



Joseph Hoppe | Heike Oevermann (Hg.)

METROPOLE BERLIN

Die Wiederentdeckung
der Industriekultur



be.bra verlag

Stiftung
Deutsches
Technikum
Berlin

Metropole Berlin

Neue Berliner Beiträge zur
Technikgeschichte und Industriekultur

Schriftenreihe der Stiftung
Deutsches Technikmuseum Berlin

Band 5

Joseph Hoppe · Heike Oevermann (Hg.)

METROPOLE BERLIN

Die Wiederentdeckung
der Industriekultur

be.bra verlag



In Zusammenarbeit mit



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten.

Dieses Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist
ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere
für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Verfilmungen und
die Einspeicherung und Verarbeitung auf DVDs, CD-ROMs, CDs, Videos, in
weiteren elektronischen Systemen sowie für Internet-Plattformen.

© Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Autorinnen und Autoren und be.bra verlag GmbH
Berlin-Brandenburg, 2020
KulturBrauerei Haus 2
Schönhauser Allee 37, 10435 Berlin
post@bebraverlag.de
Konzeption/Herausgeberschaft: Prof. Joseph Hoppe, Dr. Heike Oevermann
Projektleitung: Jörg Rüsewald, Dr. Tiziana Zugaro
Lektorat: Katrin Endres, Prof. Joseph Hoppe, Dr. Heike Oevermann, Jörg Rüsewald, Dr. Tiziana Zugaro
Umschlag: Ansichtssache, Berlin
Satz: typgerecht, Berlin
Schriften: Utopia, Futura
Druck und Bindung: Westermann Druck, Zwickau
ISBN 978-3-89809-167-1
ISSN 2511-3143

www.bebraverlag.de

www.technikmuseum.berlin

INHALT

	GERRY WOOP	
7	Geleitwort	
	DIRK BÖNDEL	
9	Vorwort	
Industriekultur	NEIL COSSONS	
13	Industriekultur: ein globales Phänomen	
	JOSEPH HOPPE	
19	Metropole Berlin	
Transport und Infrastrukturen	MATTHIAS BAXMANN	
49	Vom Ausbau der Wasserwege oder wie Berlin aus dem Kahn gebaut wurde	
	NICO KUPFER · LARS QUADJACOB · FRANK ZWINTZSCHER	
65	Schienenverkehr, urbane Entwicklung und deren kulturelle Rezeption	
	HUBERT STAROSTE	
89	Luftfahrt in Berlin	
	TIMOTHY MOSS	
107	Stadtentwicklung durch Infrastruktur	
Elektropolis Berlin	THORSTEN DAME	
121	Elektropolis Berlin	
	MARION STEINER	
133	Strom für die Welt	
	JOSEPH HOPPE · JÖRG RÜSEWALD	
147	Villen und Fabriken	

Visionen und Umbrüche um 1920

- COSIMA GÖTZ
173 **Der »Wettbewerb Groß-Berlin«,
vor Ort und in der Welt**

- HEIKE OEVERMANN · URTE EVERT
187 **Brennglas Spandau**

- WALTER SCHEIFFELE
201 **Berlin, Stadt der Industrie
und experimentellen Moderne**

Ausblick/Perspektiven

- JOCHEN BRÜCKMANN
217 **Moderne Industrie ist wie Berlin**

- KATHARINA HORNSCHIEDT
223 **Das Erbe des Industriezeitalters**

- DOROTHEE HAFFNER
231 **Hochschule und Industriekultur:
ein produktives Zusammenspiel**

- NICO KUPFER
237 **Digitale Industriearchäologie am Gleisdreieck**

- ANTJE BOSHOLD · JOSEPH HOPPE
245 **Berliner Fahrradrouten der Industriekultur**

Anhang

- NEIL COSSONS
251 **Industrial Culture: A global Phenomenon**
255 **Anmerkungen**
267 **Bildnachweis**
269 **Die Autorinnen und Autoren**

BERLIN 1920–2020

Die Wiederentdeckung der Industriekultur

Im Vorgriff auf das 100-jährige Jubiläum der Bildung von Groß-Berlin veranstalteten das Deutsche Technikmuseum und das Berliner Zentrum Industriekultur (bzi) eine vielbeachtete Vortragsreihe. Sie befasste sich mit der Wiederentdeckung eines bedeutenden Aspekts der Großstadt Berlin: der Industriekultur in ihren für Berlin so spezifischen Facetten – der Elektrowirtschaft, dem Eisenbahn- und Maschinenbau, der Nachrichten- und Kommunikationstechnik und der Luftfahrt. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts war Berlin ein wichtiger Industrie- und Forschungsstandort, zählte zu den bedeutenden Akteuren auf dem Weltmarkt und war zeitweise die größte Metropole des europäischen Kontinents.

Diese Bedeutung ist durch die spezifische Berliner Nachkriegsgeschichte verloren gegangen, ihre Relevanz tritt aber seit einigen Jahren wieder in das Bewusstsein der Berliner Stadtgesellschaft. Das ist das Verdienst des bzi, einer erfolgreichen Kooperation von Hochschule und Museum. Diese Zusammenarbeit schafft eine einmalige Grundlage für Forschungs-, Konzeptions-, Vermittlungs- und Kommunikationsarbeiten.

Das bzi setzt sich dafür ein, das industrielle Erbe als vergessene Ressource der Stadt bekannt zu machen, und zwar sowohl für die Gegenwart als auch für die Zukunft. Industriekultur ist gleichsam die DNA der Stadt – aus ihr heraus erklären sich zahlreiche Phänomene der Architektur, des Stadtraums, der Infrastruktur wie auch der Abhängigkeit vom Brandenburger Umland. Die folgenden Beiträge veranschaulichen dies exemplarisch und führen die Vielfalt des Themas eindrucksvoll vor Augen. Vortragsreihe wie Publikation bilden überdies das konstruktive Zusammenspiel der diversen fachlichen Akteure in diesem inspirierenden Themenfeld ab. Sie reichen vom Deutschen Technikmuseum über die Hochschule für Technik und Wirtschaft, die Oberste Denkmalschutzbehörde, die beiden Landesdenkmalämter in Berlin und Brandenburg bis hin zu visitBerlin und wissenschaftlichen Einrichtungen wie dem Georg-Simmel-Zentrum an der Humboldt-Universität.

Die Berliner Industriekultur ist mittlerweile nicht mehr nur über Forschungsergebnisse und deren Online-Visualisierung zu erfahren, vielmehr nutzen die Berlinerinnen und Berliner authentische Orte der Industriekultur zum Leben, Arbeiten oder zur Kulturproduktion. Somit wird Stadtgeschichte und die Industriekultur ganz konkret lebendig erhalten. Die Industriekultur ist zunehmend auch touristisch zu erfahren.

Die Route der Industriekultur Berlin wie auch demnächst mehrere einschlägige Fahrradrouten bieten Gelegenheiten, sich dem Thema zu nähern, einzelne Standorte anzusteuern und sich genauer über geschichtliche und gegenwärtige Entwicklungen zu informieren. Auch diese Routen sind ein Ergebnis der Arbeit des bzi.

Damit ist die Stadt zudem auf der wichtigen Europäischen Route der Industriekultur (ERIH) präsent, vernetzt das Thema wie die Akteure europaweit und trägt dazu bei, dass die Industriekultur als gemeinsames europäisches Kulturerbe erlebbar gemacht wird.

Gerry Woop

Staatssekretär für Europa, Senatsverwaltung für Kultur und Europa

VORWORT

Zum Gebäudeensemble des Deutschen Technikmuseums gehören eindrucksvolle Zeugnisse der Berliner Industriekultur. Die beiden Ringlokschuppen, die historische Ladestraße und der Kopfbau des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs können selbst als Museumsobjekte gelten. Der Umstand, dass an einem ehemaligen Schwerpunkt der hämmernden, staubigen und rastlosen Elektropolis Berlin nun das Technikmuseum beheimatet ist, regte zur Auseinandersetzung mit der Geschichte der Industrie in dieser Stadt und mit Fragen zum Umgang mit Industriekultur an. Gründungsdirektor Günter Gottmann entwickelte daraus die beispielgebende Leitlinie des Hauses, Technik- und Kulturgeschichte zusammenzudenken. Dieses industriekulturelle Erbe formte und formt somit maßgeblich die Philosophie des Museums. Heute sind in den Ausstellungen des Deutschen Technikmuseums und den interaktiven Bereichen des Science Center Spectrum auf vielfältige Weise Verbindungen von Mensch und Technik erlebbar.

Die Bedeutung der Industriekultur für die Identität des 1982 – unter dem Namen Museum für Verkehr und Technik – gegründeten Deutschen Technikmuseums zeigt sich auch anhand der damals ins Leben gerufenen hauseigenen Schriftenreihe mit dem Titel »Berliner Beiträge zur Technikgeschichte und Industriekultur«, in deren Neuauflage auch dieser Band erscheint. Die enge Kooperation der Hochschule für Technik und Wirtschaft mit dem Deutschen Technikmuseum im Berliner Zentrum Industriekultur (bzi) ist ein weiterer Ausdruck für die intensive Auseinandersetzung mit der Berliner Industriekultur, zu deren Botschafter das bzi und das Technikmuseum mittlerweile geworden sind. So lädt die Dauerausstellung »Elektropolis Berlin – Eine Geschichte der Nachrichtentechnik« seit 2015 zur Auseinandersetzung mit diesem Thema ein. Dass Industriekultur in stets neue Bezüge gesetzt werden kann und so gleichermaßen Wissen vermittelt, berührt und auch Anlass für rege Gespräche gibt, zeigt beispielhaft die 2019 eröffnete Wechsausstellung »Gesichter der Arbeit. Fotografien aus Ostberliner Industriebetrieben von Günter Krawutschke, 1971–1986«.

Mit dem vorliegenden Band laden die Herausgeber Joseph Hoppe und Heike Oevermann ein, die Industriekultur Berlins wiederzuentdecken. In dem von ihnen zugrunde gelegten Begriff von Industriekultur werden Industrie-, Wirtschafts-, Regions-, Bau- und Sozialgeschichte in ihren Wechselwirkungen umfassend gewürdigt. Deutlich

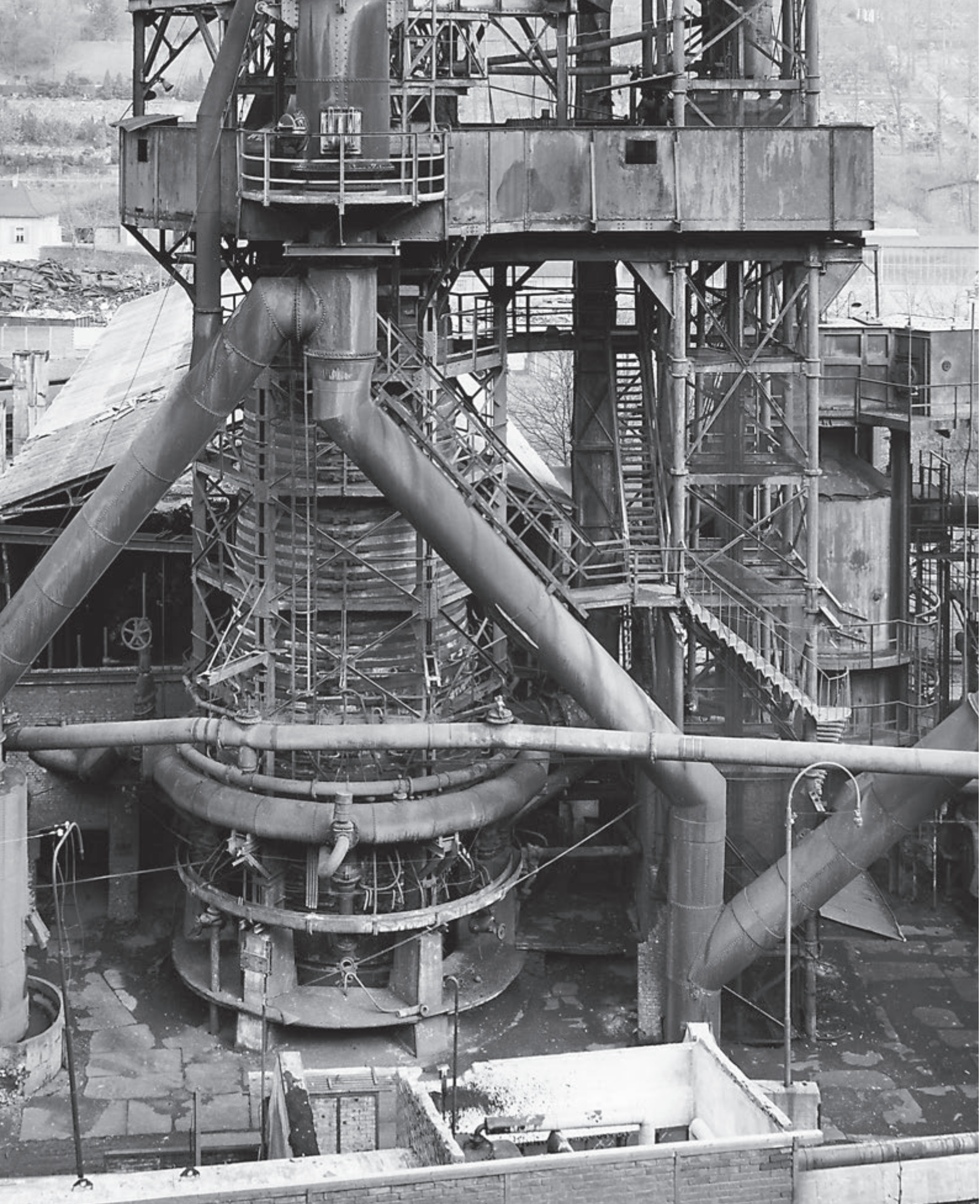
wird, wie sehr die Industrie Berlin geprägt und geformt hat; Industriekultur ist gleichsam tief in der DNA der Metropole verankert. Die Gründung Groß-Berlins 1920 folgte aus der überaus dynamischen industriellen Entwicklung der Stadt seit dem 19. Jahrhundert. Die Autorinnen und Autoren zeichnen nach, wie rasant sich der Stadt- und Lebensraum Berlin verändert hat. Sie beleuchten wirtschaftliche Entwicklungen, erzählen von beeindruckenden technischen Innovationen, erhellen internationale Verflechtungen und gehen biografischen Spuren von Pionierinnen und Pionieren der industriellen Epoche nach. Der Blick zurück auf die Berliner Industriekultur verbindet sich zudem mit spannenden Perspektiven in Bezug auf die Gegenwart: Was ist heute noch sichtbar vom industriellen Erbe Berlins? Welche Ansätze gibt es, um die Berliner Industriekultur wieder ins Bewusstsein zu rücken und auf neue Weise in die Stadtgesellschaft einzubringen? Das Potenzial der Industriekultur zeigt sich nicht zuletzt in touristischen Konzepten, die die vergangene Berliner Industriekultur in vollem Wort-sinn erfahrbar machen.

Mein herzlicher Dank geht an alle Beteiligten, die zum Gelingen dieses sehr lesenswerten Bandes beigetragen haben. Insbesondere danke ich den Herausgebern Joseph Hoppe und Heike Oevermann sowie Jörg Rüsewald und Tiziana Zugaro, die die Publikationen der Stiftung betreuen.

Prof. Dr. Dirk Böndel

Vorstand Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin

Industriekultur



INDUSTRIEKULTUR: EIN GLOBALES PHÄNOMEN

Übersetzung: Katrin Harlaß (Der englischsprachige Originaltext findet sich im Anhang.)

Knapp 300 Jahre lang stellte die Industrialisierung den weltweit bedeutendsten Einflussfaktor auf den Verlauf der Menschheitsgeschichte dar. Ihr Vermächtnis ist gewaltig: einerseits ein großer Facettenreichtum an teils spektakulären Kulturdenkmälern, andererseits vernarbte Landschaften und zerstörte Gemeinden. Und obwohl die Kräfte der Industrialisierung weithin als wirkungsstarke Mechanismen des globalen Wandels verstanden worden sind, stellen die Folgen der Deindustrialisierung unsere Gesellschaft heute und künftig vor scheinbar unlösbare Probleme – und bieten ihr zunehmend Chancen. Für die Denkmalpflege besteht die Herausforderung darin, einen Ansatz zu finden, wie diese einander häufig widersprechenden Aufgaben in Politik und Praxis gelöst werden können.

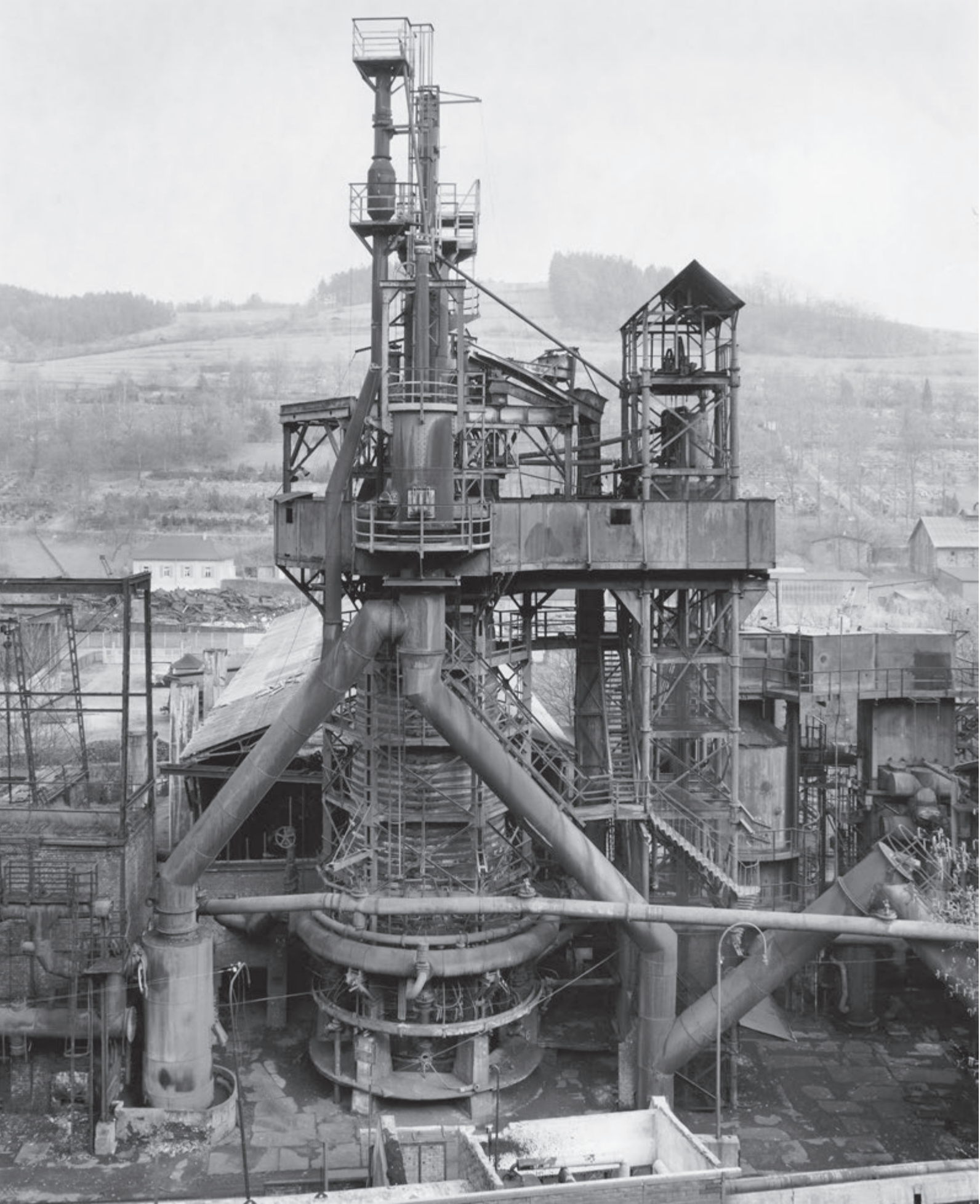
Nun ist die Globalisierung ja kein neues Phänomen. Ihre Wurzeln reichen zurück bis ins 16. Jahrhundert, in die Zeit der großen Entdeckungsreisen und fortdauernden Eroberung, der Kolonialisierung und Besiedlung durch europäische Nationen von Portugal über Spanien und Großbritannien bis Frankreich und letztlich auch Deutschland. Deren imperiales Streben zog eine ganze Reihe miteinander verwobener Auswirkungen nach sich: die Zerstörung indigener Gemeinschaften, als sie mit den kulturellen Traditionen, Wertesystemen und religiösen Anschauungen der Europäer in Berührung kamen; ihre Einverleibung in neue, weltumspannende Herrschaftsgebiete samt einer Abhängigkeitskultur, die häufig daraus folgte; und den beschleunigten Wandel durch neue Technologien, vor allem durch die Eisenbahn. Auch heute noch, lange nachdem diese Weltreiche

zerfallen sind, fesselt das Erbe der Globalisierung diese postkolonialen Nationen noch immer an eine im Großen und Ganzen eurozentrische Welt.

Das Herzstück dieses globalen Phänomens war allerdings die Industrialisierung mit ihrer Fülle an neuen Technologien, deren weltweite Verbreitung tiefgreifende Auswirkungen auf Gemeinschaften und Gesellschaft hatte und hat. Ihre Hinterlassenschaften finden sich rund um den Globus und bilden heute das überaus reichhaltige Korpus von Zeugnissen der *Industriekultur*. Dieses Erbe kann vielerlei Gestalt annehmen; es hat seine Spuren nicht nur in Form der großartigen industriell geprägten Kulturlandschaften hinterlassen, die es in allen europäischen Ländern gibt, die die Industrialisierung seit dem 18. Jahrhundert vorangebracht haben, sondern ebenso auf internationaler Ebene.

Heute, da sich das Epizentrum der industriellen Welt unaufhaltsam Richtung Osten verlagert, ist unsere Haltung zur Globalisierung eine zutiefst ambivalente geworden. Sie hat neue politische Agenden entstehen lassen, die ihrem Wesen nach nationalistisch und vom Ansatz her protektionistisch sind, getrieben zum Teil von Bemühungen, die Perspektiven der sogenannten Rust-Belt-Gesellschaften wieder zu verbessern. Doch zugleich hat die Globalisierung auch neue, überaus vielfältige Bestrebungen zur Wiederbelebung postindustrieller Standorte nach sich gezogen, vor allem in großen Städten. Berlin ist dafür ein herausragendes Beispiel.

Auch die Idee vom Denkmalschutz ist, wie die vom Erbe überhaupt, ein zutiefst europäisches Konzept, entstanden als Gegenreaktion zur Industrialisierung und zu



ihrem allumfassenden Einfluss. Ihre Anfänge liegen bei jenen, die die Industrialisierung für die Zerstörung der ländlichen Strukturen und Gemeinschaften und der von ihnen verkörperten traditionellen Werte verantwortlich machten, und die sich bemühten, historische Gebäude und Landschaften des vorindustriellen Zeitalters zu bewahren. In Schweden unternahm es der Volkskundler Artur Hazelius (1833–1901), dem die Zerstörung der heimatlichen ländlichen Gemeinden im Zuge von Industrialisierung und Emigration aufgefallen war, die materiellen Zeugnisse des vorindustriellen Schweden zu bewahren. Im Jahr 1901 eröffnete er sein Freilichtmuseum Skansen. Heute gibt es europaweit, von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer, etwa 300 solcher Museen. Sie alle verfolgen den Ansatz, eine heute größtenteils vernichtete ländliche Kultur zu zeigen.

Zur selben Zeit versuchten in Großbritannien jene, die die sogenannte Industrielle Revolution als Bedrohung traditioneller englischer Werte und kultureller Ererungenschaften ansahen, Gebäude und Landschaften aus vorindustrieller Zeit zu schützen, und gründeten 1895 den National Trust. Die Organisation, heute mit 5,1 Millionen Mitgliedern die größte des Landes, kümmert sich um etwa 600 Objekte, von denen lediglich eine Handvoll nicht aus vorindustrieller Zeit stammt. Der National Trust ist äußerst lebendig und kann sich rühmen, vollständig ohne öffentliche Zuschüsse auszukommen. Er finanziert sich ausschließlich durch Mitgliedsbeiträge, erzielte Einnahmen und die freiwillige Arbeit seiner engagierten Mitglieder.

Es ist vielleicht kein Zufall, dass auch der Schutz von Industriedenkmälern seine Wurzeln in eben jener Epoche hat. Dieser war anfangs größtenteils Aufgabe von Museen, wie dem nach der Weltausstellung 1851 gegründeten South Kensington Museum (aus dem 1909 das Science Museum in London hervorging) sowie dem Deutschen Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik in München (eröffnet 1903). Beide Häuser machten es sich zur Aufgabe, die heroische Epoche der Erfindungen und der Industrie zu feiern, indem sie bahnbrechende Objekte des Industriezeitalters



Ölquelle bei Oil Springs, Ontario, Kanada. Hier wird auch heute noch Öl gefördert – genau wie in den 1860er Jahren.

unter ihrem Dach versammelten. Allerdings – und das mag Symbolkraft haben – war es einer der großen Industrieunternehmer des 20. Jahrhunderts, Henry Ford (1863–1947), dem das industrielle Erbe Europas die größte Einzelinvestition verdankt. Er investierte in den 1920er Jahren etwa 10 Millionen US-Dollar (nach heutigem Wert etwa 140 Millionen US-Dollar), um eine Sammlung stationärer Dampfmaschinen und anderer industrieller Ausrüstungsgegenstände anzulegen, von denen die meisten aus Großbritannien stammten. Die Symbolik liegt in seiner bereitwilligen Anerkennung der Tatsache, dass das neue, 1929 in Dearborn, Michigan, gegründete Henry-Ford-Museum, wenn es eine echte Institution werden und einen vollständigen Überblick geben sollte, Europa als Geburtsstätte der Industrialisierung Tribut zollen müsse.

Die Wurzeln der Industriearchäologie – ein Begriff, der in den späten 1950er Jahren in Großbritannien aufkam – liegen in dem Versuch, die Ursprünge der Industrialisierung zu ergründen sowie deren Studium und, soweit möglich, deren Bewahrung zu gewährleisten. Diese Anstrengungen wurden auf lokaler Ebene sowie größtenteils außerhalb staatlicher Strukturen unternommen

Hochofen Hainerhütte, Siegen, Deutschland 1961. Vor allem die Fotografien von Bernd und Hilla Becher haben uns die Augen für die Ästhetik von Industrieanlagen und -landschaften geöffnet.



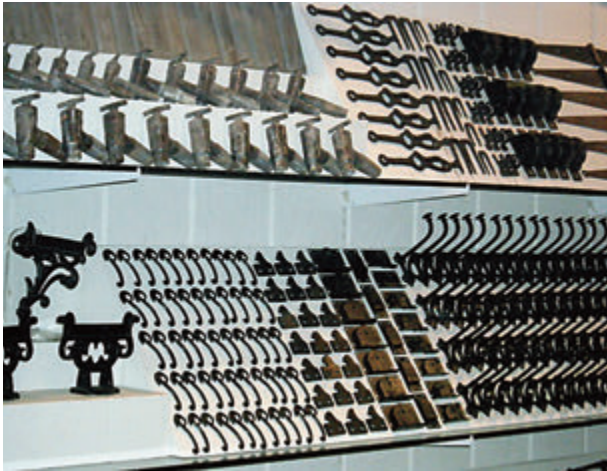
Cornische Maschinenhäuser bei Burrup, Südastralien. Überreste einer Kupfermine aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.

und lagen in den Händen umtriebiger Enthusiasten in Privatorganisationen und Museen. Angesichts der historischen Umstände jener Tage und des schieren Umfangs vieler dieser schutzbedürftigen Stätten war das überraschend effektiv. In jüngerer Zeit haben sich die gewaltigen Industriekomplexe jedoch als eine Nummer zu groß für lokale Initiativen erwiesen. In Großbritannien sind Industriestätten jeglicher Größe im Zusammenhang mit der Aufnahme in die Liste des UNESCO-Welterbes formell anerkannt worden. Von den 26 Welterbestätten im Land sind neun bedeutende historische Industriestandorte.

All das bildet einen wichtigen Kontext und ist gleichzeitig Auftakt innovativer Errungenschaften, die auf dem Gebiet der Bewahrung von Industriedenkmälern derzeit in Deutschland und, in gewissem Maße, in Frankreich und Japan zu beobachten sind. Nirgendwo sonst gibt es so ambitionierte und umfassende Projekte zum Denkmalschutz für Industrieanlagen wie in Deutschland. Die Anstrengungen zur Bewahrung und Weiterentwicklung der großartigen Industrie- und Kulturlandschaft des Ruhrgebiets, gelegen im Einzugsbereich der Flüsse Emscher, Lippe und Ruhr, deren Herzstück der herausragende Welterbekomplex »Zeche Zollverein«

bildet, suchen in Umfang, Geist und Entschlossenheit ihresgleichen. Die Völklinger Hütte im Saarland, am Standort eines sechs Hektar großen Eisen- und Stahlwerks, das seine Produktion 1986 einstellte, wurde von der UNESCO 1994 in die Welterbeliste aufgenommen. Eigentümerin des Eisenwerks ist ein Landesunternehmen, die Weltkulturerbe Völklinger Hütte Europäisches Zentrum für Kunst und Industriekultur GmbH. Sie beschäftigt ein Team von Denkmalschützern und Verwaltern, um dessen Bewahrung, Erforschung und Erschließung zu gewährleisten. In Ostdeutschland werden durch den Braunkohletagebau zerstörte Landschaften renaturiert und zu Erholungsgebieten umgestaltet, wobei die spektakulären Industrieanlagen als Monumente in der Landschaft verbleiben.

All diese innovativen Unternehmungen, die sich großen Herausforderungen stellen, spiegeln die zunehmende Etablierung des industriellen Erbes, insbesondere der Industriekulturlandschaften, als anerkanntes Thema im zeitgenössischen Vokabular des Denkmalschutzes wider. Die Anwendung der gesamten Bandbreite moderner Technologien als Mittel, die materiellen Zeugnisse der modernen Industriekultur wiederzubeleben, ist Teil dieses Prozesses. Schlüsselement dieser Entwicklung ist neben der fortschreitenden Urbanisierung – ihrerseits eine ebenso bedeutende Auswirkung der industriellen Epoche – die Erkenntnis, dass urbane Industrielandschaften reichhaltige Möglichkeiten zur Revitalisierung bieten. Seit Kurzem leben zum ersten Mal in der Geschichte mehr Menschen in Städten und Großstädten als auf dem Land. Die Stadt ist zu einem unverzichtbaren Element unserer Gegenwart und Zukunft geworden, und häufig sind es Industriegebäude, die den Charakter der urbanen Stadtlandschaft von morgen formen. Nirgendwo wird das besser sichtbar als in Berlin. Die Stadt ist, im Gegensatz zu älteren Zentren der Industrialisierung, zu großen Teilen ein Produkt des 20. Jahrhunderts, doch ihre Wurzeln liegen in den Gründerjahren (ab 1860), die nach der Großen Depression – Gründerkrach, 1873 – noch einmal richtig Fahrt aufnahmen, als die Energie des neu gegründeten Nationalstaats Deutschland zur Entfaltung kam. Ungeachtet katastrophaler Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg haben viele Zeugnisse der Berliner Industriegeschichte bis heute überlebt und prägen den individuellen Charakter seiner Industriebezirke.



Das Dampfschiff Arabia, gesunken 1856 im Missouri, hatte gut 200 Tonnen industriell hergestellte Alltagsprodukte aus Europa und dem Nordosten der Vereinigten Staaten für die Siedler im Mittleren Westen der USA an Bord. Heute ausgestellt in Kansas City, gibt die außergewöhnliche Kollektion einen lebhaften Eindruck von der globalen Kraft und Reichweite der Industrialisierung.



Zementmuseum bei Castellar de n'Hug, Katalonien, Spanien. Gesicherte Rundgänge ermöglichen Besuchern die Erkundung dieser Industriearuine.

Berlins neuer Ruf als Kreativmetropole eröffnet die Möglichkeit, diese Gebäude neuen, produktiven Nutzungen zuzuführen, und zwar nicht durch einfaches Recycling der vorhandenen Flächen, sondern als Teil einer weitaus kreativeren Unternehmung, die sich unter dem Begriff »Industriekultur« subsumieren lässt – einem gesellschaftsübergreifenden Thema, das Stadtentwicklung, Wirtschaftsaktivitäten und kulturelle Belange verknüpft. Aus diesem Dreifachansatz entsteht eine neue, transformative Bewegung und das Industrieerbe ist eines ihrer unverzichtbaren Kernelemente. Auf diese Weise können die technischen und sozialen Innovationen, die Berlins Einzigartigkeit in der Vergangenheit ausmachten, wiedererstarken und den Charakter der in der Stadt neu aufblühenden Branchen prägen. Dieses Buch beleuchtet die verschiedenen Facetten dieser Bewegung – denn man kann hier mit Fug und Recht von einer Bewegung sprechen – als einen einzigartigen Mechanismus der Stadterneuerung, einer Umgestaltung, die auf Wesen und Qualität des Alten beruht und zugleich die Möglichkeit bietet, etwas ebenso Einzigartiges im Neuen zu erschaffen. Nirgendwo sonst in der alten industriellen Welt wird ein solcher Ansatz genutzt, um das Antlitz von morgen zu definieren.



Queen Street Mill, Burnley, Lancashire, England. In der letzten dampfbetriebenen Weberei laufen 300 Webstühle.



METROPOLE BERLIN

Die Wiederentdeckung der Industriekultur

Die Rolle Berlins in der deutschen Geschichte ist von enormen Schwankungen in Bedeutung, Ansehen und öffentlicher Wahrnehmung geprägt. Dies gilt in mindestens gleicher Weise für die Rolle der Industriekultur in der Geschichte dieser Stadt. Innerhalb kürzester Zeit von einer Provinzhauptstadt zu einer der bedeutendsten und einwohnerreichsten Metropolen aufgeschossen, erlebte Berlin immer wieder auch grandiose Crashes und Abstürze, die mit politischen und zeithistorischen Kontexten wiederum mehr verbunden sind als bei jeder anderen großen Stadt. Berlin ist gekennzeichnet von teils rauschhaften Aufbrüchen und Konjunkturen, denen mehrfach brutale Niedergänge, Zerstörungen, Teilungen und Verschiebungen folgten. Dies ereignete sich alles in sehr ungewöhnlichen Dimensionen und Amplituden, die sich selbst im globalen Vergleich als außergewöhnlich erweisen und zu denen sich nur wenige ähnliche vergleichbare Fälle finden lassen.

Dass diese Dynamik und die ihr innewohnende Kraft und Unruhe mit einer besonderen Spielart der Industrialisierungsgeschichte in Berlin zu tun hat, ist in den letzten Jahren nur unzureichend wahrgenommen und verstanden worden. Dieses Buch unternimmt in allen seinen Beiträgen den Versuch einer Rekonstruktion – des Zustandekommens dieser speziellen Prägung, der Vielfalt ihrer zeitgebundenen Lesarten und Interpretationen.

Der vorliegende Beitrag widmet sich zum einen der Rekapitulation der mit der Industriekultur Berlins verbundenen Forschungsrichtungen und Erkenntnisstände, vor allem aber auch ihrer Begriffsgeschichte: wann und wie dieser so vielschichtige wie oft unverstan-

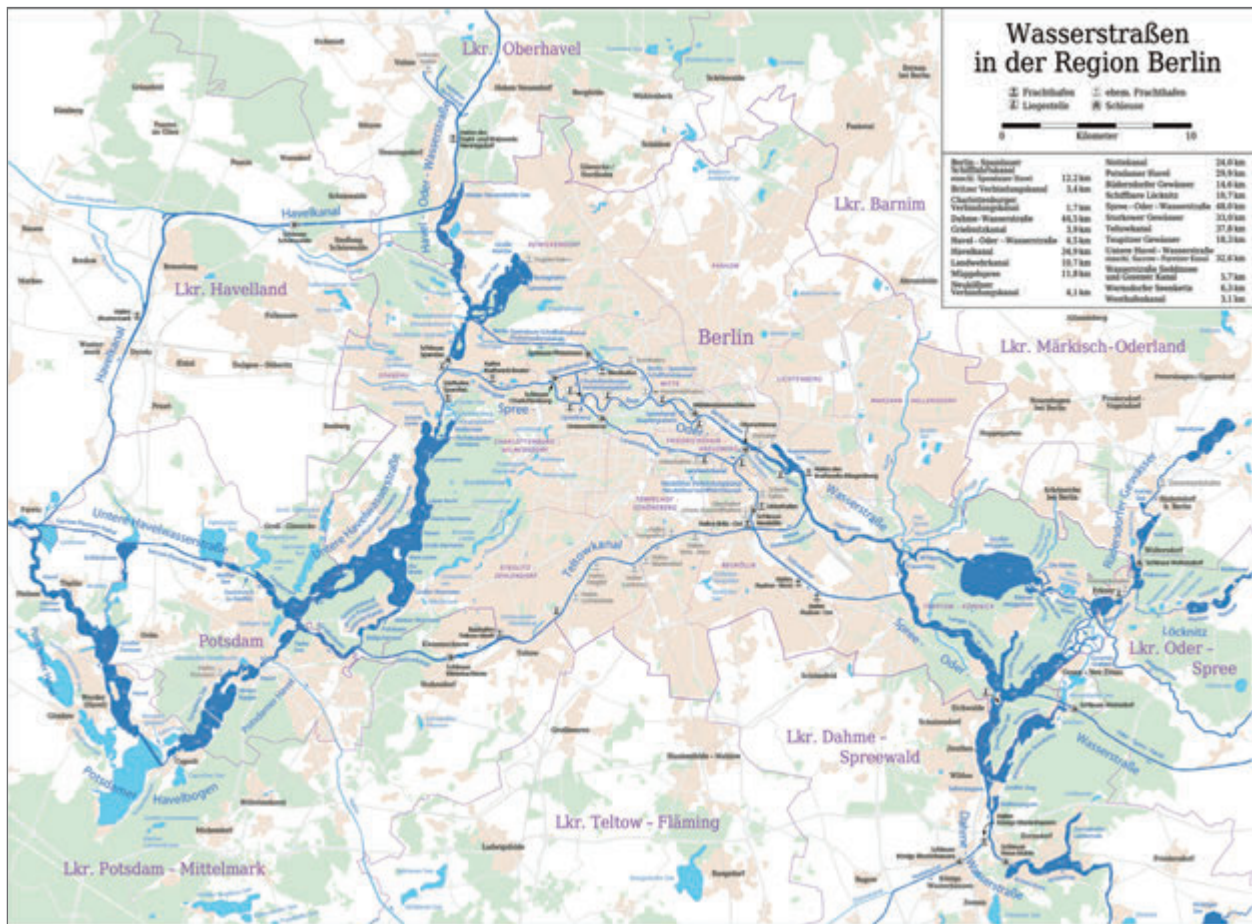
dene Terminus der Industriekultur im Zusammenhang der stadt eigenen Selbstvergewisserung und des Selbstverständnisses in Berlin verwendet wurde.

Dabei wird es aufschlussreich sein, festzustellen, wann welche Deutung von Industriekultur explizit oder implizit aufkommt und Verwendung erfährt. Denn so bedeutungs offen, wie sich der Begriff der Industriekultur häufig präsentiert, spiegeln seine Konjunkturen und Definitionen doch besondere zeithistorische Kontexte und sind Indikatoren sozialer und mentaler Bewegungen. So betrachtet, stehen die Definitionsstrategien der »Industriekultur« jeweils für eine bestimmte Lesart von Stadtgeschichte und Stadtidentität. Insofern ist die Bedeutung von »Industriekultur« Produkt eines gesellschaftlichen Diskurses, dem nachzuspüren interessante Aufschlüsse verspricht.

WARUM BERLIN?

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts sprach nicht allzu viel dafür, dass ausgerechnet Berlin zur zeitweise größten Industriestadt Deutschlands und sogar Europas aufsteigen sollte, und das noch in einem nur als atemberaubend zu bezeichnenden Tempo.

Erst spät hat Preußen verstanden, was sich bereits in den frühen Keimen der Industrialisierung vor allem in England bewegte. Die Ära der staatlich initiierten und geregelten Manufakturen begann in Preußen zu einem Zeitpunkt, als solche Einrichtungen in Frankreich und Holland teils längst glanzvoll prosperierten. Porzellane,



Das über Jahrhunderte entstandene System der preußischen Wasserstraßen mit Berlin im Mittelpunkt ist heute noch größtenteils intakt.

Seidenstoffe, Kunstblumen und natürlich Waffen waren Produkte, die in Preußen und eben auch in der kleinen, unscheinbaren Hauptstadt Berlin hergestellt wurden. Sie waren meist Kopien erprobter Vorlagen aus anderen europäischen Ländern und oft auch nur dann nachhaltig erfolgreich, wenn die Produktion und Anpassung durch Migranten erfolgten, die als Wissensträger angeworben und angesiedelt wurden.

PIONIERS AM WASSER

Das spezifisch preußische Kapital in diesem Fall war weniger ein finanzielles oder materielles, sondern ein soziales, nämlich eine Politik der Toleranz und die Bereitschaft, sich mit fremden Menschen rasch zu arran-

gieren. Das Arrangement fiel auch deshalb leicht, weil Preußen noch in großem Umfang zu kultivierende freie Flächen zur Verfügung hatte. Karl Scheffler charakterisiert in seinem berühmten Buch »Berlin – ein Stadtgeschicksal« von 1910¹ die Bevölkerung dieser Stadt als eher unzivilisierte Pioniere, die von überall her als eine Art Glücksritter herbeigeströmt waren, jedenfalls das Gegenteil darstellten zu einer über Jahrhunderte gewachsenen Stadtbevölkerung, die sich in Dynastien, Großfamilien oder Kasten organisiert hatte. Offener Austausch und die Integration von großen und heterogenen Gruppen, die sich in Sprache, Religion und Herkunft unterscheiden, scheinen von jeher ein Spezifikum Berlins gewesen zu sein, weniger jedoch Bodenständigkeit und Konservatismus im Sinne von Behäbigkeit und einer ausschließenden Denkweise.

Dass sich seit etwa 1840, moderiert durch begabte und weitblickende Beamte in der preußischen Staatsverwaltung, erste Vorboten der Industrialisierung in Berlin ansiedelten und erfolgreich agieren konnten, hat seine Gründe nicht in einer geografisch besonders geeigneten Lage oder im Vorkommen wertvoller Bodenschätze. Tatsächlich waren es zum einen der Pioniergeist der Zugewanderten und zum anderen eine herausragende verkehrliche Infrastruktur, die die ersten Schritte in die Industrialisierung begünstigten.

So waren beispielsweise die Wegbereiter des frühen Maschinenbaus fast alle Zugewanderte: Franz Anton Egells (1788–1854) war aus dem Rheinland nach Berlin gekommen, August Borsig (1804–1854) aus dem schlesischen Breslau, Louis Schwartzkopff (1825–1892) kam aus Magdeburg, Friedrich Wöhlert (1797–1877) aus Kiel und Carl Hoppe (1812–1898) aus Naumburg an der Saale. Sie alle aber besuchten preußische Ausbildungsstätten, unter denen das Berliner Königliche Gewerbeinstitut eine besondere Funktion innehatte. Unter der Leitung von Peter Christian Wilhelm Beuth wurde dort eine bemerkenswerte Zahl von erfinderisch und unternehmerisch begabten Menschen ausgebildet und auf ihren ersten Schritten hin zu einer industriellen Produktion auch finanziell vom Staat unterstützt. Nur so konnten sich diese Pioniere aus sehr bescheidenen Anfängen zu großen Unternehmern mit zahlreichen Arbeitskräften und beträchtlichen Umsätzen entwickeln.

Die allen diesen Errungenschaften zugutekommende verkehrliche Infrastruktur wiederum, mit der Preußen ausnahmsweise den anderen europäischen Staaten nicht hinterherhinkte, war das ausgezeichnete System der Wasserstraßen in den komplexen, nach und nach durch Eroberung und Erwerb entstandenen Gebieten des preußischen Staats. Voraussetzung dafür war der Weitblick der preußischen Regenten, der die Planung dieser über Jahrhunderte mit enormen Aufwänden aufgebauten und unterhaltenen Transportwege vorantrieb und sie gegen vielerlei Widerstände verwirklichen half – eine Erkenntnis, die erst jetzt dank jüngster Forschungen² hinreichend gewürdigt wird. Diese Wasserwege sorgten zum einen für die politische und administrative Integration der so heterogen gelegenen preußischen Territorien, zum zweiten dienten sie auch militärischen Zwecken. Ihren größten Nutzen entfalteten sie aber als Transport- und Transmissionsbänder für Rohstoffe und

Produkte. Im Mittelpunkt dieses Netzes von Kanälen, ausgebauten Flüssen und Seen, verbunden mit Hilfe von zahllosen Schleusen und Hebewerken, lag die Stadt Berlin, die bislang vor allem als Handelsplatz von diesen Verbindungen profitiert hatte. Nun konnten aber auch Kohle, Erze und andere Rohstoffe vor allem aus Schlesien und dem Ruhrgebiet nach Berlin geschafft werden, wo sie in den neuen Fabrikationsanlagen verarbeitet und anschließend wiederum mit Schiffen zu den abnehmenden Märkten transportiert wurden.

KNOTENPUNKT UND MELTING POT

Dass Berlin im Bereich des Maschinenbaus so erfolgreich sein konnte, ist auf den Boom des Eisenbahnwesens seit den späten 30er Jahren des 19. Jahrhunderts zurückzuführen. Auch die frühen preußischen Eisenbahnlinien hatten in Berlin ihren ersten Bezugspunkt. Insofern bildeten die Netze der Wasserwege und der Schienenverbindungen eine ideale Synergie für die Ansiedlung und den raschen Ausbau aller Industrien, die das neue Zeitalter der Dampfergie begründeten. Berlin wurde noch mehr als früher zu einem Knotenpunkt in diesen Netzen und zu einem *melting pot* im wörtlichen und übertragenen Sinne. Denn so wie im 17. und 18. Jahrhundert zehntausende Menschen nach Schlesien strömten, setzte jetzt eine große Wanderungsbewegung aus allen preußischen Gebieten, vor allem aber aus Schlesien, nach Berlin ein. Waren in früheren Zeiten noch Schlesien oder Sachsen mit ihren großen Vorkommen an Zink, Silber und Kupfer die Ziele der Menschen, die Wohlstand und Erfolg suchten, änderte sich dies im 19. Jahrhundert: Nun wanderte man vor allem an diejenigen Orte, an denen sich die Veredelungen und Verarbeitungsprozesse der Rohstoffe konzentrierten – eine große Chance für die Stadt Berlin, um parallel zu den neuen Zentren der industriellen Entwicklung im Ruhrgebiet, in Sachsen, in Franken oder Böhmen einen eigenen und einzigartigen Weg zu gehen.

Halt und geografische Orientierung fand die Industrialisierung in Berlin für viele Jahrzehnte in den erwähnten Wasserstraßen, also vor allem entlang der Spree und längs der Kanäle. Der neue Landwehrkanal zum Beispiel, eröffnet 1850 und geplant vom berühmten Peter Lenné, entstand auf Initiative des preußischen Königs



Lokomotivenproduktion bei Borsig. Das Monumentalgemälde ist Teil eines Zyklus von sieben Bildern, die Paul Meyerheim von 1873 bis 1876 für die Villa von Borsig schuf.

Friedrich Wilhelm IV. im Süden der Residenzstadt, um neue Transportkapazitäten zu eröffnen und die innerstädtischen Wege zu entlasten. Zu diesem Zeitpunkt war das eine strategisch kluge Entscheidung, denn die neuen Fabrikquartiere der oben genannten Maschinen- und Lokomotivbauer entstanden alle im Norden der Stadt, dem sogenannten »Feuerland« in der Nähe der heutigen Charlottenstraße und der Oranienburger Straße. Hier konzentrierten sich schon um die Wende zum 20. Jahrhundert weit mehr als 30 metallverarbeitende Betriebe, die mehr als 3.000 Menschen einen Arbeitsplatz boten.

Durch das Feuerland veränderte sich unwiderruflich die Entwicklung Berlins von einem überschaubaren Handels- und Residenzstädtchen hin zu einem Ort mit einer außerordentlichen industriellen Dynamik. Diese manifestierte sich rasch in einer extremen Raumnot, sowohl für die nötigen Erweiterungen der Fabriken als auch für den Bau der unerlässlichen Wohnquartiere der neuen Arbeitsklasse. Aber auch die immensen Emissionen der jungen Industrien in Form von Rauch, Gasen, Lärm und Hitze waren mit der benachbarten hochverdichteten Wohnbebauung nicht länger zu vereinbaren.

DYNAMIK DER INDUSTRIEKULTUR – RANDWANDERUNGEN

In der Reaktion auf Raumnot und Expansion ist ein weiteres typisches Berliner Phänomen der Industrialisierung zu beobachten: die Randwanderung. Waren die erwähnten ersten Zentren industrieller Entwicklung und auch die Bahnhöfe der neuen Eisenbahnstrecken noch an der Peripherie der alten Stadt Berlin entstanden, suchten sich die Unternehmen seit den 1860er Jahren neue Standorte mit guter Wasseranbindung, die jedoch alle zu einer größeren Entfernung von dem traditionellen Siedlungszentrum Berlin führten.

Diese Phase der Industrialisierung dürfte eigentlich gar nicht mehr als Berliner, sondern müsste als Brandenburger Entwicklung begriffen werden, denn die Bezugspunkte Charlottenburg, Moabit, Schöneeweide, Gesundbrunnen oder später gar Tegel, wie im Fall von Borsig, lagen nach damaligen Standards weit entfernt von Berlin und hatten ganz eigenständige kommunale Strukturen.

Die neuen industriellen Siedler wurden in aller Regel an diesen Orten durchaus begrüßt, weil sie Wohlstand

und Steuereinnahmen versprachen, aber sie waren dann eigentlich auch keine Berliner Unternehmungen mehr. An dieser Stelle muss auch der Standort der preußischen Rüstungsindustrien unbedingt erwähnt werden, fast 30 Kilometer westlich von Berlin rund um die Zitadelle Spandau gelegen und schon seit Jahrhunderten Herstellungsort spezieller Technologien für die Ausrüstung der preußischen Heere. Die dortigen Gewerke und Industrien waren so hermetisch abgeschlossen und dank der Zuwendungen des Staates so gesichert, dass sich für Jahrhunderte niemand hätte vorstellen können, diesen eigenständigen industriellen Kern als einen Teil von Berlin zu betrachten.³ Die Idee eines Großraums mit Berlin als Zentrum bildete sich tatsächlich erst in der Folge der sprunghaften räumlichen Eroberung des Berliner Umlands im frühen 20. Jahrhundert heraus.⁴

Der Randwanderung der Industrien und Fabriken ging gelegentlich eine Randwanderung der Unternehmer mit ihren repräsentativen Villen voraus, was sich am Beispiel der Wohnsitze der Familie Siemens besonders gut nachweisen lässt. Waren anfänglich Arbeits- und Wohnort noch örtlich engstens miteinander verbunden, löste sich diese Verbindung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts auf und man suchte ruhigere und gut belüftete Regionen auf, um sich dort niederzulassen – in Anbetracht der vorherrschenden Windrichtungen zu meist westlich der Stadt Berlin.

Ein weiterer Effekt der Randwanderung der Fabriken nach Westen oder Norden war, dass die dadurch freigewordenen Territorien zugunsten einer hochverdichteten Bebauung für die zahlreichen Arbeitsmigranten nachgeutzt werden konnten. Daraus resultierte wiederum ein Bevölkerungswachstum, das singulär ist. Waren 1840 in Berlin noch 330.000 Menschen gezählt worden, stieg deren Zahl im Jahr der Reichsgründung 1871 auf 826.000 Personen an.

Im Jahre 1900 konnten bereits fast 1,9 Millionen Einwohner gezählt werden, in nicht einmal 30 Jahren fand also eine Verdoppelung statt. Danach wuchs die Einwohnerschaft Berlins nur noch mäßig bis zur Gründung der Großgemeinde Berlin im Jahre 1920, was seinen natürlichen Grund darin hatte, dass mehr Einwohner auf der immer noch sehr kleinen Grundfläche der Stadt von circa 66 Quadratkilometer gar nicht unterzubringen waren. Selbst bei regster Bautätigkeit und einer rücksichtslosen Ausnutzung der Baugrundstücke, um ein Maximum an

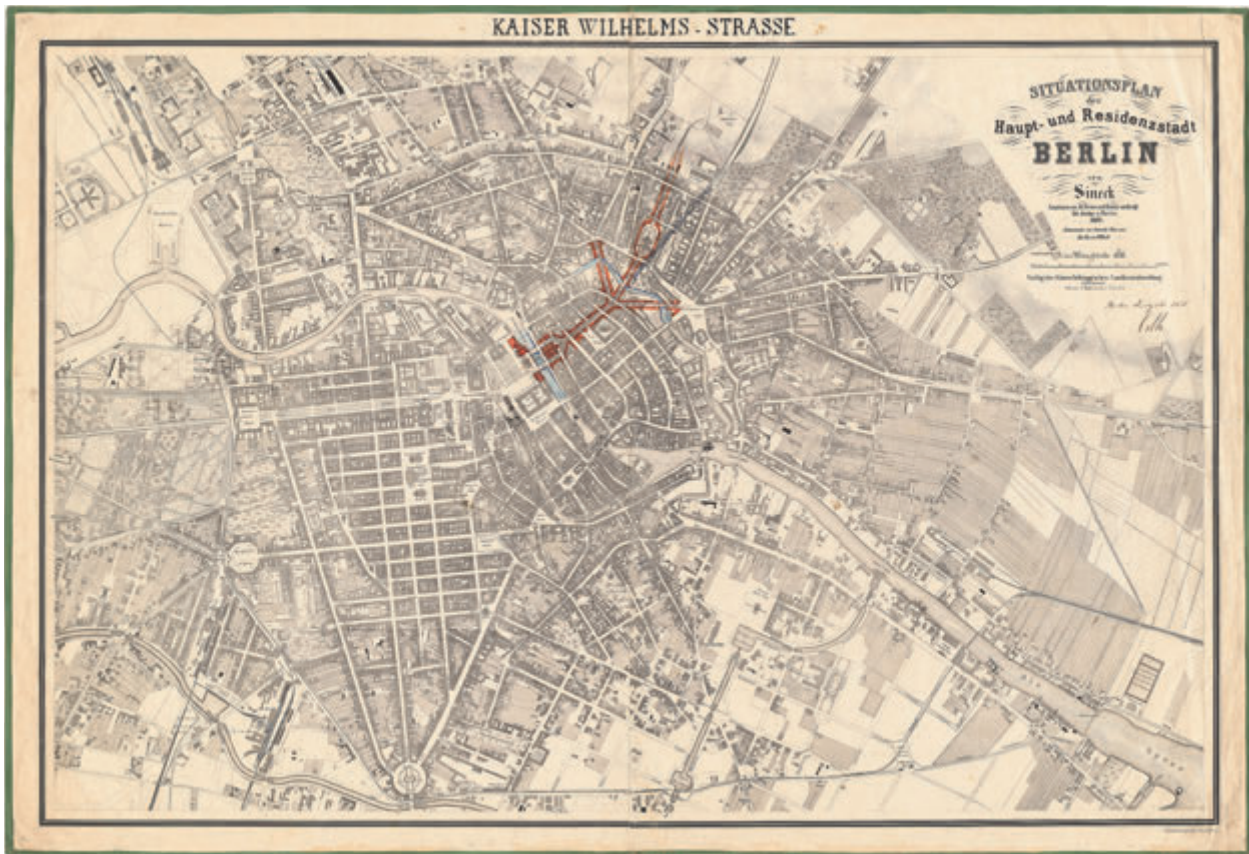


»Borsig's Maschinenbau-Anstalt zu Berlin in der Chausseestraße«, Gemälde von Karl Eduard Biermann, 1847.



Borsig-Villa mit Loggia. In der Loggia befand sich der Gemälde-Zyklus »Lebensgeschichte der Lokomotive« von Paul Meyerheim (1842–1915).

Wohnraum zu schaffen – womit Berlin in jenen Jahren eine gewisse Berühmtheit erlangte⁵ –, waren die Kapazitäten der Stadt an ihre Grenzen gelangt.⁶ Auf der anderen Seite entstanden erhebliche Transportprobleme angesichts der Massen von Arbeiterinnen und Arbeitern, die täglich zu ihren Fabriken gebracht werden mussten. Neue Schienenverbindungen auf der Straße, Busse und die neuen innerstädtischen Eisenbahnverbindungen in Form von Ring- und Stadtbahn, eröffnet 1878 und 1882, mussten dafür sorgen, dass Menschen und Güter innerhalb des Berliner Wirtschaftsraums und auch weit über die bis 1920 existierenden Stadtgrenzen hinaus an ihre jeweiligen Zielorte verbracht werden konnten.⁷ Während die Stadtbahn als Verbindung zunächst von Ostbahnhof und Charlottenburg vor allem dem Personenverkehr diente, war die Ringbahn in Ergänzung und Ersatz der Transporte auf dem Wasserweg vor allem für den Güterverkehr vorgesehen. Neben den neuen innerstädtischen



Karte der Haupt- und Residenzstadt Berlin, 1860. Im Norden und Süden sind die Anlagen des Hamburger und des Anhalter Bahnhofs eingetragen.

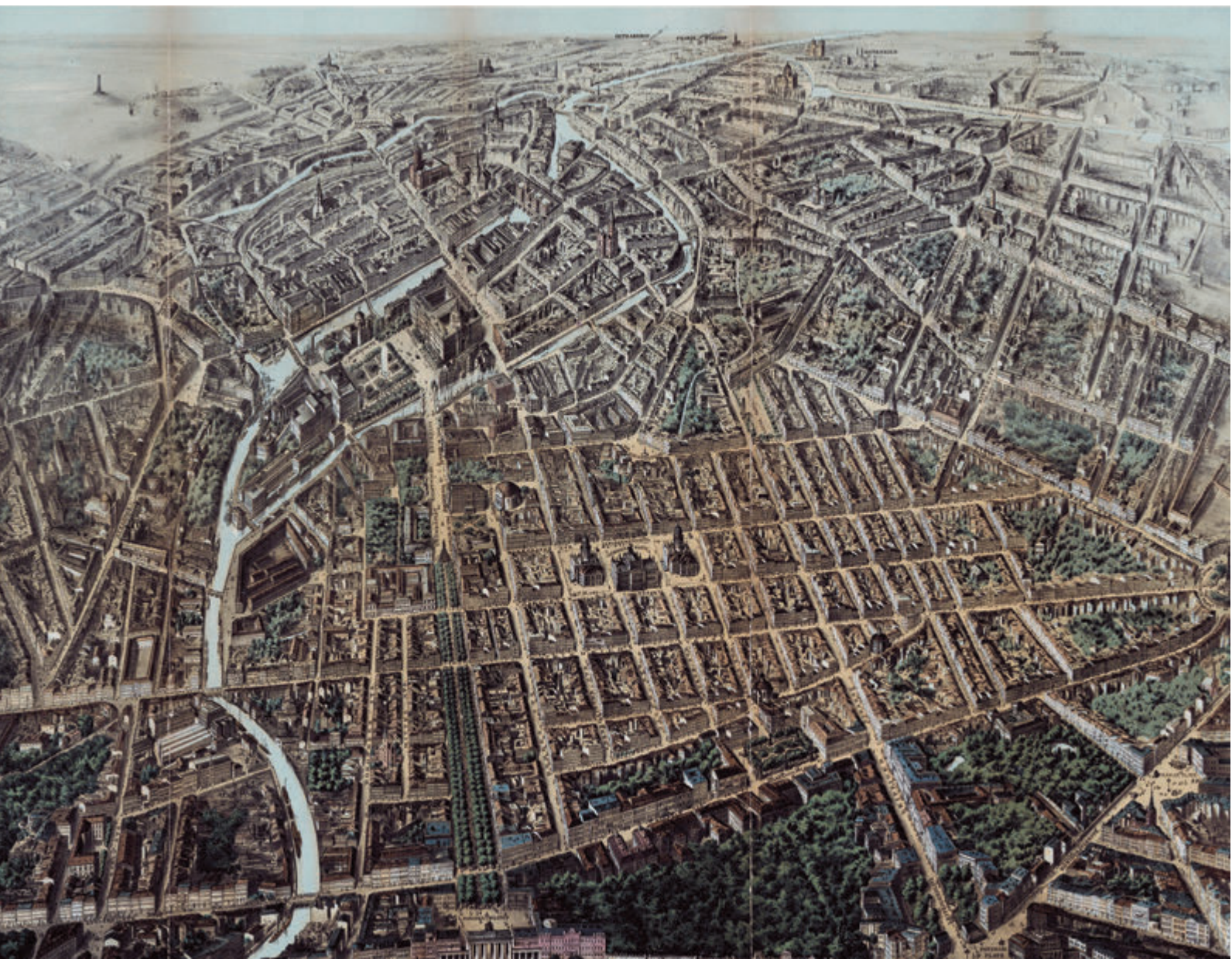
Personenbahnhöfen umzog die Innenstadt ein Gürtel von neuen Güterbahnhöfen; die Ringbahn fuhr auch die Häfen an, die für Berlin nach wie vor eine wichtige Funktion hatten, und konnte so den Umschlag von Massengütern sichern.

Neben der Logistik der Produktion war vor allem aber auch die Versorgung der so rasch gewachsenen Stadtbevölkerung eine zentrale Aufgabe der Güterbahnhöfe. Über sie wurden Lebensmittel wie Getreide, Milchprodukte, Gemüse und Fisch aus dem Brandenburger Umland und weiter entfernten Regionen nach Berlin geschafft und von den Güterbahnhöfen über das Straßensystem in die Verteilung gebracht. Vieh kam in großen Stückzahlen an einem eigenen Güterbahnhof an der Storkower Straße östlich von Berlin an, wo sich der zentrale städtische Schlachthof befand, in dem das Fleisch fast für die gesamte städtische Bevölkerung produziert und wiederum in die Stadt hineingeliefert

werden konnte. Für die Sicherstellung der Qualität und gesundheitlich unbedenklichen Versorgung waren diese kommunalen Investitionen unerlässlich. Technologische und wissenschaftliche Innovationen wie die künstliche Erzeugung von Eis für die Kühlung von Lebensmittelketten und virologische Reihenuntersuchungen zur Sicherstellung der Keimfreiheit waren typische neue Phänomene des großstädtischen Lebens in Berlin.

LABOR UND PROTOTYP DER MODERNE

Diese vehemente Durchsetzung von wissenschaftlich begründeten Regelungen und städtisch-planvollen Investitionen in zentralen Versorgungsfragen der Bevölkerung seit den 1880er Jahren verkehrte das Bild Berlins in den Augen zeitgenössischer Beobachter von einem als chaotisch-energieverzehrend beschriebenen Zustand zu dem



Vogelschau-Plan der Stadt Berlin von Robert Meinhardt, 1871. Blick vom Brandenburger Tor nach Osten.

einer Metropole, die mit modernsten Mitteln konsequent Fürsorge und Vorsorge betrieb.⁸

Es kann heute erst recht staunen machen, in wie wenigen Jahren Berlin einen so grandiosen Wachstums- und Veränderungsprozess planvoll aufgefangen und ihn mit sichernden und kontrollierenden Strukturen und Infrastrukturen vor dem Absturz in ein soziales Chaos

weitgehend bewahrt hat.⁹ Im Gegenteil, Berlin wurde dank dieser Entwicklung in aller Welt als eine der wirklich modernen Metropolen bewundert. Oft wurde der Vergleich zu den neuen US-amerikanischen Großstädten gezogen und Berlin als die einzige amerikanische Stadt im alten Europa bezeichnet. Das Zusammenspiel von wirtschaftlichen Erfolgen, Bevölkerungswachstum,



Die Ladestraße des Anhalter Güterbahnhofs, Zentrum der Stadtversorgung, Zeitschriftenbild 1911.

technologischer Avantgarde, Finanzkapital, wissenschaftlichen Fortschrittsleistungen und kommunaler Gestaltungskraft in Berlin galt vielen Beobachtern als faszinierender Prototyp einer neuen Epoche, in der Industrialisierung und Verstädterung eine geglückte Synthese eingehen können.¹⁰ Diese aufregende, neuartige, laborhafte Stellung Berlins wurde von Mark Twain 1892 auf den Punkt gebracht: »It is a new city; the newest I have ever seen.«

Das Innovative, Frische, Ungesehene Berlins wird in vielen anderen zeitgenössischen Zitaten hervorgehoben; ob dieser scheinbar plötzliche Aufstieg in die erste Liga der Weltstädte oder Metropolen in jederlei Hinsicht (Politik, Kultur, Wissenschaft, Medien, Finanzen) belegbar ist, wird von der heutigen Metropolenforschung durchaus mit Fragezeichen versehen,¹¹ in den Beiträgen dieses Buchs geht es jedoch vor allem um den Status einer Metropole der weltweiten Industriekultur. Und in dieser Hinsicht dürfte Berlin zwar unbezweifelbar Metropolenstatus haben, was aus heutiger Sicht aber am wenigsten anerkannt ist.

INDUSTRIEKULTUR – BEGRIFFSGENESE

Diese besondere Rolle Berlins kann schon in den bereits zitierten Beobachtungen des frühen Zeitgenossen Karl Scheffler nachgelesen werden: »Was nun aber für Berlin außerordentlich bezeichnend ist und einen tiefen Blick in die Psyche dieses Stadtindividuums zu tun gestattet, das ist die Tatsache, daß die junge Reichshauptstadt sich mit wahrer Gier und mit Leidenschaft zum Anwalt der neuen Lebensidee gemacht hat, zur Vorkämpferin der neuen Industriekultur, daß es sich zuerst in Deutschland und am rücksichtslosesten in ganz Europa amerikanisiert hat. Dieses letzte Wort ist von der Zeit gebildet worden, weil man Beispielen, daß der moderne wirtschaftliche Großstadtgedanke allein und unumschränkt herrscht, vor allem in Amerika, im Lande neuer Stadtgründungen begegnet. [...] Berlin konnte und musste sich amerikanisieren, weil es an der Entfaltung des wirtschaftlichen Materialismus durch tief wurzelnde Traditionen nicht verhindert wurde, weil es auf dem östlichen märkischen Boden seit Jahrhunderten eine Pionierstadt war, ähnlich den Städten der neuen Welt«¹².

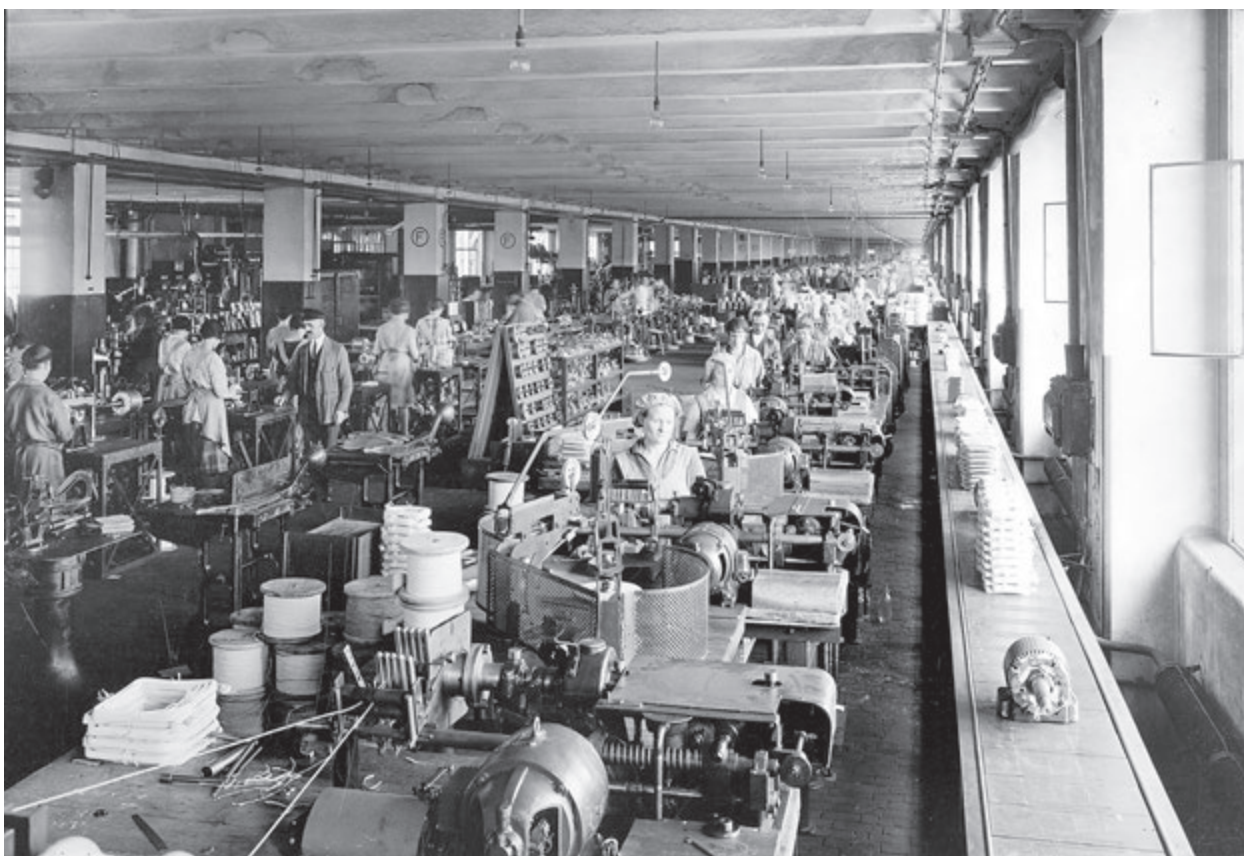


Eisfabrik und Kühlhaus der Markt- und Kühlhallen Gesellschaft (Werk II) in Berlin-Mitte mit den typischen Fuhrwerken, um 1914.

Das Zitat verdient eine so ausführliche Wieder- gabe, weil hier so viele Motive späterer Berlin-Beschrei- bungen vorweggenommen werden: die Modernität, die Traditionsarmut, das Pionierhafte, die Östlichkeit, das Amerikanische, der Materialismus; vor allem ist es aber deswegen so interessant, weil hier zum ersten Mal der Begriff der Industriekultur verwendet wird, um die Konstitution der Stadt zusammenfassend beschreiben zu können. Erst sehr viel später findet der Begriff Ein- gang in die Geisteswissenschaften und dann auch in den normalen Sprachgebrauch – in Bezug auf Berlin wurde

er nachweislich schon vor 110 Jahren von einem der scharfsinnigsten Beobachter der Zeit geprägt. Festzu- halten bleibt, dass diese so frühe Begriffsprägung in der Folge keine große Verbreitung gefunden hat. Die Amal- gamierung der Worte »Industrie« und »Kultur« mag in den Ohren vieler Zeitgenossen frevelhaft geklungen ha- ben, bei Scheffler ist Industriekultur durchaus auch im Sinne eines sonst traditionellen und national gedachten Kulturbegriffs eher negativ besetzt. Aber es bleibt doch bemerkenswert, dass die Hervorbringungen des neuen Industriezeitalters an genau diesem Ort, in Berlin, als eine andere Kultur interpretiert werden – wenn auch mit Skepsis beobachtet. Neil Cossons Beitrag in diesem Buch macht deutlich, dass hingegen der englische Be- griff »Industrial Heritage« wesentlich defensiver ist und sich an die Nomenklatur der klassischen Denkmalpflege anlehnt.¹³ Der offensichtlich so wirkmächtigen DNA der frühen Industriemetropole Berlin und der Formulie- rungsgabe des Zeitkritikers Karl Scheffler ist es zu ver- danken, dass dieser heute hochaktuelle Begriff bereits so früh als neue Kategorie und als Analysewerkzeug für die Argumentationen von Historik, Stadtforschung, Pla- nungs- und Kulturwissenschaften vorgeschlagen wer- den konnte.

Auch in vielen anderen Zitaten aus jener Zeit lässt sich diese eindeutige Interpretation Berlins als eine von außerordentlicher und vorbildhafter industrieller Dyna- mik geprägte Stadt belegen. Ein ähnlich scharf beobach- tender Zeitzeuge wie Scheffler war der Österreicher Egon Friedell, der nur zwei Jahre später Folgendes formuliert: »Berlin verdient gerade darum die höchste Bewunde- rung, weil es seine Aufgabe als deutsche Reichshaupt- stadt so richtig erfaßt hat: die Aufgabe, ein Zentrum der modernen Zivilisation zu sein. Berlin ist eine wunder- volle moderne Maschinenhalle, ein riesiger Elektromot- or, der mit unglaublicher Präzision, Schnelligkeit und Energie eine Fülle von komplizierten mechanischen Ar- beitsleistungen vollbringt. ... Berlin ist in den Flegeljah- ren einer kommenden Kultur, die wir noch nicht kennen, und die sich erst herausarbeiten muß.«¹⁴ Friedell spricht 1912 nur von einer kommenden Kultur, die aber ohne weiteres als Industriekultur verstanden werden kann, im Sinne einer Umwälzung der allgemeinen Lebensver- hältnisse, einer neuen Zeitökonomie, der Taktungen und Geschwindigkeiten und der Präsenz der industriellen Akteure im Stadtbild.



Elektropolis Berlin: In der AEG-Kleinmotorenfabrik produzieren vor allem Arbeiterinnen elektrische Spulen an einem 120 Meter langen Wanderband, 1927.

NETZWERKE DES WISSENS

Spätestens seit der Wende zum 20. Jahrhundert zeichnete sich ab, dass Berlin sich nicht mehr nur auf dem Gebiet des Maschinenbaus (Lokomotiven, Pumpen, Antriebsaggregate, Metallbearbeitung ...) eine führende Stellung in Deutschland erarbeitet hatte. Die neuen und damals als Hightechindustrien geltenden Branchen der Elektro- und Chemieindustrie nahmen einen noch rascheren Aufschwung und sicherten den entsprechenden Berliner Unternehmen sogar innerhalb weniger Jahre Weltmarktgeltung.

Vor allem waren es die neuen Riesen wie Siemens¹⁵, AEG, Lorenz, aber auch Schering, die alle bei der Entwicklung ihrer Innovationen und Produkte Menschen mit wissenschaftlicher Ausbildung benötigten und diese in neuartigen Zentrallaboratorien in ihren Unternehmen einsetzten. Umgekehrt wurde von diesen Unter-

nehmen die Forderung an den Staat gerichtet, dass die Qualität der Ausbildung des neuen Berufsstandes der Ingenieure zu verbessern sei und dass der Staat dringend benötigte Standardisierungen und Normierungen einzuführen habe, damit bei Mess- und Entwurfsleistungen überall mit denselben Einheiten und Werkzeugen gearbeitet werden könne. Bei der Ausbildung dieser neuen Einrichtungen wiederum hat Berlin als Standort und Netzwerkort ebenfalls in kürzester Zeit Weltgeltung erlangt.

Bereits 1871, im Jahr der Reichsgründung, wurde die Preußische Königliche Mechanisch-Technische Versuchsanstalt geschaffen, die mehrmals umbenannt wurde und noch heute als Bundesanstalt für Materialprüfung ihren Sitz in Berlin hat. Von Beginn an leistete sie Bahnbrechendes bei der Bestimmung von Qualitäts- und Belastbarkeitskriterien für alle industriell verwendeten Materialien und der Formulierung von Standards.

ANMERKUNGEN

Metropole Berlin. Die Wiederentdeckung der Industriekultur

- 1 Karl Scheffler: Berlin. Ein Stadtschicksal, hrsg. von Florian Illies, Frankfurt am Main 2015 (Originalausgabe 1910).
- 2 Matthias Baxmann: Wasserwege. Schleusen, Wehre und Kanäle in Brandenburg, Berlin 2019; siehe auch den Beitrag von Baxmann in diesem Band.
- 3 Siehe hierzu den Beitrag von Heike Oevermann und Urte Evert in diesem Band.
- 4 Siehe hierzu den Beitrag von Cosima Götz in diesem Band.
- 5 Siehe hierzu: Jochen Boberg/Tilman Fichter/Eckhart Gillen (Hrsg.): Exerzierfeld der Moderne. Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert, München 1984, S. 96 ff.
- 6 Harald Bodenschatz: Platz frei für das neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung seit 1871, Berlin 1987.
- 7 Siehe zu Aspekten des Eisenbahnverkehrs in Berlin den Beitrag von Nico Kupfer, Lars Quadejacob und Frank Zwintzsch in diesem Band.
- 8 Gerhard Brunn: Metropolis Berlin, in: Gerhard Brunn/Jürgen Reulecke (Hrsg.): Metropolis Berlin. Berlin als deutsche Hauptstadt im Vergleich europäischer Hauptstädte 1870–1939, Bonn/Berlin 1992, S. 34 ff.
- 9 Siehe hierzu den Beitrag von Timothy Moss in diesem Band.
- 10 Thorsten Dame: Berlin. Industrie, Metropole und Labor, in: Schriftenreihe der Georg-Agricola-Gesellschaft, 37. Jg. (2015), S. 57 f. Vgl. auch den Beitrag von Thorsten Dame in diesem Band. Ähnlich dicht und anregend ist auch der Beitrag von Lothar Müller: Modernität, Nervosität und Sachlichkeit. Das Berlin der Jahrhundertwende als Hauptstadt der »neuen Zeit«, in: Mythos Berlin. Zur Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole, Katalog zur Ausstellung, Berlin 1987, S. 79 f.
- 11 Detlef Briesen: Berlin – Die überschätzte Metropole. Über das System deutscher Hauptstädte zwischen 1850 und 1940, in: Brunn/Reulecke, Metropolis Berlin, S. 39 ff.
- 12 Karl Scheffler, Berlin, S. 124 f.
- 13 Vergleiche zur heutigen Diskussion um die Begriffe: Simone Bogner/Birgit Franz/Hans-Rudolf Meier/Marion Steiner (Hrsg.): Denkmal – Erbe – Heritage. Begriffshorizonte am Beispiel der Industriekultur, Holzminde 2018.
- 14 Egon Friedell: Ecce Poeta, Berlin 1912, S. 259 ff.
- 15 Viele Bildbelege sind zu finden in: Stromzeiten. Pionierleistungen der Elektrotechnik. Fotografien aus dem Siemens Historical Institute, Berlin/München 2014.
- 16 Siehe beispielhaft hierzu den Beitrag von Marion Steiner in diesem Band und ihre dem Beitrag zugrundeliegende Dissertation: Marion Steiner: Die chilenische Steckdose. Kleine Weltgeschichte der deutschen Elektrifizierung von Valparaíso und Santiago, 1880–1920. Weimar 2019, 2 Bände; sowie zur KWG: Eckart Henning/Marion Kazemi: Chronik der Kaiser-Wilhelm-, Max-Planck-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften 1911–2011. Daten und Quellen, Berlin 2016.
- 17 Siehe zur Gründung des Großraums Berlin auf kommunaler Ebene die Beiträge von Timothy Moss und Cosima Götz in diesem Band.
- 18 Vgl. Ariane Leendertz: Ordnung schaffen. Deutsche Raumplanung im 20. Jahrhundert, Göttingen 2008, vor allem S. 43 ff.
- 19 Siehe dazu Harald Bodenschatz/Klaus Brake (Hrsg.): 100 Jahre Groß-Berlin, Bd. 1: Wohnungsfrage und Stadtentwicklung, Berlin 2017 sowie die weiteren Bände aus der gleichnamigen Reihe.
- 20 Vgl. hierzu Hans Hertlein: Siemensbauten. Neue Fabrik- und Verwaltungsgebäude. Wohlfahrtsanlagen des Siemenskonzerns. Mit einer Einleitung von Hermann Schmitz, Berlin 1928; Thorsten Dame: Hans Hertlein. Lebenswege, Bd. 6, hrsg. v. Siemens Historical Institute, Berlin 2017.
- 21 Tilmann Buddensieg/Henning Rogge (Hrsg.): Industriekultur. Peter Behrens und die AEG, Berlin 1979.
- 22 Paul Kahlfeldt: Die Logik der Form. Berliner Backsteinbauten von Hans Heinrich Müller, Berlin 2004. Zu den vielen anderen Baudokumenten der Elektropolis siehe Thorsten Dame: Elektropolis Berlin. Architektur- und Denkmalführer, Petersberg 2014.
- 23 Hans Joachim Grube: Renaissance der E-Werke. Historische Industriearchitektur im Wandel, Berlin 2005.
- 24 Aris Fioretos (Hrsg.): Berlin über und unter der Erde. Alfred Grenander, die U-Bahn und die Kultur der Metropole, Berlin 2006 (Begleitband zu einer Ausstellung im Deutschen Technikmuseum).
- 25 Siehe zu den Wandlungen des Moderne-Begriffs und seiner Leitideen den Beitrag von Walter Scheffele in diesem Band.
- 26 Siehe hierzu den Beitrag von Hubert Staroste in diesem Band.
- 27 Florian Illies: Verhaltenslehre der Kälte. Eine Reise zurück in die Zukunft des Berlins der Goldenen Zwanziger, in: Die Zeit vom 15.11.2017.
- 28 Siehe hierzu den Beitrag von Walter Scheffele in diesem Band.
- 29 Monika Richarz: Jüdisches Berlin und seine Vernichtung; in: Jochen Boberg/Tilman Fichter/Eckhart Gillen (Hrsg.): Die Me-

- tropole. Industriekultur in Berlin im 20. Jahrhundert, München 1986, S. 216 ff.
- 30 Vgl. Günter Schlusche/Verena Pfeiffer-Kloss/Gabriele Dolf-Bonekämper/Axel Klausmeier (Hrsg.), Stadtentwicklung im doppelten Berlin. Zeitgenossenschaften und Erinnerungsorte, Berlin 2014, insbesondere die Beiträge von Joseph Hoppe/Nico Kupfer und Thomas Flierl über die Deindustrialisierung.
- 31 Hermann Glaser: Die Anfänge der Industriekultur. Vortrag auf dem Vierten Forum für Industriekultur und Gesellschaft; in: Deutsches Technikmuseum Berlin, H. 4 (2016), S. 14 ff.
- 32 Industriekultur. Expeditionen ins Alltägliche; Schriftenreihe des Centrum Industriekultur, 1. Jg. (1982), H. 2.
- 33 Hermann Glaser: Maschinenwelt und Alltagsleben. Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier bis zur Weimarer Republik, Frankfurt am Main 1981. Dieses Standardwerk hat seitdem mehrere Neuauflagen erlebt.
- 34 Vgl. beispielhaft Klaus Pirke: Industriekultur und ihre Bedeutung für gesellschaftlich-planerische Prozesse am Beispiel der Erhebung von industriekulturellen Potenzialen. Plädoyer für eine Angewandte Industriekulturforschung in der Region, in: Mitteilungsblatt des Instituts für soziale Bewegungen, H. 44 (2010), S. 171 ff.
- 35 Ursula Mehrfeld/Horst Heinrich (Hrsg.): 20 Jahre Stiftung Industriedenkmalspflege und Geschichtskultur, 2016.
- 36 Vgl. beispielhaft die Studien in: Angela Schwarz (Hrsg.): Industriekultur, Image, Identität. Die Zeche Zollverein und der Wandel in den Köpfen, Essen 2008.
- 37 Mythos Berlin. Zur Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole. Eine szenische Ausstellung auf dem Gelände des Anhalter Bahnhofs, Katalog zur Ausstellung, Berlin 1987.
- 38 Helmuth Albrecht: Technische Denkmalspflege in der DDR. Eine historische Einführung. In: Otfried Wagenbreth/Eberhard Wächtler (Hrsg.): Technische Denkmale in der Deutschen Demokratischen Republik, unveränderter Nachdruck der 4. Auflage (1989), Heidelberg 2015, S. V–XXIV.
- 39 Eberhard Wächtler: Autobiografie eines aufrechten Unorthodoxen, Essen 2013.
- 40 Vgl. Christian Bedeschinski: Ein-Blicke. Industriekultur im Osten Europas, Berlin 1995.
- 41 <https://tu-freiberg.de/fakult6/technikgeschichte-und-industriearchaeologie/studienangebote> (Stand: 20.11.2019).
- 42 <https://www.tagesspiegel.de/berlin/als-berlin-zu-elektropolis-wurde/6511994.html> (Stand: 15.11.2019).
- 43 Siehe hierzu den Beitrag von Jochen Brückmann in diesem Band.
- 44 Joseph Hoppe: Ein altes und neues Arbeitsfeld. Das Deutsche Technikmuseum und die Berliner Industriekultur, in: Museumsblätter. Mitteilungen des Museumsverbandes Brandenburg, H. 32 (2018), S. 30–35.
- 45 Jörg Raach: Industriekultur in Berlin. Die 118 wichtigsten Bauten des Industriezeitalters, Berlin 2008; Katja Roeckner: Berliner Industriekultur. Geschichtstouren für Entdecker, Berlin 2009.
- 46 Siehe zum Programm einer Neuen Industriekultur: Lars Scharnholtz: Neue Industriekultur – Warum eine Aktualisierung der Industriekultur erforderlich ist, in: Denkmal – Erbe – Heritage. Begriffshorizonte am Beispiel der Industriekultur, Holzminden 2018, S. 59–69.
- 47 Siehe dazu die Beiträge von Dorothee Haffner, Katharina Hornscheidt, Antje Boshold und Nico Kupfer in diesem Band.

Vom Ausbau der Wasserwege oder wie Berlin aus dem Kahn gebaut wurde

- 1 Elfriede Rehbein: Zu Wasser und zu Lande, Leipzig 1984, S. 186.
- 2 Ebd. Siehe auch: Matthias Baxmann: Zeitmaschine Lausitz. Vom »Pflützenland« zum Energiebezirk. Die Geschichte der Industrialisierung in der Lausitz, hrsg. v. Internationale Bauausstellung Fürst-Pückler-Land, Dresden 2004.
- 3 Siehe: Jörg Raach und Matthias Baxmann: Faszination Eisenbahn. Bahnkultur in Brandenburg, hrsg. v. Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Zossen/Berlin 2014.
- 4 Deutsche Gesellschaft/Kreuzberg Museum (Hrsg.): Der Stoff, aus dem Berlin gemacht ist. Entdeckungsreise zu den Industriedenkmälern Brandenburgs, Berlin 1994, S. 9.
- 5 Otto Büsch: Industrialisierung und Gewerbe im Raum Berlin-Brandenburg, Bd. 2: Die Zeit um 1800/Die Zeit um 1875 (= Einzelveröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin, Bd. 19), Berlin 1977, S. 65.
- 6 Vgl. Matthias Baxmann: Wasserwege. Schleusen, Wehre und Kanäle in Brandenburg, hrsg. v. Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Berlin 2019 (zum Druck vorbereitet).
- 7 Vgl. Winfried Schich: Das mittelalterliche Berlin 1237–1411; in: Wolfgang Ribbe (Hrsg.): Geschichte Berlins, Bd. 1: Von der Frühgeschichte bis zur Industrialisierung, Berlin 2002, S. 139 ff.
- 8 Hans-Joachim Uhlemann: Berlin und seine Häfen, in: Vor Anker in der Mark. Häfen an der Spree, Havel, Oder und Elbe, in: Die Mark Brandenburg. Zeitschrift für die Mark und das Land Brandenburg, H. 2004/III, Berlin 2004, S. 3.
- 9 Ebd.
- 10 Schich, Das mittelalterliche Berlin, S. 152.
- 11 Friedrich der Große: Geschichte des Hauses Brandenburg, München, o. J. (1751). Als Textvorlage dienen die von J. M. Jost herausgegebenen und übersetzten Werke Friedrich des Großen in Prosa, Berlin 1837, Reprint Verlag Lothar Borowsky, München o. J., S. 14.
- 12 Vgl. Johann Christoph Bekmann: Historische Beschreibung der Chur und Mark Brandenburg, ergänzt, fortgesetzt und herausgegeben von Bernhard Ludwig Bekmann, 2 Bde., Berlin 1751, Bd. 1, S. 1006.
- 13 Vgl. https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/03_projekte/vde17/vde17-node.html (Stand: 15.11.2019).
- 14 Vgl. Baxmann, Wasserwege. Schleusen, Wehre und Kanäle in Brandenburg, Abschnitt Nottekanal.
- 15 Vgl. <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/energieversor->

BILDNACHWEIS

- Akademie der Künste, Sammlung Baukunst, Berlin: 200, 204
Architekturmuseum, Technische Universität Berlin: 25, 71, 156, 178–179
Archiv Bernd Neddermeyer: 70, 238
Archives d'architecture du XXe siècle: 177
Archiv des Stadtgeschichtlichen Museums Spandau: 186, 188, 189, 190 oben, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198
Archiv WSA Eberswalde: 54 unten, 61
Archiv WSA Neukölln: 59 unten
Arnoldius, Wikimedia Commons: 38
Baxmann, Matthias: Umschlagrückseite unten rechts, 52, 54 oben, 55, 58, 59 oben, 60, 62
Estate Bernd & Hilla Becher, represented by Max Becher; courtesy Die Photographische Sammlung/SK Stiftung Kultur - Bernd und Hilla Becher Archive, Cologne, 2019: 12, 14
Behrens, Mike; pexels.com: 220 links
Bekmann, Johann Christoph: 53
Berliner Energietisch: 116
Bibliothèque nationale de France: 48, 63
Biblioteca Nacional de Chile: 142
Bittner, Wolfgang; Landesdenkmalamt Berlin: Umschlagrückseite oben rechts, 93, 96 oben, 97 oben, 99, 103, 105
Blechen, Carl; Staatliche Museen zu Berlin: 57
bpk: 180
Brennert und Stein, Probleme der neuen Stadt Berlin, S. 575: 111
Brückmann, Jochen: 219, 220 rechts
Büscher, Klaus; SDTB: 236, 238
bzi: 235 rechts
Charal, Karl; Deutsches Historisches Museum: 124
Cossons, Neil: 15, 16, 17
Court, Joseph-Désiré; Wikimedia Commons: 141 unten
Dame, Thorsten: 127
Danigel, Gerd; Wikimedia Commons: 41
dave7dean, flickr.com: 202 unten
Donderer, Josef; bpk: 123 oben
Dörrbecker, Maximilian; Wikimedia Commons: 20, 31
Ebeling, Rago Torre: 208 rechts
Edison National Historic Site: 131
Finsterlin, Hermann; bpk / Staatsgalerie Stuttgart: 203 unten
Freydank, Carl Daniel; SDTB, Historisches Archiv: 66
Friedrich-Wilhelm-Murnau-Stiftung: 76 links
Geoportal Berlin: 73
Gleisberg, Lea; bzi: 227, 229
Google: 42
Haffner, Dorothee: 235 links
Happel, Holger; Berliner Unterwelten e.V.: 222, 226
Hegemann, Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin (Abb. 107): 181
Helmcke, Johann Gerhard: 210
Henning, Carl Julius; SDTB, Historisches Archiv: 67
Historisches Institut der Deutschen Bank: 135 unten, 137
Historisches Archiv des Tourismus (HAT) der TU Berlin: 37
Hoffmann, Friedrich; Archiv des Stadtgeschichtlichen Museums Spandau: 188
Hoppe, Joseph: 44
Junkers, Jugo: 207
Kahn, Fritz; Kosmos/von Debschitz: 128
Kantaut, Friedel; tic: 249
Kirchner, Clemens; SDTB: 43 unten, 81 oben
Kollwitz, Käthe; Museum Köln: 172, 174
Krajewsky, Max; Historische Sammlung DB AG: 83, 84
Krüger, Erich O.; Landesarchiv Berlin: Umschlagrückseite oben Mitte, 108
Kupfer, Nico; bzi: 190 unten, 238 unten, 240, 241, 243
Aus: Kühne, Gegenwarts- und Zukunftsprobleme, S. 427: 110
Landesarchiv Berlin: 26, 114, 176 rechts, 178 links, 182, 183
Landesdenkmalamt Berlin: 88, 90, 91, 92, 95, 96 unten, 97 u. links, 97 u. rechts, 98, 100, 101, 102, 105
Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung: Umschlagrückseite unten Mitte, 211
Library of Congress: 123 unten
Mauruszat, Axel; Wikimedia Commons: 209
Mayer, Michael; flickr.com: 43 oben
Meuser, Philipp; HTW Berlin: 230, 232–233
Ministerium für Öffentliche Arbeiten, Königreich Preußen, Wikimedia Commons: 68, 69
Moss, Timothy: 117
Muhs, Andreas: Umschlagrückseite oben links, 244, 246
Müller, Stefan Joseph: 247
Niederstadt, Nele; visitBerlin: 248
Ortelius, Abraham; Wikimedia Commons: 50
Pragher, Willy; SDTB, Historisches Archiv: 74, 76 rechts
Propaganda-Ausschuß Für Groß-Berlin: Für Groß-Berlin, H.2, 1912: 184
Randzio, Ernst; Akademie für Raumforschung und Landesplanung: 112
Zeitschrift »Die Reichsbahn«: 78, 79, 80, 81 unten, 86
Rivero, Francisco: 145

Rizek, Florian; bzi: 224–225
 RVM, Eisenbahnstiftung: 75
 Sambourne, Ewald Linley; Wikimedia Commons: 132, 140
 Savin, A.; Wikimedia Commons: 206 oben
 Das zukünftige Schnellbahnnetz für Groß Berlin: 191
 SDTB, Historisches Archiv: Umschlagvorderseite, 18, 22, 24, 27,
 28, 29, 30, 33, 34, 36, 72, 121, 122, 126, 129, 135 oben, 136, 141
 oben, 146, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 162, 163, 164, 165,
 166, 167, 168, 169, 202 oben
 seier+seier; flickr.com: 32
 Siemens Historical Institute: 130, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 212
 sol•id•ar Architekten u. Ingenieure, Dr. Günther Ludewig und Dr.
 Günter Löhnert: 213
 Steiner, Marion: 134, 138, 139, 143
 Steinmann, Anja; Deutsche Wohnen: 206 unten

Stiftung Bauhaus Dessau: Umschlagrückseite unten links, 208 links
 Stiftung Stadtmuseum Berlin: 35
 Süß, Andreas: 216
 Titzenthaler, Waldemar; Landesarchiv Berlin: 175, 176 links
 Zeitschrift »Wendingen«, 3/1924, S. 14: 203 oben
 Verch, Marco; flickr.com: 205
 Zeitschrift »Verkehrstechnische Woche«: 64, 85
 Werner, Stadtplanung Berlin, S. 107: 106, 113
 Wilde, Keith; UK: 40
 »Zentralblatt der Bauverwaltung«: 77
 ZigZag (Santiago de Chile), 30.1.1915, s/n: 144

Die Herausgeber haben sich nach Kräften bemüht, die Inhaber
 sämtlicher Bildrechte zu ermitteln. Sollte dies nicht in allen Fällen
 gelungen sein, bitten wir, sich mit uns in Verbindung zu setzen.

DIE AUTORINNEN UND AUTOREN



Dr. Matthias Baxmann arbeitete als Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus und führte ein eigenes Büro für Technikgeschichte, Industriekultur und Industriearchäologie. Er erhielt zahlreiche Lehraufträge an der HTW Berlin und der Bergakademie

Freiberg und ist heute als Fachreferent für Denkmale der Technik und Industriekultur im Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und dem Archäologischen Landesmuseum (BLDAM) tätig.



Sir Neil Cossons arbeitet seit den 1960er Jahren im Bereich Industriearchäologie und Industrielles Erbe. 1971 wurde er erster Direktor des Ironbridge Gorge Museum, später leitete er das Science Museum in London. Im Jahr 2000 wurde er Vorsitzender von English Heritage, dem wichtigsten Beratungs-

gremium der britischen Regierung in Sachen historisches Erbe. Cossons, der außerdem in den 1970er Jahren das TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage) gegründet hatte, wurde 1994 für seine Verdienste um Museen und historisches Erbe zum Ritter geschlagen.



Antje Boshold ist gelernte Reiseverkehrskauffrau und studierte Stadt- und Regionalplanung in Berlin und Oxford. Von 2000 bis 2010 arbeitete sie bei der *Internationalen Bauausstellung IBA see* und entwickelte u. a. die *ENERGIE-Route Lausitzer Industriekultur*. Seit 2007 koordiniert sie diese kulturtouristische

Route, die seit 2017 Teil des neu gegründeten *Touristischen Netzwerks Industriekultur in Brandenburg* ist, das ebenfalls von ihr koordiniert wird. Seit 2018 entwickelt sie für das Berliner Zentrum Industriekultur (bzi) die *Berliner Fahrradrouten der Industriekultur*.



Dr. Thorsten Dame studierte Architektur, Historische Bauforschung und Denkmalpflege. Seine Dissertation im Transatlantischen Graduiertenkolleg Berlin-New York behandelte das Thema der Elektrifizierung von Berlin und die damit verbundenen Aushandlungsprozesse zwischen Stadt und Un-

ternehmen. Er ist Dozent an der Technischen Universität Berlin für Industriedenkmalpflege und Städtebauliche Denkmalpflege. Im Landesdenkmalamt Berlin ist er zuständig für Denkmalinventarisierung und Denkmalvermittlung.



Jochen Brückmann studierte Wirtschaftslehre an der Hochschule für Ökonomie, der Technischen Universität Berlin sowie der Freien Universität Berlin. Bis 1999 leitete er bei der IHK Potsdam und dann bei der IHK Berlin als Wissenschaftlicher Mitarbeiter die Bereiche Handel, Handel und Tourismus sowie Infrastruktur und Stadtentwicklung. Seit 2017 ist er

Leiter des Bereichs Stadtentwicklung & Internationale Märkte.



Dr. Urte Evert leitet seit November 2017 das Stadtgeschichtliche Museum Spandau. Sie studierte Volkskunde/ Europäische Ethnologie, Soziologie und Ur- und Frühgeschichte an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster. Ihre Dissertation befasste sich unter dem Titel »Die Eisenbraut« mit

der Symbolgeschichte der militärischen Waffe von 1700 bis 1945. Evert arbeitete u. a. für die Militaria-Sammlung des Deutschen Historischen Museums und für das Militärhistorische Museum Flugplatz Berlin-Gatow, aber auch an Projekten der Gegenwartskunst in Zusammenhang mit historischen Themen.



Cosima Götz ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Seminar für Zeitgeschichte der Universität Tübingen. Ihr Dissertationsprojekt zur Konjunktur groß angelegter internationaler städtebaulicher Wettbewerbe zwischen den 1890er und 1920er Jahren verbindet Städtebaugeschichte, transnationale Stadtgeschichte und die Geschichte des Planungsdenkens.

Stadtgeschichte und die Geschichte des Planungsdenkens.



Prof. Joseph Hoppe ist seit 1987 am Deutschen Technikmuseum in Berlin Kurator und Projektleiter zahlreicher Ausstellungen zur Kulturgeschichte der Technik. Zum stellvertretenden Direktor der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin wurde er 2008. Seit 2014 ist er Leiter des wissenschaftlichen Dienstes.

Als Mitbegründer und Leiter des Berliner Zentrum Industriekultur (bzi) widmet er sich dem Aufbau eines Kompetenzzentrums für Stadtgeschichte, Stadtentwicklung und Tourismus.



Prof. Dr. Dorothee Haffner ist Kunsthistorikerin und lehrt im Studiengang Museumskunde am Fachbereich Gestaltung und Kultur der HTW Berlin. Ihr Lehrgebiet umfasst neben Kunst- und Sammlungsgeschichte die IT-basierte Museums- und Sammlungsdokumentation und die Online-Stellung und

Vernetzung von Daten des kulturellen Erbes. In mehreren, zum Teil EU-geförderten Forschungsprojekten befasst sie sich unter anderem mit der Berliner Industriekultur und leitet seit 2011 das Berliner Zentrum Industriekultur (bzi).



Katharina Hornscheidt ist Diplom-Museologin und Kultur- und Tourismusmanagerin und arbeitete viele Jahre freiberuflich für verschiedene Kultureinrichtungen in Berlin und Brandenburg. Die Herausforderungen des Kulturtourismus erlebte sie dabei aus unterschiedlichen Perspektiven.

Seit 2015 ist sie Projektkoordinatorin des bzi und treibt als Netzwerkerin insbesondere die Entwicklung der Route der Industriekultur Berlin voran, seit 2018 engagiert sie sich im Vorstand der European Route of Industrial Heritage (ERIH).



Katrin Harlaß studierte Anglistik und Germanistik an der Humboldt-Universität zu Berlin. Nach einem dreijährigen berufsbegleitenden Fernstudium an der AKAD legte sie 2006 die Prüfung zur Staatlich geprüften Übersetzerin (Fachgebiet Wirtschaft) ab und arbeitet seitdem als freiberufliche Übersetzerin

in Berlin. Parallel zu ihrer Fachübersetzertätigkeit hat sie bereits zahlreiche Titel in den Bereichen Belletristik und Sachbuch aus dem Englischen übersetzt, darunter für die Verlage Ullstein (List), Hoffmann und Campe, dtv, dva, Goldmann (Goldmann Sachbuch) und Klett-Cotta. Sie ist Mitglied der *Sachbuchwerkstatt*, des VdÜ und des BDÜ.



Nico Kupfer studierte zwischen 2005 und 2011 Industriearchäologie an der TU Bergakademie Freiberg. Nachfolgend war er freiberuflich tätig für das Industriemuseum Chemnitz sowie den Förderverein Montanregion Erzgebirge im Rahmen des UNESCO-Welterbe-Projekts »Montanregion Erzgebirge«;

zwischen 2012 und 2014 war er wissenschaftlicher Volontär am Deutschen Technikmuseum in Berlin. Dort ist er derzeit wissenschaftlicher Mitarbeiter und als solcher für das Berliner Zentrum Industriekultur (bzi) tätig.



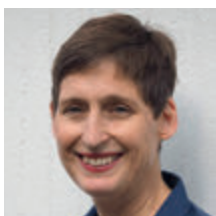
Dr. Timothy Moss studierte European Studies und Geschichte in Großbritannien und ist heute Senior Researcher am Integrative Research Institute on Transformations of Human-Environment Systems (IRI THESys) an der Humboldt-Universität zu Berlin. Schwerpunkt seiner Forschungen sind

städtische Energie- und Wassersysteme, die er aus geschichts- und sozialwissenschaftlicher Perspektive analysiert. Er veröffentlicht demnächst eine Monographie zur politischen Geschichte Berliner Infrastruktursysteme seit 1920.



Dr. Walter Scheiffele arbeitet in Berlin als Kultur- und Designhistoriker zur Kultur-, Design- und Architekturgeschichte der Moderne. Von 2008 bis 2010 war er Gastprofessor für Designtheorie und Designgeschichte an der Universität der Künste Berlin, von 2005 bis 2012 an der Kunsthochschule

Berlin-Weißensee. Derzeit ist er Gastprofessor an der chinesisch-deutschen Kunstakademie Hangzhou, Mitglied im Stiftungsrat der Dr.-Karl-Mey-Stiftung der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin und Mitglied im Stiftungsrat der Stiftung Industrie- und Alltagskultur Berlin.



Dr. Heike Oevermann ist stellvertretende Direktorin am Georg-Simmel-Zentrum für Metropolenforschung an der Humboldt Universität zu Berlin. Forschungsschwerpunkte sind die Architektur und jüngere Stadtbaugeschichte, Denkmalpflege und Heritage Studies. Derzeit arbeitet sie zu

Erfassung, Erhaltung und Entwicklung historischer Industrieorte und Bauten in Europa. Sie war und ist Gastdozentin in Mailand, Bergen, Göteborg, Oslo, Berlin und Weimar und ist Mitglied des Arbeitskreises Theorie und Lehre der Denkmalpflege e. V. und ICOMOS.



Dr. Hubert Staroste war bis 2018 als Leiter des Fachbereichs Denkmalinventarisierung/Denkmalvermittlung beim Landesdenkmalamt Berlin tätig. Er promovierte 1984 an der Humboldt-Universität zu Berlin im Fachbereich Wirtschaftsgeschichte. Nach seiner dortigen Tätigkeit als wissenschaftlicher Assistent arbeitete er als Denkmalpfleger am Institut für

Denkmalpflege der DDR und ab 1991 am Landesdenkmalamt Berlin. Seit 2013 ist er stellvertretender Sprecher der Arbeitsgruppe Denkmale der Industrie und Technik bei ICOMOS Deutschland.



Lars Quadejacob ist seit 2016 Leiter der Abteilung Landverkehr im Deutschen Technikmuseum Berlin. Er studierte Angewandte Kulturwissenschaften und arbeitete im Hamburger Museum für Kunst und Gewerbe und im Vitra Design Museum in Weil am Rhein. Ab 2001 war er Redakteur der Fachzeitschrift

designreport, von 2008 bis 2016 deren Chefredakteur. Quadejacob publizierte zahlreiche Texte zur Kultur-, Architektur- und Verkehrsgeschichte, u. a. für Ausstellungskataloge, das Jahrbuch »Architektur in Hamburg«, die »db deutsche bauzeitung« und die Zeitschrift »Eisenbahn-Geschichte«.



Dr. Marion Steiner ist als Geografin spezialisiert auf die Interpretation industriellen Erbes aus globaler Perspektive. Nach ihrem Engagement für die Welterbe-Bewerbung des nordfranzösischen Kohlreviers war sie von 2011 bis 2015 die erste Koordinatorin des Berliner Zentrums für Industriekultur;

von 2016 bis 2018 leitete sie das Team Nationale und Internationale Netzwerke im Referat Industriekultur des Regionalverbands Ruhr. 2018 folgte sie einem Ruf als Professorin an die Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.



Jörg Rüsewald studierte Kulturwissenschaften und Geschichte und koordiniert heute die Publikationsprojekte der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin. Er wirkte bei zahlreichen Ausstellungen und Veröffentlichungen zu technik- und migrationshistorischen Themen mit.



Frank Zwintzsch ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Technikmuseum. Er hat Geschichte, Philosophie sowie Wissenschafts- und Technikgeschichte in Bonn und Berlin studiert und beschäftigt sich unter anderem mit der Rezeptionsgeschichte der technischen Moderne.