

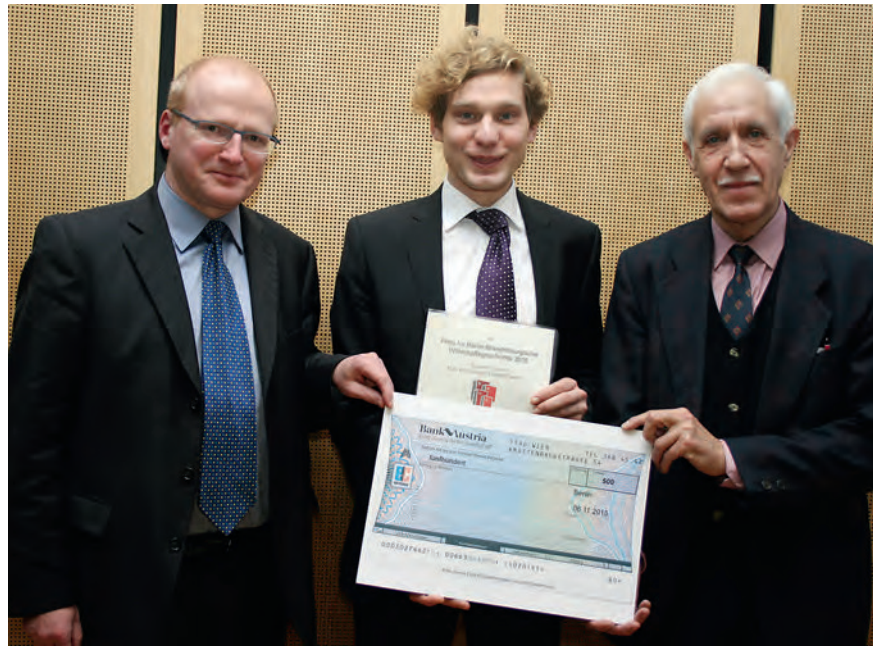
BBWA verleiht erstmals Preis

Aufarbeitung der Wirtschaftsgeschichte soll gefördert werden

Das Berlin-Brandenburgische Wirtschaftsarchiv e.V. (BBWA) hat am 6. November erstmals seinen „Preis für Berlin-Brandenburgische Wirtschaftsgeschichte“ verliehen, mit dem es Studenten und Absolventen von Unis und Hochschulen anspricht, um die Erforschung der regionalen Wirtschaftsgeschichte Berlins und Brandenburgs zu fördern. Preisträger wurde Simon Lengemann, Humboldt-Universität zu Berlin, mit seiner Master-Arbeit „Mieter, Hausbesitzer und Wohlfahrtsamt – Berliner Arbeiterviertel in der Großen Depression 1929-1933“.

Als Gastgeber im „Goldberger Saal“ des VBKI im Ludwig Erhard Haus führte Udo Marin, Geschäftsführer des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller e.V., durch den Abend. Er war es auch, der den vom VBKI gestifteten Preis von 500 Euro an den Preisträger überreichte. Mit Unterstützung durch das BBWA soll auch noch eine Drucklegung der ausgezeichneten Arbeit erfolgen. Erster Gratulant „vom Fach“ war dann Prof. Dr. Klaus Dettmer, Vorsitzender des BBWA, der das Wort an den Laudator übergab:

Prof. Dr. André Steiner vom Zentrum für Zeithistorische Forschung (ZZF) Potsdam sowie der Uni Potsdam, erklärte nicht nur den Stellenwert, den Wirtschaftsgeschichte heute an den Hochschulen einnimmt, sondern lobte auch ausdrücklich die anderen eingereichten Arbeiten, die hohen Ansprüchen standgehalten hätten. Ausführlich ging Steiner auf den Inhalt der Preisträger-Arbeit



Laudator Prof. Dr. André Steiner, Preisträger Simon Lengemann und Prof. Dr. Klaus Dettmer, Vorstandsvorsitzender des Berlin-Brandenburgischen Wirtschaftsarchivs

ein: Schlagworte wie „bezahlbares Wohnen“ oder „bezahlbare Mieten“ kommen uns heute wie damals zu Ohren.

Eine Parallele zur Gegenwart findet sich, so Steiner, in der Kontinuität der hohen Bedeutung von Wohnkosten und Wohnsicherheit im ‚Mieterland Deutschland‘. Ziel der Master-Arbeit war es, die konkreten Auswirkungen der Depression auf die Altbaumieten in Berliner Arbeiterbezirken zu schildern und ihren sozialen Kontext zu analysieren. Simon Lengemann setzte sich auch mit der Rolle von Mieterverbänden, Berliner Hausbesitzern und Wohlfahrtsverbänden in dieser Zeit auseinander. Wie der Laudator hervorhob, schließt die Arbeit eine Lücke: So wurde z.B. die Bedeutung der Kleingartenkolonien als Zufluchtsort bei Wohnungsverlust oder finanzieller Überlastung in der Literatur noch nie so ausführlich untersucht.

Die Schirmherrschaft für die Preisverleihung hatte Berlins Ehrenbürger Edzard Reuter übernommen. Er mahn-

te mit sehr persönlichen Worten, dass Wirtschaft nicht von Politik zu trennen und die Wirtschaftsgeschichte bis ins „heute“ hinein bedeutsam sei.

„Auf dem Weg zur Eisenbahnmegropole“ war das Vortragsthema des 13. Industriekultur-Abends, das Dr. Susanne Kill, bei der DB Mobility Logistics AG zuständig für Konzerngeschichte, vortrug: Der Eisenbahnbau und der Aufstieg Berlins als Wirtschaftsmetropole hingen eng zusammen. Bereits in den 1840er Jahren wurden in alle Himmelsrichtungen Schienentrassen verlegt, die das künftige Stadtbild und die Siedlungsstruktur Berlins prägten.

Denn mit dem Erfolg der Eisenbahn wuchsen schnell auch die Ansprüche an die Architektur der Empfangsgebäude. Eisenbahnviadukte, Personen- und Güterbahnhöfe in teilweise eindrucksvoller Gestaltung prägten Berlins Ruf als Eisenbahnmegropole. Im Dezember 1838 wurde die erste Eisenbahnstrecke Berlin – Potsdam eröffnet. Die Fahrkarten konnte man einen Tag vorher kaufen und die Fahrt dauerte jetzt mit der Bahn nur noch 40 Min., statt drei Std. mit der Postkutsche. Zwischen 1841 und 1868 wurden, so Dr. Kill, sieben weitere Berliner Bahnhöfe eröffnet. < CHRISTINE NADLER

40 Min.

betrug die Fahrzeit von Berlin nach Potsdam mit der Bahn. Zuvor musste man für diese Strecke mit der Postkutsche eine Reise mit einer Dauer von drei Stunden einplanen