Tour-Tipps Friedrichshain -Kreuzberg

Der Osthafen

Wir starten unsere Tour am Ausgang des U-Bahnhofs Schlesisches Tor, wo wir uns nach rechts wenden, erst die Skalitzer Straße und dann gleich links die Schlesische Straße überqueren. Wir folgen der Oberbaumstraße, die parallel zur Hochbahntrasse der U-Bahn verläuft, bis wir die Oberbaumbrücke erreichen.

Der Oberbaum war seit dem frühen 18. Jahrhundert das Wassertor in der Berliner Stadtmauer. Die heutige Oberbaumbrücke wurde von 1892 bis 1896 nach Plänen des Architekten Otto Stahn im neugotischen Stil erbaut. Im April 1945 wurde sie teilweise gesprengt und anschließend nur notdürftig instand gesetzt. Ab August 1961 diente die Brücke, die im Grenzbereich der Berliner Mauer lag, für Fußgänger als Grenzübergang. Die denkmalgerechte Sanierung erfolgte erst nach dem Mauerfall, wobei der mittlere Brückenbogen 1992 von dem Architekten Santiago Calatrava neu gestaltet wurde.

Von der Oberbaumbrücke aus sehen wir auf der linken Seite den Park an der East-Side-Gallery, auf der rechten Seite den ehemaligen Osthafen. Am Ende der Oberbaumbrücke angelangt (Kreuzung Mühlenstraße/ Warschauer Straße/Stralauer Allee), biegen wir nach rechts in die Stralauer Allee ein. Auf der rechten Seite befindet sich das Universal-Gebäude (ehemaliges Eierkühlhaus) und der Eingang zum ehemaligen Osthafen.

Wir gehen rechts durch das Tor, nochmals rechts und umrunden das Universal-Gebäude in Richtung Spree. Nach Erreichen des Spree-Ufers biegen wir nach links ab und gehen an dem ehemaligen Eierkühlhaus entlang. Das Gebäude wurde 1928/29 nach Plänen des Architekten Oskar Pusch erbaut und diente der Einlagerung von bis zu

75 Millionen Eiern. Seit 2002 hat eine große Plattenfirma ihren Hauptsitz darin. Dafür wurden die ursprünglich geschlossenen Fassaden zu großen Fensterfronten umgestaltet.

Daneben steht der ehemalige Getreidespeicher (Spreespeicher), der von 1907 bis 1913 erbaut, 2001 komplett saniert und zu Office-Lofts und Büros umgebaut wurde.

Wir gehen an dem ehemaligen Getreidespeicher vorbei und erreichen eine Besucherplattform an der Spree. Von hier aus hat man einen schönen Panoramablick über den Osthafen und die Spreelandschaft. Wir gehen nach links an dem Hotelneubau vorbei, vor dem einige bemalte Mauerelemente stehen, umrunden das Hotel und erreichen den Ausgang zur Stralauer Allee. Wir gehen nach rechts und bleiben auf derselben Straßenseite, bis wir den nächsten Eingang des Osthafens erreichen. Jetzt sehen wir einen würfelähnlichen Neubau, an dem wir vorbei gehen und erneut das Spreeufer erreichen.*

In der Spree erblicken wir eine schwimmende Mischwasserspeicherungsanlage, ein Pilotprojekt zur Schadstoffreduzierung in der Spree. Wir gehen nach links an der Spree entlang und sehen das erste der beiden dort gelegenen Lagerhäuser, die im Jahre 1913 erbaut wurden (heute der Sitz einer TV-Gesellschaft).

* Falls die Baustelle nicht mehr existiert, können wir

Zur Geschichte des Osthafens:

Berlin war viele hundert Jahre lang eine Hafenstadt ohne Hafen! Die ganze Spree zwischen „Oberbaum“ und „Unterbaum“ (etwa auf Höhe Reichstag/Hauptbahnhof) wurde zum Be- und Entladen entlang der Uferstraßen benutzt – eine permanente „Rushhour“ mit beträchtlichen „Parkplatz“-Problemen. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden zusammen mit dem Kanalbau (Landwehrkanal u.a.) kleine Hafenbecken (Schöneberger-, Urban-, Humboldthafen), die aber über keine Hafeninfrastruktur und Verkehrsanbindungen verfügten.

Als Berlin bereits Millionenstadt war und die Entstehung großer Industriekomplexe eine vernünftige Verkehrslogistik zwingend notwendig machte, entschloss man sich um 1900, große Hafenkomplexe zu errichten: u.a. den Westhafen in Charlottenburg (Eröffnung erst 1923) und den Osthafen in Friedrichshain zur Versorgung der Stadt mit Massengütern wie Lebensmitteln, Heizstoffen und Baumaterial.

Am 1.10.1913 nahm der Osthafen seinen Betrieb nach 6-jähriger Bauzeit auf. Nach Plänen des Bauingenieurs Friedrich Krause entstand ein 1390 m langer Anlegekai an der Stralauer Allee 1-16. Auf dem Gelände des Osthafens entstanden (von links nach rechts): der Warenspeicher, der Getreidespeicher, die Benzinanlage, der Lagerschuppen, das Hafenverwaltungsgebäude, die Hafenkantine, der Kohlenlagerplatz und das Hafenkraftwerk. Fahrbare Schwerlastkräne dienten dem Entladen der Schiffe, ein Eisenbahngleis mit Anschluss an die Ringbahn dem Weitertransport der Waren. An der Kaimauer konnten bis zu 40 Schiffe mit jeweils 600 Tonnen Tragfähigkeit oder 76 „Finowkähne“ anlegen.

Sieben der alten Hafengebäude sind bis heute erhalten geblieben und stehen unter Denkmalschutz. Nach der Einstellung des Hafenbetriebs beschloss man, auf dem Gelände bevorzugt Medien- und Modefirmen anzusiedeln (Mediaspree) und die Freiflächen zu bebauen.

Daneben steht das dreigeschossige ehemalige Verwaltungsgebäude und die Hafenkantine (Arbeiterspeisehaus), die 1909 erbaut wurden. Zwischen den beiden Gebäuden ist ein fest im Boden verankerter Schwerlast-Portalkran aus dem Jahre 1910 aufgestellt.

An dem Verwaltungsgebäude und dem Kran vorbei gehen wir nach links zur Rückseite der Hafenkantine. Die mit Schmuckelementen verzierte Fassade des Gebäudes lässt links eine Arbeiterfigur mit einem Bierglas in der Hand und rechts eine Arbeiterfigur mit einer Essschüssel erkennen.

Nach der Umrundung des Gebäudes gehen wir nach rechts zurück zum Spreeufer und dann nach links am zweiten Lagerhaus vorbei.

Auf der anderen Seite der Spree sehen wir den „Molecule Man“, eine 30 Meter hohe und 45 Tonnen schwere Großskulptur des amerikanischen Bildhauers Jonathan Borofsky. Das aus drei Figuren bestehende Kunstwerk wurde 1999 in der Spree aufgestellt.

Dahinter sehen wir die Veranstaltungshalle der „Arena“ (eine ehemalige BVG-Wartungshalle) und rechts davon die Mündung des Landwehrkanals in die Spree. Jetzt gehen wir am ehemaligen Kohlen-Lagerplatz vorbei und erreichen die Elsenbrücke, unter der wir hindurchgehen. Hinter der Brücke sehen wir linkerhand das ehemalige Hafenkraftwerk. Das alte Kraftwerksgebäude wurde 1993 restauriert und bis 2005 vom Verlag Neues Deutschland gemietet. Seit dem steht es leer und zum Verkauf.

Neben dem Hafenkraftwerk befindet sich die Ringbahnbrücke, erbaut von 1868 bis 1870. Das heutige Aussehen erhielt die Eisenbahnbrücke zwischen 1914 und 1921. Da es bis 1951 (als eine erste Behelfsbrücke entstand) zwischen Friedrichshain und Treptow keinen Spreeübergang gab, baute man seitlich an die Ringbahnbrücke einen ursprünglich zwei Meter, später (ab 1926/27) sechs Meter breiten Fußgängersteg an. Erst zwischen 1966 und 1968 entstand die Elsenbrücke, da man durch den Mauerbau (1961) und die damit verbundene Sperrung der Oberbaumbrücke eine Straßenverbindung nach Treptow benötigte. Die Ringbahnbrücke wird auf der Treptower Seite durch einen Pylonen und auf der Friedrichshainer Seite von einem Stellwerk begrenzt. Das schieferverkleidete Obergeschoss des Stellwerkes hat erkerartig ausgestellte Fenster (1914-1921 erbaut).

Wir gehen den Weg zurück, den wir gekommen sind, biegen hinter der Elsenbrücke nach rechts ab, bis wir die Tunnelrampe der Hafeneisenbahn zum Ostkreuz erreichen. Wir gehen parallel an der Tunnelrampe entlang und sehen die Rückseite des Kohlen-Lagerplatzes und noch einige Schienen der Großkräne im Boden. Dieser Teil des ehemaligen Hafens wird in Zukunft noch bebaut werden. Wir sehen den Eingang der Tunnelstrecke und gehen weiter an dem grünen Neubau eines Mode-Labels und an dem alten Lagerhaus vorbei, wo wir in der Mitte des Gebäudes (in Höhe der ersten Etage) in der Hausfassade einen alten Lagerlastkran sehen. Rechterhand an der Straße steht ein Neubau, der als Fernsehstudio dient.

Wir erreichen den Ausgang des Osthafens (rechts von uns), biegen nach rechts in die Stralauer Allee ein und gehen weiter bis zur Elsenbrücke. Auf der anderen Straßenseite blicken wir nochmals auf das ehemalige Hafenkraftwerk. Wir gehen nach rechts über die Elsenbrücke in Richtung Treptow. Von der Elsenbrücke aus sehen wir rechterhand den gesamten ehemaligen Osthafen. Auf der Treptower Seite der Spree stehen das 125 Meter hohe Bürogebäude „Treptowers“ und daneben ein Backsteingebäude der ehemaligen Elektro-Apparate-Werke (erbaut ab 1928 von der AEG).

Wir erreichen den Ampelübergang an der Ecke zur Martin-Hoffmann-Straße, überqueren diese und gehen zum S-Bahnhof Treptower Park, wo unsere Tour endet.

Tour-Info

Start:
U-Bhf Schlesisches Tor
U1

Länge: ca. 2,5 km

Dauer: ca. 1 Std.

Ein Projekt des

Kulturring in Berlin e.V.
Giselastraße 12
10317 Berlin

Gefördert durch das JobCenter Friedrichshain-Kreuzberg
Bilder, Text, Gestaltung: Kulturring in Berlin e.V.