

GRABUNGSSBERICHT

Archäologische Baubegleitung

Berlin (Tempelhof-Schöneberg)

**Tempelhofer Feld / ehem. Flughafen Tempelhof
Tempelhofer Damm 63-103, 12101 Berlin**

20.2.–8.6.2023

Auftraggeber:	Grün Berlin GmbH Mariendorfer Damm 1 12099 Berlin
Auftragnehmer:	Archäologie Manufaktur GmbH Friedrich-Rumpf-Straße 15, 14641 Wustermark
Archäologische Leitung:	Dr. Gerson H. Jeute
Vermessung und Fotos:	Markus Heller, Mirko Stöwe, Gerson H. Jeute
Bildbearbeitung/Planerstellung:	Susanne Eggert, Frank Richter, Mirko Stöwe
Dokumentationsnummer:	1874 (2023)

Inhaltsverzeichnis

Einleitung und Technischer Ablauf	3
Topographische Angaben zur Fundstelle	4
Umfang der Untersuchungen und Angaben zur Fläche	5
Bisheriger archäologischer und historischer Kenntnisstand	5
Beschreibung der Befunde und Funde sowie der Stratigraphie	10
Ergebnisse, Interpretationen und Ausblick	25
Literatur	25

Einleitung und Technischer Ablauf

Das Gelände des über 380 ha großen ehemaligen Flughafens Tempelhof auf dem sogenannten Tempelhofer Feld wird seit 2008 als innerstädtisches Naherholungsgebiet genutzt. Für deren Nutzung sind WC-Häuschen sowie verschiedene kommerzielle und kulturelle Angebote geplant bzw. schon errichtet. Die zwischen Februar und Juni 2023 archäologisch begleiteten Baumaßnahmen zielten darauf ab, diese Einrichtungen an bestehende und neu verlegte Medien anzuschließen. So umfassten die Bauarbeiten Strom-, Trinkwasser- und Abwasserleitungen über das gesamte Areal westlich der Rollbahnen entlang des Tempelhofer Dammes. Die Maßnahmen betrafen somit das Berliner Bodendenkmal 09012529 „Zwangsarbeitslager Columbiadamm und Luftschutzgraben des Lages Tempelhofer Damm, 1941-1944“, welches an dieser Stelle auch das Zwangsarbeiterlager Berliner Straße der Weser Flugzeugbau GmbH am Tempelhofer Damm umfasst.

Das Untersuchungsgebiet (im folgenden USG) umfasste eine Fläche von ca. 500 m in Nord-Süd-Ausdehnung und max. 200 m in West-Ost-Ausdehnung (Abb. 1 und 2). Gebäude stehen auf dieser Seite des Tempelhofer Dammes nicht, ebenso sind vor Ort keine Grundstücke ausgewiesen. Die Hausnummern die das USG betreffen sind die ungeraden Zahlen zwischen 63 und 103, die im Gelände jedoch nicht markiert sind. Orientierung geben auf dem Gelände von Süd nach Nord nur wenige Punkte: der Haupteingang zum Tempelhofer Feld gegenüber der Hoepfnerstraße (1), der BVG-Buswendeplatz (2) sowie der Eingang gegenüber des Peter-Strasser-Weges (3), weiterhin das WC-Häuschen und der Aussichtspunkt bzw. Kiosk in der Nähe des Haupteingangs (4), ein Stromgebäude (5), die Bahnschienen (6), die nördliche Landebahn (7), der Feuerlöschteich und die ehemalige Verladerampe mit dem neuen WC-Häuschen (8) sowie der Segway-Service (10) und das Freilichttheater Luftschloss (9).

Die Untersuchungen erfolgten im Takt der Baumaßnahmen. Bauseitig wurde der Graben für die zu verlegenden Leitungen geöffnet. Dabei wurden Bodeneingriff und -aushub archäologisch kontrolliert, anschließend etwaige Befunde im Profil oder Planum dokumentiert. Nach dem Einbau der Leitungen und der Wiederverfüllung des Schnittes wurden weitere Meter geöffnet.

Die meisten Funde wurden entweder tachymetrisch oder per GPS innerhalb des Profils und des entsprechenden Befundes eingemessen. Andere Funde, die aus dem Abraum geborgen werden konnten, wurden unmittelbar an dieser Stelle als Lesefunde eingemessen. Sie sind auf den Zeichenblättern oberhalb der Profile dargestellt, die anderen Funde innerhalb der Befunde mit der entsprechenden Fundnummer aus der Fundliste.



Abb. 1: Luftbild des westlichen Teils des Tempelhofer Feldes, von den Kleingärten bis zum Löschwasserteich
(Quelle: Google Earth), Nummern s. Text.



Abb. 2: Gesamtplan des Untersuchungsgebietes im westlichen Teil des Tempelhofer Feldes
(Plan: S. Eggert/M. Stöwe).

Topographische Angaben zur Fundstelle

Das riesige untersuchte Areal ist entsprechend seiner ursprünglichen Nutzung als Flughafen geprägt von weiten Wiesenflächen, die von einem Netz an asphaltierten Straßen und Wegen durchzogen sind. Zusätzlich zieht sich eine Bahnlinie von Süd nach Nord bis zur Verladerampe, die heute beide nicht mehr in Betrieb sind (Abb. 1).

Das Gelände ist augenscheinlich eben. Bei näherer Betrachtung finden sich Höhenunterschiede, so von der nördlichen Landebahn und der Rampe zum Areal westlich der Bahnlinie. Einen deutlichen Absatz gibt es nochmals vom Tempelhofer Feld zur Straße Tempelhofer Damm hin.

Der Berliner Stadtteil Tempelhof im Bezirk Tempelhof-Schöneberg besteht aus weit verbreiteten Geschiebemergelflächen, darauf befinden sich Übergangsformen von Fahlerden und Braunerden bis hin zu Parabraunerden. Dies spiegelt sich auch auf dem Tempelhofer Feld wider, wenngleich hier massive moderne Bodenaufträge die Beurteilung des ursprünglichen Bodens schwierig machen. Die Einzelfundeinmessung diente daher auch diesem Umstand, da in einigen Fällen zunächst davon auszugehen war, dass der anstehende Boden erreicht wurde. Darunter angetroffenes Fundmaterial verdeutlichte jedoch das Gegenteil. Dort wo nach

wie vor Unsicherheit besteht ist in den Zeichenblättern der „anstehende Boden“ (C-Horizont, meist Lehm) mit einem Fragezeichen versehen.

Umfang der Untersuchungen und Angaben zur Fläche

Das USG umfasst mind. 62.500 qm, die untersuchte Fläche in den Leitungsgräben lässt sich auf über 3.500 qm addieren. Die Untersuchungen begannen am 20.2.2023 mit den ersten Baggerarbeiten vor Ort und endeten am 8.6.2023 mit den letzten Bodeneingriffen. Die Arbeiten gingen grob von Süd nach Nord voran, immer wieder aber auch mit Abzweigen und Kopflöchern für die Unterquerung von Straßen und Wegen (Abb. 2). Daher springen die Stellenbezeichnungen entsprechend im Raum.

Bisheriger archäologischer und historischer Kenntnisstand

Die Geschichte des Tempelhofer Feldes ist entsprechend seiner Größe vielfältig, aber derzeit noch nicht umfassend beschrieben. Bislang müssen für die Geschichte immer noch populäre und populärwissenschaftliche Arbeiten (Trunz 2008) herangezogen werden. Dazu kommen zeitgenössische Dokumentationen (N.N. 1928; Scholz 1949) sowie teilweise leider sehr unkritische Arbeiten (vgl. Thiel 2013). Ergänzt werden die historischen Arbeiten durch Altkarten, die glücklicherweise digital zur Verfügung stehen (<https://historicmaps.toolforge.org/berlin/>). Seit im Jahr 2012 die ersten archäologischen Untersuchungen auf dem Tempelhofer Feld stattgefunden haben hat sich der Wissensstand zur Geschichte deutlich erhöht. Eine erste Monographie (Bernbeck 2017) liegt vor, eine weitere wird folgen (derzeit in Arbeit befindliche Dissertation von Kathrin Misterek), zahlreiche Aufsätze können ebenfalls herangezogen werden (Misterek 2023; Hausmair et al. 2021; Misterek/Stern 2020; Bernbeck et al. 2019).

Das Dorf Tempelhof, dessen Kern südlich der Ringbahn und der Autobahn A100 liegt geht in spätmittelalterliche Zeit zurück. Die älteste Karte die das Gebiet von Tempelhof zeigt stammt von 1698.¹ Zu sehen ist ein namenloser Acker. Auf dem Plan von 1802 ist bereits deutlich differenzierter eine Sandkuppe („Sand Scholle“) auf dem nördlichen Teil des Tempelhofer Feldes eingetragen. Ebenso der später Tempelhofer Damm genannte Weg, der Richtung Norden direkt auf die Doppelstadt Berlin-Cölln zugeht. An der nordöstlichen Ecke des Feldes zweigte ein Weg ab, der entlang der Hasenheide östlich an Berlin-Cölln vorbeilief. Im 19. Jh. dominieren Schießstände im nördlichen Bereich des Tempelhofer Feldes bis hin zur Hasenheide. In dieser Zeit wurde das Gebiet zum Exerzierplatz der Berliner Garnison umgewandelt. Berühmtheit erlangte die sog. Paradedoppel, von dessen Standort die

¹ Eigentlicher Grundris Der Churfürstl. Brandenburgl. Residenz-Städte Berlin, Cöll, Fridrichs-Werder Dorotheen- und Fridrich-Stadt mit deren Vorstädten und umliegender Gegend (vgl. a. im Folgenden <https://historicmaps.toolforge.org/berlin/> [Zugriff 15.6.2023]).

Militärführung das Geschehen auf dem Platz beobachten konnte. Heute erinnert daran nur noch die Paradesstraße und der gleichnamige U-Bahnhof. Die Militärübungen des beginnenden 20. Jhs. umfassten auch unterschiedliche Flugversuche. Die Luftfahrt etablierte sich schnell. In der Karte von 1925 ist erstmals von einem „Flugzeughafen“ die Rede.

Nach nur kurzer Errichtungszeit gewann der Flughafen Tempelhof in den 1920er Jahren schnell an Bedeutung (N.N. 1928, 4), die wichtigsten Metropolen Europas wurden angefliegen. Um die Windrichtung festzustellen, gab es in der Mitte des Flugplatzes ein unterirdisches Schwelfeuer (N.N. 1928, 10) sowie einen hohen Masten mit Wetterfahne und Funkanlage (N.N. 1928, 12). Weitere Funkmasten befanden sich am Rand des damals deutlich kleineren Flughafens. Im Zentrum standen neben dem Verwaltungsgebäude drei massive Hallen von je 1600 qm Größe sowie unterirdische Tanks für Kraftstoffe. Am Ostrand des Platzes befanden sich noch zwei ältere Holzhallen und ein älteres Verwaltungsgebäude (N.N. 1928, 22). Ein Nachtbetrieb war ebenfalls möglich. Der Flugverkehr und Betrieb des Flughafens wurde von der Deutschen Luft Hansa A.-G. durchgeführt, die 1926 gegründet worden war. Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten wurde ein neuer, deutlich größerer Flughafen gebaut, der jedoch für die zivile Luftfahrt nicht mehr in Betrieb ging. Der ehemalige Zentralflughafen wurde in den Status eines Fliegerhorstes überführt (Heisig 2003, 169).

Die nach Beginn des Zweiten Weltkriegs durch Luftangriffe auf den Nordwesten Deutschlands gefährdete Flugzeugproduktion der Weser Flugzeugbau G.m.b.H. (WFG) in Lemwerder erhielt auf Betreiben des Reichsluftfahrtministeriums eine Ausweichproduktion in Berlin-Tempelhof (Heisig 2003, 169). Ab Anfang 1940 wurden in mehreren Hallen im Bereich des alten Flughafens vor allem Sturzkampf-Flugzeuge vom Typ Ju 87 (Stuka) gefertigt (Thiel 2013, 97). Zum Ende des Jahres gab es bereits ca. 1.100 Menschen, die für die WFG an diesem Standort arbeiteten, darunter erste ausländische Arbeitskräfte. Zwar erfolgten bereits im Oktober 1940 englische Bombenangriffe auf das Werk in Berlin-Tempelhof (Thiel 2013, 117), jedoch weitete sich die Produktion – nicht zuletzt aufgrund der Ausnutzung von Zwangsarbeitern – immer weiter aus. Ab Herbst 1940 waren zunächst polnische Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen beschäftigt, es folgten weitere Nationen: Frankreich, Italien, Niederlande, Belgien, Tschechien, darunter auch Kriegsgefangene. Ab 1942 kamen dann Kriegsgefangene aus der Sowjetunion dazu. Bis April 1944 stieg die Zahl der Beschäftigten auf 4.100 Personen. Als die alliierten Luftangriffe stärker wurden nutzte die WFG auch unterirdische Produktionsanlagen, so im Bereich des U-Bahnhofes Paradesstraße (Thiel 2013, 234). Die Produktion wurde auf fast 2.000 Flugzeuge gesteigert, neben der Ju 87, später vor allem Focke-Wulf Fw 190 und Messerschmitt Me 262. Schwere Luftangriffe wie Ende 1944 führten nicht zur Einstellung der Produktion. Arbeiter aus den zerstörten Lagern wurden satt dessen in den Kellern der Fabrik untergebracht. Erst mit dem Herannahenden der Sowjetarmee im April 1945 wurde die Produktion eingestellt, nachdem Teile der Belegschaft

bereits in andere Auslagerungsbetriebe verlegt worden waren (Heisig 2003, 173). Die Sowjetarmee besetzte das Gelände, befreite die Zwangsarbeiter und Gefangenen, bis der Flughafen kurz darauf an die Amerikaner übergeben wurde (Thiel 2013, 235).

Nur wenige Informationen gibt es zu den Lagern, in denen die Zwangsarbeiter lebten und teilweise arbeiteten. Während die deutschen Werksangehörigen, die aus Lemwerder nach Berlin kamen in zu Wohnheimen umfunktionierten Mietshäusern unterkamen, beispielsweise am Tempelhofer Damm und in benachbarten Straßenzügen, machte die Erhöhung der Zahl an ausländischen Arbeitern eine Errichtung von großen Barackenlagern für jeweils über 2.000 Personen erforderlich (Heisig 2003, 173). Es handelt sich hierbei wohl um die beiden Lager auf der Ostseite des Tempelhofer Feldes. Die Baracken waren in Stuben eingeteilt, in denen jeweils bis zu acht Personen wohnten (Heisig 2003, 174). Offenbar erst ab Frühjahr 1943 wurde ein weiteres Barackenlager, nun in der Nähe des heutigen Tempelhofer Damms, angelegt. Hier wurden hauptsächlich osteuropäische Zwangsarbeiter untergebracht (Heisig 2003, 176). Es gab auch Haftzellen in einer Baracke in der Nähe des Tempelhofer Damms, wo Arbeiter, die man eines Vergehens beschuldigte, innerhalb des Betriebes inhaftiert wurden, bevor man sie der Schutzpolizei oder der Gestapo übergab (Heisig 2003, 181). Die Rekonstruktion der Barackenstandorte ist durchaus nicht einfach, die Kartierung von K. Misterek (Abb. 3) zeigt für das Lager Berliner Straße beispielsweise eine andere Zahl als die Luftbilder von 1943 und 1945 (Abb. 5).

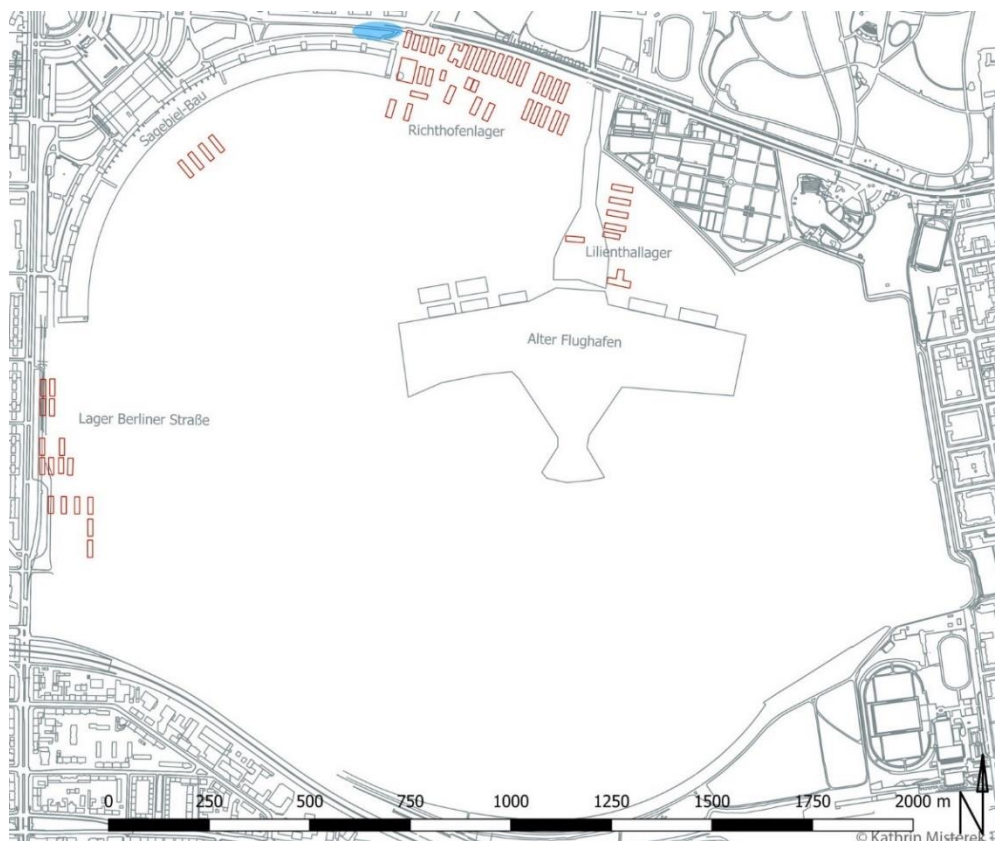


Abb. 3: Lage der Zwangsarbeiterlager im Bereich des Tempelhofer Feldes

(Karte: Kathrin Misterek; Quelle: <https://www.archaeologie-tempelhof.de/NaziKZ.html>).

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges begann der Kalte Krieg. Die Blockade West-Berlins und die Schließung von Bahnlinien, Schifffahrts- und Landstraßen in der Sowjetzone erforderte eine Versorgung der Stadt aus der Luft. So wurde von den westlichen Alliierten zwischen Juni 1948 und Mai 1949 die Berliner Luftbrücke installiert. Neben Tempelhof standen zwar auch die Flughäfen Gatow und Tegel zur Verfügung, sie besaßen jedoch bei weitem nicht die Kapazitäten. In Tempelhof gab es anfangs nur eine Landebahn (Scholz 1949, 51), die aus einem dünnen Fundament aus Trümmerschutt bestand, auf dem Stahlplatten verlegt wurden. Die Flugzeuge wurden jedoch bald zu schwer dafür. Konnten die ersten Fliegen nur 2,5 Tonnen Fracht transportieren wurden später die sog. Skymaster mit Kapazitäten bis 8 Tonnen eingesetzt. Der Einsatz von Globemaster-Langstreckenfliegern mit bis zu 25 Tonnen wurde dagegen bald wieder eingestellt (Scholz 1949, 12). Zum Neubau der Landebahnen wurden auch Baumaschinen in Einzelteilen eingeflogen.

Die Abfertigung der Transporte konnte so weit verfeinert werden, dass die ankommenden Flieger innerhalb einer halben Stunde entladen werden und wieder zurückfliegen konnten. Transportiert wurden Getreide, Lebensmittel, aber auch Kohle, Diesel und Öl sowie unterschiedliche Industriegüter. Auf der Rücktour wurden teilweise Kinder und kranke Menschen ausgeflogen. Am 12. Mai 1949 konnte der Oberbürgermeister Ernst Reuter das Ende der Blockade verkünden (Scholz 1949, 78). Um Vorräte für den kommenden Winter anzulegen, wurde die Luftbrücke aber offiziell erst im Ende September 1949 beendet.

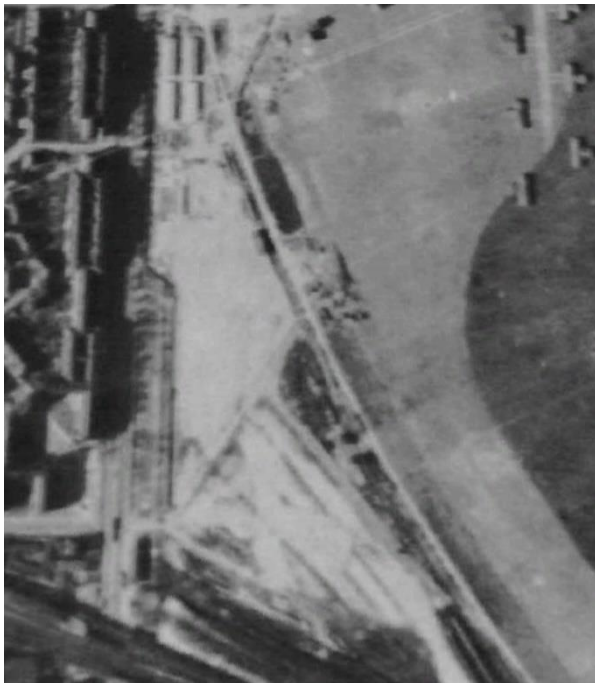


Abb. 4: Luftbild des Tempelhofer Feldes, westlicher Teil von Dezember 1943 (Quelle: Google Earth).



Abb. 5: Luftbild des Tempelhofer Feldes, westlicher Teil von März 1945 (Quelle: Google Earth).

Wohl auch erst in der Luftbrückenzeit wurde entlang einer bestehenden Bahnlinie, sowie generell auf der westlichen Seite des Flughafens ein Umladebereich für die eingeflogenen

Versorgungsgüter geschaffen (Antkowiak 2022, 9), der so wie die Landebahnen aus Trümmerschutt befestigt wurde (Abb. 9). Die Lastkraftwagen konnten somit direkt von den Flugzeugen aus beladen werden. Seitens der US-Armee gab es genaue Vorgaben, demnach die Schuttplanierung mind. sechs Zoll (entsprechend 15,24 cm) stark sein und beim Einbau bewässert und platt gewalzt werden sollte (Antkowiak 2022, 10).² Der Schutt dazu stammte offenbar aus dem weiteren Umfeld des Flughafens (Abb. 8).



Abb. 6: Luftbild des Tempelhofer Feldes, westlicher Teil von Dezember 1953 (Quelle: Google Earth).



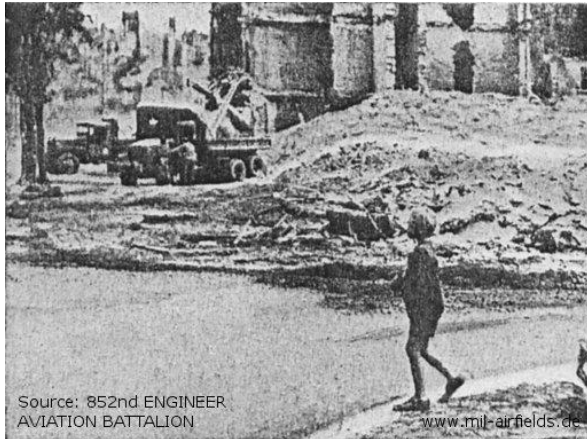
Abb. 7: Luftbild des Tempelhofer Feldes, westlicher Teil von Dezember 1985 (Quelle: Google Earth).

Der Flughafen Tempelhof blieb während der Teilung Berlins unter amerikanischer Verwaltung. Nur wenige Teilen des Geländes wurden in den 1960er Jahren auch für den zivilen Luftverkehr freigegeben und unter deutsche Verwaltung gestellt. Schnell war der Flughafen für den gestiegenen Flugverkehr jedoch nicht mehr ausreichend, zudem durch seine kurzen Landebahnen nicht für moderne Flugzeuge geeignet. Die Stilllegung des Flughafens erfolgte letztlich 2008, nach einem Volksentscheid wurde das Gelände anschließend zu einem Naherholungsgebiet umgewandelt.

Die ersten bekannten archäologischen Ausgrabungen fanden als Forschungsgrabung durch ein Projekt von Prof. Reinhard Bernbeck/Freie Universität Berlin zwischen 2012 und 2014 statt (Bernbeck 2017; Misterek 2023). Sie betrafen alle drei Lagerstandorte, so das Richthofenlager im Bereich des alten Flughafens, das Columbia-Lager einschließlich dem KZ am Columbia-Damm, sowie das Lager Berliner Straße. Die Auswertung der Funde läuft derzeit durch Kathrin

² Vgl. a. Bert Kondruss, Military Airfield Directory. Flugplätze im Kalten Krieg (<https://www.mil-airfields.de/deutschland/berlin-tempelhof-luftbruecke.htm> [Zugriff 15.6.2023]).

Misterek. Als besondere Bedeutung haben sich die Bügelverschlüsse von Bier- und Limonadenflaschen und ihre Verteilung in den einzelnen Lagerbereichen erwiesen (Misterek 2023, 151). Daneben gab es auch selbstgefertigte Objekte als persönliche Gegenstände der Zwangsarbeiter. Nicht zuletzt diese Grabungen führten zu der Unterschützstellung der Überreste der Zwangsarbeiterbaracken.



*Abb. 8 und 9: Verladung von Bauschutt im Berliner Stadtgebiet auf amerikanische Lastkraftwagen (links) und Planierung von Bauschutt im Bereich des Tempelhofer Feldes (rechts)
(Quelle: <https://www.mil-airfields.de/deutschland/berlin-tempelhof-luftbruecke.htm>).*

Eine baubegleitende archäologische Untersuchung fand zuletzt 2022 unter Leitung von Matthias Antkowiak anlässlich der Errichtung eines WC-Containers im Bereich der Verladerampe statt (Antkowiak 2022). Dort zeigte sich unter der Humusschicht ein ca. 0,2 m starke Schuttschicht aus Abbruchresten von Gebäuden (Trümmerschutt), und darunter ein lehmiger, mit Sand- und Ziegelbruch vermischter Auffüllungshorizont (als Planierungsschicht) von ca. 0,3 m Stärke mit einem dünnen, schwarzgrauen Laufhorizont dazwischen (Antkowiak 2022, 5). Darunter kam lt. Bericht bereits der hellbraun-durchmischte, anstehende Lehm (ebd., 6). Der Laufhorizont wird vom Ausgräber der ehemaligen Oberfläche des Lagers „Berliner Straße“ zugewiesen.³ Östlich des WC-Häuschens wurde ein Basaltplattenbelag freigelegt (ebd., 7), der möglicherweise schon zur weiter nördlich beginnenden Befestigung der Oberfläche entlang des Flughafengebäudes gehörte. Ein unterirdisch verlegtes Stahlrohr könnte als Wasser- oder Treibstoffleitung genutzt worden sein (Antkowiak 2022, 11).

Beschreibung der Befunde und Funde sowie der Stratigraphie

Nach den nun in 2023 erzielten Grabungsergebnissen lassen sich die archäologischen Befunde und Funde in fünf Perioden einteilen, vom 18. Jhs. bis zur Aufhebung des Flughafens

³ Es muss bemerkt werden, dass sich die Untersuchungsfläche noch nahe der Rampe und somit an einer Stelle mit stärkerer Aufschüttung als an anderen Stellen. Für die unter dem Laufhorizont geborgenen Funde aus einer Flugzeugproduktion, die in den Zeitraum zwischen 1941 und 1945 gestellt werden (Antkowiak 2022, 13), wird augenscheinlich keine nachträgliche Verlagerung angenommen.

2008. Ältere Funde wurden nicht angetroffen.

Periode 1 ist vertreten durch zwei Tonpfeifentiefenfragmente, der eine als Lesefund bei St. 13, der andere aus der oberen Deckschicht Befund 22 (St: 4). Beide sind also umgelagert und aus keiner originalen Schicht des 18. Jhs., fanden sich aber auffälliger Weise am südlichen Ende des USG. Sofern sie nicht durch den massiven Bodenauftrag von anderen Berliner Fundplätzen zum Feld transportiert wurden können sie ein kleiner Hinweis auf die frühe Nutzung des Areals als Exerzierplatz seit 1722 sein. Das Stück aus Bef. 22 besitzt die Umschrift „FABRIQ / ROSTIN“ und stammt aus der bekannten Tonpfeifenbäckerei von Rostin (Rościn) bei Myślibórz in der Neumark, die seit mind. 1754 bis zum Ende des 18. Jh. produziert hat (Teichner 2001, 275). Auch in den Grabungen von 2012-2014 kamen „Tonpfeifenreste“ zu Tage, eine genaue Datierung erfolgte jedoch nicht (Bernbeck et al. 2019, 185).

Andere Funde, die chronologisch unsensibel sind, wie verrostete Eisennägel oder Dachziegel wurden in der Fundliste mit „18.-20. Jh.“ angegeben. Sie können vereinzelt ebenfalls umgelagert aus der frühen Zeit stammen, werden aber mehrheitlich sicherlich jünger sein. Eine braune Steinzeug-Randscherbe (Bef. 114) kann ebenfalls schon in das 18. Jh. gehören, ist aber auch für das 19. Jh. noch denkbar.

Periode 2 wird an das Ende des 19./Anfang des 20. Jhs. bis zum Ende des Ersten Weltkriegs gesetzt. Dazu gehören möglicherweise Funde von lehmglasierter Irdenware (Braunzeug), vielleicht auch verschiedene Porzellanfragmente. Stücke aus den Befunden 1 und 22 sowie 24, 42, 45, 50, 61, 63, 119 und 124 sind offenbar umgelagert bzw. beim Bodenauftrag auf das Tempelhofer Feld gelangt. Andere Fundstücke sind sicherlich langlebig, d.h. sie können noch am Ende des 19. Jhs. gefertigt, bis in den Zweiten Weltkrieg hinein verwendet worden und letztlich durch die Aktivitäten auf dem Feld direkt in den Boden gelangt sein. Langlebigkeit ist beispielsweise anzunehmen für das Fragment einer Zuckerdose aus innen und außen flächig blau bemalter, zinnglasierter Irdenware mit der Darstellung einer Taube oder eines Pfaus (Bef. 22; s. Abb. 10). Sie ist über dem Fundament einer Baracke (s.u.) gefunden worden. Das grünglasierter Ofenkachelfragment aus Bef. 119 dagegen lag innerhalb einer Schuttverfüllung, die erst im Zuge des Flughafenausbaus der Nachkriegszeit (Periode 4 oder 5) in den Boden kam. Andere lehmglasierte Fragmente aus den Befunden 85 und 87 scheinen zwischen Periode 3 und 5 in den Boden gekommen zu sein, da diese Ware (Braunzeug) ebenfalls langlebig ist. Die Funde aus Bef. 43 sind zeitlich ebenfalls unspezifisch, gehören dem Kontext nach aber eher in Periode 3 oder 4 (s.u.).

Am ehesten gehören ein lehmglasiertes Henkelfragment und drei Eisennägel in das 19. Jh. Sie stammen aus einer dunklen Schicht (Bef. 28) unter einem dickeren Paket von aufgefülltem, lehmig-sandigen Boden (Bef. 25), das wiederum unter einem Barackenfundament (Bef. 24) angetroffen wurde.

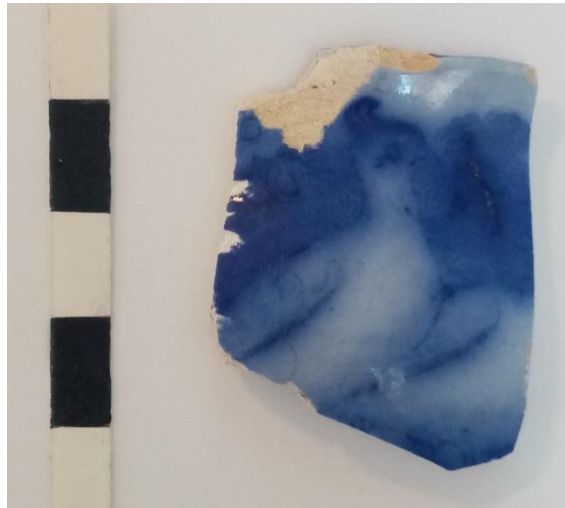


Abb. 10: Wandscherbe einer zinnglasierten, blau-weiß-bemalten Irdenware aus Bef. 22 (Foto: G. H. Jeute).

Der Befund 24 aus einer dunkelgrauen, aschehaltigen Schicht aus Feldsteinen, Ziegelschutt sowie Eisen- und Schlackenstücke (Abb. 12) ist in einer sehr gleichmäßigen Höhe angelegt worden und besitzt eine ebene Oberkante. An der Unterkante sind die Steine etc. teils in den sandig-lehmigen Boden der darunter liegenden Schichten gedrückt. Es ist anzunehmen, dass es sich um das Fundament einer Baracke handelt. Aus dem Befund stammt die Wandungsscherbe einer lehmglasierten Irdenware, wohl einer Backform. Die Datierung von Bef. 24 kann somit in den Zeitraum Ende 19. Jh./Anfang 20. Jh. bis in die Mitte des 20. Jhs. gesetzt werden. Naheliegender wäre, dass es sich um das Fundament einer Baracke des Zwangsarbeiterlagers der 1940er Jahre handelt. Dafür sprechen einzig zwei Befunde mit verstürzten Betonteilen von Splitterschutzanlagen westlich und östlich des Fundamentes. Dagegen ist auf dem Luftbild von März 1945 (Abb. 5) an dieser Stelle keine Baracke zu sehen.⁴ Möglicherweise handelt es sich hier um eine ältere Baracke. So gab es bereits in den 1920er Jahren am Flughafenrand mind. eine Baracke zur Unterbringung von Schafen (Trunz 2008, 29), die für das Kurzhalten des Rasens auf dem Rollfeld gehalten wurden (Abb. 13). Der Pharus-Plan Berlin von 1929 verzeichnet außerdem in der Nähe des Fundamentbefundes ein kleines Areal mit „Notstandshäusern“. Das Areal sollte später in den Bereich der noch heute existierenden Kleingartenkolonie aufgehen. Auf einem Nutzungsplan von 1943 wird das Gebiet als „NEUES BETRIEBSHOFGELÄNDE“ bezeichnet, nördlich daran schließen sich Baracken des Lagers an (Nachama 2019, 63, Abb.).

⁴ Das Luftbild vom Dezember 1943 (Abb. 4) ist an dieser Stelle leider nicht eindeutig erkennbar.



Abb. 11: BTF, Bef. 24, mit Schlacke gefüllter Graben (Foto: G. H. Jeute).



Abb. 12: BTF, St. 5, Schlacke-Ziegelbruch-Stein-Schicht als Fundament eines Barackenstandortes, darunter ältere Auffüllschichten (Foto: G. H. Jeute).



Abb. 13: Baracke des Schäfers aus den 1920er Jahren (nach Trunz 2008, 29)

Ebenfalls im Süden des USG kam als Lesefund eine Glasflasche ohne erhaltenen Rand hervor, die eine Aufschrift "Deutsches Kolonialhaus / Berlin, W35 / Bruno Antelmann / Nachf." trägt. Das Deutsche Kolonialhaus war ein großes Kaufhaus in der Berliner Lützowstraße, welches bereits in den 1880er Jahren gegründet wurde und ab 1900 mehr als 400 Niederlassungen und Verkaufsstellen in verschiedenen deutschen Städten hatte. Die angebotenen Waren kamen aus den deutschen sowie aus anderen Kolonien, sie umfassten nicht nur Lebens- und Genussmittel, sondern auch Ethnographica und Wohnaccessoires. Auch Angestellte des zum Hoflieferanten ernannten Kaufhauses kamen aus den Kolonien.⁵ Zu Beginn des Ersten Weltkrieges verkaufte Antelmann sein Unternehmen. In der Flasche kann ursprünglich Erdnussöl gewesen sein, das um 1912 bei Antelmann im Angebot war.

Periode 3 gehört in die 1930er Jahre bis zum Jahr 1945. In ihr fand der Ausbau des ehemaligen zivilen Zentralflughafens zum Militärflughafen der Reichsluftwaffe einschließlich der Errichtung von Zwangsarbeiterlagern bis hin zur Besetzung durch die Sowjetarmee im April 1945 statt.

In diese Zeit sind vielleicht einige Brandschuttschichten (Abb. 14) zu zählen. Unklar ist, ob diese von Bränden vor Ort stammen oder es sich um umgelagertes Material handelt. Die alliierten Luftangriffe auf die Rüstungsproduktion in Tempelhof trafen auch die Barackenstadt des Zwangsarbeiterlagers „Berliner Straße“, hier kann es zu Bränden gekommen sein. Ebenso kann aber auch bei den Planierungsarbeiten der Rollbahnen nicht nur Bauschutt, sondern darin auch enthaltener Brandschutt angefahren worden sein. Besonders viel Brandschutt

⁵ Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsches_Kolonialhaus (letzter Zugriff 14.6.2023).

befand sich in Bef. 31 (Abb. 14). An Funden gab es dort mehrere Fensterglasfragmente mit Drahtgeflecht, die durch die Hitzeeinwirkung stark deformiert wurden, weiterhin Eisenfragmente mit Vorhängeschlössern und Nägeln, Blechfragmente und ein Löffel sowie Fragmente von Batterien.



Abb. 14: BTF, St. 9, Brandschuttschicht mit Weltkriegsschutt (Foto: G. H. Jeute).

Aus Bef. 60 stammt der Rest einer grünen Flasche mit Porzellan-Bügelverschluss. Auf ihm steht in roter Farbe „BERLINER-WEISSBIER-BRAUEREI / Ed. / ...ardt / Actiengesellschaft / BERLIN W“. ... Bügelverschlüsse treten teilweise in hoher Zahl auch an anderen Stellen des Tempelhofer Feldes auf (Misterek 2023, 152). Jedoch sollte nicht nur an den Konsum von Getränken in den Lagern gedacht werden, sondern auch an die Montierung von Verschlüssen und Flaschen.⁶ Ein weiterer Bügelverschluss stammte aus Bef. 31 (Abb. 15). Er besitzt eine rote Stempelung mit einem Lorbeerkrantz und einem „X“ in der Mitte. Eine Parallele gibt es von den älteren Grabungen auf dem Tempelhofer Feld mit identischem Motiv, jedoch in grüner Farbe (Haubold-Stolle et al. 2020, 82/83, Kat.-Nr. 26). Ein dritter Bügelverschluss, ebenfalls Bef. 31, ist ohne jeglichen Stempel oder Bemalung.

Aus der Abdeckschicht Bef. 22 stammen drei Fragmente aus Aluminium von einem Flugzeug (Abb. 16 und 17). Es handelt sich um eine Wartungsklappe, entweder eines Jagdfliegers vom Typ Ju 87 (Stuka) oder eines Bombers vom Typ Ju 88, in denen einige baugleiche Teile

⁶ So gab es in der Strafanstalt Plötzensee laut einer historiographischen Quelle vor dem Ersten Weltkrieg eine Patentflaschenfabrik, wo ebenfalls Bügelverschlüsse montiert wurden (Jeute 2023, 16).

eingesetzt wurden.⁷ Erhalten geblieben sind die Klappe und der einst dort befestigte Verriegelungsmechanismus. Auf der Klappe sind noch die Stempelungen „Auf.“ und „Zu.“ zu lesen. Dieser Fund entspricht der historischen Überlieferung, der zufolge auch im Zwangslager auf der Westseite des Tempelhofer Feldes Kampfflugzeuge durch die WFG repariert und montiert wurden.



Abb. 15: BTF, Bef. 31, Bügelverschluß mit rotem Lorbeerkranz (Foto: G. H. Jeute).



Abb. 16 und 17: Wartungsklappe eines Kampfflugzeugs vom Typ Ju 87 oder Ju 88, Vorder- und Rückseite (Foto: G. H. Jeute).

⁷ Freundl. Mitteilung Jens-Michael Brandes, Arbeitsgruppe Luftfahrtarchäologie Niedersachsen (E-Mail vom 7.6.2023).

Für das erwähnte Barackenfundament (Bef. 24) wird eine Datierung in Periode 2 angenommen, nicht ausgeschlossen ist aber auch eine Zeitstellung in Periode 3 (s.o.). Weitere Barackenstandorte lassen sich nicht über Fundamente ausfindig machen. Möglicherweise deuten die Brandschuttschichten (Bef. 3, 43, 51 und 77) darauf hin. Diese Stellen lassen sich aber mit den Barackenstandorten des Luftbildes vom März 1945 nicht in Übereinstimmung bringen.

Auf dem Luftbild zu sehen sind jedoch mehrere Barrieren als Splitterschutzanlagen. Reste davon wurden vereinzelt in Versturzgruben (Bef. 9, 15, 57; vgl. Abb. 18 und 19) gefunden, an anderen Stellen konnten kleine Betonbrocken davon als umgelagerte Reste eingemessen werden (Bef. 69). Ein größeres Fragment besitzt den Stempel „Stolte / oben“ (Abb. 20), es handelt sich um einen bekannten Hersteller von Stahlbeton- und Hohlraumdielen der 1930/40er Jahre.

Ebenfalls auf den Luftbildern zu sehen ist eine Umgehungsstraße entlang der Westseite des Flughafens. Diese Betonstraße trat im Planum und in Profilen unter der Verladerampe im nördlichen Bereich des USG zu tage. Sie bestand aus einer glatten Oberfläche, einem oberen Bereich mit gröberem Beton und einem unteren mit etwas feinerem, d.h. mittelgroben, grauen Beton. Die Straße besaß eine Breite von 5,5 m. Nur ca. 1,8 m südwestlich der Straße vorgelagert war eine breite Betonmauer. Sie ist auf dem Luftbild nicht zu erkennen. Mauer und Straße dienten ursprünglich der Infrastruktur des gegen Ende der 1930er Jahre ausgebauten Zivilflughafens, der dann w.erw. zu Beginn des Zweiten Weltkriegs ausschließlich militärischen Zwecken vorbehalten blieb. Nach dem Krieg wurde an der ergrabenen Stelle die Verladerampe errichtet. Beide Baubefunde wurden dabei als Füllmaterial in den Baukörper der Rampe integriert. An anderer Stelle weiter südlich wurde die Straße abgerissen, so im Bereich der Nordlandebahn, aber auch an anderen Stellen innerhalb des USG.

Eine Schlackeschicht (Bef. 74; Abb. 11) in einem Graben von ca. 2 m Breite kann möglicherweise ebenfalls dieser Periode zugewiesen werden. Die Deutung ist unklar, sie kann mit der Montage und Produktion der Flugzeuge im Lager Berliner Straße im Zusammenhang stehen. Auf der Ausgrabung „Kreativquartier“ in Potsdam bestand die Verfüllung eines Splitterschutzgrabens ausschließlich aus solcher Schlacke (Jeute i.Vorb.).

Das Spektrum der Funde mit Braunzeug, Drahtglas und Fliesen entspricht durchaus dem anderer Lagerstandorte (vgl. Kersting 2022). Fliesen traten auch an anderen Stellen des Tempelhofer Feldes auf (Bernbeck 2017, 72, Abb. 2.5). Keine Funde oder Befunde ließen sich unmittelbar dem russischen Intermezzo zwischen April und Juli 1945 zuweisen.

An einigen Stellen traten helle, sandige Schichten in den Profilen auf. Es handelt sich um die Befunde 6, 12, 18, 46, 54, 64, 99 und 122. Da sie möglicherweise zu Planierung und Säuberung der Flächen im Lager und in den Arbeitsbereichen diente werden diese als Sauberkeitsschichten angesprochen. Die Grabungen zwischen 2012 und 2014 hatten

ebenfalls leere Sandschichten, die von Bernbeck (2017, 346, Abb. 6.4) etwas plakativ als Abgrenzung zwischen der NS-Zeit und der „US-Besatzungszeit“ (ebd.) angesehen werden. Im USG sind diese Schichten – bis auf Bef. 54 und 99 – stratigraphisch jedoch deutlich tiefer und somit vor 1945 anzusetzen. Die Methode mit hellem Sand sauber zu machen scheint über alle Zeiten genutzt worden zu sein. Insbesondere aus mittelalterlichen Stadtkernen ist sie bekannt (vgl. Müller 2004, 40/41).



Abb. 18 und 19: BTF, St. 57 (links) und 7 (rechts), umgelagerte Fragmente von Splitterschutzanlage
(Foto: G. H. Jeute).



Abb. 20: Betonfragment aus dem Bereich der Splitterschutzanlagen mit Stempel des Betondielenherstellers Stolte
(Foto: G. H. Jeute)

Periode 4 umfasst die Zeit der Berliner Luftbrücke mit einigen deutlichen Befunden, jedoch lässt sie sich in anderen Punkten nicht von der nachfolgenden Zeit abgrenzen. Sie umfasst den Zeitraum vom Kriegsende und der Übernahme der Kontrolle des Flughafens durch die Amerikaner im Juli 1945 bis zum offiziellen Ende der Luftbrücke im September 1949.

Der deutlichste Befund dieser Periode ist die Verladerampe (Abb. 21 und 22), die heute noch oberirdisch sichtbar ist. Sie wurde bei den Leitungsverlegungen angeschnitten und an mehreren Stellen dokumentiert. Unter einem nur sehr geringmächtigen Oberboden befand sich die Planierschicht aus Bauschutt bzw. Trümmerschutt mit meist rötlichen Ziegelsteinfragmenten (Bef. 85). Darunter folgt ein Unterbau (Bef. 84) aus gelbgrau-sandigem Material. Dieser liegt wiederum auf einer 0,5 m dicken und gebänderten Planierschicht (Bef. 87) auf. Es ist anzunehmen, dass dieser Befund ebenfalls in Periode 4 als Aufschüttung für die Rampe entstand. Die Stratigraphie unterscheidet sich ein wenig von der bei Antkowiak (2022, 5) für den Neubau des Toilettenhäuschens beschriebenen, die Aufschüttung dort war nur 0,3 m stark und besaß einen, schwarzgrauen, dünnen Laufhorizont mittendrin. Gründe für die unterschiedliche Ausprägung liegen wahrscheinlich in dem Umstand, dass der Schnitt vom WC-Häuschen bereits am Ostrand der sanft abfallenden Rampe lag. Die unmittelbar östlich des WC-Häuschens dokumentierten Basalitplatten wurden im Zentrum der Rampe ebenfalls nicht angetroffen. Unter der dicken Aufplanierung im Rampenbereich befand sich noch ein weiterer Befund (Bef. 88), der als Planierung auf dem anstehenden Lehm angesehen wird. Offenbar ist hier ein Humus abgegraben worden. In der Schicht fanden sich Funde, die allgemein in den Zeitraum 19.-20. Jh. datieren, d.h. sowohl einer älteren Urbarmachung des Areals, als auch der Errichtung der Rampe zugeordnet werden können. Eine Zuweisung zum Lager Berliner Straße, wie beim Laufhorizont unter dem WC-Häuschen (Antkowiak 2022, 11), ist hier nicht möglich.

In den Bau der Rampe sind w.erw. die ältere Betonmauer sowie die Umfassungsstraße als Verfüllmaterial einbezogen worden. Die Bahnlinie scheint schon in den frühen 1940er Jahren bestanden, damals aber weiter bis zum Hangar geführt zu haben. Die Rampe ist somit das neue Element der Periode.

Das Luftbild vom Dezember 1953 (Abb. 6) zeigt drei lange Landebahnen, die auf dem Foto von März 1945 noch nicht vorhanden sind. Die mittlere wurde bereits Ende August 1945 fertiggestellt (nachdem die Amerikaner Anfang Juli 1945 den Flughafen übernahmen), die nördliche und südliche dann 1948 im Rahmen der Luftbrücke errichtet. Die Betonstraße, die bereits 1943 und 1945 deutlich zu erkennen ist, wurde offenbar bis zur Aufnahme von Dezember 1953 im Bereich zwischen Löschteich/Rampe und mittlerer Landebahn zurückgebaut.

Mögliche weitere Befunde aus dieser Zeit können eine Wasserleitung (Bef. 14) im südlichen Bereich des USG sein. Bereits im Bereich der WC-Häuschens wurde ein „unterirdisch

verlegtes Stahlrohr als Wasser- oder Treibstoffleitung“ ergraben (Antkowiak 2022, 11). Es wird stratigraphisch als „wohl nach 1950“ angesehen (ebd.)⁸ und auch für Bef. 14 ist nicht eindeutig feststellbar, ob das Rohr aus Periode 4 oder 5 stammt.



Abb. 21: BTF, Überblick über die Verladerampe mit Planierschicht und Unterbauschichten (Foto: G. H. Jeute).



Abb. 22: BTF, St. 33, Verladerampe mit Planierschicht und Unterbauschichten (Foto: G. H. Jeute).

⁸ M.E. meint der Autor damit allgemein die Nachkriegszeit incl. die Zeit der Berliner Luftbrücke. Die Verlegung von Wasserleitungen quer über das Tempelhofer Feld war angesichts der Baumaßnahmen an den Startbahnen erforderlich.

Leichte Unsicherheit in der Zuweisung der Perioden 3, 4 oder 5 gibt es auch für ein Drainagerohr aus Beton, das an zwei Stellen freigelegt wurde (Bef. 49 und 119; vgl. Abb. 23). Unmittelbar rund um das in den Boden eingebrachte Rohr, vor allem aber seitlich und oberhalb, ist Bauschutt eingefüllt worden. Dieser besteht vorrangig aus Ziegelbruch, aus ihm konnte eine Randscherbe einer glatten, grün glasierten Ofenkachel des 20. Jhs. geborgen werden. Der Bauschutt ist wohl – wie schon bei der Rampe – im Zuge des Ausbaus des Flughafens eingetragen worden. Eine Datierung in die Zeit der Berliner Luftbrücke scheint am wahrscheinlichsten. Denkbar ist auch, dass Drainage parallel zur Betonstraße lief und diese entwässerte, somit also deutlich in Periode 3 gehört. Diese Drainage ist wie die Umfassungsstraße, die Betonmauer oder die Bahngleise deutlichstes Zeichen der Infrastruktur des Flughafens.



Abb. 23: BTF, St. 52, Drainagerohr aus Flughafenbetrieb (Foto: G. H. Jeute).

Als Fund dieser Periode ist eine Flasche aus hellem Glas anzusehen (Bef. 48; Abb. 24), welche die Beschriftung „Coca Cola / TRADE MARK“ auf der Seite, sowie „RUHRGLAS 46 / 0,2 l“ auf dem Boden trägt. Die Maße sind 19,2 cm in der Höhe, mal 6,0 cm größte Breite. Beachtenswert ist die Verwendung des englischen Wortes „trade mark“, statt des deutschen „Schutzmarke“, wie es für die deutsche Produktion von Coca Cola seit den 1930er Jahren üblich war. Dagegen wird mit „Ruhrglas“ ein deutscher Glasproduzent erwähnt, die „46“ scheint das Produktionsjahr 1946 anzugeben. Offenbar wurde also kurz nach Kriegsende in Deutschland für einen amerikanischen Markt (d.h. für die US-Armee) produziert. Die Website Coca-Cola-Classics (<https://cocacolaclassics.com/> [Zugriff 15.6.2023]) führt unter dem Link „GERMANY 1936 RUHRGLAS“ eine Flasche mit dem Aufdruck „Schutzmarke“ und der Bemerkung „Bottled since: 1929“. Unter der Rubrik „US ARMY GERMANY 1946“ ist eine Flasche abgebildet, die der in Tempelhof gefundenen vollständig entspricht. Es handelt sich offenbar um eine direkt von der US-Armee produzierte Linie. Gleiches gilt nur für drei weitere

Produktionsorte, so einmal in Japan 1950, und an zwei Orten direkt in den Staaten 1943 und 1945. Darüber hinaus wird die US-Armee ihren Bedarf aber auch in der zivilen Produktion der entsprechenden Einsatzländer gedeckt haben.

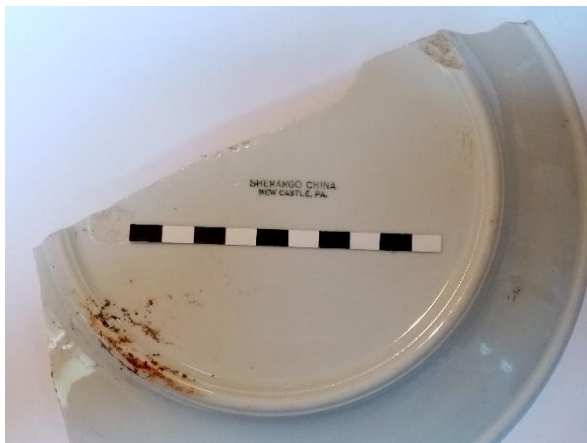


Abb. 24-28: Coca-Cola-Flasche amerikanischer Produktion in Deutschland (o.l.), Kantinengeschirr der US-Armee (o.r.), Geschirr aus Porzellan von amerikanischen Herstellern (Mitte) und Glaskeramik eines amerikanischen Herstellers (unten), (Foto: G. H. Jeute).

Bereits bei den Ausgrabungen von 2012-2014 ist eine Coca-Cola-Flasche geborgen worden (<https://www.archaeologie-tempelhof.de/Alliiertenzeit.html#SonstGenuss>). Die Maße sind 19,7 x 6,1 cm (404 gr). Sie trägt neben dem Schriftzug „Coca Cola“ die französische Bezeichnung für den Begriff Schutzmarke: „MARQUE DEPOSEE / LIMONADE“. Es handelt sich damit um ein belgisches Exemplar, das seit 1937 oder 1938 bis 1941 abgefüllt wurde.⁹ Möglicherweise ist diese Flasche während der Zeit der Zwangsarbeiterlager nach Tempelhof gekommen, das Exemplar aus Bef. 48 dagegen während der Berliner Luftbrücke.

Bei einem anderen Glasobjekt aus Bef. 85 handelt es sich wahrscheinlich um ein Olivenöfläschchen. Das komplett erhaltene Objekt mit leichten Abplatzungen am Rand ist 20,3 cm hoch und besitzt Durchmesser von 2,1 cm am Rand bis 4,5 cm am Boden. Ein identisches Objekt ist 2018 bei Sandy Hooks, New Jersey südlich von New York als Strandfund bekannt geworden.¹⁰ Daher wird für dieses Objekt ebenfalls eine amerikanische Produktion angenommen, die vielleicht als persönliches Geschenk nach Berlin kam.

Weitere Funde mit amerikanischem Kontext können ebenfalls bereits in Periode 4 nach Berlin gekommen, wohl aber erst in Periode 5 in den Boden gelangt sein (s.u.).

Periode 5 umfasst die Zeit nach der Luftbrücke bis zur Aufhebung des Flughafens im Jahr 2008. Das Luftbild von Dezember 1953 (Abb. 6) zeigt, dass der südliche Feuerlöschteich zu einem Schwimmbecken umfunktioniert wurde. Später wurde dieser zurück gebaut, ebenso wie die mittlere Landebahn. Auf dem Luftbild von Dezember 1985 (Abb. 7) sind sie bereits nicht mehr zu sehen.

Eine größere Anzahl amerikanischer Keramik konnte aus Bef. 39 geborgen werden und stammt offenbar aus dem Umfeld des südlichen Feuerlöschteiches, der von der US-Armee auch als „trash point“ (Bernbeck et al. 2019, 180/181) verwendet wurde. Der vier Meter tiefe Feuerlöschteich selbst wurde in der erfolgten Baubegleitung nicht angeschnitten, die gemachten Funde sind offenbar daraus umgelagert.¹¹

Zu den Funden zählen zahlreiche Porzellanfragmente von Kantinengeschirr mit dem roten Aufdruck „U.S. ARMY“ sowie einem roten Strich direkt unter dem Rand (Abb. 25). Zu dieser leicht bisquitartigen, sehr dickwandigen und nicht durchscheinenden Porzellanware gehören mehrere Tassen, Kannchen und ein Teller. Diese Stücke sind direkt der amerikanischen Verwaltung des Flughafens zuzuordnen, jedoch bleibt der Herstellungsort dieser Stücke

⁹ Vgl. <https://cocacolaclassics.com/belgium-1938> (Zugriff 15.6.2023) sowie <https://www.cokebottles.de/cbel.htm> (Zugriff 15.6.2023).

¹⁰ Vgl. <https://forum.antiquebottles-glass.com/discussion/2571/tall-thin-clear-bottle-found-on-beach-with-oddity-inside> (Zugriff 15.6.2023).

¹¹ Während der Zweiten Weltkriegs wurden als Schutz von Bombenangriffen und Feuersbrünsten in vielen deutschen Städten Feuerlöschteiche angelegt, die unmittelbar nach Kriegsende mit Trümmerschutt verfüllt wurden, so beispielsweise auf dem Alten Markt in Stralsund (Jeute 2013). Das Einzugsgebiet des Fundmaterials kann dabei deutlich über den unmittelbaren Umkreis der Schutthalde hinausgehen.

mangels Stempel unklar. Exemplare bei der Handelsplattform Ebay besitzen Stempel „(Krone) / (Nadelbaum im Wappen) / Alt Schönwalde / 362“. Porzellan von Alt Schönwalde erscheint dabei in Zusammenhang mit dem vom bekannten Hersteller Bavaria. Somit kann für die Waren der US-Armee auch ein Produzent in Deutschland, möglicherweise in Bayern, angenommen werden.

Zwei Fundgruppen sind jedoch eindeutig in den Staaten hergestellt worden. Becher von fast gleicher Höhe wie Durchmesser treten aus einem dicken, nicht durchscheinenden Porzellan auf. Ein Exemplar mit dem Randdurchmesser 9,9 cm und der Höhe 9 cm trägt den Stempel "CARR CHINA CO. / GRAFTON, W. VA. / 45" (Abb. 27). Es handelt sich dabei um Porzellan vom amerikanischen Typ „China“ bzw. „Bone China“, welches in der Kleinstadt Grafton in West Virginia, USA offenbar im Jahr 1945 hergestellt wurde und mit der amerikanischen Verwaltung nach Berlin gekommen sein muss. Die Produktion war kurzlebig und wurde zum Ende der 1940er wieder eingestellt. Fragmente eines anderen Porzellantellers besitzen den Stempel "SHENANGO CHINA / NEW CASTLE, PA." (Abb. 26), als Hinweis auf die Produktion in der Großstadt New Castle, Pennsylvania, USA. Auch hier handelt es sich um das in Amerika lange Zeit als „China“ bezeichnete Porzellan.

Zwei Becher sind aus sogenannter Glaskeramik gefertigt, die als Pyroceram oder Pyrex vertrieben wurde. Sie sind henkellos und besitzen einen Randdurchmesser von 9,4 cm und eine Höhe von 8,9 cm. Auf der Unterseite gibt es die Stempelung "CORNING / T.M. (Little Joe) REG. / MADE IN U.S.A." (Abb. 28).¹² Es handelt sich eindeutig um eine US-amerikanische Produktion der frühen 1940er Jahre von dem noch heute bestehenden Glasproduzenten Corning Inc. in der Kleinstadt Corning im Bundesstaat New York, der aber auch in Charleroi, Pennsylvania produziert hat. Die Becher wurden insbesondere im militärischen Kontext u.a. als Handwärmer benutzt.

Bereits während der Grabungen von 2012 bis 2014 gab es amerikanische Funde, so Hygieneartikel, Besteckteile und BüROUTENSILIEN (Misterek/Stern 2020, 180).

Weitere, nichtamerikanische Stücke aus der Grabung von 2023 (Bef. 39) sind Kännchen-, Teller-, Schüssel- und Schalenfragmente mit steilem Rand, darunter ein Teller mit dem schwer lesbaren Stempel „(Krone) / [KP]M / [Rubens]“, bei dem es sich wohl um die Porzellanfabrik Carl Krister im schlesischen Waldenburg handelt, die zwischen 1939 und 1945 mit diesem Stempel produzierte.¹³ Ebenso gab es ein Porzellantellerfragment mit dem Stempel "[BAV]ARIA / [GER]MANY". Wer diese Stücke vor der Niederlegung genutzt hat (Amerikaner oder Deutsche) und welchen Weg sie in den trash point nahmen, ob als Müll der US-Verwaltung oder als Müll aus der Stadt, bleibt unklar.

Die Nachnutzung seit 2008 bis zum Zeitpunkt der Berichterstattung wurde nicht als Periode

¹² Beim *Little Joe* handelt sich offenbar um eine bekannte amerikanische Glasbäsefigur.

¹³ <http://www.sammler.com/porzellanmarken/index.asp?Seite=1&Markentext=kpm> (Zugriff 15.6.2023).

ausgewiesen, da dazu keine signifikanten baulichen Veränderungen dokumentiert werden konnten.

Ergebnisse, Interpretationen und Ausblick

Die archäologischen Untersuchungen auf der Westseite des Tempelhofer Feldes haben einen umfangreichen Einblick in die Geschichte des bedeutenden Flughafens gebracht. Die Anfänge der Nutzung des Areals als Exerzierplatz zeigen sich möglicherweise durch wenige umgelagerte Funde, ebenso die Phase des Zentralflughafens Berlins, eines der wichtigsten in Europa vor dem Zweiten Weltkrieg. Vor allem die Umbau- und Neugestaltungsmaßnahmen der 1930/40er Jahre lassen sich nachweisen. In den 1940er Jahren wurde der einstige Zivilflughafen ausschließlich militärisch genutzt und diente der Rüstungsindustrie des nationalsozialistischen Staates. So wurden drei Zwangsarbeiter angelegt, von dem das Lager „Berliner Straße“ direkt am Tempelhofer Feld lag. Von diesem Lager konnten indirekt Spuren durch Brandschuttschichten nachgewiesen werden. Ein Fundament eines Barackenstandortes ist nicht mit dem Luftbild von 1945 korrelierbar. Möglicherweise handelt es sich um eine Baracke, die zum Zeitpunkt der Aufnahme bereits abgerissen war. Ob sie in die Zeit des Zivilflughafens oder in die Lagerzeit gehört ließ sich nicht abschließend klären. Ein deutlicher Hinweis auf die Zwangsarbeiterlager sind die Fragmente einer Wartungsklappe eines deutschen Kampfflugzeuges Ju 87/88, deren Instandhaltung und Montage auf dem Tempelhofer Feld durch schriftliche Zeugnisse bekannt ist. Noch deutlicher als die älteren sind die Spuren der amerikanischen Verwaltung des Flughafens zu erkennen, allem voran die Verladerampe, die in der Zeit der Berliner Luftbrücke (1948-1949) entstanden ist. Zur Stabilisierung der Rampe wurde ältere Strukturen im Boden belassen. Einzelne Funde weisen deutlich auf die amerikanische Zeit, entweder mit Herstellerstempeln aus den USA oder mit Stempeln der Nutzung durch die US-Armee, aber mit deutschen Herstellern. Eindrucksvoll sind die massiven Erdauftragungen auf dem Tempelhofer Feld zur Planierung des Flughafens, die Höhen von einem halben bis zu vier Metern haben.

Literatur

Antkowiak 2022 – Matthias Antkowiak, Archäologischer Abschlussbericht. Flughafen Tempelhof, Ehemaliges Zwangsarbeiterlager „Berliner Straße“. Errichtung eines WC-Gebäudes. Unpubl. Grabungsbericht (o.O. [Berlin] 2022).

Bernbeck 2017 – Reinhard Bernbeck, Materielle Spuren des nationalsozialistischen Terrors. Zu einer Archäologie der Zeitgeschichte. Historie 115 (Bielefeld 2017).

Bernbeck et al. 2019 – Reinhard Bernbeck, Kathrin Misterek, Susan Pollock, Judith Stern, Ausgrabungen auf dem Tempelhofer Flugfeld 2012-2014. In: Andreas Nachama (Hrsg.), Ein

weites Feld. Der Flughafen Tempelhof und seine Geschichte. Ein Begleitkatalog zur gleichnamigen Ausstellung (Berlin 2019) 177-188.

Haubold-Stolle et al. 2020 – Juliane Haubold-Stolle, Thomas Kersting, Claudia Theune, Christine Glauning, Andrea Riedle, Franz Schopper, Karin Wagner, Axel Drecolli (Hrsg.), Ausgeschlossen. Archäologie der NS-Zwangslager (Berlin 2020).

Hausmair et al. 2021 – Barbara Hausmair, Kathrin Misterek, Judith Stern, Kategorisierung und Kategorien in der Archäologie der NS-Zeit. In: Autorenkollektiv (Hrsg.), Pearls, Politics and Pistachios. Essays in Anthropology and Memories on the Occasion of Susan Pollock's 65th Birthday (Berlin 2021) 399-417.

Heisig 2003 – Matthias Heisig, Der Einsatz ausländischer Zwangsarbeiter für die „Weser“ Flugzeug GmbH auf dem Flughafen Tempelhof 1940-1945. In: Helmut Bräutigam, Doris Fürstenberg, Bernt Roder (Red.), Zwangsarbeit in Berlin 1938-1945 (Berlin 2003) 167-187.

Jeute 2013 – Gerson H. Jeute, Auf Schlamm und Müll gebaut. Alter Markt offenbart Sünden der Vergangenheit. In: Welt-Kultur-Erbe. Historische Altstädte Stralsund und Weimar, Schwerpunkt Archäologie (Stralsund und Wismar 2013) 21-23.

Jeute 2023 – Gerson H. Jeute, Archäologische Voruntersuchung Berlin (Charlottenburg-Wilmersdorf), JVA Plötzensee. Unpubl. Grabungsbericht (Wustermark 2023).

Jeute i.Vorb. – Gerson H. Jeute, Bauvorbereitende und baubegleitende archäologische Untersuchungen in Potsdam (Stadt), Neubau eines Kreativquartiers. Unpubl. Grabungsbericht (in Vorbereitung).

Misterek 2023 – Kathrin Misterek, Archäologie der Moderne und ihr Potential. Forschungsprojekt auf dem Tempelhofer Feld. In: Archäologie in Berlin und Brandenburg 2021 (Darmstadt 2023) 149-153.

Misterek/Stern 2020 – Kathrin Misterek, Judith Stern, Drei Zwangsarbeiterlager auf dem Tempelhofer Feld in Berlin. In: Juliane Haubold-Stolle et al. (Hrsg.), Ausgeschlossen. Archäologie der NS-Zwangslager (Berlin 2020) 177-180.

Nachama 2019 – Andreas Nachama (Hrsg.), Ein weites Feld. Der Flughafen Tempelhof und seine Geschichte. Ein Begleitkatalog zur gleichnamigen Ausstellung (Berlin 2019).

N.N. 1928 – Berliner Flughafen GmbH (Hrsg.), Führer durch den Flughafen Berlin-Tempelhof (Berlin o.J. [1928]).

Scholz 1949 – Oskar Scholz (Red.), Luftbrücke Berlin. Ein dokumentarisches Bildbuch (Berlin 1949).

Teichner 2001 – Felix Teichner, Tonpfeifenbäcker aus Berlin und Brandenburg 2: Bodenfunde aus Berlin, Königs Wusterhausen, Kloster Zinna und Potsdam. In: Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift 42, 2001, 265-305.

Thiel 2013 – Reinhold Thiel, „Weser“ Flugzeugbau (Bremen 2013).

Trunz 2008 – Helmut Trunz, Tempelhof. Flughafen im Herzen Berlins (München 2008).

Ort/Datum: Wustermark, 6.7.2023

Unterschrift: (Gerson H. Jeute)