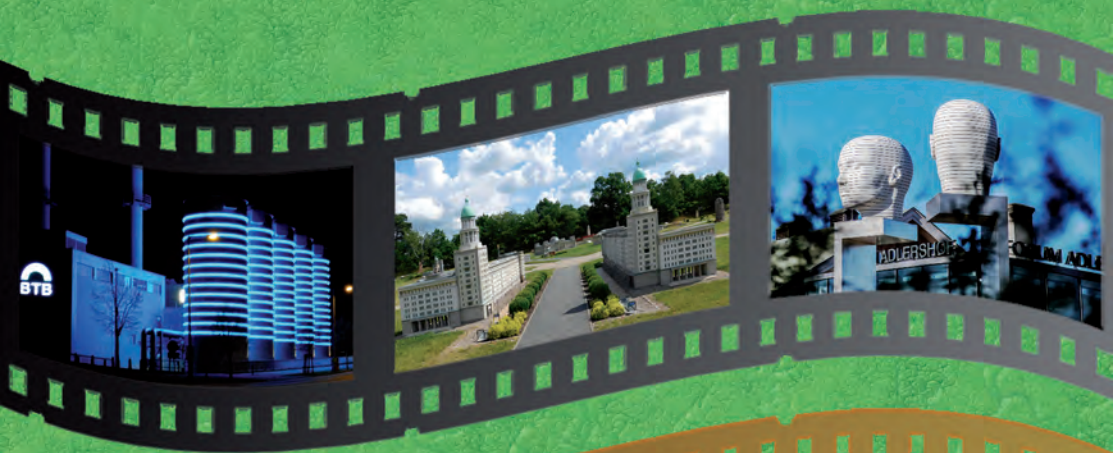


Leseprobe



Treptow-Köpenick 2018

Ein Jahr- und Lesebuch



Treptow - Köpenick

2018

Ein Jahr- und Lesebuch

Herausgegeben von der
Kunstfabrik Köpenick GmbH

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Inhaltsverzeichnis	4
Kalendarium	6

Ein Blick zurück

„Sengen, brennen, schießen, stechen ...“ / <i>Andreas Netzeband</i>	10
Die Görlitzer Bahn / <i>Mike Straschewski</i>	18

Adlershof

Adlershofer Roboter / <i>Susanne Dannat, Dr. André Schmiljun</i>	23
Bühne für die Wissenschaft / <i>Marina Salmon</i>	25
Glowing BTB Berlin / <i>Heike Dreher</i>	29

Alt-Treptow – Plänterwald

Zirkuskultur, die stark macht! / <i>Gisela Winkler</i>	32
Anna Taube – Schlitzohr aus Treptow / <i>Ulrich Stahr</i>	36
Wer war Ruth Werner? Und warum „Sonja“? / <i>Dr. Manfred Mocker</i>	39
Leben im Denkmal / <i>Klaus Mannewitz</i>	43

Baumschulenweg – Johannisthal

Ein Haus im Wandel der Zeit / <i>Andreas Freiberg</i>	47
Ein Ehering im Todesstreifen / <i>Günter Schöffler</i>	50
Der letzte Weg / <i>Tristan Micke</i>	53
Bad-Johannisthal / <i>Joachim Rahn</i>	57 Leseprobe

Bohnsdorf – Altglienicke

Ein „Allerhöchster Erlaß“ / <i>Joachim Schmidt</i>	61
Die Preußensiedlung – Eine Gartenstadt / <i>Joachim Schmidt</i>	65
„Schlenki“ und „Hacki“ / <i>Detlef Gossow</i>	69
Helden des Alltags – Die Feuerwache 5330 / <i>Frank Hinsacher</i>	72

Ober- und Niederschöneide

Kunheim und das Berliner Blau / <i>Hans-Erich Franzke</i>	77
Die ersten PS aus der Wilhelminenhofstraße / <i>Hans-Erich Franzke</i>	81 Leseprobe
BAE – Energie aus Schöneide / <i>BAE Batterien GmbH</i>	87
Vom „Theer Ofen“ bis zur Hochschule / <i>Frank Theves</i>	90
Smart City Schöneide / <i>Henriette Haase,</i> <i>Regionalmanagement Schöneide</i>	94

Urban Gardening – Gärtnern in der Stadt / <i>Claudia Hirtmann</i>	99
Wie Gulliver in Liliput / <i>Christian Hyza</i>	103
Das Sommerbad im Volkspark Wuhlheide / <i>Christine Brogatzky</i>	106
Die „Alte Försterei“ / <i>Christine Brogatzky</i>	109
„Ernst Busch“ sagt bald Adieu / <i>Monika Niendorf</i>	113
Onkel Stanislaus / <i>Wolffhard Besser</i>	118

Friedrichshagen – Rahnsdorf

Der Blumacher aus Rahnsdorf / <i>Holger Starcken</i>	122
Das Schatzhaus im Grünen / <i>Lina Wilk</i>	124
Paten für Erpe und Wuhle / <i>Helga Krause</i>	127
115 Jahre ist ein schönes Alter / <i>Fred Schulze</i>	129
Vom Federball zum Badminton / <i>Jutta Engert</i>	135

Grünau – Schmöckwitz

Schon mal was vom Drachenboot gehört? / <i>Jerry Redlin</i>	139
Drei Ensembles unter einem Dach / <i>Tim Wersig</i>	144
Vom Kaiser-Bazar zu Naturkost Grünau / <i>Dr. Helgunde Henschel</i>	147
Besuch im Paradies / <i>Sandy Wolf</i>	150
Ein neuer Wald kommt bald / <i>Lothar Gruner</i>	154

Köpenick – Müggelheim

Die Erde umarmen / <i>Uwe Berger</i>	158
Die faszinierende Welt der Pilze / <i>Heinrich Waldschütz</i>	159
Immer diese Jogger ... / <i>Hans-Jürgen Bieling</i>	165
Der Weg der Lebensenergie / <i>Kevin Berg</i>	168
Medizinisch begleitet und liebevoll betreut / <i>Gudrun Wilke</i>	171
Mehr als nur Gedichte / <i>Janina Witthuhn</i>	175
Ick hab zu Haus 'n Grammophon / <i>Janina Witthuhn</i>	176
Von der Ondulation zur heißen Schere / <i>Jörg Seidler</i>	179
Willkür am Dahme-Ufer – Das zweite Kapitel / <i>Dr. Kurt Wernicke</i>	182
Ein „Meister der Bürger“ – Klaus Ulbricht zum 80. Geburtstag / <i>Oliver Igel</i>	186

Was ist daraus geworden? – Leserecho

Im Bezirk produziert – in Babelsberg archiviert / <i>Wolffhard Besser</i>	191
Internetadressen	195
Autoren- und Bildnachweis	196

beleuchtet. Jedoch um Abschied von den Verstorbenen zu nehmen, hat jede Kultur in der Auseinandersetzung mit Tod, Bestattung und Trauer eigene Bräuche und Rituale entwickelt, die Halt und Trost in dieser Zeit bieten.

Ein Beispiel ist der *Día de los Muertos* – der *Tag der Toten* in Mexiko. Auf den Friedhöfen spielen nachts Musikgruppen, mit gutem Essen und Tequila wartet man auf die Besuche der Toten. Brote mit Knochen-Motiven werden gebacken, und es gibt Totenköpfe und kleine Särge aus Marzipan und Zuckerguss, die von den Kindern gern gegessen werden. Dies sollte uns zeigen, dass der Tod nicht das Unaussprechliche oder Unvorstellbare ist, sondern ein Teil des Lebens.

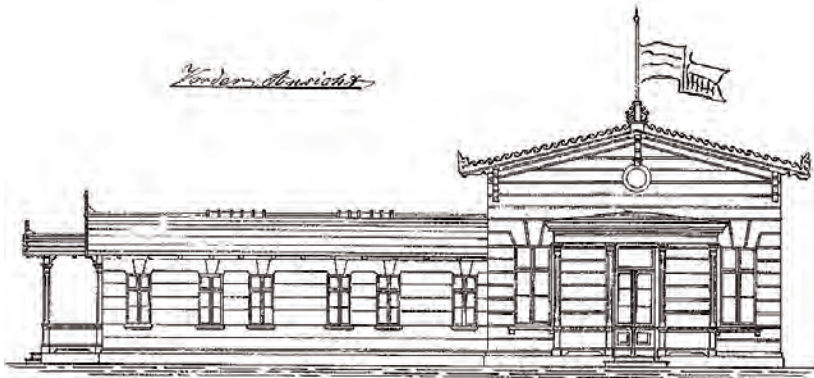
Joachim Rahn

Bad-Johannisthal

War die am 16. November 1753 vor den Toren Berlins gegründete Kolonie Johannisthal wirklich einmal Kurort, in dem die Berliner Erholung und Entspannung fanden?

Tatsächlich wurde dem Ort im Jahr 1884 der Titel „Bad-Johannisthal“ zugesprochen. Der ehemalige Direktor der „Bau-Gesellschaft Johannisthal AG“ Baron Carl Trützscher von Falkenstein (1824-1891) hatte nach deren Liquidation 1878 das so genannte „Rest-Gut“ von Johannisthal für 95 400 Mark erworben. Der Bau-Gesellschaft, 1873 vom Berliner Kaufmann Isaak Schönstadt (1826-1874) gegründet, war es bis dahin nicht gelungen, mit Verkäufen von Baugrundstücken wirtschaftliche Erfolge zu erzielen. Trützscher von Falkenstein, ein pensionierter preußischer Offizier, hatte die Vision, das idyllisch gelegene Johannisthal zu einem Kur- und Badeort zu entwickeln. Diese Pläne wurden anfänglich von den eher landwirtschaftlich geprägten Ortsansässigen kritisch betrachtet. Auf einigen von ihm gekauften und parzellierten Grundstücken ließ der Baron die notwendigen Einrichtungen für den Kurbetrieb bauen.

Anfang 1879 errichtete man auf dem 2 450 m² großen Areal in der Parkstraße 3, heute Königsheideweg 287/289, eine Badeanstalt mit 12 Kiefernadelbadezellen und einer Wandelhalle. Dazu kamen ein Wohnhaus mit zwei Wohnungen und ein Maschinen-



Bauzeichnung der Badeanstalt aus dem Jahr 1878

haus. Auf der 5 506 m² großen Fläche in der Kaiser-Wilhelm-Straße 6, heute das Gelände der Evangelischen Kirche Johannisthal, Stern-
damm 92-96, ließ Trützschler von Falkenstein 1885 ein Kurhaus, ein Restaurationsgebäude und 1886 eine Musikhalle für die Kurgäste errichten. Außerdem wurde dort ein kleiner Kurgarten mit Bäumen und Sträuchern angelegt. Den Auftrag zur Bauausführung aller Bauten der Kureinrichtungen erhielt der Maurermeister Robert Buntzel (1846-1897). Er war ein Bruder des Königlichen Gartenbau-
direktors Max Buntzel (1850-1907) und baute im damaligen Landkreis Teltow weitere Wohn- und Geschäftshäuser.

Der Berliner Maurermeister Rudolf Barkow (1843-1887) erkannte die Zeichen der Zeit und erwarb 1880 ein 1 409 m² großes Grundstück in der Kaiser-Wilhelm-Straße 7, heute Sterndamm 88. Noch im selben Jahr begann er mit dem Bau der Logiervilla „Bella Vista“. Diese verfügte nach ihrer Fertigstellung im Jahre 1881 über insgesamt 12 Gästezimmer. Die Entwicklung sollte ihm Recht geben. Zeitungen aus jener Zeit berichteten, dass das Kur- und Badeangebot erholungssuchende Berliner in Scharen nach Johannisthal zog. Im Sommer 1884 zählte man 700 Kurgäste. Viele mieteten kleine Wohnungen oder möblierte Zimmer im Ort.

Ein großer Park, im Privatbesitz des Barons Carl Trützschler von Falkenstein, befand sich im Bereich der heutigen Trützschler-
straße und stand allen Kurgästen zum Flanieren zur Verfügung. Ab 1874 gestaltete Gustav Sauerwald (1845-1914) die ursprüng-

Baumschulenweg – Johannisthal

lich 46 820 m² große Waldfläche mit Kiefern, Erlen und Birken behutsam zu einem Park um. Der Handels- und Kunstgärtner war von 1881 bis 1891 Gemeindevorsteher von Johannisthal. Er verzichtete weitestgehend darauf, den alten Baumbestand zu lichten. Im Stil der klassischen englischen Landschaftsgärten wurden Wege befestigt, Sträucher gepflanzt und Beete für Blumen angelegt. Durch gezieltes Roden von einigen wenigen Bäumen entstanden Freiflächen für Wiesen und kleine Sichtachsen im Park. Bei diesen Arbeiten unterstützte ihn der Kunstgärtner Carl Ebert (1840-1908).

Mitte 1882 zog der, bisher in Charlottenburg praktizierende, Arzt Dr. Franz Filter (1835-1890) nach Johannisthal. Damit wohnte und arbeitete zum ersten Mal in der Geschichte ein praktischer Arzt im Ort. Der neue Badearzt wohnte mit Ehefrau und seinen drei Kindern im Wohnhaus neben der Badeanstalt. Der Krankenheiler und Kräutersammler Robert Adam, die Badediener Wilhelm Krien und Wilhelm Rüdiger betreuten die Kurgäste in der Badeanstalt.

In Gesprächen mit den Direktoren der „Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft“ konnte Trützscher von Falkenstein erreichen, dass im Jahre 1880 der erste Haltepunkt weiter nach Osten, an seinen heutigen Standort „Berlin-Schöneweide“, verlegt wurde. Dies bedeutete eine Verbesserung der Eisenbahnanbindung für die Anwohner und ihre Gäste.

Das so genannte „Rudowsche Gartenhaus“ mit dazugehörigem Garten verkaufte Trützscher von Falkenstein 1879 an den Berliner Gastwirt Wilhelm Lenze (1838-1908). In den folgenden 25 Jahren war das Lokal der Familie Lenze an der heutigen Winckelmannstraße nicht nur ein beliebter Freizeittreffpunkt der Johannisthaler und ihrer Kurgäste, sondern auch ein Ort, an dem über lokale gesellschaftliche Entwicklungen beraten und abgestimmt wurde.

Mehr und mehr Gäste kamen in den Sommermonaten. Besonders an den Wochenenden gab es viele Erholungssuchende. In diesen Jahren eröffneten diverse Gastwirtschaften. An dieser Stelle können nur einige genannt werden: zum Beispiel das Restaurant von Paul Wienstruck, in dem es ab 1891 die erste öffentliche Fernsprechstelle gab, oder der „Waldkater“, der vom Gastwirt Johannes Dammüller (1833-1917) geführt wurde und ab 1883 mit der ersten Poststelle ausgestattet war. Der Gastwirt August Senffleben (1841-1920) be-

Baumschulenweg – Johannisthal



Reklame anno „dunnemals“

wirtschaftete in der heutigen Winckelmannstraße/Ecke Köpenicker Straße den „Volksgarten“ mit großem Tanzsaal.

Carl Trützschler von Falkenstein hat mit der Umsetzung seines Kurortprojektes nicht nur die Bedürfnisse der erholungssuchenden Berliner erfüllt, sondern auch für die Entwicklung des Ortes Johannisthal einen großen Betrag geleistet.

Diese und weitere interessante geschichtliche Ereignisse hat der Freundeskreis Heimatgeschichte Treptow in einer Hefreihe dokumentiert.

Büchereck 
BAUMSCHULENWEG

Allgemeines Sortiment mit kompetenter Beratung.
Sie wohnen in Baumschulenweg?
Wir bringen Ihnen die Bücher vorbei!

Baumschulenstraße 11 · Eingang Behringstraße · 12437 Berlin
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-19 Uhr · Sa 9-13 Uhr

 **53 21 61 32**

48899/1-1

bekam. Nach einer Fusion firmierte das Unternehmen ab 1925 unter „Rhenania-Kunheim Verein Chemischer Fabriken AG“ und 1928 entstand durch weitere Zusammenschlüsse die „Kali-Chemie AG“ mit Hauptsitz in Berlin. Aber die Historie dieser Entwicklung, die bis in die jüngere Vergangenheit reicht, wäre schon ein nächster Beitrag. Zurzeit entsteht auf bzw. angrenzend an das ehemalige Fabrikgelände die Brücke für die neue Süd-Ost-Verbindung.

Hans-Erich Franzke

Die ersten PS aus der Wilhelminenhofstraße

Der Name Rathenau ist untrennbar mit der Ansiedlung von Industriebetrieben in Oberschönevide im ausgehenden 19. Jahrhundert verbunden. Doch hören wir ihn meist im Zusammenhang mit dem Firmennamen *Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG)*. Dass es ein Engagement in der damals noch sehr jungen Automobilbranche gab, ist bei weitem nicht so bekannt.

Emil Rathenau, Gründer und zu dieser Zeit Generaldirektor der AEG, begann sich um 1900 für Automobile zu interessieren. Ebenso wie er es in der Elektrotechnik erkannt hatte, sah er auch im Kraftwagen ungeheures Potenzial zur Veränderung ganzer Verkehrssysteme. In den Werkstätten des neuerrichteten Kabelwerks Oberspreewäldchen (KWO) machte seine Firma erste Erfahrungen im Automobilbau. Fachleute



Die Geburtsstätte der NAG befand sich im Kabelwerk der AEG

Ober- und Niederschönevide

waren noch rar und um sich den Start zu erleichtern, übernahm Rathenau die *Allgemeine Automobil Gesellschaft (AAG)*. Diese war 1899 entstanden und sollte mit Hilfe des Handels von Fremdfabrikaten die Entwicklung eines neuen Benzinmotors durch Prof. Klingenberg von der Technischen Hochschule Charlottenburg finanzieren.

Im Dezember 1901 wurde aus der AAG die NAG – die *Neue Automobil Gesellschaft mbH*. Zunächst nur als Vertriebsgesellschaft am Markt, verblieb die Produktion vorerst bei der AEG – anfangs im oben erwähnten KWO, dann in der angegliederten Automobilfabrik, heute Hochschule für Technik und Wirtschaft. Das erste Modell war der so genannte Klingenberg-Wagen, zwei Gänge, vier bis fünf PS und maximal 35 km/h schnell. Die Besonderheit der Konstruktion: Der Einzylinder-Benzinmotor, das Getriebe und das Differential wa-



Das erste Automobil der NAG aus dem Jahr 1901

ren in die Hinterachse integriert. Gebaut wurde dieser Typ ca. ein Jahr lang. Bereits 1902 ersetzte die AEG/NAG diesen durch eine neuerworbene Konstruktion: stehender Zweizylindermotor – jetzt im Vorderteil des Fahrzeugs – Kuppelung, Getriebe und Kardantrieb auf der Hinterachse, 10 bis 12 PS, 48 km/h schnell. Die Weiterentwicklung des neuen Motors brachte durch Verdopplung der Zylinderanzahl annähernd eine Verdopplung der Leistung. Optisch entsprach diese neueste Variante bis auf einige Details ihren Vorgängern. Der Schalthebel kam von der Lenksäule an die Seite des PKW und auf Grund der damaligen technischen Anschauungen wechselten die Konstrukteure von Kardan- auf Kettenantrieb. Ebenfalls zu dieser Zeit entstand ein markantes Erkennungszeichen für die NAG-Kraftwagen: der runde, später aus bautechnischen und ästhetischen Gründen, ovale Kühler. Im selben Jahr stieg die Firma in die Lastkraftwagen- und Autodroschkenproduktion ein.

Die erste Berliner Motordroschke (wie zu dieser Zeit die Taxis genannt wurden), ein NAG-Kraftwagen, kam am 18. Oktober 1903 zum Einsatz und sollte in zehn Jahren 500 000 Kilometer zurücklegen. Der Höhepunkt des Jahres jedoch war der erste Motorlastzug der Welt. Ausgerüstet mit einem Spiritusmotor, der 40 bis 50 PS Leistung erbrachte, beeindruckte das Fahrzeug bei seiner Vorstellung auf dem Tempelhofer Feld den preußischen Kriegsminister, den Generalstab und die Leitung der Kolonialverwaltung. Zum Einsatz kam er in Deutsch-Südwestafrika. Das hieß weglose Gebiete, ausgetrocknete Flusstäler und Flugsandstrecken. Dieser Herausforderung begegnete der Lastzug mit Hilfe armierter Eisenräder sowie eingebauter Drahtseilwinde, die ein Hinwegziehen über schwierige Geländeabschnitte ermöglichte.

Schon damals war die Treibstofffrage gleichzeitig eine Interessenfrage. Der in dieser Zeit preiswerte und in großen Mengen verfügbare Spiritus sollte nach dem Wunsch der deutschen Agrarwirtschaft der Brennstoff für alle sein. In der Reichshauptstadt machte die Obrigkeit diesen Treibstoff sogar zur Bedingung bei der Zulassung von Autodroschken. Diese Anordnung hoben die Behörden allerdings 1906 wieder auf, denn Spiritus konnte sich letztlich nicht durchsetzen. Die Idee, regenerierbare Rohstoffe zur Treibstoffgewinnung zu nutzen, ist zwar nicht verloren gegangen, wir erinnern uns an die Diskussion E5 oder E10. Jedoch bei einer überlegten Verfolgung dieser Möglichkeit wären wir heute vermutlich nicht im bekannten Maße von fossilen Brennstoffen abhängig.

Um mehr Erfahrungen im PKW-Bau zu sammeln und gleichzeitig den Absatz zu erhöhen, wurde ab 1904 für einige Jahre ein Taxiunternehmen – die *Automobil-Betriebsgesellschaft m.b.H.* – in Berlin unterhalten. Anfänglich mit 12 NAG-Wagen ausgestattet, stieg diese Anzahl auf 140 an. Ergänzt hat die NAG ihre Flotte durch 100 Elektromobildroschken. In diesem Bereich hatte die AEG/NAG-Automobilfabrik ebenfalls schon erfolgreich gearbeitet. Leider verfolgte das Unternehmen auch diese Möglichkeit des Antriebs nicht konsequent weiter. Es hätte ein riesiger Schritt in Sachen Umweltschutz sein können, aber das war zur damaligen Zeit noch kein Thema.

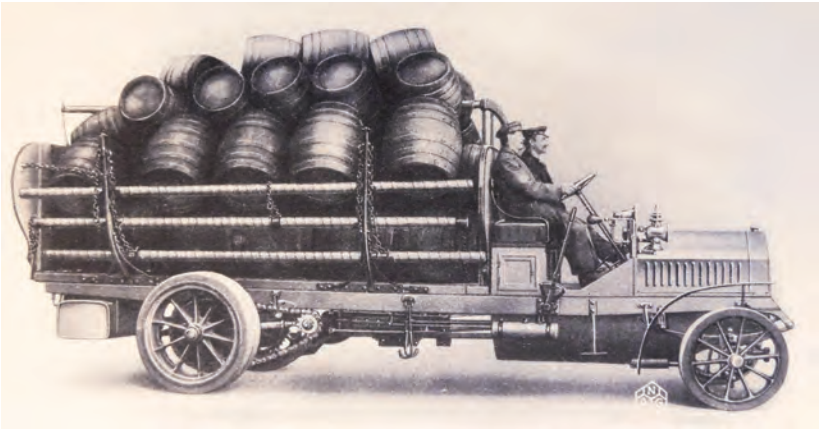
Das Segment Fracht- und Personenbeförderung trieb die Firma in den nächsten Jahren energisch voran. Im Programm waren Omni-

Ober- und Niederschöneweide

busse für bis zu 30 Personen, Reklame- und Transportfahrzeuge mit Tragfähigkeiten von zwei, dreieinhalb und sechs Tonnen, Vorspannmaschinen für Anhängewagen mit einer Kapazität von 10 bis 20 Tonnen. Darüber hinaus fertigte die Firma stationäre und Bootsmotoren. Im Jahr 1907 schrieb die Motorluftschiff-Studiengesellschaft einen Wettbewerb aus, den die NAG mit einem 100 PS starken Sechszylindermotor zum Antrieb von Luftschiffen gewann. So kamen zu den bereits genannten Produkten noch Motoren sowohl für diese Luftfahrzeuge und als auch für Flugzeuge hinzu. Bei dieser Bandbreite stieß die Automobilproduktion mit ihren räumlichen Möglichkeiten schnell an Grenzen. Die 5 000 m² große Fertigungshalle erfuhr mehrere Erweiterungsmaßnahmen, und 1911/12 schließlich wurde das fünfstöckige Gebäude von 70 Metern Länge auf 190 Meter ausgedehnt.

Drei Jahre zuvor, 1908, waren die gesamte Fertigung, der Maschinenpark und die Einrichtung aus dem Besitz der AEG in den der NAG übergegangen. Grundstücke und Gebäude verblieben bei der AEG und wurden an die NAG vermietet.

Um das Automobil für einen größeren Teil der Bevölkerung interessant zu machen, brachte die Gesellschaft im selben Jahr einen Kleinwagen mit 12 PS, 55 km/h schnell und als Doppel-Phaeton karosiert, auf den Markt. Die Bezeichnung Phaeton stand damals für einen Zweisitzer. Ein Doppel-Phaeton war somit ein Viersitzer mit zwei Sitzreihen. Der Preis belief sich auf 5 000 Mark. Das soll nach Aussage einer NAG-Jubiläumspublikation sehr günstig gewesen sein. Im Bereich der Großkraftwagen entwickelte die Firma Spezialkonstruktionen für die Feuerwehr, die Straßenreinigung und andere kommunale Nutzungen. Der elektrische Antrieb wurde auf die LKW ausgedehnt, wobei die Ingenieure auf die Erfahrung der AEG zurückgreifen konnten. Die Rückkehr vom Ketten- zum Kardantrieb, von der NAG zuerst vollzogen, brachte besonders beim Omnibusbau großen Erfolg. Das zeigte sich in der Zusammenarbeit mit der *Allgemeinen Berliner Omnibus A.G. (ABOAG)*, die ihren gesamten Fuhrpark darauf umstellte und – dies nur nebenbei – 1928 gemeinsam mit der *Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin* und der *Großen Berliner Straßenbahn (GBS)* in der *Berliner Verkehrs-AG (BVG)* aufging.



LKWs in unterschiedlichsten Ausführungen gehörten zur Produktpalette

Eine bedeutende innerbetriebliche Veränderung erfolgte 1912 mit der Umwandlung der GmbH in eine Aktiengesellschaft. Mit dem Wechsel von der Verkaufs- zur Produktionsgesellschaft und durch die häufigen Erweiterungsbauten stieg der Kapitalbedarf, dem das Direktorium auf diesem Weg begegnen wollte. Außerdem erwarb die NAG im selben Jahr das Grundstück, auf dem später das eigentliche Werk entstanden ist.

Große Umbrüche ergaben sich nach dem Beginn des Ersten Weltkrieges. Die PKW-Produktion wurde zu Gunsten der LKW-Fertigung praktisch auf Null zurückgefahren, die inzwischen stillgelegte Herstellung der Flugzeugmotoren reaktiviert und der Name von *Neue Automobil-Gesellschaft* in *Nationale Automobil-Gesellschaft* geändert. Trotz des beginnenden Krieges entstand auf dem neuerworbenen Terrain zunächst ein Reparaturwerk, dann eine große mechanische Werkstatt und schließlich 1916/17 der neue Gebäudekomplex mit dem markanten Turm nach Entwürfen von Peter Behrens.

Nach dem Ende des Krieges waren die deutsche Industrie im Allgemeinen und die Automobilindustrie im Speziellen am Boden. Hinzu kamen der politische Umsturz und die Bestimmungen des Waffenstillstands- bzw. Friedensvertrages, die eine systematische Arbeit, wie vor dem Krieg, vorerst nicht zuließen. Außerdem hatten ausländische Autohersteller in den Jahren zuvor starke Fortschritte gemacht,

Ober- und Niederschöneide

sodass sich die NAG neu ausrichten musste. Rationalisierung und Verschlankeung der Produktbreite war der aktuelle Weg – ein PKW-Typ und zwei LKW-Typen. Zur Ergänzung dieses Programms suchte die AG Partner, die sie mit den *Hansa-Lloyd-Werken A.G.* aus Bremen und den *Brennaborwerken* aus Brandenburg fand. Gemeinsam schufen sie 1919 die *Gemeinschaft Deutscher Automobilfabrikanten G.m.b.H.* (GDA) als Vertriebsgesellschaft. Jeder Gesellschafter behielt seine volle Selbstständigkeit und beschränkte seine Produktion auf wenige Typen, ohne den anderen Konkurrenz zu machen.

Ab 1921 stieg die *Nationale Automobil-Gesellschaft* in den Motorsport ein. Gleich im ersten Wettbewerb, dem Grunewald-Rennen, erreichten zwei serienmäßig hergestellte NAG-Tourenwagen die höchsten Leistungen. Weitere Siege errangen sie z.B. bei Rennveranstaltungen auf der AVUS, bei der Allrussischen Zuverlässigkeitsfahrt über 2 072 Kilometer 1923 und beim 24-Stundenrennen von Monza 1924.

Zu diesem Zeitpunkt war die NAG auf dem Zenit ihres Erfolges angekommen. Die 5 000 Mitarbeiter fertigten Fahrzeuge – ab 1926 endgültig in Serienproduktion – die nicht nur in Deutschland und allen europäischen Ländern fuhren, sondern auch auf den Straßen von Persien, Mexiko, Brasilien, Südafrika und auf der Insel Java. Mit ihren Entwicklungen im Bereich Omnibus- und Universalkraftschlepperbau gelangen ihr technische Höchstleistungen. Doch wenn ein Unternehmen eine Spitzenposition nicht halten kann, folgt meist der Abstieg. Managementfehler, verpasste Trends und daraus folgende Konstruktionsfehler führten zu massiven Imageproblemen. Der PKW-Absatz geriet ins Stottern und die Konkurrenz hatte natürlich auch nicht geschlafen. Selbst der erste Serienwagen mit Achtzylinder-V-Motor, 4,5 Liter Hubraum und einer Leistung von 100 PS aus dem Jahr 1931 sowie das Mittelklassemodell NAG-Voran von 1933 konnten diese Tendenz nicht umkehren. 1934 stellte die *Nationale Automobil-Gesellschaft* ihre PKW-Produktion ein.

Die finanziell angeschlagene NAG fusionierte 1931 noch einmal, diesmal mit dem Braunschweiger Omnibus- und LKW-Hersteller *Büssing AG*. Das sorgte dafür, dass die Militärfahrzeug- und LKW-Produktion unter der Firmierung *Büssing-NAG* bis 1945 fortgesetzt

Ober- und Niederschöneweide

wurde. In diesem Jahr endete die Geschichte der *Nationalen Automobil-Gesellschaft* in Oberschöneweide.

Natürlich gäbe es noch vieles zu technischen Details, den verschiedensten Kfz-Typen, Produktionsverfahren, weiteren Fusionen und, nicht zu vergessen, dem hochmodernen Neubau von Peter Behrens zu berichten, aber das würde den Rahmen des Jahr- und Lesebuches sprengen.

BAE Batterien GmbH

BAE – Energie aus Schöneweide

Ludwig Löwe errichtete 1899 die „Akkumulatorenwerke Oberspree AG“ in Berlin-Schöneweide. Begünstigend für den Aufbau an diesem Standort wirkte die Gründung der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft“ (AEG) durch Emil Rathenau zwei Jahre zuvor. Dank der Ansiedlung weiterer Industrieunternehmen entwickelte sich Schöneweide – auch bekannt als „Elektropolis“ – zu einem der damalig wichtigsten Industriegebiete in Europa.



Qualität seit 1899 am Standort Schöneweide

Der Weg der Lebensenergie

Mit dem Begriff Qwan Ki Do werden viele Leser*innen kaum etwas anfangen können, geschweige denn den Club „Bach Hac Köpenick“ kennen. Dabei gibt es den, von Vo Su Stefanie Panzer geführten, Club des „weißen Kranichs“, schon seit fast 20 Jahren. Der Titel Vo Su bedeutet „anerkannter Lehrer der Kampfkunst“. Sie trägt ihn, da sie bereits den Meistergrad 4. Dang erreichen konnte. Es gibt sechs Meistergrade und darüber hinaus drei Großmeistergrade.

Qwan Ki Do bedeutet „Der Weg der Lebensenergie“. Es ist eine vietnamesisch-chinesische Kampfkunst, die derzeit deutschlandweit in 14 vom Qwan Ki Do Dachverband Deutschland e.V. anerkannten Clubs trainiert wird. Sie beinhaltet vor allem Hand-, Fuß-, Sprung-, Fege- und Scherentechniken, Tiertechniken, wie die des Tigers (Ho), des Kranichs (Hac), des Affen (Hau Nhi), der Schlange (Xa) und des Drachen (Long) sowie zahlreiche Waffentechniken (Co Vo Dao), wie zum Beispiel Stock, Säbel, vietnamesisches Schwert, Lanze und andere.

Schon 1991 kam Vo Su Stefanie mit asiatischer Kampfkunst in Berührung, als sie einen Selbst-



verteidigungskurs für Frauen besuchte. Sieben Jahre später, auf der Suche nach neuen Trainingszielen, entdeckte sie an der Humboldt-Universität diese spezielle Kampfkunst. Ein Jahr später begegnete sie Minh Su Jean Isidore Dziengue, dem Begründer des Qwan Ki Do in Deutschland, begann das Training bei ihm und gründete Ende 1999 mit seiner Unterstützung den Qwan Ki Do-Club „Bach Hac Köpenick“.

Vo Su Stefanie Panzer erklärt die Übung

Anfangs trainierten im Club

12 Kinder diese Art der Selbstverteidigung – keine leichte Aufgabe für eine Schülerin, die zu diesem Zeitpunkt noch keinen Meistergrad im Qwan Ki Do hatte. Ein Jahr später erhielt sie aufgrund ihrer Vorkenntnisse von einer internationalen Kommission den Schwarzgurt verliehen. Der Club wuchs und so gründete sie mit ihren Zöglingen im Jahr 2001 den Qwan Ki Do Berlin-Köpenick e.V.

Im März 2000 fand das erste regionale Trainingslager statt, zu dem alle Schüler*innen des Minh Su zusammenkamen, um gemeinsam zu trainieren und zu lernen. Bis heute werden zum Wechsel der Jahreszeiten Trainingslager veranstaltet, oft mit mehr als 100 Teilnehmern aller Altersklassen. Ein Erlebnis für jeden, egal ob es das erste oder zehnte Trainingslager ist. Im selben Jahr legten auch die ersten Kinder der Gruppe Graduierungsprüfungen ab. Die Graduierungen der Anfänger in dieser Art der Selbstverteidigung werden durch farbige Streifen auf einem weißen Gürtel dargestellt und symbolisieren das bereits Gelernte. Kinder und Erwachsene tragen entsprechend ihrer Fähigkeiten verschiedene Farben, die Kinder „rot“ für „Mut“, die Erwachsenen „blau“ für „Ausdauer“.

Ebenfalls im Jahr 2000 wurde der erste Clubwettkampf ausgetragen. Seitdem findet diese Veranstaltung jährlich statt. Seit 2001 gibt es Deutsche Meisterschaften. Die Wettkämpfe dienen entsprechend den Grundsätzen dazu, sich miteinander zu vergleichen und Erfahrungen zu sammeln. Ausgetragen werden sie in technischen Wettbewerben mit den „Quyên“, den traditionellen Bewegungsabläufen, und im Zweikampf in der Form des „Gião Dâu“. Das ist ein Punktkampf, der durch Mannschaften ausgetragen und bei dem die bessere und schnellere Technik mit Punkten belohnt wird. Wer einen Sieg erringen konnte, kann sich heute darüber freuen, sollte aber morgen schon weiter an sich arbeiten.

Die vier grundsätzlichen Trainingsregeln im Qwan Ki Do lauten: „Schweigen, Hören, Sehen und Machen“. Sie gelten für alle, unabhängig von Alter und Graduierung. Dadurch lernt man, nicht nur auf sich, sondern auch auf die anderen zu achten. Diese vier einfachen Regeln schulen die Anpassungsfähigkeit und sind auch auf andere Lebenslagen anwendbar. Mit zunehmender Erfahrung übernehmen die Schüler*innen mehr Verantwortung im Training oder erhalten später die Erlaubnis, eigene Clubs zu gründen. Derzeit gibt

Köpenick – Müggelheim

es im Qwan Ki Do Berlin-Köpenick e.V. zehn Trainerassistenten. Alle sind Jugendliche oder junge Erwachsene, die selbst als Kinder mit diesem Sport begonnen hatten. Ihre Unterstützung ist wichtig, denn der Verein ist mittlerweile auf eine Größe von über 280 Mitgliedern angewachsen, davon rund 200 Kinder. Im Verein gibt es noch einen zweiten Club, den „Thanh Long Loan Dai Friedrichshagen“, gegründet und geleitet von Vo Su Susann Flieger, die als Kind 1999 im Bach Hac mit dem Kampfsport begann und heute 3. Dang ist.



Rund 200 Kinder in verschiedenen Altersgruppen erwerben Koordination und Körperbeherrschung entsprechend den Grundsätzen des Qwan Ki Do

Alle Schüler*innen lernen die gleichen Werte und Prinzipien. Wie jede Kampfkunst darf auch Qwan Ki Do nur zur Selbstverteidigung eingesetzt werden. Reden und Ruhe bewahren sind die ersten Ansätze, die jeder anwenden soll. Ist eine körperliche Auseinandersetzung nicht zu umgehen, wissen die Schüler*innen wie sie sich verteidigen dürfen, aber auch wie ernsthafte Verletzungen ihres Gegners zu vermeiden sind. Sie tragen auf ihrem Anzug ein traditionelles vietnamesisches Drachensymbol, das für ehrenhaftes Verhalten steht. Es lehrt, dass man niemals von hinten angreift.

Die Schüler*innen lernen jedoch nicht nur die Prinzipien, sondern von klein auf ebenfalls ihren eigenen Körper kennen sowie Übungen und Wege, mit denen sie sich fit und gesund halten können. Durch Übungen, die den Körper und den Geist fordern, sorgt das Training dafür, dass sich Koordination und Körperbeherrschung weiterent-

wickeln, oft auf spielerischem Weg, vor allem bei den Jüngeren.

Qwan Ki Do bietet ein breites Spektrum sowohl an körperlichen als auch an geistigen Herausforderungen. Wer Interesse daran hat, mehr als einfach nur Sport zu treiben, wer sich fit halten und seinen eigenen Körper besser kennen lernen möchte, der wird in dieser Kampfkunst genau diese Abwechslung finden. Die Mitglieder des Qwan Ki Do Berlin-Köpenick e.V. trainieren in 13 Kinder- sowie vier Jugend- und Erwachsenengruppen an den Standorten Grünau, Köpenick-Nord und Friedrichshagen.

Gudrun Wilke

Medizinisch begleitet und liebevoll betreut

Die DRK Kliniken Berlin haben mit dem Hospiz Köpenick ihre erste stationäre Einrichtung dieser Art im Stadtbezirk Treptow-Köpenick und im Südosten Berlins errichtet. Der gemeinnützige Unternehmensverbund aus vier Krankenhäusern und einem Pflegeheim in alleiniger Trägerschaft der DRK-Schwesternschaft Berlin e.V. investierte dafür über drei Millionen Euro. Ende April 2017 wurde das Hospiz feierlich eröffnet. Seitdem können dort bis zu 16 schwerstkranke Menschen aufgenommen werden. Das rechteckige, eingeschossige Gebäude befindet sich auf dem rund 70 000 m² großen Gelände der DRK Kliniken Berlin-Köpenick an der Salvador-Allende-Straße 2-8, inmitten des Patientenparks. Die Arbeit des multiprofessionellen Teams im Hospiz wird von ehrenamtlichen Helfern aus dem Stadtbezirk und vom neu gegründeten Förderverein „beneficio e.V.“ unterstützt.

Ein Hospiz (lat. hospitium, deutsch: Herberge) ist weder ein Krankenhaus noch ein Pflegeheim, sondern eine selbstständige Einrichtung zur Versorgung von Menschen mit unheilbaren und lebensbegrenzenden Erkrankungen. Hier wohnen schwerstkranke Patienten in der Endphase ihres Lebens. In einer liebevollen Umgebung behalten sie ihren ganz persönlichen Lebensraum und werden zugleich pflegerisch und ärztlich bis zum Lebensende begleitet. Versorgt werden unheilbar kranke Patienten, für die eine Betreuung im gewohnten häuslichen Umfeld nicht mehr möglich ist. In dem Gebäude mit einer Nutzfläche von gut 1 200 m² begleiten die Mitar-