

from and about berlin

aktuell

AUS UND ÜBER BERLIN

№
101

Großstadtverkehr:
Unterwegs in Berlin
Mobility in Berlin

70 Jahre
Luftbrücke
70th anniversary of
the Berlin Air Lift

Leichtathletik-EM
in Berlin
European Athletics
Championships in Berlin

Interview:
Schriftstellerin Lizzie Doron
Interview:
Author Lizzie Doron

INHALT CONTENTS



Es soll ein unvergesslicher Leichtathletik-Sommer 2018 werden

A festival of sports –
2018 European Athletics
Championships

Drahtesel und Stahlross –
Das Fahrrad in Berlin

Velocipedes and
boneshakers – The bicycle
in Berlin



Die Gedenkstätte
Stille Helden in neuen
Räumlichkeiten

Silent Heroes
Memorial Centre
moves to a new
location



Ihre Briefe an die
Redaktion

Your letters to the
editor

Vor 70 Jahren flogen die
„Rosinenbomber“
The ‘Candy Bombers’ flew
70 years ago



Inhalt Contents

2 Editorial Editorial

Schwerpunkt: Großstadtverkehr In Focus: Mobility in Berlin

- 4 Unterwegs in Berlin – damals, heute, morgen
Out and about in Berlin – past, present and future
- 8 Ohne Motor. Das Fahrrad im alten Berlin
Motorless. The bicycle in old Berlin
- 14 Zahlen, bitte ...
Facts and figures
-

Berliner Ereignisse Life in Berlin

- 16 Das Sportfestival:
Leichtathletik-EM in Berlin
A festival of sports – the 2018 European
Athletics Championships in Berlin
- 20 Vor 70 Jahren: Die Berliner Luftbrücke
Seventy years ago: The Berlin Air Lift
- 24 Gedenkstätte Stille Helden:
Die Geschichten leben fort
Silent Heroes Memorial Centre:
Their stories live on
- 28 „Ein Ort der Erinnerung, den es so nie gab“
“A place of memories that never really existed”
- 32 „German Jewish History Award“
für die Joseph-Gruppe
The Joseph Group receives “German Jewish
History Award”
- 36 „Frau Genin sollte ein Vorbild für uns
alle sein“
“We should all take Frau Genin as
our model”

- 39 Weiß. Blau. Edel.
White. Blue. Noble.

- 44 Kurz notiert
News in brief
-

Leserbeiträge Readers' Contributions

- 46 Zoo = Berlin = Zoo?
Zoo = Berlin = Zoo?
- 50 Auf Spurensuche
Searching for traces
-

53 Leserbrief Letters to the Editor

56 Suchanzeigen Help us find them

61 Buchempfehlungen Books

Dit is Berlin Miscellaneous

- 63 Drei Fragen an ... Meytal Rozentel
Three questions for ... Meytal Rozentel
- 65 Impressum
Publishing information
- 66 Weil wir dich lieben
Because we love you
- 69 Gewinnspiel
Prize crossword
-

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

unsere Stadt ist von stetigem Wandel geprägt. Das gilt auch ganz besonders für die vergangenen Jahre, in denen sich Berlins große Anziehungskraft in stark steigenden Einwohnerzahlen widergespiegelt hat. Allein im Jahr 2017 haben wir wieder mehr als 40.000 Menschen hinzugewonnen.

Auch daran sieht man: In Berlin ist vieles in Bewegung. Doch wo mehr Menschen wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen, gibt es auch einiges an Herausforderungen zu bewältigen. Das gilt auch für den Bereich der Mobilität, der für die Berliner Politik ein wichtiges und aktuelles Thema ist. Das Abgeordnetenhaus diskutiert derzeit den Senatsentwurf für ein Mobilitätsgesetz. Damit soll Berlin mobiler, sicherer und klimafreundlicher werden.

Mobilität ist auch das Schwerpunktthema dieser *aktuell*-Ausgabe. Sie können sich auf interessante Beiträge zu Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Verkehrs in Berlin freuen. Dabei wird unter anderem deutlich, dass aktuelle Konflikte, die das Thema Mobilität in einer wachsenden Stadt mit sich bringt, manchmal gar nicht so neu sind. Das zeigt zum Beispiel der Artikel von Christina Stehr: Sie geht der Historie des Fahrrads in Berlin nach und stößt dabei auch auf Parallelen zu heutigen Diskussionen.

Auf eine ganz andere Art von Verkehrsmittel – nämlich das Flugzeug – war die Berliner Bevölkerung zwischen 1948 und 1949 etwa ein Jahr lang angewiesen. Genauer gesagt: auf die US-amerikanischen, britischen und französischen Maschinen, die während der sowjetischen Blockade West-Berlins die Menschen mit dem Nötigsten versorgten. Der Beginn der berühmten Berliner Luftbrücke jährt sich nun zum 70. Mal. Bernd von Kostka zeichnet für diese Ausgabe der *aktuell* ihre Geschichte nach.

Bewegende Geschichten gibt es in der *aktuell* häufig, wenn es um das Gedenken an den Holocaust und die nationalsozialistische Terrorherrschaft geht. Aus dieser Geschichte zu lernen, bleibt eine Aufgabe von überragender Bedeutung. Das gilt gerade angesichts der aktuellen Situation, in der europaweit nationalistische und rechtspopulistische Stimmen laut werden. Auch der Kampf gegen Antisemitismus und Rassismus ist leider noch nicht gewonnen. Hoffnung macht mir, dass gerade auch viele junge Menschen bei uns sich mit der Geschichte intensiv auseinandersetzen. Ein Beispiel dafür sind die Schülerinnen und Schüler der Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule, die im Rahmen des Blumenstrauß-Projekts die Holocaust-Überlebende Salomea Genin besucht haben. Ihre Eindrücke schildern sie in einem eigenen Artikel.

Bei dieser Ausgabe handelt es sich nun um die zweite, die in neuer Gestaltung und sowohl auf Deutsch als auch auf Englisch erscheint. Im Roten Rathaus waren wir sehr gespannt auf die Rückmeldungen, die auch zahlreich eingegangen sind. Dafür bedanke ich mich herzlich bei Ihnen und freue mich, dass die Neuerungen auf großen Zuspruch gestoßen sind. So bleibt nicht nur Berlin, sondern auch die *aktuell* in Bewegung – zum Glück in eine gute Richtung.

Ich wünsche Ihnen eine anregende und interessante Lektüre



Michael Müller
Regierender Bürgermeister von Berlin

Dear readers,

Our city is characterised by its state of constant flux – especially true over the recent years with Berlin’s powerful appeal reflected in robust growth in its numbers of residents. In 2017 alone, over 40,000 people have come to call this city home.

As this shows only too well, Berlin is constantly in motion. Yet wherever more people live, work and spend their leisure time, there are certain challenges that need to be met. This applies equally to the sphere of mobility – an important and topical subject for Berlin’s policymakers. The Berlin House of Representatives is presently discussing the Senate’s draft for a mobility law, designed to enhance the city’s mobility, and make it safer and more environmentally friendly. Mobility is also the focus of this issue of *aktuell* – so you can look forward to some fascinating articles on the history, present and future of transport in Berlin. The insights they offer clearly illustrate how, among other things, the current disputes over mobility issues in a growing city are sometimes not that new. That can be seen, for example, in Christina Stehr’s article. She traces the history of the bicycle in Berlin – and discovers some surprising parallels to today’s debates.

The Berlin population was dependent on a very different means of transport for nearly twelve months from 1948 to 1949. Then, it was the aircraft that mattered most – or more precisely, the American, British and French planes supplying people in West Berlin with essentials during the Soviet blockade. This year marks the 70th anniversary of the start of Berlin’s famous Air Lift and, in this issue, Bernd von Kostka is taking a closer look at its history for *aktuell*.

When it comes to the Nazi reign of terror and commemorating the Holocaust, there are many moving stories in *aktuell*. Learning from these stories remains a task of paramount importance. This is especially evident in our present situation, given the voices of nationalism and right-wing

populism making themselves heard across Europe. Sad to say, the battle against anti-Semitism and racism has also not been won yet. But I find my hopes encouraged especially by so many young people critically confronting and engaging with history. Here, one example is provided by the pupils of the Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule. As part of the ‘Blumenstrauss project’, they visited the Holocaust survivor Salomea Genin. Here, in *aktuell*, they offer their impressions in their own article.

This issue of *aktuell* is now the second in the new design, and published both in German and English. Here, in Berlin’s Rotes Rathaus, we were keen to hear what you thought, and we haven’t been disappointed by your many responses. I would like to take this chance to thank you personally for your feedback. I’m very glad that *aktuell*’s new look has met with such a broad positive response. In this spirit, it’s not only Berlin that is changing, but also *aktuell* – and fortunately, in the right direction!

I hope you enjoy reading the new issue of *aktuell*!



Michael Müller
Governing Mayor of Berlin



© Lena Giovanazzi

Unterwegs in Berlin – damals, heute, morgen

„Bezüglich dem Berliner Verkehr steht an jeder Ecke ein Mann, der müllert und hält alle Autos und Kinderwägen und Invaliden auf Rollen an.“ – Kurt Tucholsky

VON AMELIE MÜLLER

Auch wenn Kurt Tucholsky sich, wie in diesem Zitat von 1926, oft und gerne spöttisch über den Berliner Verkehr und dessen Regulierung ausließ, standen Stadtplaner und Verkehrspolitiker in den 1920er-Jahren vor der ernsthaften Herausforderung, das rasch wachsende Mobilitätsbedürfnis der Berlinerinnen und Berliner zu organisieren. Berlins Einwohnerzahl war binnen fünf Jahrzehnten von 800.000 (1871) auf 3,8 Millionen (1920) gestiegen. Neue Technologien hatten sich durchgesetzt: Verbrennungsmotor und Elektrizität hatten das Pferd auf allen Ebenen verdrängt; Bahnen, Busse und Automobile ermöglichten eine schnellere Fortbewegung im Stadtgebiet, das sich seit der Eingemeindung der Metropolregion 1920 auf 878 km² erstreckte – und damals nach Los Angeles das zweitgrößte der Welt war. Der Dokumentarfilm *Berlin – Sinfonie einer Großstadt* von 1927 gibt auch heute noch einen Einblick in die Verdichtung und Beschleunigung Berlins in diesen Jahren.

Wie die Mobilität der Metropole zu gestalten sei, dazu gab es unterschiedliche Vorstellungen.

Teils ergänzten sie sich, teils konkurrierten sie miteinander. Martin Wagner, Stadtrat für Städtebau und Leiter des Amtes für Stadtplanung, stellte das Automobil ins Zentrum seiner Verkehrspolitik. Er war Initiator vieler autofreundlicher Konzepte wie der Umgestaltung des Alexanderplatzes zum Kreisverkehrsplatz oder der Idee eines Netzes städtischer Autohochbahnen, die bis in die Nachkriegszeit nachwirkten und aufgegriffen wurden. Der Verkehrsstadtrat und spätere Regierende Bürgermeister Ernst Reuter hingegen setzte sich vor allem für die Zentralisierung und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs ein. Er war es, der 1926 mit dem Kauf von Aktienmehrheiten an den unterschiedlichen privaten Verkehrsgesellschaften begann. 1927 wurde daraufhin ein Einheitstarif von 20 Pfennig inklusive Umsteigeberechtigung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln eingeführt – ein enormer Fortschritt für all diejenigen, die sich zuvor im Durcheinander der wirtschaftlich unabhängigen und nicht aufeinander abgestimmten Angebote fortbewegen mussten. 1928 kam es schließlich zur Gründung der Berliner Verkehrs-Aktiengesell-

schaft, kurz BVG, die auf ihrem Netz von 634 km Länge jährlich 900 Millionen Fahrgäste beförderte und zeitweise 28.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigte.

Nach 1933 übernahmen die Nazis den Betrieb und verwandelten die BVG durch „Säuberungen“ von einem sozialdemokratischen Vorzeigeprojekt zu einem Unterstützer an der „Heimatfront“, der Juden diskriminierte und Zwangsarbeiter einsetzte. Auch der Autoverkehr wurde nationalsozialistisch geprägt. Wie überall im Reich wurden auch in Berlin große Ausfallstraßen vom Zentrum zur neu gebauten Autobahn errichtet.

Schon kurz nach dem Krieg begannen die Aufräumarbeiten in der zerbombten Stadt und der öffentliche Nahverkehr lief wieder auf Hochtouren. Bis zum Mauerbau verkehrten S- und U-Bahnen durchgehend. Erst danach kam es zu getrennten Entwicklungen in Ost und West. Im Westteil der Stadt wurde vor allem der Individualverkehr gefördert, die Straßenbahn wurde völlig stillgelegt, nur U-Bahnen und Busse wurden ausgebaut. Im Osten waren Straßen- und S-Bahn die wichtigsten Verkehrsmittel. Nach der Wende begann man schon im Juli 1990 damit, beide Systeme wieder miteinander zu verbinden und die Lücken im Verkehrsnetz zu schließen.

Auch heute erlebt Berlin, wie viele Städte weltweit, große Veränderungsprozesse, die sich nicht zuletzt im Verkehr niederschlagen: Die Stadt wächst wieder und mit ihr das Verkehrsaufkommen. Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr steigen und stoßen an Kapazitätsgrenzen. Mit der U5, die vom Hauptbahnhof über den Alexanderplatz bis ins brandenburgische Hönow führen soll, wird eine Lücke im Streckennetz geschlossen. In den Innenstadtbezirken konkurrieren Parkplätze mit Fahrradwegen um den ohnehin knappen Platz. Lärm, Luftverschmutzung und Unfälle durch den verstärkten Kraftverkehr sind ein anhaltendes Problem.

Gleichzeitig bieten neue Technologien neue Möglichkeiten, wie etwa umweltfreundliche Elektro- oder Hybridantriebe. Insbesondere die Digitalisierung sorgt für Innovationen. 2011 startete das erste Carsharing-Angebot, bei dem frei im Stadtgebiet geparkte Autos per Smartphone kurzfristig und auch für kurze Strecken angemietet werden können. Ebenfalls per Smartphone-Anwendung

lassen sich die unterschiedlichen Verkehrsmittel vernetzt darstellen und kombinieren, sodass auf einen Blick die jeweils beste Route ermittelt werden kann. Seit März 2018 befördern die ersten autonomen, d. h. fahrerlosen Minibusse Fahrgäste auf dem Gelände der Charité und sammeln dabei Erkenntnisse für eine Ausweitung des autonomen Fahrens. Und auch wenn fliegende Autos lange Zeit zur Science-Fiction gehörten, so ist absehbar, dass Drohnen irgendwann eine Rolle im Stadtverkehr spielen werden.

Die verkehrspolitische Grundfrage bleibt dieselbe wie in den 1920er-Jahren: Wie lässt sich die Mobilität der Großstädterinnen und Großstädter möglichst sicher, schnell, effizient und ressourcenschonend organisieren?

Um diese Frage aufs Neue zu beantworten, will Berlin in diesem Jahr das erste Mobilitätsgesetz Deutschlands verabschieden. Es betrachtet den Verkehr in seiner Gesamtheit und soll die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten langfristig auf ein Minimum senken. Der rot-rot-grüne Senat legt dabei seine Schwerpunkte auf den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und auf die Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer. Künftig soll es an allen Haupt- und Nebenstraßen ein lückenloses Netz von Fahrradwegen geben, teils vom Autoverkehr getrennt. Unfallträchtige Kreuzungen sollen umgestaltet und dem Nahverkehr soll möglichst Vorfahrt gegeben werden.

Zudem hat der Regierende Bürgermeister Michael Müller seit 2017 zu mehreren Mobilitätsgipfeln ins Rote Rathaus geladen, um gemeinsam mit Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft und landeseigenen Unternehmen konkrete Lösungen für die zukünftige städtische Mobilität zu erarbeiten. Dabei wurde unter anderem beschlossen, die landeseigenen Fahrzeugflotten auf Elektrofahrzeuge umzustellen und Förderprogramme aufzulegen, um den Umstieg auf umweltfreundlichere Antriebe, auch bei gewerblich genutzten Autos und Carsharing-Wagen, zu fördern.

Berlin steckt mitten in der nächsten Mobilitätswende und hat, so der Regierende Bürgermeister Michael Müller, „als Wissenschaftsmetropole, innovativer Wirtschaftsstandort und als Smart City gute Voraussetzungen, um in diesem Prozess als treibende Kraft zu wirken“.

Out and about in Berlin – past, present and future

“When it comes to traffic in Berlin, there’s a man on every corner throwing his arms about and stopping all the automobiles and perambulators and invalids on rollers.”

BY AMELIE MÜLLER

As this quote from 1926 shows, writer and satirist Kurt Tucholsky liked nothing better than to exercise his biting wit on Berlin’s traffic and how it was regulated. Yet in the 1920s city planners and transport policymakers were facing serious challenges in organising the rapidly growing mobility needs of Berlin’s residents.

Within 50 years, the city’s population grew from 800,000 (1871) to 3.8 million (1920). Innovative technologies had become popular in a big way – on all levels, the internal combustion engine and electricity had replaced the horse. Trains, buses and cars made it possible to move faster through this urban space which, since the incorporation of the metropolitan region in 1920, covered 878 km² – and so, at that time, was the world’s second largest city after Los Angeles. Even today, the 1927 documentary *Berlin – Sinfonie einer Großstadt* offers an insight into Berlin’s congestion and fast pace of life.


There were different ideas on how to organise mobility in Berlin – at some points complementary and at others contradictory. Martin Wagner, city councillor for urban development and head of the city planning office, put the car at the heart of his transport policy. He initiated many

car-friendly schemes, including redesigning Alexanderplatz as a massive roundabout or creating a network of elevated urban motorways. Such schemes resonated with planners and were implemented also into the post-war years. In contrast, city councillor for transport and later Governing Mayor Ernst Reuter championed, above all, centralising and expanding the local public transport network. In 1926, Reuter launched a programme of buying majority shareholdings in the various private transport services. Just one year later, his policy resulted in the introduction of a single fare of 20 pfennigs for the different means of transport, including transfers. For all those previously relying on the muddle of uncoordinated and economically independent transport services, this represented a vast improvement. Finally, in 1928, the *Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft* (Berlin Transport Share Company) was founded. Known as the BVG, the company operated a network covering 634 kilometres, transported 900 million passengers a year, and at times had 28,000 employees.

After the seizure of power in 1933, the Nazi regime took over the BVG. Purged of social democratic showcase projects, the BVG was transformed into a ‘home front’ supporter, discriminating against Jews and using forced labour. Motor traffic was also aligned with Nazi policies. As everywhere across Germany, Berlin also constructed major arterial roads leading from the centre to the newly-built motorways.

Shortly after the war, the local public transport system was soon working flat out again, and the clean-up operations started. Until the Berlin Wall went up, the S-Bahn (city railway) and U-Bahn (tube) ran across the city. But the Wall and its closed border split the development of transport in the West and East of the city. In West Berlin, the primary focus was on promoting private transport. The tram was closed entirely, and only the subway network and bus routes were expanded. East Berlin, in contrast, relied heavily on trams and the S-Bahn trains. In July 1990, soon after the *Wende*, links began to be forged between these two systems again, closing the gaps in the transport network.

Today, like many cities around the world, Berlin is undergoing major changes, evident not least in the city’s traffic. Berlin is growing again, and so is its traffic density. With increasing numbers of people turning to public transport, these services look set to reach their limits soon. Work on extending the U5 tube line from Berlin’s Central Station via Alexanderplatz to Hönöw in Brandenburg is designed to close a gap in the network. In inner-city districts, parking spaces are competing with cycling paths for space which,

A yellow tram is stopped at a station platform. Several people are waiting, some looking towards the tram. The tram has a 'Fahrscheine' sign on its side. The background shows a building with windows and overhead power lines for the tram.

The core transport policy issue is still the same as in the 1920s: How can the mobility of city dwellers be organised to be as safe, fast, efficient and as resource-efficient as possible?

in any case, is in short supply. The growth of motor traffic brings the continuous problem of noise, air pollution and accidents.

At the same time, pioneering technologies create new possibilities, such as eco-friendly hybrid or electric drives. Digitalisation especially leads to innovations. In 2011, Berlin's first car-sharing service was launched enabling cars parked across the city to be hired via smartphone at short notice and also for short trips. Similarly, an IOS or Android app displays a network of various transport options, combining them to show the best routes at a glance. Since March 2018, the first automated, i.e., driverless, minibuses are transporting passengers around the Charité hospital complex, gathering the information needed to expand the use of driverless vehicles. And even if for many years flying cars belonged to the realm of science fiction, drones are already viewed as having a part to play in city traffic in the not so distant future.

The core transport policy issue is still the same as in the 1920s: How can the mobility of city dwellers be organised to be as safe, fast, efficient and as resource-efficient as possible?

This year, to provide a new answer to this question, Berlin will ratify Germany's first mobility law. This law

looks at mobility in its entirety and, in the long term, aims to cut the number of fatalities and serious injuries in road traffic to a minimum. Berlin's ruling coalition of the SPD, Greens and the Left Party are clearly focusing on expanding public transport and improving the cycling infrastructure. In future, all main roads and side streets are to have an uninterrupted network of cycle lanes, in many places separate from vehicle traffic. Hazardous junctions are to be redesigned, and public transport given priority where possible.

Moreover, since 2017 Governing Mayor Michael Müller has held several 'Mobility Summits' in the Rotes Rathaus calling on the administration, science and business as well as public-sector companies to draft concrete solutions for the future of urban mobility. Policy decisions here have included converting state-owned vehicle fleets to electric vehicles and designing incentive programmes to promote a shift to greener vehicles, including hire cars and car-sharing vehicles.

Berlin is in the midst of the next turning point in mobility and, as Governing Mayor Michael Müller says, "as a scientific hub, innovative business location and a Smart City, it has the best prerequisites to be a driving force in this process."

Ohne Motor. Das Fahrrad im alten Berlin

Ob Velo, Bike, Radl, Hirsch, Drahtesel, Knochenschüttler oder Stahlross – es gibt diverse Synonyme, mit denen das Fahrrad seit seiner Entstehung liebevoll oder salopp benannt wurde.

VON CHRISTINA STEHR, STELLVERTRETENDE
LEITERIN DER BPK-BILDAGENTUR

Kein anderes Verkehrsmittel ist so vielfältig einsetzbar und bietet so viele Möglichkeiten zu individuellen Anpassungen. Der Erfindungsgeist wurde immer wieder herausgefordert, wenn es darum ging, den Fahrkomfort und die Geschwindigkeit zu erhöhen. Wer kennt heute noch ein Triplet oder Quadruplet, die drei- bzw. viersitzigen Räder, die vor allem als Schrittmachermaschinen in Steherrennen genutzt wurden? Auch das Compagnon-Rad, die kommunikationsfreundliche Variante des Tandems, bei der man nebeneinander radelt, ist aus dem Stadtbild verschwunden. Ebenso die komfortablen Drei- und Vierräder, die mit entsprechenden Anbauten einer vierköpfigen Familie die Fahrt ins Grüne ermöglichten oder Kriegsverwehrten ihre Mobilität zurückgaben. Der vom Kulturhistoriker Boris von Brauchitsch in Zusammenarbeit mit der bpk-Bildagentur herausgegebene Bildband *Ohne Motor. Das Fahrrad im alten Berlin* widmet sich der beeindruckenden Vielfalt der Fahrradkultur, wie sie sich im letzten Jahrhundert in der Großstadt präsentierte.

Aus dem Berliner Stadtbild ist das Rad nicht mehr wegzudenken. In den letzten Jahren erlebte die Stadt einen regelrechten Fahrrad-Boom. Die Tagespresse ist voll von Beiträgen zur urbanen Mobilität, Verkehrsplanungskonzepten für die „Hauptstadt der Radfahrer“, aber auch von Unfallstatistiken, die trauriger Ausdruck des massiv gewachsenen Radverkehrs sind.

Mehr denn je steht die Radfahrkultur im Zentrum der öffentlichen Debatte. Von den einen geschmäht als „Fahrradhölle Berlin“, in der die „mörderische Vollgasszene“ und obendrein die „Berliner Kampfradler“ das Radfahren in der Innenstadt zum lebensgefährlichen Abenteuer werden lassen; von den anderen gepriesen als perfektes Fortbewegungsmittel im urbanen Lebensraum: flexibel, schnell, umweltfreundlich und mittlerweile avanciert zum neuen Statussymbol, das dem Lebensstil und -gefühl mobiler Großstädterinnen und Großstädter Ausdruck verleiht.

Erstaunlich ist, dass die Debatten um die Berliner Fahrradkultur vor mehr als 100 Jahren Parallelen zu heutigen Diskussionen aufweisen. Damals wie heute war die Verkehrssicherheit zentrales Thema, ebenso die für Radfahrer unzurei-



Die Radsportbegeisterung jener Tage fand ihren Ausdruck in zahlreichen historischen Fotos, die heute zur historischen Sammlung der bpk-Bildagentur gehören.

Wochenendauto des
Kleinen Mannes, 1922
*The small guy's
weekend car, 1922*

chenden Straßenverhältnisse und die Forderung nach dem Ausbau eines Radwegenetzes. Im bereits beträchtlichen Verkehrsgewimmel der Fußgänger, der Pferdekutschen und ersten Automobile wurden die neu auftretenden „Schnellfüßer“ als Bedrohung empfunden, was die Berliner Stadtverwaltung dazu veranlasste, die Hauptstraßen der Innenstadt für Radfahrer zu verbieten.

Verbote und Einschränkungen konnten die Verbreitung des Fahrrads dennoch nicht aufhalten. Mit fortschreitender Industrialisierung wurde Berlin endgültig zur Fahrradstadt und das mittlerweile erschwingliche Fortbewegungsmittel zunehmend auch von den unteren Schichten genutzt. Tausende Arbeiter waren bereits in den 1920er-Jahren täglich mit dem Rad unterwegs.

Die Popularität des Fahrrads zeigte sich nicht nur auf den Straßen Berlins, sondern fand ihren Ausdruck auch in der zunehmenden Begeisterung der Berlinerinnen und Berliner für spektakuläre Radrennen. Mit der Entstehung professioneller Radrennbahnen, in Berlin zwischen 1890 und 1910, ließ sich „die Euphorie für die rasanten Rennspektakel“, so der Herausgeber Boris von Brauchitsch, nochmals steigern. Seit 1909 begeisterten die legendären Sechs-Tage-Rennen die Massen, die nicht nur sportliches, sondern auch gesellschaftliches Ereignis waren.

Die Radsportbegeisterung jener Tage fand ihren Ausdruck in zahlreichen historischen Fotos, die heute zur historischen Sammlung der bpk-Bildagentur gehören. Seit seiner Gründung im Jahr 1966 hat sich das Archiv der *bpk-Bildagentur* mit über zwölf Millionen Fotografien zu einer der größten zeitgeschichtlichen Fotosammlungen in Deutschland entwickelt.

Das fotografische Bild war zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu einem wichtigen Medium der Nachrichtenübermittlung und unverzichtbaren Teil der Berichterstattung geworden. Mit dem Aufstieg Berlins zur Zeitungsmetropole entstanden bereits um 1900 spezialisierte Bildagenturen. Neben den „rasenden Reportern“ waren es die Fotografen auf den Straßen der Großstadt, die den aktuellen Ereignissen hinterherjagten.

Erstaunlich ist, dass die Debatten um die Berliner Fahrradkultur vor mehr als 100 Jahren Parallelen zu heutigen Diskussionen aufweisen.

Ohne die Pressefotografen, die als visuelle Zeitzeugen die Geschichte festgehalten haben, würde die Nachwelt solche Momentaufnahmen nicht kennen: die tollkühnen Männer auf ihren Stahlrössern, das Fahrrad als Werbeträger, als Kurierdienstleister, Umzugsgefährte, Alltagsbegleiter und Familienkutsche, so wie es uns bis heute auf den Straßen Berlins begegnet.

Ohne Motor. Das Fahrrad im alten Berlin, herausgegeben von Boris von Brauchitsch, Edition Braus in Zusammenarbeit mit der *bpk-Bildagentur*, Berlin 2017

Weitere Informationen zur bpk-Bildagentur:
www.bpk-images.de



Motorless. The bicycle in old Berlin

N Since the bicycle was first invented, it has enjoyed a variety of synonyms, from fond to colloquial – velocipede, boneshaker, penny-farthing, sit-up-and-beg, racer, fixie, and mountain bike.

BY CHRISTINA STEHR, DEPUTY DIRECTOR,
BPK-BILDAGENTUR

No other means of transport is as flexible as the bicycle or offers so many ways of being individually customised. When it came to improving the comfort of the ride and increasing speed, the spirit of invention always faced a series of challenges. After all, who today remembers the old ‘triplet’ or ‘quadruplet’ bicycles, those three or four-seater tandem bikes primarily ridden as pacemakers in cycle races? The sociable bike, a communication-friendly version of the tandem with riders sitting side-by-side, has also disappeared from the city entirely. They have gone the way of the comfortable tricycle or four-wheel bikes which, with the right extras, could take a family of four on a trip to the countryside or give mobility back to war invalids. Cultural historian Boris von Brauchitsch has now explored the impressive diversity of the bicycle culture over the last century in the metropolis in his illustrated book *Ohne Motor. Das Fahrrad im alten Berlin*, published in cooperation with the *bpk-Bildagentur*.

The bicycle is an integral part of Berlin’s cityscape. Over the recent years, Berlin has experienced nothing short of a cycling boom. The daily papers are packed with articles and reports on urban mobility, traffic masterplans for the ‘capital city of cyclists’, as well as accident statistics, the sad expression of cycle traffic grown exponentially.

More than ever, bicycle culture is at the heart of public debate. For some, the city is reviled as a ‘cycling hell’, a place where the ‘homicidal full throttle scene’ and – as if that was not enough – ‘Berlin combat cyclists’ transform inner-city cycling into an adventure where you lay your life on the line. Others sing cycling’s praises as the perfect means of transportation in an urban environment: flexible, fast, eco-friendly and, in the meantime, advanced to a new status symbol, one expressing the mobile urbanite’s life style and joie de vivre.

Amazingly, today’s discussions have parallels with the debates about Berlin’s cycling culture over 100 years ago. Then as now, traffic safety was a major issue, just as much as the inadequate road conditions for cyclists and the call for establishing a network of cycling paths. In what was already a bustling mass of pedestrians, horse-drawn coaches and the first cars, the new ‘velocipedes’ appearing on the streets were viewed as a threat so real that Berlin’s city administration reacted by banning cyclists from the main roads in the inner city.

Nonetheless, prohibitions and restrictions could not halt the spread of the bicycle. As industrialisation progressed, Berlin became a biking city once and for all, and growing numbers of the lower classes also turned to a means of transportation which had now become affordable. In the 1920s, thousands of workers were already travelling by bike every day.

The bike’s popularity was not only evident on the streets of Berlin, but also in the Berliners’ burgeoning enthusiasm for spectacular cycle races. The construction of professional cycle race tracks in the city between 1890 and 1910 further fuelled the ‘euphoria for spectacular fast-moving races’, in the words of the book’s editor Boris von Brauchitsch. From 1909, the legendary six-day races thrilled a mass audience, not just as a sporting highlight, but also as a social event.

The enthusiasm for cycling in those days is captured in many historic photos, today part of the historical collection of the *bpk-Bildagentur*. Since it was founded in 1966, the

bpk picture archive, now with over 12 million photos, has grown to become one of Germany’s largest contemporary photo collections.

In the early twentieth century, the photographic image had become a key communication medium and an indispensable element in news coverage. With Berlin’s rise to a newspaper industry boomtown, it became home to specialised picture agencies from as early as 1900. Apart from the ‘roving reporters’, it was the photographers on the streets of the big city who were chasing the topical stories.

Without those press photographers capturing history as visual eyewitnesses, we would not have such snapshots in time today – the daring young men on their steel steeds, the bicycle literally as a vehicle for advertising, as a courier service, an alternative to a removals van, an everyday companion and a family vehicle, just as we still see it on Berlin’s streets today.

Ohne Motor. Das Fahrrad im alten Berlin, Boris von Brauchitsch (ed.), Edition Braus in cooperation with the *bpk-Bildagentur*, Berlin 2017

More on the *bpk-Bildagentur*:
www.bpk-images.de

*Amazingly, today's discussions
have parallels with the debates
about Berlin's cycling culture over
100 years ago.*



Compagnon-Rad, 1919
Sociable bicycle, 1919

Zahlen, bitte ...

Facts and figures



173

173 U-Bahnhöfe gibt es in Berlin¹
Berlin has 173 U-Bahn (tube) stations¹



1.557.000.000

1.557.000.000 Fahrgäste nutzten 2016 den öffentlichen Nahverkehr³
In 2016, Berlin's public transport services carried 1,557,000,000 passengers³



1/3

1/3 aller Wege wird zu Fuß zurückgelegt²
Every third journey is on foot²

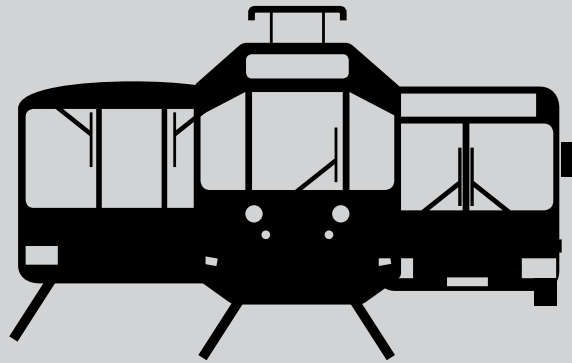
2.997



2.997 Carsharing-Autos gab es 2016 in Berlin⁴
In 2016, Berlin's car-sharing services had 2,997 vehicles⁴

1.244

329



1.379

1.244 U-Bahnwagen, 329 Straßenbahnwagen und 1.379 Omnibusse fahren durch Berlin⁵

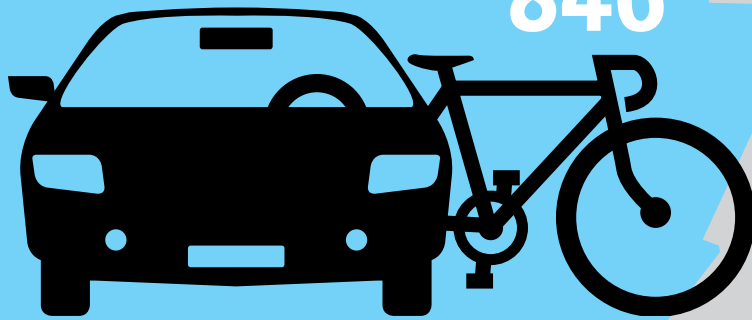
1,244 U-Bahn (tube) carriages, 329 trams and 1,379 buses travel through Berlin⁵



20,8

20,8 km legt jeder Berliner durchschnittlich pro Tag zurück⁶

Berliners travel an average of 20.8km every day⁶



846

328

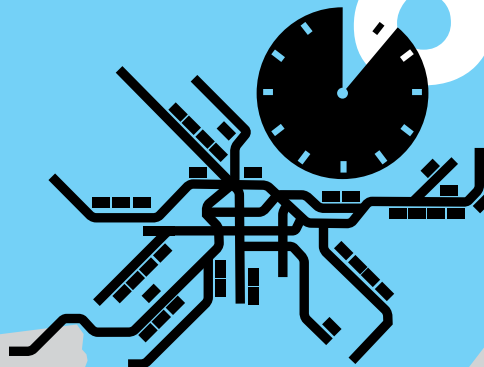
Auf 1.000 Berliner kommen 328 Autos und 846 Fahrräder⁷

Berlin has 328 cars and 846 bicycles per 1000 residents⁷

81,1

81,1 Minuten pro Tag verbringt ein Berliner durchschnittlich im Verkehr⁸

On average, Berliners spend 81.1 minutes a day in traffic⁸



¹ 2015, Quelle/Source: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin; BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH; VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

^{2,6,7,8} 2013, Quelle/Source: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), TU Dresden

³ 2016, Quelle/Source: BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH; VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

⁴ 2016, Quelle/Source: Bundesverband CarSharing e.V.

⁵ 2016, Quelle/Source: BVG Berliner Verkehrsbetriebe AG; S-Bahn Berlin GmbH

Das Sportfestival: Leichtathletik-EM in Berlin

Europa zu Gast! Die Sportmetropole empfängt im Sommer 2018 die vielseitigste aller Sportarten und verspricht ein unvergessliches Sportfestival: so bunt, so vielfältig und abwechslungsreich, wie es keine andere Sportart bieten kann. Wenn es nach den Veranstaltern geht, soll die Leichtathletik-EM Berlin 2018 das „Woodstock“ unter den Sportevents werden.

VON HANS-GEORG FELDER,
BERLIN LEICHTATHLETIK-EM 2018 GMBH

Zum dritten Mal nach 1986 (Stuttgart) und 2002 (München) finden die kontinentalen Leichtathletik-Meisterschaften vom 7. bis 12. August in Deutschland statt. Berlin 2018 ist dabei eingebettet in das Konzept der erstmals ausgetragenen „European Championships“. Insgesamt sieben Europameisterschaften der Topsportarten Leichtathletik, Schwimmen, Gymnastik, Radfahren, Rudern, Triathlon und Golf kombinieren sich darin zu einem neuen, starken Multisport-Event.

Während in der deutschen Hauptstadt 1.600 Athletinnen und Athleten aus 50 Nationen in 48 Disziplinen um Gold, Silber oder Bronze kämpfen, duellieren sich bereits ab 2. August Sportlerinnen und Sportler in den sechs anderen Sportarten im schottischen Glasgow um Medaillen und Europameistertitel. Europaweit sollen die Veranstaltungen mehr als 2.750 Stunden live im Fernsehen zu sehen sein und 850 Millionen TV-Zuschauerinnen und -Zuschauer erreichen. Ein gigantisch-attraktiver Sportsommer!

In Berlin duellieren sich die besten Leichtathletinnen und Leichtathleten Europas getreu dem Motto „Love, Peace and Freedom“ im sportlich-fairen Wettstreit um Gold, Silber und Bronze. Dabei gibt es mehr Medaillen, mehr Spaß, mehr Abwechslung und mehr Nervenkitzel als in jeder anderen Sportart. Berlin 2018 vereint die Vielfalt der Stadt und der olympischen Kernsportart Leichtathletik zu einem modernen Gesamterlebnis mit täglichen Highlights, Entscheidungen im Minutentakt und größtmöglicher Vielfalt.

Mit dem Olympiastadion verfügt die Sportmetropole über einen idealen Austragungsort. Nicht zuletzt durch die zwei Weltrekorde über 100 und 200 Meter, die der jamaikanische Sprinter Usain Bolt bei der Weltmeisterschaft 2009 aufgestellt hat, erreichte die blaue Laufbahn weltweite Bekanntheit. Zu den größten Medaillenhoffnungen aus deutscher Sicht zählen die fünf Titelverteidiger Cindy Roleder (100 Meter Hürden), Gesa Krause (3.000 Meter Hindernislauf),

Max Heß (Dreisprung), Christina Schwanitz und David Storl (beide Kugelstoßen). Aber natürlich auch die deutsche Speerwurf-Riege mit Weltmeister Johannes Vetter und Olympiasieger Thomas Röhler an der Spitze oder Shooting-Star Konstanze Klosterhalfen über 1.500 Meter.

In den Sprintwettbewerben muss sich Julian Reus über 100 Meter gegen starke europäische Konkurrenz beweisen. Bei den Damen gehen Gina Lückenkemper, Lisa Mayer und Rebekka Haase über 100 und 200 Meter sowie mit der 4 x 100-Meter-Staffel chancenreich ins Rennen. Große Spannung verspricht das Diskus-Duell der beiden Harting-Brüder. Robert Harting, Olympiasieger sowie mehrfacher Welt- und Europameister, möchte sich in seinem letzten großen Wettkampf vor dem Karriere-Ende mit einem Triumph vom Berliner Heimpublikum verabschieden.

Neben dem Olympiastadion stehen die Straßen der Berliner City West im Fokus der Leichtathletik-Fans. Sowohl der Marathon als auch die Wettbewerbe im 20- und 50-Kilometer-Gehen führen durch die Innenstadt. Mit dem Start- und Zielbereich direkt an der Gedächtniskirche können

Neben dem Olympiastadion stehen die Straßen der Berliner City West im Fokus der Leichtathletik-Fans. Sowohl der Marathon als auch die Wettbewerbe im 20- und 50-Kilometer-Gehen führen durch die Innenstadt.



die Zuschauerinnen und Zuschauer den Sport in der Hauptstadt-Kulisse erleben – eine einzigartige Stimmung ist garantiert. Mit der Leichtathletik-EM in der deutschen Hauptstadt erhoffen sich viele Sportlerinnen und Sportler sowie ihre Verbände Signalwirkung für den gesamten deutschen Sport. Und so wird auch kein Geringerer als Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier Schirmherr der 24. Leichtathletik-Europameisterschaften in Berlin sein.

Das Land Berlin unterstützte die Bewerbung des Deutschen Leichtathletik-Verbandes (DLV) für die EM vom ersten Tag mit großem Engagement. Finanziell, organisatorisch, logistisch sowie ideell, allein durch die Inspiration, die Berlin ausstrahlt, ist die Gastgeber-Stadt selbst so etwas wie der größte Sponsor des Mega-Events. Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller: „Berlin ist eine weltweit anerkannte Sportmetropole und eine bei internationalen Athleten sowie Zuschauern und Medienvertretern sehr beliebte Gastgeberstadt. Unvergessen sind bis heute die Leichtathletik-Weltmeisterschaften 2009. Ich freue mich sehr, dass wir die Geschichte der Leichtathletik-Hauptstadt Berlin um ein weiteres Kapitel fortschreiben können.“

Mehr Informationen, die Zeitpläne und Ticketpreise gibt es unter: www.berlin2018.info



© Camera 4/Berlin 2018

Die blaue Laufbahn hat durch die zwei Weltrekorde von Usain Bolt Weltruhm erlangt
Usain Bolt's two world records made the blue track world famous

A festival of sports – the 2018 European Athletics Championships in Berlin

Welcome, Europe! In summer 2018, the sports metropolis of Berlin is hosting the most diverse of all sports. This promises to be a memorable festival of sporting achievement – more colourful, varied and (literally!) eventful than any other sport. If the organisers' dream comes true, the European Athletics Championships in Berlin will be the 'Woodstock' of sports events.

BY HANS-GEORG FELDER,
BERLIN LEICHTATHLETIK-EM 2018 GMBH

With the European Athletics Championships in Berlin from 7–12 August, this is the third time Germany has hosted the event after Stuttgart in 1986 and Munich in 2002. But this time, there's a difference: Berlin 2018 is part of the inaugural European Championships, which creates a new strong multi-sport event by combining seven European Championships in different top competitive sports, from athletics to aquatics, gymnastics, cycling, rowing, triathlon and golf.

In Berlin, 1600 athletes from 50 countries will be competing for gold, silver or bronze in 48 athletics disciplines. From 2 August, the sportsmen and women hungry for medals and European titles in the six other sports will already be under starters orders in the Scottish city of Glasgow. Across Europe, broadcasters are planning over 2579 hours of live coverage of events, reaching TV audiences of 850 million viewers. A gigantic, attractive summer of sports!

With the marathon as well as the 20km and 50km race walking on routes through the inner city, fans will not only be packing the Olympic Stadium, but also the streets of Berlin's City West.



© Camera 4/Berlin 2018

Fantastische Stimmung wie bei der Leichtathletik-WM 2009 ist garantiert
The atmosphere will be just as amazing as the 2009 World Championships

In Berlin, under the motto 'Love, Peace, and Freedom', the best track and field athletes in Europe will be fighting it out in a sporting but fair competition for gold, silver and bronze – and athletics offers more medals, more fun, more variety, and more thrills than any other sport! Berlin 2018 fuses the city's diversity and the core Olympic discipline of athletics to produce a modern emotional experience with daily highlights, decisions thick and fast, and the maximum of variety.

Berlin's iconic Olympic Stadium provides an ideal location for the championships. Not least thanks to the two world records over 100 and 200 metres set by Jamaican sprinter Usain Bolt at the World Championships in 2009, the venue's blue running track has become renowned the world over. From the German perspective, main medal hopes include the five title defenders Cindy Roleder (100 metres hurdles), Gesa Krause (3000 metres steeplechase), Max Hess (triple jump), Christina Schwanitz and David Storl (both shot put). But naturally the German javelin team, headed by world champion Johannes Vetter and Olympic gold medal winner Thomas Röhler, are also expected to gain a place on the podium, as may shooting star Konstanze Klosterhalfen over 1500 metres.

In the sprints, Julian Reus will be facing some strong European competition over 100 metres. In the women's events, Gina Lückenkemper, Lisa Mayer and Rebekka Haase have hopes of medals in the 100 and 200 metres as well as in the 4 x 100 metres relay. The discus duel between the Harting brothers also promises some breathtaking moments. In his last major appearance before he ends his career, Robert Harting, Olympic gold medallist and winner of several world and European championships, hopes to bid farewell to his fans with a triumph in his home stadium.

With the marathon as well as the 20 km and 50 km race walking on routes through the inner city, fans will not only be packing the Olympic Stadium, but also the streets of Berlin's City West. The start and finish line directly at the Kaiser Wilhelm Memorial Church guarantees a truly unique atmosphere with athletics fans enjoying these disciplines against the backdrop of Berlin. With the 2018 European Athletics Championships in Berlin, many sportsmen and women, as well their sports associations, are hoping for a signal effect for the entire world of sports in Germany. In that context, no less a figure than Federal President Frank-Walter Steinmeier has become patron of the 24th European Athletics Championships in Berlin.

From the outset, the federal state of Berlin has firmly and fully supported the application by the German Athletics Association (DLV) to host the European Championships. In terms of funding, organisation, logistics and ideas, Berlin as a host city, simply through the inspiration it radiates, is itself something like the major sponsor of this mega-event. As Berlin's Governing Mayor Michael Müller says, "Berlin is acknowledged as a sports metropolis the world over, and is very popular with international athletes as well as fans and media representatives. The 2009 World Championships in Athletics is still unforgotten today. I am very glad that we can now write another chapter in the history of Berlin as a capital of athletics."

More details, timetables of events and ticket prices:
www.berlin2018.info

Vor 70 Jahren: Die Berliner Luftbrücke

Drei Jahre nach der bedingungslosen Kapitulation Deutschlands am 8. Mai 1945 und der daraus resultierenden Besetzung durch die vier Siegermächte kam es in Berlin zu einer Krise. Aus heutiger Sicht stellte sie den ersten großen Konflikt im Kalten Krieg dar.

Amerikanische C-47-Flugzeuge werden in Tempelhof entladen, ca. Juli 1948
American C-47 planes unloading at Tempelhof airport, approx. July 1948



VON BERND VON KOSTKA, WISSENSCHAFTLICHER MITARBEITER UND KURATOR IM ALLIIERTENMUSEUM BERLIN

Die sowjetische Blockade West-Berlins stellte die drei Westmächte vor nahezu unlösbare Probleme. Neben der Sperrung des Straßenverkehrs am 19. Juni 1948 unterbrach die sowjetische Seite zwischen dem 19. und 29. Juni 1948 sukzessive alle Land-, Schienen- und Wasserwege zwischen West-Berlin und den drei westlichen Zonen. Lediglich die Luftkorridore, auf die sich die vier Siegermächte 1945/46 im sogenannten „Air Agreement“ geeinigt hatten, waren nicht betroffen. Da die sowjetische Seite diese Vereinbarung initiiert und unterschrieben hatte, war dieser „Weg“ nach Berlin der einzig mögliche. Deshalb starteten die drei Westmächte eine Luftbrücke nach Berlin, die den Westteil der Stadt und ihre rund zwei Millionen Bewohnerinnen und Bewohner versorgen sollte. Ein ehrgeiziger Plan, der in dieser Größenordnung noch nie zuvor unternommen worden war und von dem unklar war, ob er überhaupt funktionieren würde.

Mit der Aufhebung der Blockade und dem späteren Ende der Luftbrücke war die erste Krise im Kalten Krieg mit logistischen Mitteln gelöst worden – unter Verzicht auf militärische Gewalt.

Am 28. Juni 1948 landeten die ersten Flugzeuge der Amerikaner und Briten mit ersten Gütern für die Berliner Bevölkerung auf den Flughäfen Tempelhof und Gatow. Viele weitere Flüge folgten, doch niemand konnte vorhersehen, wie lange die Blockade andauern würde. Deshalb planten die Westmächte die Versorgung der Stadt zunächst bis in den Winter hinein. Eine tägliche Tonnage von

4.500 Tonnen Gütern war das Ziel in den ersten Wochen der Luftbrücke. Im Herbst 1948 wurde es auf 5.000 Tonnen täglich erhöht. Ein Großteil dieser Tonnage bestand jedoch nicht aus Lebensmitteln, sondern aus Kohle. Nach dem Stopp der Stromlieferung aus dem sowjetischen Besatzungsgebiet konnte die Kohle ein Minimum an Energieversorgung im industriellen wie auch im privaten Bereich sicherstellen.

US-General William H. Tunner wurde im Oktober zum Oberbefehlshaber der *Combined Airlift Taskforce (CALTF)* ernannt. Er war es, der die Luftbrücke perfektionierte. Der amerikanische Militärgouverneur in Deutschland, General Lucius D. Clay, sorgte für die nötige politische Unterstützung durch den Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika, Harry S. Truman. Clay forderte immer mehr und immer größere Flugzeuge für den Einsatz in der Luftbrücke, und Präsident Truman bewilligte sie.

Die französische Besatzungsmacht nahm in den ersten Monaten der Luftbrücke mit sechs Flugzeugen teil. Der dringend benötigte dritte Flughafen in Tegel im französischen Sektor wurde im November 1948 fertiggestellt. Etwa 19.000 Arbeiter bauten ihn in der Rekordzeit von nur drei Monaten. Die Briten mobilisierten ihre Luftwaffe, die Royal Air Force, und nahmen zusätzlich 25 Charterfirmen unter Vertrag, die vor allem Öl und Benzin in die Stadt flogen. Neben einem Frachtanteil von etwa 23 Prozent an der Gesamttonnage der Luftbrücke waren die Briten auch für den Großteil des Personentransports während der Blockade zuständig. Die Amerikaner stellten mit ihren C-54-Transportflugzeugen die größte Luftflotte der „Operation Vittles“ (Operation Verpflegung), wie der Einsatz auf amerikanischer Seite hieß. Im Frühjahr 1949 funktionierte die Versorgung Berlins so gut, dass an manchen Tagen mehr Güter auf dem Luftweg in die Stadt kamen als vor der Blockade zusammen auf dem Land-, Wasser- und Schienenwege. Am Rekordtag der Luftbrücke im April 1949 fanden innerhalb von 24 Stunden 1.396 Landungen in Berlin statt.

Die herausragende Leistungsfähigkeit der Luftbrücke wurde von den Westmächten medienwirksam publik gemacht. Die fortdauernde positive Berichterstattung über die alliierten Tonnage-Leistungen und das steigende Ansehen der Westmächte waren sicherlich auch ein Grund dafür, dass die sowjetische Blockade schließlich am 12. Mai 1949 aufgehoben wurde. Unabhängig vom Ende der Blockade wurde die Luftbrücke noch weitere vier Monate bis in den Spätsommer 1949 fortgesetzt.

Mit der Aufhebung der Blockade und dem späteren Ende der Luftbrücke war die erste Krise im Kalten Krieg mit logistischen Mitteln gelöst worden – unter Verzicht auf militärische Gewalt. Das bedeutet allerdings nicht, dass es während der Luftbrücke nicht zu Todesopfern gekommen wäre. Bei Flugzeugunfällen starben mindestens 78 Menschen. Ihre Namen sind in den Sockel des Luftbrückendenkmals in Berlin-Tempelhof eingraviert.

Aufgrund der Berliner Luftbrücke veränderte sich das Verhältnis zwischen den Westmächten und der West-Berliner Bevölkerung spürbar. Wenige Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges hatten die einstigen Kriegsgegner durch die intensive Zusammenarbeit eine schwere politische Krise gemeinsam überwunden. Die Berliner Bevölkerung nahm die Besatzungsmächte nun als Schutzmächte wahr.

70 Jahre nach dem Ereignis wird an vielen Orten durch eine Reihe von Aktivitäten an die Luftbrücke erinnert. Das *AlliiertenMuseum* veranstaltete im Frühjahr 2017 ein dreitägiges Symposium zu Berlin-Blockade und Luftbrücke. Ende April 2018 erschien dazu der Tagungsband *Die Berliner Luftbrücke – Erinnerungsort des Kalten Krieges* im Chr. Links-Verlag.



Einweihung des Luftbrückendenkmals
vor dem Flughafen Tempelhof,
10. Juli 1951

*Unveiling the Air Lift Memorial in front
of Tempelhof Airport, 10 July 1951*

Seventy years ago: The Berlin Air Lift

Three years after Germany's unconditional surrender on 8 May 1945 and the country's occupation by the four victorious powers, Berlin became the focal point of an international crisis. From today's perspective, this was the first major conflict in the Cold War.

BY BERND VON KOSTKA, RESEARCH ASSOCIATE
AND CURATOR AT THE ALLIED MUSEUM BERLIN

The Soviet blockade of West Berlin presented the three Western Powers with almost insoluble problems. On 19 June 1948, the Soviets halted road access to West Berlin. Over the next ten days, they successively severed all land, rail and water transport routes between West Berlin and the three western zones of occupation. The only route unaffected was the air corridor agreed by the four victorious powers in 1945-46 in their 'Air Agreement'. Since the Soviet side had initiated and signed this agreement, the air corridor remained the only possible 'route' into Berlin. As a result, the three Western Powers launched an Air Lift to Berlin designed to supply the western sectors of the city and their approximately two million residents. This ambitious plan was on a size and scale never attempted before – and it was unclear whether it could actually work.

On 28 June 1948, the first US and British planes landed at the Tempelhof and Gatow airports with the first goods for the Berlin population. The aircraft were to be followed by many more. Yet since no one could predict how long the blockade would last, the Western Powers initially planned to supply the city into the winter months. In the first weeks of the air lift, the aim was to fly in 4,500 tons of goods every day. In autumn 1948, this figure was raised to a daily 5,000 tons. Much of this tonnage, though, was not food, but coal. After the Soviet zone of occupation cut the supply of electricity, coal was vital to secure a minimum supply of energy in the industrial and private sectors.

In October, General William H. Tunner of the United States Air Force was appointed as commander of the Combined Airlift Taskforce (CALTF), and he set about perfect-



Karte der Besetzungszonen mit den drei Luftkorridoren und den Flughäfen der Luftbrücke
Map of the occupation zones with the three air corridors and the Air Lift airports

the blockade. In April 1949, on the record day of the Air Lift, there were 1,396 landings by aircraft in Berlin in the space of 24 hours.

The Western Powers made sure the news they released of the Air Lift's outstanding efficiency was given broad media coverage. The continuing positive reports on the amount of tonnage transported by the Allies and the Western Powers' growing prestige were certainly one reason why the Soviet blockade was finally lifted on 12 May 1949. Irrespective of the end of the blockade, the Air Lift was continued another four months into the late summer of 1949.

With the blockade lifted and the Air Lift later ended, the first crisis in the Cold War had been resolved through efficient logistics – and without military force. However, this does not mean there were no deaths during the Air Lift. At least 78 people died in aircraft accidents. Their names are engraved on the plinth of the Air Lift Memorial in front of Berlin-Tempelhof airport.

Due to the Berlin Air Lift, the relationship between the Western Powers and West Berlin's population improved tangibly. Thanks to their intensive cooperation, a few years after the end of the Second World War the once wartime enemies had jointly overcome a very difficult political crisis. The Berlin population now saw the occupying powers as protective powers.

Seventy years after the events, many places are commemorating the Air Lift with a series of activities. In spring 2017, the Allied Museum organised a three-day symposium on the Berlin blockade and Air Lift. In late April 2018, the conference proceedings, *Die Berliner Luftbrücke – Erinnerungsort des Kalten Krieges*, have been published by Chr. Links-Verlag.

ing the Air Lift operation. General Lucius D. Clay, the American military governor in Germany, ensured that Tunner could rely on the necessary political support from the President of the United States, Harry S. Truman. Clay regularly called for more and larger air-planes for the Air Lift operation, and President Truman authorized them.

With the blockade lifted and the Air Lift later ended, the first crisis in the Cold War had been resolved through efficient logistics – and without military force.

In the first months, the French occupation forces supported the Air Lift with six planes. A third airport was urgently needed. By November 1948, Tegel Airport in the French sector was ready to open, built by around 19,000 workers in the record time of only three months. The British mobilised the Royal Air Force, additionally contracting 25 charter companies, primarily to fly oil and petrol into the city. In addition to flying in approximately 23 % of the entire Air Lift freight tonnage, the British were also responsible for the largest share of passenger transportation during the blockade. With their Douglas C-54 Skymaster transport aircraft, the Americans contributed the largest fleet to 'Operation Vittles', as the Air Lift was dubbed by the US forces. In spring 1949, the operation to supply Berlin was so efficient that, on some days, more goods arrived in the city by air than by land, water and rail together before



© AlliiertenMuseum/Sig. Provan/US Army

Vom Flughafen Tegel werden Kinder mit britischen Flugzeugen aus der Stadt geflogen, Dezember 1948
At Tegel Airport, children are flown out of Berlin in British aircraft, December 1948



Stille Helden

Widerstand gegen
die Judenverfolgung
1933 bis 1945

Silent

Resistance to
Persecution of the
1933–1945

***Gedenkstätte
Stille Helden:
Die Geschichten
leben fort***

Im Oktober 2017 schloss die Gedenkstätte Stille Helden in der Rosenthaler Straße und öffnete am 13. Februar 2018 in der dritten Etage der Stauffenbergstraße 13–14 ihre großzügigen neuen Räumlichkeiten.



VON BARBARA SCHIEB, WISSENSCHAFTLICHE MITARBEITERIN DER GEDENKSTÄTTE STILLE HELDEN

Seit Oktober 2008 befand sich die Gedenkstätte Stille Helden im Vorderhaus der Rosenthaler Straße 39 in Berlin-Mitte, ganz in der Nähe des Hackeschen Marktes. Auf zwei Etagen wurden die Geschichten von Flucht und Hilfe für Jüdinnen und Juden während der NS-Zeit der Öffentlichkeit präsentiert. Sie berichteten davon, wie die Verfolgten den Entschluss fassten, vor der drohenden Deportation in den Untergrund zu flüchten, und wie ihnen Nichtjüdinnen und Nichtjuden dabei hilfreich zur Seite standen. Sie zeigten die Vielfalt der Menschen, die halfen, und die vielfältigen Situationen, die sich daraus ergaben. Nicht alle Hilfsversuche führten auch zur Rettung.

Die Gedenkstätte hatte an diesem Ort einen guten Platz, weil dieser in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Museum Blindenwerkstatt Otto Weidt lag. Dieses Museum ist das einzige in ganz Deutschland, in dem ein Versteck für geflüchtete Jüdinnen und Juden besichtigt werden kann. Trotz dieser kongenialen inhaltlichen Verbindung wurde im Laufe der Zeit deutlich, dass die Räume zu eng waren. So entstand der Plan, dass die Gedenkstätte Stille Helden ihre neue, erweiterte Heimat in der Stauffenbergstraße bekommen soll. Auch hier ist eine starke inhaltliche Verknüpfung vorhanden, nämlich mit der erst 2014 erneuerten Dauerausstellung der Gedenkstätte Deutscher Widerstand.

Im neuen Eingangs- und Empfangsbereich geht man an der Namenswand vorbei in den klei-

nen Raum, in dem ein großes Foto zu sehen ist. Es zeigt Jüdinnen und Juden, die von Polizisten eskortiert werden. Sie wurden im Frühjahr 1942 zu einem Sammelplatz in Kitzingen geführt, um deportiert zu werden. Erst mit dem Wissen über die Deportationen und den Mord an den Juden zwischen 1941 und 1945 kann verstanden werden, was es bedeutete, sich diesen vorgeschriebenen Abläufen zu entziehen. Die Weigerung, sich zum befohlenen Zeitpunkt an einem bestimmten Ort einzufinden, ist in der Regel der Beginn des Untertauchens. Nun obdachlos, suchten sie nach Herberge, Nahrung, Arbeit, Geld und gültigen Papieren. Wenn sie Glück hatten, begegneten ihnen bei dieser Suche hilfsbereite Menschen, die sie unterstützten. Es begegneten ihnen aber auch solche, die sie ausbeuteten, denunzierten oder ihnen auf andere Weise schaden.

Im Hauptraum werden fast dreißig Geschichten präsentiert: Zehn Geschichten sind an den Wänden zu sehen, die mit Texten, großen Fotos und zusätzlichen Dokumenten ausgestattet sind. Jede zeigt einen originalen Gegenstand, der zu dieser Geschichte gehört. Es sind die Geschichten, die in der Rosenthaler Straße 39 in den Vitrinen zu sehen waren.

An dem großen Monitor an der Wand sowie den beiden kleineren, die man im Sitzen bedienen kann, können weitere Geschichten durch Berührung aufgerufen werden. Auch sie enthalten große Fotos und Dokumente zu diesen individuellen Geschichten.

In der Ausstellung wird deutlich, wie groß die Bandbreite der Helferinnen und Helfer und ihrer Motive war. Sie kamen aus allen Schichten, waren gegen die Diktatur der Nationalsozialisten eingestellt, und sie verabscheuten die Rassenideologie aus christlichen, politischen oder anderen Motiven. Manche hielten, zum Teil langjährige, Kontakte zu ihren jüdischen Freundinnen und Freunden, zu Nachbarn und Kollegen von früher und waren bereit, ein unwägbares Risiko einzugehen, ihnen dann zu helfen, als sie von der Deportation bedroht waren. Andere Helferinnen und Helfer kannten ihre Schützlinge vorher überhaupt nicht, wussten aber ganz genau, dass diese hilflos ausgeliefert wären, wenn sie sie nicht unterstützten. Jede Geschichte verlief individuell.

Die Gedenkstätte zeigt eindrücklich, dass es keine „Retter-Persönlichkeiten“ gab, sondern dass jeder Erwachsene damals zur Helferin oder zum Helfer hätte werden können. Die besonderen biografischen Umstände und Geisteshaltungen, Einstellungen und Prägungen konnten dazu führen, sich in diesen sehr speziellen Momenten für das Helfen zu entscheiden.

In den neuen Räumen des dritten Obergeschosses in der Stauffenbergstraße 13–14 ist nun Platz für drei Seminarräume, in denen sich Gruppen unter fachkundiger pädagogischer Anleitung mit diesen Geschichten beschäftigen können. Die pädagogischen Konzepte werden in diesem Jahr überarbeitet und können auf der Webseite der Gedenkstätte angeschaut und gebucht werden.

Sehr bewegend ist für die Mitarbeiterinnen immer wieder aufs Neue, dass Anfragen aus der ganzen Welt an sie gerichtet werden. Nachfahren von Verfolgten, die versteckt überlebten, suchen nun die Helferinnen und Helfer von damals. Sie möchten sich bei ihnen bedanken und sie für eine Ehrung durch die israelische Gedenkstätte Yad Vashem vorschlagen, was die Gedenkstätte bei guter Aktenlage unterstützt.

Auch wenn fast keine Akteurinnen und Akteure von damals mehr leben: Ihre Geschichten leben in der Gedenkstätte Stille Helden in der Stauffenbergstraße 13–14 weiter fort.

Weitere Informationen unter:
www.gedenkstaette-stille-helden.de

Silent Heroes Memorial Centre: Their stories live on

In October 2017, the Silent Heroes Memorial Centre closed its doors in Rosenthaler Straße. On 13 February 2018, it reopened in new spacious rooms on the third floor of Stauffenbergstraße 13–14.

BY BARBARA SCHIEB, RESEARCH ASSOCIATE,
 SILENT HEROES MEMORIAL CENTRE

When it first opened in October 2008, the Silent Heroes Memorial Centre was housed in the front building of Rosenthaler Straße 39 in Berlin-Mitte, close to Hackescher Markt. Here, a public exhibition over two floors presented stories of escape and assistance for Jews during the Nazi years. These stories told how, in the face of imminent deportation, Jews took the decision to escape, to go underground, and how they were supported and helped by non-Jewish ‘silent heroes’. The stories showed the diversity of people who helped, and the many different situations such help involved – and that not all such rescue attempts ended successfully.

For the Memorial Centre, the location was good as it was close to the Museum of Otto Weidt’s Workshop for the Blind – the only museum in all Germany where visitors can view a hiding place for Jews trying to escape deportation. Over the years, though, despite this ideal connection to our exhibition, it was only too clear that the Memorial Centre needed more space. As a result, a plan was drafted to provide larger, spacious rooms in a new home in Stauffenbergstraße. Our exhibition has a strong link to this new venue as well, since it also houses the German Resistance Memorial Centre, with its permanent exhibition restructured in 2014.

In the new entrance and reception area, visitors go past a wall of names into a small room dominated by a large photograph of Jews escorted by police. In spring 1942, the Jews in this photo were taken to an assembly point in Kitzingen for deportation. The knowledge of the deportations and the

murder of the Jews between 1941 and 1945 is essential in understanding what it meant to try and escape these mandatory procedures. As a rule, refusing to follow orders to report at a set time and place marked the start of ‘going underground’. Now homeless, these Jews had to find a place to stay, food, work, money and valid papers. If they were lucky, during their search they met people ready to support and help them. But they could equally well meet those who exploited them, denounced them or harmed them in other ways.

The main room of the exhibition presents nearly thirty individual stories. Ten of these stories are displayed on the walls and shown with accompanying texts, large-format photos and additional documents. Each of these also displays an original object belonging to the stories. These are the stories that were shown in the display cases in Rosenthaler Straße 39.

Other stories can be explored at the large touch-screen on the wall, as well as at the two smaller touch-screens available with seating. The information on the individual stories accessible here also includes large photos and documents.

The exhibition clearly shows how broad the spectrum of helpers was, and the diversity of their motives for helping. The ‘silent heroes’ came from all social classes, were in some way opposed to the Nazi dictatorship and, due to their Christian, political or other beliefs, abhorred the Nazi racial ideology. Some helpers had stayed in contact, sometimes over years, with their Jewish friends, neighbours and colleagues from earlier times, and were prepared to take the incalculable risk of helping them when they were threat-

The Memorial Centre impressively shows there was no ‘rescuer personality’. At that time, every adult could have become a helper.



© Gedenkstätte Stille Helden

*In den neuen Ausstellungsräumen
In the new exhibition rooms*

ened with deportation. In other cases, the ‘silent heroes’ had never known the people they protected, but did know that, without their help, these people would be entirely at the mercy of the Nazis. Each story took its individual course.

The Memorial Centre impressively shows there was no ‘rescuer personality’. At that time, every adult could have become a helper. The individual biographical situations and mindsets, attitudes and character could lead someone to take a decision to help in one very particular moment.

In the new rooms on the third floor in Stauffenbergstraße 13–14, there is now space for three seminar rooms where groups led by trained expert educators can explore these stories. The educational services are being restructured this year, and these can be viewed and booked on the Memorial Centre’s website.

For Memorial Centre staff, it is always a very moving experience to receive enquiries from around the world. In them, the descendants of those who survived in hiding are trying to contact the helpers from those years. They want to thank them and put their names forward to be honoured by the Israeli Holocaust memorial Yad Vashem. With the appropriate documentation, the Memorial Centre is very glad to support this process.

Even if hardly any of the ‘silent heroes’ and those they helped are left today, their stories live on in the Silent Heroes Memorial Centre in Stauffenbergstraße 13–14.

**More details:
www.gedenkstaette-stille-helden.de**

„Ein Ort der Erinnerung, den es so nie gab“

Die israelische Schriftstellerin Lizzie Doron hat zahlreiche Auszeichnungen für ihre Bücher über die jüdische Identität der Post-Schoah-Generation erhalten. Sie pendelt heute zwischen Tel Aviv und Berlin. *aktuell* traf sich mit ihr in Kreuzberg.

DAS INTERVIEW FÜHRTE AMELIE MÜLLER

Sie wurden in den 1950er-Jahren als Tochter zweier Holocaust-Überlebender in Tel Aviv geboren. Heute leben Sie in Israel und Berlin. Wie kam es dazu?

Meine Mutter wurde in Wien geboren und lebte später in Krakau, doch das Ziel ihrer Träume war immer Berlin, wie sie mir ihr ganzes Leben lang erzählte. Berlin ist eine Idee, eine Illusion, ein Ort der Erinnerung, den es so nie gab. Ihr ältester Bruder und eine ihrer Schwestern studierten hier an der Humboldt-Universität, und sie besuchte sie. Wie für viele liberale Juden jener Zeit war Berlin für sie der Inbegriff von Kultur und Bildung. Sie waren auf der Suche nach einer Stadt mit einer Kultur, in der sie sich akzeptiert und frei fühlen konnten. Berlin wurde zu diesem imaginären Ort, zu einer säkularen Alternative für ein „besseres Leben“ der Juden.

Als meine Kinder klein waren, gab es viele Konflikte und Kriege. Ich wollte einen Ort finden, an dem sie geschützt und sicher waren. Also kauften wir eine Wohnung in Manhattan. Aber Amerika war für mich sehr weit weg, nicht nur geografisch. Es gehört einfach nicht zu meiner Biografie. Amerika mag ein wunderbarer Zufluchtsort sein, doch er steht in keinerlei Verbindung zu mir oder meiner Familie. Ich wollte einfach etwas finden, das für mich eine Bedeutung hatte. Und trotz anfänglicher Zweifel wurde mir klar: die Alternative war Berlin.

Als ich hierherkam, war es, als kehrte ich an einen Ort zurück, den ich seit frühester Kindheit kannte. Ich bin aufgewachsen mit Geschichten über Berlins Straßen und Universitäten und erinnerte mich an Namen von Seen und Flüssen. Mir waren die Dichterinnen und Schriftsteller bekannt.

Wenn man eine Stadt besucht, ist man normalerweise hauptsächlich damit beschäftigt, ihre Sehenswürdigkeit kennenzulernen. Mich aber interessierten die Sehenswürdigkeiten kaum. Mir genügte es, einfach nur in Berlin zu sein – was mich selbst überraschte.

In Ihren ersten Büchern verarbeiten Sie Ihre Kindheitserinnerungen als Tochter von Holocaust-Überlebenden. Eine Ihrer Geschichten erzählt, wie Ihre Mutter alle Ihre Bat-Mitzwa-Geschenke wegwarf, die „Made in Germany“ waren.

Sie wollte keine deutsche Industrie unterstützen, die Juden als Zwangsarbeiter missbraucht hatte. Dennoch war es ihr ein Bedürfnis, zu wissen, was in Deutschland vor sich ging, und deshalb las sie deutsche Zeitungen und Zeitschriften. Wann immer man einer Geschichte auf den Grund geht, hören die Dinge auf, nur schwarz und weiß zu sein. Selbst wenn man zu dem Schluss kommt, „So war es und nicht anders“, gibt es da immer noch die Prozesse, die unter der Oberfläche ablaufen, die verborgenen Bedürfnisse. Zu Hause hatten wir ein

Bücherregal mit sehr tiefen Brettern. In die vorerste Reihe stellte meine Mutter hebräische oder englische Bücher. Dahinter, in der zweiten Reihe bewahrte sie die deutschen auf.

Natürlich wuchs ich heran in dem Bewusstsein, dass Berlin der Ort war, an dem der Plan zur Ermordung aller Juden ausgedacht und die Idee einer „Endlösung“ entwickelt wurde. Andererseits hatte ich ein sehr lebendiges Bild von der Stadt. Selbst nach dem Krieg unterhielten sich meine Mutter und ihre Nachbarn in unserem *Schtetl* in Tel Aviv endlos über Berlin. Sie konnten Berlin genauso wenig vergessen wie den Holocaust. Seiner Anziehungskraft und seiner Bedeutung für sie konnten sie sich nicht entziehen. Ich erinnere mich daran, wie meine Mutter aus dem Fenster sah und auf Schnee wartete – den es in Israel nicht gibt. Sie sagte immer: „Nur einen Tag Schnee, wie wir ihn in Berlin hatten.“ Ich bin mir nicht sicher, ob sie überhaupt irgendwann einmal Schnee in Berlin erlebt hat. Aber es war ja ihr Berlin, ein Ort der Legenden.



Ihre Bücher wurden in mehrere Sprachen übersetzt. Besonders erfolgreich sind Sie in Deutschland.

Ich liebe es, wie deutsche Leserinnen und Leser auf meine Bücher reagieren. Mit jedem Buch, das ich schreibe, habe ich das Gefühl, sie verstehen mich noch besser, denn es gibt Dinge, die wir miteinander teilen. Wir teilen eine Kultur und, in gewissem Sinne, auch das gleiche Trauma, aus zwei verschiedenen Perspektiven. Viele meiner Leserinnen und Leser haben Eltern, die Nazis waren. Wie ich wuchsen sie in einer Atmosphäre des Schweigens auf, mit Eltern, die über bestimmte Dinge nicht redeten.

Meine zwei letzten Bücher handeln vom israelisch-palästinensischen Konflikt. Sie wurden zuerst in Deutschland veröffentlicht, da der israelische Verleger sich weigerte, sie in Israel herauszugeben. Wenn ich heute schreibe, bin ich mir immer des Übersetzungsprozesses ins Deutsche bewusst, was dazu führt, dass ich ganz anders arbeite. Für einen Schriftsteller ist es merkwürdig, von seiner Muttersprache abgeschnitten zu sein.

Wovon wird Ihr nächstes Buch handeln?

Ich arbeite gerade an einem neuen Projekt: Jeden Monat schreibe ich in Berlin sieben Tage lang Tagebuch. Ich glaube, daraus entsteht mein nächstes Buch. Ich schreibe an diesem Tagebuch nur, wenn ich hier bin. Das funktioniert ziemlich gut, denn Berlin hat andere Gerüche und anderes Wetter. Diese Stadt hat einen ungeheuren Einfluss auf meine Gefühle, meine Gedanken und Erinnerungen. Sie versetzt mich an einen anderen Ort – und das bringt mich dazu, ein anderes Buch zu schreiben.

Das Berlin von heute ist eine Stadt von Menschen aus aller Welt. Und es ist eine Stadt der Geschichten. Ich frage Menschen nach ihrer Identität. Ich frage, ob sie wirklich eine *Heimat* brauchen und ob *eine* Heimat genug ist.

In vergangenen Zeiten war die Wahrscheinlichkeit hoch, dass ein Mensch in der Stadt oder dem Dorf starb, in dem er geboren wurde. Ich habe irgendwo gelesen, dass heutzutage 70 Prozent der Menschen ihren Geburtsort verlassen – um der Liebe oder der Arbeit willen, um ihren Träumen zu folgen, weil sich die Politik in ihrem Land geändert hat oder weil sie um ihr Leben fürchten müssen. Darum wird es in meiner nächsten Geschichte gehen. Und sie wird in Berlin spielen.

“A place of memories that never really existed”

Israeli writer Lizzie Doron has won numerous awards for her books on the Jewish identity of the post-Shoah generation. Today she lives between Tel Aviv and Berlin. *aktuell* met her in Kreuzberg.

INTERVIEWED BY AMELIE MÜLLER

You were born in the 1950s in Tel Aviv to two Holocaust survivors. Today you divide your time between Israel and Berlin. Why did you make that choice?

My mother was born in Vienna and later she lived in Krakow, but all her life she told me how she dreamt of going to Berlin. Berlin is an idea, an illusion, a place of memories that never really existed. Her oldest brother and one of her sisters studied here at the Humboldt University, and she visited them. For her, just as for many liberal Jews at that time, Berlin represented the dream of culture and a good education. They wanted to find a cultural city where they would be accepted and could feel free. Berlin became that imaginary place, a secular second option for the Jewish ‘better life’.

When my children were little, there was a lot of conflict and war. I wanted to find somewhere safe, a place to shelter them. So we bought an apartment in Manhattan. But I felt America is a long way away, and not just geographically. America is not an integral part of my biography. It may offer a wonderful shelter, but it’s not somewhere I or my family are connected to. I wanted to find somewhere which, in a way, would be special for me. I had my doubts at first, but I knew Berlin is that other option.

When I came here, it was like returning to a place I’d known since early childhood. I grew up with stories of Berlin’s streets and its universities, and could remember the names of lakes and rivers. I knew the poets and writers. Normally, when you visit a city, you’re just busy sightseeing, running from one attraction to another. But I wasn’t that

Lizzie Doron's Bücher wurden in zahlreiche Sprachen übersetzt
Lizzie Doron's books have been translated into a number of languages



interested in seeing the sights. It was enough for me just to be in Berlin – and that was a surprise for me too.

In your first books you draw on your childhood memories as the daughter of Holocaust survivors. In one story, you remember how your mother threw away all your Bat Mitzvah gifts that were ‘made in Germany’.

She didn't want to support a German industry which had exploited Jews as forced labour. But she still needed to know what was happening in Germany, and so read German newspapers and magazines. Whenever you go into details in any story, it's not just black and white. You might say this is definitely how it is, but there are also the needs you hide, the things going on below the surface. We had a very deep shelf where we kept our books at home. My mother put Hebrew or English books in the front row, but the row behind, the second row, that was where she kept the German stuff.

Of course, I grew up knowing only too well how Berlin was the place where the plan was developed to kill all the Jews and arrive at a 'final solution'. On the other hand, I also had a very vivid virtual idea of the city. Even after the war, my mother and her neighbours in our Tel Aviv *Shtetl* were forever talking about Berlin. They couldn't forget Berlin, just as they couldn't forget the Holocaust. They couldn't escape the power of what Berlin meant for them, what it stood for. I remember my mother at the window, looking out and waiting for snow – something we don't have in Israel. She used to say, "Just one day of Schnee like we had in Berlin". I'm not sure she ever saw snow in Berlin. But then again, that was her Berlin, it was a place of legends.

Your books have been translated into several languages – and you're especially successful in Germany.

I love the way German readers respond to my books. With every book I've written I felt they can understand me better, because there are some things we share. We share a culture and, in some sense, we also share the same trauma – from different sides. Many of my readers had parents who were Nazis. Like me, they grew up in silence with parents where certain things were never mentioned.

My two latest books deal with the Israeli-Palestinian conflict. These were actually first published in Germany, because the Israeli publisher refused to release them in Israel. When I'm writing now, I find myself always aware of the process of translation into German, and that leads me to work in a very different way. For a writer, it's odd to be cut off from your mother tongue.

What is your next book going to be about?

I'm working on a new project – writing a diary of seven days in Berlin each month. I think this will be the seeds of my next book. I only write my diary when I'm here, and it works very well as Berlin has other smells and other weather. This city has a profound influence on my feelings, thoughts and memories. It takes me to a different place – and that leads me to write a different book.

Today's Berlin is a city of people from all over the world. And it's a city of stories. I ask people about their identity. I ask if they really need a *Heimat*, and if one *Heimat* is enough.

In days gone by, you'd probably die in the town or village where you were born. I read somewhere that today 70 % of people leave the place they were born. For love, for work, for their dreams, or due to changes in policies in their countries, or because they have to run for their lives. That's what will be at the centre of my next story. And it will be set in Berlin.

„German Jewish History Award“ für die Joseph-Gruppe

Die Obermayer Foundation zeichnet im Rahmen der „German Jewish History Awards“ alljährlich Einzelpersonen oder Organisationen für ihre Arbeit aus, die in herausragender Weise zur Bewahrung oder Wiederbelebung jüdischer Geschichte und Kultur und damit auch zur interkulturellen Versöhnung beigetragen haben. Unter den Preisträgern 2018: die Joseph-Gruppe aus Berlin.

Rolf Joseph (rechts) und sein Bruder Alfred, 2006
Rolf Joseph (right) and his brother Alfred, 2006



Bei einem Schulausflug in der alten Synagoge in Charlottenburg kam es 2003 zu einer Begegnung zwischen Rolf Joseph und einer Gruppe von Neuntklässlern, deren Leben sich durch diese Begegnung nachhaltig verändern sollte. Joseph erzählte ihnen die Geschichte seines Überlebens in einer Zeit, die ihnen bis dahin nur sehr abstrakt vermittelt worden war.

Der 1920 geborene Joseph erlebte den aufkommenden Antisemitismus der 1930er-Jahre und überstand den Holocaust im Keller eines Lumpensammlers im Berliner Wedding. Zeitweise lebte er nur von Beeren, die er im Wald außerhalb der Stadt sammelte, bis er schließlich doch noch von der Gestapo gefasst wurde. Man folterte ihn und kettete ihn mit einer kleinen Gruppe anderer Gefangener zusammen, die nach Auschwitz deportiert werden sollten. Auf der Fahrt zur Bahnstation gelang es Joseph, einem seiner Bewacher eine Zange zu entwenden und zu verstecken. Mit ihrer Hilfe konnte er sich selbst und andere Gefangene im Bahnwaggon befreien und aus dem fahrenden Zug springen. Mehrfach entkam Joseph nur ganz knapp dem sicheren Tod.

Die Schülerinnen und Schüler Fabian Herbst, Dorothea Ludwig, Pia Sösemann, Simon Strauß und Simon Warnach wurden gemeinsam mit ihrem Lehrer Albrecht Hoppe von Josephs Geschichte in den Bann gezogen. „Wir waren wirklich geschockt von dem, was er uns erzählte“, erinnert sich Herbst, der damals 15 Jahre alt war. „Er machte Geschichte lebendig für uns, und wir beschlossen, dass wir ihn besser kennenlernen wollten.“

„Wir wollten ein Buch von Schülern für Schüler schreiben.“

Die Teenager beschlossen, Josephs Geschichte zu dokumentieren. „Wir trafen uns jeden zweiten Monat mit ihm und nahmen alles auf Band auf“, sagt Herbst. Strauß fügt hinzu: „An einem Punkt meinte jemand: ‚Lasst uns das einfach aufschreiben‘, und am Ende sagten wir uns: ‚Jetzt müssen wir einfach dieses Buch herausbringen.‘ Wir woll-

ten Herrn Joseph dieses Buch geben, um ihm zu zeigen, dass er uns etwas bedeutet.“ Vier Jahre später gelang es der Gruppe, die Biografie unter dem Titel *Ich muss weitermachen* als Buch zu veröffentlichen. Damals bezeichneten sich die Schülerinnen und Schüler bereits als Joseph-Gruppe. „Wir wollten ein Buch von Schülern für Schüler schreiben“, sagt Herbst. Eine der Autorinnen übersetzte das Buch auch ins Englische.

Im Jahr 2012, nach dem Tod von Rolf Joseph, entschied die Gruppe, mit den Einnahmen aus dem Buchverkauf einen Preis auszuloben, um andere Schülerinnen und Schüler dazu anzuregen, sich in nachhaltiger Weise – in Texten oder Filmen – mit Themen rund um die jüdische Geschichte in Deutschland auseinanderzusetzen. Im Jahr darauf wurde der Rolf-Joseph-Preis erstmals ausgelobt. „Besonders die Jugendlichen, mit denen Rolf Joseph so gerne sprach, die 13- bis 16-Jährigen, wollten wir mit dem Material, mit der Geschichte in Berührung bringen“, sagt Herbst.

2017 gehörte beispielsweise eine achte Klasse aus Hemsbach in Baden-Württemberg zu den Preisträgern, deren Videoprojekt sich um jüdische Familien drehte, die früher dort gelebt hatten. Sie stellten die Frage: „Wie würde Hemsbach heute aussehen, wenn die Familien noch da wären?“ Ein zweiter Preis ging an eine Gruppe Berliner Gymnasiasten, die von einer geplanten Stolpersteinverlegung für deportierte Mitglieder der Familie Lipski zu einem Video über das Leben dieser Familie angeregt wurden. Es gelang ihnen, Kontakt zu einer der Nachfahrinnen der Familie in Israel herzustellen, die sie zur Verlegung nach Berlin einluden.

Die Preisverleihung findet alljährlich im Jüdischen Museum Berlin statt und ist eingebettet in ein Workshop-Wochenende, das jungen Menschen neben dem Leben von Rolf Joseph vor allem auch Aspekte jüdischen Lebens und jüdischer Geschichte nahebringen soll. Der Preis findet große Anerkennung in der deutschen Presse, und die Verleihung zieht mittlerweile mehrere Hundert Besucherinnen und Besucher an.

Die 14 Jahre gemeinsamer Arbeit haben die Gruppe eng zusammengeschweißt, auch wenn ihre Mitglieder inzwischen unterschiedliche Berufswege eingeschlagen haben. Angesichts eines vollgepackten Alltags ist die Fortführung des Rolf-Joseph-Preises eine große Herausforderung. Was sie zum Weitermachen bewegt, sind die Dringlichkeit der Aufgabe und das Gedenken an Rolf Joseph. „Unsere Gruppe hatte die Ehre und die großartige Chance, jemanden zu treffen und kennenzulernen, der uns half zu verstehen, was zwischen 1933 und 1945 in Deutschland geschah. Das war für uns alle zugleich eine lebensverändernde Erfahrung“, so Strauß. „Diese Wissensvermittlung aus erster Hand kommt nun langsam an ihr Ende. Schüler haben die Gedenkstätten, Schulbücher, Filme und vielleicht noch Berichte ihrer Eltern, aber sie haben nicht mehr die Gelegenheit, jemanden von Angesicht zu Angesicht zu treffen, der die Zeit wirklich erlebt hat. Es ist unsere Pflicht, dieses Engagement fortzuschreiben und andere junge Leute zu dieser Art aktiver Erfahrung anzuregen. Es geht um den Brückenbau zwischen historischen Ereignissen und unserer heutigen Zeit.“

Dieser Text erschien zuerst im Obermayer German Jewish History Award booklet und wird hier mit freundlicher Genehmigung in leicht veränderter und gekürzter Form abgedruckt.

Weitere Informationen:
www.rolfjosephpreis.de
www.obermayer.us/award

„Unsere Gruppe hatte die Ehre und die großartige Chance, jemanden zu treffen und kennenzulernen, der uns half zu verstehen, was zwischen 1933 und 1945 in Deutschland geschah.“

The Joseph Group receives “German Jewish History Award”

The Obermayer Foundation’s German Jewish History Awards are presented annually to individuals or groups who have made outstanding contributions to preserving or breathing new life into Jewish history and culture, and in this process furthered intercultural healing. The award winners in 2018 include the Joseph Group from Berlin.

A group of ninth graders met Rolf Joseph on a school outing to the 100-year-old synagogue in Charlottenburg in 2003 – an encounter that was to change their lives forever. Joseph told them the story of his survival in a period they only knew about in a very abstract way.

By 1940, Joseph experienced the rise of anti-Semitism and survived the Holocaust in a rag picker’s cellar in the Wedding district. At times, all he had to eat were berries picked from the forest outside the city. Once Joseph was captured by the Gestapo. They tortured him and chained him to a small group of other prisoners bound for Auschwitz. On the drive to the train station, Joseph managed to steal a pair of pliers from one of his captors and hide them. In the goods wagon, he used the pliers to free himself and other prisoners, and they jumped from the moving train. Time and time again, Joseph managed to escape almost certain death.

Students Fabian Herbst, Dorothea Ludwig, Pia Sösemann, Simon Strauss and Simon Warnach, along with their teacher, Albrecht Hoppe, were fascinated by Joseph’s story. “We were really shocked by what he told us,” recalled Herbst, who was 15 at the time. “He made history come alive for us, and we decided we wanted to get to know him better.”

“We wanted to have a book written by students, for students.”

© Barbara Dietl



Überreichung des „German Jewish History Award“ an die Joseph-Gruppe durch Ralf Wieland, Präsident des Berliner Abgeordnetenhauses (links) *Ralf Wieland, Speaker of the Berlin House of Representatives (left), presents the German Jewish History Award to the Joseph Group*

The teenagers came up with a plan to document Joseph’s story. “We met him every other month, and recorded everything on tape,” Herbst said. “At some point,” Strauss added, “someone said, ‘Let’s just write it down’. Ultimately, we knew we had to get this done as a book. We wanted to have a book to give Joseph to show him what he meant to us.” Four years later, the group succeeded in publishing Joseph’s biography *I Must Go On (Ich muss weitermachen)*. By then, the students were calling themselves the Joseph Group. “We wanted to have a book written by students, for students,” Herbst said. One of the authors later translated the book into English.

In 2012, after Rolf Joseph had died, the group decided to use the money from the book sales to create a prize and inspire other students to sustainably engage – either in writing or in film – with aspects of Jewish history in Germany. The first Rolf Joseph Prize was awarded the following year. “We especially wanted an award to bring 13- to 16-year-olds in touch with the material, with the history,” Herbst said, “since those were the young people Rolf Joseph liked to talk to so much.”

In 2017, for example, one prize went to a class of eighth-graders from Hemsbach in Baden-Württemberg. Their video project focused on Jewish families once living there and asked, “What would Hemsbach look like today if the families were still here?” A second prize was given to a group of Berlin high school students. Inspired by the planned Stolpersteine for deported members of the Lipski family, the students decided to make a video about the family and their life. They even managed to track down one of the family’s descendants in Israel and invited her to Berlin for the ceremony to dedicate the stone.

The Rolf Joseph Prize ceremony is hosted annually by the Jewish Museum Berlin as part of a weekend of workshops. The events are designed to help young people learn about all aspects of Jewish life and history in Germany, as well as the life of Rolf Joseph. The award has been covered extensively in the German press, becoming so well known that the ceremony now attracts visitors in the hundreds.

Through their fourteen years of work together, a strong bond has formed between the group’s members, even if they have, in the meantime, chosen very different careers. In view of their busy lives, it is quite a challenge to keep the Rolf Joseph Prize alive. But what always keeps them going is the urgency of their work – and their memories of Rolf Joseph. “Our group had the privilege and amazing opportunity of meeting and getting to know someone who helped us understand what happened between 1933 and 1945 in Germany. For all of us, it was an experience that changed our lives,” said Strauss, adding, “This first-hand knowledge is now slowly coming to an end.” After a moment, he continued, “Students have memorials, school books, movies, and perhaps hear accounts from their parents, but they don’t have the chance to meet someone face to face who actually experienced those days. We have a duty to move this commitment forward – to inspire other young people to share this sense of active experience. It’s all about building a bridge between historical events and our times today.”

This article first appeared in the Obermayer German Jewish History Awards booklet and is printed here with kind permission in a slightly altered and abbreviated form.

More details:
www.rolfjosephpreis.de
www.obermayer.us/award

„Frau Genin sollte ein Vorbild für uns alle sein“

Über das Blumenstrauß-Projekt haben wir in *aktuell* bereits berichtet: Rund um den Holocaust-Gedenktag am 27. Januar besuchen Berliner Schülerinnen und Schüler Überlebende zum Gespräch und überreichen einen Blumenstrauß. In diesem Jahr war eine Gruppe der Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule zu Gast bei Salomea Genin. Hier schildern die Jugendlichen, wie sie die Begegnung erlebt haben.

VON SCHÜLERINNEN UND SCHÜLERN DER
THEODOR-HEUSS-GEMEINSCHAFTSSCHULE

Anlässlich des Jahrestages der Befreiung des Konzentrationslagers Auschwitz und anlässlich des Holocaust-Gedenktages besuchten wir – Schülerinnen und Schüler des 9., 11. und 12. Jahrgangs und der Arbeitsgemeinschaft „Erinnern“ – die jüdische Überlebende Salomea Genin. Salomea Genin erzählte uns ihre Geschichte. Sie beginnt 1932, als sie in Berlin-Wedding als Kind polnisch-russischer Juden geboren wird. Als Sechsjährige erlebt sie am 9. November 1938 die Pogromnacht, im Mai 1939 gelingt ihr mit ihrer Mutter und ihren zwei Schwestern die Flucht nach Australien.

Trotz allem kehrt sie 1954 nach Deutschland zurück. Zuerst lebt sie im damaligen West-Berlin, dann ab 1963 in Ost-Berlin, wo sie glaubt, ein besseres, antifaschistisches Deutschland aufbauen zu können. Es dauert bis 1982, bis sie merkt, dass auch die DDR nicht das Deutschland ist, das sie sich erhofft hatte.

Heute ist sie fast 86 Jahre alt und erzählt Jugendlichen die Geschichte ihres Lebens, sie hält Vorträge, singt und spielt Theater.

Wir haben Frau Genin am Montag, den 29.1.2018 besucht. Sie hat sich sehr über unseren Blumenstrauß und unsere selbst gebackenen Kekse gefreut. Sie erzählte uns, dass sie ihre Kindheit nicht wirklich als Kind erleben durfte, sondern ihr Kindsein eher verbergen musste. Sie wurde nicht beachtet, ihr wurde keine Aufmerksamkeit geschenkt, sie zählte nicht. Das hat sie verletzt.





„Im Gespräch mit Frau Genin habe ich das erste Mal erfahren, dass eine Holocaust-Überlebende nach dem Krieg sehnsüchtig zurück nach Deutschland wollte.“ **Damla**

„Wir haben so viele Details über ihr Leben erfahren. Mich hat beeindruckt, wie sie ihre Erlebnisse verarbeitet hat und wie sie heute damit umgeht. Es ist beeindruckend, dass sie zwei Bücher über ihr Leben geschrieben hat und immer wieder mit Schülern über ihre Erlebnisse spricht.“ **Buket**

„Es hat mich betroffen gemacht, dass sie von ihren eigenen Eltern und Geschwistern ausgegrenzt wurde.“ **Rasha**

„Frau Genin hat viel erzählt. Vieles habe ich vorher nicht gewusst. Vieles, was sie erzählt hat, war traurig und hätte nie passieren dürfen. Es muss sehr hart für sie gewesen sein. Manches war aber auch lustig. Frau Genin hat Humor. Danke an Frau Genin.“ **Gia**

„Es war traurig zu hören, dass sie als sechsjähriges Kind von anderen Kindern geschlagen wurde, weil sie Jüdin war.“ **Gökçen**

„Sie konnte sich an so viele Kleinigkeiten erinnern. Und sie hat uns alle Fragen beantwortet, auch sehr persönliche über ihre Familie. Das hat mich sehr beeindruckt.“ **Dominic**

„Sie hat uns ihre Geschichte mit solch einer Stärke erzählt. Ich finde es bewundernswert, dass ein Mensch, der so etwas früher erleben musste, heute keine Vorurteile gegen die Deutschen hat, trotzdem nach Berlin zurückgekommen ist und noch Spaß am Leben hat. Ich finde es wichtig, dass diese Geschichten weitergegeben werden, damit so etwas Schreckliches nie wieder passiert.“ **Alina**



„Frau Genin hat ihre Erlebnisse und die ihrer Familie mit uns geteilt. Ihre Erlebnisse berührten mich tief im Herzen, denn es war sicherlich sehr schwer für sie, das Gefühl zu haben, nicht gewollt zu sein. Trotz ihrer Erlebnisse ist sie eine starke Frau, die versucht, den neuen Generationen mitzuteilen, was wirklich zählt. Sie sagt, dass nichts wichtiger ist, als zu lieben und jemandem das Gefühl zu geben, nicht alleine zu sein. Frau Genin sollte ein Vorbild für uns alle sein.“ **Vlera**

“We should all take Frau Genin as our model”

We have already reported on the ‘Blumenstrauss’ project in *aktuell*. In the days around Holocaust Remembrance Day on 27 January, Berlin school-children visit survivors to talk and present them with a bouquet of flowers. This year a group of students from the Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule visited Salomea Genin. Here, they describe how they experienced this encounter.

BY STUDENTS AT THE THEODOR-HEUSS-GEMEINSCHAFTSSCHULE

On Holocaust Remembrance Day and the anniversary of the liberation of the Auschwitz concentration camp, a group of students from the ninth, eleventh and twelfth grades and the ‘Erinnern’ study group visited Jewish survivor Salomea Genin. She told us her story, beginning in 1932 when she was born into a family of Polish-Russian Jews in Berlin-Wedding. When she was six years old, she experienced the pogroms on 9 November 1938. In May 1939, her mother managed to escape with her and her two sisters to Australia.

Despite everything, Salomea Genin returned to Germany in 1954. To begin with, she lived in then West Berlin. In 1963, she moved to East Berlin where she believed she could help build a better, anti-fascist Germany. By 1982, she had realised that the GDR was not the Germany she had hoped for.

Today, she is nearly 86 years old, and tells young people the story of her life, gives lectures, sings and acts.

We visited Salomea Genin on Monday, 29 January 2018. She was very happy about our bouquet of flowers and the cookies we had baked for her. She told us that she was never really able to experience her childhood as a child, but had to hide her childishness. No allowances were ever made for her, and she never received any particular attention. It was as if she didn’t count – and that had been very hurtful for her.

“Our talk with Frau Genin was the first time I’d ever heard that a Holocaust survivor could long to return to Germany after the war.” **Damla**

“We’ve learnt so many details about her life. I was impressed with how she’s come to terms with what she’s experienced and how she deals with it today. It’s impressive to hear that she has written two books about her life, and often talks to school pupils about her experiences.” **Buket**

“I was very sad that she was sidelined by her own parents and siblings.” **Rasha**

“Frau Genin told us a lot, and I didn’t know most of it before. Much of what she told us was very sad, and ought never to have happened. It must have been very hard for her. But some things were funny. Frau Genin has a sense of humour. My thanks to Frau Genin.” **Gia**

“It was sad to hear that when she was six years old other children hit her because she was a Jew.” **Gökcen**

“She could remember so many little details. And she answered all our questions, even very personal ones about her family. That impressed me a lot.” **Dominic**

“She told us her story with such strength. I find it amazing that someone who had to go through all that doesn’t harbour any prejudices today against Germans, and despite it all came back to Berlin and still enjoys life so much. I think it’s important these stories are passed on so that something as terrible as that can never happen again.” **Alina**

“Frau Genin shared her experiences and those of her family with us. What she experienced touched me deeply, since it must have been very hard for her to have the feeling that she wasn’t wanted. Despite everything she’s been through, she is a strong woman trying to let the new generations know what really matters. She says that nothing is more important than to love and give someone the feeling of not being alone. We should all take Frau Genin as our model.” **Vlera**

Weiß. Blau. Edel.

Wer mit offenen Augen durch
Berlin spaziert, wird sie entdecken:
Berliner Gedenktafeln.
aktuell stellt das Programm vor.

Wo es thematisch naheliegt, wird
die Enthüllung der Gedenktafel mit
einer künstlerischen Darbietung
verbunden, wie hier zu Ehren
des Schauspielers August Wilhelm
Iffland, 2017

*Where appropriate, unveiling a
memorial plaque is accompanied
by an artistic performance, as
here in honour of actor August
Wilhelm Iffland, 2017*





Bei der Enthüllung einer Gedenktafel für das Baruch Auerbach'sche Waisenhaus in der Schönhauser Allee

At the ceremony unveiling a memorial plaque for Baruch Auerbach's Orphanage in Schönhauser Allee



© Thomas Platow/Landesarchiv

VON ELLEN FRANKE, WISSENSCHAFTLICHE GESCHÄFTSFÜHRERIN DER HISTORISCHEN KOMMISSION ZU BERLIN E. V.

Auf weißem Porzellan mit preußisch-blauer Schrift, zumeist eingebettet in einen Edelstahlrahmen – so schmücken mittlerweile ca. 450 Tafeln das Berliner Stadtbild. 1984 – in Vorbereitung auf die 750-Jahr-Feier Berlins 1987 – ins Leben gerufen, ist dieses Programm heute fester Bestandteil der Berliner Erinnerungskultur.

Getragen wird das Vorhaben von der Senatsverwaltung für Kultur und Europa, von der Historischen Kommission zu Berlin e. V. sowie vom Verein „Aktives Museum. Faschismus und Widerstand in Berlin e. V.“. Finanziell hervorragend unterstützt wird es von der GASAG AG.

Gehrt werden können Personen, Institutionen, historisch bedeutsame Ereignisse sowie Gebäude, die eine überregionale Bedeutung besitzen. Wichtige Bewertungskriterien bei der Ehrung sind die gesamtstädtische Bedeutung und die Gegenwartsrelevanz. Die Berücksichtigung unterschiedlicher historischer Phasen ist gleichfalls ein Kernanliegen des Programms. Der Historische Beirat des Senators für Kultur und Europa empfiehlt aus den eingetroffenen Anträgen zehn

Tafeln pro Jahr; die endgültige Entscheidung über die Realisierung einer Tafel obliegt dem Senator für Kultur und Europa. Angebracht werden die Tafeln überwiegend an Gebäuden, die mit den zu Ehrenden in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen.

Die Grundidee war es, mit den Gedenktafeln ein Programm zu schaffen, das ein in sich schlüssiges Bild über die Geschichts-, Kultur- und Kunstlandschaft Berlins vermittelt. Vorbilder waren die großen Gedenktafel-Programme europäischer Hauptstädte wie London, Paris oder Wien. Zunächst waren 300 Tafeln für den Westteil Berlins bzw. für die zwölf Bezirke der damals noch geteilten Stadt vorgesehen, wobei jeder Bezirk mindestens 20 Tafeln erhalten sollte. Mit der Anbringung der 300. Tafel sollte das Programm geschlossen werden. Möglichst viele Berliner Bezirke sollten für das Vorhaben gewonnen werden, indem sie Tafeln vorschlugen und organisatorische Aufgaben übernehmen sollten – so der Plan.

Dieses zeitlose Erscheinungsbild macht die Tafeln zu etwas ganz Besonderem.

1984 wurde ein Wettbewerb zur einheitlichen Gestaltung der Tafeln ausgeschrieben, Richtlinien wurden entwickelt sowie Sponsoren gesucht. Mit der Berliner Sparkasse fand sich ein Großsponsor, der



Gedenktafel für den Arzt
Fritz Juliusberg in der Landsberger
Allee 49
*Memorial plaque for the physician
Fritz Juliusberg in Landsberger
Allee 49*

die Finanzierung der ersten 300 Tafeln übernahm, und der Grafiker Wieland Schütz überzeugte die Mitglieder der Auswahljury mit seiner Idee, weiße Porzellantafeln zu verwenden – hergestellt in der Königlichen Porzellan-Manufaktur Berlin (KPM) mit einem Maß von ca. 40 x 60 cm. Seitdem werden die Tafeln in der KPM gebrannt und mit blauer Schrift nach streng festgelegter Typografie bedruckt.

Mit dem Fall der Mauer wurde die Realisierung der 300 Tafeln in West-Berlin freilich vom Zug der Geschichte überrollt. Nun konnten die historischen Stadtgebiete Berlins, in denen naturgemäß die für das Programm einschlägigen Adressen liegen, einbezogen werden; die Zahl der Tafeln wurde um weitere 300 erhöht. Allerdings zogen sich zeitgleich die Bezirke aus dem Programm zurück und übertrugen der Historischen Kommission zu Berlin e. V. die Verantwortung. Seit Ende 1992 wird das Projekt sowohl organisatorisch als auch wissenschaftlich von der Historischen Kommission betreut. Seit 2013 verantwortet die Kommission gemeinsam mit dem Verein „Aktives Museum“ zentrale Aufgabenbereiche.

2007 konnte mit der GASAG AG – die Berliner Sparkasse hatte in der ersten Hälfte der 1990er-Jahre ihr Sponsoring reduziert und schließ-

lich eingestellt – ein neuer Großsponsor für die schönen Porzellane gewonnen werden. Dank des Engagements der GASAG AG sowie der finanziellen und logistischen Unterstützung des Projekts durch die Senatsverwaltung für Kultur und Europa bestechen auch heute – mehr als dreißig Jahre nach der Geburt des Programms – die weißen Tafeln durch ihre schlichte Eleganz.

Dieses zeitlose Erscheinungsbild macht die Tafeln zu etwas ganz Besonderem. Große Namen wurden geehrt – Konrad Adenauer, David Bowie, Willy Brandt, Nelly Sachs, Marlene Dietrich, Albert Einstein, Marcel Reich-Ranicki, Ernst Reuter, um nur einige wenige zu nennen – ebenso wie stille Helden, jene Berlinerinnen und Berliner, die während der Zeit des Nationalsozialismus verfolgten Juden zur Flucht verhelfen oder anderweitig das Leben retteten.

Zukünftig möchte der Historische Beirat darauf hinwirken, ein Gleichgewicht zwischen Männern und Frauen herzustellen, die kulturelle, gesellschaftliche und demographische Vielfalt zu beachten, Menschen mit Migrationshintergrund zu berücksichtigen, die verschiedenen historischen Epochen abzubilden und Ostberliner Biographien stärker einzubeziehen, um die Ausgewogenheit an Tafelstandorten zwischen dem Ost- und Westteil der Stadt zu verbessern. Zudem sollen Personen geehrt werden, die für ihr Werk und ihre Bedeutung prägende Jahre in Berlin verbrachten.

Es können sowohl natürliche Personen als auch Institutionen Tafelanträge einreichen, um die Vielfalt, die Berlin ausmacht, auch im Erinnerungsprogramm „Berliner Gedenktafel“ widerspiegeln zu können. Wir freuen uns darauf.

Weitere Informationen unter:
www.gedenktafeln-in-berlin.de
www.hiko-berlin.de

White. Blue. Noble.

If you look around you when you walk through Berlin, you will discover many Berlin memorial plaques. *aktuell* presents the programme.

BY ELLEN FRANKE, ACADEMIC DIRECTOR,
HISTORICAL COMMISSION OF BERLIN

Today, Berlin's cityscape is decorated by around 450 memorial plaques in Prussian blue lettering on white porcelain, usually set in a stainless-steel frame. This programme, launched in 1984 in preparation for Berlin's 750th anniversary celebrations in 1987, has now become an integral part of Berlin's culture of commemoration. The project, generously funded by the GASAG energy provider, is realised by the Senate through its cultural affairs department, by the non-profit Historical Commission of Berlin and the historical society *Aktives Museum, Faschismus und Widerstand Berlin* (Active Museum, Fascism and Resistance in Berlin).

The programme commemorates individuals, institutions, important historical events, and buildings whose names or function have a significance for Berlin going far beyond the city's borders. The key criteria guiding decisions on memorial plaques are the commemoration's importance for the city in its entirety, and its relevance to the present day. At the same time, one core concern is to include a wide variety of different historical eras. From the applications for

plaques received, the Senator for Culture's History Advisory Board recommends ten every year, whereby the final decision on going ahead with the memorial plaque is taken on the political level. In most cases, the plaques are attached to buildings to which those commemorated had a direct connection.

The basic idea behind the memorial plaques was to create a programme conveying a coherent image of Berlin's historical, cultural and artistic landscape. The project was modelled on the large commemoration plaque programmes in major European cities such as London, Paris or Vienna. Initially, in a still divided city, the programme envisaged 300 plaques for the twelve boroughs of West Berlin, with each borough to receive at least 20 plaques. In this original form, the programme was to close when the 300th plaque had been set up. The plan was to gain the support of as many boroughs as possible by encouraging them to submit suggestions for plaques and take on organisational tasks.

In 1984, a competition was launched for the unified design of the plaques, guidelines were drafted, and sponsors sought. When the Berliner Sparkasse saving bank agreed to provide financial support for the first 300 plaques, the project had a major sponsor on board. The expert panel's members were convinced by the idea of graphic artist Wieland Schütz of using plaques of white porcelain – measuring approx. 40cm x 60cm and manufactured by Berlin's KPM (Königliche Porzellan-Manufaktur). From the outset, the plaques have all been made by KPM, and printed in blue lettering with a carefully defined typography.

When the Berlin Wall fell, though, the plan of setting up 300 plaques just in West Berlin was overtaken by history. Now, the project could also include Berlin's historical central districts which, by definition, were home to locations of great importance for such a programme. In the wake of these developments, the number of memorial plaques was increased by another 300. Admittedly, at the same time, the boroughs withdrew from the programme, transferring the responsibility to the Historical Commission of Berlin. Since late 1992, the Historical Commission has led both



© Thomas Platow/Landesarchiv

Der Regierende Bürgermeister
Michael Müller mit der Gedenktafel
für David Bowie, 2016
*Governing Mayor Michael Müller
with the memorial plaque for
David Bowie, 2016*

the scholarly and organisational aspects of the programme. From 2013, core tasks and responsibilities have been shared equally with the Aktives Museum historical society.

In 2007, after the Berliner Sparkasse reduced funding in the first half of the 1990s and later discontinued it altogether, it proved possible to attract the GASAG energy provider as a major new sponsor for the attractive porcelain plaques. Thanks to the GASAG's commitment as well as the Senate Department for Culture and Europe's financial and logistics support for the project, the sheer elegance of the white plaques is still just as impressive today – over thirty years after the programme was first conceived.

The timeless appearance of the plaques turns them into something very special. They honour great names – Konrad Adenauer, David Bowie, Willy Brandt, Nelly Sachs, Marlene Dietrich, Albert Einstein, Marcel Reich-Ranicki, and Ernst Reuter, to mention just a few – as well as the ‘Silent Heroes’ – those Berliners who helped Jews persecuted during the Nazi period to escape or saved their lives in other ways.

In future, the History Advisory Board plans to work towards “establishing an equilibrium between men and women, paying due regard to cultural, social and demographic diversity, taking into account people from a migra-

The timeless appearance of the plaques turns them into something very special.

tion background, representing the various historical epochs, and including more East Berlin biographies to improve the balance of plaque locations between the eastern and western areas of the city. In addition, people are to be honoured whose years in Berlin were formative for their work and importance.”

In order to reflect Berlin's characteristic diversity in the Berlin Memorial Plaque programme as well, both natural persons and institutions can submit applications for a plaque – a development we are looking forward to.

More information:
www.gedenktafeln-in-berlin.de
www.hiko-berlin.de



Der damalige Kulturstaatssekretär André Schmitz mit Zeitzeuge Walter Frankenstein bei der Enthüllung einer Gedenktafel für das Baruch Auerbach'sche Waisenhaus *André Schmitz, then Permanent Secretary for Cultural Affairs, with contemporary witness Walter Frankenstein at the unveiling ceremony of the memorial plaque for Baruch Auerbach's Orphanage*

Kurz notiert

Schloss Charlottenburg ziert 2-Euro-Münze

Nach dem Brandenburger Tor, das bereits seit der Einführung des Euro die deutschen 10-, 20- und 50-Cent-Münzen schmückt, hat es nun ein weiteres Berliner Bauwerk auf die Rückseite der Euro-Münzen geschafft: Das Schloss Charlottenburg ziert seit Januar eine 2-Euro-Sondermünze. Sie ist Teil der Serie „Bundesländer“, die vom Bundesfinanzministerium seit 2006 jährlich herausgegeben wird. Die Auswahl des Motivs ist an die Präsidentschaft im Bundesrat geknüpft, die Berlin noch bis Ende Oktober innehat.

© Bundesamt für zentrale Dienste und offene Vermögensfragen (BADV)



Die neue 2-Euro-Münze
The new 2-euro coin

Neues Dach für Avus-Tribüne

Früher bekam man dort einen begehrten Sitzplatz für die Avus-Rennen. Seit 1998 ist es mit den Rennen vorbei, und die 1936 errichtete, 200 Meter lange Avus-Tribüne an der heutigen Bundesautobahn A115 steht unter Denkmalschutz. Nun wird das Dach abgerissen und die Zuschauertribüne saniert. Das neue Konzept sieht vor, dass die historische Struktur der Tribüne erhalten und als wesentlicher Teil sichtbar bleibt. Auf der Tribüne soll ein verglaster Raum für Veranstaltungen entstehen, unter den Sitzreihen Büros. Die Arbeiten sollen bis 2021 abgeschlossen sein.

Nikolaiviertel unter Denkmalschutz

Es zählt zu den ältesten Siedlungsgebieten der Stadt und war die Keimzelle der späteren Doppelstadt Berlin-Cölln: das Nikolaiviertel. Im Januar dieses Jahres wurde es offiziell in die Berliner Denkmalliste aufgenommen. Dabei spielte das zwischen 1943 und 1945 fast vollständig zerstörte Wohn- und Geschäftsviertel rund um die mittelalterliche Nikolaikirche in der Stadtplanung zunächst lange Jahre keine Rolle. Erst in den 1980er-Jahren besann sich die DDR auf die urbanen Qualitäten gewachsener Stadtteile und ließ das Viertel rechtzeitig zur 750-Jahr-Feier Berlins 1987 weitgehend originalgetreu rekonstruieren. Heute steht das Nikolaiviertel deshalb auch für das Umdenken in der Stadt- und Architekturentwicklung in den letzten Jahren der DDR.

Fotoinstallation „Gegen das Vergessen“ in Berlin zu sehen

Sie sind mannshoch, und wohl niemand geht achtlos an ihnen vorbei. Gemeint sind die insgesamt 60 Porträts der internationalen Fotoinstallation „Gegen das Vergessen“, die innerhalb kurzer Zeit nun schon an zwei Standorten in Berlin zu sehen war, zuletzt von Januar bis April 2018 in der Schloßstraße in Charlottenburg. Die Idee dahinter: Der Künstler Luigi Toscano hat Überlebende des NS-Regimes aus verschiedenen Ländern fotografiert und die Porträts auf große Leinwände ziehen lassen. Die Überlebenden sind die Gesichter und Stimmen der Erinnerungskultur und mahnen den Betrachter, wachsam gegenüber allen Formen von Rassismus und Diskriminierung zu sein. Wo die Installation aktuell zu sehen ist, erfährt man unter www.gdv-2015.de.

News in brief

Charlottenburg Palace on a 2-euro coin

After the euro was introduced, Berlin's landmark Brandenburg Gate could be found adorning the 10, 20 and 50 eurocent German coins. Now, another famous Berlin building is on the reverse of a euro coin! Since January, Charlottenburg Palace has been decorating the reverse of a special 2-euro coin, part of the commemorative 'federal states' series issued annually by the Finance Ministry since 2006. The image chosen is linked to the rotation of the Bundesrat Presidency, at present held by Berlin until late October.

'Lest we forget' photo installation being shown in Berlin

This is an international photo installation with a difference. *Gegen das Vergessen / Lest we Forget* comprises a total of 60 portraits as tall as a person – so no one is likely to go past without looking. Now, within just a brief time, the installation has been shown at two Berlin locations, most recently from January to April 2018 in Schloßstraße in Charlottenburg. The idea for the work came from artist Luigi Toscano, who spent a year travelling to meet and photograph Holocaust survivors from various countries. He then had his portrait photos printed on large canvases. The survivors are the faces and voices of a culture of remembrance, urging the viewers to be vigilant against all forms of racism and discrimination. You can find the current exhibition dates on www.gdv-2015.de.



© Benjamin Westhoff, Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland GmbH

Besucher in der Ausstellung in Babi Jar
Exhibition visitors in Babi Jar

Nikolaiviertel now a heritage site

Ranked as one of Berlin's oldest settlement areas, the Nikolaiviertel (Nikolai Quarter) was also the birthplace of the medieval city of Berlin-Cölln. In January this year, the Berlin Office for Historic Buildings and Monuments officially inscribed the quarter as a heritage site. For many years, the residential and business quarter around the medieval Nikolai Church, almost totally destroyed in 1943–1945, played little role in Berlin's urban planning. Only in the 1980s did East Germany have second thoughts about the valuable urban qualities of this established quarter. Most of it was then faithfully reconstructed in time for Berlin's 750th anniversary in 1987. As a result, today the Nikolaiviertel also represents the rethink in city and architectural planning in the final years of the GDR.

A new roof for the Avus grandstand

In years gone by, this was home to the coveted seats for watching races on the Avus motor circuit. But the last race on the Avus was in 1998. Today, the grandstand, constructed in 1936 and 200-metres long, is a heritage site bordering the federal highway A115. Now there are plans to demolish the present roof, and totally refurbish the stand itself while preserving the terrace's historic structure and ensuring its visibility as the core element. A glassed event space will be added to the terrace, and offices created in the base of the grandstand. The project is due for completion in 2021.

Zoo = Berlin = Zoo?

Was bedeutet diese Überschrift? Sie bedeutet für mein leider so kurzes Leben in Berlin, dass der „Zoo“ für mich eigentlich identisch ist mit „Berlin“, denn als Kind verbrachte ich fast jeden Tag im Berliner Zoo.

Ich wurde im Dezember 1925 in Berlin in der Niebuhrstraße geboren, und bis wir meine Heimatstadt im Herbst 1936 wegen der Judenverfolgung durch die Nazis für immer verlassen mussten und in die USA zogen, verbrachte ich fast jeden Nachmittag im Zoo. Selbst als ganz kleines Kind trug mich mein Vater in den Zoo. Sobald ich etwas älter wurde, kam ich jeden Nachmittag mit unserem Kinderfräulein Erna Buschendorf. Wir wohnten in der Bleibtreustraße und gingen zum Savignyplatz, um von dort mit der Stadtbahn zum Bahnhof Zoo zu fahren und dann den Nachmittag im Zoo zu verbringen. Deshalb ist es kein Wunder, dass ich auch heute noch die Berliner rot-gelbe Stadtbahn schätze.

Wie schön war es, gleich am Stadtbahneingang von einem großen Elefanten begrüßt zu werden. Als ich wohl noch ziemlich klein war, war es der Asiatische Elefantenbulle „Harry“, und nach seinem Tod nahm „Siam“, auch ein Asiatischer Bulle mit langen Stoßzähnen, seine Stelle ein.

Natürlich kannte ich auch alle anderen Elefanten beim Namen, denn Elefanten waren schon damals meine Lieblingstiere und sind es bis heute geblieben. So bin ich seit vielen Jahren hier in den USA Mitglied der „Elephant Managers Association“, und mein Interesse für diese Tiere habe ich wohl nur dem Berliner Zoo zu verdanken.

Aber um noch einmal zu den damaligen Elefanten zurückzukommen: Da waren die „Tony“ mit ihrem Kalb „Kalifa“, beides Asiatische Elefanten. Es gab die „Lindy“, eine Afrikanische Steppenelefantin, und für sich ganz alleine „Mampe“, ein seltener Afrikanischer Waldelefant, der trotz seines Namens ein weibliches Tier war, aber von der Likörfabrik Mampe gestiftet worden war. An die anderen Elefantennamen kann ich mich nach diesen 67 Jahren leider nicht mehr so genau erinnern. Aber es gab wohl auch noch einen anderen afrikanischen Elefanten namens „Carl“. Aber er soll trotz seines Namens ebenfalls ein weibliches Tier gewesen sein.

Doch das ist noch längst nicht alles, an das ich mich von den Elefanten erinnere. Es gab nämlich nichts Aufregenderes, als wenn ein neuer Elefant „angemeldet“ wurde. Niemand sprach zwar darüber, also woher wusste ich, dass ein neuer Elefant ankommen sollte? Ganz einfach, weil kurz vorher vom Besucherweg über den Graben eine Holzbrücke in eine der Außenanlagen gebaut wurde. Beim Bau des Elefantenhauses hatte man nämlich vergessen – so wurde es zumindest damals erklärt –, einen entsprechend großen Eingang für die Elefanten in das Elefantenhaus, damals eine herrliche Pagode, einzubauen.

In der Elefantenpagode lebte damals ganz allein auch ein Spitzmaul-Nashorn, zu der Zeit das einzige Nashorn im ganzen Zoo.

Gleich gegenüber vom Elefantenhaus, auf der anderen Seite zum Stadtbahneingang, war das herrliche, im ägyptischen Stil gebaute Straußenhaus, und ich erinnere mich ganz genau an die schönen ägyptischen Bilder in diesem Haus und wie aufregend es war, zum ersten Mal ein echtes Straußenei zu sehen.

Natürlich verbrachte ich nicht alle meine Zeit im Zoo bei den Elefanten, sondern mindestens ebenso viel Spaß machte es, mit meinem Freund Rudi Knoche

Wie schön war es, gleich am Stadtbahneingang von einem großen Elefanten begrüßt zu werden.

Zum Glück gibt es auch heute noch das schöne Giraffenhaus von damals, in dessen Mittelhalle oft Ausstellungen stattfanden.

auf dem Spielplatz nahe dem Löwenhaus zu spielen. Besonders schön war es, wenn einer der Fotografen ein paar ganz junge Löwen zum Spielplatz brachte, um dort Kinder und vielleicht auch Erwachsene mit den Löwenbabys zu fotografieren.

Schon zu der Zeit bewunderte ich die große, steinerne, vorsintflutliche Echse, die vor dem Aquarium stand und die vom Spielplatz aus zu sehen war.

Ja, und da war dann noch die Robbenanlage: Sie bestand aus vier Becken, das größte für den Seeelefanten „Roland“, der – genauso wie die anderen Robben – von seinem Pfleger auf der Anlage mit der Hand gefüttert wurde. Im zweiten Becken lebten Seelöwen, im dritten Seehunde und im vierten Pinguine, soweit ich mich erinnern kann, sogar Kaiserpinguine. Vor allem konnte man „durch“ die Anlage gehen und die Seehunde und Seelöwen unter Wasser beim Schwimmen beobachten.

Auf keinen Fall darf ich auch das damalige Affenhaus vergessen, dessen berühmtester Bewohner der Gorilla „Bobby“ war. Wie oft konnte man ihn beobachten, wie er mit seinem Pfleger, Herrn Liebetreu, spielte oder am Tisch saß. Eines Abends erzählte mir mein Vater dann, dass Herr Liebetreu in dasselbe Krankenhaus eingeliefert worden war, in dem mein Vater Arzt war, denn „Bobby“ hatte Herrn Liebetreu angegriffen und verletzt. Allerdings weiß ich nicht mehr, wie dies geschah.

Zum Glück gibt es auch heute noch das schöne Giraffenhaus von damals, in dessen Mittelhalle oft Ausstellungen stattfanden. Vor allem Bildhauer zeigten hier ihre Tierplastiken.

In besonders schöner Erinnerung ist mir geblieben, wenn meine beiden Eltern an einem Sonntagmorgen mit mir in den Zoo gingen, um dort in dem Restaurant, das in der Mitte des Zoos und nicht am großen Konzertgarten lag, zu frühstücken. Besonders

Nach dem Krieg habe ich versucht, meine alte Freundschaft mit dem Berliner Zoo weiter aufrechtzuerhalten.

gut schmeckten hier die Hörnchen. Ob es die wohl auch heute noch im Zoo gibt?

Kurz vor dem Ende meiner schönen Zeit im Berliner Zoo konnte ich noch die Fertigstellung der großen Freianlage der Löwen bewundern, die ja auch heute noch steht. Nach dem Krieg habe ich versucht, meine alte Freundschaft mit dem Berliner Zoo weiter aufrechtzuerhalten, hauptsächlich durch die jährlichen Zooführer. Für die englischen Zooführer habe ich deshalb auch immer wieder gerne Übersetzungen und Korrekturen gemacht.

Obwohl der Berliner Zoo nach dem Krieg durch die Bemühungen seiner Direktoren Frau Dr. Heinroth, Professor Klös und Dr. Frädriich immer wieder auf den neusten Stand gebracht wurde, bleibt er doch immer noch „mein“ Zoo.

Da das Elefantenhaus auch heute am Eingang steht, hoffe ich, dass es bald wieder möglich sein wird, gleich am Stadtbahneingang wieder einem Elefantenbullen zu begegnen, sodass wieder ein kleiner Junge, so wie ich damals, gleich von der Majestät dieser größten Landtiere unserer Welt überwältigt wird.

Ich wünsche mir nichts Schöneres, als den Berliner Zoo noch einmal besuchen zu können, aber bei meinem Alter ist es sehr fraglich, ob das noch möglich sein wird.

Ich würde mich aber sehr freuen, von anderen Freunden des Berliner Zoos zu hören, die sich an meine Zeit im Berliner Zoo erinnern können.

Dieser Text erschien zuerst in der Zoo-Zeitschrift „Bongo Berlin“, Nr. 34 (2004).

Peter J. Ullmann
Palo Alto, USA
E-Mail: p-ullmann@comcast.net

Zoo = Berlin = Zoo?

What does this title mean? It means that for my life in Berlin, which was, sadly, such a short time, the 'Zoo' for me was actually identical with 'Berlin', since as a child I spent nearly every day in the Berlin Zoo.

I was born in December 1925 in Berlin's Niebuhrstraße, and until we had to leave my hometown for ever in autumn 1936 due to the Nazis' persecution of the Jews and moved to the USA, I spent nearly every afternoon in the Zoo. Even when I was nothing more than a toddler, my father carried me to the Zoo. Once I was a bit older, I went there every afternoon with our nanny Erna Buschendorf. We lived in Bleibtreustraße and went to Savignyplatz to take the Stadtbahn to Zoo Station and then spend the afternoon in the Zoo. So, it's no surprise that even today I still greatly appreciate Berlin's red-and-yellow S-Bahn.

How wonderful it was to be welcomed by a large elephant directly at the Stadtbahn entrance to the Zoo! When I was probably still just a small boy, this was 'Harry', an Asian bull elephant. After his death, his position was taken by 'Siam', another Asian bull elephant with long tusks.

Of course, I also knew all the other elephants by name, as elephants were already my favourite animal even back then – and still are today. So, for many years here in the USA, I have been a member of the Elephant Managers Association, and almost certainly can thank the Berlin Zoo for my interest in these animals.

But to return to the elephants in the Zoo in those days. There was Tony with her calf Kalifa, both Asian elephants. Then there was Lindy, an African savanna elephant, and Mampe, all alone, a rare African forest elephant, which despite its name was actually a female, but had been donated by Mampe, the traditional liquor producer. – Now, unfortunately, 67 years on, I cannot recall the names of the other elephants exactly. But I believe there was also another African elephant called Carl, although, in spite of its name, it was said to have been a female.

But there's a lot more I can remember about the elephants as well. After all, there was nothing more exciting than a new elephant being 'booked in'. Although no one talked about it, I still knew that a new elephant was about to arrive – and how, you might wonder? The answer's very simple. Shortly before a new elephant arrived, a wooden bridge was built across the ditch from the visitors' path into one of the outside enclosures. When the Elephant House had been constructed, they had forgotten – at least, that's how it was explained – to build an entrance large enough for the elephants in the Elephant House, at that time a magnificent pagoda.

In those days, the elephants' pagoda was also home to a hook-lipped rhinoceros who lived all on his own, the only rhino in the entire Zoo at that time.

Directly opposite the Elephant House, on the other side of the Stadtbahn entrance, there was a glorious Ostrich House, constructed in an Egyptian style. I can remember exactly the beautiful Egyptian pictures in this building, and how exciting it was to see a real ostrich egg for the first time.

Naturally, I didn't spend all my time in the Zoo with the elephants. It was at least as much fun to go to the playground near the Lion House with my friend Rudi Knoche and play there. It was especially nice when one of the photographers brought a couple of very young lions to the playground to take photos of children, and possibly adults as well, with the baby lions.

Even in those days, I marvelled at the large stone antediluvian lizards that we could see from the playground standing in front of the Aquarium.

How wonderful it was to be welcomed by a large elephant directly at the Stadtbahn entrance to the Zoo!

Fortunately, the beautiful Giraffe House from that time is still there today.

And then there was the seal enclosure. It comprised four pools, the largest for Roland the elephant seal, fed in the enclosure by hand by his keeper – just like all the other seals. The second pool was home to the sea lions, the third had the seals and the fourth was for the penguins – as far as I can remember, they were even emperor penguins. Above all, though, you could walk ‘through’ the enclosure and see the seals and sea lions as they swam underwater.

Here, I must not forget to mention the Ape House of those days, with its most famous inhabitant: Bobby the gorilla. You could often see him playing with his keeper, Herr Liebetreu, or sitting at a table. One evening, my father told me that Herr Liebetreu had been taken to the same hospital where my father worked as a doctor. Apparently, Bobby had attacked and injured his keeper. But I can no longer remember how that happened now.

Fortunately, the beautiful Giraffe House from that time is still there today. The central hall was often used for exhibitions, with sculptors particularly showing animal works there.

I have an especially lovely memory of going to the Zoo one Sunday morning with both my parents to have breakfast at the restaurant – the one at the centre of the Zoo and not at the large concert garden. The croissants there were especially tasty. I wonder if there are still croissants in the Zoo today?

Shortly before my wonderful time at the Berlin Zoo came to an end, I was able to marvel at the completion of the large outdoor enclosure for the lions, which is still there today.

After the war, I have tried to keep up my old friendship with the Berlin Zoo, primarily through the annual Zoo guide. So, I’ve been glad to help out on many occasions with translations and proofreading for the English guide.

Even though after the war, thanks to the efforts of its directors Dr Heinroth, Professor Klös and Dr Frädrieh, the Zoo was constantly upgraded to meet the latest standards, it is nonetheless still ‘MY’ Zoo.

I can think of nothing better than being able to visit the Berlin Zoo once more.

Since the Elephant House still stands at the entrance today, I hope it will soon be possible once again to encounter a bull elephant directly at the Stadtbahn entrance, so that a little boy, just like I was in those days, can again be overwhelmed by the majesty of the largest land animals on our planet.

I can think of nothing better than being able to visit the Berlin Zoo once more, though at my age it’s very questionable whether that will still be possible or not. But I would be very glad to hear from other friends of the Berlin Zoo who can remember those days when I went to the Zoo.

From the Zoo magazine ‘Bongo Berlin’ No. 34 (2004)

**Peter J. Ullmann
Chiffre118 201**



Elefanten im Zoologischen Garten, 1939
Elephants at the Zoo, 1939

After the war, I have tried to keep up my old friendship with the Berlin Zoo.

Heute tut es mir so sehr
leid, dass ich nicht früher
nachgeforscht habe, über
ihn, seine Schwester, seinen
Bruder.

Auf Spurensuche

Im November 2016 verbrachte ich nach meiner Pensionierung einige Zeit in Berlin. Als ich den Jüdischen Friedhof Weißensee besuchte, kam mir der Gedanke, mich im Büro nach meinen Verwandten zu erkundigen. Ich hatte Glück, dass mir eine Stimme im Kopf den Vornamen „Leo“ zuflüsterte. Die Angestellten fanden auf ihrem Plan tatsächlich einen Leo Mantel.

Die Entfernungen sind groß auf diesem stillen Friedhof. Also machte ich mich auf den Weg. Aber auch nach einer Stunde der Suche fand ich das Grab nicht. Es war deprimierend. Auf dem Rückweg machte ich halt am Grab des bekannten MIT-Professors Joseph Weizenbaum. Er war aus Amerika nach Berlin zurückgekehrt und wurde 2008 dort begraben. Ich wusste, dass er trotz seiner hohen Spezialisierung in der IT immer ein Mensch geblieben war. Ich erzählte ihm (wo immer er wohl sein mochte), dass ich traurig war, meine Verwandten nicht gefunden zu haben, und bat ihn, falls er sie sehen sollte, möge er doch bitte meine Grüße bestellen und ihnen ausrichten, dass ich auf der Suche nach ihnen bin. Ich bat ihn „mein Papa für diesen Tag“ zu sein. Das hört sich etwas eigenartig an, aber auf Friedhöfen, wo ich mich seit meiner Kindheit oft aufhalte, kommen einem eben eigenartige Gedanken.

Als ich den Friedhof enttäuscht verlassen wollte, kamen die Herren vom Büro gerade zurück. Die Stimme im meinem Kopf ließ mir keine Ruhe, und ich fragte noch einmal nach. Auf der Grundlage eines

Auf dem Grabschein meiner Großeltern fand ich ihre Berliner Adressen. Nun konnte meine Spurensuche erst richtig beginnen.

detaillierteren Plans konnte ich schließlich doch die richtige Stelle finden. Mit meinen Händen riss ich den dicht gewachsenen Efeu herunter, und tatsächlich fand ich das Grab meiner Großeltern. Leo Leiser Mantel, geboren am 11.11.1884, gestorben am 27.4.1935, und Yetty Mantel, geb. Linker, geboren am 24.7.1887, gestorben am 26.4.1932.

Ich war so schockiert und gleichzeitig erfreut, ich kannte gar keine Worte für dieses eigenartige Gefühl. Ein Teil von mir wollte anfangen zu tanzen, ein anderer Teil wollte sich ruhig hinsetzen und beten, denn mir zersprang fast das Herz. Als ich eine nette Frau, die für die Grabversorgung zuständig ist, in der Entfernung entdeckte, winkte ich ihr zu. Sie gesellte sich zu mir, und wir unterhielten uns. Sie war so lieb und geduldig, meine Geschichte anzuhören.

Auf dem Grabstein, der umgefallen war (oder war er umgeworfen worden, denn wie kann so ein Stein eigentlich abbrechen?) stand: „Unsere lieben Eltern ...“ Das bedeutet, mein Vater hat bestimmt an genau dieser Stelle gestanden.

Im Juli 2017 war ich wieder in Berlin, dieses Mal mit meinem Mann, dessen Familie, ähnlich wie meine, vor den Nazis floh und sich in Neuseeland niederließ. Auf dem Grabschein meiner Großeltern fand ich ihre Berliner Adressen. Nun konnte meine Spurensuche erst richtig beginnen.

Via Internet fand ich eine alte Postkarte vom Eingang der Grenadierstraße 23 (heute die Almstadtstraße). So zog ich los. Das Haus mit der Nummer 23 konnte ich nicht in Verbindung bringen mit dem Bild auf der Postkarte. Ich ging auf und ab und gelangte in einen Hinterhof, wo ein netter Mann auf seinem Balkon mir zurief, was ich denn suche. Ich antwortete, dass es eine längere Geschichte ist, mit der ich ihn nicht belästigen möchte. Aber er wollte sie hören.

Er selbst hatte großes Interesse an der Geschichte seiner Straße. Auch erzählte er mir von einem Nachbarn, der die Straßengeschichte studiert hat und mich bestimmt auf eine Tour mitnehmen würde, ich müsse nur klingeln. Der Nachbar war gerade beim Kochen, aber er empfing mich ganz großzügig, so als ob er auf mich gewartet hätte. Wir verabredeten uns für den nächsten Morgen. Dann nahm er uns mit und zeigte uns auch Fotos, die er liebevoll über die Straße und Umgebung gesammelt hat. Ich studierte sie und hoffte, ich könnte meine Großeltern auf dem einen oder anderen entdecken.

Die Hausnummern haben sich seit der Zeit geändert. Nummer 23 scheint im Krieg zerstört worden zu sein. Immer wieder kommen Leute aus aller Welt in die Grenadierstraße, weil sie oder ihre Verwandten als Kinder dort gelebt haben. Das Büchlein *Grenadierstraße* von Horst Helas ist besonders empfehlenswert. Ich habe es praktisch verschlungen. Die Biografien sind so interessant, und ich bin mir sicher, dass meine Großeltern und sogar mein Vater manche dieser Familien kannten und wahrscheinlich mit ihnen befreundet waren.

Irgendwie war ich entsetzt zu sehen, dass Yetty schon 1932 verstarb – im jüdischen Krankenhaus, aber ich war auch beruhigt zu sehen, dass sie vor der anbrechenden Nazizeit aus dem Leben schied. Auch mein Großvater verstarb früh – im Jahre 1935 – vielleicht vor lauter Kummer?

Mein Vater war 21, als seine Mutter starb, 24, als er Waise wurde. Er selbst starb mit 61 Jahren. Der Krieg hatte ihn sehr mitgenommen. Ich war 19 und studierte

gerade in Kalifornien. Ich hatte nicht viel Zeit mit ihm verbracht. Heute tut es mir so sehr leid, dass ich nicht früher nachgeforscht habe, über ihn, seine Schwester, seinen Bruder. Auch er hatte ein Elternteil mit 20 verloren. Wie werden meine Söhne noch eine innere Verbindung zu dieser Zeit finden, wenn wir es ihnen nicht etwas einfacher machen, den Forschungen nachzugehen? Gerne würde ich bei dieser Arbeit mithelfen und hoffe sehr, dass ich nicht bei allem zu spät dran bin.

Irene Mantel
Chiffre 118 202

Searching for traces

In November 2016, after I retired, I spent some time in Berlin. As I was visiting the Jewish Cemetery in Weißensee, I suddenly had the idea of asking in the cemetery office about my relatives. I was lucky that a voice in my head prompted me to ask about the name 'Leo', since they actually found a Leo Mantel on their map of the site.

The paths of this quiet cemetery stretch into the distance, so I quickly set off. But even after one hour of searching, I hadn't found the grave. It was rather depressing. On my way back, I stopped at the grave of Joseph Weizenbaum, a renowned professor at MIT. He had moved back to Berlin from America, and was buried here in 2008. I knew that despite his specialisation in computer science, he had always remained a warm person. I told him (wherever he may be) that I was sad not to have found my relatives. If he happened to come across them, I said, could he give them my love, and tell them I was looking for them. I asked him to be 'my father for the day'. That sounds rather odd, but

I found my grandparent's addresses in Berlin listed on the burial licence. Now my search to find their traces could start in earnest.



© Irene Mantel

Auf dem Jüdischen Friedhof Weißensee
At the Jewish Cemetery in Weißensee

Today, I so much regret not starting my research earlier, finding out about my father, his sister, and his brother.

at cemeteries, places where I've often spent time ever since my childhood, those sorts of strange thoughts simply come up.

As I was on my way out of the cemetery, disappointed, the office staff were just coming back. The voice in my head wouldn't leave me in peace, and I asked again about my relatives. Finally, thanks to a detailed plan, I could find the right place. Using my bare hands, I tore the dense ivy away, and actually found the grave of my grandparents. Leo Leiser Mantel, born 11 November 1884, died 27 April 1935, and Yetty Mantel, née Linker, born 24 July 1887, died 26 April 1932.

I was so shocked and, at the same time, delighted – I didn't have the words for this remarkable feeling. My heart was nearly bursting: a part of me wanted to break into a dance, another part wanted to sit down quietly and pray. When I saw in the distance the nice lady responsible for the maintenance of the graves, I beckoned to her. She came and joined me, and we chatted. She was so kind and patient, and she listened to my story.

On the gravestone which had fallen over (or had it been pushed over, after all how can a stone like that actually break?), there were the words: "Our dear parents ..." And that meant my father had certainly stood at just this spot.

In July 2017, I was back in Berlin, this time with my husband. His family, rather like mine, had fled from the Nazis and they had settled in New Zealand. I found my grandparent's addresses in Berlin listed on the burial licence. Now my search to find their traces could start in earnest.

In the internet, I discovered an old postcard of the entrance of Grenadierstraße 23 (today's Altstadtstraße). So, off I went. But when I arrived, I couldn't see how the picture on the postcard could be related to house number 23. I walked up and down, ending up in one of the backyards. There, a friendly man on his balcony called out to me to ask what I was looking for. I told him it was a long story, and I didn't want to bother him with it. But he wanted to hear it.

He was himself very interested in the history of his street. He also told me about a neighbour who had studied the street's

history and would certainly be happy to give me a tour. All I needed to do, he said, was to ring at the neighbour's door. The neighbour was just cooking a meal, but gave me a very warm welcome, as if he'd just been waiting for me. We arranged to meet the next morning. When we met up, he took us around, and also showed us photos he had lovingly collected of the street and its surroundings. I looked at them long and hard, hoping I would find my grandparents on the one or other photo.

Since my grandparents' days, the house numbers have changed. Number 23 seems to have been destroyed in the war. But people from all over the world regularly visit Grenadierstraße, because they or their relatives lived there as children. The little book *Grenadierstraße* by Horst Helas is particularly recommendable. I read it almost at one go. The biographies are so interesting, and I'm sure that my grandparents and even my father knew some of these families, and might even have been friends.

In some way, I was shocked to discover that Yetty had already died in 1932 – in the Jewish Hospital. But I was also reassured to see she left this life before the start of the Nazi period. My grandfather died early as well – in 1935 – perhaps from sorrow and grief?

My father was 21 when his mother died, and 24 when his father died. My father died when he was 61. The war had really worn him down. I was 19 when he died, and was studying in California. We didn't have a lot of time together. Today, I so much regret not starting my research earlier, finding out about my father, his sister, and his brother – someone else who also lost one parent when he was 20.

How will my sons still be able to connect inwardly to this period if we don't make it a little easier for them to research it? I would like to help with this work, and very much hope that I'm not too late with all of this.

**Irene Mantel
Chiffre 118 202**



Handwritten text on an envelope flap:
D. 10178
GERMAN
by Air Mail

Handwritten text on a letter:
...we have been in contact
...we expect to see you
...we are very glad
...we are very glad
...we are very glad

Postage stamp and address:
BY AIR MAIL
par avion
"AKTUELL"
DER REGIERENDE
BÜRGERMEISTER
VON BERGHEIM
3 HOUSE
SON BOLTON
Martin L...



Sehnsucht nach der Stadt meiner Träume

Der Kalender schmückt mir meine Küche schon jahrelang, und die schönen Fotografien erfreuen mein Herz. Als gebürtige Berlinerin, Jahrgang 1924, kann ich die ersten zehn Jahre meines Lebens nicht vergessen. Mein Kopf ist klar, trotz hohen Alters, wie einst!! Meine Erinnerungen sind für ewig! Trotz allem so Schrecklichen, was uns geschah. Ich bin die einzige Überlebende meiner Familie. Heute habe ich drei Kinder, acht Enkel und neun Urenkel. Ich kam 1935 als Zehnjährige her, ich bin Einzelkind, hatte keine Geschwister und verlor meine Eltern – vor über 60 Jahren meinen Vati und meine Mutti vor 65 Jahren – und meinen Mann vor 33 Jahren. Ich bin seither allein.

1976 wurde ich von der Stadt Berlin nach vielen Jahren eingeladen. Danach war ich noch ein paar Mal dort. Bis heute in meinem Alter habe ich noch Sehnsucht nach der Stadt meiner Träume!!!

I still long for the city of my dreams

The calendar has been a real feature in my kitchen for years and the lovely photos are a true delight for me. As a Berliner by birth, born in 1924, I can never forget the first ten years of my life. Despite my age, my mind is quite as clear as it was then!! My memories will never fade! And that, in spite of all the terrible things that happened to us. I'm the only survivor in my family. Today, I have three children, eight grandchildren and nine great-grandchildren. I came here in 1935, when I was ten years old, an only child without any brothers or sisters, and lost my parents – my father over 60 years ago, and my mother 65 years ago – and my husband 33 years ago. Since then, I've lived alone.

In 1976, after many years, the city of Berlin invited me to visit. Afterwards, I went back a few times again. Even today at my age, I still long for the city of my dreams!!!

Gerda Benjamin
Holon, Israel

Man muss sich erst etwas daran gewöhnen

Wie in jedem Jahr möchte ich Ihnen wieder ganz herzlich für, erstens, den wieder sehr schönen Kalender danken und zweitens für die 100. Ausgabe der *aktuell*. Diese ist wirklich ganz besonders schön in der neuen Ausstattung! Sie zweisprachig zu drucken ist sicher eine gute Idee, allerdings muss man sich erst etwas daran gewöhnen.

It takes a little bit of getting used to

As every year, I'd like to warmly thank you again, first of all, for another very beautiful calendar and, second, for the 100th issue of *aktuell*. In its new look, it really is very attractive! And it's certainly a good idea to print it in German and English, although it does take a little bit of getting used to at first.

Brigitte Brandeis
Jerusalem, Israel

Reisen kommt nicht mehr infrage

Ich möchte Ihnen meinen Dank für den schönen Kalender und für *aktuell*, die ich jährlich von Ihnen erhalte, aussprechen. Da ich Berlin schon 1933 als Zwölfjähriger mit meiner Familie verließ, fühle ich meist gute Erinnerungen an Berlin. Ich lernte in der 244. Volksschule im Wedding und später im Französischen Gymnasium am Reichstagufer, aber habe seitdem einige Male Berlin besucht. Mein Vater war Arzt, und wir lebten in der Pankstraße 48 gegenüber der Paulskirche. Das Haus steht noch unversehrt. Jetzt bin ich schon 97 Jahre alt, und Reisen kommt schon nicht mehr infrage. So machen Sie mir mit den Publikationen viel Freude.

Not possible to travel any longer

I would like to thank you for the lovely calendar and for *aktuell*, which I receive from you annually. Since I left Berlin in 1933 with my family when I was 12 years old, I have mostly good memories of Berlin. My elementary school was the 244th Volksschule in Wedding, and later I went to the

French grammar school on Reichstagufer. I've visited Berlin several times since then. My father was a doctor, and we lived in Pankstraße 48 opposite St. Paul's Church. The house is still standing, undamaged. Now I'm 97 years old and it's not possible for me to travel any longer, so your magazine is a real joy for me.

Arie Pulvermacher
Israel

I could never really read most of *aktuell*

Until now I could never really read most of *aktuell* as my German language skills are not used every day. I can tell you that I thoroughly enjoyed being able to read the whole magazine.

Marianne Buschke Tulman
Livingston, USA

Long may the publication continue!

I have received the 100th edition of *aktuell* with great interest and offer my congratulations to the editors and design team for the new easy-to-read layout and articles. In particular, it is a great innovation to have the articles now translated into English as well. This also enables my wife to enjoy the articles and information about the city of my birth. Long may the publication continue!

Lothar and Sandra Prager
Melbourne, Australia

An enjoyable revelation for us both

I wish to thank you for the anniversary edition of the magazine and, primarily, for having all the articles in English as well as German.

My father is the Berliner, born there in 1929. He left for England in July 1937 with his father, step-mother and sister, when such an escape was still possible, sailing on The *Europa* from Bremerhaven to Southampton.

Now aged 88, my father's eyesight is very poor, and he is unable to read. So, for some years I have tried to read *aktuell* to him.

Father can still speak and understand German, but I have no German at all. My efforts to read the articles have been painful for both of us, as he tries to work out each word that I have attempted to read out.

So, the anniversary edition in English was an enjoyable revelation for us both!

David Jackman
Leeds, England

These women did an incredible job

The article *Die Unsichtbaren – Wir wollen leben* reminded me of many years ago when two ladies approached my mother and hesitantly asked 'Frau Traube?'. My mother said 'Yes' and then recognized them. To our surprise, the two ladies were survivors who had lived in Auguste Viktoria Straße, surviving with help from neighbors and the little food market at the corner. My mother knew them as they had donated to the Winterhilfe before the war. My mother was one of the volunteers for the Jüdische Frauenbund.

This wonderful organization supplied food and Kohle for needy Juden. My grandmother, Hanna Guttman, was its VP for many years and Bertha Falkenberg was the President. Grandmother founded the Taunus Heim for the elderly who were left behind, and they both founded the Olga Stern House. They also supervised the Lenitz Erholungsheim managed by Vera Glücksmann. The reservations for needy Juden were made by the Frauenbund from the offices of the Olga Stern Haus.

My grandmother died in Theresienstadt. Frau Falkenberg was also there, but she was one of the few who survived and was released to Switzerland. However, she never made it to New York where her daughter lived.

I know this is rather lengthy, but no one ever writes about these forgotten women who spent so much time during the thirties trying to make life a little better for the Jewish community in Berlin. I think these women did an incredible job to help out in the community and to make life better.

Ilse Stein
Matthews, USA

Informationen zu Familie Leib (Leopold) und Frida Frisch aus der Aalesunder Straße 3 gesucht

Für die Verlegung eines Stolpersteins werden Informationen zu Familie Frisch gesucht. Leib (Leopold) Frisch wohnte mit seiner Frau Frida in der Aalesunder Str. 3 bzw. bis 1935 in der Aalesunder Str. 7. Sie waren beide von Geburt an gehörlos und hatten einen (hörenden) Sohn: Karl.

Leib arbeitete als Schneider und kam gebürtig aus Chrzanów. Seine Eltern hießen Moshe (Mordekhai) und Rahel (Rakhel) Frisch. Die Familie floh vermutlich 1937 oder 1938 aus Berlin und zog erst nach Chrzanów und von dort weiter nach Krakau. Dort verliert sich ihre Spur. Es wird vermutet, dass die Familie in Auschwitz ermordet wurde.

Frida Frisch war eine geborene Roth. Sie kam 1894 in Schöneberg als Tochter von Karoline und Wolf Roth zur Welt. Sie hatte einen Bruder namens Felix.

Karl wurde 1930 geboren und ging von 1936 bis 1937 in die jüdische Schule.

Der Neffe von Frida und Leib würde gern einen Stolperstein für die Familie verlegen lassen, es gibt jedoch insgesamt bislang nur wenige Informationen. So fehlen beispielsweise das Geburtsjahr von Leib und genaue Informationen darüber, was mit der Familie nach 1937 passierte. Für jedwede Information sind wir Ihnen sehr verbunden!

Who knew the family Leib (Leopold) and Frida Frisch from Aalesunder Straße 3?

We are looking for information about the Frisch family for laying a Stolperstein. Leib (Leopold) Frisch lived with his wife Frida in Aalesunder Str. 3, and until 1935 in Aalesunder Str. 7. They were both deaf from birth and had a (hearing) son called Karl.

Leib, who was born in Chrzanów, worked as a tailor. His parents were Moshe (Mordekhai) and Rahel (Rakhel) Frisch. The family is believed to have fled Berlin in 1937 or 1938, moving first to Chrzanów and from there to Kraków. After that, there is no further trace of the family. They are thought to have been murdered in Auschwitz.

Frida Frisch was born in 1894 in Schöneberg, the daughter of Karoline and Wolf Roth. She had a brother called Felix.

Karl was born in 1930, and attended the Jewish school from 1936 to 1937.

Frida and Leib's nephew would like to lay a Stolperstein for the family, but as yet very few details are known about them. At present, for example, Leib's year of birth is not known, and there is no exact information on what happened to the family after 1937. Any information would be very much appreciated!

Melanie Schaumann
Chiffre 118 301

Wer kennt die Familien Schächter und Alpern oder weitere Nachbarn aus der Dortmunder Straße 10?

Wir sind eine Nachbarschaftsinitiative aus der Dortmunder Straße 10 in 10555 Berlin-Moabit und recherchieren die Geschichte unserer ehemaligen jüdischen Nachbarn aus dem Haus, um ihrer mittels Stolpersteinen oder (je nach Wunsch der Angehörigen) einer Gedenktafel gedenken zu können.

Bisher wissen wir von zwei Familien:

1. Familie Schächter: der Kaufmann Joachim (geb. am 2.10.1880 in Polen) und Chana (geb. Sperling, am 11.12.1886) sowie deren Töchter Margot Szindler (geb. am 27.12.1921), Gerda (geb. am 31.8.1928) und Lilli Blumberg-Strom (geb. Schächter).

Margot war mit Shalom Side Szindler (geb. am 6.1.1920, Krakau) in Tel Aviv verheiratet und bekam die Töchter Frieda-Chana-Shulamith (Jahrgang 1952) und Shoshanna (Jahrgang 1962). Wir gehen davon aus, dass die beiden Frauen nunmehr nicht mehr Szindler heißen, sondern ggf. mit einer Heirat den Namen gewechselt haben.

Margots Schwester Lily Blumberg-Strom konnte nach London auswandern und verstarb dort 2006. Es ist nicht bekannt, ob sie Familie hatte.

Der Bruder von Joachim, Reuben Schächter (geb. am 26.5.1904 in Buczac, Polen) heiratete später Benia Kepman (geb. Schächter am 23.9.1904; sie ist nicht verwandt mit den oben genannten Schächters), reiste nach Haifa aus und siedelte dann später nach Tel Aviv um. Es ist nicht bekannt, ob das Paar Kinder hatte.

2. Familie Alpern: Adolf Abraham Alpern (geb. am 26.11.1887 in Kolomea, Polen) und Rosa (geb. Shekhter) sowie ihre beiden Söhne Willi Seev (geb. am 22.4.1921) und Jorkoh.

Willi Seev Alpern ist mit Margot Schächter zur Schule gegangen und reiste 1938 nach Tel Aviv aus, wo die beiden ihre Freundschaft aufrechterhielten. Er war mit Shoshanna Rachel (geb. am 8.8.1921) verheiratet und hatte mit ihr die Kinder Ram Elgakim (Jahrgang 1949) und Tamara (Jahrgang 1956).

Wir suchen nun zum einen nach weiteren Nachbarn aus der Dortmunder Straße 10 und nach den hier genannten sowie weiteren Angehörige der bisher bekannten Familien. Wir freuen uns über alle Hinweise und Unterstützung. Vielen Dank!

Who knew the Schächter and Alpern families or other neighbours in Dortmunder Straße 10?

We are a neighbourhood initiative in Dortmunder Straße 10, 10555 Berlin-Moabit, and are researching the history of our former Jewish neighbours in the house to commemorate

them either with Stolpersteine or a commemorative plaque (as the relatives wish).

So far we know of two Jewish families who lived here:

1. Schächter family: businessman Joachim (born 2 October 1880 in Poland) and Chana (née Sperling, born 11 December 1886) as well as their daughters Margot Szindler (born 27 December 1921), Gerda (born 31 August 1928) and Lilli Blumberg-Strom (née Schächter).

Margot was married to Shalom Side Szindler (born 6 January 1920, Kraków) in Tel Aviv, and they had two daughters Frieda-Chana-Shulamith (born in 1952) and Shoshanna (born in 1962). We assume that the two daughters are no longer called Szindler, but may have changed their name, for example, if they married.

Margot's sister Lily Blumberg-Strom was able to emigrate to London. She died there in 2006, but whether she had a family there as well is not known.

Joachim's brother, Reuben Schächter (born 26 May 1904 in Buczac, Poland) later married Benia Kepman (née Schächter, born 23 September 1904, but not related to the same Schächter family). They emigrated to Haifa, and later moved to Tel Aviv. It is not known if the couple had any children.

2. Alpern family: Adolf Abraham Alpern (born 26 November 1887 in Kolomea, Poland) and Rosa (née Shekhter) as well as their two sons Willi Seev (born 22 April 1921) and Jorkoh.

Willi Seev Alpern went to school with Margot Schächter, and emigrated to Tel Aviv in 1938. They both kept up their friendship there. Willi married Shoshanna Rachel (born 8 August 1921), and they had two children, Ram Elgakim (born in 1949) and Tamara (born in 1956).

We are looking for information about these families known to have lived in Dortmunder Straße 10 and their relatives, as well as other neighbours who lived here. All information and support will be very much appreciated. Thank you!

Für die Nachbarschaftsinitiative
Neighbourhood initiative contact:
Anne Gerds
Chiffre 118 302

Wer erinnert sich an die A.G.P. (Arbeitsgemeinschaft Preuss)?

Gibt es *aktuell*-Leser, die sich an die A.G.P. (Arbeitsgemeinschaft Preuss) erinnern? Preuss war ein ehemaliger jüdischer Lehrer, der diese A.G.P. führte. Wir trafen uns zum Tischtennis, im Grunewald zum Radrennen und in seiner Wohnung (in Charlottenburg oder Wilmersdorf) zum Schachspielen, Markentauschen und zu vielen anderen Geselligkeiten. Mitte der 1930er-Jahre besuchten wir in den Sommerferien einmal das Sudetenland und ein anderes Jahr Bornholm und Kopenhagen. Gegen 1936 ging dieser „Verein“ ganz plötzlich zu Ende. Weiß jemand, was aus Herrn Preuss wurde?

Who remembers the A.G.P. (Arbeitsgemeinschaft Preuss)?

Are there any *aktuell* readers who remember the A.G.P. (Arbeitsgemeinschaft Preuss)? Preuss was a Jewish teacher who used to run this A.G.P. We met to play table tennis, for cycling races in the Grunewald, and in his apartment (in Charlottenburg or Wilmersdorf) to play chess, exchange stamps and for other social activities. In the mid-1930s, we once visited Sudetenland during the summer holidays, and another year we went to Bornholm and Copenhagen. This 'association' abruptly came to an end in 1936. Does anyone know what happened to Mr Preuss?

Bern Brent (früher/formerly: Gerd Bernstein)
Chiffre 118 303

Gesucht werden Informationen über Margarethe Lewinsohn und Anna Ruhemann für eine Stolperstein-Ver- legung in der Potsdamer Straße 63 in Berlin-Lichterfelde

Im Frühjahr 2019 sollen vor dem Haus Potsdamer Straße 63 in Berlin-Lichterfelde Stolpersteine für zwei deportierte Frauen verlegt werden. Über sie ist nicht viel bekannt.

Margarethe Lewinsohn, geb. am 14.11.1875 in Berlin und im damaligen Sprachgebrauch „Halbjüdin“, wohnte in der Potsdamer Straße 63, bevor sie in die Elisenstraße 24 in Berlin-Steglitz zu Amalie Jolles zog. Diese wurde am 23.3.1942, also noch vor ihrer Untermieterin, ins Ghetto Piaski deportiert. Der „12. Osttransport“ (auch „Welle XII“) brachte Margarethe Lewinsohn am 2.4.1942 mit der laufenden Nummer 230 vom Güterbahnhof Moabit aus in einer dreitägigen Fahrt zusammen mit mindestens 326 Menschen in einem Güterwagen nach Trawniki bei Lublin oder ins Ghetto Warschau. Ihre Spur verliert sich danach endgültig.

Anna Ruhemann, geb. am 29.12.1866 in Berlin, „Volljüdin“, wohnte ebenfalls in der Potsdamer Straße 63, bis auch sie als Untermieterin in der Elisenstraße 24, aber im „1. Stock bei Schäfer“, unterkam. Im „3. großen Alterstransport“ am 3.10.1942 vom Bahnhof Grunewald in Güterwagen nach Theresienstadt, Ankunft 4.10.1942, befanden sich außer ihr 941 Berlinerinnen und Berliner und 79 Personen aus dem Berliner Umland. Anna Ruhemann hatte in der Transportliste die Nummer 460 und wurde als „ledig und ohne Beruf“ beschrieben. Nur 72 der Deportierten überlebten den Krieg. Anna Ruhemann gehörte nicht dazu: Sie starb am 5.12.1942 in Theresienstadt.

Weitere geplante Stolpersteine in Lichterfelde:

Margarete Arnheim, geb. am 6.1.1871 in Elbing, Westpreußen, wohnhaft Baseler Str. 13 (ehemaliges jüdisches Lehrerinnenwohnheim), deportiert am 8.9.1942 nach Theresienstadt, dort gestorben am 6.3.1943

Madeleine Levin, geb. am 10.3.1889 in Berlin, wohnhaft Gütlingstraße 6, deportiert am 12.3.1943 nach Auschwitz und dort verschollen

Wilhelm Liebenthal, geb. am 18.4.1881 in Neustrelitz, wohnhaft Baseler Straße 40, deportiert am 29.11.1942 nach Auschwitz und dort verschollen

Agnes Michaelis, geb. am 14.11.1862 in Berlin, wohnhaft Kadettenweg 39, deportiert am 14.9.1942

nach Theresienstadt und dort am 10.2.1943 verstorben

Betty Riehn, geb. am 5.12.1882 in Zachau/Pommern als Betty Falkson, wohnhaft Kadettenweg 10, deportiert am 12.1.1943 nach Auschwitz und dort verschollen

Ruth Seelig, geb. am 9.9.1920 in Kolberg/Pommern, wohnhaft Baseler Straße 18, zusammen mit ihren Eltern und drei Geschwistern am 3.2.1943 nach Auschwitz deportiert und dort verschollen

Ich suche nach Hinweisen zu den Genannten sowie nach Kontakten zu Angehörigen und Bekannten.

Looking for information about Margarethe Lewinsohn and Anna Ruhemann for Stolpersteine at Potsdamer Straße 63 in Berlin-Lichterfelde

In spring 2019, there are plans to lay Stolpersteine in front of Potsdamer Straße 63 in Berlin-Lichterfelde for two deported women. At present, very little is known about them.

Margarethe Lewinsohn, born 14 November 1875 in Berlin and in Nazi terminology classified as a 'Halbjüdin', lived in Potsdamer Straße 63. She later lodged with Amalie Jolles in Elisenstraße 24 in Berlin-Steglitz. On 23 March 1942, Amalie Jolles was deported to the Piaski ghetto. On 2 April 1942, Margarethe Lewinsohn, given transport number 230, was deported from the Moabit goods station to Trawniki near Lublin or to the Warsaw ghetto in the 12th Osttransport (also known as Welle XII). The journey lasted three days, and she was deported with at least 326 people in one goods wagon. After her deportation, there is no trace of her whereabouts.

Anna Ruhemann, born 29 December 1866 in Berlin and in Nazi terminology classified as a 'Volljüdin', also lived in Potsdamer Straße 63. She also moved to Elisenstraße 24 as

a lodger, though on the 'first floor at Schäfer's'. On 3 October 1942, she was deported from the Grunewald station in a goods wagon to Theresienstadt in the '3rd large Alterstransport' (Elderly Transport), arriving on 4 October 1942. In addition, the transport comprised 941 Berliners and 79 people from Berlin's environs. Anna Ruhemann was given transport number 460 and listed as 'single and without occupation'. Only 72 of those deported survived the war. Anna Ruhemann was not among them. She died in Theresienstadt on 5 December 1942.

Other Stolpersteine planned in Lichterfelde:

Margarete Arnheim, born 6 January 1871 in Elbing, West Prussia, resident at Baseler Str. 13 (former hostel for Jewish women teachers), deported on 8 September 1942 to Theresienstadt, died there 6 March 1943.

Madeleine Levin, born 10 March 1889 in Berlin, resident at Gütlingsstraße 6, deported to Auschwitz on 12 March 1943; missing.

Wilhelm Liebenthal, born 18 April 1881 in Neustrelitz, resident at Baseler Straße 40, deported to Auschwitz on 29 November 1942; missing.

Agnes Michaelis, born 14 November 1862 in Berlin, resident at Kadettenweg 39, deported to Theresienstadt on 14 September 1942; died there on 10 February 1943.

Betty Riehn, born 5 December 1882 in Zachau/Pomerania as Betty Falkson, resident at Kadettenweg 10, deported to Auschwitz on 12 January 1943; missing.

Ruth Seelig, born 9 September 1920 in Kolberg/Pomerania, resident at Baseler Straße 18, deported to Auschwitz together with her parents and three siblings on 3 February 1943; missing.

I would be grateful for any information on any of the above, or contacts to their relatives or friends.

Harald Schlierike
Chiffre 118 304

Wer erinnert sich an das Ladengeschäft „Paulette“?

Ich suche Personen, die sich an das Ladengeschäft „Paulette“, Unter den Linden 71 erinnern, in dem meine Großmutter Paula Pollaczek von ca. 1940 bis 1943 Strickwaren und modische Accessoires (Petit-Point-Handtäschchen) verkaufte. Das Haus stand neben dem Hotel Adlon und brannte im November 1943 ab.

Who remembers a store called *Paulette*?

I'm looking for people who remember a store called *Paulette* at Unter den Linden 71, where my grandmother Paula Pollaczek sold knitted goods and fashion accessories (petit point purses and bags) from around 1940 – 1943. The building was adjacent to the Hotel Adlon and burned down in November 1943.

Yvonne Gröning
Chiffre 118 305

Jüdisches Volksheim in der Dragonerstraße (1916 – 1929): Wer hat Informationen über Mitarbeiter und Angebote?

Das Heim wurde von Siegfried Lehmann gegründet. Es ging um Nachbarschaftshilfe und Unterstützung ostjüdischer Kinder. U. a. Studenten, Frauen und Jugendbewegte engagierten sich. Wer weiß Näheres oder hat noch Material? Danke!

Jüdisches Volksheim in Dragonerstraße (1916 – 1929): Who has information about the staff and services?

The home was founded by Siegfried Lehmann to provide neighbourly help for eastern Jewish children. Those involved were, among others, students, women and members of the youth movement. Does anyone know more about the home or know of material about it? Thanks!

Beate Lehmann
Chiffre 118 306

Who knew my grandfather Fred Sellman?

I am the grandson of Fred Sellman who was born in Berlin, April 5th 1909 in Mitte. He was the son of Max Sellman and Ella Löwenstein who married, also in Berlin, on 30th December 1883. We know he left Berlin and came over to London in 1936, where he later married my grandmother Evie Gold and where they then had a daughter Jenny who became my mother.

Sadly, my mum Jenny passed away when I was three, but it was only recently I discovered her subscription to *aktuell*. Since then I have begun to try and discover more about her family. I think this magazine is brilliant! I have found it so interesting and amazing to read about everyone's stories and I would like to thank the editors and contributors for their efforts.

I am writing this as I wondered if anyone reading this, knew Fred and his family whilst they lived in Berlin?

Michael Nissenbaum
Chiffre 118 307

Jüdische Ärzte als Krankenbehandler in Berlin zwischen 1938 und 1945

Am 30. September 1938 wurde sämtlichen jüdischen Ärzten im Deutschen Reich die Approbation entzogen. Dennoch mussten zurückgebliebene Juden medizinisch versorgt werden, wenn sie krank wurden, vor allem weil man die Arbeitskraft der jüdischen Zwangsarbeiter brauchte. „Arische“ Ärzte sollten dies jedoch nicht tun, da die Nationalsozialisten eine diffuse Angst vor Ansteckungsherden hatten und „Arier“ und Juden keinen Kontakt miteinander haben durften. Jüdische Ärzte gab es nun aber nicht mehr. Also musste ein neues Konstrukt her: der Krankenbehandler.

Für die 700 Seiten umfassende Studie konnten erstmalig Informationen zu 368 Krankenbehandlern ausfindig gemacht und zusammengetragen werden. All diese Helfer in großer Not waren in einer gefährlichen Zeit eine wichtige Stütze für krank gewordene oder verletzte Juden. Aber auch sie gerieten in schwierige ethische Dilemmata, da sie beispielsweise in das Deportationsgeschehen eingebunden wurden.

Von **Rebecca Schwach**
700 Seiten, 59,95 Euro
Mabuse-Verlag, 2018
ISBN-10: 386321322X
Sprache: Deutsch



„Die Nacht hat uns verschluckt“: Poesie und Prosa jüdischer Migrantinnen und Migranten aus dem Berlin der 1920er und 30er Jahre – Eine Anthologie (Charlottengrad und Scheunenviertel)

Jene Juden, die nach den Erfahrungen von Welt- und Bürgerkrieg, Revolution und Pogrom aus Osteuropa in den 1920er-Jahren nach Berlin kamen, fanden in der Metropole an der Spree Zuflucht und eine vorübergehende Bleibe. Es entstand eine lebendige Kultur, die durch Mehrsprachigkeit und Multiperspektivität geprägt war. Die Herausgeberinnen versammeln in ihrer Anthologie literarische Stimmen aus fünf verschiedenen Sprachen: Russisch, Hebräisch, Jiddisch, Deutsch und Englisch.

Die zum Teil bisher unveröffentlichten Texte changieren zwischen Heimatverlust und Aufbruchstimmung, Fremdheit und Vertrautheit und lassen sich auch als Entgegnungen auf die Herausforderungen einer fremden Umwelt und als Überlebensstrategien in einer modernen Großstadt lesen. Sie zeugen von der großen Diversität jüdischen Lebens im Berlin der 1920/30er-Jahre und werfen einen scharfen Blick auf die gesellschaftlichen Verwerfungen der Weimarer Republik.

Mit Texten u. a. von Chaim Nachman Bialik, Vera Brodovitch, Simon Dubnow, Boris Pasternak, Marcel Reich-Ranicki und Joseph Roth.

Herausgegeben von
Anne-Christin Saß, Verena Dohrn und Britta Korkowsky,
unter Mitarbeit von **Tamara Or**
352 Seiten, 29,90 Euro
Wallstein-Verlag, 2018
ISBN-10: 3835331337
Sprache: Deutsch

Der Reisende

Deutschland im November 1938. Der jüdische Kaufmann Otto Silbermann, ein angesehenes Mitglied der Gesellschaft, wird in Folge der Novemberpogrome aus seiner Wohnung vertrieben und um sein Geschäft gebracht. Mit einer Aktentasche voll Geld, das er noch vor den Nazis retten kann, reist er ziellos umher. Zunächst glaubt er, ins Ausland fliehen zu können. Sein Versuch, illegal die Grenze zu überqueren, scheitert jedoch. Also nimmt er Zuflucht in der Reichsbahn, verbringt seine Tage in Zügen, auf Bahnsteigen, in Bahnhofsrestaurants. Er trifft auf Flüchtlinge und Nazis, auf gute wie auf schlechte Menschen. In den Gesprächen, die Silbermann führt und mithört, spiegelt sich die schreckenerregende Lebenswirklichkeit jener Tage. Es ist eine Geschichte von Emigration und Deportation, von Neubeginn und gescheiterten Hoffnungen, eine von vielen Tragödien des Exils.

Der Roman des deutsch-jüdischen Schriftstellers Ulrich A. Boschwitz (1915–1942), der Deutschland 1935 gen Schweden verließ, erschien erstmals im Jahr 1939 auf Englisch (*The man who took trains*) – und nun, 76 Jahre nach dem Tod seines Verfassers, zum ersten Mal in deutscher Sprache.

The man who took trains

Germany, November 1938. In the wake of the November Pogroms, Jewish businessman Otto Silbermann, a respected member of society, is forced to leave his flat and has his business taken from him. With a briefcase full of money which he managed to save from the Nazis, he travels aimlessly. Initially, he believes he can escape abroad, but his attempt to cross the border illegally fails. So he takes refuge in the Reichsbahn, spending his days in trains, on platforms, and in station restaurants. He encounters refugees and Nazis, meeting good as well as bad people. The discussions he has and hears resonate with the appalling reality of life of those

days. This is a story of emigration and deportation, of new starts and thwarted hopes, one of the many tragedies of exile.

This novel by German-Jewish writer Ulrich A. Boschwitz (1915–1942), who left Germany for Sweden in 1935, first appeared in English in 1939. Now, 76 years after the author's death, it is published for the first time in German.

Von/ by Ulrich A. Boschwitz
 Herausgegeben und mit einem Nachwort versehen von/
 Edited and with an afterword by
 Peter Graf
 303 Seiten/ pages, 20,00 Euro
 Klett-Cotta-Verlag, 2018
 ISBN-10: 3608981233
 Sprache: Deutsch/ Language: German



Drei Fragen an ... Meytal Rozental

Meytal Rozental kommt aus der Nähe von Haifa in Israel. Seit 2011 lebt die Kulturwissenschaftlerin in Neukölln. Sie war eine der Protagonistinnen der Ausstellung *#Babel 21. Migration und jüdische Gemeinschaft* des Ernst Ludwig Ehrlich Studienwerks, die 2017 im Centrum Judaicum gezeigt wurde.

DAS INTERVIEW FÜHRTE AMELIE MÜLLER

Es hat dich eher zufällig nach Berlin verschlagen. Wie kam es dazu, und warum bist du geblieben?

Ich habe mehrere Jahre in Jerusalem gelebt und studiert. Nach dem Bachelor-Studium wollte ich unbedingt ins Ausland. Eigentlich zum Urlaub nach Ägypten, aber das war 2011, und kurz vor meiner Reise war der Arabische Frühling ausgebrochen. Wohin dann? Die billigsten Tickets waren die nach Berlin, und ich kannte dort jemanden, der in meiner Wohnung Couchsurfing gemacht hatte. Ich schrieb ihm: „Was machst du am Montag? Ich komme!“ Da habe ich ihn besucht und zum ersten Mal gemerkt, was für einen Preis das Leben in Jerusalem für mich hatte, wie angespannt und eng es dort für mich war. Es war Frühjahr, eine schöne Jahreszeit in Berlin. Die Atmosphäre war offen, liberal und entspannt. Da habe ich mich entschieden, dass ich zurzeit mit Jerusalem fertig bin, und drei Monate später war ich hier.

Ich fühle mich nicht an einen Ort gebunden. Ich fühle mich an Menschen gebunden. Meine Arbeit ist auch nicht an Deutschland gebunden. Ich arbeite im europäischen, internationalen Kontext, und Berlin ist ein sehr guter Ort, von dem aus man so etwas machen

kann. Es kann auch sein, dass das irgendwann anders wird. Im Moment bin ich hier zufrieden. Ich kann nicht sagen, dass ich mich in Deutschland zu Hause fühle oder selbst in Berlin, aber in meiner Ecke, in diesem Teil von Neukölln schon.

Deine Großeltern waren Überlebende des Holocaust. Gab es auch Vorbehalte, als du nach Deutschland gezogen bist?

Meine Großeltern haben es nicht mehr erlebt, dass ich nach Berlin gezogen bin. Meiner Oma hätte es aber wahrscheinlich gefallen. Sie war ein großer Fan von Deutschland, auch nach dem Krieg noch. Sie interessierte sich für deutsche Philosophie, Literatur und Musik; deutsche Kultur war für sie eine große Sache. Meine Mutter findet es sehr schön, dass ich jetzt Deutsch spreche – das erinnert sie an ihre eigene Mutter. Natürlich haben sich meine Eltern nicht gefreut, dass ich so weit weg bin. Im Laufe der Zeit haben sie ihre Meinung ein bisschen geändert, weil sie verstehen, dass es in Europa für mich zurzeit mehr Möglichkeiten gibt.



Meytal Rozental

Meine Mutter hat schon Angst, dass der Antisemitismus in Europa immer noch da ist und er nur verborgen wurde – vor allem wenn in den Medien über einen Vorfall berichtet wird. Sie sagt „Pass auf dich auf“, und dann sage ich „Pass du auf dich auf. Du lebst im Nahen Osten. Das ist auch nicht gerade der sicherste Ort der Welt!“. Dann machen wir uns ein bisschen Konkurrenz, natürlich auch mit Humor, nicht ganz ernst.

Du hast dich im Studium mit Migration und Ethnizität beschäftigt. Als Projektmanagerin arbeitest du viel mit Geflüchteten. Hat deine Arbeit auch etwas mit deiner eigenen Familiengeschichte zu tun?

Ich fand die Bewegung von Menschen immer spannend. Was bringt Menschen dazu, ihre Heimat zu verlassen, ihre Kultur, ihre Familie, und woanders hinzugehen? Natürlich hat mein eigener familiärer Hintergrund auch eine große Rolle gespielt. Meine Großeltern kamen aus Ungarn und Rumänien. Für sie und meine Eltern war es keine freie Entscheidung, ihr Land zu verlassen. Da sehe ich auch die Parallelen zur heutigen Situation: In Europa herrscht im Moment ein bisschen die Wahrnehmung, es hätte erst 2015 angefangen, dass Menschen fliehen. Das ist natürlich Quatsch. Menschen sind immer geflohen, sind immer migriert. Selten aus eigener Wahl. Die Geschichte meiner Familie spiegelt sich in den Geschichten der Menschen, die heutzutage nach Europa kommen. Sie haben auch keine Wahl.

Ich als „privilegierte Migrantin“ habe für meine Privilegien nichts getan. Ich musste nur in der ungarischen Botschaft in Tel Aviv ein Dokument unterschreiben, dann hatte ich einen europäischen Pass. Nun darf ich hier bleiben und überall hinreisen. Mit meinen kleinen, begrenzten Möglichkeiten versuche ich, den Menschen zu helfen, die diese Privilegien nicht genießen.

*aktuell traf Meytal Rozentel in einem Café in Neukölln
aktuell met with Meytal Rozentel in a café in Neukölln*

Three Questions for ... Meytal Rozentel

Cultural scholar Meytal Rozentel comes from near Haifa in Israel. Since 2011, she has been living in Neukölln. She was one of the protagonists in the Ernst Ludwig Ehrlich Scholarship Fund (ELES) exhibition *#Babel 21. Migration and the Jewish Community* shown in the Centrum Judaicum in 2017.

INTERVIEWED BY AMELIE MÜLLER



You came to Berlin more or less by chance. How did that happen – and why did you stay?

I lived and studied for several years in Jerusalem. After I finished my undergraduate degree, I really wanted to take a break abroad. I'd planned to take a holiday in Egypt, but that was 2011 and the Arab Spring started just before I wanted to leave. So where could I go? The cheapest flights were to Berlin. I knew someone there who had couch-surfed in my apartment, so I contacted him. I wrote "What are you doing on Monday? I'm coming to Berlin!" I visited him there and, for the first time, realised the price I had to pay for life in Jerusalem, how tense and how restricted I was there. It was spring – a beautiful time of year in Berlin. The atmosphere was open, liberal and relaxed. So, I decided that I'd had enough of Jerusalem for the time being, and three months later I was here.

I don't feel bound to one place – I feel bound to people. My work is not directly connected to Germany either. I work in an international European context, and for something like that, Berlin is a very good location. Of course, at some point, that may all change. At present, I'm happy here. I can't say that I feel that Germany – or even Berlin – is my home, but I do feel at home in my neighbourhood, in this part of Neukölln.

Your grandparents were Holocaust survivors. Were there also reservations about you moving to Germany?

My grandparents were no longer with us when I moved to Berlin. But probably my grandmother would have liked the idea. She was a big fan of Germany, even after the war. She was interested in German philosophy, literature and music – German culture was a huge thing for her. My mother thinks it's very nice that I can now speak German – it reminds her of her own mother. Naturally, my parents are not so happy that I'm living so far away. While I've been away, they've changed their minds a bit, since they understand that at present I have more opportunities in Europe.

My mother does worry that anti-Semitism in Europe is still there, and it was only hidden – especially when the media report an anti-Semitic incident. She says, 'Take care of yourself', and then I say 'You take care of yourself. You're living in the Middle East – also not exactly the safest place in the world!' Then we start a little bit of a competition, of course in a joking kind of way, not so seriously.

In your studies, you focused on migration and ethnicity. As a project manager, you work a lot with refugees. Does your work also have something to do with your own family history?

I always found the movement of people fascinating. What leads people to leave their homes, their culture, their families, and to move somewhere else? Naturally, my own family background has also played a large part here. My grandparents came from Hungary and Romania. Neither they nor my parents freely chose to leave their country. And in that, I also see parallels to today's situation. Now in Europe, the dominant view is a little bit as if people only started to flee their homes in 2015 – which is, of course, nonsense. People have always had to flee their homes, have always migrated. It's rarely been a free choice. My family's story is mirrored in the stories of people coming to Europe today. They don't have a choice either.

As a 'privileged migrant', I've actually done nothing for my privileges. I only had to sign a form in the Hungarian embassy in Tel Aviv, and I had a EU passport. Now, I can stay here, and travel all over. With my own small, limited possibilities, I try to help people who don't have these privileges.

Impressum / Publishing information: Der Regierende Bürgermeister von Berlin, Jüdenstraße 1, D-10178 Berlin, E-Mail: aktuell@berlin.de, Tel.: + 49 30 90 26 22 80, Fax: + 49 30 90 26 25 26, www.berlin.de/aktuell **Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes / Person responsible in terms of German press law:** Claudia Sünder **Redaktion / Editors:** Amelie Müller, Benedikt Ziegenfuß **Übersetzung / Translation:** Andrew Boreham, Brigitta Müller-Osenberg **Lektorat / Copy editing:** Karin Nungeßer, Textwerkstatt **Design und Umsetzung / Design and execution:** kursiv Kommunikationsdesign, Berlin, Peter Frey, Angela Köntje, Katrin Schek **Auflage / Print run:** 7.100 **Foto Titel / Photo cover:** © Barbara Dietl

Richtigstellung: In *aktuell* Nr. 100 hieß es auf S. 12, Frau Dr. Zwillenberg sei die letzte Erbin von Hermann Tietz und weiter, sie habe Eberhard Diepgen durch Heinz Galinski kennen gelernt. Richtig ist: Sie war eine von mehreren Erben und lernte Herrn Diepgen durch Ignatz Bubis kennen. Wir bitten, diese Fehler zu entschuldigen.

Correction: On p. 12 of *aktuell* no. 100, we stated that Dr. Zwillenberg was the last heir of Hermann Tietz and that she had met Eberhard Diepgen through Heinz Galinski. In fact, she was one of a number of heirs and met Mr. Diepgen through Ignatz Bubis. We apologize for these errors.

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 31. August 2018 / **Editorial deadline for the next issue:** 31 August 2018

Wir bitten um Ihr Verständnis, dass aus Platzgründen nicht alle zur Veröffentlichung geeigneten Einsendungen abgedruckt werden können. Außerdem können wir für die Richtigkeit der Angaben keine Gewähr leisten.

Please note that due to space constraints we cannot print all correspondence that is suitable for publication. We appreciate your understanding. We also cannot accept liability for any inaccurate information.

Weitere Berlin-Informationen unter: www.berlin.de, www.visitberlin.de
Further information on Berlin: www.berlin.de/en, www.visitberlin.de/en

Weil wir dich lieben

Verspätungen, schmutzige Fahrzeuge, unfreundliche Fahrer – zugegeben, die Berliner Verkehrsbetriebe, kurz BVG, hatten lange Zeit keinen einfachen Stand bei den Berlinerinnen und Berlinern, die täglich auf die Dienste des öffentlichen Nahverkehrs angewiesen sind.

Doch dann ließ sich die BVG etwas Geniales einfallen: Unter dem Hashtag #weilwirdichlieben forderte sie ihre Fahrgäste im Januar 2015 auf, von ihren Erlebnissen mit Bus, Straßenbahn und Co. zu berichten. Nach einem Sturm der Entrüstung wendete sich das Blatt schlagartig – und seitdem lieben die Berlinerinnen und Berlin zurück, zumindest das coole Image *ihrer BVG*.

Wie konnte dieser Wandel gelingen? Vor allem natürlich durch mutiges Marketing mit „Herz und Schnauze“. Die BVG-Kampagne ist bis heute vielseitig, frech, selbstironisch und ständig am Puls der Zeit, so wie Berlin eben tickt.

Die neuesten Motive der Kampagne, unzählige Twitterperlen, lustige Youtube-Videospots und vieles mehr gibt es unter:

www.bvg.de/de/weilwirdichlieben





Because we love you

Delays, dirty carriages and buses, unfriendly drivers. For a long time, Berlin's local transport services, known by the acronym BVG, did not have it easy with Berliners who rely on public transport every day.

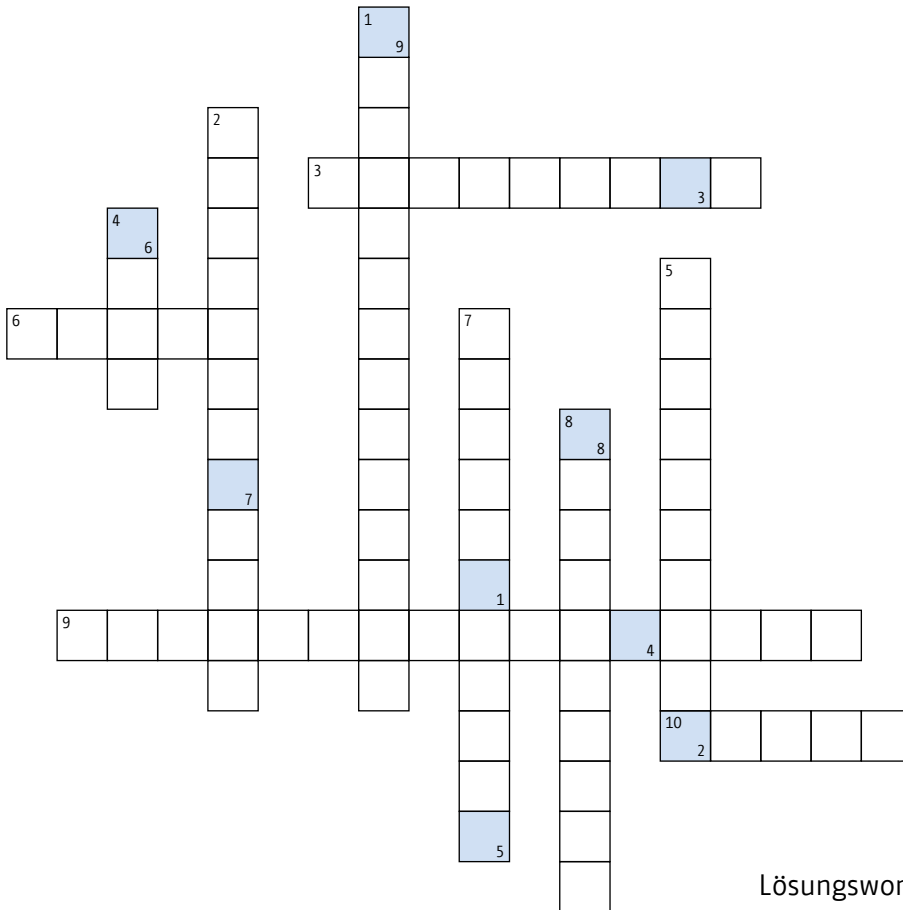
But then, the BVG had an ingenious idea. In January 2015, the BVG called on their passengers to tweet their experiences on buses, trams, etc., under the hashtag #weilwirdichlieben (#becauseweloveyou). The first wave of tweets was a litany of complaints, but suddenly things changed. Since then, the love affair has become reciprocal – at least when Berliners talk of the cool image of *their* BVG.

How was such a turnaround possible? Of course, first and foremost, it was down to some bold marketing playing with Berlin's legendary 'big heart, ready wit' reputation. The BVG campaign remains diverse, cheeky, tongue-in-cheek and always up to date, just the way Berlin is.

You can find the latest marketing images, any number of top tweets, fun YouTube video ads, and lots more at

www.bvg.de/de/weilwirdichlieben

Gewinnspiel Prize Crossword



Teilnahmebedingungen: Eine Teilnahme ist ab 18 Jahren möglich. Teilnehmen können Abonentinnen und Abonnenten der Zeitschrift *aktuell* sowie deren Kinder und Enkel. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landes Berlin sowie kooperierender Einrichtungen oder Unternehmen dürften nicht am Gewinnspiel teilnehmen. Die Senatskanzlei Berlin erhebt, verarbeitet und nutzt Ihre personenbezogenen Daten nur für das Gewinnspiel. Eine Weitergabe Ihrer personenbezogenen Daten an Dritte erfolgt nicht. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden per E-Mail benachrichtigt.

Competition rules: Participants must be 18 or older. The competition is open to the subscribers to the *aktuell* magazine as well as their children and grandchildren. This crossword prize draw is not open to those employed by the federal state of Berlin and cooperating institutions or companies. The Berlin Senate Chancellery only gathers, processes and uses your personal data for this crossword prize draw. We do not pass your personal data on to third parties. The promoter's decision is final and binding. The winners will be informed by email.

Lösungswort / Mystery word

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

PREISGEWINN ZUM KREUZWORTRÄTSEL

In *aktuell* Nr. 100 suchten wir das Lösungswort „Jubilaeum“. Alle Gewinnerinnen und Gewinner wurden benachrichtigt. Um an unserem Gewinnspiel teilzunehmen, schicken Sie bitte das richtige Lösungswort unter Angabe Ihres vollständigen Namens und Ihrer Adresse per E-Mail bis zum 30.9.2018 an aktuell@berlin.de. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir drei Preise zum Thema „Großstadtverkehr: Unterwegs in Berlin“. Viel Erfolg bei unserem Gewinnspiel!

PRIZE CROSSWORD

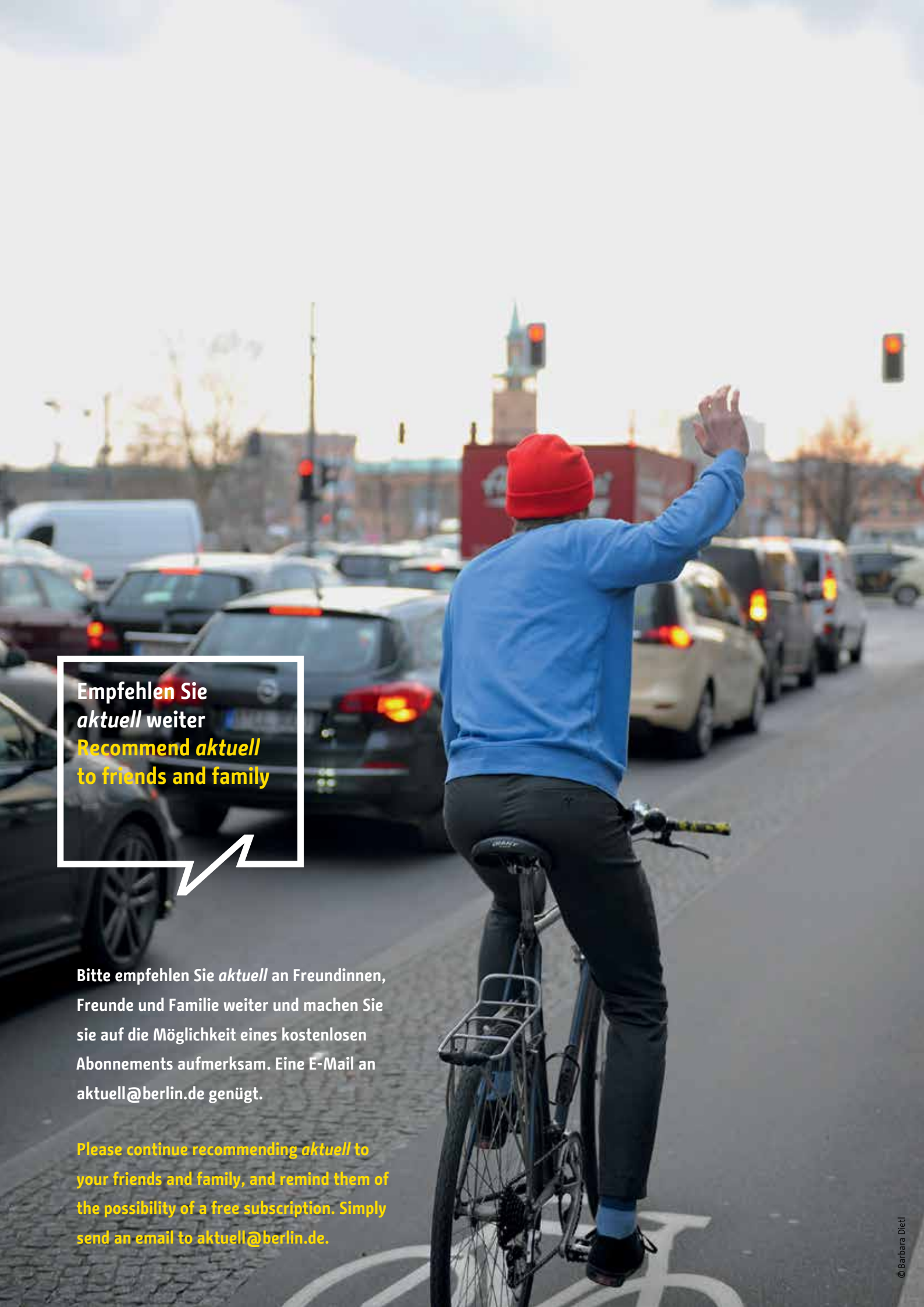
In *aktuell* No. 100, the mystery word was 'Jubilaeum'. All winners have been notified. To take part in our prize crossword, send us the mystery word from the highlighted squares together with your full name and address by 30 September 2018 at the latest by email to: aktuell@berlin.de. All the correct solutions will be put into a draw, and three winners will be chosen at random. The winners will receive a prize related to the topic of 'Urban Transport. Out and about in Berlin'. Good luck in our prize crossword!

HORIZONTAL / ACROSS

- Material der Berliner Gedenktafeln
German word for the material used for Berlin's Memorial Plaques
- Bürgerlicher Nachname des „Pinselheinrichs“
Surname of the artist dubbed the 'Pinselheinrich'
- Großsiedlung in Britz
Residential estate in Britz
- Flughafen, der im Zuge der Luftbrücke gebaut wurde
Airport built during the Air Lift

VERTIKAL / DOWN

- Ältestes Siedlungsgebiet Berlins
Berlin's earliest settlement area
- Varieté-Theater an der Friedrichstraße
Variety theatre on Friedrichstraße
- Sprint-Weltrekordler von 2009: Usain ...
World record sprint holder in 2009: Usain ...
- Viersitziges Fahrrad
Bicycle for four
- Spitzname für den Hanomag 2/10 PS
Nickname of the Hanomag 2/10 PS
- Umsteige-U-Bahnhof in Kreuzberg: ... Tor
Interchange tube station in Kreuzberg: ... Tor



Empfehlen Sie
aktuell weiter
Recommend *aktuell*
to friends and family

Bitte empfehlen Sie *aktuell* an Freundinnen, Freunde und Familie weiter und machen Sie sie auf die Möglichkeit eines kostenlosen Abonnements aufmerksam. Eine E-Mail an aktuell@berlin.de genügt.

Please continue recommending *aktuell* to your friends and family, and remind them of the possibility of a free subscription. Simply send an email to aktuell@berlin.de.