern durchaus gewollt war. Im Erdgeschoss befanden sich die Bildhauerateliers, während die Malerateliers unter dem Dach waren. Als Künstler arbeiteten hier unter anderem der Bildhauer **Max Kruse**, später **Ernst Barlach** und **Milly Steger**. Neben der guten Adresse schätzten sie vor allem die Möglichkeit des künstlerischen Austausches und Miteinanders.

In Berlin existierten mehrere Strömungen parallel, deren Mitglieder sich in unterschiedlichen Gruppen organisierten und gegensätzliche Positionen vertraten. Die offizielle Kunstrichtung des Kaiserhauses repräsentierte Anton von Werner als Vertreter der Berliner Akademie der Künste. Als Gegenpol standen ihm die Künstlervereinigung der XI (1892) und später die Berliner Secession (1898) gegenüber.

Die Auftragslage war für alle bildenden Künstler gut, denn Berlin expandierte um 1900 räumlich und infrastrukturell. Es entstanden neue Grün- und Parkanlagen, Brücken und Schmuckplätze mit Brunnen. Auch beim Ausbau des U-Bahnnetzes wurde Kunst am Bau mitgedacht. Mit der Anlage des Kurfürstendamms anstelle der alten Verbindungsallee, die zum Jagdschloss Grunewald geführt hatte, begann von 1882 an die planmäßige Erschließung des Westens. Entlang des breiten Boulevards und in den Nebenstraßen siedelten sich neben Angehörigen des gehobenen Bürgertums Architekten, Schriftsteller und bildende Künstler an. So ließ sich der Bildhauer **Ernst Herter** 1899 in der Uhlandstraße 6 sein Wohn- und Atelierhaus errichten. Als technische Neuheit hatte das Atelier einen absenkbaren Boden[2]. Mit dem Ersten Weltkrieg endete jedoch die Zeit der monumentalen Denkmäler ebenso wie der prunkvollen Fassadengestaltung der Gründerzeit.

Jeanne Mammen, 1890 in Berlin geboren, jedoch Wahl-Pariserin, musste Frankreich 1914 mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs als Deutsche verlassen und mietete 1920 zusammen mit ihrer Schwester das ehemalige Fotostudio des Gesellschaftsfotografen Karl Schenker am Kurfürstendamm 29. Bis zu ihrem Tod 1976 blieb sie im Herzen Berlins in diesem Haus am Kurfürstendamm wohnen, erlebte die legendären *Goldenen Zwanziger* hier ebenso wie die NS-Aufmärsche, die Arisierung der Geschäfte und Judendeportationen sowie die Studentenunruhen und das Attentat auf Rudi Dutschke 1968. Sie registrierte Umbrüche, Zäsuren, Verwerfungen und kommentierte sie auf ihre Weise mit dem Stift, mit dem Pinsel, mit ihren Händen, wenn sie plastisch arbeitete. Durchflutet

2 Das Atelier in der Uhlandstraße 6 wurde 1959 abgebrochen. Das Wohnhaus ist trotz einiger Umbauten erhalten, ebenso der von Herter geschaffene »Kinderfries« an der Fassade.

vom kalten klaren Nordlicht, das sich durch das große Atelierfenster seinen Weg sucht, war Mammens Zuhause zu allen Zeiten Treffpunkt für Gleichgesinnte, Künstler, Dichterkollegen oder einfach nur Freunde. Das Besondere der Begegnungen an diesem Ort war es auch, was die Freunde 1976 nach dem Tod der Künstlerin veranlasste, das Atelier so originalgetreu wie möglich zu erhalten (Abb. 5). Seit 2018 ist das Atelier in der Obhut des Stadtmuseums Berlin und kann regelmäßig monatlich besichtigt werden.

Abb. 5: Im Atelier von Jeanne Mammen. Fotograf: Oliver Ziebe © Stadtmuseum Berlin

Originale Wohnhäuser und Künstlerateliers ziehen Besucher magisch an, weil sie authentische Orte sind, die etwas von der Aura ihrer Bewohner vermitteln. So verhält es sich auch mit dem Sommerhaus, zugleich Künstlerhaus und Atelier von **Max Liebermann** am Wannsee. Viele Künstler, Literaten und Gelehrte zog es nach der Reichgründung an den Wannsee.[3] Die Sommergäste genossen die einzigartige Landschaft des Sees vor der leicht hügeligen Kulisse der Mark und waren verzaubert von der Ursprünglichkeit der Natur. Dabei nahmen die Sommerfrischler und Naturliebhaber auch die lange und beschwerliche Anfahrt in Kauf, die sie vor dem Bau der Wannseebahn[4] von Berlin in die Idylle führte.

1909 erwarb Max Liebermann eines der letzten freien Wassergrundstücke in der Villenkolonie Alsen, rund 7 000 Quadratmeter groß. Mit dem Entwurf für sein Sommerhaus beauftragte er Paul Otto Baumgarten, der 1906 die benachbarte Villa für den AEG-Direktor Johann Hamspohn realisiert hatte. Liebermann ließ sich beraten von seinem Hamburger Freund, dem Kunsthistoriker Alfred Lichtwark. Kein Palast und keine burgartige Festung sollte das Haus sein, sondern vornehme Zurückhaltung ausstrahlen[5] und sich einbetten in einen natürlich gestalteten Garten. Zur Straße hin war ein Bauern- und Staudengarten vorgesehen, während sich rückwärtig alle ebenerdigen Räume zur Terrasse hin öffnen und einen freien Blick über die Blumenterrasse, die große Wiese, die Heckengärten und die Birkenallee bis auf den Wannsee ermöglichten. Schon im Juli 1910 konnte das Haus bezogen werden und blieb bis zum Tod des Malers 1935 sein Sommer- und Arbeitssitz. Das Atelier lag im ersten Stock in Nordostrichtung und wirkte im Gegensatz zu seinem Atelier am Pariser Platz unprätentiös und fast spartanisch. Von hier aus hatte Liebermann einen direkten Blick auf den Staudengarten, der je nach Jahreszeit seine aufeinander abgestimmten Farben wechselte. Dominierten im Juni noch die Blautöne, wechselte die Komposition zum Hochsommer hin in gelb-weiße Arrangements. Mit dem Bezug des Sommerhauses und dem täg-

3 Zu den ersten Künstlern, die es in die neue Villenkolonie zog, gehörte 1871 der Porträt-, Historien- und Genremaler Oscar Begas. Sein Haus stand Am kleinen Wannsee 2. 1880 ließ sich der Präsident der Akademie der Künste, Carl Becker, sein Wohnhaus in der Conradstraße 13 erbauen, das noch erhalten ist. 1882 zog es auch Anton von Werner, zunächst als Mieter, dann 1887 als Eigentümer in die Straße Zum Löwen 5. Vertiefende Informationen hierzu sind enthalten in: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Denkmale in Berlin. Bezirk Steglitz-Zehlendorf. Ortsteil Wannsee, hrsg. vom Landesdenkmalamt Berlin, Petersberg 2013.

4 Mit dem Bau der Wannseebahn wurde 1874 begonnen. Fertiggestellt war sie 1898 und fuhr in 20 Minuten bis zum Alexanderplatz.

5 Ausführlich beschrieben wird die Baugeschichte in: Die Idee vom Haus im Grünen. Max Liebermann am Wannsee, hrsg. von Martin Faass, Berlin 2010.

Abb. 6 Der Künstler in seinem Atelier in Wannsee, 1932 © Privatsammlung

Abb. 6 a: Max Liebermann, Das Atelier, 1902 © Kunstmuseum St. Gallen

lichen Blick auf seinen Garten wurde dieser zunehmend sein Lieblingsmotiv und prägend für sein Spätwerk (Abb. 6, 6a).

1940 wurde Martha Liebermann von den Nationalsozialisten gezwungen, ihr Grundstück an die Deutsche Reichspost zu verkaufen. Nach 1945 wurde die Liebermann-Villa gemeinsam mit der benachbarten Villa Hamspohn zur Chirurgischen Abteilung des Städtischen Krankenhauses Wannsee umfunktioniert. Im Atelier Max Liebermanns fanden nun Operationen statt. Der einst liebevoll gepflegte und mit Bedacht angelegte Garten verkam zu einer wüsten, reizlosen Grünfläche. 1951 wurde die Villa an Liebermanns Tochter Käthe Riezler, die inzwischen in den USA lebte, zurückgegeben. 1958 verkaufte ihre Tochter Maria White die Liegenschaft an das Land Berlin. Fast vierzig Jahre wurde die Geschichte des Hauses und seiner Bewohner ignoriert. Erst der 1995 gegründeten Max-Liebermann-Gesellschaft gelang es schließlich, 2002 die Villa zur musealen Nutzung zu erhalten. Seither sind Künstlerhaus, Museum und Garten ganzjährig zugänglich.

Im Stil der Neuen Sachlichkeit präsentiert sich das 1928/29 von Ernst Rentsch nach Ideen und Skizzen des Bildhauers **Georg Kolbe** errichtete Atelier- und Wohnhaus in der Charlottenburger Sensburger Allee. Nach dem frühen Tod seiner Frau wollte sich Kolbe ein fast klösterliches Refugium hinter hohen Backsteinmauern erbauen. Diese Assoziation unterstreicht der 1935 hinzugefügte Skulpturenhof, der architektonisch das auf demselben Grundstück errichtete Wohnhaus für Kolbes Tochter Leonore miteinander verbindet. Auch der Garten, eher ein Waldgrundstück mit märkischen Kiefern, war ganz auf Kolbes Bedürfnisse hin angelegt, um die Wirkung seiner Skulpturen im freien Raum zu überprüfen.[6] Die anspruchslose Vegetation unterstreicht damals wie heute die klare Kubatur des Künstlerhauses. 1949 wurde die Georg-Kolbe-Stiftung gegründet, um den Nachlass des Künstlers zu bewahren und öffentlich zugänglich zu machen. Seit 1978 beteiligt sich das Land Berlin am Unterhalt des Museums (Abb. 7).

Abb. 7: Georg Kolbe Atelier.
Foto: M. Uhlitz, März 2025

6 Zur Baugeschichte siehe Ursel Berger und Josephine Gabler, Georg Kolbe. Wohn- und Atelierhaus. Architektur und Geschichte, Berlin 2000.

Nur sehr eingeschränkt zu besichtigen ist das Künstlerhaus von **Hannah Höch** An der Wildbahn 33 (Abb. 8). Sie gehört zu den bekanntesten Künstlerinnen in Deutschland, prägte die Dada-Bewegung wesentlich mit und erfand sich und ihre Kunst immer wieder neu. Während der NS-Zeit galt ihre Kunst als entartet und sie hatte Ausstellungsverbot. Als ein großes Glück empfand sie es deshalb, 1939 ein Haus mit Remise auf einem verwilderten Grundstück in Heiligensee erwerben zu können.[7] Das einfache Giebelhäuschen aus Holz mit leicht verspieltem Dekor wollte scheinbar so gar nicht zu einer politischen Künstlerin passen, die mit ihren Collagen und Fotomontagen bewusst aneckte. Aber vielleicht war es gerade das Verwinkelte und Kleinteilige, was sie faszinierte und was sie mit ihren Gedanken und Gedichten ausfüllen konnte.[8] In zahllosen Vitrinen bewahrte sie Fundstücke in Form von sonderbar geformten Hölzern, merkwürdig verschliffenen Steinen oder bizarren Muscheln auf. Ihre »Raritätenkabinette« erinnern an Wunderkammern vergangener Jahrhunderte und waren ihr Inspiration (Abb. 8a). Heute werden Höchs »Raritäten« im Museum Reinickendorf bewahrt.

Abb. 8: Außenansicht An der Wildbahn
© Martina Weinland

Abb. 8 a: Raritätensammlung Hannah Höch © Martina Weinland

7 Am 14. September 1939 unterzeichnete sie den Kaufvertrag für das ehemalige Flugwärterhäuschen in Heiligensee. Es hatte zwei Räume und eine kleine Veranda.

8 Der künstlerische Nachlass von Hannah Höch wird in der Berlinischen Galerie bewahrt. Das Land Berlin erinnert an diese große Künstlerin mit einem alle zwei Jahre ausgelobten und dotierten Förderpreis.

Abb. 9: Kunsthaus Dahlem mit Skulptur von Bernhard Heiliger
© Heiliger-Stiftung Berlin

Im großen Stil hingegen wurde ebenfalls 1939 im Grunewald auf Wunsch von Adolf Hitler eine Freifläche gerodet, um darauf mehrere Staatsateliers und Wohnhäuser für Künstler zu bauen. Das erste **Künstleratelier** nach Entwurf von Hans Freese wurde im Februar 1942 für den Bildhauer **Arno Breker** am Käuzchensteig 8 fertiggestellt. Mit dem Bau seines Wohnhauses war jedoch noch nicht begonnen worden. Das Atelier verfügte über die technisch neueste Ausstattung mit Kran, Hebebühne und Lastenfahrstuhl, um Breker, der zu den meistbeschäftigten Bildhauern zählte und monumentale Bauplastiken schuf, die besten Arbeitsbedingungen zu bieten. Breker konnte das Atelier allerdings nur für eine kurze Zeit nutzen, weil die durch Bomben verursachten Schäden an den Glasoberlichtern zu groß wurden. Stattdessen verlagerte er seine Arbeitsstätte nach Wriezen im Oderbruch. Mit Ende des Krieges im Sommer 1945 übernahm zunächst die amerikanische Besatzungsmacht für kurze Zeit das Gebäude. Eine erneute Nutzung als Künstleratelier ergab sich dann erst 1949 mit dem Einzug des Bildhauers **Bernhard Heiliger**, der den Ostteil und die Hausmeisterwohnung anmietete. Heiliger, der als ehemaliger Schüler Brekers das Atelier gut kannte, tat sich zunächst nach eigener Aussage schwer damit, dort künstlerisch zu arbeiten(Abb. 9). Fast fünfzehn Jahre vergingen, ehe 1963 auch die weiteren Atelierräume von anderen Künstlern genutzt werden konnten. Neben **Emilio Vedova**, der hier sein großformatiges Werk »Absurdes Berliner Tagebuch« schuf, waren dies unter anderem **Armando**, **Jimmie Durham**, **Jean Robert Ipoustéguy**, **Klaus Fußmann** und in den 1980er-Jahren der Fluxus-Begründer **Wolf Vostell**. Ein Jahr nach dem Tod von Bernhard Heiliger gründete sich 1996 die gleichnamige Stiftung, die im Sommer 2015 das ehemalige Breker Atelier unter dem Namen Kunsthaus Dahlem als neues Ausstellungshaus für die Kunst der deutschen Nachkriegsmoderne eröffnete.

Künstlerhäuser vermitteln intensiver als Museen Kulturströmungen, Kunstrichtungen und Stilepochen, weil sich in ihnen Biografien und Kreativität dreidimensional erfahren lassen. Das originale Künstlerhaus bleibt deshalb als authentischer Ort und Zeitkapsel verschiedener Epochen Museumsinszenierungen überlegen.

Dr. Martina Weinland
Mail: martina_weinland@web.de

Literaturhinweis:

Bodo Plachta: Künstlerhäuser. Ateliers und Lebensräume berühmter Maler und Bildhauer. Stuttgart 2014.

Flugzeugabstürze in Berlin und im Umland

Von Ingo Wirth

»Opfer müssen gebracht werden« steht auf dem Grabmal des Flugpioniers Otto Lilienthal.[1] Seine Leidenschaft für das Fliegen war ihm am 9. August 1896 zum Verhängnis geworden. Seit 1891 hatte er Gleitflüge mit Flugweiten bis zu 300 Metern erfolgreich absolviert, doch an diesem Tag überschritt er die Grenzen und stürzte am Gollenberg bei Stölln nordwestlich von Berlin ab. Lilienthal war nicht nur der erste Mensch, der einen erfolgreichen Gleitflug absolviert hatte, sondern in seinem 1889 erschienenen Buch *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst* beschrieb er als Erster die Physik des Fliegens. Bis heute werden Flugzeuge nach den von ihm erkannten Kriterien wie Luftwiderstand und Auftrieb bewertet. Dennoch konnte er seinen Flugapparat am Unglückstag nicht beherrschen, weil die Windverhältnisse an jenem schicksalhaften 9. August 1896 für den Flieger ungeeignet waren. Schon der erste Start an diesem Tag wäre ihm beinahe zum Verhängnis geworden. In einem Augenzeugenbericht des amerikanischen Physikers Robert W. Wood heißt es:

Abb. 1: Lilienthal-Denkmal auf dem Gollenberg bei Stölln. Foto: Ingo Wirth, 2022

»Der Apparat neigte sich zur Seite, als sei er von einer Bö unter der linken Tragfläche erfaßt worden. Ich sah einen Augenblick lang die Oberseite des Fluggeräts; dann brachte er [Lilienthal] die Maschine mit einer Beinbewegung wieder ins Gleichgewicht und segelte unter mir über die Felder am Fuße des Berges davon, wobei er nach dem Heuhaufen trat, über den er hinwegflog. Dicht über dem Boden warf er die Beine nach vorn, und die Maschine kam trotz ihrer hohen Geschwindigkeit sofort zum Stillstand, in dem sie sich aufrichtete, so daß der Wind unter die Tragflächen fahren konnte, und er ließ sich sanft auf die Erde nieder.«[2] Auch der zweite Start am Gollenberg gelang, doch dann schien es, als ob der Flugapparat in der Luft stillstehe und nach hinten abzukippen drohe. Ein Aufwind hatte den Gleiter aufgerichtet und zu einem Strömungsabriss geführt. Lilienthal warf den Oberkörper und die Beine nach vorn, um einen Ausgleich zu schaffen und die Balance wiederzugewinnen. Der Gleiter war jedoch durch die Thermik unbeherrschbar geworden, und der Flugpionier stürzte aus

1 Zur Biografie vgl. Karl-Dieter Seifert und Michael Waßermann, Otto Lilienthal. Leben und Werk, Hamburg 1992.

2 Zit. n. Gunther Geserick, Klaus Vendura und Ingo Wirth, Endstation Tod. Gerichtsmedizin im Katastropheneinsatz, Leipzig 2003, S. 16.

15 bis 20 Metern Höhe zu Boden. Durch den Aufprall erlitt er einen Bruch der Halswirbelsäule mit der Folge einer Querschnittslähmung. Der Verletzte wurde unter widrigen Umständen in einem Güterwagen nach Berlin in die Universitätsklinik transportiert. Dort erlag er am 10. August 1896, einen Tag nach dem Absturz bei Stölln, seinen schweren Verletzungen. Lilienthals theoretische Vorarbeiten und seine erfolgreichen Flugversuche inspirierten Flugtechniker in vielen Ländern, darunter die US-amerikanischen Gebrüder Wilbur und Orville Wright, denen im Jahr 1903 der erste Motorflug in der Geschichte gelang.[3] Zu Ehren des deutschen Flugpioniers gab die Stadt Berlin dem Flughafen Tegel den Beinamen »Otto Lilienthal«.

In den Jahren nach Lilienthals Absturz bezahlte noch mancher Flieger seine Leidenschaft ebenfalls mit dem Tod. Aus dem Gleitflug war der Motorflug mit neuen Gefahren geworden, und das Fliegen fand immer mehr risikobereite Anhänger. Anlässlich einer internationalen Flugwoche wurde am 26. September 1909 in Johannisthal südöstlich von Berlin der erste deutsche Motorflugplatz eröffnet.[4] Vom Fliegen begeisterte Männer, wie die ersten beiden lizensierten deutschen Flugzeugführer August Euler und Hans Grade, absolvierten bei zahlreichen Wettbewerben aufsehenerregende Flüge. Innerhalb kurzer Zeit entwickelte sich das immer weiter ausgebaute Gelände in Johannisthal zum modernsten europäischen Flugplatz.[5] Schon in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg nahm die Dichte des Flugbetriebs unentwegt zu. Aus den Flugapparaten wurden Flugzeuge und dadurch konnte bei nahezu allen Wetterlagen gestartet werden. Schließlich gab es nicht nur tagsüber einen regen Flugbetrieb, sondern seit dem Jahr 1913 wurde auch in der Nacht geflogen. Während anfangs die unzulänglich konstruierten Flugapparate und deren mangelnde Beherrschung zu Flugunfällen führten, wurde allmählich die anwachsende Dichte des Flugbetriebs zu einer permanenten Gefahr für die Flieger. Auch durch die technischen Leistungsgrenzen der Flugzeuge und die Überschätzung der eigenen Fähigkeiten kam es nach wie vor zu Flugunfällen. Die Statistik widerspiegelt dieses Gefahrenpotenzial: Johannisthal war im Vergleich zu jedem anderen deutschen Fluggelände jahrelang der Flugplatz mit der höchsten Anzahl von Flugunfällen und ebenso mit der höchsten Anzahl von Todesopfern. Vom Zeitpunkt der Erfassung zu Beginn des Jahres 1911 bis zum Kriegsanfang 1914 wurden bei 333 erheblichen Havarien etwa 200 Personen verletzt, davon 24 Flieger bei Abstürzen tödlich. Die häufigsten Ursachen für Flugzeugabstürze mit tödlichem Ausgang in diesen Jahren waren Schäden am Flugzeug während des Fluges, speziell Tragflächenbrüche im Kurvenflug, Versagen des Motors oder des Propellerantriebs im Flug, zu geringe Fluggeschwindigkeit und Kollisionen mit Gebäuden, Masten oder anderen Flugzeugen meist nach dem Start oder vor der Landung.[6]

Während der Anfangsjahre war die medizinische Versorgung der verunglückten Flieger derart mangelhaft, dass die Piloten in Johannisthal sogar streikten, um eine Verbesserung durchzusetzen. Indes zeigten sich die Zuschauer bei Flugvorführungen von den Unfällen meist wenig beeindruckt, ganz im Gegenteil, sofort stürmten Souvenirjäger zur Absturzstelle, um ein paar Trümmerteile zu erhaschen.[7]

Ein außergewöhnlich großes Medienecho fand der Fliegertod des Siemens-Neffen Werner Alfred Pietschker, der am 15. November 1911 bei einem Probeflug verunglückte. Über seinen Absturz

3 Michael Waßermann, Otto Lilienthal (1848 bis 1896), in: Biographien bedeutender Techniker, Ingenieure und Technikwissenschaftler, hrsg. von Gerhard Banse und Siegfried Wollgast, Berlin 1983, S. 211–217.

4 Günter Schmitt, Als die Oldtimer flogen. Die Geschichte des Flugplatzes Berlin-Johannisthal, 3. Aufl., Oberhaching 1995, S. 12–22.

5 Ebd., S. 28–36.

6 Ebd., S. 134–140.

7 Hans von Przychowski und Rainer W. During, Die Berliner Flughäfen Johannisthal, Tempelhof, Gatow, Tegel, Schönefeld, München 2011, S. 28.

Abb. 2: Propellerfragment des Eindeckers von Werner Alfred Pietschker, 1911. Potsdam Museum

erschienen mehrere Augenzeugenberichte. Ein Telefonist des Flugplatzes, der nur etwa 20 Meter von der Unfallstelle entfernt stand, gab folgende Darstellung: »Pietschker beschrieb eine äußerst gefährliche enge Kurve, wobei der Apparat in einem Winkel von etwa 60 Grad lag, und ein Sturz schien mir unvermeidlich. Der Flieger machte die größten Anstrengungen, um den Apparat wieder aufzurichten, denn es war deutlich zu erkennen, daß er die Verwindung heftig betätigte. Für einen Augenblick schien es so, als wolle sich das Flugzeug auch tatsächlich wieder aufrichten, doch machte der Eindecker auf der Höhe der Hügeltribüne plötzlich eine zweite fast rechtwinklige Kurve und stürzte darauf seitlich aus etwa 25 bis 30 Metern Höhe ab. Pietschker war sofort tot.«[8]

Der Verunglückte galt als glänzender Flieger auf Doppeldeckern, jedoch waren seine Erfahrungen mit Eindeckern noch gering. Offenbar hatte er die Konstruktion überfordert, als er mit dem Eindecker einen seiner bekannten waghalsigen Kurvenflüge ausführen wollte, die er auf Doppeldeckern brillant beherrschte.

Gleich zu Beginn des Ersten Weltkriegs erhielt das gesamte Fluggelände zwischen Johannisthal und Adlershof eine militärische Bewachung, und die Befugnisse der Flugplatzgesellschaft wurden aufgehoben. Von nun an beherrschten Flugzeugfabriken das gesamte Gelände. Rasch stiegen nicht nur die Flugzeugproduktionszahlen an, sondern auch die Zahl der Flugzeugtypen, die gebaut wurden, nahm enorm zu. Der Flugbetrieb, insbesondere die Erprobung neuer Militärflugzeuge, verlief unorganisiert, sodass sich die Anzahl der Havarien und der tödlichen Abstürze gegenüber der Vorkriegszeit erheblich erhöhte. Aus der »Verlustliste der deutschen Luftstreitkräfte im Weltkriege« ist zu entnehmen, dass in den Kriegsjahren durch Abstürze auf dem Flugplatz Johannisthal oder in seiner Umgebung 74 Angehörige des fliegenden Personals sofort zu Tode kamen und mindestens 218 weitere in Berliner Krankenhäusern bzw. Lazaretten an den Unfallfolgen verstarben.[9] Wie viele Flieger, die einst in Johannisthal ihr »Befähigungs-Zeugnis als Militär-Flugzeugführer« erworben hatten, über der Front im Luftkampf abgeschossen und getötet wurden, ist wohl niemals ermittelt worden.

Nach der deutschen Niederlage 1918 endete vorerst die militärische Nutzung des Flugplatzes Johannisthal. Der Artikel 198 des Versailler Vertrages bestimmte: »Deutschland darf Luftstreitkräfte

8 Zit. n. Schmitt, Oldtimer, S. 138.

9 Ebd., S. 168–175.

weder zu Lande noch zu Wasser als Teil seines Heerwesens unterhalten.« Aus Johannisthal wurde der erste deutsche Verkehrsflughafen. Mit umgebauten Militärflugzeugen begann am 5. Februar 1919 der Passagierflugverkehr auf der Fluglinie von Johannisthal nach Weimar, um die Verbindung zwischen Berlin und dem Tagungsort der nach Weimar einberufenen Nationalversammlung sicherzustellen.[10] Bald darauf folgte ein rascher Ausbau der Linienverbindungen für Passagiere und für Luftpost, aber schon nach wenigen Jahren verlor Johannisthal seine Bedeutung für den Luftverkehr. Nach der Inbetriebnahme des neuen, zentrumsnahe gelegenen Flughafens Tempelhof im Jahr 1923 wurde der Linienflugverkehr von dort aus abgewickelt.[11]

Mit Beginn der Linienflüge entwickelte sich Tempelhof zu einem Drehkreuz des nationalen und internationalen Passagierflugverkehrs. Die Starts und die Passagierzahlen stiegen beständig, und in den letzten Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg wurde Tempelhof mit bis zu 175 Starts pro Tag zum bedeutendsten Flughafen in Europa.[12] Von dort startete am 5. Juli 1935 der Diplom-Ingenieur Berthold von Freydorf mit der Junkers W 34 D-ONAS zu einem der regelmäßigen technischen Versuchsflüge für die Firma Siemens. Eine Viertelstunde nach dem Start stürzte die Maschine ab und schlug in Britz in das Haus Jahnstraße 58 ein. Dabei fanden der Flugzeugführer und die anderen fünf Insassen den Tod. Das Gebäude wurde bei dem Aufprall schwer beschädigt, und die Explosion des Flugzeugs löste einen Brand aus. Die Stichflamme ging durch einige Wohnungen hindurch und verletzte das Verwalterehepaar tödlich. Von den übrigen Hausbewohnern mussten drei Erwachsene und ein Kind mit Rauchvergiftungen und Brandverletzungen in ein Krankenhaus eingeliefert werden.[13]

Zu einem weiteren Flugzeugabsturz auf ein Wohnhaus kam es am 6. Oktober 1935 in Neukölln. An diesem Tag startete der private Flugzeughalter Erich Klutke mit seiner Junkers F 13ci D-OKOP zu einem Rundflug über Berlin. Unweit des Flughafens Tempelhof stürzte die Maschine auf das Dach des Hauses Pflügerstraße 20 an der Ecke zur Nansenstraße. Von den Insassen waren der Flugzeugführer und ein Fluggast sofort tot. Fünf Fluggäste wurden schwer verletzt in das Krankenhaus Neukölln eingeliefert, zwei von ihnen erlagen später ihren Verletzungen.[14]

In der Vorkriegszeit ereignete sich auch in der Berliner Innenstadt ein schwerer Flugunfall. Am Mittag des 11. Februar 1937 kollidierte ein Reiseflugzeug der Luftwaffe, das sich auf dem Weg von Stargard nach Jüterbog befand, an der Kreuzung See- und Müllerstraße bei starkem Schneetreiben mit einem Hochspannungsmast, stürzte ab und geriet in Brand. Alle fünf Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Durch das herabfallende Starkstromkabel erlitten fünf Personen zum Teil schwere Verbrennungen.[15]

Bald nach Beginn des Zweiten Weltkriegs begannen die Luftangriffe der Westalliierten auf Berlin.[16] Erste Bombardements 1940/41 waren Vergeltungsangriffe der Franzosen und Briten für die Angriffe der deutschen Luftwaffe auf deren Städte. Anfangs konnte die Luftabwehr der Reichshauptstadt den einfliegenden Bombern erhebliche Verluste zufügen. Das Sperrfeuer der Flak, die MG-Salven der Jagdflugzeuge und auch Kollisionen mit getroffenen Maschinen aus dem eigenen Verband oder mit Leuchtkerzen dezimierten die Bomberflotten. Noch als im Sommer 1943 die Luftschlacht um Berlin begann, verloren die alliierten Fliegerkräfte viele Maschinen. Der Luftangriff am 23./24. August

10 Ebd., S. 185–193.

11 Helmut Trunz, Tempelhof. Flughafen im Herzen Berlins, München 2008, S. 24–34.

12 Von Przychowski und During, Flughäfen, S. 38–49.

13 Beilage zum *Teltower Kreisblatt*, Nr. 155 vom 6. Juli 1935.

14 *Berliner Morgenpost*, Nr. 241 vom 8. Oktober 1935, Erste Beilage; s. a. Junkers F 13 – ASN Aviation Safety WikiBase.

15 *Berliner Morgenpost*, Nr. 37 vom 12. Februar 1937, Erste Beilage.

16 Laurenz Demps (Hrsg.), Luftangriffe auf Berlin. Die Berichte der Hauptluftschutzstelle 1940–1945, Berlin 2012 (= Schriftenreihe des Landesarchivs Berlin, Bd. 16), S. 11–112.

1943 brachte für das Royal Air Force Bomber Command mit 7,9 Prozent seine bisher schwerste Verlustrate. Bezogen auf die 1670 Maschinen, die bei der anhebenden Berlinschlacht aufgeboten wurden, sind das 132 abgestürzte Flugzeuge.[17] Die Bomberverbände der US Air Force flogen am 6. März 1944 den ersten Tagesangriff auf Berlin. Mit 69 verlorenen Bombern war es der verlustreichste Angriff der 8th Air Force im gesamten Luftkrieg.[18] Aufgrund der dramatischen Verschlechterung der Kriegslage wurden immer mehr Flakbatterien zum Bodenkampf abgezogen, und trotz einer gesteigerten Flugzeugproduktion verringerte sich die Kampfkraft der Jagdflugzeuge, weil es der deutschen Luftwaffe an Piloten und Treibstoff mangelte. Im Herbst 1944 hatten die alliierten Fernfliegerkräfte die Luftherrschaft über Deutschland errungen. Mit unverminderter Härte führten Royal Air Force und US Air Force ihre Flächenbombardements gegen Berlin und andere Großstädte bis kurz vor Kriegsende fort. Dabei starben Tausende Luftwaffensoldaten beider Kriegspartien und noch weitaus mehr Angehörige der Zivilbevölkerung.

Bereits im Sommer 1945 konnten britische Pioniere auf dem ehemaligen Fliegerhorst Gatow eine befestigte Start- und Landebahn fertigstellen. Nachdem die technischen Voraussetzungen für einen regelmäßigen Flugbetrieb geschaffen worden waren, konnte Gatow auch als ziviler Verkehrsflugplatz genutzt werden. Die Fluggesellschaft British European Airways (BEA) nahm am 1. September 1946 den Liniendienst zwischen London und Berlin auf.[19] Bei einem dieser Flüge ereignete sich am 5. April 1948 eine Katastrophe. Eine Vickers 610 Viking 1B der BEA kollidierte während des Landeanflugs frontal mit einem sowjetischen Jagdflugzeug des Typs Jakowlew Jak-3. Die Viking geriet außer Kontrolle und stürzte rund 3 Kilometer vom Flugplatz Gatow entfernt auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone ab. Keiner der 14 Insassen überlebte das Unglück. Auch der Jak-Pilot starb, als seine Maschine am Spandauer Amalienhof aufschlug. Der Jagdflieger war in Staaken gestartet und hatte bei seinen Kunstflugmanövern die alliierten Flugregeln missachtet.[20]

In der frühen Nachkriegszeit war das geteilte Berlin der Schauplatz einer fliegerischen Großtat. Nachdem sowjetische Truppen am 24. Juni 1948 um 6.00 Uhr alle Land- und Wasserwege von der Trizone nach den Westsektoren Berlins gesperrt hatten, organisierten die Westalliierten eine Luftbrücke zur Versorgung der Bevölkerung. Die Transportflugzeuge landeten in dichter Folge auf den Flughäfen Tempelhof und Gatow, von Herbst 1948 an auch auf dem neuen Flugplatz Tegel. Das größte Lufttransportunternehmen in der Geschichte konnte am 30. September 1949 erfolgreich beendet werden. Mit insgesamt 277 728 Flügen wurden 2 326 205 Tonnen Fracht nach West-Berlin geflogen.[21] Diese überragende Transportleistung forderte trotz einer subtilen Logistik insgesamt 74 Todesopfer unter den Flugzeugbesatzungen und beim Bodenpersonal. Während der Luftbrücke ereigneten sich 20 Flugzeugabstürze, drei davon auf Berliner Gebiet.[22] Am 25. Juli 1948 starben beim Absturz einer britischen Douglas C-47 Skytrain in Friedenau die beiden Besatzungsmitglieder. Eine Avro 685 York I der britischen Fluggesellschaft Skyways verunglückte am 15. März 1949 beim Anflug auf den Flugplatz Gatow. Die Maschine kippte über die linke Tragfläche ab und stürzte zu Boden. Alle drei Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Der 20. und letzte fatale Flugzeugabsturz während der Luftbrücke ereignete sich am 16. Juli 1949 beim Start einer Handley Page HP.67 Hastings auf dem Flugplatz Tegel, bei dem fünf Menschen starben.

17 Jörg Friedrich, Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg 1940–1945, 9. Aufl., München 2002, S. 44 f.

18 Demps, Luftangriffe, S. 44.

19 Von Przychowski und During, Flughäfen, S. 78 f.

20 Aviation Safety Network, Database 1948, Bericht zum Flugunfall der Vickers 610 Viking 1B G-AIVP vom 5. April 1948; s. a. von Przychowski und During, Flughäfen, S. 79.

21 Von Przychowski und During, Flughäfen, S. 53.

22 Chronologie der Berliner Luftbrücke, online unter: https://www.stiftung-luftbrueckendank.de/Chronologie, Zugriff am 14. Oktober 2022.

Die Namen aller Opfer der Flug- und Verladeunfälle sind auf einem Bronzeband am Sockel des Luftbrückendenkmals verzeichnet.

Nach dem Flugzeugabsturz im Sommer 1949 kam es in Tegel am 17. Februar 1953 erneut zu einem schweren Flugunfall. Ein französisches Kurierflugzeug vom Typ Beechcraft UC-45 Expeditor explodierte gleich nach dem Start vom damaligen Militärflughafen Tegel und stürzte in den Tegeler Forst. Dem Unglück, bei dem alle sieben Insassen starben, waren zwei fehlgeschlagene Startversuche vorausgegangen.[23] In dem Waldstück am Westrand des Flughafengeländes erinnert ein Gedenkstein mit den Namen der Besatzungsmitglieder an ihren tragischen Tod. Später war Tegel noch einmal von einem Flugzeugabsturz betroffen. Das Unglück ereignete sich am 15. November 1966. Eine Frachtmaschine der US-amerikanischen Fluggesellschaft Pan Am des Typs Boeing 727-21 streifte beim Landeanflug auf den Flughafen Tegel einen Hügel und stürzte in der Döberitzer Heide auf einen Truppenübungsplatz der Sowjetarmee. Dabei kamen alle drei Besatzungsmitglieder ums Leben. Die Unfallursache konnte nicht abschließend geklärt werden, da Flugdatenschreiber, Stimmenrekorder und andere wichtige Wrackteile von den Sowjets nicht herausgegeben wurden.[24]

Der Absturz einer sowjetischen Militärmaschine im Gebiet der britischen Besatzungszone, der beinahe auch Opfer unter der Spandauer Bevölkerung gefordert hätte, führte zu langdauernden Auseinandersetzungen zwischen den politischen Lagern.[25] Am Nachmittag des 6. April 1966 waren Hauptmann Boris W. Kapustin und Oberleutnant Juri N. Janow mit einer gerade in Dienst gestellten Jakowlew Jak-28P vom Flugplatz Eberswalde-Finow zu einem Überführungsflug nach Köthen in Sachsen-Anhalt gestartet. Beim Überflug über Spandau fielen kurz nacheinander beide Triebwerke aus, doch die Piloten verließen den defekten Abfangjäger nicht. Sie steuerten ihre Maschine in den Stößensee und starben in der Kanzel. Nach vielen erfolglosen Initiativen erinnert seit 1993 eine Gedenktafel am südlichen Geländer der Stößenseebrücke an das dramatische Ereignis.

Abb. 3: Gedenktafel an der Stößenseebrücke. Foto: M. Uhlitz, März 2025

23 Kai Ortel, Der Flughafen Tegel. Die Geschichte einer Legende in Bildern, Erfurt 2022, S. 39.

24 Aviation Safety Network, Database 1966, Bericht zum Flugunfall der Boeing 727-21 N317PA vom 15. November 1966; s. a. Ortel, Tegel, S. 48.

25 Ausführlich zum Unglück und zu dessen politischen Folgen vgl. Gesine Dornblüth und Thomas Franke, Ruhmlose Helden. Ein Flugzeugabsturz und die Tücken deutsch-russischer Verständigung, Berlin 2022.

In Johannisthal ereignete sich ein letzter tödlicher Flugunfall, nachdem der Flugplatz für eine historische Flugschau kurzzeitig reaktiviert worden war. Beim Absturz einer Messerschmitt Me 108 D-1 starb am 9. September 1995 der deutsche Wissenschaftsastronaut Reinhard Furrer. Gemeinsam mit dem Piloten Gerd Kahdemann war er nach dem Ende des offiziellen Programms zu einem Rundflug gestartet und wenig später nach ungewöhnlichen Flugbewegungen der einmotorigen Maschine abgestürzt. Der Pilot und Furrer waren sofort tot. Die Untersuchung durch die Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt ergab, dass der steuernde Pilot versucht hatte, eine Rolle nach rechts zu fliegen. Das Flugmanöver wurde jedoch in zu geringer Höhe und fehlerhaft eingeleitet. Zudem war die Me 108 nicht für den Kunstflug zugelassen, und keiner der beiden Insassen besaß eine Kunstflugberechtigung. Wer die Maschine mit Doppelsteuerung zum Unfallzeitpunkt geflogen hatte, konnte nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden.[26]

Der Flughafen Berlin-Schönefeld war neben Tempelhof und Tegel einer der drei internationalen Verkehrsflughäfen im Großraum Berlin. Hervorgegangen aus dem Werksflugplatz der Henschel-Werke wurde das Fluggelände ab 1955 von der DDR-Fluggesellschaft genutzt und in den folgenden Jahren schrittweise ausgebaut.[27] Auch die Flotte des seit 1958 als Interflug firmierenden Unternehmens wurde modernisiert. Als erstes sowjetisches Passagierflugzeug vom Typ IL-62 wurde 1970 die Maschine mit der Kennung DM-SEA in Dienst gestellt. Bis zum Sommer 1972 hatte die Interflug noch nicht einen einzigen schweren Unfall mit Personenschaden zu verzeichnen,[28] doch dann war es diese erste IL-62, mit der sich die größte Katastrophe für die Interflug und darüber hinaus für die deutsche Zivilluftfahrt verbindet.[29]

Die Startvorbereitungen zum Charterflug IF 450 von Berlin nach Burgas verliefen problemlos. Bei der medizinischen Vorstartkontrolle waren alle Besatzungsmitglieder für flugtauglich befunden worden. Der Bordingenieur übernahm die IL-62 DM-SEA direkt von der Besatzung der Linie IF 601, wobei das Flugzeug ohne Beanstandungen als einsatzklar übergeben wurde. Die anschließende Überprüfung durch die übernehmende Besatzung erfolgte unter strikter Einhaltung aller bestehenden Vorschriften. Der 51-jährige Flugkapitän Heinz Pfaff galt als einer der erfahrensten Piloten der Interflug.

Beim Start der DM-SEA vom Zentralflughafen Berlin-Schönefeld um 16.30 Uhr befanden sich 148 Passagiere und acht Besatzungsmitglieder an Bord. Die Maschine war mit einer Gesamtmenge von 46 000 Litern Treibstoff betankt. Die Startphase verlief normal. Auch die weitere Fluggeschwindigkeits- und Höhenaufnahme entsprachen den vorgegebenen Daten im Handbuch der Interflug. Die anfängliche Flugstrecke stimmte mit dem freigegebenen Flugweg überein. Als die DM-SEA den Raum Cottbus erreicht hatte, trat ein technisches Problem auf.

16.43.23 MEZ: In einer Flughöhe von 8 900 m meldete die Besatzung Schwierigkeiten mit der Stabilisierungsflosse und entschloss sich zur sofortigen Umkehr nach Schönefeld.

16.44.07 MEZ: Die Besatzung erhielt die Erlaubnis zur Rückkehr zum Flughafen Berlin-Schönefeld. Der Rückflug wurde kurz vor Hoyerswerda mit einer Rechtskurve von 180 Grad eingeleitet. Auf die Anfrage der Kontrollstelle Cottbus-Control, ob der Anflug normal sein wird, antwortete der Navigator: »Anflug wird normal sein.«

26 Bericht über die Untersuchung des Flugunfalles mit dem Flugzeug Messerschmitt Me 108 D-1 am 09. September 1995 in Johannisthal/Berlin, Az.: 3 X 445-0/95, S. 17–20.

27 Von Przychowski und During, Flughäfen, S. 114 f.

28 Selbst bei der Bauchlandung einer voll besetzten IL-14 nach dem völligen Ausfall des Bordnetzes am 7. Dezember 1963 bei Schwepnitz im Kreis Kamenz wurde dank der Umsicht des Kommandanten Achim Stiebritz niemand verletzt, vgl. Karl-Dieter Seifert, Weg und Absturz der Interflug. Der Luftverkehr der DDR, Berlin 1994, S. 80.

29 Geserick et al., Endstation, S. 28–40.

16.50.27 MEZ: Die Maschine erreichte eine Flughöhe von 4 200 m. Die Besatzung nahm Verbindung mit der Anflugkontrolle Schönefeld auf und erhielt die Genehmigung zum Direktlandeanflug.

16.51.32 MEZ: Der Flugkapitän traf die Entscheidung zum Notablass von Kraftstoff, um das Landegewicht der Maschine zu verringern. Daraufhin wurde die Höhenfreigabe vorschriftsgemäß auf 1 850 m beschränkt.

16.54.00 MEZ: Die DM-SEA erreichte die vorgeschriebene Flughöhe im Raum südlich von Storkow. Etwa zur selben Zeit leitete die Besatzung den Kraftstoffnotablass ein.[30]

16.59.25 MEZ: Es traten Schwierigkeiten mit der Höhensteuerung auf. Die Besatzung setzte die Notmeldung »mayday« ab.

16.59.42 MEZ: »Wir steigen leicht und hatten Brand«, lautete die letzte Meldung, mit der die Gefahrensituation beschrieben wurde. Kurz danach lag die DM-SEA nicht mehr im Empfangsbereich der Radarstation Friedland, d. h. die Maschine hatte eine Flughöhe von 1 800 m unterschritten.

17.00.00 MEZ: Mehrere Zeugen bemerkten über dem Stadtgebiet von Königs Wusterhausen ein Flugzeug, das durch ungewöhnliche Triebwerksgeräusche auffiel. Gleich darauf sahen sie, dass sich das Heckteil mit Höhen- und Seitenleitwerk hinter den Triebwerken vom Rumpf der Maschine löste. Das Heckteil behielt noch kurzzeitig die ursprüngliche Flugbahn bei, während der Rumpf mit einer Rechtsdrehung bis zur Rückenlage bei einem ständig größer werdenden Sturzwinkel herabstürzte. In dieser Phase brachen ein Teil der linken Tragfläche und das Vorderteil der Maschine ab. Die DM-SEA schlug in fünf Teilen auf freiem Gelände nordöstlich des Bahnhofs Königs Wusterhausen auf. Dabei geriet der Rumpf in Brand.

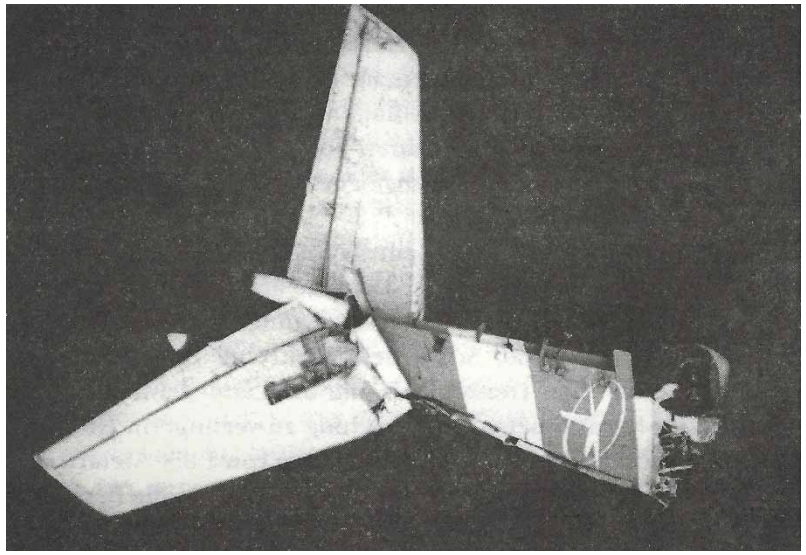


Abb. 4: Heckteil der 1972 bei Königs Wusterhausen abgestürzten IL-62 der Interflug. Sammlung Ingo Wirth

30 Ein sich seriös gebendes Hamburger Nachrichtenmagazin verbreitete die unsinnige Behauptung, der Pilot sei mit der Maschine während des Treibstoffablassens in die eigene Kerosinwolke geflogen, die daraufhin explodierte und das Flugzeug zum Absturz brachte. Diese Theorie steht im Widerspruch zu allen physikalischen und fliegerischen Regeln, vgl. Jan-Arwed Richter und Christian Wolf, Feuer an Bord! Flugunfälle: Hintergründe, Ursachen und Konsequenzen, 2. Aufl., München 2006, S. 43.

In Königs Wusterhausen wurde sofort Katastrophenalarm ausgelöst. Nur wenige Minuten nach dem Absturz begann auch der Einsatz von Feuerwehren aus den Orten der Umgebung. Innerhalb kurzer Zeit kamen mehr als 100 Bürger, DRK-Angehörige und Ärzte des Kreiskrankenhauses zur Absturzstelle, um nach lebenden Verletzten zu suchen und Erste Hilfe zu leisten. Doch nirgendwo konnten Überlebende gefunden werden. Alle 156 Insassen waren tot.

Die Ursachen für den Absturz der ersten, bei der Interflug in Dienst gestellten IL-62 konnten durch umfassende kriminaltechnische Untersuchungen zweifelsfrei geklärt werden. Wichtige Hinweise auf die Absturzursache ergaben sich aus Berichten von Augenzeugen. Sie hatten am Heck der DM-SEA feuerwerksähnliche Verpuffungen, Flammen- und Blitzerscheinungen beobachtet. Auch bei der Besichtigung der Wrackteile an der Unglücksstelle waren Brandspuren an Heckteilen festgestellt worden. Deshalb konzentrierten sich die kriminaltechnischen Untersuchungen auf den Brandausbruch im Heckbereich.

Die Sachverständigen des Kriminalistischen Instituts der Deutschen Volkspolizei haben umfangreiche Untersuchungen einschließlich zahlreicher Experimente mit nachgebauten Flugzeugteilen durchgeführt. Der genaue Ablauf bis zur Katastrophe und die Absturzursachen wurden in einem 158-seitigen Gutachten ausführlich dargelegt.[31] Von den überprüften Zündmöglichkeiten konnten »Brand- oder Sprengsätze, Beschuß, Blitzschlag, elektrostatische Aufladung und Treibstoff als Zündquellen ausgeschlossen« werden.[32]

Als letzte Ursache blieb die Zündung durch Heißluft bzw. elektrische Prozesse. Dazu wurden die Rohrleitungen der Klima- und Enteisungsanlage, durch die Heißluft mit 300 °C und 7 at strömte, und die dort verlaufenden Strom führenden Kabel des 27-Volt-Gleichstrombordnetzes genauestens überprüft. Die Ergebnisse der mikroskopischen, metallografischen, gaschromatografischen, massenspektrometrischen, spektroskopischen und trassologischen Untersuchungen ermöglichten es, den Geschehensablauf bis zum Absturz zu rekonstruieren.

Die nach und nach entstandenen Undichtheiten an einzelnen Rohrverbindungen führten zum Ausströmen von Heißluft über einen längeren Zeitraum. Dadurch kam es zu einer allmählichen thermischen Zersetzung des Isolationsmaterials der in unmittelbarer Nähe installierten Elektrokabel. Der Festigkeitsverlust des zersetzten Kunststoffs hatte die Freilegung der metallischen Leiter einzelner Kabel zur Folge. Im weiteren Verlauf traten Massekontakte auf, die zu Kurzschlüssen und Lichtbogenbildungen mit maximalen Stromstärken von 2000 A führten. Die hauptsächlich aus Aluminium bestehenden Leiter zerschmolzen, und das flüssige Metall wurde durch die ausströmende Heißluft gegen die Rumpfbehäutung und in den Gepäckraum 4 verspritzt. Die etwa 600 °C heißen, flüssigen Aluminiumteilchen entzündeten die aufgeheizten Materialien und führten zu einem Brand mit starker Rußentwicklung. Neben weiteren Kurzschlüssen an den Kabeln bewirkte die Temperaturerhöhung durch den Brand erst das Verdampfen und dann die Entzündung von Enteisungsflüssigkeit aus geborstenen Kanistern, sodass Temperaturen von etwa 1000 °C auftraten und die Magnesiumbauteile in Brand gerieten. Die infolge des Magnesiumbrandes freigesetzten hohen Energien verursachten eine Materialschwächung von Konstruktions- und Bauteilen und schließlich das Abbrechen des Heckteils.[33]

Nach längeren Auseinandersetzungen zwischen der deutschen und der sowjetischen Seite wurden aufgrund des fundierten Abschlussberichts der DDR-Experten vom Flugzeughersteller Iljuschin technische Veränderungen in der beanstandeten Baugruppe und in den Wartungsvorschriften vorgenommen.

31 Gutachten des Kriminalistischen Instituts der Deutschen Volkspolizei zur Ursache des Absturzes der IL-62 DM-SEA am 14. August 1972 bei Königs Wusterhausen vom 29. Dezember 1972.

32 Ebd., S. 153.

33 Ebd., S. 156–158.

Ein weiterer Flugzeugabsturz mit katastrophalen Folgen ereignete sich am 12. Dezember 1986 auf Berliner Gebiet bei Bohnsdorf mit einer Passagiermaschine der sowjetischen Fluggesellschaft Aeroflot.[34] Die TU-134A (CCCP 65 795), Flugnummer SU 8-9-2, kam aus Minsk und war nach einer Zwischenlandung auf dem Prager Flughafen Ruzyně in Richtung Berlin gestartet. Um 16.53 Uhr hatte die Besatzung mit der Anflugkontrolle in Schönefeld per Funk Kontakt aufgenommen.[35] In den nächsten Minuten bereiteten die sowjetischen Piloten die Landung auf der Bahn 25-Links vor. Um 17.01 Uhr gab der Fluglotse der Besatzung folgenden Hinweis: »Zu ihrer Information, Lande- und Anfluglichter auf Bahn 25-Rechts zu Testzwecken in Betrieb, zu Testzwecken«. Der Funkspruch wurde an Bord missverstanden, denn die Piloten glaubten nun, auf der Parallelbahn landen zu müssen und leiteten eine Kurskorrektur nach rechts ein. Als der Fluglotse die Kursabweichung bemerkte, melde er sich per Funk: »Aeroflot 892, Aeroflot 892, Sie fliegen Bahn 25-Links an, 25-Links ist in Betrieb.« Während der erneuten Kursänderung sank die CCCP 65 795 zu schnell. Noch 3 008 Meter von der anzufliegenden Landebahn 25-Links entfernt, streifte die Maschine um 17.04 Uhr im Berliner Stadtforst im Jagen 575 mit dem rechten Hauptfahrwerk und der rechten Tragfläche als erstes Bodenhindernis die Krone einer 18,80 Meter hohen Kiefer. Nach dem Kontakt mit diesem Baum schlug die Maschine eine 112 Meter lange Schneise in den Wald, prallte schließlich mit aufgerissenem Rumpf auf dem Boden auf und pflügte eine 15 Meter lange Furche in den Waldboden. Beim Aufprall brach das Heckteil ab, und durch austretendes Kerosin gerieten die Trümmer sofort in Brand.[36]

Einige Autofahrer, die von dem nahen Berliner Autobahnzubringer den Absturz wahrgenommen hatten, und Bewohner einer benachbarten Gartensiedlung wagten sich in den brennenden Kiefernwald und retteten zwölf Überlebende aus den Flammen. Für 61 weitere Passagiere und

Abb. 5: Wrackteile der 1986 in den Berliner Stadtforst bei Bohnsdorf gestürzten TU-134A der Aeroflot. Sammlung Ingo Wirth

34 Geserick et al., Endstation, S. 40–49.

35 Funkverkehr abgedruckt in deutscher Sprache bei Richter und Wolf, Feuer, S. 67–70.

36 Ereignisortuntersuchungsbericht der interministeriellen Untersuchungskommission vom 12.1.1987 zum Flugunfall des Luftfahrzeuges CCCP 65 795 am 12.12.1986, S. 3–6.

die gesamte neunköpfige Besatzung kamen die Hilfeversuche zu spät. Zwei lebend geborgene Fluggäste erlagen später im Krankenhaus ihren schweren Verletzungen.

Die Todesopfer der Flugzeugkatastrophe wurden im Institut für Gerichtliche Medizin der Humboldt-Universität in Berlin-Mitte untersucht. Bei allen neun Besatzungsmitgliedern bestand zum Zeitpunkt des Ablebens keine alkoholische Beeinflussung: Blutethanolkonzentration 0,0 mg/g.[37]

Ein weiterer folgenschwerer Flugunfall mit Todesopfern war die Havarie einer IL-62M der Interflug, Kennzeichen DDR-SEW, am 17. Juni 1989 beim Start zum Flug IF 102 von Berlin nach Moskau.[38] Die Besatzung hatte nach der medizinischen Vorstartkontrolle und der Entgegennahme der Flugunterlagen um 08.17 Uhr mit der Flugvorbereitung begonnen. Ab 08.21 Uhr nahm der Kommandant die vorgeschriebene Kontrolle der Funktionstüchtigkeit von Seiten-, Höhen- und Querruder vor. Dazu musste er die arretierten Ruder probeweise entarretieren, was ihm durch das Aufleuchten einer grünen Kontrolllampe am Bedienpult angezeigt wurde. Anschließend begann er mit der Ruderprobe gemäß Flugzeughandbuch der Interflug. Zuerst führte er das Seitenruder nach rechts auf Vollausschlag, dann nach links und danach wieder nach rechts auf Vollausschlag, wobei im Zurückführen des Seitenruders die Höhenruderkontrolle begann. Das Höhenruder wurde an der Steuersäule voll gezogen und danach auf den vorderen Anschlag gedrückt. In der voll gezogenen Stellung des Höhenruders erfolgte die Kontrolle des Querruders, dessen Funktion für das spätere Ereignis ohne Bedeutung war. Als alle Ruder überprüft waren, wurde um 08.22 Uhr die Freigabe für das Rollen zur Vorstartlinie der Bahn 25-Links erteilt. Auf dem Rollweg begann der Kommandant um 08.25.48 Uhr mit der zweiten Ruderprobe. Zuerst überprüfte er das Seitenruder auf Freigängigkeit und danach das Höhenruder. Die zweite Ruderprobe war um 08.26.02 Uhr beendet und um 08.27.42 Uhr erfolgte der Start. Nach Erreichen der sicheren Geschwindigkeit für das Abheben der Maschine von 263 km/h versuchte der Kommandant von 08.28.05 Uhr bis 08.28.11 Uhr vergeblich, die Steuersäule zur Betätigung des Höhenruders zu ziehen. Daraufhin gab der Kommandant das Kommando »Startabbruch«, worauf der Flugingenieur um 08.28.14 Uhr die äußeren Triebwerke und eine Sekunde später auch die inneren Triebwerke abstellte. Die Geschwindigkeit der DDR-SEW betrug zu diesem Zeitpunkt 303 km/h bei einer Reststrecke der Bahn 25-Links von rund 940 Metern. Der Kommandant versuchte sogleich nach seinem Kommando »Startabbruch« die Maschine abzubremsen. Dazu betätigte er die Hauptbremsanlage und zusätzlich die Notbremsanlage, jedoch ohne die Maschine rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Mit einer Geschwindigkeit von 262 km/h verließ die DDR-SEW die Start- und Landebahn. Auf der Grasnarbe bewirkten Bodenunebenheiten und eine etwa 40 cm tiefe Baugrube, dass das rechte Hauptfahrwerk abbrach. Dadurch setzten der rechte Tragflügel und kurz darauf weiter die rechte Landeklappe auf. Die Maschine schrammte an der Kurswegantenne des Landesystems vorbei, durchbrach die Einzäunung des Flughafengeländes, riss sechs Straßenbäume weg und verlor an einem Wassertank den linken Tragflügel. Schließlich kam die zertrümmerte Maschine auf einem Feld bei Waßmannsdorf zum Stehen und brannte weitgehend aus.[39]

37 Hansjürg Strauch, Eberhard Lignitz, Gunther Geserick und Wolfgang Dürwald, Gerichtsmedizinische Erfahrungen bei der Untersuchung der Opfer des Flugzeugabsturzes in Berlin-Bohnsdorf, in: Kriminalistik und forensische Wissenschaften 71/72 (1988), S. 207–213, zit. S. 210.

38 Geserick et al., Endstation, S. 50–63.

39 Abschlußbericht des Zentralen Kriminalamtes des DDR-Innenministeriums vom 28. März 1990 über die Untersuchung des schweren Verkehrsunfalls in der Luftfahrt mit dem Luftfahrzeug IL 62 M, Kennzeichen DDR-SEW der INTERFLUG G.m.b.H., Flugnummer IF 102, am 17.06.1989 um 08:28 Uhr MESZ, Flughafen Berlin-Schönefeld/Gemarkung Waßmannsdorf, S. 2–5.

Abb. 6: Zerstörte IL-62M der Interflug nach dem Fehlstart in Berlin-Schönefeld 1989. Sammlung Ingo Wirth

Der erste Löschzug der alarmierten Flughafenfeuerwehr erreichte drei Minuten nach dem Startabbruch der DDR-SEW die Unglücksstelle. Im letzten Augenblick konnte verhindert werden, dass der Brand auf den verbliebenen Tragflügel mit 15 000 Litern Kerosin übergriff. Der Treibstoff wurde mit chemischen Mitteln abgekühlt und dann abgepumpt.

Die Mehrzahl der 103 Passagiere schaffte es, das Wrack zu verlassen, bevor es in Flammen aufging. Für 17 Insassen kam die Hilfe zu spät, 15 von ihnen verstarben an der Unfallstelle und zwei Schwerverletzte auf dem Transport in eine Klinik. Die Verletzten, darunter 15 Schwerverletzte, wurden in verschiedenen Krankenhäusern in und um Berlin medizinisch versorgt. Von den Geretteten erlagen später vier ihren schweren Brandverletzungen.

Im Sommer 1996, sieben Jahre nach dem Unglück, begann ein Strafprozess gegen den Flugingenieur Manfred Sch. am Berliner Landgericht. Die Staatsanwaltschaft warf dem 52-Jährigen vor, den Tod von 21 Passagieren auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld verursacht zu haben. Der Angeklagte habe beim Kommando »Startabbruch« falsch reagiert, indem er die Triebwerke nur abschaltete, statt auf Umkehrschub zu stellen. Das Landgericht Berlin folgte der Anklage nicht. Die ausführliche Urteilsbegründung stützte sich auf Gutachten von Luftfahrtexperten, die auf technische Mängel der IL-62M verwiesen und die Unmöglichkeit des Startabbruchs unter den gegebenen Umständen darlegten. Bei der erreichten Geschwindigkeit sei nach Ansicht der Gutachter kein Startabbruch mehr möglich gewesen. Zudem habe der Flugingenieur in den Sekundenbruchteilen, die ihm in dieser Situation zur Verfügung standen, keine rationale Entscheidung treffen können. Mehr als ein Jahr nach Prozessbeginn wurde der Angeklagte Manfred Sch. freigesprochen.[40]

Bis nach der Jahrtausendwende überflogen unzählige Maschinen die dicht besiedelte Berliner Innenstadt von und nach Tempelhof oder Tegel. Die stets präsente Befürchtung, dass es dabei zu einer Katastrophe kommen könnte, bestätigte sich jedoch nicht. Allerdings ereignete sich am 24. Mai 2001 in einem Neuköllner Wohngebiet ein Flugzeugunglück kleineren Ausmaßes.[41] Das einmotorige Privatflugzeug vom Typ Beech B 36 TC war um 16.13 Uhr von Heringsdorf auf der Insel Usedom gestartet. Nach 30 Flugminuten erreichte es den Luftraum über Berlin, und zehn Minuten später wurde dem Piloten die Landefreigabe für den Flughafen Tempelhof erteilt. Im Anflug auf die Landebahn meldete der Pilot um 16.54.18 Uhr über Funk der Flugsicherung, er habe ein großes Problem. Auf Nachfrage des Fluglotsen antwortete er: »have a problem, we will crash down«. Um 16.54.55 Uhr folgte der Notruf des Flugzeugführers: »mayday, motor is out, I come down.« Danach endete der Funkkontakt. Wenige Augenblicke später streifte die Maschine mit der rechten Tragfläche einen Baum, wurde um die Hochachse nach rechts gerissen und prallte gegen das Wohnhaus Karl-Marx-Straße 162. Durch den Aufschlag entstand ein 2 Meter mal 2 Meter großes Loch in der Giebelwand des Hauses, und das Flugzeug geriet in Brand. Die Unglücksmaschine stürzte schließlich in den Innenhof auf das Dach eines hölzernen Gartenhauses. Der 56-jährige Pilot und seine ein Jahr jüngere Ehefrau fanden bei dem Absturz den Tod. Von den Anwohnern wurde niemand verletzt. Die Ursachen für den Triebwerksausfall konnten nicht mit hinreichender Sicherheit festgestellt werden. Eine turnusmäßige Überprüfung der Maschine zwölf Wochen vor dem Absturz in Berlin hatte keine Beanstandungen ergeben.

Seit sich ein Mensch mit einem Flugapparat in die Lüfte erhob, kommt es immer wieder zu Unglücksfällen.[42] Die meisten Flugzeugabstürze in neuerer Zeit sind spektakuläre Ereignisse, deren Tragik durch die Vielzahl von Todesopfern bestimmt wird. Bei der Betrachtung von Flugunfällen darf aber nicht übersehen werden, wie viele Millionen Fluggäste alljährlich sicher an ihr Ziel gelangen.

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

40 Geserick et al., Endstation, S. 54 f.

41 Untersuchungsbericht 3X080-0/01 der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zum Unfall am 24. Mai 2001 nahe Berlin-Tempelhof, S. 2–7.

42 Fast alle Flugzeugabstürze sind Unfallereignisse. Vereinzelt dient ein Flugzeug jedoch als Suizidmittel. In Berlin war das am 22. Juli 2005 der Fall, als ein 39-jähriger Hobbypilot sein Leichtflugzeug vor dem Reichstagsgebäude zum Absturz brachte. Nachdem der Verstorbene identifiziert war, stellte sich heraus, dass er am Todestag von Kriminalbeamten wegen seiner vermissten Ehefrau vernommen worden war. Weitere Einzelheiten online unter: https://www.Tagesspiegel.de/Berlin/Absturz-vor-dem-Reichstag-Pilot-wollte-sterben-1240570.html, Zugriff am 26. November 2022.

Robert von Lucius: Hellmuth Freiherr Lucius von Stoedten – Diplomat zwischen Kaiserreich und Weimar, Berlin: Duncker & Humblot 2024, 170 Seiten, 38 Abbildungen, Broschur 29,90 €.
Hellmuth Lucius, seit der Nobilierung seines Vaters Robert Lucius 1888 in den Freiherrnstand Freiherr Lucius von Stoedten, war ein erfolgreicher Diplomat und geschickter Netzwerker. Sein begüterter Vater war mehrfacher Gutsbesitzer in der Nähe von Erfurt, Arzt, langjähriger Reichstagsabgeordneter, von 1879 bis 1890 preußischer Landwirtschaftsminister, Mitglied des Herrenhauses und des Vereins für die Geschichte Berlins. Als er 1914 starb, erbte sein Sohn Hellmuth das Palais Königsplatz 5 neben dem Reichstag und veräußerte das Gebäude 1922 für 900 000 Mark. Unser Autor Robert von Lucius ist Großneffe von Hellmuth und erhielt von dessen Enkelin Professor Dr. Francesca Schinzinger Briefe, Teile der Bibliothek, ein Gemälde und weitere schriftliche Unterlagen des Diplomaten. Für das vorliegende Buch wertete der Autor auch die Unterlagen im Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes aus, denn der Diplomat hatte einen Teil seines umfangreichen schriftlichen Nachlasses bereits zu Lebzeiten dem Archiv übergeben.

Lucius von Stoedten wurde 1869 geboren, heiratete 1896 auf Schloss Halberg bei Saarbrücken mit Bertha Freiin von Stumm in eine Stahlindustriellenfamilie und ging in den diplomatischen Dienst nach Paris und Sankt Petersburg. Von 1915 bis 1920 war er Gesandter in Stockholm und pflegte Kontakte zu den russischen Oppositionskreisen. Schweden war als neutraler Staat ein Drehpunkt für Informationen. 1920 brachte er die »Bismarck-Erinnerungen« seines Vaters heraus, eine wichtige Grundlage vieler Biografien des Reichskanzlers. Bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand nach einem Unfall mit einer Berliner Straßenbahn 1927 vertrat er von 1921 an als Gesandter Deutschland in Den Haag. Lucius von Stoedten starb am 14. November 1934 in Berlin und wurde in Groß-Ballhausen im Familiengrab beigesetzt.

Kapitel 11 des Buches ist dem Netzwerker Lucius von Stoedten gewidmet, seinen Verbindungen zu Diplomaten, Reichskanzlern, Unternehmern, Journalisten und Künstlern. Dem Chefredakteur des »Berliner Tageblatts« Theodor Wolff und dem Journalisten Maximilian Harden war er freundschaftlich verbunden. Mit dem Generaldirektor der Hapag-Schifffahrtlinie Albert Ballin und dem Montanindustrieellen Hugo Stinnes tauschte er sich intensiv in Briefwechseln und Gesprächen aus. Im Kapitel 12 wird der Künstlerfreund und Kunstsammler vorgestellt. 1903 erwarb er von Auguste Rodin die fünfte Marmor-Fassung des »Ewigen Frühlings« und bewahrte sie bis zu seinem Lebensende in seinen jeweiligen Wohnungen auf. Eine seiner beiden Töchter verkaufte sie später. Versteigert wurde das Kunstwerk 2016 bei Sotheby's New York für 20 Millionen Dollar. Lucius von Stoedten erbte 1914 auch das Rittergut Stoedten in Thüringen. Die Baulichkeiten wurden 1960 abgerissen, das Land von einem Rückhaltebecken überflutet. Nach dem Ende der männlichen Erbfolge wird der Namensteil Freiherr von Stoedten in der Familie nicht mehr genutzt. Die Großfamilie weckte beim Autor nach seinem Bekenntnis seit 45 Jahren Interesse an der Person Hellmuths und seinem zeithistorischen Umfeld, angeregt durch Großmutter, Tante, Vater und Kusine: »Dazu kam ein ererbter und durch Sammeltrieb ausgebauter Zugang zu vielen Originaldokumenten, Briefen, Veröffentlichungen und Notizen.« Über den Autor Robert von Lucius hat der Rezensent in den Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Berlins 4/2021, Seite 294, anlässlich der Herausgabe seines Buches »Spuren des Schreibens – Redakteur, Korrespondent, Autor« geschrieben und die Hoffnung auf weitere Publikationen ausgesprochen. Diese Biografie ist spannend zu lesen und schließt eine Lücke.

Martin Mende

Marina Wesner, Sakrale Topographie von Berlin, Gotteshäuser im Stadtraum – Bedeutung und Wechselwirkungen, Berlin: Lukas 2024, 528 Seiten, 50 €.
Als Buch veröffentlichte Promotionsarbeiten sind häufig ein anstrengendes Metier für Rezensenten und Leser, besonders wenn wissenschaftlicher Anspruch und Lesbarkeit in Widerspruch geraten. Beim vorgestellten Werk von Marina Wesner haben wir es mit einer anspruchsvollen Ausnahme zu tun. Nicht nur der ambitionierte Verlag ist der Meinung, dass es sich hier um eine kirchengeschichtliche Pionierarbeit handle, die den Kirchenbau in Berlin seit dem 12. Jahrhundert aus mehreren Perspektiven beleuchtet. Ein Blick in die Bibliothek des Vereins für die Geschichte Berlins mit weit über 100 Veröffentlichungen zum Thema Kirche in Berlin offenbart die besonderen Ansprüche der Autorin. Tatsächlich gibt es bereits viele Veröffentlichungen über die Bauten sowohl der evangelischen Kirche wie auch der katholischen Glaubensgemeinschaft. Auch Synagogen und Moscheen in der Stadt wurden schon ausführlich beschrieben. Der Versuch jedoch, die Kirchenbauten aller Glaubensgemeinschaften einschließlich der buddhistischen Tempel in einem gemeinsamen Band zu dokumentieren und ihre Entstehung in den jeweiligen politischen Kontext zu stellen, ist neu und ausgesprochen interessant. Das Buch beginnt mit einer ausführlichen Darstellung der glaubensgeschichtlichen Entwicklung Berlins zwischen Kurfürstentum und Kaiserzeit und skizziert den Wandel der Bedeutung der Kirche in der jeweiligen Epoche. Auch für den Laien interessant ist die Aufarbeitung der Kirchbauprogramme in der Weimarer Republik und ihre erhebliche Reduzierung in der Zeit des Nationalsozialismus. Die politischen Gegebenheiten im geteilten Deutschland und besonders im geteilten Berlin spiegeln sich natürlich auch in der Entwicklung der Kirchen in beiden deutschen Staaten wider. Auch die strukturellen Veränderungen im wiedervereinigten Deutschland nach 1989 mit dem Rückgang der Zahl der christlichen Gläubigen und der Umnutzung von Kirchenbauten wird beschrieben. Drei beigelegte Karten (darunter der seltene »Bunning-Plan« über die vorhandenen und noch geplanten Kirchen in den 1920er-Jahren) helfen dem interessierten Leser bei der topographischen Einordnung der ausgewählten Beispiele. So wird die Entwicklung des Kirchenbaus in Berlin sowohl im gesamthistorischen Abriss aufgelistet, aber auch in Detailbetrachtungen erläutert, da eine Gesamtdarstellung aller Aspekte an allen Beispielen jeden Rahmen gesprengt hätte. Die Autorin wählt für die Detailanalyse die protestantischen Kirchen der Luisenstadt und Charlottenburgs aus und ergänzt diese Aufstellung um die Entwicklung einiger katholischer Gemeinden, sowie der Synagogen und Moscheen Berlins im Teilkapitel »Kirchen in der Diaspora«. Um dem zusätzlichen Anspruch des Buches, die Bedeutung und Wechselwirkungen der Gotteshäuser im Stadtraum darzustellen, richtet die Autorin schließlich noch den Blick auf besondere Aspekte: Kirchen in dominierenden Sichtachsen, Kirchraumballungen und Einzugsgebiete der Gemeinden, Kirchen an der Sektorengrenze und Kirchenbau in neugeplanten Wohnsiedlungen. Auch alternative Kirchbau-Ideen werden dargestellt. Für den archivarisch Tätigen oder die besonders Interessierten fügt die Autorin neben wichtigen Quelltexten und einem ausführlichen Literaturverzeichnis wichtige Tabellen bei: die Auflistung der Zahl der Sakralbauten in verschiedenen Epochen (15. Jhd., 1710, 1737, 1841, 1861, 1874, 1925, 1945, 1987, 1990 und 2000) sowie ein komplettes Verzeichnis der im heutigen Stadtgebiet Berlins errichteten Sakralbauten aller Religionsgemeinschaften. Letztere Zusammenstellung erstreckt sich über 75 Seiten und benennt allein 649 christliche Bauten mit ihren Adressen, der Konfession, der Bauzeit und ihren Architekten. Auch Daten über den Abriss, sowie Vorgänger- und Nachfolgerbauten sind angefügt. 15 Moscheen und 48 Synagogen sind ebenfalls detailliert aufgelistet. Wer ein aktuelles Standardwerk zur gesamten Berliner Kirchenbaugeschichte sucht, ist mit diesem Buch bestens bedient.

Lothar Semmel

Christian Gruenler: Die Stalinbauten Story • Geschichte und Architektur des Ostberliner Prachtboulevards; Berlin: BeBra 2024, 184 Seiten, 22 Euro.

»Die Doppelstadt Cölln-Berlin war ein entlegener, aber wichtiger Handels- und Umschlagplatz, der den Anschluß an Niederdeutschland, an die Oder und zu den Häfen der Ostsee vermittelte«, bemerkte einst der Kunsthistoriker Edwin Redslob. Übersät von den Handelsreisenden von West nach Ost, gen Frankfurt und Küstrin, bildete die heutige Frankfurter Allee bereits seit dem Mittelalter eine der wichtigsten Verkehrsadern der Spreemetropole. Im 18. Jahrhundert hieß sie Frankfurter Chaussee, danach Große Frankfurter Straße, von 1872 an Frankfurter Allee. Dem in der DDR üblichen Personenkult huldigend trug sie von Dezember 1949 an den Namen Stalins. Die Entstalinisierung in Moskau bewirkte ebenfalls, dass die Stalinallee 1961 zwischen dem Alexanderplatz und Frankfurter Tor in Karl-Marx-Allee sowie vom Frankfurter Tor bis Alt-Friedrichsfelde in Frankfurter Allee rückbenannt wurde. Am 3. Februar 1952 legte der erste DDR-Ministerpräsident Otto Grotewohl den Grundstein für die aus den Trümmersteinen des Zweiten Weltkriegs erbaute »Prachtpromenade des Sozialismus« mit ihren repräsentativen Wohnensembles nach Moskauer Vorbild. An dem von der SED initiierten »Nationalen Aufbauprogramm Berlin« beteiligten sich tausende Arbeiter aus der gesamten DDR. Die ersten 70 Mieter zogen am 7. Januar 1953 ein. Es wurde betont, dass die »sozialistischen Luxuswohnungen tatsächlich an die Arbeiter und nicht etwa an die Bonzen in der Parteiführung gingen.« Am 1. Mai 1953 beschrieb die *Neue Berliner Illustrierte* die Stalinallee als »Straße der Lebensfreude« sowie als »Straße des Sozialismus, des Lernens bei der Sowjetunion und der Freundschaft zum großen Friedensland.« Die knapp einhundert Meter breite, jeweils dreispurige und anfangs in der Mitte mit tonnenschweren »stilbildenden Kandelabern« bestückte Straße galt an den Festtagen »als Aufmarschstrecke für Hundertausende organisierter Menschen« (*FAZ,* 19.2.1985). Die vier komfortablen Prestige-Türme am Frankfurter Tor und Strausberger Platz entwarf der Chefarchitekt des Ostberliner Magistrats Hermann Henselmann, der durchaus ein Faible für die sozialistisch-klassizistisch gestalteten Stadthochhäuser besaß.

Christian Gruenler beschreibt unterhaltsam die Historie der einstigen Stalinallee bis in die Gegenwart und »gibt allen kulturhistorisch Interessierten konkrete Tipps, wie man dieses Baudenkmal als Spaziergänger am besten erkundet« (Klappentext des Verlags). Seine Zeitreise beginnt in den bewegten Gründungs- und Aufbaujahren. Gruenler widmet sich insbesondere der architektonischen Gestaltung der monumentalen ‚Wohnpaläste', die den Mietern »keine Wohnung mehr ohne Sonne« offerierten, wie die *Berliner Zeitung* am 21.12.1949 titelte. Die Nahversorgung sollten zudem weit über einhundert Geschäfte, Restaurants u.v.m. sichern. An der Entstehung des »Gesamtkunstwerks Stalinallee« waren mehrere Architektenkollektive beteiligt, als deren Koordinator der versierte Architekt Richard Paulick verpflichtet wurde. Großformatige Propagandaplakate, beispielsweise mit bezirklichen Leistungsvergleichen, forderten die »freiwillige Hilfe für den Aufbau« und damit larmoyant den »Beitrag für den Frieden« ein. Das wurde allerdings vielfach »als Gängelei« empfunden. Der Autor animiert zu einem durchweg interessanten Spaziergang, der von der Niederbarnimstraße zum Strausberger Platz rund 2,3 Kilometer beträgt, und an den bis heute faszinierenden, baukünstlerisch sehenswerten »Zuckerbäckerfassaden« entlangführt.

Christian Gruenler gelang ein akribisch recherchiertes, faktenbasiertes Buch über die legendäre Geschichte eines städtebaulichen Mammutprojekts aus der Frühgeschichte der DDR. Es wurde mit über zweihundert, größtenteils farbigen Bildern bestens visualisiert. Es ist hochinformativ und somit alles in allem wissens- und lesenswert!

Mathias C. Tank

Marion Kiesow, Berlin tanzt in Clärchens Ballhaus, Berlin: BeBra 2024, 434 Seiten, 49 €.

1913 wurde Clärchens Ballhaus als Tanzlokal mit Restaurant im Hinterhaus der Auguststraße 24 in der Spandauer Vorstadt eröffnet. 100 Jahre später erschien dieses Buch zum hundertjährigen Jubiläum des Etablissements und begeisterte den Sammler berlinhistorischer Literatur ein erstes Mal. 11 Jahre später ist der längst vergriffene Band neu erschienen. Gibt es einen Grund ihn zu kaufen, auch wenn man die Erstausgabe bereits im Bücherschrank stehen hat? Ja! Selten ist es einer Autorin gelungen, 111 Jahre Berliner Kulturgeschichte am Beispiel eines einzigen Tanzlokals so anschaulich, detailliert und eindrücklich zu vermitteln. Marion Kiesow, die Autorin, ist Meisterschülerin der Hochschule der Künste in Berlin und seit vielen Jahren als Grafikerin und Autorin tätig. Man merkt ihrem Buch an, dass sie langjährige begeisterte Besucherin in Clärchens Ballhaus ist. Wie der Verlag mitteilt, ist aus dem Jubiläumsband von 2013 nun ein »Coffee-Table-Book« geworden, also ein opulent gestalteter, hochwertiger Bildband, den man sich auf den Kaffeetisch legt, damit er den Leser immer mal wieder zum Blättern und Nachlesen anregt. In den 11 Jahren nach der 100-Jahr-Feier des berühmten Etablissements hat sich zudem einiges verändert, was einen zusätzlichen Anreiz für eine Neu-Auflage bot. Seit 2020 hat Clärchens Ballhaus mit Yoram Roth einen neuen Eigentümer gefunden, der sich trotz einer sehr schwierigen Anfangsphase in der Pandemie-Zeit der Pflege des historischen Erbes verpflichtet fühlte und viel Geld in die denkmalgerechte Sanierung des Ballhauses steckte.

Marion Kiesow beginnt ihr Buch mit einer Retrospektive der wichtigsten Menschen, die für das Ballhaus eine Rolle spielten. Im Kapitel »Geschichten von den Menschen« tauchen Clärchen (Clara Habermann), Fritz Bühler, Arthur Habermann, Elfriede Wolff, die ehemaligen Eigentümer Christian Schulz und David Regehr und der neue Besitzer Yoram Roth auf. Auch dem Personal widmet sich die Autorin in persönlichen Erinnerungen. Familie Schmidtke und Klaus Schliebs sind den Stammgästen bis heute ein Begriff. Berühmten Gästen wie Otto Dix, Heinrich Zille, George Grosz, Heinrich George, Loriot u.a. sind ebenfalls einige Seiten gewidmet, obwohl deren Anwesenheit im Ballhaus nicht immer verbrieft ist. Wer sich für die persönlichen Geschichten weniger interessiert, wird im zweiten Kapitel mit anderen Fakten entschädigt. Auf den folgenden 310 Seiten widmet sich die Autorin Jahrzehnt für Jahrzehnt der Hausgeschichte und schafft damit ein beeindruckendes Kaleidoskop der wahrlich reichen Berliner Kulturgeschichte, auch wenn man sie hier nur auf das Vergnügen in den Tanzpalästen und Tanz-Kaschemmen der Stadt begrenzt. Tolles Bildmaterial ergänzt die textlichen Exkursionen, wie es sich eben für ein »Coffee-Table-Book« gehört. So ist es eine Zeitreise durch 111 Jahre geworden mit vielfältigem Material zu den Themen Mode, Tanz, Musik. Beruf und Liebe. Kenntnisreich werden viele Kapitel der Ostberliner Subkultur aufgeblättert, und man bedauert beim Lesen gelegentlich, nichts davon einmal »live« miterlebt zu haben. Neu ist das Material aus den letzten 11 Jahren und die nachträglich eingefügten Informationen aus dem reichhaltigen Archiv der Autorin. Besonders freut sich der Heimatkundler über das Abschlusskapitel, in dem die Autorin altes und neues Material über die Geschichte der Auguststraße und ihrer Nebenstraßen zusammengetragen hat. Die Präsentation der Karten und Fotografien, darunter auch einige bisher noch nicht bekannte Abbildungen, rundet das gelungene Werk ab.

Lothar Semmel

Festgesellschaft zum 160. Vereinsjubiläum im Berliner Rathaus am 28. Januar 2025. Foto: Mathias C. Tank

Neujahrsempfang und 160. Gründungsjubiläum des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, am 28. Januar 2025

Der traditionelle Neujahrsempfang des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr.1865, fand wiederum im würdigen Festsaal des Berliner Rathauses statt. Namens des Gesamtvorstands konnte der Vorsitzende Dr. Manfred Uhlitz am 28. Januar 2025 zahlreiche Vereinsmitglieder, Freunde und Gäste herzlich willkommen heißen. Die Besonderheit an diesem Abend: Der Verein feierte gleichzeitig sein 160. Gründungsjubiläum!

Genau am 28. Januar 1865 wurde der Verein von interessierten und engagierten Bürgern der Spreemetropole gegründet. Die konstituierende Sitzung, die der Berliner Oberbürgermeister Karl Theodor Seydel, sodann für drei Jahre gewählter Vereinsvorsitzender, leitete, wurde im damaligen »Café Royal«, Unter den Linden Ecke Charlottenstraße, abgehalten. Eine Gedenktafel erinnert heute dort an die maßgeblichen Initiatoren, den jüdischen Arzt Dr. Julius Beer sowie den Magistratssekretär Ferdinand Meyer. Eines ihrer Anliegen: »Die vom Verschwinden bedrohten alten Zeugnisse der Stadt möglichst den kommenden Generationen zu erhalten.« Dem Verein sind im Laufe seines Bestehens zahlreiche bedeutende Persönlichkeiten beigetreten, die seine Maxime tatkräftig unterstützten. Und heute? Der Verein ist weiterhin »eine alle Schichten der Bevölkerung umfassende Gemeinschaft von Freunden der Historie Berlins« – auch überregional. Der langjährige Leiter des Vereinsarchivs, Martin Mende, ausgezeichnet mit unserer *Fidicin*-Ehrenmedaille, erforschte bereits vor zehn Jahren die Vereinsgeschichte, publiziert in seiner beachtlichen »Chronik« von den Anfängen bis zur Gegenwart.

Dr. Manfred Uhlitz hob während seiner vergnüglichen Begrüßungsansprache einige erwähnenswerte Höhepunkte aus der lebhaften Vereinsgeschichte hervor. Daran anschließend gab Professor Dr. Thomas Sandkühler, Professor für Geschichtsdidaktik an der Berliner Humboldt-Universität und stellvertretender Vereinsvorsitzender, in seinem exzellenten Vortrag einen alles in allem aufschlussreichen Rück- und Ausblick über den »Verein und die Geschichtswissenschaft«. Der prominente Gastredner Dr. Christoph Rauhut, Landeskonservator und Direktor des Berliner Landesdenkmalamts, erinnerte in seinem mit zahlreichen Lichtbildern angereicherten Vortrag »Berlin und seine jüngsten Wissenschaftsbauten« an funktionell und originell gestaltete Gebäude, deren Standorte sowie die komplexe Nutzung Vielen kaum bis gar nicht bekannt schienen.

Ein besonderer Punkt im Programmablauf, der seit 2018 Bestandteil des Neujahrempfangs ist, wurde der Verleihung des Wissenschaftspreises gewidmet. Ausgezeichnet wurde Cosima Götz, die sich mit ihrer Doktorarbeit »Metropolen im Wettbewerb. Stadtplanung und Stadtgesellschaften in der ersten Globalisierung 1890–1940«, in der auch Berlin eine gewichtige Rolle spielt, erfolgreich platzieren konnte. Die sympathische Laudatio hielt die Historikerin Professor Dr. Ingrid Scheurmann, Honorarprofessor für Denkmalpflege an der TU Dortmund und gleichfalls stellvertretende Vorsitzende unseres Vereins: »Die außerordentlich souverän argumentierende Arbeit zeigt, dass und wie sehr die Berliner Stadtplanung als Ergebnis einer Diskussion über die ‚große Stadt' zu verstehen ist, die bereits vor 120 Jahren international geführt wurde.« Der Vereinsvorstand folgte der Empfehlung seiner Fachjury, die die Dissertation von Cosima Götz zur Auszeichnung durch den Wissenschaftspreis 2024 des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, vorschlug. Herzliche Gratulation!

Das aufmerksame Publikum bedankte sich mit großem Applaus ebenfalls bei der Pianistin Eleonora Kotlibulatova für ihr im Rahmen des Neujahrsempfangs hervorragendes Klavierspiel, mit dem sie allen ein wahrhaft beflügelndes Klangerlebnis bescherte.

Mathias C. Tank
Pressesprecher des Vereins
für die Geschichte Berlins e.V.

Der Vorsitzende bedankt sich bei Eleonora Kotlibulatova für ihr virtuoses Klavierspiel. Foto: Mathias C. Tank

Wissenschaftspreis 2024

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

Laudatio

Von Professor Dr. Ingrid Scheurmann

Im Jahre 2024 konnte der Wissenschaftspreis des Vereins für die Geschichte Berlins zum siebten Mal ausgeschrieben werden. Mit diesem Preis werden Forschungsarbeiten und Projekte jüngerer Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler zur Berliner Geschichte ausgezeichnet, die thematisch, methodisch oder medial innovativ sind. Dabei sind dem Verein insbesondere solche Projekte willkommen, in denen die europäischen und globalen Verflechtungen der Geschichte Berlins Berücksichtigung finden. Die von Cosima Götz an der Professur für Neueste Geschichte und Zeitgeschichte der Universität Freiburg eingereichte und im vergangenen Jahr verteidigte Dissertation:

Metropolen im Wettbewerb.

Stadtplanung und Stadtgesellschaften in der ersten Globalisierung, 1890 –1940
erfüllt die in der Ausschreibung genannten Anforderungen vollumfänglich.

Die Dissertation von Cosima Götz versteht sich als Studie zur vergleichenden Städtebaugeschichte. Sie widmet sich den in der geschichtswissenschaftlichen Forschung bislang nur wenig beachteten internationalen Wettbewerben zur Stadtplanung von Berlin (1908–10), Canberra (1911/12), Paris (1919/20) und Ankara (1927–29). Anhand eines für Berlin relevanten Themas antwortet sie damit auf ein Forschungsdesiderat, das als solches bereits bei der Einführung des Wissenschaftspreises benannt, bei den bisherigen Bewerbungen aber kaum Berücksichtigung gefunden hat: die vergleichende Analyse der internationalen Metropolen, ihrer Konkurrenzen wie auch der Vergleichbarkeit ihrer ordnungspolitischen Diskurse.

Cosima Götz befragt die internationalen Städtebauwettbewerbe um 1900 im Hinblick auf die Spezifika der Auseinandersetzung europäischer und neo-europäischer Gesellschaften mit den Transformationsprozessen, die diese im Zeitalter der Hochindustrialisierung und ersten Globalisierung erfasst hatten. Am Beispiel der ausgewählten Wettbewerbe veranschaulicht sie das seinerzeitige Verhältnis von Stadt, Staat und Nation, die Pluralität von Lebensmodellen, aber auch die vielfachen Verschränkungen von lokalen, nationalen und transnationalen Prozessen. Sie reflektiert das Moderneverständnis der genannten Metropolen, fragt nach dem Vorhandensein eventueller Berliner Vorbildwirkung wie nach den Gemeinsamkeiten der internationalen Entwicklungen, nach ähnlichen gesellschaftlichen Problemwahrnehmungen und länderübergreifenden Planungsideen, die ihrerseits durch das Instrument der Wettbewerbe wie der international agierenden Akteure gestützt wurden. Mit der Entwicklung von »Generalplänen« für die neuen Metropolen – erinnert sei auch an die nahezu zeitgleichen Planungen für »Groß-Wien« (1892/93) und »Groß-Bukarest« (1906/07) oder »Groß-Zürich (1915/18), um nur einige Beispiele zu nennen, – eröffneten sich um 1900 substanziell neuartige Denk- und Handlungsräume und es entstanden ebenso neuartige städtische Räume.

Diese Zusammenhänge arbeitet die Autorin überzeugend heraus und verweist auch darauf, dass erst der Abriss der als einengend empfundenen Stadtmauern die Voraussetzung für die Erweiterung der modernen Stadt geschaffen hat, komplementär dazu aber auch die Idee der

Urkunde
Wissenschaftspreis

Der Verein für die Geschichte Berlins e.V.
– gegründet 1865 –

verleiht

Cosima Götz

für ihre Dissertation

Metropolen im Wettbewerb
Stadtplanung und Stadtgesellschaften in der ersten Globalisierung 1890 – 1940

den Wissenschaftspreis des Vereins für die Geschichte Berlins.

Die transdisziplinär ausgerichteten Forschungen der Preisträgerin widmen sich dem bisher wenig beachteten Feld der vergleichenden Metropolenforschung am Beispiel der Städtebauwettbewerbe für Berlin, Canberra, Paris und Ankara in der Phase der Hochmodernisierung des frühen 20. Jahrhunderts. In ihrer Studie verknüpft die Verfasserin symbolträchtige Prozesse des *Nation Building* mit länderübergreifenden Planungsideen und dem internationalen Agieren von Architektenbüros. Es gelingt ihr in überzeugender Weise, lokale, nationale und globalgeschichtliche Prozesse zu verknüpfen. Den vom Wissenschaftspreis verlangten wissenschaftlichen Standards wird die Arbeit vollumfänglich gerecht. Der Preis ist mit 4.000 Euro dotiert.

Berlin, den 28. Januar 2025

Dr. Manfred Uhlitz
Vorsitzender

Professor Dr. Ingrid Scheurmann
1. Stellv. Vorsitzende

Professor Dr. Thomas Sandkühler
2. Stellv. Vorsitzender

Altstadt hervorbrachte. Insofern initiierten bzw. beförderten die städtebaulichen Diskurse dieser Zeit auch Gegenbewegungen, etwa großstadtfeindliche und sozialreformerische Tendenzen oder auch konservatorische Bestrebungen, wie sie nicht zuletzt Geschichtsvereine einschließlich des damals noch jungen Vereins für die Geschichte Berlins unterstützten.

Die außerordentlich souverän argumentierende Arbeit zeigt, dass und wie sehr die Berliner Stadtplanung als Ergebnis einer Diskussion über die »große Stadt« zu verstehen ist, die bereits vor 120 Jahren international geführt wurde. Als Quellenbasis dienen der Autorin gedruckte, archivalische und visuelle Quellen. Innovativ ist nicht zuletzt der für Historiker nach wie vor keineswegs selbstverständliche Zugriff auf Bildquellen wie Stadtpläne, Bauskizzen, Modelle, zeitgenössische Fotografien, Bildpostkarten, Plakate und Karikaturen.

Erlauben Sie mir noch einige Bemerkungen zur Person der ausgezeichneten Autorin: Nach ihrem Geschichtsstudium an der Universität Freiburg und der Pariser Universität Sorbonne hat die Autorin ein zweijähriges Volontariat am *Deutschen Historischen Museum* in Berlin absolviert, bevor sie von 2014 bis 2016 als freie wissenschaftliche Mitarbeiterin am *Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée* in Marseille, am *Deutschen Historischen Museum* sowie am *Museum Berlin-Karlshorst* tätig war. 2016 begann sie Ihre Doktorarbeit in Köln, folgte ihrem Doktorvater Professor Jan Eckel im gleichen Jahr nach Tübingen und schließlich nach Freiburg. Als wissen-

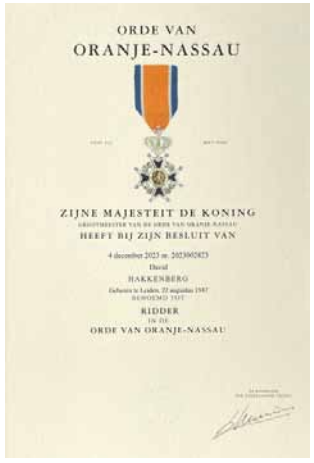
schaftliche Mitarbeiterin erhielt sie in Tübingen eine dreijährige Förderung durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft. Ihre Promotion schloss sie im Sommer 2022 mit *summa cum laude* ab. Seither leitet sie die Stabsstelle Stadtgeschichte der Stadt Augsburg.

Die Fachjury hat dem Vorstand des Vereins für die Geschichte Berlins die Dissertation von Cosima Götz zur Auszeichnung durch den Wissenschaftspreis vorgeschlagen. Der Vorstand ist dieser Empfehlung in seiner November-Sitzung gefolgt und so gratulieren wir Cosima Götz heute zu dieser besonderen Ehrung an einem für unseren Verein besonderen Tag. Verein und Vorstand wünschen Cosima Götz weiterhin viel Erfolg und hoffen, dass ihre Forschungsinteressen auch in Zukunft die Geschichte Berlins berühren werden.

Verleihung des Wissenschaftspreises des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, im Festsaal des Berliner Rathauses am 28. Januar 2025. V.l.n.r: Dr. Manfred Uhlitz, Professor Dr. Ingrid Scheurmann, Preisträgerin Cosima Götz, Landeskonservator Dr. Christoph Rauhut, Professor Dr. Thomas Sandkühler. Foto: Mathias C. Tank

Königliche Auszeichnung für unser Vereinsmitglied David Hakkenberg

Seine Majestät Willem-Alexander, König der Niederlande und Großmeister des Ordens, ernannte den erfolgreichen Unternehmer und Buchautor David Hakkenberg zum *Ritter des Ordens von Oranje-Nassau*. Die königliche Auszeichnung erhielt David Hakkenberg in Würdigung seines jahrelangen gesellschaftlichen Engagements. Stellvertretend für den König überreichte ihm Ton Heerts, Bürgermeister der niederländischen Stadt Apeldoorn, Orden und Urkunde im Beisein seiner Gattin Katri. Die Feierstunde fand am 26. April 2024, also einen Tag vor dem *Königstag*, dem größten nationalen Feiertag der Niederlande, im Apeldoorner Orpheus-Theater statt.



Verleihungsurkunde, Foto: David Hakkenberg

Diese erfreuliche Nachricht erreichte den Vorsitzenden des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., Dr. Manfred Uhlitz, anlässlich des diesjährigen Neujahrsempfangs im Festsaal des Berliner Rathauses. David Hakkenberg ist langjähriges Mitglied des Vereins für die Geschichte Berlins e.V., gegr. 1865, und couragierter Gründer der niederländischen *Initiative Oranje-Nassau in Berlin*, »die das Ziel hat, die Erinnerung an die Geschichte des Hauses Oranien-Nassau in Berlin lebendig zu halten.« Für die *Königliche Stiftung Apeldoorn* betätigt er sich zudem als versierter Kolumnist. Auf Hakkenbergs Initiative entstand die Publikation »Die Oranier in Berlin« (*Berliner Geschichte*, Heft 22), die er im Juni 2020 gemeinsam mit unserem Vorsitzenden sowie Verleger Dr. Dirk Palm dem damaligen Botschafter Webke Kingma überreichte. Derzeit wichtiges Ziel David Hakkenbergs: Das in Berlin restaurierte, kulturhistorisch bedeutende Standbild des Prinzen Moritz von Oranien (1567–1625) wieder im öffentlichen Raum würdig zu präsentieren. Seit Eröffnung des Humboldt-Forums harrt die bronzene Statue im Depot der Stiftung Preußischer Schlösser und Gärten auf ihren neuen, endgültigen Standort in der Bundeshauptstadt.

Dr. Manfred Uhlitz gratuliert David Hakkenberg (links). Foto: Mathias C. Tank

Dr. Manfred Uhlitz gratulierte David Hakkenberg nachträglich für die außergewöhnliche königliche Ehrenbezeigung sehr herzlich und wünschte ihm stets erfolgreiches Gelingen aller seiner weiteren Initiativen!

Mathias C. Tank
Pressesprecher des Vereins für die Geschichte Berlins e.V.

Prinz Moritz von Oranien. Werksfoto Gießerei Lauchhammer

Erinnerung an die Beitragszahlung

Bitte denken Sie an Ihre Beitragszahlung bis zum 30. April 2025. Für Ihre pünktliche Überweisung Ihres Mitgliedsbeitrages danken wir Ihnen, denn damit unterstützen und erleichtern Sie die ehrenamtliche Arbeit unseres Vereins.

Ihren Beitrag für die Einzelmitgliedschaft in Höhe von € 60 (€ 90 für die Familienmitgliedschaft, Studenten € 35) überweisen Sie bitte auf das Konto des Vereins für die Geschichte Berlins e.V. bei der Sparkasse Berlin, IBAN DE06 1005 0000 0190 4487 76. Erteilen Sie uns gerne ein Lastschriftmandat.

Wir danken allen Mitgliedern, die bereits in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres ihren Beitrag entrichtet haben.

Regina Preuß,
Schatzmeisterin

Wir gratulieren zu folgenden Vereinsjubiläen:

55 Jahre
Ute-Ulrike Gelberg, Detlef Martin, Heidi Martin

50 Jahre
Eckhard Grothe, Hans-Christian Frischmuth

45 Jahre
Michael Scholz

40 Jahre
Gerhard Becker, Dr. Klaus Dettmer, Ingrid Ludwig, Klaus Strakos, Dr. Christine Wolf

35 Jahre
Dr. Peter Bahl, Manfred Funke, Professor Dr.-Ing. Reimar Leschber, Dirk Pinnow

30 Jahre
Berbara Cronenberg, Edith Anna Haase, Dr. Peter Hoffmann, Wolfgang Holtz, Horst Hoppe, Roger Jaehnert, Dr. Wolther von Kieseritzky, Markus Müller-Tenckhoff, Holger Plickert, Roswitha Uhlitz, Dr. Ingolf Wernicke

25 Jahre
Elsbeth Christine Diller, Gerhard Dombrowski, Hannelore Fuchs, Rainer Fuchs, Christa Klünner, Sybille Meier, Dr. Walter Meier, Wolfgang Minge, Claudia Nagata, Gerhard Satke, Karin Satke, Professor Dr. Johannes Weberling, Susanne Weberling

20 Jahre
Professor Dr. Dominique Bourel, Gerold Ducke, Dieter Haase, Uwe Kastner, Sabrina Kimmel, Lia Kuhl, Kerstin Lubenow, Antonia Meiners, Karl-Michael Ritz, Professor Dr. Uwe Schaper

15 Jahre
Iris van Beek, Professor Dr. Thomas Bredohl, Martin Bultmann, Monika Gesierich, Dr. Benedikt Goebel, Dr. Ulla Grund, Ralph Jakisch, Werner Klein, Hans Rudolf Koch, Rolf Lüpke, Andrea Meier, Dr. Norbert Meier, Claudia Maria Melisch, Dr. Volkmar Reichmann, Reinhard Spiller, Mikhail Vorobiev, Professor Dr. Werner Warmbier, Matthias Warnking, Amrie Wendland, Dr. Jörg Weyer, Enno Wiese

10 Jahre
Anne-Katrin Arter, Dagmar Behrendt, Janine Bestvater, Dr. Johannes Fülberth, Götz Gaertner, Susan Giegerich, Dr. Wolfgang Giegerich, Elke Girndt, Professor Dr. Joachim Girndt, Matthias Göbel, Michael Golla, Beata Gontarczyk-Krampe, Hans Haag, Professor Dr. Dorothee Haffner, Dr. Brigitte Jacob, Ewald Kalpin, Dr. Andreas Klemm, Roland Martin Kloß, Armin Knopf, Melchior Krol, Landesdenkmalamt, Dr. Torsten Liedholz, Anja Malerczyk, Michael Metze, Anja Ortelbach, Dr. Dietmar Peitsch, Hartmut Podlesch, Johannes Rehmet, Professor Dr. Ingrid Scheurmann, Alexander Graf von Schmettow, Ralf Schumann, Uta Schumann, Jana Simunek, Andreas Szagun, Mathias C. Tank, Friedel Weißert, Nicole Windgassen, Alexander Wolf, Jürgen Zander, Arvid Zemkus

5 Jahre
Tobias Bauschke, Helmuth Beuermann-Winkelbach, Beate Bodemann, Dr. Thomas Bodemann Timo Bollen, Christine Bößling, Gerhard Bößling, Dr. Jutta Braun, Thomas Buhle, Arno Caspers, Thomas E. Finnmann, Uli Fischer, Alexandra Hansen-Bingas, Sebastian Heber, Hans-Joachim Herder, Isabella Knoesel, Antje Lapuschkin, Ralph Loge, Melanie Lucchesi, Lutz Merker, Andreas Pabel, Matthias Paskowsky, Regina Preuß, Detlef Rein, Thomas Rintisch, Udo Schwarz, Ninon Suckow, Anton van Kempen, Olaf Wagner, Markus Wiehler

Wir begrüßen folgenden Damen und Herren in unserem Verein:

Thomas Beinke
Ralf Diemer
Heiko Eickenroth
Ulrich Feuerhorst
Dipl.-Ing. Peter Foth
Christoph Franzke
Cordula Franzke
Dr. Michael Friedrich
Silvia Friedrich
Dr. Christian Juranek
Martina Kell
Dr. Gregor Klapczynski
Tanja Krajzewicz
Sarah Kühn
Dr. Benjamin Kuntz
Dr. Joachim Laczny
Dagmar Linnemann
Walter Ludwig
Izabela Macek
Helmut Millan
Ruth Pabst
Christian Pelz
Eberhard Post
Jakob Schneider
Beate Schreiber
Wolfgang Schuster
Stephanie Terwellen
Achim Thierbach
Gerbrand van den Ban
Enrico Wedekind
Karola Wolff

Veranstaltungen im 2. Quartal 2025

6 Mittwoch, 23. April 2025, 19 Uhr: »**Echte Berliner – Vom Lebensmut in der Großstadt 1881–1924**«, Lesung mit Diapräsentation unseres Mitglieds **Eva Rothkirch**. Berlin um 1900, das ist die Millionenstadt und das Weltstadtdröhnen, das Elend der Mietskasernen und der Glanz der Mitte und des neuen Westens. Wie können Menschen hier existieren, wie erleben sie ihre Kindheit, wie gehen sie ins Leben hinein, erlernen Berufe und gründen Familien? Gäste willkommen! Ort: Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte, Eintritt frei!

7 Donnerstag, 24. April 2025, 19 Uhr: »**Die Königskammern des Berliner Schlosses 1787–1789 – eine Spitzenleistung des deutschen Frühklassizismus**«. Veranstaltung der Vortragsreihe der Gesellschaft Berliner Schloss e. V. mit **Dr. Burkhardt Göres**, Schlösserdirektor i. R. der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg. Moderation: **Dr. Guido Hinterkeuser**. Die Veranstaltung findet im Rathaus Schöneberg, 1. OG, Kennedy-Saal statt. U4 Rathaus Schöneberg.

Frühlingsausflug nach Bernau im Landkreis Barnim:
8 Sonnabend, 26. April 2025, 14 Uhr: »**Historische Stadterkundung in Bernau bei Berlin«.** Am 3. September 2011 eröffneten wir mit einem Sommerausflug nach Bernau die Veranstaltungsreihe »Besuch bei Berlins kleinen Nachbarn« und bieten nun angesichts der interessierten Nachfrage diese Veranstaltung nochmals an. Wir besuchen u.a. die Museen »Steintor« sowie »Henkerhaus« und entdecken entlang der Stadtmauer einige historische Besonderheiten unter Führung des Museums Bernau. Vor oder nach der Führung besteht je nach eigenem Geschmack die Möglichkeit, in eine der Traditions-Gaststätten in der Altstadt – z.B. »Gasthaus Leiterwagen«, »Ratskeller Bernau« oder »Zum Zicken-Schulze« – einzukehren. Eintrittsgebühren für die beiden Museen: 6 Euro (ermäßigt 3 Euro) pro Person. Der Verein übernimmt die Führungsgebühr. Maximal 25 Personen. Schriftliche Anmeldung bitte bei Dirk Pinnow per Mail erbeten: dirk@pinnow.com.

9 Dienstag, 6. Mai 2025, 18 Uhr: »**Film: Der tapfere Schulschwänzer«** Defa 1967, Regisseur Winfried Junge. In der gemütlichen Atmosphäre des hier abgebildeten Kino- und Theatersaals werden **Claudia Melisch** und **Lothar Semmel** einen beliebten DDR-

Kinderfilm vorstellen und ausgewählte Szenen moderieren. Wir wollen uns mit den Teilnehmern über die Berlin-Aufnahmen im Film austauschen und die Film-Präsentation mit einer Abschlussdiskussion ausklingen lassen. Die Veranstaltung wird in Kooperation mit dem **Stadtteilzentrum Kreativhaus** auf der Fischerinsel 3, 10179 Berlin-Mitte stattfinden, im dortigen Kino- und Theatersaal. Dieser Raum liegt im Erdgeschoss und ist barrierefrei zugänglich. Da die Teilnehmerzahl auf 25 begrenzt ist, bitten wir um rechtzeitige Anmeldung unter Semmel@DieGeschichteBerlins.de. U 2 (Märkisches Museum) mit 3 Minuten Fußweg.

10 Mittwoch, 14. Mai 2025, 19 Uhr: »**Im Schatten der Siegessäule – Walter Benjamins Erinnerungen an seine *Berliner Kindheit um 1900*«,** Lichtbilder-Vortrag von Professor **Dr. Hans Joachim Neyer**, Kurator zahlreicher Ausstellungen und von 1994 bis 2012 Direktor des Wilhelm-Busch-Museums in Hannover. Walter Benjamins Buch *Berliner Kindheit um Neunzehnhundert* wurde 1932 veröffentlicht. Das Werk ist eine Sammlung von autobiografischen Essays, in denen Benjamin seine Kindheitserinnerungen an das Berlin des späten 19. Jahrhunderts reflektiert. Durch seine feinfühlige und poetische Beschreibung der Straßen, Plätze und Menschen vermittelt Benjamin ein lebhaftes Bild Berlins zu jener Zeit. In dem reich bebilderten Vortrag wird die deutsche Geschichte von 1850 bis 1950 aufgezeigt. Gäste willkommen! Ort: Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte, Eintritt frei!

11 Sonnabend, 17. Mai 2025, 13 Uhr: »**Friedrichshagen – Vom Kolonisten-Dorf zum *Zehlendorf des Ostens*«.** Unser Mitglied **Clemens Samietz** führt im Ortsteil Friedrichshagen. Um 1750 beauftragte Friedrich II. den Kriegs- und Domänenrat Johann Friedrich Pfeiffer an geeigneten Plätzen in der Umgebung Berlins Kolonisten-Dörfer neu zu gründen. Pfeiffer machte einige Ansetzungsgebiete ausfindig und richtete nicht weniger als 105 Siedlungen mit 1 763 Familien ein. Dazu gehörte auch Friedrichshagen am Ausfluss der Spree aus dem Müggelsee. Gäste willkommen! `Treff`: S-Bahnhof-Bahn S3 Friedrichshagen (S 3), Ausgang Schöneicher Straße, Anmeldung per Mail bei Clemens Samietz erbeten: c.samietz@gmx.de.

12 Montag, 19. Mai 2025, 18.30 Uhr: »**Jahreshauptversammlung des Vereins für die Geschichte Berlins e.V.**«, gegr. 1865, vgl. die gesonderte Einladung auf der Rückseite dieses Heftes. Um zirka 19.30 Uhr: »**Das vom Marienkirchturm 1834 aufgenommene Panorama des Künstlers Antonio Sacchetti**«, Lichtbildervortrag von **Dr. Michael Bischoff**, Kunsthistoriker und Sammlungskurator im Bereich Bildende Kunst der Stiftung Stadtmuseum Berlin. Der Vortrag ist öffentlich! **Ort: Vortragssaal des historischen Nicolaihauses in der Brüderstraße 13**, 10178 Berlin-Mitte. U 2 (Spittelmarkt) mit 450 Meter Fußweg.

13 Sonntag, 25. Mai 2025, 10 Uhr: »**Führung zu Grabstätten von bekannten und vergessenen Kaufhausbesitzern und Handelsleuten Berlins auf dem jüdischen Friedhof Weißensee**« mit unserem Mitglied **Dr. Monika Wittig**, zugleich Mitglied des Fördervereins Jüdischer Friedhof Berlin-Weißensee e.V. Wir besuchen Gräber der Familien Tietz, Wertheim, Klausner (Leiser), Bry, Elend, Grünfeld, Israel, Jandorf, Gerson und Fabisch. Treff: Am Friedhofstor (Marcus-Reich-Platz). Dauer 2 ½ bis 3 Stunden (festes Schuhwerk!). Jüdischer Friedhof Weißensee, Herbert-Baum-Straße 45, 13088 Berlin-Weißensee. Bus 200 von Zoo oder Alexanderplatz bis Endstation Michelangelostraße und 800 Meter Fußweg. Vom Alexanderplatz ist es am günstigsten mit der Tram 4 bis zum Antonplatz zu fahren. Vgl. auch die Führung am 26. Juni 2025! Die Herren denken bitte an eine Kopfbedeckung!

14 Mittwoch, 11. Juni 2025, 19 Uhr: »**Die Fronleichnamsprozession 1939 während der NS-Zeit in Berlin**«, Lichtbilder-Vortrag unseres Mitglieds **Dr. Gregor Klapczynski**, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Katholische Theologie der Humboldt-Universität zu Berlin. Bei der Sicherung des Archivs des Metropolitan-Kapitels bei Sankt Hedwig wurde ein Karton mit Dias von der letzten Fronleichnamsprozession vor dem Zweiten Weltkrieg am 8. Juni 1939 gefunden. Dieser Zufallsfund historischer Aufnahmen bewog den Historiker und Theologen Gregor Klapczynski ein Buch zu schreiben. Im Vortrag erklärt er, was es zu lesen und zu sehen gibt. Gäste willkommen! Ort: Berlin-Saal der Zentral- und Landesbibliothek Berlin, Breite Straße 36, 10178 Berlin-Mitte, Eintritt frei!

15 Donnerstag, 26. Juni 2025, 10 Uhr**: »Führung zu Zeitzeugen der Berliner Industriegeschichte und weiteren Unternehmern auf dem jüdischen Friedhof Weißensee**« mit unserem Mitglied **Dr. Monika Wittig**, zugleich Mitglied des Fördervereins Jüdischer Friedhof Berlin-Weißensee e.V. Wir besuchen Gräber der Familien Orenstein, Lewy S.A. Netter, Gattel, Gerbathy, Fronheim, Berger, Flieg, Aschrott, Becker, Mendel und Korenka. Treff und Anfahrt wie bei der Führung am 25. Mai 2025, siehe oben! Die Herren denken bitte an eine Kopfbedeckung!

Neues Format: Radtour von Tiergarten nach Haselhorst!

16 Sonnabend 28. Juni 2025, 10 Uhr**: »AEG und Siemens, Architektur der Arbeit**«, mit unserem Mitglied **Steffen Adam**, Architekt und Bauhistoriker, Mitglied im Vorstand des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin–Brandenburg e.V. Elektrotechnische Entwicklungen lösen in den 1890er-Jahren eine zweite Welle der Industriellen Revolution und einen atemberaubenden wirtschaftlichen Aufschwung aus. Dafür stehen zwei Weltfirmen: Die AEG, die die Edison-Patente kaufen und vermarkten, und Siemens, der mit eigenen Entwicklungen Technikgeschichte schreibt. Peter Behrends erfindet und entwickelt für AEG die *Corporate Identity*. Für Siemens erschafft Hans Hertlein die Ikonen des Industriebaus im 20. Jahrhundert. Weltkulturerbe aber wird die Ringsiedlung von Hans Scharoun, Walter Gropius u.a. Die Fachexkursion setzt diese in Kontrast zum Wohnungsbau der Firma Siemens und zur Reichforschungssiedlung. Die **Fachexkursion mit eigenem Fahrrad** beginnt im Mittelgang der 10. Berliner Markthalle, Arminiusstraße 2–4, 10551 Berlin-Moabit, hinter dem Rathaus Tiergarten, und endet am U-Bahnhof Haselhorst (U 9). Dauer: 4 Stunden.Anreise mit ÖPNV U-Bahn U9 bis Turmstraße oder S- Bahnhof Bellevue.

Ordentliche Mitgliederversammlung

am **Montag, 19. Mai 2025, 18.30 Uhr,** im **Vortragssaal des historischen Nicolaihauses in der Brüderstraße 13**, 10178 Berlin-Mitte.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Entgegennahme
   a) des Tätigkeitsberichts
   b) des Kassenberichts
   c) des Bibliotheksberichts
4. Bericht
   a) der Kassenprüfer
   b) der Bibliotheksprüfer
5. Aussprache
6. Entlastung des Vorstands
7. Wahlen zum Vorstand
   a) Wahl eines Wahlleiters/einer Wahlleiterin
   b) Wahl der/des Vorsitzenden
   c) Wahl der stellvertretenden Vorsitzenden
   d) Wahl der/des Schatzmeisters/in
   e) Wahl der/des stellvertretenden Schatzmeisters/in
   f) Wahl der/des Schriftführers/in
   g) Wahl der/des stellvertretenden Schriftführers/in
   h) Wahl der Beisitzer
   i) Wahl der Kassenprüfer
   j) Wahl der Bibliotheksprüfer.
8. Verschiedenes

Da die Berichte umfangreich sind, können die Unterlagen im Vorfeld der Mitgliederversammlung bei der Schatzmeisterin angefordert werden. Die Unterlagen werden dann wahlweise per Post oder E-Mail zugesandt.
Bitte wenden Sie sich an Frau Preuß per Mail unter preuss@diegeschichteberlins.de oder telefonisch unter 0157 869 149 47.

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

Vorsitzender: Dr. Manfred Uhlitz, E-Mail: Uhlitz@DieGeschichteBerlins.de | **Pressesprecher**: Mathias C. Tank, Tank@DieGeschichteBerlins.de | **Stellv. Vorsitzende**: Professor Dr. Ingrid Scheurmann, Scheurmann@DieGeschichteBerlins.de; Professor Dr. Thomas Sandkühler, 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 | **Öffnungszeit**: mittwochs 15–18.45 Uhr | **Schatzmeister**: Regina Preuß, Preuss@DieGeschichteBerlins.de; Professor Dr. Wolfgang Pfaffenberger, Pfaffenberger@DieGeschichteBerlins.de | **Schriftführer**: Dr. Dietmar Peitsch, Peitsch@DieGeschichteBerlins.de, Professor Dr. Ilona Wuschig, Wuschig@DieGeschichteBerlins.de | **Internetredaktion**: Redaktion@DieGeschichteBerlins.de | **Veranstaltungen**: Jörg Kluge, Kluge@DieGeschichteBerlins.de; Dipl.-Ing. Dirk Pinnow, Pinnow@DieGeschichteBerlins.de | **Mitgliedschaft**: Neue Mitglieder sind herzlich willkommen! Jahresbeitrag Einzelperson 60 €, Familien/Partner 90 €, Studierende und Auszubildende 35 € und Fördermitglieder mind. 120 € inkl. Bezug Vierteljahresschriften und Jahrbuch | **Bankverbindung**: Sparkasse Berlin, IBAN DE06 1005 0000 0190 4487 76 (BIC BELADEBEXXX)

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

Alle Rechte vorbehalten.

 ISSN 2942-5670