



LESEPROBE

Treptow - Köpenick *2009*

Ein Jahr- und Lesebuch



Inhalt

Vorwort	3
Inhaltsverzeichnis	4
Kalendarium	6

Ein Blick zurück

Köpenick 2009 – Eine Stadt in Berlin wird 800 / <i>Christian Breer</i>	10
Ein Schmuckstück in der Altstadt / <i>Andreas Ritter</i>	13
Der runde Tisch / <i>Uwe Berger</i>	14
Zwanzig Jahre danach / <i>Barbara Zibler</i>	16
Ich grüße Dich, Deutschland... / <i>Ulrich Stahr</i>	19
Mit Fontanes Augen / <i>Eva-Charlotte Schülke</i>	21

Adlershof

Artemis, Jason und Odysseus:	
Anna Seghers erzählt Mythen und Sagen / <i>Monika Melchert</i>	23
Jährlich mehr Staub und weniger Schatten! / <i>Ulrich Stahr</i>	25
Straßenfeger aus Adlershof / <i>Michael Schweitzer</i>	29
Voll im Trend / <i>Helga Krause</i>	32

Alt Treptow – Plänterwald

Wie das Treptower Ehrenmal entstand / <i>Dr. Helga Köpstein</i>	35
Der Bahnhof „Ausstellung“ / <i>Tristan Micke</i>	38
Häuptlingssohn, U-Bahn-Fahrer und politischer Akteur / <i>Tristan Micke</i>	40
Vom Plenterwald zum Plänterwald / <i>Lore Hinz</i>	44

Baumschulenweg – Johannisthal

Die Eiche am Eisenhutweg erzählt / <i>Eberhard Drescher</i>	47
Verschwundene Gebäude / <i>Helga Uhlenhut</i>	50
Start und Landung in Johannisthal / <i>Eberhard Drescher</i>	55
Der Absturz des Marine-Luftschiffs L2 / <i>Tristan Micke</i>	58
Ernst von Stubenrauch / <i>Horst Köhler †</i>	61
Der Gipfel in der Königsheide / <i>Günther Schöffler</i>	64
In Veränderungen steckt Neues / <i>Regina Burow</i>	66
Ein Vereinsleben / <i>Helga Uhlenhut</i>	70
Die Geschichte des Krematoriums Baumschulenweg / <i>Michael Schweitzer und Anja Keller</i>	74
Im Experiment liegt das Schöpferische / <i>Wolffhard Besser</i>	77

Bohnsdorf – Altglienicke

Heilung in Hedwigshöhe / <i>Monika Niendorf</i>	81	Leseprobe
---	----	-----------

Harry T. Böckmann, genannt SINUS / <i>Dr. Svoboda Jähne</i>	84
Der Kakteenfreund / <i>Regina Burow</i>	88
„Kinderzeit – jederzeit“ / <i>Regina Burow</i>	91
Hat die „84“ doch noch eine Zukunft? / <i>Joachim Schmidt</i>	94

Ober- und Niederschönevide

Auf dem Campus Wilhelminenhof / <i>Gisela Hüttinger</i>	97
Warm oder kalt – aber immer nass / <i>Eva-Charlotte Schülke</i>	100
Frau Waltraud Krause – Unsere Klassenlehrerin / <i>Sybille Kramer und Sabine Henschke</i>	102
Der erste Schrei ist international / <i>Waltraud Krause</i>	105
Eine Brücke wird 20 / <i>Hans-Erich Franzke</i>	107
Ein Haus voller Überraschungen / <i>Ingo Siegler</i>	109
Unser gelber Kulturführer / <i>Doris Thyrolph</i>	111

Friedrichshagen – Rahnsdorf

Ein Künstler – des Glases / <i>Regina Burow</i>	114
Hoffmanns Erzählungen in Dur und Moll / <i>Helga Krause</i>	117
In der Natur auf Tour / <i>Erich Hobusch</i>	120
Pfeiffers kleines Paradies / <i>Rolf Kießhauer</i>	123
Die ersten lebenden Photographien / <i>Inge Kießhauer</i>	125

Grünau – Schmöckwitz

Rätsel um eine Landsturmflagge / <i>Dr. Kurt Wernicke</i>	127
Unterwegs auf Grünaus Wasserstraßen / <i>Mechthild Schultze</i>	130
Bahnhof Grünau: Das Tor zur Mark / <i>Dr. Michael Braun</i>	133
Chemie aus Grünau für Technik und Gesundheit / <i>Fedor Schmidt</i>	137

Leseprobe

Köpenick – Müggelheim

Die Glasfabrik Marienhütte / <i>Gerd Richter</i>	141
Aus der Schule geplaudert / <i>Dr. Helgunde Henschel</i>	144
Die Zähmung der wilden Wuhle / <i>Karl-Heinz Gärtner</i>	147
Das Freilandlabor Kaniswall / <i>Hanna Lehmbacker</i>	150
Die unvergessene Bismarckwarte / <i>Wolfgang Behrendt</i>	155
Die Pferdebahn in Cöpenick / <i>Joachim Kubig</i>	157
Ein Mann von seltener Tatkraft / <i>Heinrich Langmaack</i>	159
Markt im Stetlein Copenick / <i>Eva-Charlotte Schülke</i>	162
Ein Touristenmagnet / <i>Michael Diehl</i>	165
Vor 120 Jahren: Vorhang auf! / <i>Ulrich Stahr</i>	167
In eigener Sache / <i>Günther Schöffler</i>	174

Autorennachweis	176
Bildnachweis	176

Monika Niendorf

Heilung in Hedwigshöhe

Endlich hat Bohnsdorf ein neues, modernes Wahrzeichen dort oben auf dem Buntzelberg.

Viele ältere Treptower werden sich noch gut an das einzige Krankenhaus in unserem ehemaligen Bezirk erinnern: Eine zur Krankenstation



Das neue Wahrzeichen auf dem Buntzelberg

ausgebaute Villa; eine für den gleichen Zweck umfunktionierte Baracke. In den 1980er Jahren kam noch ein Neubau dazu. Aber alles zusammen reichte nicht aus, um die Kranken in Treptow modernen medizinischen Anforderungen entsprechend zu versorgen. Trotz einfacher Bedingungen hatte diese kleine Einrichtung auf der Hedwigshöhe einen guten Ruf – zum Beispiel für ihre Operationen am Fuß, auch wenn die Patienten in einem 6-Bett-Zimmer den Eingriff ausheilen mussten.

Nun steht an gleicher Stelle ein modernes Akut-Krankenhaus. Dieser

Altglienicke - Bohnsdorf

Standort hat eine sehr wechselvolle, interessante Geschichte:

Das Sankt Hedwig-Krankenhaus in Berlins Mitte erwarb 1925 den früheren Herrnsitz des Gartenbaudirektors Max Buntzel, um für Mitarbeiter und Patienten ein Erholungsheim entstehen zu lassen. Durch Um- und Ausbauten wurden vierzig Wohnräume und eine Kapelle nach den Plänen von Wilhelm Fahlbusch eingerichtet. Noch am 23. August des gleichen Jahres fand die Einweihung statt. Mit seiner neuen Bestimmung erhielt das Gelände auf dem Buntzelberg auch einen neuen Namen: Von nun an sollte der weithin sichtbare Berg Hedwigshöhe heißen, denn die heilige Hedwig war für dieses Haus die Schutzpatronin.

Für die Pflege wurden die Barmherzigen Schwestern vom Heiligen Karl Borromäus eingesetzt. Der Ort wurde 1938 für kurze Zeit eine Aus-



Aufopferungsvolle Pflegerinnen – die Barmherzigen Schwestern vom Heiligen Karl Borromäus

bildungsstätte für Priester, aber schon 1939 beschlagnahmte die Gestapo das gesamte Gelände und wandelte es in ein Lazarett um.

Vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 wurden die Patienten und die Ordensschwestern nach Zehlendorf evakuiert. Noch im glei-

chen Jahr erklärte man Hedwigshöhe offiziell zum Krankenhaus: Schon am 28. Mai 1945 wurde der erste Patient aufgenommen. Die Frauen waren in dem alten Villengebäude, die Männer in einem großen Saal in der Baracke untergebracht. Letztere – renoviert und modernisiert – ist heute eine viel besuchte Ambulanz.

Schon einige Jahre nach Kriegsende ging es in Bohnsdorf auf der Höhe voran: 1947 wurde eine Apotheke eingerichtet, 1953 folgten die Röntgeneinrichtung und eine Ambulanz. Die Röntgeneinrichtung wurde viele Jahre für die Reihenuntersuchungen der umliegenden Anlieger genutzt, denn besonders in den ersten Jahren nach dem Krieg war die Lungentuberkulose weit verbreitet.

Um die Patienten auch gut mit Lebensmitteln versorgen zu können, entstanden Ställe für etwa 80 Schweine und 700 Hühner – damit konnte der tägliche Speiseplan bereichert werden. Ein Gewächshaus sorgte zuverlässig für frisches Gemüse und Blumen.

Das neue Wirtschaftsgebäude nahm 1967 seinen Betrieb auf. Am 29. Mai 1983 fand die Grundsteinlegung für ein Bettenhaus statt; das Richtfest wurde schon am 17. Oktober gefeiert. Die Ambulanz erhielt 1988 weitere Räume.

Nach der Wende ging die Diskussion um ein neues Krankenhaus, einen Umbau oder gar die Schließung des Hauses weiter. Von dieser Zeit an entstanden immer neue Einrichtungen wie z.B. eine neue Kapelle, eine physiotherapeutische Abteilung mit Sauna. Die Rekonstruktion des neuen Operationstraktes wurde 1993 beendet; 1997 entstand eine Erste-Hilfe-Stelle.

Seit 1998 engagiert sich die Kongregation der Brüder vom Heiligen Alexius in der St. Hedwig Kliniken GmbH – das Krankenhaus Hedwigshöhe wurde Teil des Unternehmensverbundes „Gesellschaften der Alexianerbrüder“. Damit war die Klinik auf dem Buntzelberg gerettet.

Bereits 2001 erfolgte die Errichtung einer intensivmedizinischen Einheit und eines Computertomographen. Das waren die Grundsteine für eine neue, moderne Akutklinik. Bereits im Herbst des gleichen Jahres wurde mit dem Neuaufbau der Abteilung Psychiatrie und Psychotherapie als völlig neue Fachabteilung begonnen, die 2003 im eigens

Altglienicke - Bohnsdorf

dafür errichteten Neubau ihren Betrieb aufnahm. Inzwischen ist hier die psychiatrische Vollversorgung für den Stadtbezirk Treptow-Köpenick konzentriert.

Im Sommer 2003 begannen nach den Plänen eines spanischen Architektenbüros auch die Arbeiten für den Neubau des Bettenhauses. Das Haus mit seinen insgesamt 350 Betten ähnelt einem modernen, luftigen Hotel – von typischer Krankenhausatmosphäre keine Spur.

Auch das neue Seniorenzentrum St. Michael im modernen Pavillonstil mit hellen, freundlichen Außenfassaden passt in das Gesamtensemble auf der Hedwigshöhe.

Die ehemalige Villa, die seit 1925 einen umfangreichen Wandel erlebt hat, steht noch zur Renovierung an – sie soll in Zukunft die Leitung des Hauses beherbergen.

Mit seiner modernen Ausstattung und seinem medizinischen Erfahrungsschatz trägt das katholische Krankenhaus Hedwigshöhe dazu bei, dass die gesundheitliche Versorgung im Berliner Südosten erheblich verbessert werden konnte. Landschaftlich schön gelegen, garantiert die parkähnliche Anlage Patienten und Mitarbeitern eine Atmosphäre, in der sie sich wohlfühlen.

Dr. Svoboda Jähne

Harry T. Böckmann, genannt SINUS

Vieles ist bei Werdegang und Werk des Künstlers Harry T. Böckmann außergewöhnlich.

Die Mutter, Exilrussin, entstammte großbürgerlichem Hause, der Vater schwedischem Adel.

Den sorglosen Teil seiner Kindheit, er wurde 1942 in Greiz geboren, verbringt er auf dem Landgut seines Großvaters, der Kunstmaler ist und sehr bald die bildnerischen Fähigkeiten des Enkels erkennt und

Unterwegs auf Grünaus Wasserstraßen

Das landschaftlich reizvolle Gebiet zwischen Niederschöneweide und Grünau (damals Grünau/Mark) entwickelte sich auch dank des Baus der Görlitzer Bahn zu einem beliebten Ausflugsziel. Die einsetzende Dampfschiffahrt mit regelmäßigen Fahrten hierher trug ebenfalls dazu bei. Eine zünftige Dampferfahrt oder eine kleine Dampferüberfahrt bis Schmetterlingshorst oder Marienlust mit der Familie oder dem Verein, um durch den Wald zum Müggelturm hoch zu steigen oder sich in den Ausflugsgaststätten zu stärken, gehörten von jeher für die Berliner und auch die Grünauer und Bohnsdorfer zum Sommer.

Bereits im Oktober 1816, so wird berichtet, befuhr das erste in Berlin gebaute Dampfboot „Prinzessin Charlotte“ die märkischen Gewässer. Im „Cöpenicker Dampfboot“ Nr. 1/1889 lesen wir, dass 1866 u.a. der erste Schraubendampfer von Köpenick nach Grünau verkehrte, wo die zwei Jahre zuvor gegründete Berlin – Cöpenicker Dampfschiffahrtsgesellschaft eine Anlegestelle eingerichtet hatte. Die bislang als Markt- und Personenschiffe fahrenden Dampfer wurden allmählich für den sich entwickelnden Ausflugsverkehr umgerüstet. Am 8. August 1888 hatte der Stettiner Kaufmann Gustav Krokius die Spree-Havel-Dampfschiffahrtsgesellschaft „Stern“ gegründet und bald weitere Unternehmen aufgekauft. Wir lesen weiter, dass die „Stern“ 1893 die Strecken Köpenick – Schmöckwitz und Köpenick – Müggelsee befuhr. Der Ausflugsverkehr hatte sich vor dem Ersten Weltkrieg so entwickelt, dass die „Stern“ jährlich 3 Millionen Fahrkarten verkaufte. Sie verfügte über 70 Dampfer und Motorboote mit ca. 14 715 Plätzen. In der Hochsaison wurden noch weitere 14 Dampfer angemietet.

Neben der „Stern“ wird als Hauptbetreiber nach dem Ersten Weltkrieg die Teltower Kreisschiffahrt genannt. In den Jahren 1923 bis 1934 gab es zahlreiche Neugründungen, aber auch Konkurse. Für Grünau ist die Reederei Bradenberg, Dahmestr. 5, erwähnenswert. Sie verfügte 1931 über vier Schiffe mit rund 340 Plätzen und das Autoboot Ottel mit sechs bis elf Sitzen. – Im Zweiten Weltkrieg wurde eine große Anzahl von Fahrgastschiffen als Truppentransporter genutzt. Wie ging es

nach dem Krieg weiter?

Auf Befehl der SMAD (Sowjetische Militäradministration in Deutschland) entstand am 10. November 1945 die Zentralverwaltung Verkehr, der die Generaldirektion für Schifffahrt unterstellt war, verantwortlich für Schifffahrt, Wasserstraßen und Schiffsbau. Daraus ging 1949 die Deutsche Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale (DSU) hervor. Sie übernahm die Verwaltung der enteigneten und unter Treuhand stehenden Schiffe, auch die der Sternegesellschaft, und kaufte schrittweise die kleineren Reedereien auf. Schon Pfingsten 1946 setzte der kleine Ausflugsverkehr wieder ein und ab Oktober 1946 wurde der Linienverkehr u.a. auf der Strecke Jannowitzbrücke – Müggelsee – Grünau – Fürstenberg wieder aufgenommen.

Mit dem Mauerbau 1961 brach der Schiffsverkehr von und zur Jannowitzbrücke ab, da die Wasserstraße Westberliner Gebiet berührte.

Auf den Gewässern im Südosten Berlins herrschte immer ein reges Treiben von Ausflugsdampfern und Sportbooten. Grünau war eine beliebte Anlegestelle zum Ein- und Aussteigen. Seit 1. Januar 1992



Die Fähre zwischen Wendenschloß und Grünau

Grünau - Schmöckwitz

befährt die Stern- und Kreisschiffahrt GmbH die Gewässer Berlins. Sie legt aber nicht in Grünau an, weil die Ausflugsastätten nicht mehr existieren, also keine Zielpunkte da sind.

Grünaus Lage an der Dahme, am Wasser, weckte schon bald den Wunsch, auf die andere Seite des Flusses zu kommen. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung von Berlin und dem Haltepunkt der Bahn in Grünau zogen Ausflügler auch in den Köpenicker Stadtforst und die Müggelberge. Laut Veröffentlichung im „Cöpenicker Dampfboot“ vom 21. Februar 1870 wurde im Rathaus öffentlich ein Fährbetrieb von Grünau zum gegenüberliegenden Ufer verpachtet. Den Zuschlag erhielt Herr Woese aus Grünau. Er betrieb bis zu seinem Tode 1890 zwanzig Jahre lang die Fähre vom damaligen Restaurant Buchholz (Regattastraße 137/139) zur Gaststätte Wendenschloß gegenüber. Danach sollte die Fähre eingestellt werden, da zwischen Köpenick und dem Kreis Teltow beschlossen worden war, eine in Schöneeweide frei gewordene Kettenfähre zwischen der Stromstraße (heute Rießerseestraße) in Grünau und dem Fährhaus Wendenschloß einzurichten. Der Betreiber fürchtete die Konkurrenz durch den Fährbetrieb Woese. Die Witwe Woese sammelte Unterschriften und erreichte, dass sie ab 1. Oktober 1894 den Fährbetrieb fortsetzen durfte.

Die Kettenfähre konnte auch Fuhrwerke mitnehmen. Im „Cöpenicker Dampfboot“ vom 12. März 1898 lesen wir, dass die Kettenfähre von der Stromstraße an die Wilhelmstraße (heutige Wassersportallee) verlegt wurde. Beide Straßen zeigen noch heute die Straßenabsenkung an den ehemaligen Anlegestellen.

Mit dem Spreetunnelbau in Friedrichshagen 1926 wurde die dortige Kettenfähre frei. Die war moderner und größer und wurde nun in Grünau eingesetzt. 1943 wurde sie durch Kriegseinwirkungen zerstört. Erst 1949 konnte der Fährbetrieb wieder aufgenommen werden, jetzt mit dem auf der Schiffswerft Köpenick gebauten Fährschiff „Alexander Futran“.

Der Übersetzverkehr zu den weiter entfernt liegenden Gaststätten wurde seit den 20er Jahren von den Bootswerften Bradenberg aus Grünau und Eckner aus Wendenschloß übernommen. Frau Eckner betrieb neben dem Fährbetrieb zwischen dem Gesellschaftshaus und der Gaststätte Wendenschloß bereits einen Ruderbootverleih. Zwischen beiden

Unternehmen gab es genaue Absprachen. Zusätzlich setzten noch Ruderboote Passanten an das andere Ufer zu den Gaststätten „Marienlust“ und „Schmetterlingshorst“ über, die leider nicht mehr existieren.

Seit 1953 wird der Fährbetrieb von Grünau ab Wassersportallee nach Wendenschloß durch die Berliner Verkehrsbetriebe (heute BVG) unterhalten – bis auf Nebeltage und strenge Winter mit starkem Eis. Bewohner aus Wendenschloß nutzen die Fähre auch für ihre Fahrten hin und zurück in die Stadt: Von der Anlegestelle in Grünau ist der Fußweg zur S-Bahn in ca. acht Minuten geschafft.

Dr. Michael Braun

Bahnhof Grünau: Das Tor zur Mark

Über 140 Jahre ist es jetzt her, dass auf dazumal doch sehr ländlicher Flur die kleine Eisenbahnstation Grünau den Betrieb aufnahm. Privilegiert sozusagen, denn zwischen Berlin und Königs Wusterhausen gab es zunächst nur diesen einen Halt an der Berlin-Görlitzer Eisenbahn (BGE). Die Zeit ging ins Land und bis 1906 grub man nahebei den Teltowkanal in die Ebene. Mit dem gewonnenen Sand ließen sich trefflich die Gleise auf einen Damm legen, furdahin war die Gegend nicht mehr so stark zerschnitten. Für ca. 1,1 Millionen Reichsmark erbaute dazu die Firma Berger den Bahnhof in den noch heute nahezu unverändert erhaltenen Zustand um. Zwei Bahnsteige, für den Fern- und den Vorortverkehr, dazu die eher schmucklose Eingangshalle an der gleich mehrfach überbrückten Richterstraße.

Das repräsentative, gelb-backsteinerne Empfangsgebäude (Baujahr 1867) geriet damit etwas ins südlichere Abseits.

In nur 25 Minuten war man von der Berliner Stadtmitte in wunderschöner Umgebung am Ufer der Dahme, und das vielmals täglich. 1908 kamen in durchschnittlich 95 Zügen ca. 5100 Reisende täglich dort an.

Ab dem Jahr 1929 hatten für den Nahverkehr die Dampfzüge ausgedient, seitdem fuhr man elektrisch höchstkomfortabel ans Wasser, wo Grünau seit schon neun Jahren den südöstlichen Stadtrand von Groß-