

INSEL TOUR

ZERA berlin

Historische Informationen zu einem Stadtraum



Inhalt

	Vorwort	Seite 002
1	Schöneberger Insel Bahnhof	Seite 004
2	Die erste neue Straße: Sedanstraße	Seite 012
3	Handel und Gewerbe	Seite 016
4	Königin-Luise-Gedächtniskirche	Seite 020
5	Zwölf-Apostel-Kirchhof	Seite 026
6	Die Kolonnenstraße	Seite 032
7	Anhalter Bahn Kolonnenbrücke	Seite 038
8	Militärbahnhof Schöneberg	Seite 044
9	Wilhelm-Kabus-Straße	Seite 050
10	Alfred-Lion-Steg	Seite 054
11	Eisenbahn-Pioniere Militärische Nutzung	Seite 060
12	Gewerbegebiet Naumannstraße	Seite 066
13	Im Widerstand: Annedore und Julius Leber	Seite 070
14	Marlene Dietrich	Seite 074
15	»Rote Insel«	Seite 080
16	Verkehrsplanung Westtangente	Seite 084
17	Der Gasometer IV	Seite 090
18	Schöneberger Gaswerk EUREF-Campus	Seite 094
19	Hans Baluschek	Seite 100

Vorwort

Angeregt durch den 2008 eingerichteten Geschichtsparcours Papestraße entstand die Idee, auch für die Schöneberger Insel ein historisches Informationssystem im Stadtraum zu entwickeln: die INSEL TOUR. Sie wurde im Rahmen des Bund-Länder-Programms Stadtumbau für das Stadtumbaugebiet Schöneberg-Südkreuz realisiert, als Kooperationsprojekt der Bereiche Städtebau, Grün, Verkehr und Kultur.

Die INSEL TOUR konzentriert sich auf das Gebiet zwischen der Kolonnenstraße im Norden, dem Gasometer am süd-westlichen Ende und dem Industriegelände an der Wilhelm-Kabus-Straße. Hier lassen sich stadtplanerische und industriegeschichtliche Entwicklungslinien exemplarisch aufzeigen – von den Aktivitäten der Terraingesellschaften und der Englischen Gasanstalt über die militärische und gewerbliche Nutzung bis zur Verkehrsplanung für die »autogerechte« Stadt. Die Zeitachse reicht vom Bau der ersten Preußischen Eisenbahnlinie 1838 bis zu den aktuellen Planungen, die zur Aufwertung des Areals zwischen den Gleisen

beitragen. Auch die politische Geschichte und die Sozial- und Kulturgeschichte des 20. Jahrhunderts spiegeln sich auf der Schöneberger Insel wieder, verbunden mit Namen wie Annedore und Julius Leber, Hans Baluschek, Alfred Lion, Marlene Dietrich.

Ausgehend von der Julius-Leber-Brücke lädt die INSEL TOUR zu einem historischen Rundgang mit insgesamt 19 Stationen ein. Dabei wird der infrastrukturelle Wandel ebenso in den Blick genommen wie einzelne Ereignisse oder Menschen. In der Zusammenschau ergibt sich das Porträt eines vielfältigen Kiezes, der bis heute durch seine stadträumliche Insellage zwischen den Gleisen geprägt ist.

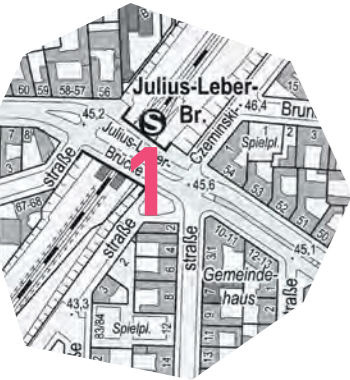
Das vorliegende Heft dokumentiert die Inhalte der Tafeln vor Ort, ergänzt durch weitere Abbildungen. Viel Vergnügen beim Erkunden!

Jutta Kaddatz Bezirksstadträtin für Bildung, Kultur und Soziales

Jörn Oltmann Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Bauen

Dr. Irene von Götz Leiterin des Fachbereichs Kunst, Kultur, Museen und der Museen Tempelhof-Schöneberg

Ina Carrasco Leiterin des Stadtentwicklungsamtes Tempelhof-Schöneberg



Eine Insel zwischen Gleisen

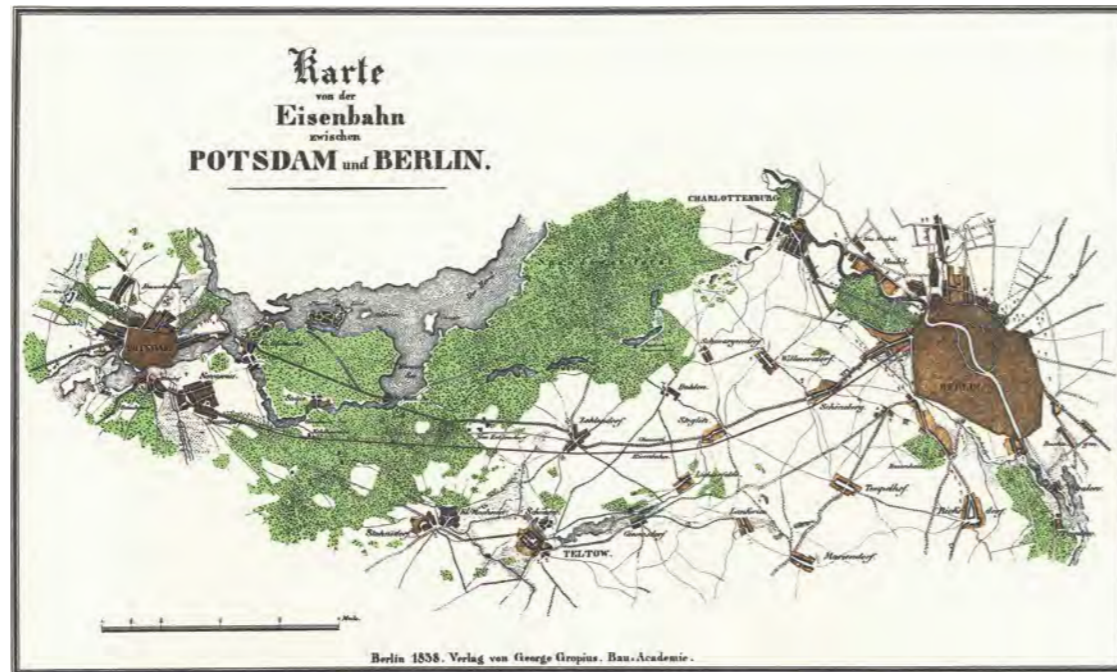
Mitte des 19. Jahrhunderts war das Gebiet der heutigen Schöneberger Insel noch weitgehend unerschlossen. Doch wurde es schon durch Bahngleise von der Umgebung abgetrennt. Östlich des Dorfs Schöneberg, inmitten von Feldern, verliefen die Schienen der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Diese sogenannte »Stammbahn« war 1838 als erste Bahnstrecke Preußens eröffnet worden.

Um 1900 gab es hier eine breite Bahntrasse mit sechs Gleisen: zwei Gleise für die Stammbahn mit Fern- und Vorortverkehr, zwei für die Ringbahn, die über die sogenannte »Südringspitzkehre« zum Potsdamer Bahnhof in Berlin fuhr, und zwei für die 1891 in Betrieb genommene neue Wanneseebahn. Im Volksmund hieß dieser Einschnitt auch »Berliner Tal«.



Adolph von Menzel, Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn, Gemälde von 1847

bpk / Nationalgalerie, SMB, Reproduktion Jörg P. Anders



Karte von der Eisenbahn zwischen Potsdam und Berlin von 1838. Die Bahnlinie verläuft östlich des Dorfs Schöneberg (rechts), parallel zur Chaussee nach Potsdam.

Sammlung Mauruszat



Blick von der Julius-Leber-Brücke Richtung Süden, Juni 1951

Foto Willy Kiel, Landesarchiv Berlin



Der Bahnhof Schöneberg, Blick Richtung Nordwesten, Postkarte um 1900

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg

Ein Bahnhof für die Insel

1881 wurde der Bahnhof Schöneberg an der Kolonnenstraße mit einem einfachen Seitenbahnsteig eröffnet. Hier hielten zunächst die Züge der Ringbahn, die damals den Potsdamer Bahnhof in Berlin anfuhr. Wegen des zunehmenden Verkehrs wurde der Bahnhof 1891 umgebaut, mit einem Mittelbahnsteig und einem neogotischen Eingangsgebäude an der Sedanbrücke.

Ab Ende 1932 hieß die Station Kolonnenstraße. Schon 1938 wurde das Gebäude im Zuge größerer Umbauplanungen wieder abgerissen und durch ein Provisorium an der heutigen Czerninskistraße ersetzt. Dieses erlitt Kriegszerstörungen und 1944 wurde der Verkehr auf der Strecke eingestellt. Es sollte Jahrzehnte dauern, bis die Insel mit der 2008 eröffneten Station Julius-Leber-Brücke wieder einen Bahnanschluss bekam.



Der zerstörte S-Bahnhof Kolonnenstraße mit dem provisorischen Eingangsgebäude von 1936, März 1955. Rechts sind die teils kriegszerstörten Häuser der Czerninskistraße zu sehen, im Hintergrund links die Langenscheidtbrücke.

Foto Bert Sass, Landesarchiv Berlin



Das zerstörte Gebäude des S-Bahnhofs Kolonnenstraße im März 1955, Blick nach Süden

Foto Bert Sass, Landesarchiv Berlin

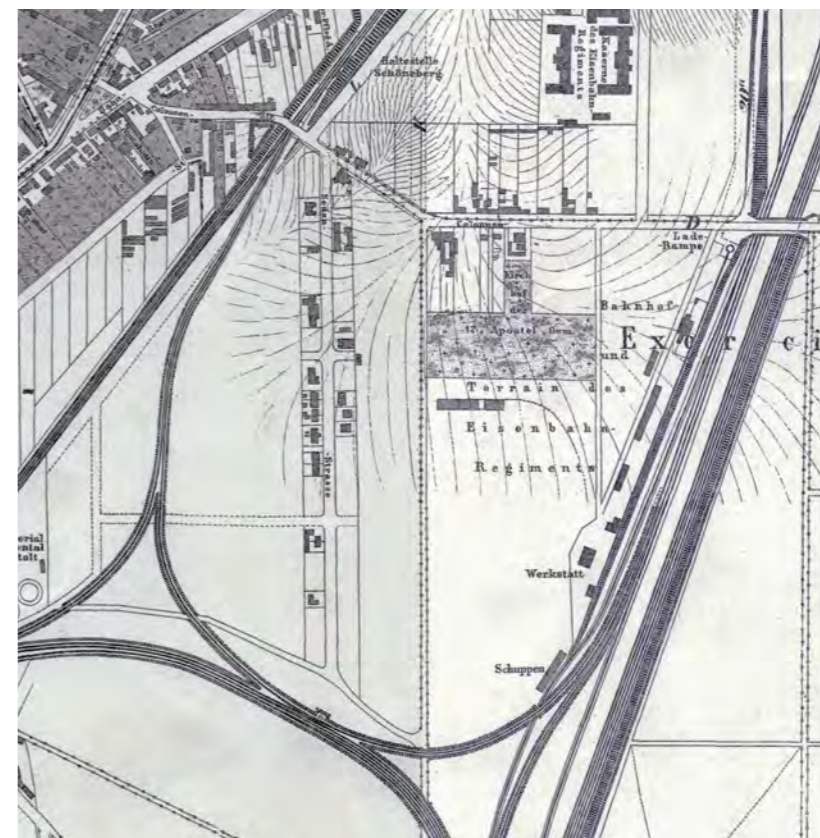


Die erste neue Straße

Der Rittergutsbesitzer und Terrainunternehmer Wilhelm Ferdinand Lenz erwarb um 1870 einen langgezogenen Ackerstreifen östlich der Bahntrasse. Hier ließ er inmitten von Feldern eine neue Straße anlegen: die Sedanstraße, heute Leberstraße. Ihre Ausrichtung von Nord nach Süd bestimmte die spätere Straßenplanung der Schöneberger Insel.

In den folgenden Jahren kauften private Terrainunternehmer und Bodengesellschaften von Schöneberger Bauern weiteres Land auf und ließen hauptsächlich Mietskasernen errichten. 1905 war die Besiedlung der Insel weitgehend abgeschlossen.

Von der ersten Bebauung mit kleinen Landhäusern und drei- bis viergeschossigen Mietshäusern, die rückwärtig meist Stallungen und Gewerberäume hatten, ist heute kaum etwas erhalten.



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

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg,
Fachbereich Vermessung und Geoinformation



Sedanstraße mit Blick auf den Bahnhof Schöneberg, um 1910

Foto Jantsch, Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Blick von der Kolonnenstraße Ecke Czeminskistraße nach Süden in die Leberstraße, mit Café Klappe, Mai 1983

Foto Matthias Reichelt, Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Hauptgeschäftsstraße der Insel

Die Sedanstraße entwickelte sich um 1900 zur wichtigsten Geschäftsstraße der Schöneberger Insel. Hier siedelten sich Handel und Gewerbe an. Fast jedes Haus beherbergte einen Laden oder einen kleinen Betrieb.

So fand sich in der Nr. 8 (heute Leberstraße 16) eine Zigarrenfabrik, gleich daneben (Leberstraße 18) eine Biergroßhandlung und in der Sedanstraße 11 (Leberstraße 22) eine Bäckerei. In der Sedanstraße 19/20 (Leberstraße 36/38) gab es einen Zigarrenladen und einen Sattler.

Die Dichte der Kneipen und Geschäfte war sehr hoch, auch wegen der vielen Militärangehörigen, die auf der Schöneberger Insel wohnten oder hier Dienst taten.



Bäckerei Stein in der Sedanstraße 11 (heute Leberstraße 22), um 1911

Privatarchiv Wilfried Schlepegrell



Wohnhäuser mit Geschäften in der Sedanstraße 19/20
(heute Leberstraße 36/38), um 1910

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg

J. 20 E. Wangsd, G.
 Kauerwitz, (Vie-
 denau), Sch.
 E. Selter, G. Maurerstr.
 (Berlin).
 V. Hunte, D., Pol. Seaml.
 Armin, E., Brauer-
 unger.
 Wandach, R., Brauerstr.
 Reber, D., Sattler.
 Berger, E., Baum.
 Eppen, H., Kim.
 Föhler, W., Schlosser.
 Fischer, K., Gariser.
 Franke, F., Tischler.
 Gierndrewski, J., Bauach.
 Görndt, G., Maurer.
 Heilshof, H., Eisenb.
 Schönn.
 Hölte, W., Gemüsehdl.
 Klau, J., Schindlerstr.
 Meyer, S., Jägerstr.
 Meile, H., Kim.
 Mignat, E., Schlosser.
 Rohde, G., Tischler.
 Paul, D., Brauerstr.
 Kable, D., Klempner.
 Sattler, D., Kim.
 Scheuer, B., Briefläd.
 Schmid, P., Schuhm.
 Sieger, W., Eisenb.
 Wortanführ.
 Glend, F., Jäger.
 Sinter, K., Lehrer.
 Weidner, W., Dachde.
 Wildfang, R., Ob. Post-
 amt.
 Winter, K., Ob. Post-
 amt.
 Sieglowitz, R., Kim.

Auszug aus dem Berliner Adressbuch
von 1910 zur Sedanstraße 19/20

Zentral- und Landesbibliothek Berlin,
Digitale Landesbibliothek



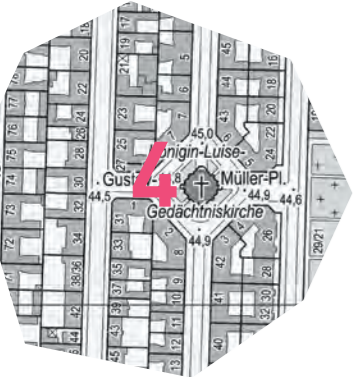
Sedanstraße 70 (heute Leberstraße 31) ca. 1913

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Prospekt für die Filiale der Meyer Spirituosen-
und Weinhandlung in der Sedanstraße, um 1932

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Eine Kirche für die Insel

1905 lebten auf der Schöneberger Insel bereits 30.000 Menschen, doch gab es keine eigene Kirche, die nächstgelegene war die Apostel-Paulus-Kirche. Deshalb erwarb die evangelische Gemeinde von der Bahnhof Schöneberg Bodengesellschaft mbH ein Grundstück auf dem Gustav-Müller-Platz, um hier eine Kirche für die Bewohner_innen der Insel zu bauen.

Die Einweihung der Königin-Luise-Gedächtniskirche erfolgte am 10. März 1912 zum 136. Geburtstag der Königin Luise von Preußen, nach der die Kirche benannt ist. Im Volksmund erhielt der Bau aufgrund seiner markanten neobarocken Kuppel salopp den Beinamen »Käseglocke«.

Die Arbeiterschaft auf der Schöneberger Insel stand traditionell der SPD oder KPD nahe und war nicht religiös.



Zur Einweihung der Königin-Luise-Gedächtniskirche am 10. März 1912 begrüßt General-Superintendent Lahusen den preußischen Prinzen August Wilhelm

Foto Jantsch, Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Innenraum der Königin-Luise-Gedächtniskirche.
Bei einer Renovierung 1962 wurden die 1927/28
entstandenen Pfeilerbilder von Hermann Sandkuhl übermalt.

Foto Anna Homburg / Darijus Burneika
aus: Berlin. Sakrale Orte, 2010

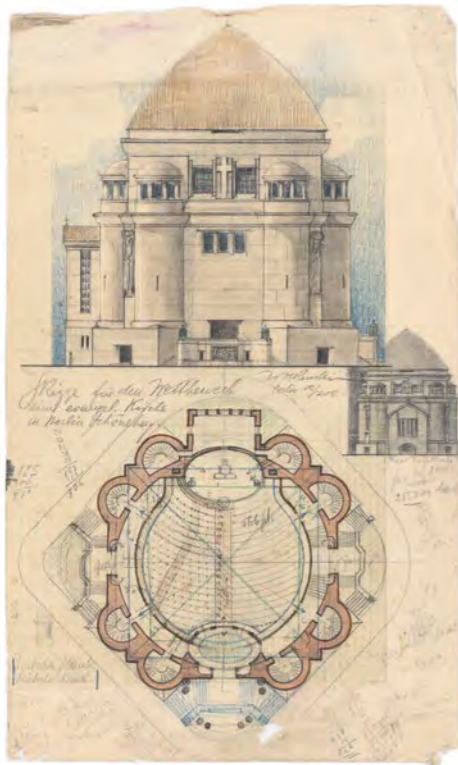
Zeichnung des Neubaus der Königin-Luise-
Gedächtniskirche, Ansicht von der Sedanstraße, 1910

Bauarchiv Tempelhof-Schöneberg

Die Königin-Luise-Gedächtniskirche

Für den Bau der Kirche auf dem Gustav-Müller-Platz hatte die Gemeinde 1908 einen Wettbewerb ausgeschrieben. Drei der 168 eingereichten Entwürfe wurden prämiert, doch keiner umgesetzt. Der realisierte Entwurf des Friedenauer Architekten Fritz Berger ging aus einem anschließenden »engeren« Wettbewerb mit fünf ausgewählten Teilnehmern hervor. Nach dem Vorbild einer barocken Kuppelkirche entwarf Berger einen oktogonalen Zentralbau, der heute unter Denkmalschutz steht.

Den Zweiten Weltkrieg überstand die Kirche weitgehend unbeschadet, die Fassade ist bauzeitlich erhalten. Der mehr als 15 Meter hohe Innenraum wurde 1962 umfassend instandgesetzt und der Altarbereich 1979 vom Berliner Künstler Volker Haase neu gestaltet. Nach über 100 Jahren ist die Außenhülle der Kirche sanierungsbedürftig. 2016 wurde mit der denkmalgerechten Sanierung begonnen.



Nicht realisierter Wettbewerbsentwurf für die Königin-Luise-Gedächtniskirche von San Micheli Wolkenstein, 1908

Architekturmuseum der TU Berlin



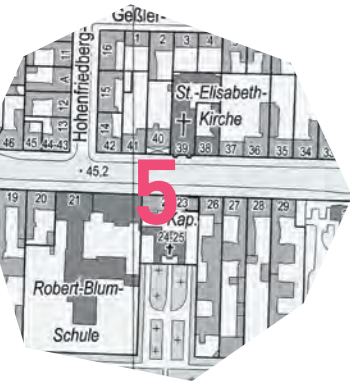
Nicht realisierter Wettbewerbsentwurf für die Königin-Luise-Gedächtniskirche von Wilhelm Brurein, 1908

Reproduktion aus »Moderne Bauformen«, Heft IX, 1910
Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Die Kuppel der Königin-Luise-Gedächtniskirche auf dem Gustav-Müller-Platz, dahinter der Turm der bereits 1911 eingeweihten katholischen St. Elisabeth-Kirche in der Kolonnenstraße

aus: Werner Bethsold, Schöneberg – eine Gegend in Berlin, Berlin 1977



Der Alte Zwölf-Apostel-Kirchhof

Der 1864 eingeweihte Alte Zwölf-Apostel-Kirchhof gehört zu den kulturgeschichtlich bedeutendsten Begräbnisplätzen Berlins. Er war der erste Friedhof der neu gegründeten Zwölf-Apostel-Gemeinde und lag damals weit vor den Toren der Stadt, auf ehemaligen Grundstücken des Militärfiskus. Bereits 1882 war der Kirchhof erstmals voll belegt.

Viele bedeutende Bildende Künstler haben hier ihre letzte Ruhe gefunden, wie die Maler Anton von Werner (1843–1915) und Friedrich Schröder Sonnenstern (1892–1982) oder die Bildhauer Reinhold Begas (1831–1911) und Ernst Herter (1846–1917).



Grabmal des Bildhauers Ernst Herter

Foto Michael Bork 2011



Grabmal des Malers Friedrich Schröder Sonnenstern

Foto Michael Bork 2011



Die historische Lindenallee auf dem Alten Zwölf-Apostel-Kirchhof

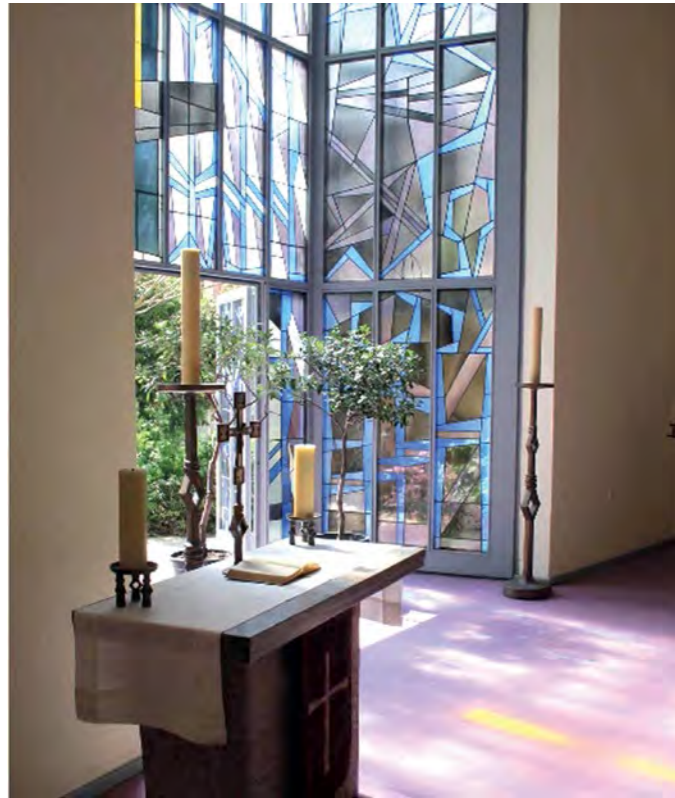
Foto ZERA berlin 2018

Gartendenkmal mit Zukunft

Der Friedhof ist auch ein bedeutendes Gartendenkmal. Die Gestaltung der Anlage mit ihren breiten Lindenalleen folgt einem Entwurf des bekannten königlichen Garteninspektors Carl David Bouché, der damals im Botanischen Garten (heute Kleistpark) tätig war. Sie ist in ihrer Grundstruktur bis heute unverändert geblieben.

Die im Zweiten Weltkrieg zerstörte Kapelle wurde 1957 nach Plänen des Architekten Georg Lichtfuß neu errichtet. Eindrucksvoll sind die Glasfenster des Berliner Künstlers Alfred Kothe.

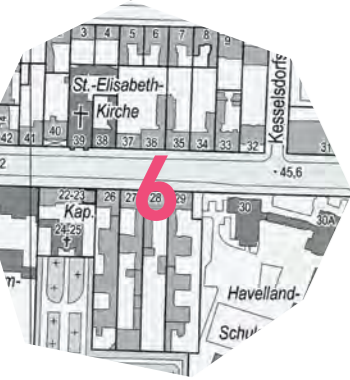
In den letzten Jahren wurde mit dem »Garten der Kleinen Ewigkeit« ein Gräberfeld geschaffen, das Ausdruck einer neuen, zeitgemäßen Bestattungskultur ist.



Die 1957 neu errichtete Kapelle
mit den Glasmosaiken von Alfred Kothe
Foto Bertram von Boxberg 2014



Blick auf den Garten der Kleinen Ewigkeit
Foto Bertram von Boxberg 2015



Die Kolonnenstraße

Die Kolonnenstraße ist die älteste und bedeutendste Straße der Schöneberger Insel. Bis 1860 hieß sie Colonnenweg. In ihrem Verlauf folgt sie einem alten Weg, der den Schöneberger Bauern zur Erschließung ihrer Richtung Tempelhof gelegenen Ackerflächen diente.

Zwar gab es schon früh Pläne zu einer Begradigung, doch bis heute verweist die Straßenführung mit ihren vielen Knicken auf den ursprünglichen Landweg.

Mehrere Grundstücke an der Kolonnenstraße gehörten der Familie Sarre, die in Schöneberg ansässig war. Sarres waren hugenottischer Abstammung und als Gärtner, Bauern und Gastwirte tätig.



Familie Sarre auf dem Hof der Kolonnenstraße 28: 3. von links der Bauherr des Hauses, Charles August Francois Sarre (1824-1901), mit dem Enkel Franz Carl Paul Sarre auf dem Arm; rechts daneben mit den langen Schürzen sein Sohn Charles Michel Paul Sarre (1859-1943) und dessen Frau Emma Emilie Agnes Sarre, geb. Kriemelke (1867-1947), um 1895

Zur Verfügung gestellt von W.P. Jüttner, Urenkel der Familie Sarre
Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Wirthshaus Glaeske in der Kolonnenstraße 28, Postkarte gelaufen im Juni 1907

Privatbesitz Jüttner, Kopie Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg

Die ehemaligen Verwaltungsgebäude der
Militäreisenbahn an der Kolonnenstraße 30/31
beherbergten in den 1950er Jahren ein
Altenheim

Foto Lüer 1954, Archiv zur Geschichte von
Tempelhof und Schöneberg



Die Kolonnenstraße

Die Kolonnenstraße erhielt ihren Namen, da Militärtruppen aus Charlottenburg und Moabit sie als Anmarschweg zum Übungsgelände auf dem Tempelhofer Feld nutzten.

Bis 1870 war die Straße ungepflastert, bei Regen versank man im Morast. Die Schöneberger Gemeindeverwaltung veranlasste die Pflasterung erst nach scharfen Mahnungen der preußischen Regierung.

In den Gründerjahren des 19. Jahrhunderts war die Kolonnenstraße Dauerbaustelle: Auf Kosten der Vorgärten wurde sie verbreitert, erhielt Bürgersteige und eine Kanalisation und wurde mehrfach neu gepflastert. In ihrem Einzugsbereich siedelten sich viele Dienstleister für das Militär an, wie Schneider, Schuster, Sattler und Fotografen.

6



Kolonnenstraße: Eisenbahn-Brigade mit Musikzug, um 1910.
Im Hintergrund sind die Häuser an der Eylauer Straße zu sehen.

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Die Anhalter Bahn

Im Jahr 1841 wurde die Anhalter Bahn eröffnet, eine private Eisenbahnlinie, die vom Anhalter Bahnhof im Berliner Stadtgebiet nach Süden führte, mit Anschluss an die Sächsische Eisenbahn. Diese Bahnlinie tangierte die Schöneberger Feldflure im Osten. Mit Fertigstellung der späteren Ringbahn 1870 war das Gebiet von Bahntrassen umschlossen und wurde zur »Insel«.

Die Streckenführung der Anhalter Bahn südlich der alten Berliner Stadtgrenze war schwierig, denn hier lagen die Exerzierplätze, die nicht durchschnitten werden sollten. Nach langen Verhandlungen zwischen Bahnbetreiber und Militärfiskus musste als Ausgleich unter anderem eine Brücke über die Bahn gebaut werden, in Höhe des damaligen Colonnenwegs.



Übersichts-Karte der Exerzier-Plätze vor dem Halleschen Thore, 1841
Diese Karte ist nicht nach Norden ausgerichtet, sondern gesüdet.
Das war bis ins 19. Jahrhundert üblich.



Blick von Süden über die Gleise der Anhalter Bahn auf die hölzerne Kolonnenbrücke, die 1874 errichtet und 1943 kriegszerstört wurde.

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg

Die Kolonnenbrücke

Die erste Kolonnenbrücke war eine massive Bogenbrücke. Sie wurde 1874 beim Bau der Berlin-Dresdener Eisenbahn, die im Verlauf der heutigen Lichtenrader S-Bahn neben der Anhalter Bahn verlief, abgebrochen und durch eine 100 Meter lange Holzbrücke ersetzt. Trotz des regen Verkehrs bestand die Holzbrücke bis zur Zerstörung im Zweiten Weltkrieg 1943.

In den 1950er Jahren wurde die Kolonnenbrücke neu gebaut. Für Fußgänger und Radfahrer hatte man damals einen Notsteg über die zahlreichen Bahngleise eingerichtet, den sogenannten »Kolonnensteig«.



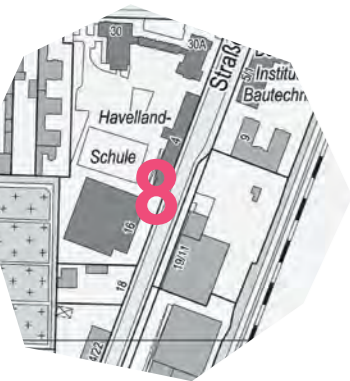
Eröffnung des Fußgängernotstegs als Ersatz für die 1943 verbrannte Kolonnenbrücke, 14. September 1950

Foto Wilhelm Rißleben, Landesarchiv Berlin



Fußgängernotsteg von der Dudenstraße aus gesehen, 25. März 1953

Landesarchiv Berlin, Foto Bert Sass

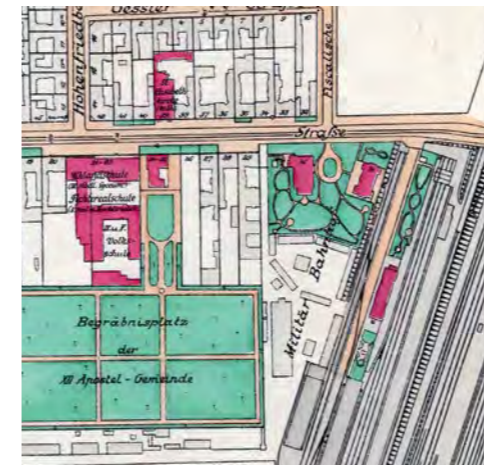


Militärbahnhof Schöneberg

Kurz vor der Kolonnenbrücke führte ein Abzweig der Kolonnenstraße einst zum Schöneberger Stationsgebäude der Preußischen Militärbahn. Der Bau des Militärbahnhofs begann 1873, kurz nach Aufstellung des Eisenbahn-Bataillons, das in der neu errichteten Kaserne an der Fiskalstraße, heute Kesselsdorfstraße, stationiert war.

Neben dem Stationsgebäude im wilhelminischen Stil entstanden mehrere Schuppen und Werkstattgebäude sowie ein Kriegsdepot mit der Felddausrüstung des Eisenbahn-Bataillons. Südlich des Bahnhofs wurde das Übungsterrain für die Eisenbahntuppen angelegt.

Wenige Monate nach Eröffnung der Berlin-Dresdner-Eisenbahn 1875 wurde die hier parallel verlaufende Militärbahnlinie in Betrieb genommen. Die Strecke führte zum Schießplatz Kummersdorf und nach Jüterbog.



Ausschnitt aus dem Übersichtsplan der Stadt Schöneberg von 1912. Das rot hervorgehobene längliche Gebäude rechts ist das Stationsgebäude des Militärbahnhofs Schöneberg.

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Fachbereich Vermessung und Geoinformation



Das Schöneberger Stationsgebäude der Preußischen Militärbahn an der Kolonnenstraße 31, straßenseitig, Blickrichtung Norden, Postkarte um 1910

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Das Schöneberger Stationsgebäude der Militäreisenbahn 1890, von Südosten aus gesehen

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Reservisten der Eisenbahntruppe auf dem Militärbahnhof in Schöneberg, um 1910

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg

Militärbahnhof Schöneberg

Die Militäreisenbahn stand ab 1888 auch der Zivilbevölkerung zur Verfügung. Vom Bahnhof Schöneberg aus konnten man für vergleichsweise wenig Geld bis Jüterbog fahren. Nach dem Ersten Weltkrieg ging die Preußische Militärbahn in zivile Verwaltung über und die Gleisanlagen wurden fortan für den Güterverkehr genutzt. Das Stationsgebäude an der Kolonnenstraße erlitt im Zweiten Weltkrieg erhebliche Schäden. Die Ruine wurde 1955 abgerissen.

Trotz des starken städtebaulichen Wandels sind noch letzte Überreste der Militärbahn erhalten: Die früheren Verwaltungsgebäude an der Kolonnenstraße, wo sich auch eine technische Bibliothek befand (heute Havelland-Schule) und ein Magazingebäude (heute Wilhelm-Kabus-Straße 39).



Ruine des Schöneberger Bahnhofsgebäudes kurz vor dem Abriss 1955

Foto Kindermann, Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Eine neue Straße

Die Wilhelm-Kabus-Straße ist die jüngste Straße der Schöneberger Insel. Sie wurde im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe »Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur« (GRW) angelegt und 2010 dem Verkehr übergeben, um die bis dahin stark befahrene Naumannstraße zu entlasten. Benannt ist sie nach einem früheren Schöneberger Bezirksbürgermeister.

Die Straße führt über das Gelände des ehemaligen Militärübungsplatzes und späteren Gewerbegebiets Naumannstraße. Sie erschließt auch neue Gewerbeflächen, die östlich zur Bahntrasse liegen. Zuvor gab es hier keine Verbindungsstraße zum Südkreuz. Von der Kolonnenstraße zweigte nur eine Stichstraße als Zugang zum ehemaligen Stationsgebäude der Militäreisenbahn ab. Sie endete etwa auf dieser Höhe. Südlich schlossen sich das Bahngelände und Gewerbegebiet an.

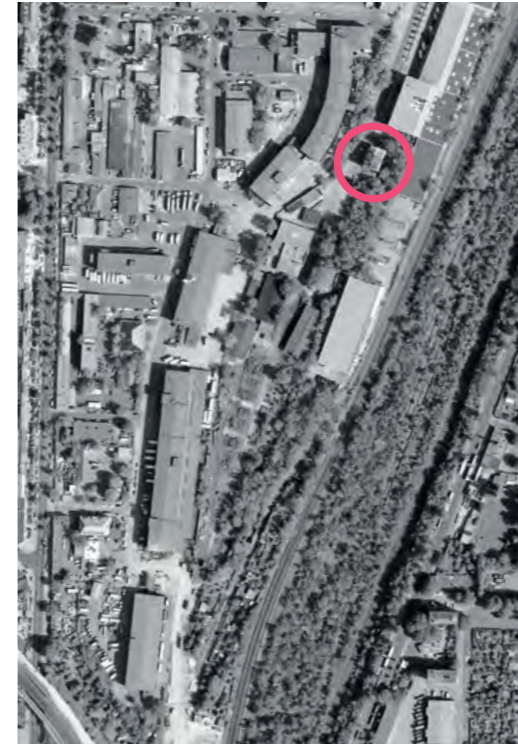


Screenshot Google Streetview Juni 2018, zu sehen ist die Situation 2008 vor dem Bau der Wilhelm-Kabus-Straße.



August 2009: Bei den Bauarbeiten zur Wilhelm-Kabus-Straße kommen Reste alter Schienen und Schwellen der Militäreisenbahn zum Vorschein.

Foto Martin Schwarz



Luftbild von 1992. Markiert ist das ehemalige Magazingebäude, damals Kolonnenstraße 30 E. Dort endete die Straße.

Geoportal Berlin



Luftbild von 2015 mit Markierung der Wilhelm-Kabus-Straße 39

Geoportal Berlin



Alfred-Lion-Steig

Der Alfred-Lion-Steig wurde im Rahmen des Programms »Stadtumbau« als Fuß- und Radwegbrücke über die Bahntrassen gebaut. Er ist Teil des Ost-West-Grünzugs, der die Tempelhofer Gartenstadt mit der Schöneberger Insel verbindet. Benannt ist die 2012 eingeweihte Brücke nach dem amerikanischen Musikproduzenten Alfred Lion. Er begründete zusammen mit dem ebenfalls aus Berlin stammenden Francis Wolff das berühmte Plattenlabel Blue Note Records. Dessen Logo war Programm: »The Finest in Jazz since 1939«.

Der Name war in der Bezirksverordnetenversammlung Tempelhof-Schöneberg umstritten. Zur Debatte stand auch die Bibliothekarin und NS-Widerstandskämpferin Hertha Block. Nach ihr wurde schließlich der neu angelegte Verbindungsweg durch den Naumannpark bis zur Gontermannstraße benannt.



Bau der Fundamente für die Rampe zum Alfred-Lion-Steig, April 2012

Foto Martin Schwarz



Arbeitsbrücke beim Bau des Alfred-Lion-Stegs, 19.3.2011

Foto ZERA berlin



Die in zwei Teilen gefertigte Überführung vor dem Einbau, 22.3.2011

Foto ZERA berlin

Alfred Lion

Alfred Lion wurde am 21.4.1908 unter dem Namen Alfred Wladislaus Lion in der Wielandstraße 22 in Friedenau geboren und wuchs in der Nähe des Lützowplatzes auf. Schon als Kind begeisterte er sich für Musik. Um 1920 hörte er erstmals eine Kapelle Dixieland spielen, was seine Leidenschaft für Jazz entfachte.

Lions Mutter war jüdisch. Nach der Machtübergabe an die Nationalsozialisten 1933 flüchtete Alfred mit ihr zusammen nach Chile. Von dort emigrierte er 1936 in die USA und beantragte die amerikanische Staatsbürgerschaft. Im Januar 1939 riefen er und Francis Wolff das Jazzlabel Blue Note Records ins Leben.

Obwohl Lion selbst kein Instrument spielte, besaß er ein untrügliches Gespür für musikalische Qualität und wurde als Musikproduzent zu einer Schlüsselfigur des amerikanischen Jazz. »It must swing« lautete sein Credo.



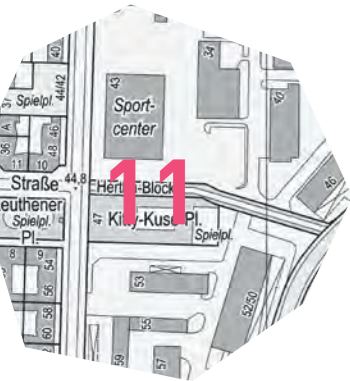
Francis Wolff und Alfred Lion im April 1959 im neuen Büro von Blue Note, 43 West, 61 st Street, New York

Mosaic Images LLC



Hank Mobley und Alfred Lion (rechts) bei der Aufnahme zu »Soul Station« am 7. Februar 1960 im Van Gelder Studio, Englewood Cliffs, New Jersey.

Foto Francis Wolff, Mosaic Images LLC



Eisenbahn-Pioniere

Das Areal südlich der Kolonnenstraße und östlich des damaligen Königswegs (heute Naumannstraße) gehörte seit Mitte des 19. Jahrhunderts dem Militärfiskus. Dieser hatte es nach und nach von Schöneberger und Tempelhofer Bauern als Übungsgelände für die Berliner Garnison erworben. Zuvor war es oft zu langwierigen Auseinandersetzungen gekommen, weil die Bauern Flurschädigungszahlungen vom Militär verlangt hatten.

Das Gelände diente den ab 1872 aufgestellten Eisenbahntruppen als Übungsplatz. Hier probten sie den Bau von Behelfsbrücken und Tunnelstrecken und die Verlegung oder Reparatur von Gleisen.



Die vom 2. Eisenbahnregiment auf dem Übungsplatz errichtete Kriegsbrücke, die wegen eines Materialfehlers einstürzte. Im Hintergrund die Kasernenbauten an der General-Pape-StraÙe, 1893

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



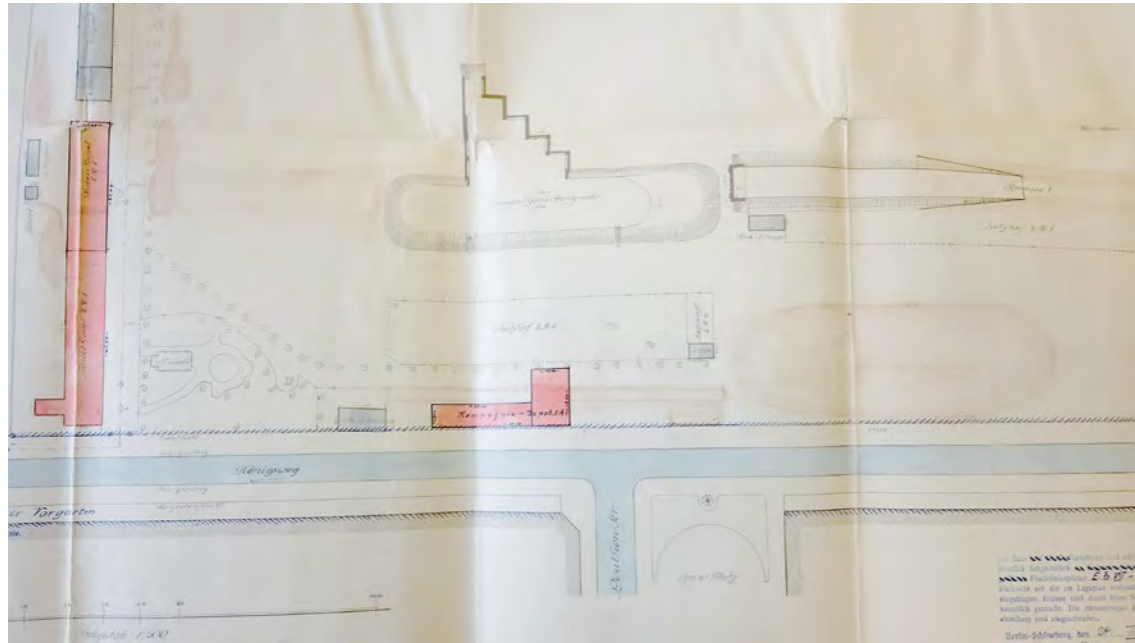
Militär bei einer Brückenbauübung auf dem Gelände des Übungsplatzes, 1915.
Rechts sind Häuser am Königsweg (heute Naumannstraße) zu sehen.

Landesarchiv Berlin

Nutzung durch das Militär

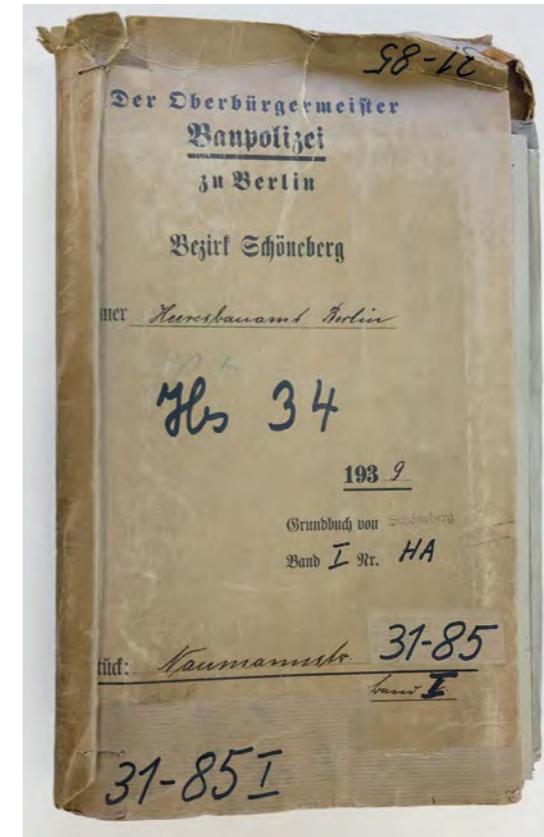
Im Ersten Weltkrieg ließ das Militär-Bauamt Berlin den Übungsplatz am Königsweg ausbauen und angrenzend an den Kirchhof eine Reihe von Lagerhäusern und Werkstattgebäuden errichten.

Und auch nach Kriegsende und der Demobilisierung hielt eine teilweise militärische Nutzung an. Während der NS-Zeit errichtete das Heeresbauamt auf der Ostseite mehrere langgezogenen Ziegelbauten, als Unterkunfts- und Lagergebäude. Diese Gebäude sind heute weitgehend erhalten und werden gewerblich und als Ateliers genutzt.



Ausschnitt aus dem Entwurf zum Ausbau des Übungsplatzes I der 1. Eisenbahn-Brigade am Königsweg,
7. März 1916, Militär-Bauamt Berlin, Bauakte Naumannstraße 31-85, Haus 1

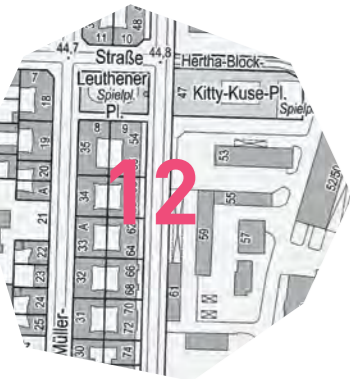
Bauarchiv Tempelhof-Schöneberg



Bauakte Naumannstraße 31-85,
Haus 34, 1939.

Als Eigentümer ist das
Heeresbauamt Berlin genannt.

Bauarchiv Tempelhof-Schöneberg



Gewerbegebiet Naumannstraße

Die gewerbliche Nutzung des ehemaligen militärischen Übungsgeländes am Königsweg – so hieß die Naumannstraße bis 1929 – begann, als die Eisenbahnruppen nach dem Ende des Ersten Weltkrieges aufgelöst werden mussten.

Anfang der 1920er Jahre wurden einzelne Parzellen an Gewerbetreibende verpachtet. Als einer der ersten pachtete Otto Speck 1920 am Königsweg 31 ein Grundstück, um einen Kraftwagenpark zu errichten. Nach und nach siedelten sich weitere Betriebe an, hauptsächlich rund um die KFZ-Branche und das metallverarbeitende Gewerbe. Es gab Garagenhöfe, Autowerkstätten und Tankstellen, Alteisen- und Metallhändler und vor allem im südlichen Abschnitt Lagerplätze für Holz und Kohlen.



Entwurf für ein »Dapolin-Beleuchtungs-Transparent« am Haus der Firma Schöneberger Garagen am damaligen Königsweg 37d, Juni 1927

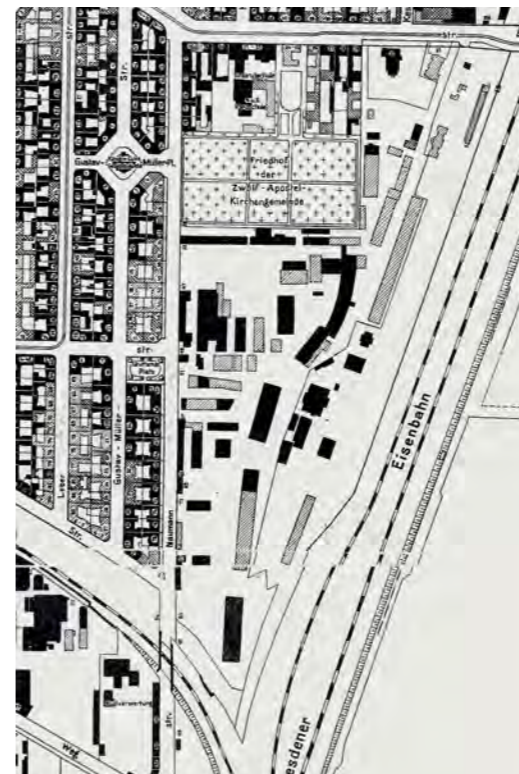
Bauakte Naumannstraße 33 V. alt (1926-27), Blatt 3
Bauarchiv Tempelhof-Schöneberg

Gewerbegebiet im Wandel

Während des Zweiten Weltkriegs erlitt auch das Gewerbegebiet Naumannstraße Schäden durch Luftangriffe. Doch die meisten Gebäude blieben erhalten und die gewerbliche Nutzung wurde nach 1945 fortgeführt.

Das Spektrum reichte von der Arztpraxis über die Schuhfabrik bis zum Autohändler und zur Großspedition. Viele Firmen mieteten hier Lagerplätze an, denn die Mieten waren günstig.

2013 kaufte ein Investor das von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben feilgebotene Areal. Alteingesessenen Mietern wie der Spedition Kanitz und einigen Autowerkstätten wurde gekündigt. Nun firmiert das Gelände unter dem Namen »Naumannpark« als Standort für die Kreativwirtschaft.



Schadensplan Schöneberg Oktober 1947. Die schwarz eingefärbten Gebäude waren weitgehend erhalten, die schraffierten ganz oder teilweise kriegszerstört.

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Fachbereich Vermessung und Geoinformation



Schöneberg gehörte nach dem 2. Weltkrieg zum amerikanischen Sektor. Für Baumaßnahmen und die Zuteilung der benötigten Materialien bedurfte es einer Lizenz durch die US-Militärbehörden. Bauakte Naumannstraße 31-83, Haus 34

Bauarchiv Tempelhof-Schöneberg



Im Widerstand: Annedore und Julius Leber

Dieses Gelände ist verknüpft mit der Lebensgeschichte von Julius Leber und dessen Frau Annedore.

Leber war SPD-Politiker und Widerstandskämpfer gegen den Nationalsozialismus. Er wurde nach seiner Wiederwahl als Reichstagsabgeordneter 1933 von den Nationalsozialisten verhaftet und kam erst 1937 aus dem KZ frei. Nach seiner Entlassung arbeitete er als Kohlenhändler an der Torgauer Straße. Leber war in verschiedenen Widerstandsgruppen aktiv. Aufgrund einer Denunziation wurde er am 5. Juli 1944 von der Geheimen Staatspolizei verhaftet, in einem Schauprozess vor dem Volksgerichtshof zum Tode verurteilt und am 5. Januar 1945 im Strafgefängnis Berlin-Plötzensee hingerichtet.



Julius und Annedore Leber, ohne Datum

Julius und Annedore Leber Archiv, München



Das Buch mit Schriften Julius Lebers ist 1952 in dem von Annedore Leber gegründeten Mosaik-Verlag erschienen. Das Cover zeigt Leber beim Prozess vor dem Volksgerichtshof im Oktober 1944.

Die Kohlenhandlungen

Annedore Leber führte die Kohlenhandlung nach dem Tod ihres Mannes weiter. Nachdem die Gebäude der Kohlenhandlung im Zweiten Weltkrieg zerstört worden waren, bezog sie zunächst Räume in der gegenüberliegenden Torgauer Straße 7. 1950 ließ sie auf dem Nachbargrundstück der ehemaligen Kohlenhandlung ein eingeschossiges Bürogebäude errichten. Es beherbergte auch den Mosaik-Verlag (bis 1962), in dem die damals wichtigsten Publikationen zum Widerstand gegen den Nationalsozialismus erschienen. Annedore Leber hatte den Verlag Anfang der 1950er Jahre gegründet – gegen den damaligen Zeitgeist.

Nach dem Tod Annedore Lebers 1969 wurde das Gelände neu verpachtet und das Gebäude mehrfach umgebaut.

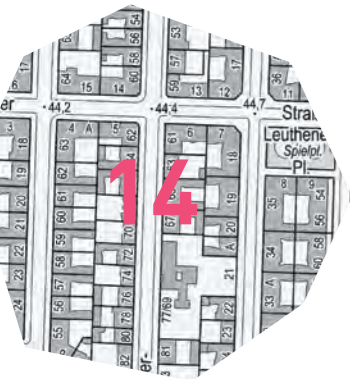


Annedore Leber, Juni 1949

ullstein bild



In ihrem Mosaik-Verlag hat Annedore Leber 1954 ein Buch über die Widerstandskämpfer des 20. Juli 1944 herausgebracht.



Marlene Dietrich

Der wohl prominenteste Name in Zusammenhang mit der Schöneberger Insel ist der Marlene Dietrichs. Sie wurde am 27.12.1901 in der Sedanstraße 53 (heute Leberstraße 65) geboren. Zwei Gedenktafeln am Haus erinnern an den Weltstar.

Nach kleineren Rollen im Stummfilm und auf der Bühne gelang Marlene Dietrich 1930 der Durchbruch als »Lola Lola« in Josef von Sternbergs Film »Der blaue Engel«. Nach der Uraufführung in Berlin folgte sie Sternberg nach Hollywood und schloss einen Vertrag mit den Paramount Studios.

Marlene Dietrich widerstand dem Werben der Nationalsozialisten, die den Filmstar gerne nach Deutschland zurückholen wollten. Stattdessen legte sie 1939 die deutsche Staatsbürgerschaft ab. Sie unterstützte Emigrant_innen und unterbrach ihre schauspielerische Tätigkeit, um vor amerikanischen Truppen in Afrika und Europa aufzutreten.



Marlene Dietrich in »Der blaue Engel«, 1930

ullstein bild



Marlene Dietrich signiert Autogrammkarten für eine Gruppe von amerikanischen Soldaten in Deutschland, 1. Februar 1945

Foto Fred Ramage, getty images



Marlene Dietrich beim Konzert im Titania-Palast in Berlin, Mai 1960

Foto A. Schnorr, ullstein bild

Marlene Dietrich

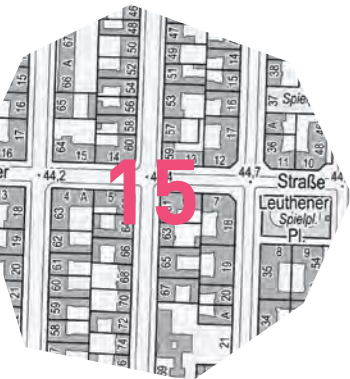
Ab Mitte der 1950er Jahre trat Marlene Dietrich fast nur noch als Sängerin auf. 1960 kehrte sie im Rahmen einer Konzerttournee erstmals nach Berlin zurück, wo sie sich starken Anfeindungen aus Presse und Bevölkerung ausgesetzt sah und als »Vaterlandsverräterin« diffamiert wurde. Dennoch fühlte sich Marlene Dietrich ihrer Heimatstadt verbunden. Ihre Autobiografie nannte sie »Ich bin Gott sei Dank Berlinerin«.

Marlene Dietrich starb 1992 in ihrer Pariser Wohnung. Begraben ist sie in Berlin-Friedenau. Die Anerkennung Marlene Dietrichs kam spät: 1997 wurde ein Platz nach ihr benannt und 2002 erhielt sie posthum die Ehrenbürgerschaft Berlins.



Demonstranten protestieren vor dem Titania-Palast gegen den Auftritt von Marlene Dietrich in Berlin im Mai 1960

ullstein bild



Die »Rote Insel«

Seit wann und warum die Schöneberger Insel auch »Rote Insel« genannt wird, ist umstritten. Eine Erzählung geht ins Jahr 1878 zurück und besagt, dass der Getränkeshändler Bäcker aus der Sedanstraße 22 (heute Leberstraße 42) bei der Durchfahrt von Kaiser Wilhelm I. aus Protest gegen das Sozialistengesetz eine rote Fahne aus dem Fenster hängte. Eine andere Deutung leitet den Namen von den roten Kragenspiegeln der Eisenbahntruppen ab, die auf der Insel stationiert waren.

Die von Gleisen und Industrieanlagen gesäumte Insel war das »Eastend« von Schöneberg. Neben den Militärs lebten hier auch viele klassenbewusste Arbeiter. Sie standen politisch und kulturell den Sozialdemokraten und Kommunisten nahe, wählten also »rot«.



SPD-Plakat von Georg Wilke zur Reichstagwahl 1912

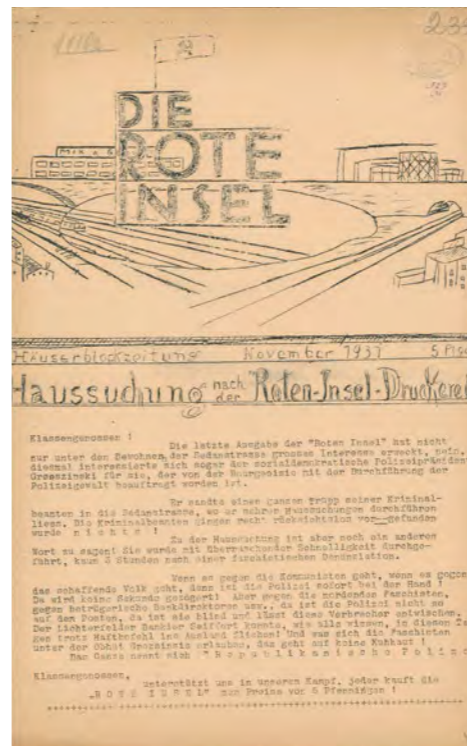
SPD / Archiv der sozialen Demokratie

Die »Rote Insel«

Besonders die »rote« Sedanstraße, die Cheruskerstraße und die Gotenstraße waren proletarisch geprägt. Bei den Reichstagswahlen 1903 und 1907 fielen im Wahllokal Sedanstraße 55 (heute Leberstraße 61) fast 70% der Stimmen auf die SPD.

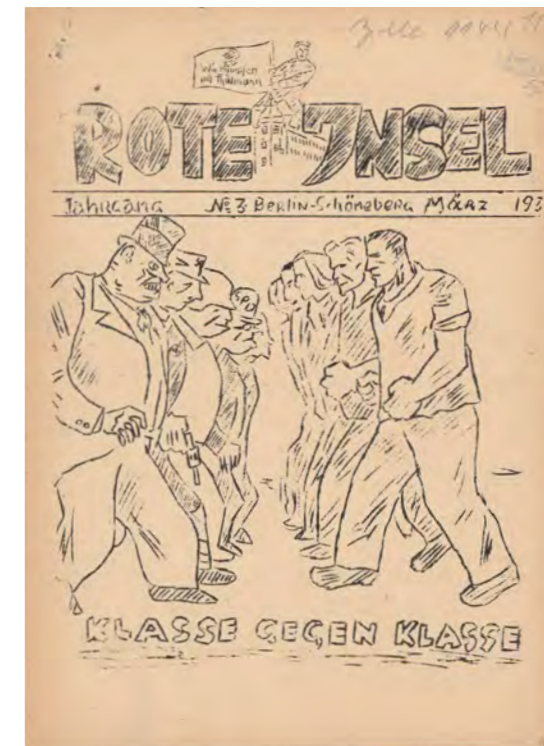
In den 1920er Jahren betrieb der Wirt Emil Potratz in der Sedanstraße 53 ein sogenanntes Verkehrslokal der KPD. Hier wurden Parteiversammlungen abgehalten, hier trafen sich der Rote Frontkämpferbund und der Kommunistische Jugendverband. Am 6. September 1929 überfielen SA-Männer das Lokal und verwüsteten es.

In der Endphase der Weimarer Republik kam es auch auf der »Roten Insel« immer wieder zu gewaltsamen Auseinandersetzungen zwischen Nationalsozialisten und Kommunisten.



KPD-Häuserblockzeitung »Die Rote Insel«, November 1931

Bundesarchiv – Bibliothek



KPD-Zeitung »Rote Insel«, Nr. 3, März 1932

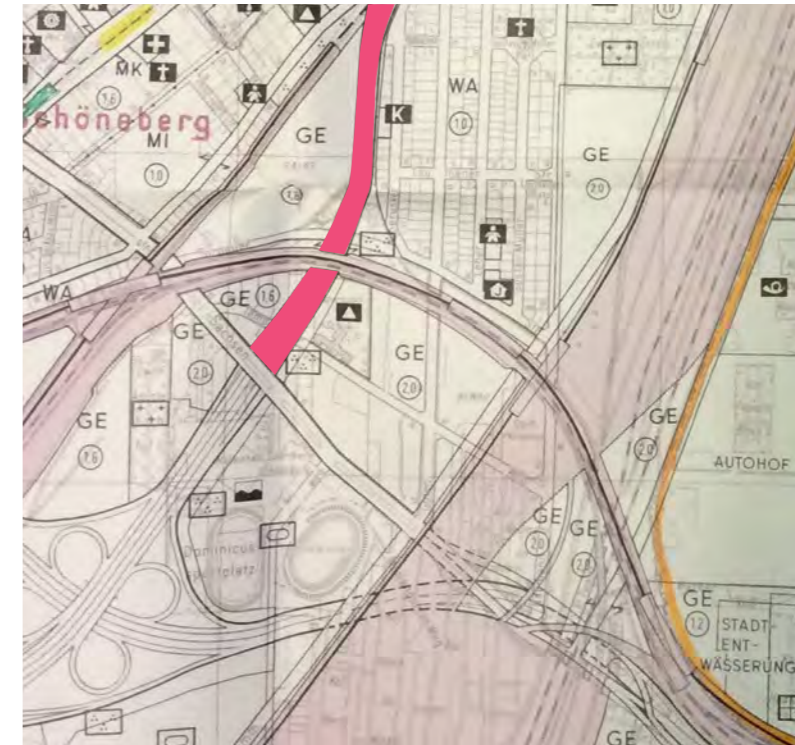
Bundesarchiv – Bibliothek



Verkehrsplanspiele

Vom Wandel städtebaulicher Leitbilder zeugt die sogenannte »Cheruskurve«. Hier verlief einst die Bahntrasse zwischen General-Pape-Straße und Kolonnenstraße. Nach dem Zweiten Weltkrieg ließ das Bezirksamt Schöneberg auf dem Bahndamm der stillgelegten Strecke eine Grünfläche anlegen.

Der Flächennutzungsplan von 1964 sah vor, das Gelände für die Streckenführung einer Autobahn zu nutzen, die West-Berlin der Länge nach durchschneiden sollte. Der erste Abschnitt dieser »Westtangente« von Steglitz bis zum Sachsenamm wurde 1968 eröffnet. Geplant war eine Weiterführung über die ehemalige Bahntrasse der »Cheruskurve« und entlang der Wannseebahn nach Norden. Dies wurde durch die 1974 ins Leben gerufene »Bürgerinitiative Westtangente« verhindert.



Flächennutzungsplan von Berlin 1965, Blatt 16, Ausschnitt.
Markiert ist der nicht gebaute Autobahnabschnitt.

Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



»Stop dem Autobahnbau!«, eine Aktion der »Bürgerinitiative Westtangente« vor dem Rathaus Schöneberg, 1974

Foto Jürgen Henschel, Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg

Grünanlage statt Autobahn

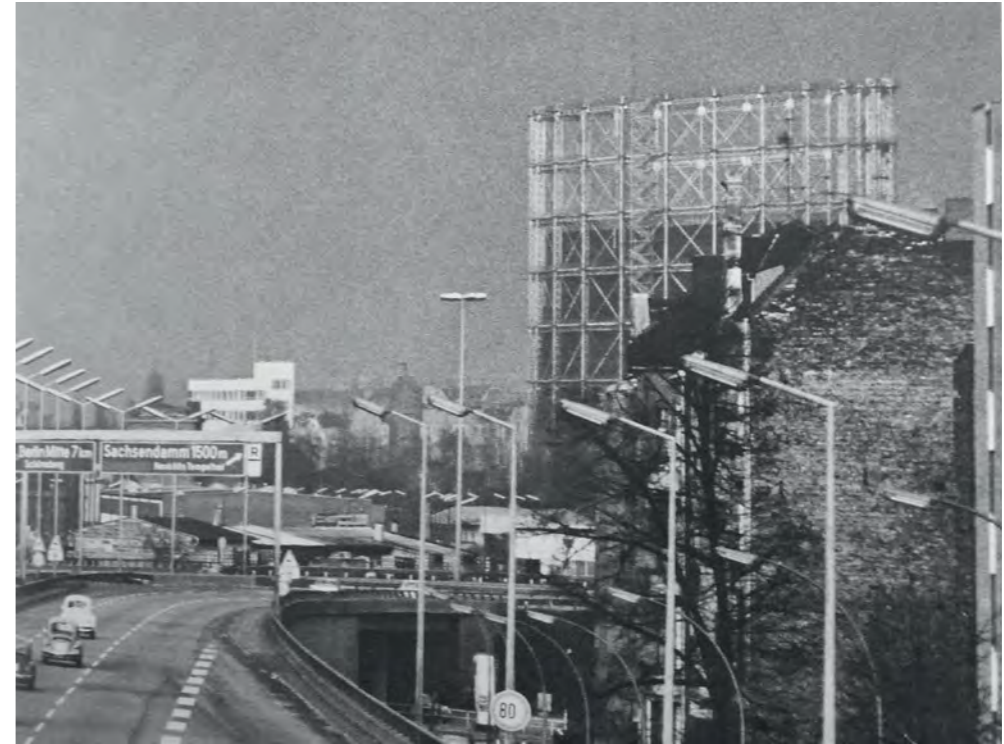
Die »Bürgerinitiative Westtangente« kämpfte beharrlich gegen den Weiterbau der Autobahn und war 1981 mit einer Normenkontrollklage erfolgreich. Doch erst Mitte der 1990er Jahre gab der Senat die Pläne endgültig auf. Die von der Bürgerinitiative entwickelte Idee einer Grüntangente wurde im Zuge des Förderprogramms »Stadtumbau« nach und nach Realität.

Dem Gebiet um die neugestaltete Grünanlage Cheruskerdreieck stehen wieder Veränderungen bevor: Geplant ist eine weitere S-Bahnlinie in Nord-Süd-Richtung, die S 21. Sie soll ab dem Bahnhof Julius-Leber-Brücke entlang der früheren Trasse der »Cheruskerkurve« zum Bahnhof Südkreuz geführt werden.



Grünanlage an der Cheruskerstraße Ecke Torgauer Straße, von Norden, 1954

Foto Ewel, Archiv zur Geschichte von Tempelhof und Schöneberg



Blick von der Saarstraße Richtung Stadtautobahn

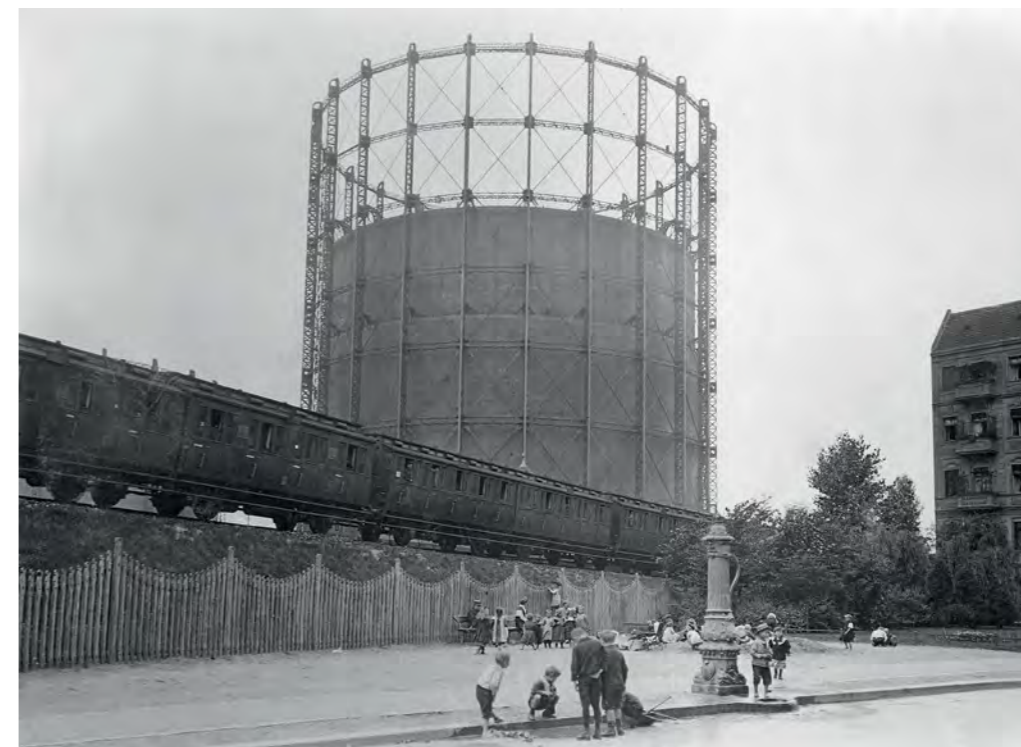
Aus: Werner Bethsold, Schöneberg – eine Gegend in Berlin, 1977



Der Gasometer IV

Errichtet wurde der Gasometer IV im Jahr 1909, als letzter und größter Gasbehälter des Schöneberger Gaswerks an der Torgauer Straße. Sein kreisrundes Führungsgerüst aus Stahl hat einen Durchmesser von 60 Metern und ragt 78 Meter in die Höhe.

Die Anwohner_innen wehrten sich damals erbittert gegen den Behälter, der zu den drei größten Gasometern Europas zählt. Sie fürchteten Vergiftungen und Explosionen durch austretendes Gas, beklagten die Verschattung ihrer Wohnungen und empfanden den Gasbehälter als grobe Verunzierung des Schöneberger Stadtbildes. Die Einwände wurden zurückgewiesen, so dass der Gasometer 1913 in Betrieb gehen konnte.



Der neue Gasometer der »Englischen Gasanstalt« von der Torgauer Straße aus gesehen, 1910. Die Aufnahme ist drei Jahre vor Inbetriebnahme des Gasometers entstanden.

ullstein bild, Haeckel Archiv

Wahrzeichen und Industriedenkmal

Der weithin sichtbare Gasometer IV war und ist das Wahrzeichen der Schöneberger Insel. Noch bevor er 1913 in Betrieb genommen wurde, haben ihn Künstler wie Lyonel Feininger, Ludwig Meidner und Hans Baluschek auf Gemälden und Zeichnungen festgehalten.

Während des Zweiten Weltkriegs wurden große Teile des Gaswerks zerstört, doch der Gasbehälter IV erlitt nur leichte Schäden. Im Zuge der Umstellung auf Erdgas wurde er 1995 außer Betrieb genommen und die Gasglocke abgebaut. Ein Jahr zuvor hatte man ihn als bedeutenden Bau der Industriekultur unter Denkmalschutz gestellt.

Zu überregionaler Bekanntheit gelangte die Kuppel – die eine der größten Traglufthallen der Welt ist – in den Jahren 2011–2015 als Veranstaltungsort für den Polit-Talk von Günther Jauch.



Lyonel Feininger, Gasometer in Berlin-Schöneberg, Berlin 1912

VG Bild-Kunst, Bonn 2018 / Stiftung Stadtmuseum, Reproduktion Oliver Ziebe, Berlin



Das Schöneberger Gaswerk

Die Gasanstalt Schöneberg ging 1871 unter der Leitung von Leonard George Drory in Betrieb. Sie war das dritte Gaswerk der Imperial Continental Gas Association, einem englischen Unternehmen, das bereits 1854 einen Vertrag mit dem Dorf Schöneberg über die Gasbeleuchtung der Straßen geschlossen hatte.

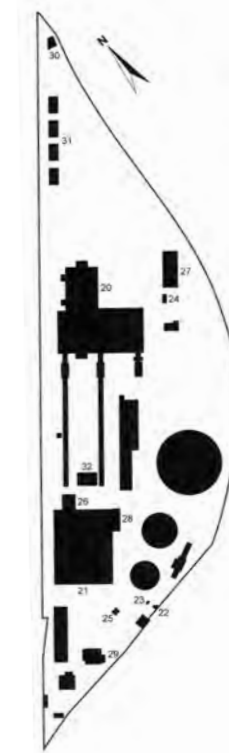
Bald schon stieß die Gasanstalt an die Grenzen ihrer Kapazität und ab 1889 wurde die gesamte Anlage grundlegend modernisiert und erweitert. Aus dieser Zeit stammen die denkmalgeschützten Klinkerbauten des Berliner Architekten Alfred Messel.

Im Ersten Weltkrieg wurden die englischen Besitzer enteignet und 1940 ging das Gaswerk Schöneberg in den Besitz der GASAG über.



Schöneberger Gasanstalt, Blick vom großen Gasbehälter auf die andern drei Gasbehälter vom Gaswerk Schöneberg, 1930er Jahre

Foto Friedrich Seidenstücker, bpk



Lageplan der Gasanstalt Schöneberg 1915

Grafik Stefan Lepiorz, aus: Das Gaswerk Schöneberg in der Torgauer Straße, hrsg. Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Berlin 2005, S. 83



Die Veranstaltungskuppel im Gasometer bei der Eröffnung 2009. Sie wurde anlässlich der Fußball-WM 2006 entworfen und war der Reichstagskuppel nachempfunden.

EUREF AG

EUREF-Campus Zukunftsort der Energiewende

Das Gelände des Gaswerks Schöneberg wurde 2007 an einen Investor verkauft und firmiert nun als EUREF-Campus. Das Kürzel steht für »Europäisches Energie Forum« und umreißt die Idee, das 5,5 Hektar große Quartier zum Vorzeigeprojekt der Energiewende zu entwickeln. Die denkmalgeschützten Bauten wie das Kessel- und Maschinenhaus mit Wasserturm oder das Retortenhaus von Messel wurden energetisch saniert, neue Gebäude klimaneutral errichtet.

Zahlreiche Unternehmen und Forschungseinrichtungen haben sich hier angesiedelt, darunter auch der neue TU-Campus EUREF, wo zum Themenkomplex Stadt und Energie geforscht wird, oder die größte Elektrotankstelle Deutschlands. Bezogen auf die CO₂-Emission erreicht der EUREF-Campus schon seit 2014 die Klimaziele der Bundesregierung für 2050.



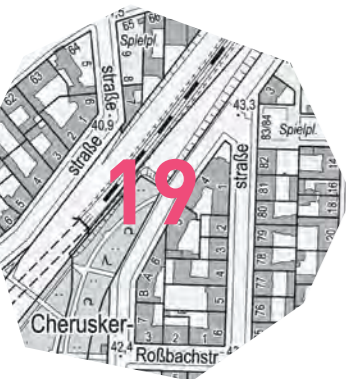
EUREF-Campus mit Tankstelle für Elektroautos 2016

Foto Ricarda Spiegel, EUREF AG



Blick vom Führungsgerüst des Gasometers Richtung Westen, rechts oben ist eine Besuchergruppe zu erkennen, Juli 2017

Foto Gasometertour.de



Hans Baluscek

Leben und Werk des Malers Hans Baluscek (1870–1935) sind eng mit Schöneberg verbunden.

1895 zog Baluscek auf die Schöneberger Insel, zunächst in die Gotenstraße 4, dann 1898 in die Cheruskerstraße 5, wo er bis 1907 wohnte.

Von seinen Räumen bot sich ein weiter Blick auf die Gleisanlagen und das Schöneberger Gaswerk – ideal für den Künstler, der von Eisenbahn-, Großstadt- und Industrieszenen fasziniert war und hier seine bevorzugten Sujets fand. »Was mich um mich herum irgendwie berührt, ergreift, packt, erschüttert, gibt mir Impulse zu meinen Bildern.«, erklärte Baluscek später seinen künstlerischen Antrieb.



Hans Baluscek in seinem Atelier vor Zeichnungen, 1904/05

Archiv Bröhan-Museum, Berlin
Reproduktion Martin Adam, Berlin



Hans Baluscek, Häuser an der Bahn, Berlin 1918

Stiftung Stadtmuseum Berlin, Reproduktion Gunter Lepkowski

Heimatmaler der Großstadt

1898 beteiligte sich Hans Baluschek erstmals an einer Ausstellung der Berliner Sezession. Um 1900 unterrichtete er zusammen mit Käthe Kollwitz an der Künstlerinnenschule an der Potsdamer Straße.

Auch nach dem Wegzug aus der Cheruskerstraße blieb Baluschek den Menschen und Motiven der Schöneberger Insel verbunden. Seine späteren Adressen liegen nicht weit entfernt: Vorbergstraße 5, Akazienstraße 30, Hauptstraße 34/35 oder das Atelier in den Cecilien-gärten, von dem aus er wieder einen Blick auf die Bahn und die Riesenkuppeln der Gasometer hatte.

Im Herbst 1920 kuratierte Hans Baluschek eine kommunalhistorische Ausstellung mit dem Titel »Das alte Schöneberg im Bilde«. Gezeigt wurden Ansichten, Pläne und Bilder zwischen 1685 und 1920.



Hans Baluschek, Kohlenfahren, Berlin 1901

Stiftung Stadtmuseum Berlin, Reproduktion Oliver Ziebe, Berlin

Impressum

Die INSEL TOUR ist ein Projekt des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg, Abteilung Bildung, Kultur und Soziales, Fachbereich Kunst, Kultur, Museen in Kooperation mit der Abteilung Stadtentwicklung und Bauen, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung

Konzept und Texte ZERA berlin, Gestaltung diegeisel

Gefördert durch die Bundesrepublik Deutschland und das Land Berlin im Rahmen des Programms »Stadtumbau«



Stadtumbau

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen

berlin Berlin



Standorte und Themen

- i Orientierungstafel
- 1 Schöneberger Insel | Bahnhof
- 2 Die erste neue Straße: Sedanstraße
- 3 Handel und Gewerbe
- 4 Königin-Luise-Gedächtniskirche
- 5 Zwölf-Apostel-Kirchhof
- 6 Die Kolonnenstraße
- 7 Anhalter Bahn | Kolonnenbrücke
- 8 Militärbahnhof Schöneberg
- 9 Wilhelm-Kabus-Straße
- 10 Alfred-Lion-Steg
- 11 Eisenbahn-Pioniere | Militärische Nutzung
- 12 Gewerbegebiet Naumannstraße
- 13 Widerstand im NS: Annedore und Julius Leber
- 14 Marlene Dietrich
- 15 »Rote Insel«
- 16 Verkehrsplanung Westtangente
- 17 Der Gasometer IV
- 18 Schöneberger Gaswerk | EUREF-Campus
- 19 Hans Baluschek

