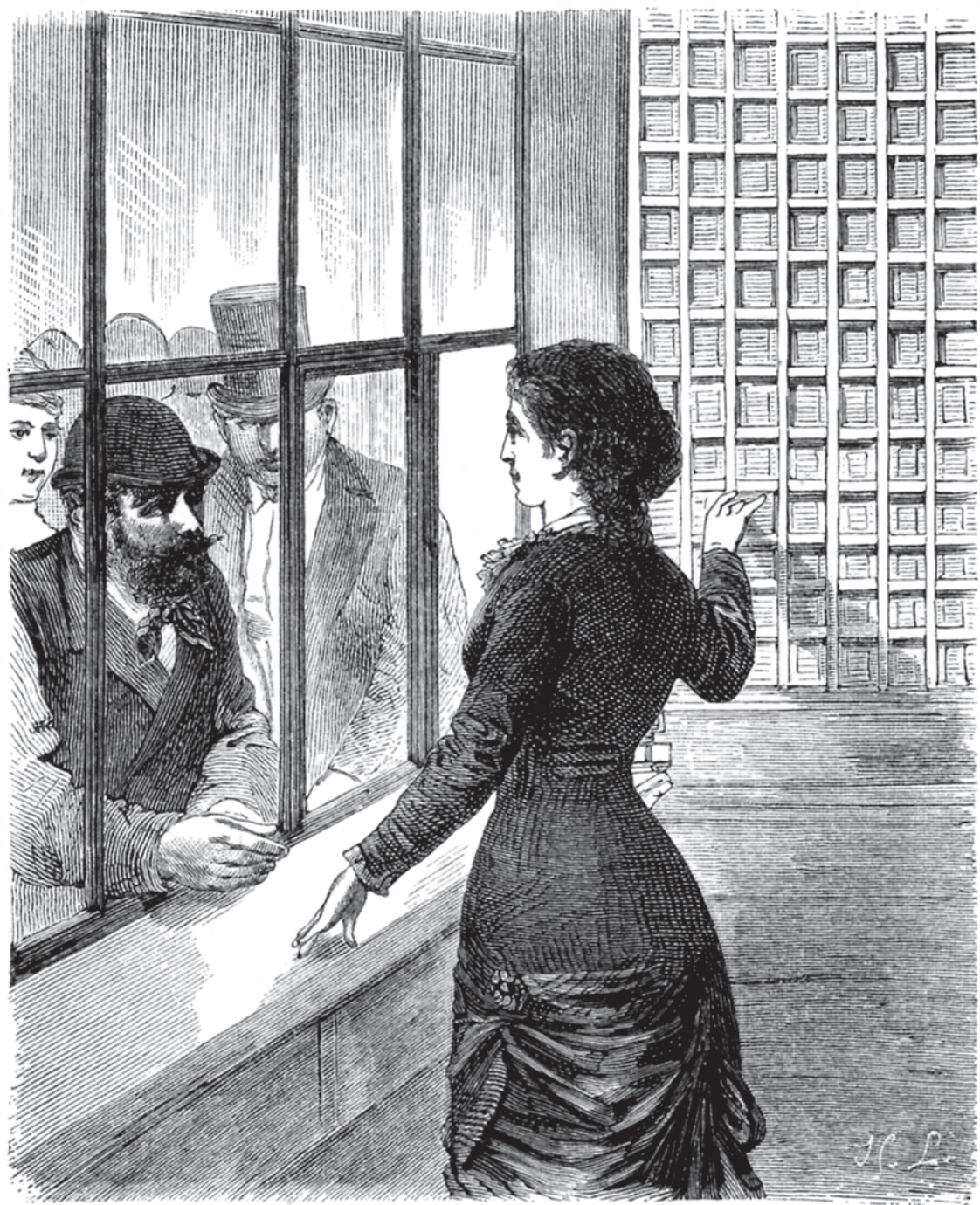


Quer durch und ringsum Berlin

Ein Fahrt auf der Berliner Stadt- und Ringbahn im Jahr 1883



Etwas Geschichte und viele Geschichten von
Emil Dominik



Quer durch und ringsum Berlin

Ein Fahrt auf der Berliner Stadt- und Ringbahn im Jahr 1883

Etwas Geschichte und viele Geschichten von
Emil Dominik

Mit 28 Illustrationen von H. Lüders u. A.



Zeitreisen zur Kultur + Technik
Herausgegeben von Ronald Hoppe
edition.epilog.de



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

Die Erstausgabe erschien 1883 im Verlag der Gebrüder Paetel, Berlin.
Für diese Neuauflage wurde der Originaltext in die aktuelle
Rechtschreibung umgesetzt und behutsam redigiert.

© copyright 2022 by edition.epilog.de • Alle Rechte vorbehalten

Ausgewählt, redigiert und gestaltet von Ronald Hoppe
Herstellung und Verlag: BoD – Books on Demand, Norderstedt

ISBN: 978-3-7562-0185-3

Inhalts-Verzeichnis

Erstes Kapitel	7
Etwas Stadtbahngeschichte. – Gräfin Lichtenau, Madame du Titre und die Charlottenburger Schlosskarpfen. – Westend vor 75 Jahren und das von heute. – Die Luftdroschke. – Witzlebenpark und Charlottenburger Bahnhof.	
Zweites Kapitel	16
Das Hopfenbruch und das Joachimsthalsche Gymnasium. – Die schöne freie Luft auf den Stadtbahnperrons. – Die Porzellanfabrik und Schloss Bellevue. – Das Moabiter Land. – Berliner Ausstellungen und wie aus einem hohen kurfürstlichen Weinberg der ›Humboldthafen‹ wurde. – Der ›Sandkrug‹ und die Charité. – Ankunft ›beim Franziskaner‹.	
Drittes Kapitel	32
Die Billettverkäuferinnen. – Bahnhof Friedrichstraße und die Dorotheenstadt. – Von der Gründung Berlins und der Begründung der Berliner Universität, vom Gropiusschen Diorama und dem Mehlhaus, von Schloss Monbijou und seinen Bewohnerinnen. – Ein russischer Besuch und eine königliche Favorite.	
Viertes Kapitel	49
Die Entstehung der Spandauer Vorstadt. – Woher der Hackesche Markt den Namen erhielt. – Das Haus Neue Promenade Nr. 3 und die Dichterin Karschin. – Eine berühmte Pulverexplosion und die Garnisonkirche. – Die Börse. – Sechserbrücke und Kaiser-Wilhelm-Straße – Interessante Häuser der Neuen Friedrichstraße und das Königstädtische Theater.	
Fünftes Kapitel	61
Die Umgebung der Jannowitzbrücke und der Bahnhof Wallnertheater. – Die Weiterfahrt bis zum Schlesischen Bahnhof und auf der Nordringbahn – Weinhändler Rummel und das schön gelegene Rummelsburg. – Die Kolonien Boxhagen und Friedrichberg. – Friedrichsfelde, das ehemals Rosenfelde hieß, und seine Bewohner.	

Sechstes Kapitel **70**

Die weitere Nordringbahnfahrt. – Dorf Lichtenberg und der Friedrichshain. – Weißensee und seine Besitzer seit dem Jahr 1313. – Der Gesundbrunnen. – Der Humboldthain und der Schöpfer des letzteren der frühere Stadtgardendirektor Meyer.

Siebentes Kapitel **83**

Der Wedding und die im Bau begriffene Dankeskirche. – Weiterfahrt nach Moabit und die hier projektierten Neubauten Berliner Kasernen. – Der Spandauer Schifffahrtskanal. – Plötzensee. – Die Jungfernheide und das Hinkeldeydenkmal. – Ein Possenspiel im Belvédère des Charlottenburger Schlossgartens.

Achstes Kapitel **91**

Der Grunewald und die Seen in demselben. – ›Station Fr. Willh. Richter‹ und ›Station Ilges‹. – Wilmersdorf, Friedenau, Dahlem, Schmargendorf, Steglitz und Schöneberg. – Tempelhof, der ›Templerhof‹ und der ›Hanneshof‹ darinnen und seine alte Kirche.

Neuntes Kapitel **106**

Das Tempelhofer Feld, die Paraden und die ehemaligen Rennen auf demselben. – Die Tempelhofer Berge. – Die Hasenheide. – Die Rollberge, Rixdorf und Britz. – Die Cöllnischen Wiesen. – Treptow, Stralau und die Oberspree. – Station Stralau-Rummelsburg und Rückfahrt.

Erstes Kapitel

ETWAS STADTBAHNGESCHICHTE. – GRÄFIN LICHTENAU, MADAME DU TITRE
UND DIE CHARLOTTENBURGER SCHLOSSKARPFEN. – WESTEND VOR 75 JAHREN
UND DAS VON HEUTE. – DIE LUFTDROSKHE. – WITZLEBENPARK
UND CHARLOTTENBURGER BAHNHOF.

Stadtbahn-Enthusiasten teilen die Bevölkerung dieser Erde in solche ein, welche mit der ›Berliner Stadtbahn‹ gefahren und in diejenigen, welche dieses Vergnügens noch nicht teilhaftig geworden sind. Andere wiederum haben die Meinung ausgesprochen, dass die Reichshauptstadt das gewaltige Werk einige Jahrzehnte zu früh erhalten habe, dass der Berliner Verkehr bei all seinem schnellen Wachstum während der letzten fünfzehn Jahre doch noch nicht bedeutend genug sei, um eines so großartigen Verkehrsmittels zu bedürfen.

Die Wahrheit – wie allüberall – möchte auch hier in der Mitte liegen. Der »Triumph der Technik, der Stolz der Reichshauptstadt«, wie der Eisenbahnminister Maybach einmal die Stadtbahn nannte, hat in Deutschland wie im Ausland die vollste Anerkennung gefunden. Die flotte Weltstadt an der Seine baut jetzt, weil sie sich von der deutschen Zentrale nicht überflügeln lassen will, eine Stadtbahn, welche den Namen ›*chemin de fer metropolitain*‹ führen und sich netzartig über ganz Paris ausbreiten soll. Auch die schöne Kaiserstadt an der Donau hat den Bau einer ›Wiener Stadtbahn‹ konzessioniert, und all das hat, kann man mit Heinrich Heine sagen, »das hat mit ihrer Eröffnung die Berliner Stadtbahn getan.«

Londons unterirdische, schmutzige, feuchte Stadtbahnen eiferten nicht sonderlich zur Nachfolge an. Jetzt aber, nach

Eröffnung der luftigen, höchst sauberen und geschmackvoll ausgeführten ›Berlinerin‹ regt es sich allerorten, sei es mit Elektrizität, mit Dampf oder mit kondensierter Luft betriebene und über die Dächer weggeführte Bahnen zu bauen.

Das Projekt der Berliner Bahn rührt von dem tüchtigen Baumeister Orth her, der vor zwölf Jahren in einer Broschüre ›Berliner Zentralbahn‹ den Bau anregte. Oberbaurat Hartwich nahm das Projekt von Orth auf, modifizierte dasselbe und führte es ins Leben. Es tut dem Verdienst der ersten Bauunternehmer keinen Abbruch, dass die Gesellschaft, welche den Bau begann, nicht in der Lage war, denselben bis zum Ende durchzuführen, und dass der besser ausgerüstete Staat den Weiterbau übernehmen musste. Orth, Hartwich und Dircksen verdanken wir das kolossale Werk, welches 65 Mill. Mark kostete – sechs Mill. Mark pro Kilometer, während die Londoner unterirdische Bahn 14 Mill. Mark für dieselbe Strecke verschlang –, und das am 1. Juli 1882 für den lokalen Verkehr wie externen Verkehr fertiggestellt wurde. Der Betrieb der Berliner Stadtbahn – das muss rückhaltlos anerkannt werden – wird von dem Eisenbahndirektor Wex und seinem gesamten Stab musterhaft verwaltet. Wenngleich aber fast 800 000 Personen im Monat die Stadtbahn benutzten, war eine einigermaßen ins Gewicht fallende Verzinsung des

Anlagekapitals im ersten Jahr nicht zu erzielen. Doch ist alle Hoffnung vorhanden, dass dies in der Folge geschehen wird, und immer wird der alte Satz sich bewahrheiten, dass jede Erleichterung des Verkehrsbedürfnisses den Verkehr selbst in ungeahnter Weise steigert.

Dringend notwendig möchte es sein, dass ein weiterer Ausbau der Stadtbahn so bald wie möglich erfolge, dass auch der Süden und Südwesten wie

der Norden Berlins Anschluss an die jetzige Strecke erhalte. Dieser Schritt wird ernsthaft in Erwägung gezogen. Der Erbauer der Stadtbahn selbst, Geheimrat Dircksen, hat in einem Vortrag ausführlich dargelegt, wie er sich den weiteren Bau von ›Berliner Hochbahnen‹ denke; und eine für die Erwerbung des Schinkelpreises ausgeschriebene Konkurrenz behandelt ein Hochbahnprojekt ›Spittelmarkt – Schöneberg‹ und ›Hallesches Tor – Oranienburger Tor‹.

Eine Fahrt mit der Berliner Stadt- und Ringbahn zählt nun zu dem Interessan-

testen, was die deutsche Hauptstadt zu bieten hat. »In Berlin gewesen und mit der Stadtbahn nicht gefahren sein« ist eine ebenso große Versündigung an den heiligen Vorschriften Baedekers, als »in Rom gewesen und den Papst nicht gesehen haben.« Vormalig lernte der Berlin besuchende Fremde nur das kleine Stück kennen, welches sich in einem engen Kreis um das Kranzler-Eck dreht, jetzt sieht er in wenigen Stunden auf



einer Stadt- und Ringbahnfahrt die ganze Weltstadt, den vornehmen Westen, wie das internationale Zentrum, die Industriestadt im Norden und Osten wie die ganze hübsche Umgebung Berlins.

Was wir auf einer solchen Fahrt von der aufblühenden Stadt schauen, ein wenig Geschichte über alle die im Gesichtskreise liegenden Örtlichkeiten und eine Menge daran geknüpfter Geschichten enthalten die nachfolgenden Blätter, die mein Freund Lüders mit Illustrationen versehen hat. Mögen die Aufzeichnungen freundliche Aufnahme finden.



An einem frühlingwarmen Nachmittage machten wir uns auf die Reise zum Stadtbahnhof ›Westend‹. Von hier aus sollte die Fahrt durch die Stadt zum Schlesischen Bahnhof und dann im weiten Kreis um ganz Berlin mit der Ringbahn erfolgen.

Wir fuhren vom Brandenburger Tor mit der Pferdebahn nach dem nachbarlichen Charlottenburg und in dieser bald zweihundert Jahre alten Stadt durch die Berliner Straße. Dabei huschten wir an dem alten Palais der schönen Gräfin Lichtenau vorbei, an dem jetzigen ›Flora-Etablissement‹ und dann weiter an dem Haus Nr. 54, das einst der Madame du Titre gehörte, der bekannten spaßhaften Freundin Friedrich Wilhelms III.

Am 18. März 1789 war es, da weihte man das Sommerpalais der ›gnädigen Frau‹, das alte Eckardtsche Palais mit einer schwülstigen Rede auf die ›verehrwürdige Baufrau, Madame Rietz‹ die nachmalige Gräfin Lichtenau ein. Wenige Jahre darauf saß die ›Gnädige Frau‹ auf der Festung Glogau, wohin sie Friedrich Wilhelm, der Gerechte, gesendet hatte.

Madame du Titre wohnte im Winter in ihrem Berliner Haus Poststraße 26 und im Sommer in ihrer Charlottenburger Besizung in der Berliner Straße Nr. 54.

Sie hatte zwei Töchter, von denen eine an den Bankier Beneke von Gröditzberg und die andere an Herrn Beyrich verheiratet war, und war selbst eine geborene ›Mademoiselle George‹.

Als Herr Dutitre um Mamsell George anhalten wollte, fand er sie in der Küche beim Petersilienhacken, denn es sollte ›Grünfisch‹ zu Mittag geben. »Mamsellken, möchten Sie denn auch einst in meiner Küche jrine Petersilie hacken?«

lautete seine Bräutigamsfrage, und mit einem freudigen »Ja« antwortete Mamsell George.

Ihrem alten Hausarzt Heim ersparte sie das Treppensteigen damit, dass sie ihm aus ihrem Fenster die Zunge zeigte, um ihn zu beruhigen, dass sie immer noch wohl und munter sei. Und ihren König begrüßte sie stets mit: »Ju'n Morgen Seine Majestät, König Friedrich Wilhelm der Dritte!«

Sie hatte auch ein Gesellschaftsfräulein, zu deren Obliegenheiten es gehörte, dass sie der Gebieterin niemals widersprechen durfte. Einst fuhren beide Damen an einem windigen Tag im offenen Wagen nach Charlottenburg. Madame D., schön geputzt, trug einen mit drei Marabu-Federn gezierten Hut. Sehr bald entführte der Wind eine derselben, und die Eigentümerin, die etwas weißes in der Luft flattern sah, fragte: »Mamsellken, war det nich eene Taube?« Antwort: »Ja wohl, Madame Dutitre!«

Nach einigen Minuten entführte Zephyros die zweite Feder: »Mamsellken, war det nich een stiksken Papier?« »Ja wohl, Madame Dutitre!« Als nun gleich darauf auch die dritte Feder sich empfahl, wurde die Sache verdächtig. »Herr Jees, Mamsellken, war det nich en Marampuff?« »Ja wohl, Madame Dutitre, es war der letzte!«

Und endlich, als ihr Mann sterben wollte, wünschte er seine Frau noch einmal zu sprechen. Die Ärzte teilten Madame D. diesen Wunsch ihres Mannes mit. Sie aber weigerte sich, ins Krankenzimmer zu gehen und erst auf ernstes Zureden des ›alten Heim‹ entschloss sie sich hierzu. Sie ging aber nur bis zur Tür, öffnete dieselbe etwas und rief dann ihrem Manne zu: »Jott Vater, wat soll denn das! Du weest doch, ick kann keene Dodten nich sehen!«

So viel von Madame Dutitre, an die wir erinnert wurden, als unser Gefährt vor ihrem Charlottenburger Haus vorüberschlich.

Auch von den Karpfen im Charlottenburger Schlossgarten plauderten wir etwas, von den ›Mooskarpfen‹, die König Friedrich Wilhelm I. hier 1715 eingesetzt hatte, und die auf ein gegebenes Zeichen mit der Glocke an der sogenannten ›Klingelbrücke‹ gravitatisch und stets hungrig an der Oberfläche erschienen, um die ihnen gespendeten Brosamen zu verschlingen. Der harte Winter von 1864 ließ bekanntlich auch diese alten Veteranen – 36 an der Zahl, und keiner von ihnen war unter vier Fuß lang – erfrieren. Sie wurden am Uferand eingeschartt.

»Hören Sie mal, lieber Historienschreiber«, sagte mein Freund Lüders, »das ist eine traurige Geschichte, die mir Hunger gemacht hat. Ich schlage Ihnen vor, bevor wir uns auf die Stadtbahnfahrt begeben, essen wir etwas in Westend bei ›Moritz‹, damit es uns nicht ergehe wie den Abgeordneten, welche Exzellenz Maybach durch eine Stadtbahn-Bußfahrt fast getötet haben soll, und die doch alle neuen Bahnerwerbungen für den Staat ohne Redensarten akzeptiert hatten. Ich rate zu Karpfen in Bier, aber keine seligen Schlossgartenkarpfen.«

Und so geschah es. Wir pilgerten den Berg hinan, dessen Seiten die Siemensschen Stangen für seine nun doch endlich geglückte ›elektrische Bahn‹ nach dem Spandauer Bock zieren, und an dessen Fuß der etwas primitive Bahnhof Westend liegt, welcher die Unzahl an Gleisbüschel, die von hier aus nach Nord und Süd, nach Hundekehle, Wilmersdorf und Berlin, nach der Hamburger-, Lehrter- und Nordringbahn auslaufen, zusammengefasst hat.

Vom Aussichtsturm in Westend überschauen wir das Gestränge, erblicken wir die zahllosen Züge, die von Spandau und dem Charlottenburger Schlossgarten her, die auf der Nordhauser Bahn und von Wilmersdorf heransurren. Und von hier aus sahen wir auch die ›elektrische Bahn‹ den Berg herauf kommen.

»Wie ich glaube, lieber Lüders, hat diese elektrische Kraft, die hier auf dem alten ›Versuchsfeld für alle möglichen Berliner Gefährte‹ auf das Transportieren von Pferdebahnwagen hin geprobt wird, doch alle Zukunft für sich. Seit die ›transportable Elektrizität‹ erfunden ist, welche alle bis dahin unbenutzt gebliebenen Naturkräfte – wie Wasserfälle, Ebbe und Flut, Stromläufe und Winde – an den Quellen auffängt, und seitdem diese in Elektrizität umgewandelte Kraft im Kleinhandel wie jetzt die Mineralwässer ›auf Flaschen gezogen‹ nach allen Himmelsgegenden versendet werden kann, seit Camille A. Faures Entdeckung ist die Konstruktion der ›Luftdroschke‹ nur noch eine Frage der Zeit.«

»Trotz der verunglückten jüngsten Versuche in der Flora?«

»Trotz alledem. Der Wunsch des Menschen, sich gleich dem Vogel in die Lüfte zu erheben und sich ungehindert über Wasser und Berge fortbewegen zu können, wird alle Schwierigkeiten überwinden, seitdem wir in der ›transportablen Elektrizität‹ die benötigte Kraft entdeckt haben. Wir erleben es vielleicht beide noch, dass unsere Hausmädchen oder – wenn unser Stadtbahnreisebuch 50 000 Abnehmer gefunden hat – unser Kammerdiener meldet: ›Herr Meyer hängt mit einer Luftdroschke erster Klasse am Balkon, soll er rein?‹ «

»Eine schöne, neue Einrichtung.«

»Vor 180 Jahren fuhr Königin Charlotte mit der ›Treckschute‹ nach ihrem Lieblingsschloss, das nun Charlottenburg heißt, und das vor uns liegt. Eine verdeckte Gondel oder Schute, die von Pferden auf einem Leinpfad am Spree-Ufer gezogen oder ›getreckt‹ wurde, vermittelte den Verkehr. Ja es wurde sogar, um das Poetische mit dem Angenehmen einer solchen Fahrt zu verbinden, ein Gondoliere aus Venedig angeworben, welcher seine italienischen Canzonen ertönen ließ. Und vor 100 Jahren fuhr man mit Karossen, Chaisen und Karreten, zu Anfang unseres Jahrhunderts mit der ›Warschauer Droschke‹, dann mit den ›Kremserschen Torwagen‹, mit dem ›Omnibus‹, mit den ›Amerikanischen Pferdebahnwagen‹ nach Charlottenburg und nun mit der ›Stadtbahn‹. Der Weg von der ›Treckschute‹ zur ›Siemensschen elektrischen Bahn‹ ist nicht weiter wie der von der letzteren bis zur ›elektrisch bewegten Luftdroschke‹.«

»Meinen Sie? Aber nun wollen wir zum Bahnhof Westend gehen und uns bei dem Billettmädel zwei Stadtbahn-Billetts kaufen.« Und so geschah es.

Vom Bahnhofe ›Westend‹ schauen wir hügelaufrwärts das freundliche ›Westend‹, mit dessen Aufbau man im Jahr 1867 den Anfang gemacht hatte. Der Plan wurde bekanntlich von dem Fabrikbesitzer Albert Werkmeister gefasst, welcher mit dem Bankier Eichborn, dem Kommerzienrat H. Quistorp in Stettin und dem Generallotteriedirektor Tuchen eine Bau-Gesellschaft gegründet hatte. Die Grundstücke auf dem Spandauer Berg, welche man für die neue Niederlassung ausersehen hatte, gehörten zum Teil Ackerbürgern Charlottenburgs, und man bezahlte 3 – 800 Taler für den Morgen. Ein großer Teil, das sogenannte ›Robertgut‹, dessen Wirt-

schaftsgebäude heute noch stehen, gehörte dem Hofschler Arnold in Berlin.

Das Unternehmen scheiterte an der Ungunst der Zeitumstände und dem Mangel genügender Mittel. Die Gesellschaft musste sich bereits im April 1868 wieder auflösen. Aber in richtiger Erkenntnis der gesunden Grundlage eines solchen Unternehmens wurde schon im Juli 1868 eine neue Gesellschaft durch H. Quistorp und F. Scheibler auf der Basis der alten ins Leben gerufen. Westend nahm nun einen schnellen Aufschwung.

Wege wurden geebnet und gepflanzt, Wasserwerke errichtet, der prächtige Wasserturm ›Germania‹ begonnen, eine eigene Chaussee zum ›Teufelssee‹, dessen reines, gesundes Wasser man benutzte, gebaut – da kam das Jahr 1873 und mit ihm der Krach von Westend.

Bis 1878 ruhte die Bautätigkeit gänzlich, dann aber begann sich die Baulust wieder zu regen. Bald werden 100 Villen in ›Westend‹ mit einer Bevölkerung von 1000 Seelen stehen, und seit der Eröffnung des Stadtbahnhof Westend dürfte diese am gesundensten gelegene Berliner Villenkolonie einen noch erheblicheren Aufschwung erleben.



Als unser Zug sich vom Bahnhof ›Westend‹ in Bewegung setzte, und der ›Spandauer Berg‹ mit den freundlich im Sonnenlicht daliegenden Villen langsam vorbeizog, da dachte ich an ein anderes Bild, das eben dieser Berg vor 75 Jahren den Berlinern dargeboten hat.

Es war am 11. August 1808, und der Geburtstag des Marschalls von Frankreich – des Herzogs von Belluno, den man zwei Jahre vorher in Arnswalde gefangen genommen hatte und der an diesem Tag Gouverneur von Berlin war –

wurde von den französischen Truppen gefeiert, welche auf dem ›Spandauer Berg‹ ihr Lager aufgeschlagen hatten.

Auf dem grausandigen Plateau des Berges blitzten die Bajonette der französischen Feldwachen, von der August-Sonne beleuchtet. Eine Linie von Strauchhütten, der Aufenthalt der äußersten Wachen, zog sich nach Norden und Süden hin. Auf dem höchsten Punkt standen die Wagenburg des Lagers und der Artilleriepark von Wachen beschirmt. Kanonenmündungen gähnten herüber, Munitionskarren hinter den Todesmaschinen.

Höher gebaute Hütten bezeichneten die zweite Wachtlinie, in deren Mitte sich das neue Ballhaus erhob. Dahinter lag die regelmäßige, militärische Stadt mit ihren weitreichenden Linien von kleinen weißen, graugedeckten Hütten.

In der Mitte der Front erhob sich ein hoher Baum, dem Schiffsmast gleich. Von seinem Gipfel wehte, den goldenen Adler tragend, die dreifarbige Fahne in Form eines Wimpels. Weiter herab machte eine Strauchbekleidung den Baum zum Turm, an dessen unterer Hälfte man zwischen Königsattributen den Namen des Lagers ›Napoleonsburg‹ erblickte.

Drüben, etwa 400 Schritte hinter dem Lager, da, wo sich der Grunewald einem Amphitheater gleich ausdehnt, erblickte man noch den Anhang, die Zelte und Hütten von mancherlei Gestalt und Materie, von Leinwand, Holz und Strauchwerk für Restaurants, Offizierequipagen und Marketender.

Dort aber, wo die Wagen der Hauptstädter, und weiterhin, am Eingange des Waldes, wo die Landleute mit ihrem Zugvieh für den Dienst des Lagers hielten, dort war der Markt der Industrie, dort standen die Tempel der Genüsse,

der mancherlei Freuden. Lärmende Musik lockte hinüber.

Ein buntes Schauspiel zeigt sich. Die elegante Welt Berlins rastet hier von der Ermüdung der kleinen Reise und des Lustwandels und feiert das Finale derselben mit Limonade, Wein, Tee und Bier. Hetären der Residenz unterhalten sich keck mit den fremden Offizieren, und lachen und trinken.

Da erhebt sich die Lagermusik, die Truppen marschieren zum Ballhaus. Eine Equipage rollt von Charlottenburg her, Reiter folgen. Der Marschall Herzog von Belluno ist es mit seinem Stab. Das Lager feiert den Geburtstag des Oberkommandierenden.

Lange noch schallt die Ballmusik vom Berge herunter, bis ihre Klänge im ›*Qui-vive*‹ der anrufenden Feldwachen verhallen und im Rasseln der nach Berlin zu dahinfliegenden Equipagen.

Westend zieht vorüber.

Wir sausen am Charlottenburger Friedhof vorüber, der uns sein ernstes feierliches ›*Memento mori*‹ zuruft.

Unser Zug fährt südwärts am Charlottenburger Schützenhaus und am Exerzierplatz der ›*Gardes du Corps*‹ vorbei. Da, an der Wendung der Bahn nach Osten, blitzt uns ein freundlicher Waldsee entgegen, der Lietzensee; an seinen Ufern liegt der ›Witzlebenpark‹.

»Kennen Sie die Geschichte von ›Park Witzleben?‹«

»Ein wenig, das ich vom Scharfberger erfahren habe, hier ist es:«

Park Witzleben

»Ein Kusselgeplänkel der großen Heide, sich am bebuschten Abhang zum Lietzensee niedersenkend, ein Bruchstück des Grunewalds in die Charlottenburger Feldmark eingreifend und schon dieser angehörig«, so wäre viel-

leicht die Lage der in Rede stehenden Örtlichkeit noch für die zwei ersten Dezennien unseres Jahrhunderts am füglichsten zu bezeichnen gewesen. Die Lieblichkeit der Stätte jedoch an der Forstlisiere, längs den Mäandern eines reizend geschwungenen Wasserbeckens war zu stark ausgesprochen, als dass sie, zumal in solcher Nachbarschaft, unbeachtet hätte bleiben dürfen. Erst Plantagegelüste, dann größere Anpflanzungen scheinen einer endgültigen Ansiedelung vorangegangen zu sein; ihr erster Beginn geht wohl bestimmt nicht über die zwanziger Jahre hinaus.

Etwa anno 29 zeigen mir meine sehr frühen Reminiszenzen – ich bildete damals einen integrierenden Teil der löblichen Charlottenburger Schuljugend unter Kantor Liebetrut und Konrektor Schoene – dort schon gepflanzte, wenn auch wenig gepflegte Gebüsch und aufstrebende Parkbäume. Das Ganze allerdings wild, sehr ungehütet, voller Vogel-nester und ein ganz freier Tummelplatz für Knabenspiele. Wenn man da sich umherjagte, begegnete einem, öfter zu Pferd als zu Fuß, die imponierende Gestalt einer Militärperson, welche man je nach der Stimmung grüßte oder vor der man davonrannte. Die Kameraden flüster-ten sich dann zu: Das ist der General Witzleben, der hier pflanzen lässt.

Daher der schon damals gebräuchliche Name: Witzlebensche Anlagen. Weiter hinten lag das Haus des alten Försters Schimmerich, bei dem der eigentliche Grunewald begann, dessen Ende so weit war, dass keiner von uns Jungen es je mit Augen gesehen hatte.

Auf obige Indizien gründe ich die Urheberschaft der ersten, die freie und glückselige Wildnis noch nicht sehr beeinträchtigenden Kulturversuche am Lietzensee, welche von Anfang an

das Gepräge des ungezwungenen landschaftlichen Stiles trugen. Das steht fest, ein General von Witzleben ist der Begründer derselben gewesen; ob identisch mit dem bekannten Kriegsminister gleichen Namens unter Friedrich Wilhelm III., bleibe dahingestellt. Aber er war der *Genius loci* und hat dem Platz, sei es aktiv, sei es passiv, die Benennung verliehen. Die spätere Einrichtung eines eigentlichen Gartens und Parks ist dem Naturforscher Deppe zuzuschreiben, der amerikamüde in seine Heimat zurückkehrte und sich mit dem Unabhängigkeitssinn, den man von weiten Reisen mitzubringen pflegt, hier anbaute. Er war besonders lange in Mexiko gewesen und hatte sich um die Flora dieses Landes Verdienste erworben. Jetzt ward er, um leben zu können, Handelsgärtner. Unter seinen Händen begrünete sich der Distrikt mit exotischem Baumwuchs. Derselbe blieb stets dem Publikum geöffnet und war die vierziger und fünfziger Jahre hindurch, namentlich zur Zeit der Rosenblüte, eine äußerst beliebte Promenade für die Berliner.

Denn der Rosenfülle von Witzleben war damals nur diejenige der Pfaueninsel ebenbürtig.

Auf Herrn Deppe folgte im Besitz, nach des ersteren Tod, der Holzhändler Schönemann der ebenfalls viel und erfolgreich pflanzte, mehr aber noch baute und dem Ganzen den Charakter einer eleganten Villa im besten italienischen Sinne des Wortes verlieh. Auch unter seinem Regiment war dem Publikum der Eintritt nie versagt. Die Grenzen des langgedehnten Terrains waren indes schwer zu hüten. Von jeher sind die Faune Floras Feinde gewesen und haben sich Eingriffe auf ihr Gebiet erlaubt. So ward denn auch hier vielfacher Schabernack von Seiten des Charlottenbur-

ger Proletariats verübt, der dem Eigentümer unendlichen Verdruss bereitete. Man stahl und schlachtete ihm zahme Rehe, man vergriff sich an den Anlagen und dergleichen mehr, Fatalitäten, die schließlich zu einer Besitzveränderung geführt haben, deren weitere Wandlungen in uns zunächst liegender Zeit hier nicht verfolgt werden sollen.

Also vier Perioden in der Geschichte dieses Gartens, von der Prähistorie abgesehen, die von Erschaffung der Welt bis etwa 1825 gereicht haben mag. Erste Anlage unter General von Witzleben. Höchste gärtnerische und botanische Blüte unter Deppe. Hervorragendster Komfort und Pflege alles Schönen unter Schönemann. Dann Jahre des Verfalls, ja Gefahr der Parzellierung, bis jetzt wahrscheinlich eine neue Periode der Prosperität anzubrechen verspricht.

Jedenfalls ist es ein Glücksfall für Berlins Umgebung, diesen beneidenswerten Erdenwinkel nun unzerstückelt in einer kraftvollen und an Mitteln reichen Hand zu wissen.

Es ist nicht meine Aufgabe, hier Witzleben zu schildern. Das jedoch will ich aussprechen: Einer seiner Hauptreize liegt für mich in dem freien und ungekünstelten Übergang des gepflegten Parks zu dem Wiesen- und Moorcharakter des meist schwer zugänglichen Seeufers. Wo die Wohnhäuser stehen, ist die Erdbildung eine sehr kuptierte, an einigen Stellen zu nicht unbedeutender Höhe sich erhebend und weite Umschau gewährend. Man gewahrt Qualm und Lichterglanz des am Horizont lagernden Spree-Babels und empfindet darum den Reiz der Einsamkeit um so anmutender. Diese Vorzüge sind vollkommen genügend, die Schmalheit des Landstreifens Witzlebens vergessen zu machen, wie wir desselben bestehenden lokalen

Übelstands in dem so schönen und erinnerungsreichen Tegeler Park ja kaum gedenken.

Witzleben bildet eine wahre Oase im Sandlande, die um einen vielfach geschlängelten See sich lagert. Der Wuchs und die strotzende Gesundheit seiner Laubbäume und Nadelhölzer legen Zeugnis ab von der üppigen Triebkraft des Bodens. Die Vegetation steht hier im Begriff, sich zu einer Mächtigkeit zu entwickeln, welche nur sehr lange Zeit und gleiche Ungestörtheit ermöglichen können. Der Verlauf der Jahre mag sie noch pittoresker gestalten; zu größerer Frische und Kraft sie emporzuheben, wird selbst einem so gewaltigen Agens schwerfallen.

Besonders stattlich und schön geworden sind in Witzleben die Pyramideneichen, hier mit Vorliebe gleich nach ihrer ersten Einbürgerung bei uns gepflanzt. Dann Lärchen und Platanen. Vor allem aber unter dem Nadelholz die zahlreichen und prächtigen Exemplare des Kanadischen oder auch Abendländischen Lebensbaumes. Ein mächtiger Stamm der sogenannten böhmischen Schmalblättrigen Ölweide tupft, an die zarten Tinten der Olivenhaine des Südens mahnend, eine matt silbergraue Laubmasse zwischen gesättigtes Grün hinein. Nach dem See zu, den leider jetzt die früher auf ihm häufigen Lietzen oder Blesshühner, die ihm den Namen gaben, auf immer Verlassen zu haben scheinen, wachsen hübsche und für den Botaniker interessante Sumpfmoose.

Witzleben wird für den Berliner Pflanzenfreund nie aufhören, eine klassische Stätte der Erinnerung zu sein. Manch schönes Gewächs hat von hier aus unter des alten Mexikaners Leitung seinen Weg in unsere Gärten gefunden. So vor allem das Geschlecht jener gefüllten

Prairie-Rosen, die er von jenseits des Ozeans mitgebracht, hier vermehrt und weiteren Kreisen zugänglich gemacht hatte. Seiner und Witzlebens wollen wir gedenken, wenn wir Mauern und Gartenpfeiler in das üppige Gerank dieser herrlichen Kletterrosen gehüllt erblicken.

Eine fernere botanische Seltenheit, die sich in Witzleben, und zwar freiwillig, erzeugt hat, ist eine Varietät des Akaziensaumes mit gesättigt fleischfarbenem, statt wie gewöhnlich weißem Blütenkolorit, deren erste Entdeckung wir dem Professor Kunth, deren Übertragung in die Kulturen wir dem kürzlich verstorbenen Garteninspektor Carl Bouché schulden.

Soviel über Park Witzleben.



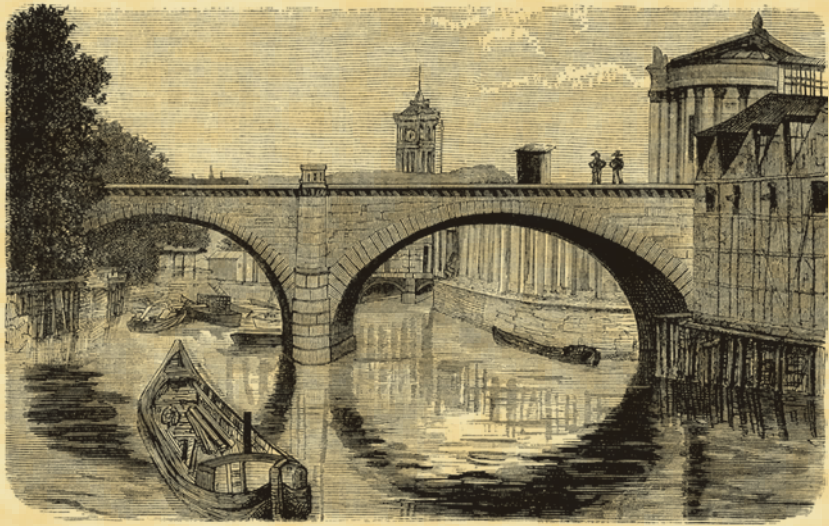
Weiter saust unser Zug und die Silhouette Charlottenburgs, von welchem wir

bis dahin nur einzelne Teile erblickten, tritt in die Erscheinung. Links der Westend-Wasserturm, Quistorps Ruh, das schöne Schloss und der ›Charlottenbürger Thurm‹. Bei seinem Anblick summen wir:

*Auf dem Charlottenbürger Thurm,
Sitzt ein Wurm,
Kommt ein Sturm,
Schmeißt das Wurm,
Vom Charlottenbürger Thurm.*

In diesem Augenblicke langen wir am ›Bahnhof Charlottenburg‹ an, und machen den ersten Halt. Es ist etwas windig hier. Doch ›Man muss die Dinge so nehmen, wie sie kommen, die Leute so, wie sie sind, und das Geld für das, was es wert ist‹ sagt der Franzose, und wir sagen: Nimm die Stadtbahnhöfe, wie sie sind und nicht wie sie sein sollten.





Der Verleger und Publizist Emil Dominik reist 1883 mit seinem Freund, dem Künstler Lüders, auf der Berliner Stadt- und Ringbahn ›quer durch und rings um Berlin«. Dabei werden viele interessante Begebenheiten und Anekdoten aus der Geschichte Berlins und seiner Vororte erzählt.



ISBN 978-3-7562-0185-3