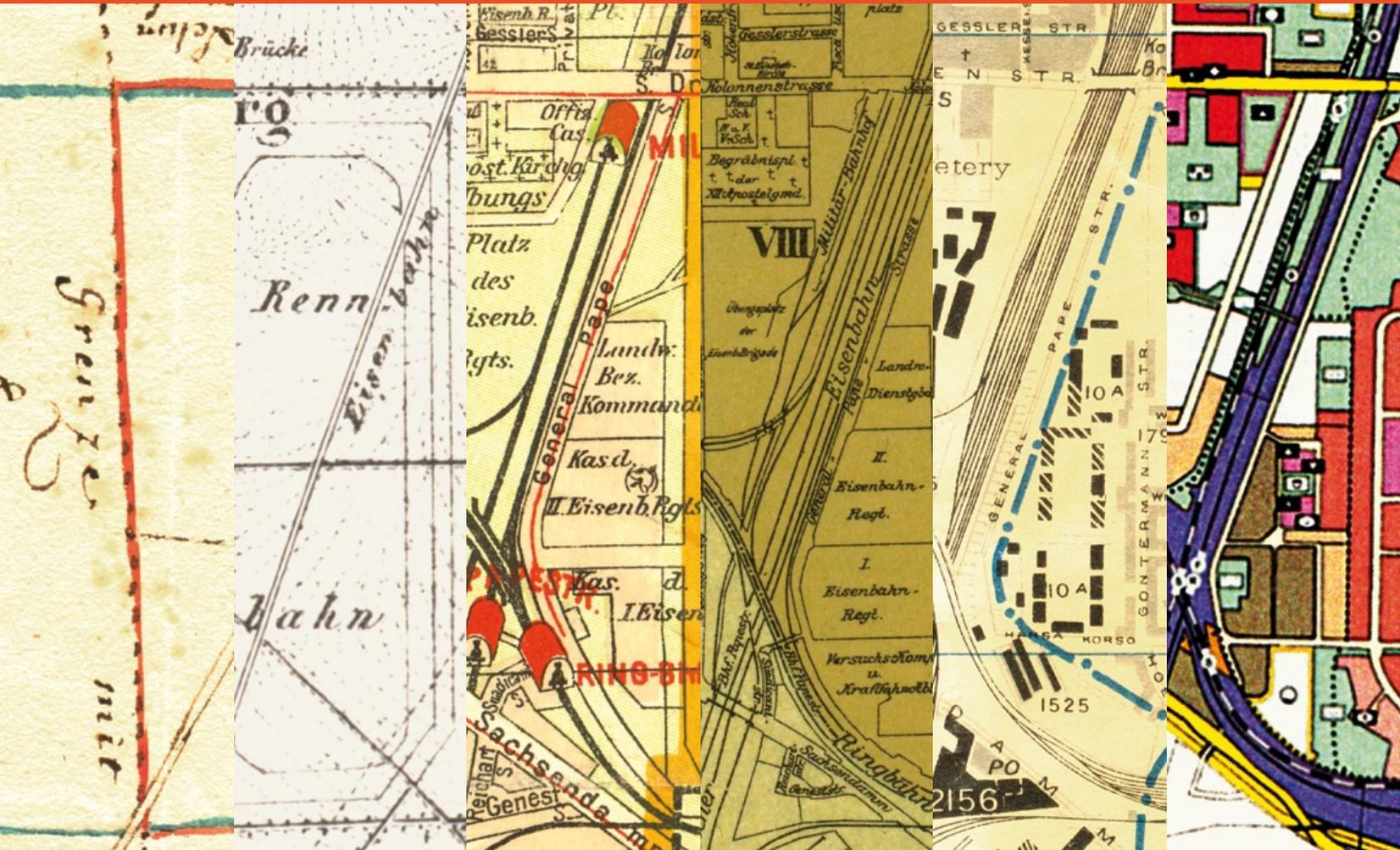
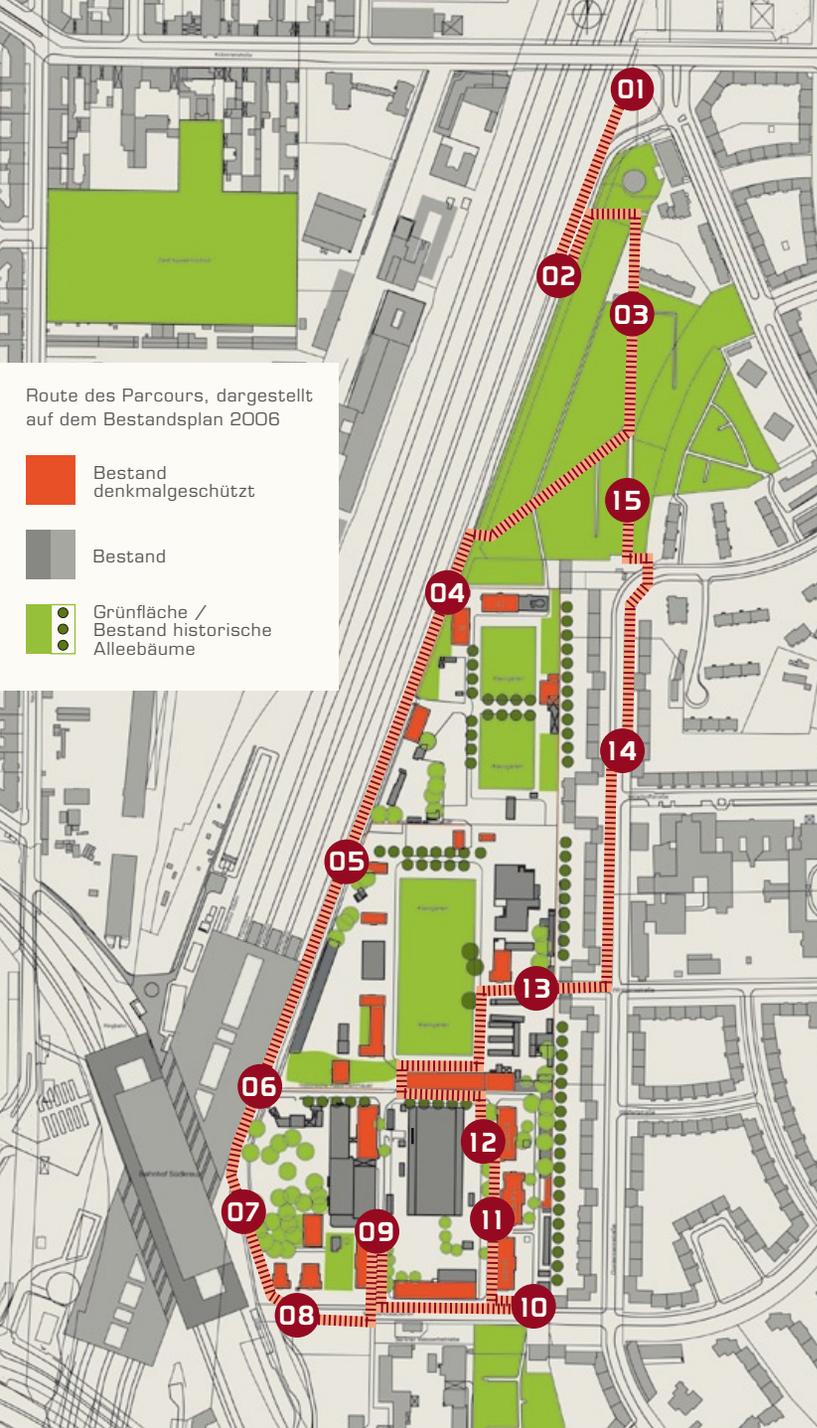


- 1 Projekt zu den zu beschaffenden Exerzierplätzen vor dem Hallischen und Cottbusser Thor bei Berlin, Handzeichnung um 1820
- 2 Karte um 1840
- 3 Pharusplan 1912
- 4 Plan 1911
- 5 Amerikanische Heereskarte von Mai 1944, herausgegeben 1945
- 6 Bereichsentwicklungsplan 2002

Geschichtsparcours Papestraße



Geschichtsparcours Papestraße



Route des Parcours, dargestellt auf dem Bestandsplan 2006

- Bestand denkmalgeschützt
- Bestand
- Grünfläche / Bestand historische Alleebäume

- 01** Ein großes Feld für's Militär S. 5
- 02** »Kanonenbahn« an der Kolonnenstraße S. 11
- 03** Kleingärten und Großbelastungskörper S. 14
- 04** Die Landwehrinspektion S. 17
- 05** Neue Kasernen für ein neues Regiment S. 20
- 06** Schöneberg, Swapokmund, Shangaikwan
Das 3. Eisenbahnregiment S. 24
- 07** Bahnhof Südkreuz – Bahnhof Papestraße S. 30
- 08** Versuchs-Kompanie und Kraftfahr-Abteilung S. 32
- 09** Vom Militärbezirk zum Mischgebiet S. 34
- 10** Barackenlazarett und Flüchtlingsiedlung S. 38
- 11** SA-Gefängnis Papestraße S. 42
- 12** Militärluftschiffer und Versuchsballons S. 44
- 13** Grenzverschiebungen S. 50
- 14** Das Exerzierfeld wird zur »Gartenstadt« S. 52
- 15** Pläne für das Bauwerk »T« S. 54



Auf dem ehemaligen Kasernengelände an der
General-Pape-Straße, Sommer 2006

Vorwort

Im November 2005 war der Bezirk Tempelhof-Schöneberg erfolgreich im Wettbewerb um die Teilnahme am Bundes-Länder Programm Stadtumbau West. Damit bietet sich dem Bezirk die Möglichkeit, das Planungsmanagement und die Verbesserung der Infrastruktur im Umfeld des neuen Bahnhofs Südkreuz aktiv weiter zu betreiben. Derzeit werden unterschiedliche Projekte in den Bereichen Städtebau, Grün, Verkehr und Kultur für eine Realisierung innerhalb der Förderperiode bis 2009/2013 vorbereitet. Sie sollen dazu beitragen, den öffentlichen Raum im Gebiet Südkreuz attraktiver zu gestalten, so dass private Investitionen angeregt werden.

Zu diesen Projekten gehört ein Geschichtsparcours im Bereich der General-Pape-Straße. Geplant ist ein historisches Informationssystem, das sichtbare Architekturzeugnisse der Vergangenheit in den Blick nimmt, aber auch verschwundene Orte und verborgene Spuren sichtbar und erlebbar macht.

Das Areal mit seinen denkmalgeschützten Kasernenkomplexen lässt sich als historische Schnittstelle von Innovation und Tradition begreifen. Im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert wurde es entscheidend durch die Eisenbahn und das preußische Militär geprägt. An der Nordspitze des Geländes erinnert der »Schwerbelastungskörper« an die städtebaulichen Planungen aus der NS-Zeit. Der Zweite Weltkrieg und die vielfältigen Umnutzungen haben das Gesicht des Gebiets verändert – doch bis heute können hier wichtige Entwicklungslinien preußischer und deutscher Geschichte beispielhaft nachvollzogen werden.

Das vorliegende Booklet informiert anhand von 15 Stationen über die Geschichte des Geländes und möchte dazu anregen, sich vor Ort auf Spurensuche zu begeben.

Bernd Krömer
Stadtrat für Bauwesen

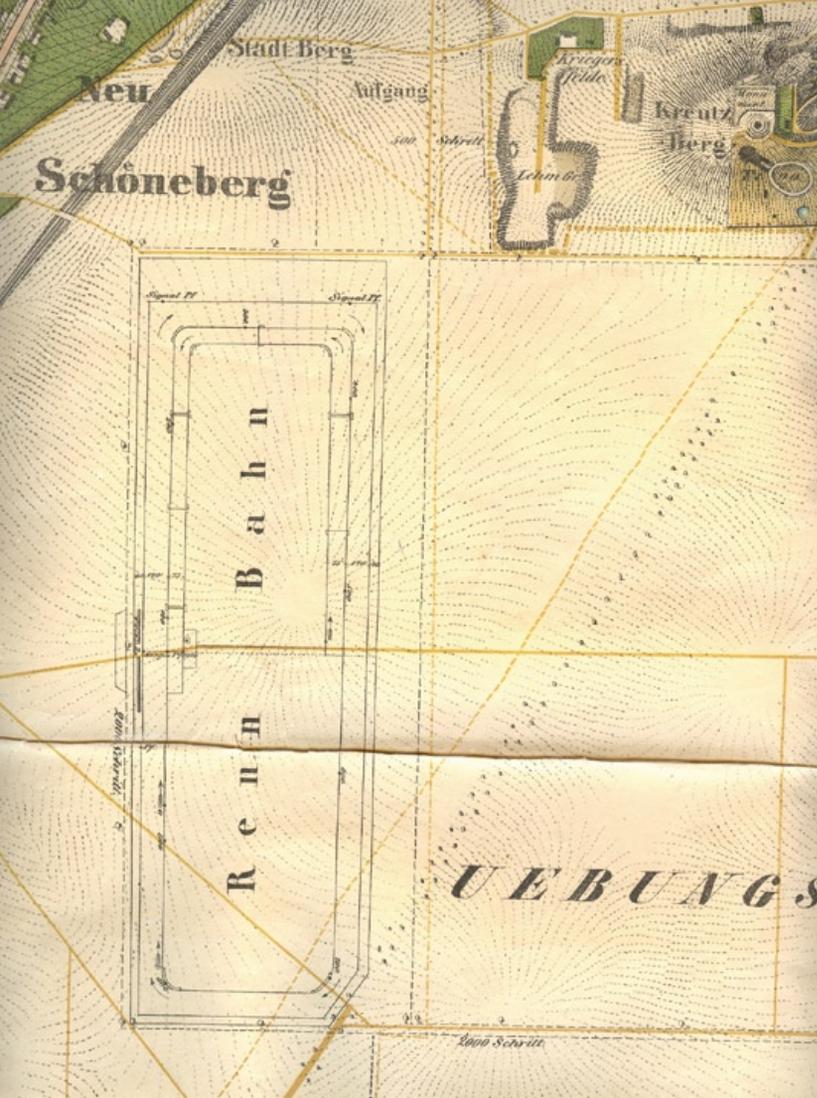
Dieter Hapel
Stadtrat für Schule, Bildung und Kultur

Ein großes Feld für's Militär

»Das Große Feld« – unter diesem Namen war das Gebiet um die heutige General-Pape-Straße im 18. Jahrhundert bekannt. Schmale lange Feldflure erstreckten sich in Nord-Süd-Richtung, gekreuzt von einem Sandweg, der die Dörfer Schöneberg und Tempelhof verband. Das Land gehörte Schöneberger Bauern, die dort Kartoffeln und Getreide anbauten.

1828 kaufte das preußische Militär die Flächen auf, zusammen mit dem Tempelhofer Feld, das schon seit 1722 zu Manöverzwecken diente. Ein Großteil des Areals wurde an den »Verein für Pferdezucht und Pferdesport« verpachtet, der dort im Juni 1830 eine Rennbahn eröffnete – mit überdachten Tribünen und einer Loge für den König. Die Bahn war für Flach- und Hindernisrennen angelegt, aber auch Wagenrennen oder Dressurprüfungen von Kavalleriepferden fanden dort statt.

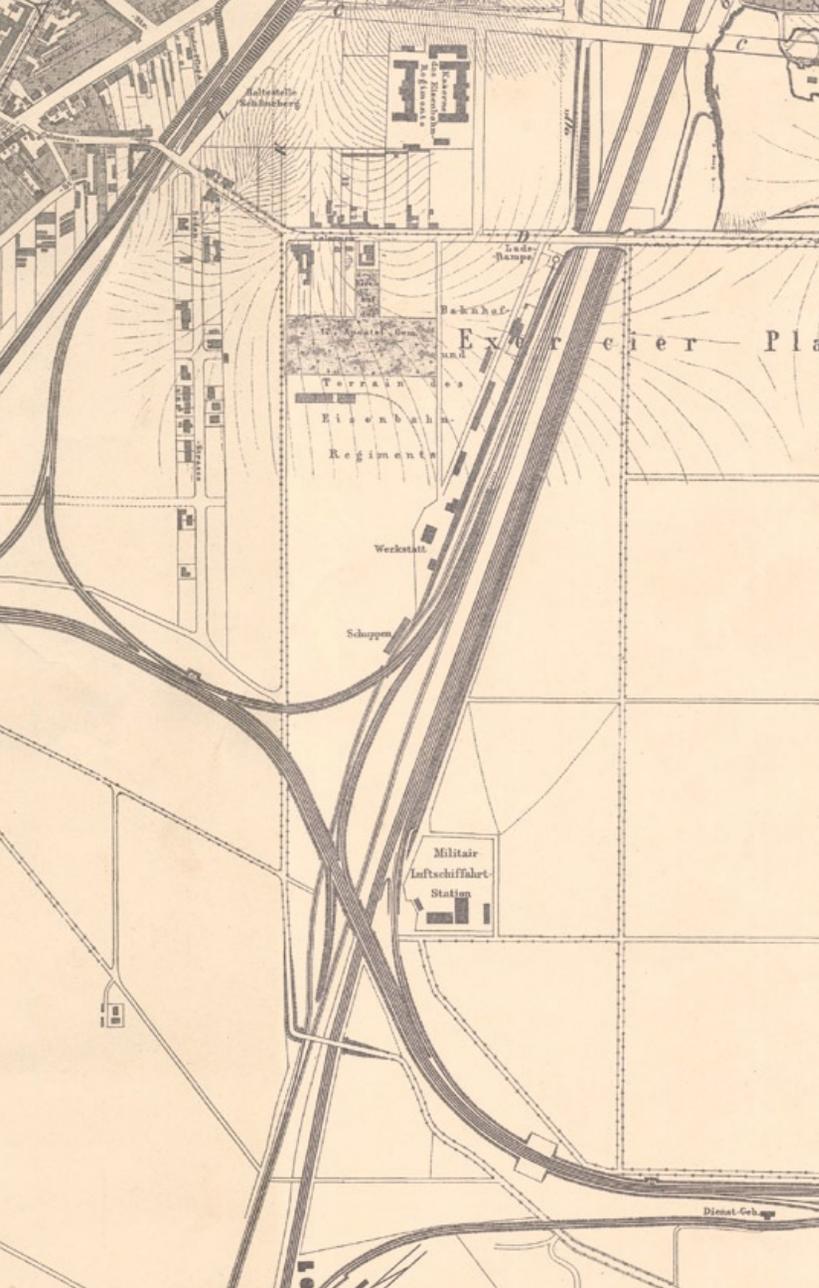
Der Pferdesport erfreute sich damals großer Popularität und an den Renntagen strömten Militärs und Zivilisten Richtung Tempelhofer Feld. Neben der Wett- und Schaulust bedienten die Pferderennen aber auch militärische Interessen: hier wurden die Schnelligkeit, Ausdauer und Kraft von Pferderassen getestet – Eigenschaften, die für die Kavallerie eine wichtige Rolle spielten.



C. Baldamus, Berlin und Umgebung in 12 Blättern
Blatt 10 (Ausschnitt) 1838

Die Berliner Rennbahn bei Tempelhof
(Ausschnitt)
Illustration zum Aufsatz »Die Rennen zu Berlin«
aus der Zeitschrift »Über Land und Meer« 1860





Situationsplan der Haupt- und Residenzstadt Berlin und ihrer Umgebung, bearbeitet von Liebenow (Ausschnitt) 1888

Schon nach wenigen Jahren musste die Pferderennbahn dem technischen Fortschritt weichen – in Form der 1841 angelegten Eisenbahnlinie Berlin-Anhalt. Deren Gleise durchschnitten das Terrain diagonal. Die neue Bahnstrecke führte nicht nur zur Verlegung der Rennbahn in die Nähe des Dorfes Tempelhof, sondern schaffte auch die Voraussetzungen für die Ansiedlung der preußischen Eisenbahnregimenter. Diese erfolgte zunächst westlich der Bahntrasse, mit einer Kaserne für das 1. Eisenbahnregiment in der Kesseldorfstraße, einem Militärbahnhof an der Kolonnenstraße und einem Übungsplatz. Hier probten die Eisenbahnpioniere den Bau von Behelfsbrücken und Tunnelstrecken und die Verlegung oder Reparatur von Gleisen.

Die Kriegsbrücke nach dem System Lübbecke, vom 2. Eisenbahnregiment auf dem Schöneberger Übungsplatz aufgebaut, stürzte aufgrund eines Materialfehlers zusammen. Im Hintergrund die Kasernenneubauten östlich der Bahntrasse 1893



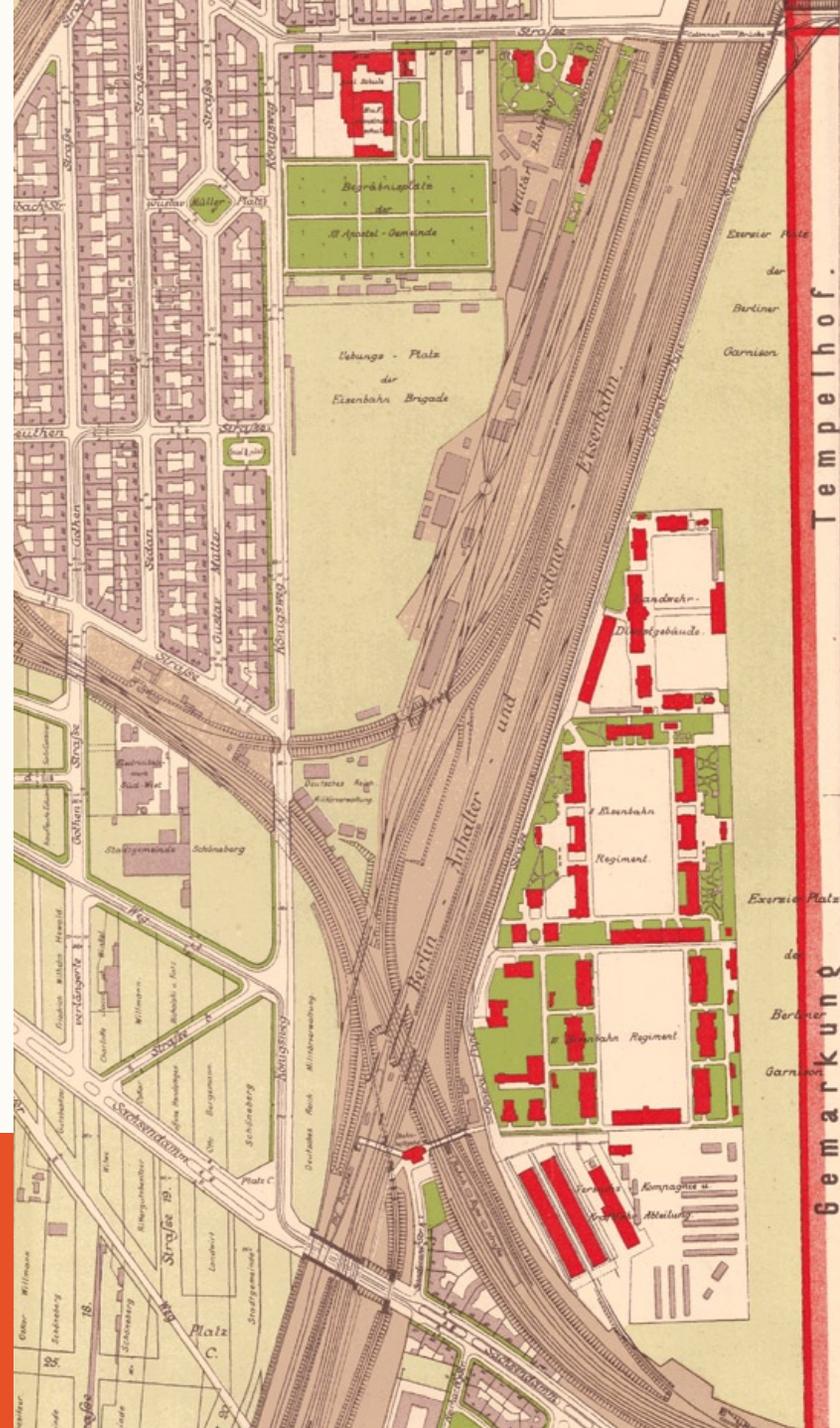
Die Eisenbahntuppen zählten zu den jüngsten Formationen des preußischen Militärs. Als technische Spezialeinheiten sind sie nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 aufgestellt worden, um den veränderten militärischen Anforderungen zu entsprechen: während die strategische Bedeutung der Kavallerie abnahm, maß man der Eisenbahn eine zunehmend kriegswichtige Rolle beim Truppentransport und der Versorgung zu.

Bis zum Ersten Weltkrieg wuchs dann auch östlich der Gleise ein intensiv genutzter Militärkomplex heran. Entlang der zunächst noch namenlosen General-Pape-Straße – sie wurde 1897 auf kaiserlichen Erlass nach einem Generalmajor des deutsch-französischen Krieges genannt – entstanden zwei ausgedehnte Kasernenanlagen für die erweiterten Eisenbahntuppen. Nördlich der beiden Kasernenkomplexe lagen die neuen Dienstgebäude der Landwehrinspektion als oberster Melde- und Erfassungsbehörde sowie die Blocks der Bezirkskommandos.

Bis 1901 nutzten auch die Militärluftschiffer das Gelände für ihre Flugversuche. Den südlichen Abschnitt belegte ab 1905 eine Versuchs-Kompanie und Kraftfahr-Abteilung als zuletzt aufgestellte Spezialeinheit.

Aus dem ehemaligen »Großen Feld« war ein (militär)technisches Versuchsfeld der Moderne geworden – mit einer steinernen Garnison, die den wachsenden Militarismus Preußens spiegelte.

Übersichtsplan der Stadt Schöneberg
(Ausschnitt) 1909



»Kanonenbahn« an der Kolonnenstraße



Schöneberger Stationsgebäude der Militäreisenbahn 1890

Güterabfertigung der Militäreisenbahn 1908



Bis Mitte der 1950er Jahre stand nahe der Kolonnenbrücke, auf der westlichen Seite der Bahntrasse, ein gespenstisches altes Stationsgebäude. Es gehörte einst zur »Königlichen Militäreisenbahn«, die von Schöneberg aus Richtung Süden fuhr.

Der Bau dieser Eisenbahnlinie ist ein frühes Beispiel für die Vermischung militärischer, technischer und ökonomischer Interessen. Kurz nach der Aufstellung des Eisenbahnbataillons im Jahr 1872 vereinbarten die preußischen Militärbehörden mit der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft eine Kooperation zum Bau einer Militäreisenbahn. Diese sollte auf gemeinsamer Trasse von Schöneberg bis nach Zossen und von dort als Zweigbahn bis nach Kummersdorf verlaufen. Die Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft verpflichtete sich, auf der gesamten Strecke den Unterbau, die Brücken und Übergänge zu errichten; im Gegenzug konnte sie vom Militäriskus ein günstiges Baugrundstück für ihren Bahnhof in Berlin erwerben.

1873 begannen die Bauarbeiten für die Bahnhofsanlagen an der Kolonnenstraße. Neben dem Empfangsgebäude im wilhelminischen Burgenstil entstanden mehrere Schuppen und Werkstattgebäude sowie ein Kriegsdepot mit der Feldausrüstung des Eisenbahn-Bataillons. Im südlichen Anschluss wurde das Übungsterrain für die Eisenbahntuppen angelegt.

Wenige Monate nach der Eröffnung der Berlin-Dresdener Eisenbahn wurde 1875 die Militärbahnlinie in Betrieb genommen.

Zweck der Bahn war nicht nur die betriebliche Schulung für die Soldaten, sondern ebenso der Truppen- und Materialtransport zum Artillerieschießplatz Kummersdorf. Außerdem diente die Linie dem Eisenbahnbataillon, das ab 1877 in einer Kaserne an der heutigen Kesselsdorfstraße untergebracht war, als Verbindung zu einem weiteren Übungsplatz, den es in der Nähe von Klausdorf erhielt.

Auf dem südlichen Abschnitt der Militäreisenbahn, der später bis Jüterbog verlängert wurde, gab es von Beginn an auch zivilen Personen- und Güterverkehr. Vor allem Ziegeleien und Gipswerke der Gegend trugen wesentlich zum Frachtaufkommen bei. 1888 gestattete die Militärverwaltung die Mitfahrt von Zivilisten auf der gesamten Strecke.

Ab 1901 machte die Militäreisenbahn durch Schnellfahrversuche mit Triebwagen der Firmen AEG und Siemens auf sich aufmerksam. Dazu war der schnurgerade Abschnitt zwischen Marienfelde und Zossen elektrifiziert worden. 1903 wurde dort die Rekordgeschwindigkeit von 210 km/h erreicht, die erst 1931 übertroffen werden sollte.

Nach intensivem Einsatz der Militäreisenbahn im Ersten Weltkrieg bedeutete die Überführung in die zivile Verwaltung im Jahr 1919 das Aus für die Teilstrecke Schöneberg-Zossen. Die Reichsbahn verwendete die Gleisanlagen an der Kolonnenstraße jedoch weiterhin als Güterbahnhof und das mehrfach erweiterte Bahnhofsgebäude zu Verwaltungszwecken. Während des Zweiten Weltkriegs wurde es stark beschädigt und 1955 schließlich abgerissen.



**Ruine des Schöneberger Bahnhofsgebäudes
kurz vor dem Abriss 1955**

**Das alte Gleis der Militäreisenbahn 1985
Auf den Stützen verlief ehemals eine Verbindungstrasse
von der Dresdener Bahn zur Ringbahn.**



03

Kleingärten und Großbelastungskörper

Die Geschichte der Gartengemeinschaft Papestraße beginnt im Ersten Weltkrieg. Wegen der schlechten Ernährungslage erlaubte die Militärbehörde 1915 dem Personal der Bezirkskommandos und der Landwehrenspektion, die Grünanlagen zwischen den Dienstgebäuden zum Anbau von Obst und Gemüse zu nutzen. Dieser Bereich an der General-Pape-Straße ist Keimzelle der heutigen Kleingartenkolonie. Ein Jahr später durfte das Militärpersonal auch die militäreigene Fläche nördlich der Kasernenbauten für den gleichen Zweck verwenden. Dazu wurde dieser Teil des Tempelhofer Feldes mit großem Aufwand kultiviert.

1921 wurde die Gartengemeinschaft Papestraße in den Kleingartenverband aufgenommen und in das Vereinsregister eingetragen. Der Verein zählte damals viele ehemalige Militärs der Bezirkskommandos, die inzwischen bei den Versorgungsämtern angestellt waren, zu seinen Mitgliedern.



Festumzug der Gartengemeinschaft Papestraße, im Hintergrund der Schwerbelastungskörper, um 1960

In den Hungerjahren nach dem Zweiten Weltkrieg hatte die Kolonie ihre größte Flächenausdehnung. Damals wurde auch der ehemalige Exerzierplatz des 2. Eisenbahnregiments in Gartenland umgewandelt.

Der Groß- oder Schwerbelastungskörper an der Nordspitze des Kleingartengeländes ist sichtbares Zeichen der NS-Zeit. Er wurde 1941 im Auftrag des Generalbauinspektors errichtet, um die Belastbarkeit des Baugrunds für den von Hitler und Speer geplanten Triumphbogen zu erkunden. Der zylindrische »Druckkörper«, bei dessen Bau französische Zwangsarbeiter eingesetzt waren, besteht aus massivem Beton und hat einen Durchmesser von 21 Metern. Er reicht 14 Meter in die Höhe und 18 Meter unter die Erde. Zum Bau des »Betonpilzes« mussten die Kleingärtner eine Reihe von Parzellen räumen, der Zugangsweg zur Kolonie wurde verlegt. Wären die nationalsozialistischen Pläne zur architektonischen Umgestaltung Berlins realisiert worden, hätte es auch das Ende der Gartengemeinschaft Papestraße bedeutet.

Bau des Schwerbelastungskörpers 1941

Der Schwerbelastungskörper wurde nach dem Zweiten Weltkrieg noch lange Jahre zu Testzwecken genutzt. Seit 1995 steht dieses einzigartige und ursprünglich nur für 20 Wochen angelegte Ingenieurbauwerk unter Denkmalschutz. Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg und der Verein Berliner Unterwelten wollen hier mit einer Aussichtsplattform und behutsamen Eingriffen ins Gelände die überdimensionierten Stadtplanungen der 1940er Jahre nachvollziehbar machen und eine neue kulturelle Landmarke an der General-Pape-Straße entwickeln.

Blick über die zum Sommerfest geschmückten Kleingärten, im Hintergrund die Dienstgebäude von Landwehrinspektion und Bezirkskommandos 1928
Das vordere Gebäude erhielt in der 1930er Jahren eine Erweiterung nach Osten und ist heute so noch vorhanden.



Die Landwehrinspektion

Südlich des Kleingartengeländes beginnt hinter einer Kasernenmauer das frühere Militärareal der Landwehrinspektion und der Bezirkskommandos. Von diesem regelmäßig angelegten Gebäudekomplex aus rotem Backstein sind nur noch zwei Bauten im nordwestlichen Bereich der Anlage sowie Teile eines ehemaligen »Controlschuppens« auf dem rückwärtigen Grundstück erhalten.

Die Dienstgebäude der Landwehrinspektion wurden zwischen 1895 und 1898 von der Bauverwaltung der Berliner Garnison errichtet. Für den architektonischen Entwurf im Stil der Neorenaissance zeichnete maßgeblich Bauinspektor Böhmer verantwortlich, der zuvor auch am Entwurf der Kasernen für das 2. Eisenbahnregiment beteiligt war.

Als zentrale Erfassungs- und Musterungsbehörden bildeten die Bezirkskommandos an der General-Pape-Straße die entscheidende Schnittstelle zwischen militärischem und zivilem Dasein im preußischen Obrigkeitsstaat. Hier wurden seit 1898 alle Wehrpflichtigen der Hauptstadt Berlin sowie angrenzender Gemeinden und Kreise erfasst, gemustert, einberufen bzw. aus dem Dienst entlassen. Auf dem großen Platz, um den sich die Gebäude gruppierten, fanden die jährlichen Kontrollversammlungen statt.

Die expansive Entwicklung dieser militärischen Verwaltungsbehörde spiegelte nicht nur das rasante Wachstum Berlins, sondern auch die Aufrüstung des kaiserlichen Heeres wider. Zählten die zwei Bezirkskommandos zur Zeit der Reichsgründung 1871 – seinerzeit in einem Gebäude der Luisenstadt – rund 100 Mann Personal, so waren es nach dem Umzug an die General-Pape-Straße viermal so viel. Bis 1914 erhöhte sich diese Zahl auf 600.



**Dammrutsch in der General-Pape-Straße
aufgrund eines Unwetters am 14. April 1902**
Im Vordergrund die Schienen der Straßenbahn

Um die Verkehrsanbindung des Militärgeländes zu verbessern, wurde 1900 eine neue Straßenbahnlinie mit dem Ziel »Bezirkskommando« angelegt. Die Strecke verlief entlang der General-Pape-Straße und war bis 1945 in Betrieb.

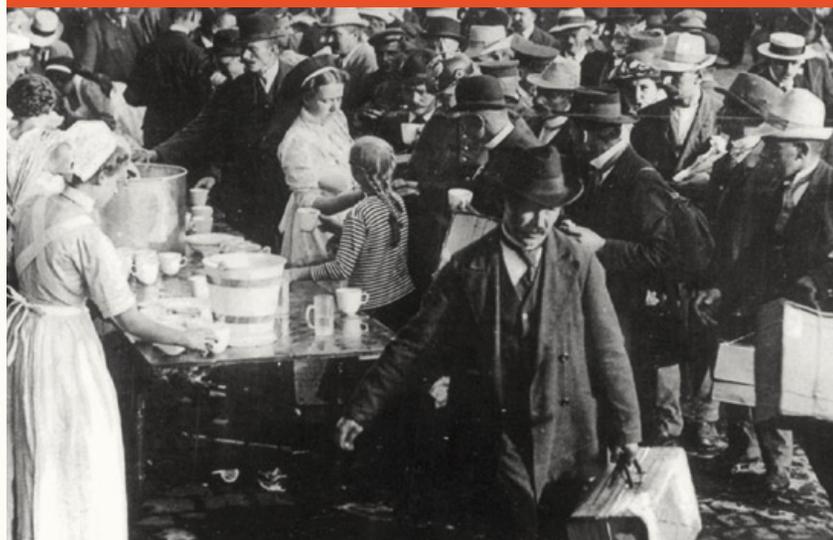
Als am 1. August 1914 der Erste Weltkrieg begann, standen die Bezirkskommandos im Brennpunkt des militärischen Geschehens. Scharen von Wehrpflichtigen und Freiwilligen bevölkerten die General-Pape-Straße und die Kolonnenstraße. Bereits am 16. August 1914 war dann mit der Einberufung des Landsturms als letztem Mobilisierungsaufgebot diese Phase abgeschlossen.

Nach der Niederlage des Kaiserreichs gab es im November und Dezember 1918 erneut großen Andrang vor den Gebäuden. Die Zahl der heimkehrenden Soldaten war zeitweise so groß, dass die Bezirkskommandos mit den Entlassungen nicht mehr nachkamen. Die Abschaffung der Wehrpflicht durch die Versailler Verträge beendete schließlich die Existenz von Landwehrinspektion und Bezirkskommandos.



Mobilmachung 1914
Eingezogene Reservisten vor dem Bezirkskommando
in der General-Pape-Straße

Mobilmachung 1914
Reservisten werden im Bezirkskommando General-Pape-Straße
vom Roten Kreuz gepflegt.



Neue Kasernen für ein neues Regiment

Zu Beginn des Jahres 1890 wurden die Schöneberger Eisenbahntruppen um ein weiteres Regiment vergrößert. Anfangs überlegte man, für dieses 2. Eisenbahnregiment eine Kaserne in der Nähe des Übungsplatzes Klausdorf zu errichten, doch dann wurde ein Bereich nördlich der damaligen Luftschifferbaracken auf dem Tempelhofer Feld zum Standort bestimmt. Das Terrain lag unweit des Schöneberger Übungsgeländes an der Ostseite der Bahntrasse.

1892 begannen die Bauarbeiten und bereits eineinhalb Jahre später konnten die neuen Kasernen bezogen werden. Die gesamte Anlage gruppiert sich um einen 86 Meter breiten und 180 Meter langen Exerzierplatz, der heute von einem Kleingartenverein genutzt wird. In den vier großen Mannschaftsgebäuden waren jeweils zwei Kompanien untergebracht. Die dazwischen liegenden kleineren Gebäude dienten als Mannschaftskantinen. Weitere Versorgungs- und Sanitärbauten ergänzten den Komplex, der für insgesamt 1000 Soldaten ausgelegt war. Bemerkenswert sind die aufwändig gestalteten Grünanlagen, wie sie im Entwurf vorgesehen waren. Außerhalb des Kasernenbereichs an der Kolonnenstraße Nr. 30 und Nr. 31 entstanden ein Offizierskasino und das Geschäftshaus der Eisenbahntruppen.



Das 2. Eisenbahnregiment in Paradeaufstellung 1902
Blick über den Kasernenhof Richtung Osten



Brückenbau der Eisenbahn-Pioniere auf
dem Schöneberger Übungsplatz
Im Hintergrund Häuser der Naumannstraße 1907



Sprengung des Glockenturms des alten Doms
am Lustgarten durch Eisenbahnpioniere, 8. April 1893

Die Aktivitäten der Eisenbahner beschränkten sich nicht auf »kriegsmäßige« Feldbahnübungen. Ihr technisches Know-how wurde auch im zivilen Bereich eingesetzt, zum Beispiel bei Sprengarbeiten für den Bau der U-Bahn. Die wohl prominenteste Aktion führten sie 1893 durch, als in Anwesenheit des Kaisers der Glockenturm des alten Berliner Doms am Lustgarten gesprengt wurde.

Nach dem Ersten Weltkrieg verloren die Kasernenbauten – die zuletzt ein neu aufgestelltes 4. Eisenbahnregiment beherbergte – ihre eigentliche Funktion. Mit der nationalsozialistischen Herrschaft und dem Aufbau der Wehrmacht ab 1933 begann erneut eine militärische Nutzung. 1936 wurde ein umzäunter separater Kasernenbereich geschaffen, dessen Zufahrt am heutigen Tor V mit einem neu errichteten Wachgebäude gesichert war. In diesem Zusammenhang entstanden auch die dortigen Garagen und ein Werkstattgebäude.

Die einstige regelmäßige Struktur der früheren Kasernenanlage ist durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und diverser Neubauten heute nicht mehr sichtbar. Die beiden östlichen Mannschaftsgebäude, die Mannschaftskantine und das so genannte Kammergebäude als bauliches Pendant zur Exerzierhalle sind vollständig abgerissen. Die an ihrer Stelle errichteten Garagen und Gewerbebauten haben keinen Bezug zur früheren Architektur.



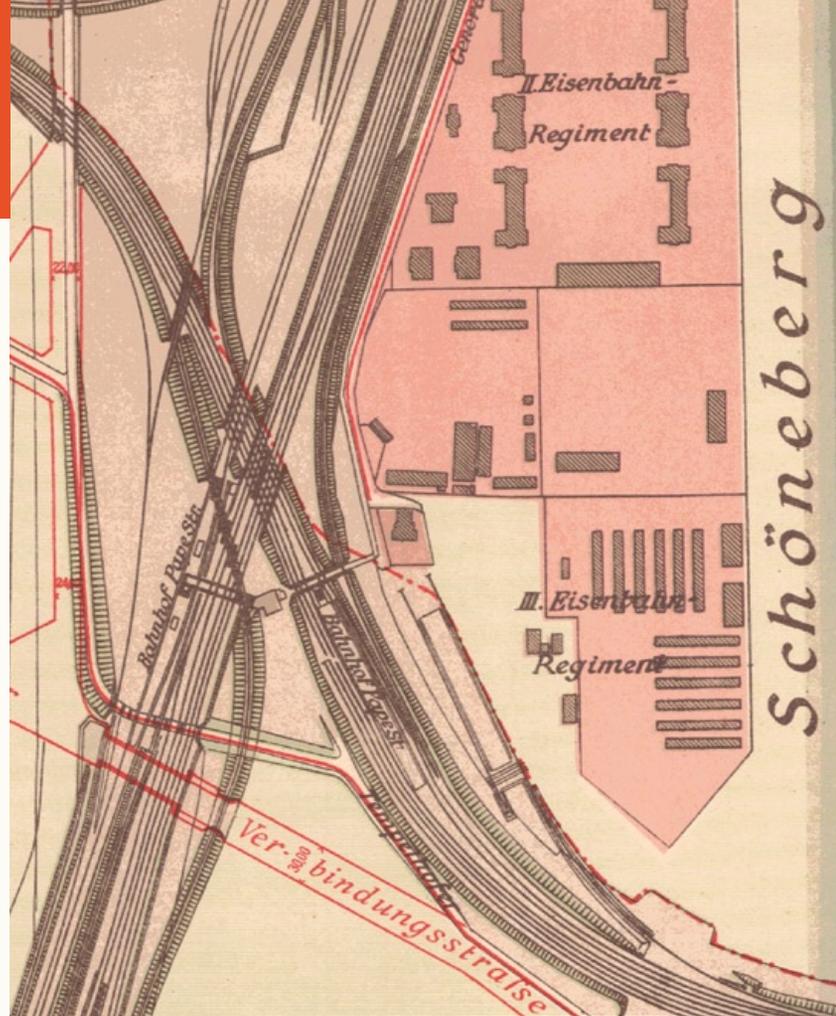
Das 2. Eisenbahnregiment beim Parademarsch anlässlich
der 25 Jahr-Feier am 10. März 1912
Blick über den Kasernenhof Richtung Westen

06

Schöneberg, Swapokmund, Shanghaikwan Das 3. Eisenbahnregiment

Noch bevor die Bauarbeiten an der Kaserne für das 2. Eisenbahnregiment abgeschlossen waren, wurde 1893 ein weiteres Regiment aufgestellt. Ein Teil dieses neuen 3. Regiments erhielt anfangs zur Unterkunft einige Wellblechbaracken südlich der Luftschiffer-Abteilung. Ein anderer Teil wurde in Schöneberger Mietshäuser einquartiert. Offensichtlich zögerte die Militärverwaltung, das neue Regiment dauerhaft auf dem Tempelhofer Feld zu kasernieren. Das geschah erst nach 1895, als entschieden war, die Luftschiffer nach Tegel zu verlegen. Die provisorische Unterbringung des Regiments sollte jedoch noch mehrere Jahre fortbestehen.

Ein Grund dafür waren vermutlich die Auslandseinsätze der Eisenbahntruppe, die den Schöneberger Personalbestand reduzierten. 1897 wurde eine Abteilung zur logistischen Unterstützung der Kolonialtruppen für mehrere Jahre ins damalige Deutsch-Südwestafrika geschickt. Dort errichtete sie eine Bahnlinie zwischen Swapokmund und Windhuk. 1900 rückten Einheiten der Militäreisenbahner nach China aus. Als 1904 der Aufstand der Hereros gegen die deutsche Kolonialherrschaft begann, wurden 200 Männer der Eisenbahntruppe aus Schöneberg nach Deutsch-Südwestafrika in Marsch gesetzt. Neben dem Schutz der Bahnstrecke waren sie dort mit dem Bau von Hafenanlagen und einer weiteren Eisenbahnlinie beschäftigt.



Ausschnitt aus dem Übersichtsplan
der Stadt Schöneberg von 1903

Baracken des 3. Eisenbahnregiments am
Südende der General-Pape-Straße
Ausschnitt aus einer Postkarte, datiert 1900





Eisenbahnbrücke über den Lwanho auf der Linie
Tongku-Shanghai 1901

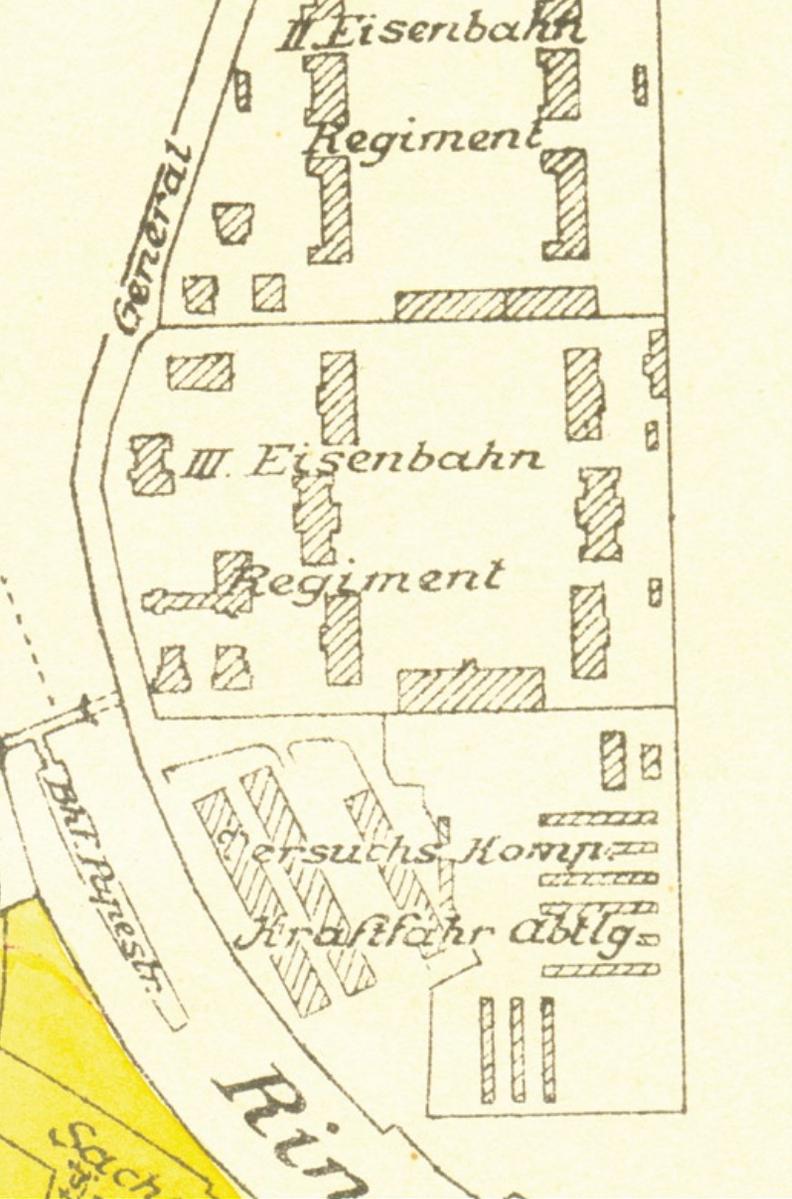


Mitglieder der Eisenbahnbrigade
vor dem Ausrücken nach Deutsch-Südwestafrika 1904



Kaserne des 3. Eisenbahnregiments in Swapokmund 1906





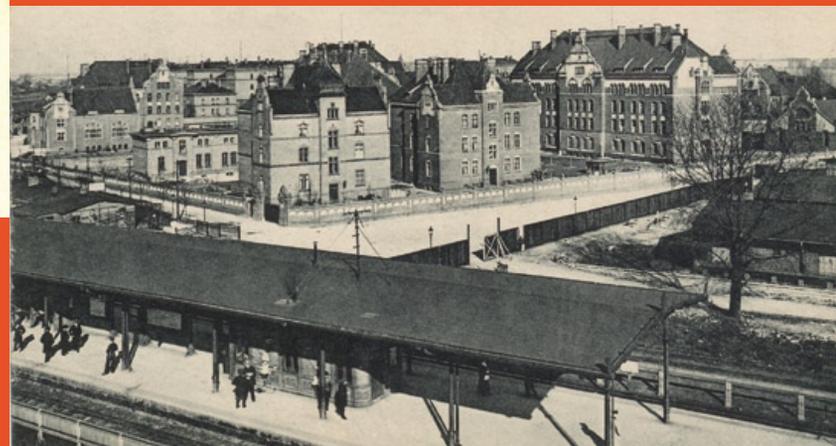
Ausschnitt aus einem Plan der Stadt Schöneberg von 1909

Unterdessen entstand an der südwestlichen Ecke des Luftschiffer-Geländes 1898 ein Wohnhaus für verheiratete Unteroffiziere als erstes Gebäude des neuen Kasernenkomplexes für das 3. Eisenbahnregiment (heute Werner-Voß-Damm 68). Nach dem Umzug der Luftschiffer wurden zwischen 1903 und 1907 die Mannschafts- und Wirtschaftsgebäude gebaut. Analog der Kaserne des 2. Eisenbahnregiments gruppierten sie sich in regelmäßiger Anordnung um den Exerzierplatz. Der architektonische Entwurf kam erneut von der Garnisonsbauverwaltung.

1910 begann durch die Eröffnung eines zweiten Militärstützpunktes der Eisenbahnertruppen im hessischen Hanau eine Neuverteilung der Eisenbahnregimenter, die 1913 abgeschlossen war. Anstelle des 3. Eisenbahnregiments belegte nun das 1. die Kasernen am Südenende der General-Pape-Straße.

Der Kriegseinsatz forderte von den Eisenbahnertruppen hohe Verluste. Von 1914 bis 1918 fielen insgesamt über 3.200 Militäreisenbahner dem Krieg zum Opfer.

Blick über die Ringbahn-Station Papestraße auf die Eisenbahner-Kasernen, um 1914



Bahnhof Südkreuz – Bahnhof Papestraße

Der 2006 eröffnete neue Bahnhof Südkreuz blickt auf eine wechselvolle Geschichte zurück. 1901 wurde er als Bahnhof Papestraße neu angelegt. Schon damals kam ihm eine wichtige Rolle zu. Als Umsteigebahnhof verband er den S-Bahnring mit den Vorortstrecken in den Süden Berlins und dem Fernverkehr.

Nach den Plänen Albert Speers zur nationalsozialistischen »Umgestaltung der Reichshauptstadt« sollte der Bahnhof Papestraße einem großflächigen »Personenbahnhof Süd« im Anschluss an eine monumentale Prachtstraße weichen. Doch der Zweite Weltkrieg verhinderte die Realisierung des Vorhabens.

1961 wurde der S-Bahnring dann durch den Mauerbau unterbrochen und 1980 ganz stillgelegt. Der Boykott der S-Bahn – bis 1984 ein DDR-Betrieb – durch die West-Berliner Bevölkerung hatte den Bahnhof Papestraße in der Bedeutungslosigkeit versinken lassen. Der Fall der Mauer änderte die Lage erneut. Mit der Wiederinbetriebnahme des südlichen »Rings« 1993 gewann der Bahnhof Papestraße seinen alten Stellenwert zurück. Zugleich wurde sein Ausbau zum Fernbahnhof beschlossen.

Durch den Bahnhof Südkreuz gewinnt auch das denkmalgeschützte ehemalige Kasernengelände neue Bedeutung. Es ist in die Planungen im Rahmen des Programms »Stadtumbau West« einbezogen und soll sich als »Gewerbe- und Kulturkasernen« zum neu belebten, attraktiven Standort entwickeln.



Fragmente des alten Bahnhofsgebäudes vor dem neuen Bahnhof Südkreuz 2006

Die gesicherten Teile des Uhrenturms sollen zur Erinnerung an das alte Gebäude an dem rechts im Bild befindlichen Zugang zum Parkhaus wieder aufgebaut werden.



Ringbahnhof Papestraße 1908

Versuchs-Kompanie und Kraftfahr-Abteilung

Ab 1907 wurde der südliche Geländeabschnitt, auf dem zuvor die provisorischen Wellblechbaracken des 3. Eisenbahnregiments gestanden hatten, von einer neu aufgestellten motorisierten Versuchs-Kompanie genutzt. Aus dieser entwickelten sich dann die Kraftfahrtruppen.

1911 erhielt das Kraftfahrbataillon seinen Hauptstandort in der Kaserne Kesselsdorfstraße – sie war im Zuge einer Neuverteilung der Eisenbahnertruppen frei geworden. Auf dem Gelände im Süden der General-Pape-Straße wurden ein Übungsparcours sowie Unterstell- und Wartungsgebäude für die Militärfahrzeuge eingerichtet.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs spielten die Kraftfahr-Abteilungen eine eher marginale Rolle. Im Motorfahrzeug, dem mobilsten Produkt der modernen Technik, sahen die Militärs nur bedingt ein Hilfsmittel bei der Kriegsführung. Immerhin erkannte die Oberste Heeresleitung den Lastwagen als geeignet für den Nachschub von Munition, Verpflegung und Soldaten. Wegen des fehlenden Vierradantriebs waren die Einsatzmöglichkeiten jedoch tatsächlich beschränkt.

Auf dem früheren Kraftfahrer-Parcours befindet sich heute eine Abteilung der Berliner Wasserbetriebe. Dort sind u.a. Entstörungsdienste und Spezialfahrzeuge stationiert.

**Kraftfahr-Abteilung auf dem Gelände östlich
des Bahnhofs Papestraße 1916**
Im Hintergrund das Südenende des Sachsendamms



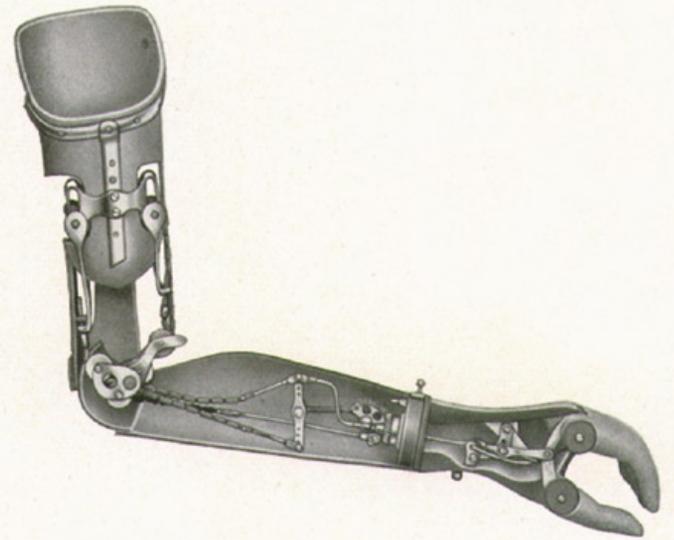
Vom Militärbezirk zum Mischgebiet

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Eisenbahntuppen ebenso wie die Landwehrinspektion und die Bezirkskommandos aufgelöst. Das weitläufige Kasernengelände an der General-Pape-Straße blieb in staatlichem Besitz.

Seit 1922 hatte das Hauptversorgungsamt seinen Sitz in den ehemaligen Militärbauten. Diese neue Behörde regelte die Rentenzahlungen an die vielen Kriegsoffer oder deren Hinterbliebene. Außerdem oblag ihr die gesundheitliche Betreuung der zahlreichen Kriegsversehrten in Berlin, Brandenburg und Pommern. Eine orthopädische Versorgungsstelle auf dem Gelände war zuständig für die Ausgabe und Instandhaltung von Prothesen. Entsprechende Herstellungsbetriebe kamen hinzu. Eine bekannte Firma waren die Deutschen Orthopädischen Werke, die sich von 1929 bis 2000 auf dem Gelände befanden.

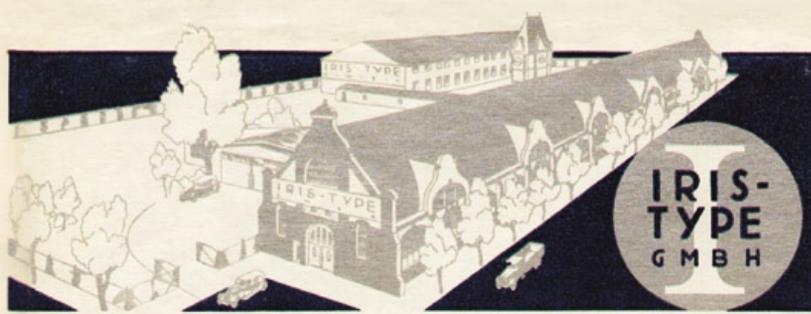
In direktem Zusammenhang mit den Versorgungsämtern stand auch das Krankenbuchlager Berlin, das einen Teil der über 40 Millionen Lazarettblätter und etwa 230.000 Krankenbücher aufbewahrte. Es war ab 1925 in den großen Mannschaftsgebäuden des früheren 3. Eisenbahnregiments untergebracht.

Als Mitte der 1920er Jahre die Tätigkeit der Versorgungsämter zurückging, zogen die Finanzämter Teltow und Tempelhof sowie Gewerbebetriebe in die Gebäude. Im Lauf der Zeit entwickelte sich eine wechselnde Mischung aus Behörden, Wohnungen, Gewerbe, Vereinen und Kleingärten, die bis heute für das Areal charakteristisch ist.



Produkte der Deutschen Orthopädischen Werke:
Oberarmprothese aus Leder mit Hühnerhand
für Amputationen nach Prof. Dr. Sauerbruch und ein
dreirädriger Rollwagen für Gehbehinderte,
genannt »Rollmops«

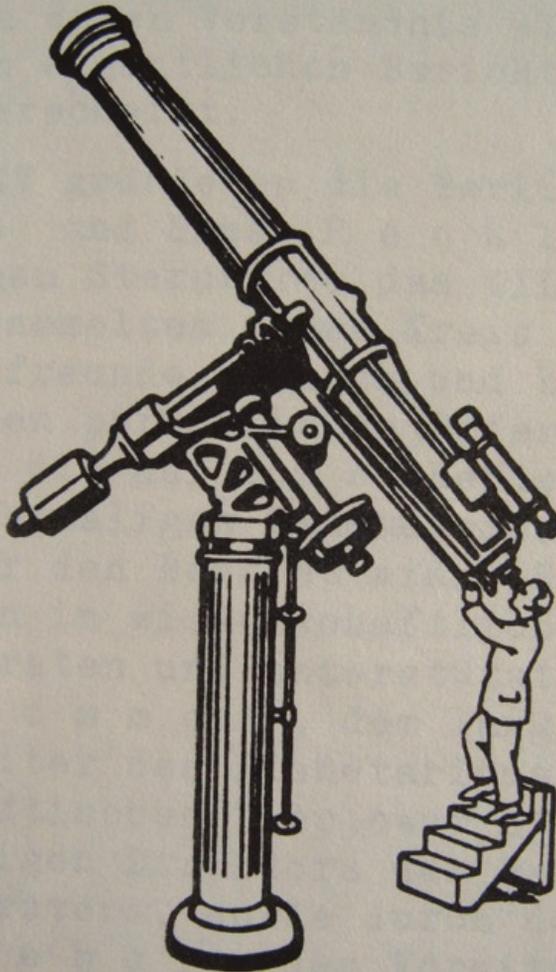




Die ehemalige Exerzierhalle des 3. Eisenbahnerregiments (Werner-Voß-Damm 58) wurde als eines der ersten Gebäude vermietet. 1923 waren dort eine Autowerkstatt und ein Hersteller für Schreibmaschinenteile, der 1927 von einem weiteren Schreibmaschinenzulieferer abgelöst wurde. Allein dieser Betrieb beschäftigte bis in die 1940er Jahre zeitweilig über 200 Personen.

In einem früheren Offizierskasino, das stark kriegsbeschädigt war und notdürftig wieder instand gesetzt wurde, eröffnete 1949 die neu gegründete Wilhelm-Foerster-Sternwarte ihre Pforten. 1955 installierte man dort das größte betriebsfähige Fernrohr Berlins. Die Sternwarte kooperierte eng mit der Volkshochschule Tempelhof und bis zum Umzug an den Insulaner im Jahr 1963 besuchten zahlreiche Schulklassen das Observatorium an der Papestraße.

Auch die deutsche Teilung hinterließ ihre Spuren auf dem Gelände. Zwischen 1950 und 1961 beherbergte das Haus Werner-Voß-Damm 62 ein Wohnheim für Flüchtlinge aus der ehemaligen DDR und aus Ost-Berlin. Bis zu 500 Menschen lebten zeitweilig in dem Gebäude. Auf dem ehemaligen Exerzierfeld gleich daneben wurde Anfang der 1960er Jahre eine große Lagerhalle für so genannte Senatsreserven gebaut. Nach dem Fall der Mauer wurden die Vorratslager aufgelöst und die Lebensmittel als humanitäre Hilfe in die frühere Sowjetunion transportiert.



Briefkopf der Firma Iris-Type 1933

Die Grafik zeigt hinter der ehemaligen Exerzierhalle ein weiteres Gebäude der Iris-Werke sowie einen Verbindungsgang dazu. Diese Bauten sind auf keiner zeitgenössischen Bestandskarte eingezeichnet, doch finden sie sich auf dem Lageplan zu einem Bauantrag des Heeresbauamts Ende 1936.

Titelillustration auf dem Tätigkeitsbericht 1953/56 der Wilhelm-Foerster-Sternwarte e.V., Berlin-Schöneberg 1957

Barackenlazarett und Flüchtlingssiedlung

Östlich der Kasernenmauer des 3. Eisenbahnregiments erstreckte sich von September 1914 bis Anfang 1930 ein großes Barackenlager auf dem Tempelhofer Feld.

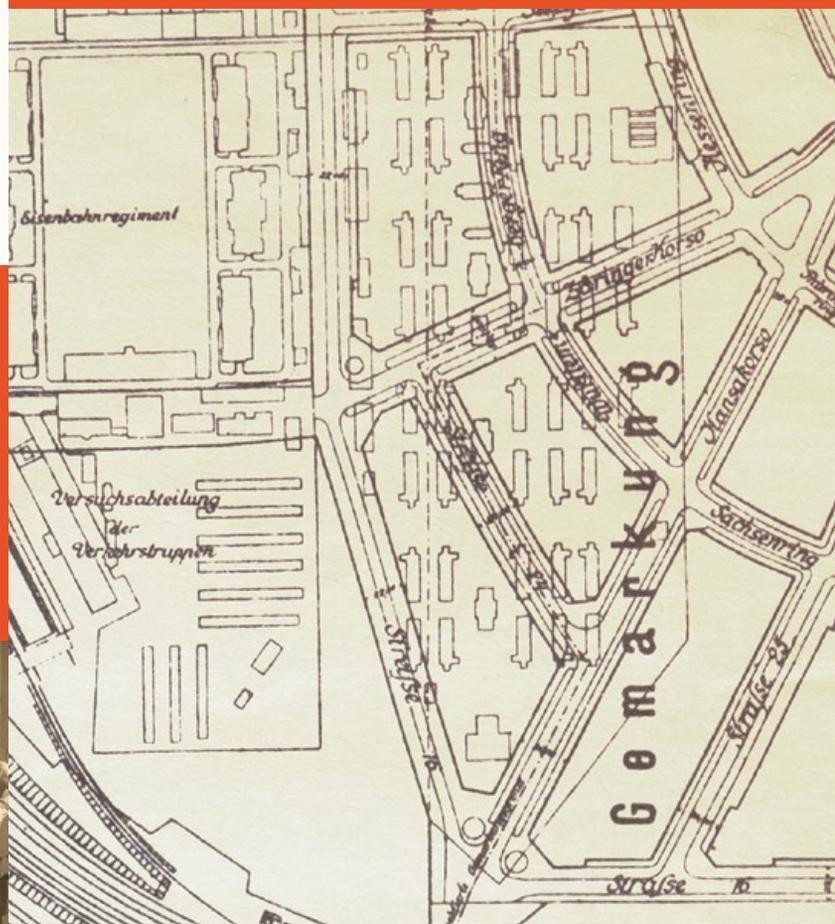
Kaum einen Monat nach Beginn des Ersten Weltkriegs wurde damit begonnen, auf dem Tempelhofer Feld ein Kriegslazarett einzurichten. Im Oktober 1914 waren die 40 Baracken auf dem Gebiet der damaligen Gemeinde Tempelhof bezugsfertig und für die Aufnahme von 1100 Verwundeten vorbereitet. Am 4. November 1914 traf über ein eigenes Zufahrtsgleis der erste Transportzug ein. Soweit bisher bekannt, diente das Lazarett während des Krieges ausschließlich der Behandlung deutscher Verwundeter. Als es am 1. Januar 1921 geschlossen wurde, befanden sich dort noch 250 Insassen, die auf andere Lazarette verteilt wurden.

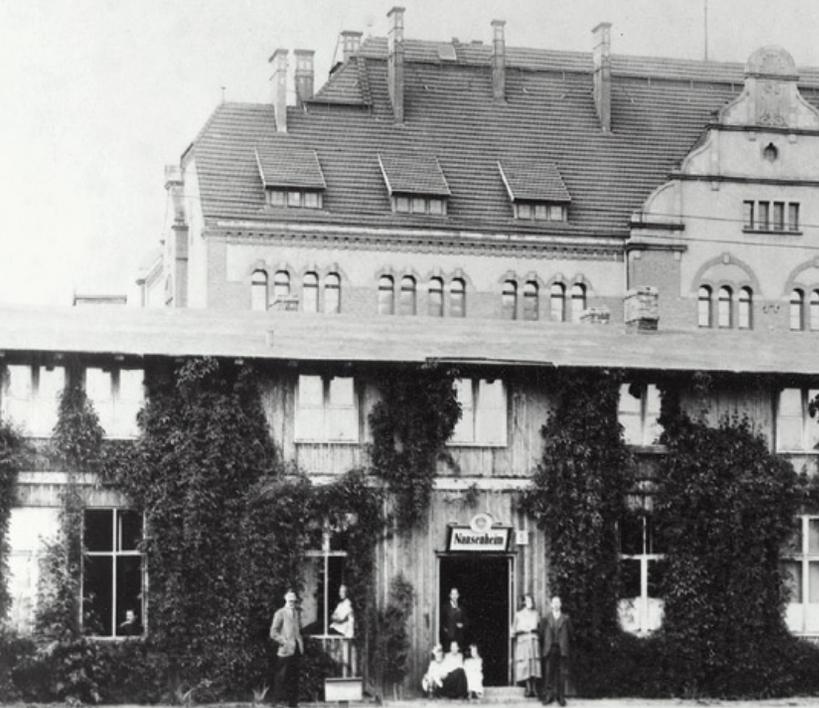
Unter dem geplanten Straßenraster für die Bebauung des westlichen Tempelhofer Feldes ist die Barackensiedlung eingezeichnet. Planausschnitt von 1920

Blick in eine Lazarettbaracke
Ausschnitt aus einer Postkarte, datiert 1918



Das Barackenlazarett auf dem Tempelhofer Feld 1914





Russische Flüchtlinge vor dem »Nansenheim«
Die Fotos wurden vermutlich im September 1924 im Rahmen
einer Reportage für die in Berlin erscheinende russische
Zeitung »Nasch Mir« aufgenommen.



Schon kurze Zeit später begannen die Planungen für eine Umnutzung des Barackenlagers. Nun sollte es Flüchtlingen aus ehemals deutschen Gebieten in Oberschlesien und aus Elsaß-Lothringen als Unterkunft dienen. Bis die Holzbaracken zu Wohnzwecken umgebaut waren, vergingen noch einige Monate. Im Mai 1922 konnten dann hundert Flüchtlingsfamilien die provisorische Siedlung beziehen. Das Rote Kreuz war mit der Zuweisung der Flüchtlinge auf die Baracken betraut, die nun als »Wohnstätten an der Papestraße« bezeichnet wurden. Auf dem Gelände befanden sich auch Verkaufsstellen für Lebensmittel und Kohlen sowie ein Friseurladen. Außerdem richtete die Kriegsbeschädigtenfürsorge dort eine Schuhmacherei, eine Elektroschrottverwertung und eine Tabakmanufaktur ein.

Ende 1922 – Berlin erlebte zu dieser Zeit den Höhepunkt der russischen Emigration – erhielten 200 bis 300 russische Flüchtlinge Unterkunft in einigen Baracken des Roten Kreuzes. Dieser Teil der Siedlung wurde »Nansenheim« genannt, nach Fridtjof Nansen, dem berühmten Polarforscher und Hochkommissar für Flüchtlingsfragen. In den russischen Flüchtlingsbaracken entwickelte sich ein reges soziales und kulturelles Leben, es gab einen Kindergarten und ein Studentenheim. In einem Veranstaltungssaal fanden Vortragsabende und Theateraufführungen statt.

1930 endete die Nutzungsvereinbarung mit dem Grundstückseigentümer, der Tempelhoferfeld Heimstätten Gesellschaft. Die Flüchtlinge wurden umgesiedelt und ein Teil der Baracken abgerissen. Aber noch 1935 beklagte ein Zeitgenosse im Berliner Lokalanzeiger das unschöne Barackenviertel am Südrand des Tempelhofer Feldes, in dem nun Unterstützungs- und Rentenempfänger lebten. Es liege direkt in der Einflugschneise zum Flughafen und hinterlasse bei fremden Besuchern keinen vorteilhaften Eindruck.

SA-Gefängnis Papestraße

Das Wort »Papestraße« war in den Monaten des NS-Terrors, der auf die Ernennung Hitlers zum Reichskanzler folgte, in Berlin ein Synonym für die nationalsozialistische Verfolgung Andersdenkender.

Von März bis Dezember 1933 unterhielt die sogenannte »SA-Feldpolizei« am heutigen Werner-Voß-Damm 54a ein Gefängnis. Insgesamt waren dort über 2.000 Menschen inhaftiert, viele von ihnen wurden gefoltert und eine nicht genau bekannte Anzahl ermordet.

In langjährigen Recherchen konnten bis heute die Namen von nahezu 400 Inhaftierten ermittelt werden. Unter ihnen befinden sich viele KPD- und SPD-Mitglieder, Gewerkschafter sowie jüdische Ärzte und Rechtsanwälte. Den Aktionen der Feldpolizei fielen manchmal auch missliebige Nachbarn oder Denunzierte zum Opfer. In einigen Fällen kamen hier Mitglieder von SA und NSDAP wegen Dienstvergehen in Haft.

Nach 1945 geriet das SA-Gefängnis Papestraße fast vollständig in Vergessenheit. Zwar erinnert seit 1981 eine bezirkliche Gedenktafel an die Opfer, doch die einstigen Haftkeller blieben lange unentdeckt. Nach intensiven Recherchen der Geschichtswerkstatt Papestraße konnten sie Mitte der 1990er Jahre lokalisiert werden. Im August 2003 gaben die Bezirksverordneten von Tempelhof-Schöneberg ihr Votum zur Einrichtung der Gedenkstätte SA-Gefängnis Papestraße, an deren Realisierung in Zusammenarbeit mit den Museen Tempelhof-Schöneberg gearbeitet wird.



SA-Feldpolizei bei der Schießausbildung auf dem Kasernengelände General-Pape-Straße, um 1933



Blick in den Kellergang am Werner-Voß-Damm 54a 2006

Militärluftschiffer und Versuchsballons

Der südliche Teil des Areals an der General-Pape-Straße war zwischen 1885 und 1901 die Wiege der deutschen Militärluftfahrt. Hier ereigneten sich spektakuläre Aufstiege von gasgefüllten Ballons und Luftschiffen, die bedeutende Meilensteine der Luftfahrt darstellen.

Lange Zeit mochte die deutsche Militärführung dem französischen Vorbild, das bereits 1794, wenige Jahre nach den ersten Aufstiegen der Montgolfieren in Paris, eine Luftschifferabteilung aufstellte, in dieser Sache nicht folgen. Erst unter dem Eindruck öffentlicher Luftschiff-Vorführungen um 1880 und durch das Wirken des 1881 gegründeten »Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt« änderte sich die Einstellung der preußischen Militärs. 1884 wurde daraufhin eine Versuchsstation gegründet, die ihr Domizil anfangs im alten Ostbahnhof erhielt, aber bereits im nächsten Jahr an den Westrand des Tempelhofer Feldes, der damals zu Schöneberg gehörte, verlegt wurde. Zwischen 1885 und 1887 entstanden dort verschiedene Bauten zur Unterbringung von Mannschaften und Gerät der Luftschiffertruppe.



Freiballon »Condor« der Luftschifferabteilung
auf dem Tempelhofer Feld 1898

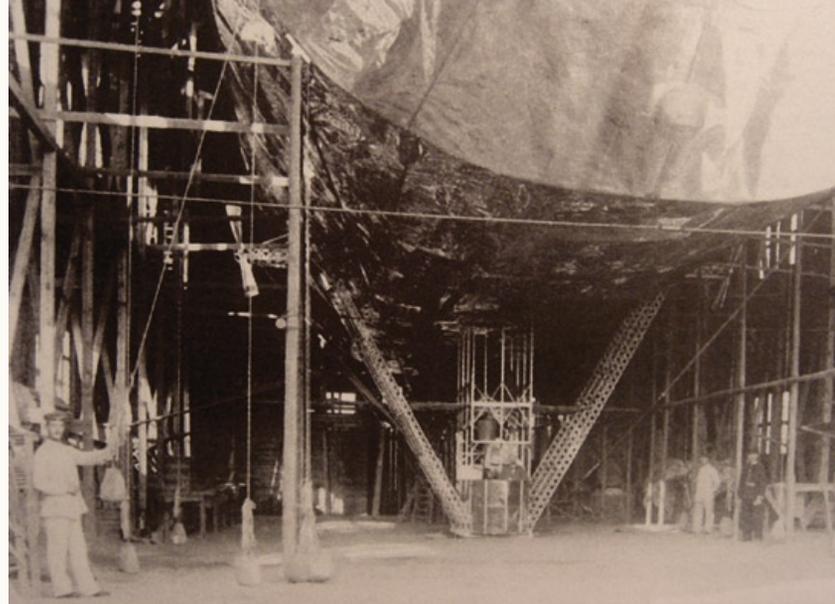
Im Hintergrund links die große Luftschiffhalle, in der auch
das Luftschiff »Schwarz II.« montiert wurde, rechts die
Kasernen des 2. Eisenbahnregiments

Ausschnitt aus dem Übersichtsplan der Gemeinde
Schöneberg von 1895

Bereits im Januar 1885 ließen die Militärluftschiffer ihren Ballon »Barbara«, eine Eigenkonstruktion, vom Schöneberger Gasthof »Schwarzer Adler« an der Hauptstraße aufsteigen. 1886 wurden aus diesem Ballon durch Leutnant vom Hagen Luftbilder aufgenommen, die 2006 erstmals an die Öffentlichkeit gelangten. Sie gelten als die bisher frühesten deutschen Luftbildfotos.

Nicht nur das Militär, auch der »Verein zur Förderung der Luftschiffahrt« veranstaltete vom Gelände der Militärluftschiffer aus wissenschaftliche und technische Ballonversuchsfahrten. Gottlieb Daimler sah in den Luftschiffen ebenfalls eine Verwendungsmöglichkeit für seinen Benzinmotor. Er nahm Kontakt mit den Militärluftschiffern auf und sprach beim Kriegsministerium vor, das ihn jedoch darin nicht unterstützte. Allerdings ließ die Betriebssicherheit der Luftschiffe noch zu wünschen übrig. Wegen der Giftigkeit und der leichten Entzündlichkeit der Gasfüllungen kam es immer wieder zu Unfällen mit Sachschäden, Verletzten und auch Todesopfern.

Auch zwei Luftschifffahrten des Jahres 1897 endeten tragisch. Am 12. Juni starteten der Erfinder Hermann Wölfert und sein Mechaniker Robert Knabe mit ihrem lenkbaren Luftschiff vom Schöneberger Übungsplatz. Während des Fluges geriet es in Brand und stürzte über Tempelhof ab. Beide Insassen kamen ums Leben. Am 3. November hob das motorgetriebene Ganzmetall-Luftschiff »Schwarz II.«, dessen Konstruktion auf den Erfinder David Schwarz zurück ging, vom Übungsgelände ab. Ein Antriebsschaden führte zu einer Bruchlandung, bei der die Aluminiumhülle zerstört wurde.



Das Ganzmetall- Luftschiff »Schwarz II.« in der Luftschiffhalle an der General-Pape-Straße 1897

»Schwarz II.« beim Aufstieg am 3. November 1897
Im Hintergrund die Gebäude der Landwehnspektion



Einige Monate bevor die auf 150 Mann gewachsene Luftschiffer-Abteilung am 1. Oktober 1901 zum Schießplatz Tegel wechselte, schrieb das alte Übungsgelände noch ein Mal Geschichte. Arthur Berson und Reinhard Süring vom Königlichen Meteorologischen Institut starteten von hier aus einen spektakulären Höhenversuch. Lediglich mit einfachsten Sauerstoffgeräten ausgestattet und im offenen Korb stiegen sie mit dem Ballon »Preußen« auf die Höhe von 10.800 Metern – ein Rekord, der in dieser Weise bis heute nicht übertroffen wurde.

Gondel des Ballons »Preußen« während der Ballastentnahme zur Hochfahrt am 31. Juli 1901



Ballon »Preußen« mit Prof. Berson und Dr. Süring startklar zur Hochfahrt am 31. Juli 1901
Der Ballon erreichte eine Höhe von 10.800 Metern.

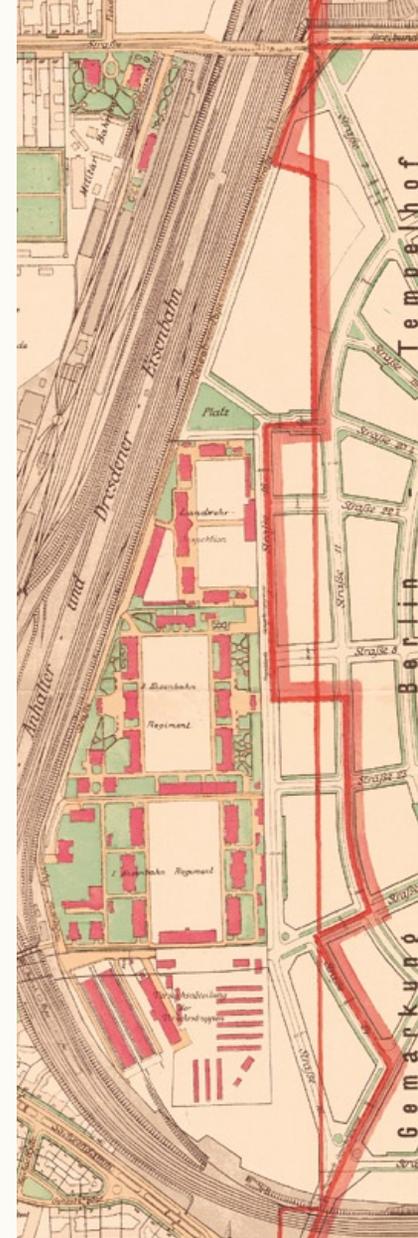
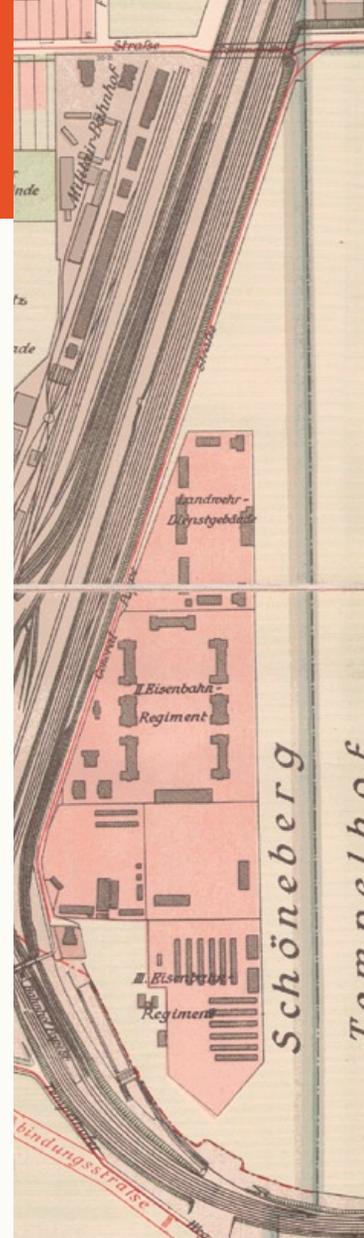
Grenzverschiebungen

Als 1911 die erste Straßenplanung für die Bebauung des Tempelhofer Westfeldes festgelegt wurde, kamen Überlegungen auf, die Grenze zwischen Tempelhof und Schöneberg in diesem Bereich zu verschieben. Sie verlief nämlich auf der Linie der heutigen Gontermannstraße und durchschnitt damit das geplante Straßenraster. In einer Karte von 1912 sind die alte und die geplante neue Grenzlinie eingezeichnet, doch wurde das Projekt während des Ersten Weltkriegs nicht weiter verfolgt.

Die Entstehung der Gartenstadt Neu-Tempelhof warf in den 1920er Jahren erneut die Frage einer Verschiebung auf, zumal die bisherige Bezirksgrenze ein Flüchtlingslager östlich der Kasernen durchschnitt. 1928 wurde der Grenzverlauf unmittelbar an das ehemalige Kasernengelände verlegt. Auch das Kleingartengelände nördlich der Kasernen kam nach Tempelhof. Schöneberg erhielt als Ausgleich das nahezu ebenso große Industriegebiet an der Bessemer Straße.

1937 änderte ein Verwaltungsbeschluss die Bezirksgrenzen erneut. Diesmal wurde das gesamte ehemalige Kasernengelände bis unmittelbar an die Eisenbahntrasse dem Bezirk Tempelhof zugeteilt, der sich damit um 200.000 Quadratmeter und 286 Bewohner vergrößerte. Da die kommunale Selbstverwaltung von den Nationalsozialisten längst abgeschafft war, gab es keinerlei Diskussion.

Nach der Zusammenlegung der Bezirke Tempelhof und Schöneberg im Jahr 2001 verläuft hier nun die Ortsteilgrenze.



links: Planausschnitt der Stadt Schöneberg 1903
vor der Bebauung des Tempelhofer Feldes

rechts: Planausschnitt der Stadt Schöneberg 1912

Neben dem alten Grenzverlauf ist ein neuer eingezeichnet,
der in dieser Form nie realisiert wurde.

Das Exerzierfeld wird zur »Gartenstadt«

Im 18. und 19. Jahrhundert war das Tempelhofer Feld ein wichtiger Parade- und Exerzierplatz der preußischen Armee. 1908 verkaufte der Militärfiskus das Gelände für den damals ungeheuren Preis von 72 Millionen Mark an die Gemeinde Tempelhof, die den westlichen Teil bebauen lassen wollte. In der Folgezeit wurden verschiedene Entwicklungskonzepte ausgearbeitet, unter anderem von namhaften Architekten wie Hermann Jansen und Bruno Möhring.

Damit sich der hohe Kaufpreis amortisierte, plante die Tempelhofer Feld AG, eine Investorengruppe aus Deutscher Bank und dem Bauunternehmer Georg Haberland, ein hoch verdichtetes Quartier für 60.000 Bewohner. Gleichwohl sollten durch geschwungene Grünzüge auch Elemente der damals aufkommenden Gartenstadtbewegung realisiert werden. Bis 1914 wurden etwa 60 Wohnhäuser errichtet, dann stoppte der Erste Weltkrieg das ehrgeizige Vorhaben.



Gardekorps auf dem Tempelhofer Feld um 1910
Im Hintergrund die Kasernen an der General-Pape-Straße und der Gasometer



Doppelhäuser am Bundesring, Architekt Fritz Bräuning, 1924

Nach dem komplizierten Bodenverkauf an die neugegründete Tempelhoferfeld Heimstätten GmbH entstand zwischen 1920 und 1934 in mehreren Bauabschnitten das damals größte Wohnungsbauprojekt Berlins: die »Gartenvorstadt Tempelhofer Feld«.

Der Tempelhofer Baustadtrat Fritz Bräuning und der Gartenarchitekt Rolf Fischer planten und bauten etwa 2.000 kleine Doppel- und Reihenhäuser, umgeben von viergeschossigen Mietwohnungsbauten.

Das Vorhaben, die Siedlungshäuser vorzugsweise an Kriegsbeschädigte zu verkaufen, musste allerdings frühzeitig aufgegeben werden, denn die Preise waren für diese Zielgruppe nicht erschwinglich. Die »Gartenstadt« wurde eine Mittelstandskolonie. Bräuning, den die Nationalsozialisten 1933 aus dem Amt entließen, wohnte ebenfalls in der Siedlung.

Im Frühjahr 1936 wurden die Straßen der Siedlung umbenannt. Seitdem heißen sie nach Militärfliegern des Ersten Weltkriegs wie Boelcke, Richthofen oder Voss – daher auch die Bezeichnung »Fliegersiedlung«.

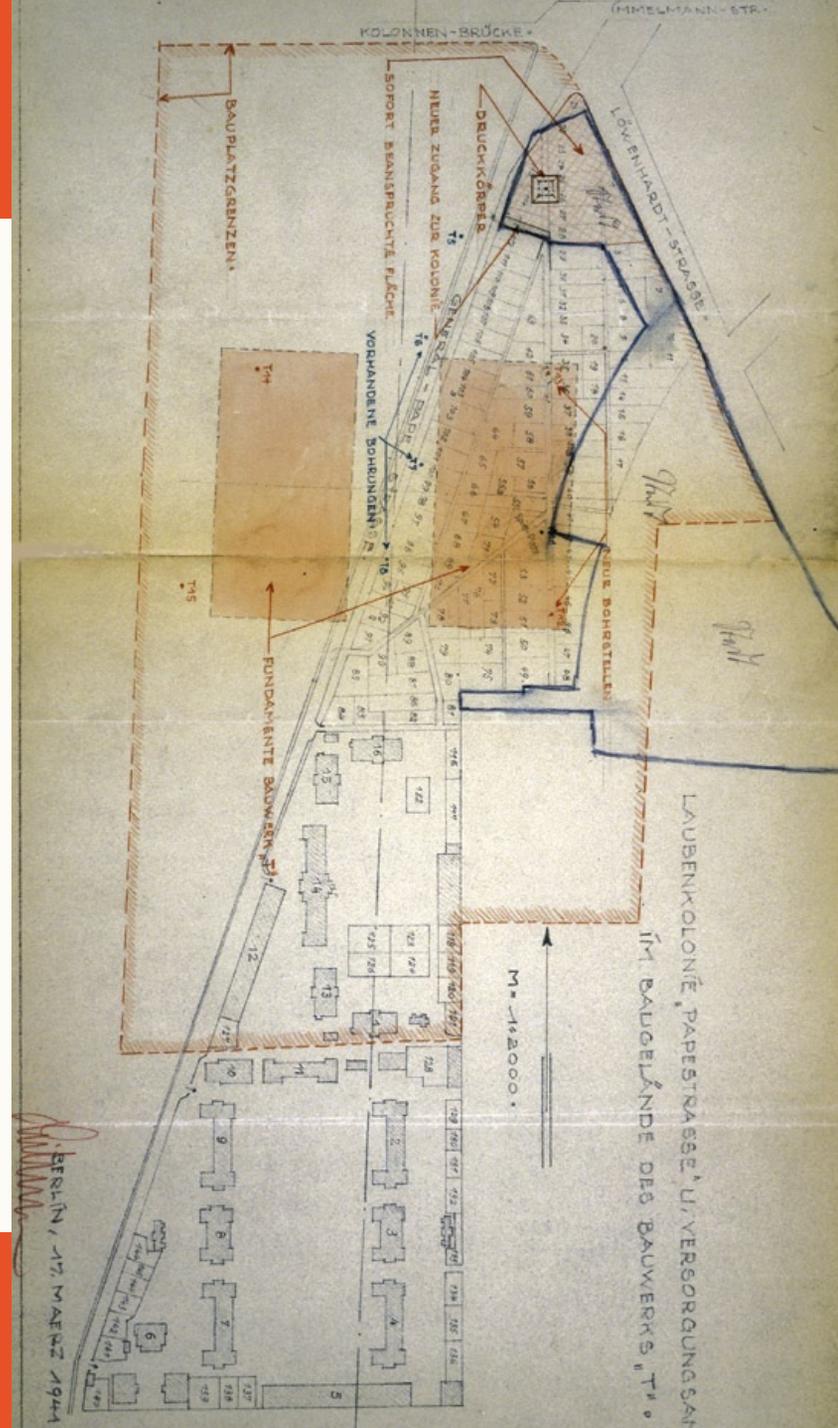
Pläne für das Bauwerk »T«

Wo heute der Weg zwischen idyllischen Kleingärten verläuft, sollten sich nach dem Willen Hitlers und seines Architekten Albert Speer die östlichen Pfeiler eines gigantischen Triumphbogens erheben. In den Planungsakten von 1941 sind die Fundamente dafür eingezeichnet, mit einer Länge von etwa 96 und einer Breite von 48 Metern. Das Projekt firmiert dort unter der Tarnbezeichnung Bauwerk »T«.

Der Triumphbogen zählte zu Hitlers ehrgeizigsten Bauvorhaben. Bereits Mitte der 1920er Jahre hatte er Entwürfe dazu skizziert. Zehn Jahre später betraute er Albert Speer mit den Planungen für dieses Monument. Im Entwurfsmodell von 1939 überspannt der Triumphbogen die geplante Nord-Süd-Achse, die als 7 Kilometer lange Prachtstraße von Moabit nach Tempelhof angelegt war. Das veränderte Modell von 1941 zeigt den Triumphbogen als südlichen Abschluss der Achse. Daran anschließend sollte sich ein 800 Meter langer Platz bis zum neu projektierten Südbahnhof erstrecken. Wie die »Große Halle des Volkes« hätten auch die Maße des Triumphbogens alle baulichen Dimensionen Berlins gesprengt: Er sollte 170 Meter breit sein, 119 Meter tief und 117 Meter hoch.

Die größtenwahnsinnigen Neubaupläne Hitlers und Speers hätten für das gesamte Areal um die General-Pape-Straße gravierende Folgen mit sich gebracht: alle Gebäude auf dem ehemaligen Militärgelände wären abgerissen worden, ebenso der Bahnhof Papestraße und auch ein Teil der Siedlungshäuser auf dem früheren Tempelhofer Feld.

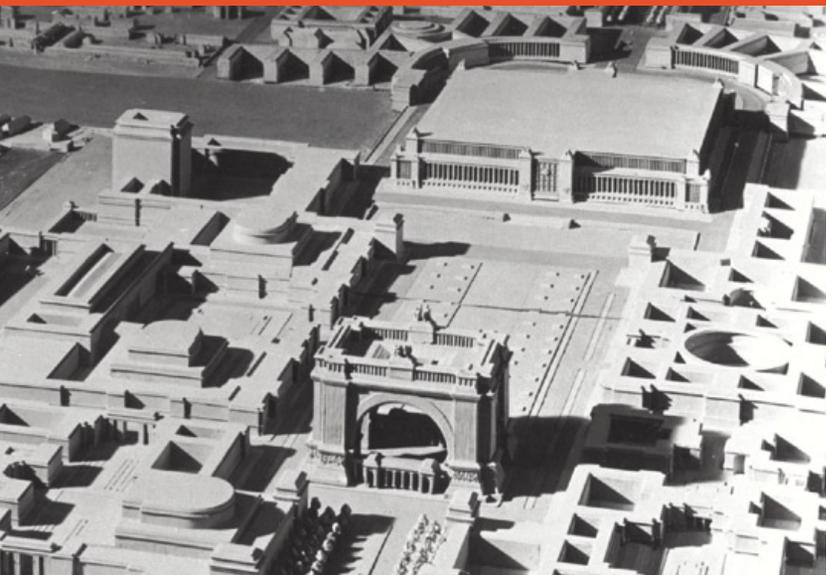
Blaupause mit Einzeichnung der Fundamente für das Bauwerk »T«, 17. März 1941





Modell der Nord-Süd-Achse (Ausschnitt) 1939
Im Vordergrund der Triumphbogen, hinten der Südbahnhof

Modell der Nord-Süd-Achse (Ausschnitt) 1941
Die Straße zwischen Triumphbogen und Südbahnhof
ist zu einem großen Platz erweitert worden.



Impressum

Herausgeber: Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg
Abteilung Bauwesen/Amt für Planen, Genehmigen und Denkmalschutz
in Zusammenarbeit mit der Abteilung Schule, Bildung, Kultur und
Seniorenbetreuung/Fachbereich Museen Tempelhof-Schöneberg

© 2006 Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg
Museen Tempelhof-Schöneberg

Idee: Petra Zwaka, Museen Tempelhof-Schöneberg
Konzept: ZERA (Johanna Muschelknautz, Peter Schultz-Hagen)
Recherche: Matthias Heisig, Peter Schultz-Hagen
Texte: Matthias Heisig, Kap. 2-6, 9-13; Veronika Liebau,
Johanna Muschelknautz
Redaktion: Johanna Muschelknautz
Gestaltung: ZERA
Umsetzung: diegeisel

Dank an Michael Richter (Verein Berliner Unterwelten), Ulrich Schop,
Martin Schwarz sowie die Gartengemeinschaft Papestraße e.V.
für ihre sachkundige Unterstützung.

Bildnachweise

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg
– Amt für Planen, Genehmigen und Denkmalschutz:
Umschlag außen Plan 6, Umschlag Vorderseite innen
– Archiv für die Geschichte von Tempelhof und Schöneberg:
Umschlag außen Pläne 1-5, S. 2, 7, 10, 13, 18, 21, 22 unten, 25 unten,
26, 28, 29, 31, 32/33, 36 unten, 38, 39, 44, 45, 52
– Bauakten-Archiv Tempelhof-Schöneberg: S. 36 oben
– Vermessungsamt: S. 4, 6, 9, 25 oben, 51
Deutsches Museum: S. 48, 49
Deutsche Gesellschaft für Bodenmechanik: S. 14
Ehemaliges Archiv der Deutschen Orthopädischen Werke G.m.b.H.: S. 35
Gartengemeinschaft Papestraße e.V.: S. 15, 16
Geschichtswerkstatt Papestraße e.V.: S. 43 unten
KZ Dachau Gedenkstätte/Copress Bildverlag: S. 43 oben
Landesarchiv Berlin: S. 55, 56
Ullstein Bilderdienst: S. 19, 40

Abbildungen aus Publikationen

Haaland/Knäusel/Schmitt/Seifert, Leichter als Luft – Ballone
und Luftschiffe, Bonn 1997, S. 109/110: S. 47
Hille, Geschichte der preußischen Eisenbahntrouppen, II. Teil
1871-1911, Berlin 1913: S. 22 oben, S. 27
Wasmuths Monatshefte für Baukunst 1924: S. 53

Das Booklet wurde aus Mitteln des Programms
Stadtumbau West finanziert.