

Reinickendorfer Industriespaziergänge



Herausgeber:
Berlin-Brandenburgisches Wirtschaftsarchiv e.V.
Berlin 2019

erarbeitet vom Arbeitskreis Industriespaziergänge

Reinickendorfer Industriespaziergänge

Mit den vorliegenden Industriespaziergängen laden wir Sie ein, die Geschichte und Geschichten der Wirtschafts- und Industriegeschichte zu entdecken, die sich hinter den Fassaden Reinickendorfs verbergen. Was Sie hier finden können, wird Sie überraschen: Indem Sie nur eine einzige Reinickendorfer Straße ablaufen, werden Sie „die ganze Welt in einer Nusschale“ entdecken.

Hier zeigt sich nicht nur das sich wandelnde Stadtbild – von der verschlafenen Dalldorfer Heide, auf der die Schafe der Berliner Fleischerinnung blökten, bis zur industriellen Fertigung von Gewehren, dem Doppeldeckerbus oder dem legendären „Amphicar“. Sie gehen nicht nur durch die Jahrzehnte, in denen Ihre Nachbarschaft ihr Antlitz verändert hat, sondern Sie können alle großen Themen der Gesamtberliner Entwicklung nachvollziehen, den rasanten Wachstum der Stadt und Ihres Gewerbes.

Auf fast allen Touren, die wir Ihnen vorschlagen, stoßen Sie auf die Zeugen der industriellen Randwanderung. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf eher unscheinbaren Unternehmen, die heute nur noch wenige kennen aber einen ausgezeichneten Ruf genossen oder noch immer genießen. Es folgen die Spuren der Sonderkonjunkturen, die Erster und Zweiter Weltkrieg den Unternehmen bescherten, Zwangsarbeiterlager, Kriegsschäden und die Folgen der deutschen Teilung – sie alle schlagen sich im Kleinen auf allen Touren nieder. Die ganze Welt in der Nusschale lässt sich auch in den Produkten entdecken: Große Erfindungen sind hinter den Fassaden entwickelt worden – Kräne, Tender, Schwimmautos, Strickhilfen, Zitruswasser und vieles mehr.

Die Spaziergänge laden Sie ein, sich selbst ins Verhältnis zu den hier entwickelten Produkten zu setzen: Reinickendorfer Produkte haben den Weg in ihren Alltag gefunden, jetzt haben Sie die Gelegenheit, die Produkte an ihrem Entstehungsort zu besuchen.

Die Touren legen Wert darauf, Ihnen nicht nur die Hintergründe zu Unternehmen und Produkten aufzuschließen, sondern Ihnen auch Persönlichkeiten bekannt zu machen, Architekten und Ihre Bauleistungen zu enthüllen oder Ihnen Einblicke in sozialhistorische Zusammenhänge, Alltags- und Konsumerfahrungen oder das Freizeitverhalten von Industriearbeitern zu gewähren.

Die hier entstandenen Industriespaziergänge schließen an Industriekulturerlebnisse in ganz Berlin an. Sie richten sich an Touristen und Besucher Reinickendorfs Reinickendorf-besucher, aber auch an Nachbarn, die mehr über diese zum Teil rätselhaften Backsteinfassaden erfahren wollen. Die sich im eigenen Kiez finden lassen. Die Texte und Fotos, Recherchen und Ideen entstammen einem Ehrenamtsprojekt des Wirtschaftsarchivs, in dem namentlich folgende Personen mitgewirkt haben: Dieter Freitag, Bernd Lieke, Bernd Mosolf, Norbert Ritter, Andreas Fuchs, Olga Jasinski, Carolin Schulze-Ehrenfeld, Yogaraja Sriskantharaja, Bernd Tiesler und Christoph Zajontz. Ihnen ist an dieser Stelle großer Dank auszusprechen.

Berlin-Wittenau, Mai 2018
Björn Berghausen

Reinickendorfer Industriespaziergänge

Berlin explodierte in den einhundert Jahren zwischen 1825 und 1925 in einer Weise, wie man es heute von den Megapolen São Paulo, Kairo oder Shanghai kennt, von 220 tausend auf 4 Mio. Einwohner. Begründet wurde diese Entwicklung durch die Anstrengungen Preußens nach den Befreiungskriegen zu einem in Europa führenden Industriestaat zu werden. Als Vater der industriellen Entwicklung darf der Ministerialbeamte Peter Beuth und sein 1821 gegründeter „Verein zur Beförderung des Gewerbefleißes in Preußen“ gesehen werden. Schwerpunkt war der Maschinenbau, der seinen Ursprung in der königlich preußischen Eisengießerei hatte und die seit 1804 zunächst Eisenkunstguss betrieb. Die Eisengießerei war vor den Mauern Berlins, genauer gesagt vor dem Oranienburger Tor angelegt worden, etwa dort wo sich heute das Naturkundemuseum in der Invalidenstraße befindet. In diesem Umfeld siedelten sich in der in das nördliche Umland führenden Chausseestraße zahlreiche Unternehmen des Maschinenbaus und der eisenverarbeitenden Industrie an. Namen wie Egells, Borsig, Pflug, Wöhler und Schwartzkopff ließen Berlin zum führenden Industriestandort werden. Da der Himmel von rauchenden Schloten verdunkelt und oft glutrot gefärbt war, bürgerte sich hierfür bald der Name „Feuerland“ ein. 1841 wurde die Oranienburger Vorstadt Teil Berlins und zwanzig Jahre später auch der Wedding nach Berlin eingemeindet. „Feuerland“ lag nun mitten in der Stadt! Die in den Gründerjahren massenhaft

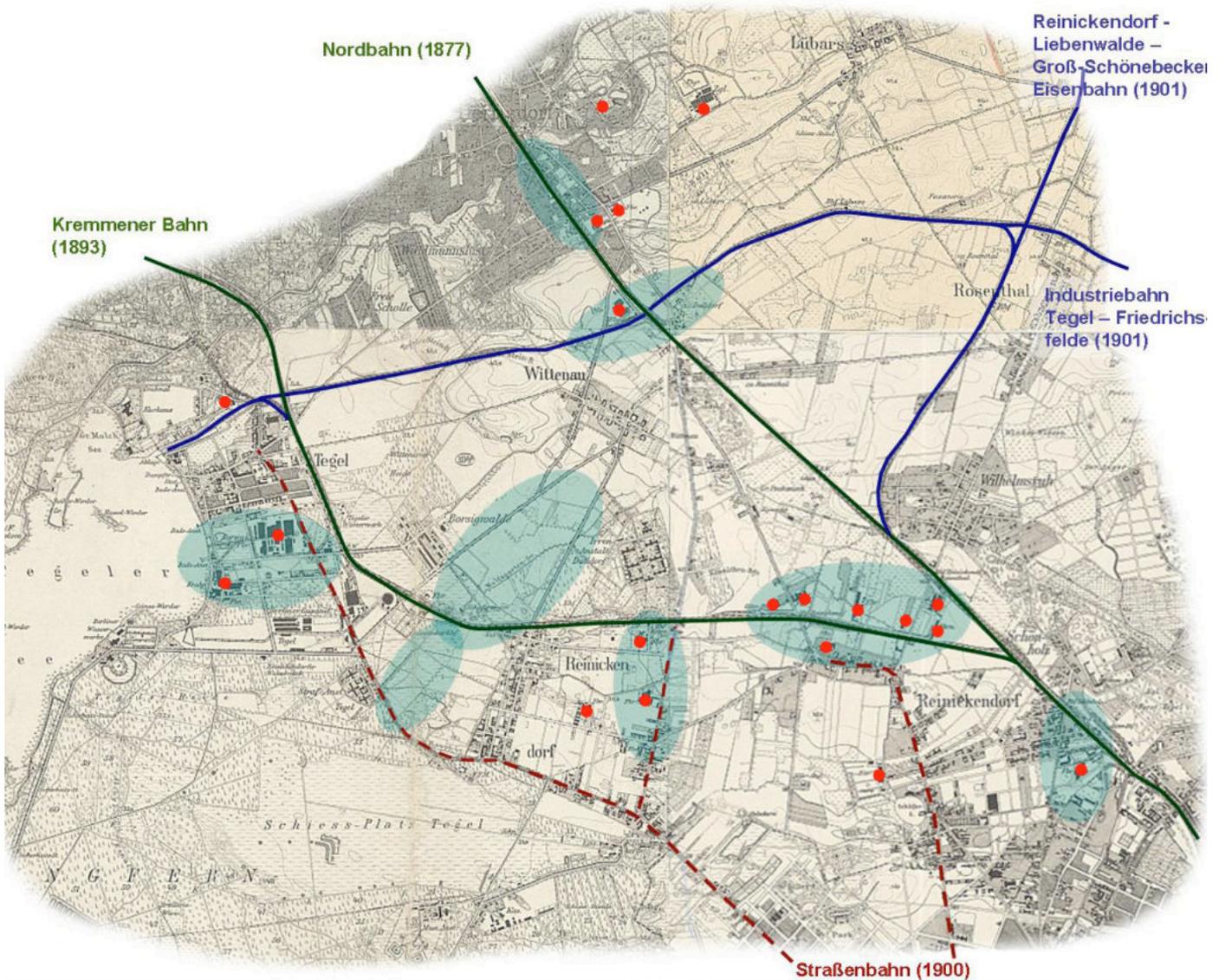
nach Berlin zugewanderten Industriearbeiter verlangten nach Wohnraum in aus dem Boden gestampften Mietskasernen und für die „stinkende Industrie“ war innerhalb der Stadtgrenzen zunehmend kein Platz. Erweiterungsmöglichkeiten für die bereits ansässigen Firmen fehlten, wie auch die Bauordnung weiteren Industrieansiedlungen nicht zuträglich war. Bereits gegen 1847 zog Borsig mit Teilen seiner Fabrik in das noch nicht eingemeindete ländliche Moabit. Hier entstand in vorörtlicher Ruhe auch die erste Borsigvilla mit einem Park, der von keinem geringeren als Peter Joseph Lenné gestaltet war. „So wie Sie, mein lieber Borsig, möchte ich auch mal wohnen“ war der viel zitierte Ausspruch des Königs bei einem Besuch des Borsigschen Anwesens. Weitere Unternehmen folgten dem Beispiel Borsigs, eine Phase, die heute als „Erste industrielle Randwanderung“ bezeichnet wird und die sich vor-

nehmlich innerhalb des heutigen S-Bahn-Ringes abspielte.

Die sechs nördlichen Vorortgemeinden Berlins, die später zum Verwaltungsbezirk Reinickendorf von Groß-Berlin werden sollten, profitierten um die Wende zum 20. Jahrhundert von der „Zweiten industriellen Randwanderung“. Auch in dem seit 1861 erneut vergrößerten Berlin war es für die Industrie erneut zu eng geworden. Erweiterungen der bestehenden Produktionskapazitäten waren kaum noch möglich. Rationelle Produktionsabläufe, die nach Werksanlagen in Flachbauten verlangten, ließen sich in den bestehenden Gebäuden, die meist in mehrstöckig und in Hoflage eingezwängt waren, nicht realisieren. So wanderten nach Reinickendorf vornehmlich Firmen des Maschinenbaus sowie der eisen- stahlverarbeitenden Industrie, lag man doch unmittelbar vor den Toren von



Borsigs Maschinenbauanstalt im Berliner „Feuerland“



Reinickendorfer Industriebetriebe im Jahre 1900 und spätere Industriegebiete

„Feuerland“, dem historischen Zentrum der industriellen Revolution. Es waren meist alt eingesessene Familienunternehmen, die den Schritt vor die Tore der Stadt wagten, und das macht die Reinickendorfer Industriegeschichte so vielfältig und erzählenswert.

Entscheidender Faktor für die Standortwahl war das Entstehen der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur für den Transport der Rohstoffe und der fertigen Produkte, aber auch für den täglichen Arbeitsweg der Beschäftigten. Die neuen Industriestandorte entwickelten sich

daher „auf der grünen Wiese“ entlang der Nordbahn (1877) und der vornehmlich zur industriellen Erschließung angelegten Kremmener Bahn (1893). Am östlich Rand des späteren Bezirkes Reinickendorf bediente die sog. „Heidekrautbahn“ (1901) einige Industriebetriebe,

Reinickendorfer Industriespaziergänge

während die Industriebahn Tegel – Friedrichsfelde (1908) die etwas abseits gelegenen Gemeindegebiete von Wittenau und Lübars erschloss. Über die Bahnen bestand auch Anschluss an den Tegeler Hafen (1908), Hauptumschlagplatz für Massengüter und Schwermaschinen. Bereits 1881 war Reinickendorf-West, 1890 auch der Schäfersee und wenig später der Dorfkern von Reinickendorf von „Feuerland“ aus mit der Pferde-Straßenbahn zu erreichen. 1900 wurden die Linien elektrifiziert. Wie kein anderes Ereignis der jüngeren Geschichte prägte die industrielle Randwanderung entscheidend die städtebauliche Entwicklung der damals ja noch selbständigen Gemeinden des späteren Bezirks Reinickendorf. Es entstand die stadträumliche Struktur, wie sie heute noch zu erleben ist. Bauordnungsrechtlich gab es kaum Vorgaben für Industrieansiedlungen und so bildeten sich die heutigen Industrieareale eher nach dem freien Spiel des Marktes heraus.

Die Gemeinde **Reinickendorf** stand der einsetzenden Gründerzeit recht hilflos gegenüber. Durch Zuzug aus dem nahen Berlin hatte sich die Einwohnerzahl zwischen 1871 und 1874 von 1245 auf 4976 vervierfacht. Dem Gemeinderat, der von bäuerlichen Großgrundbesitzern dominiert wurde, stand nur ein ehrenamtlich wirkender Dorfschulze vor. An großzügige städtebauliche Lösungen, die den spekulativen Landverkauf und die Einzelinteressen in geordnete Bahnen hätte lenken können, war unter diesen Rahmenbedingungen

nicht zu denken. So bildete sich ein „Reinickendorfer Scheuenenviertel“ mit ungeordneter Bebauung, durchmischt von Wohnbebauung und Kleingewerbe südlich des heutigen Bahnhofs Schönholz heraus. „Der starke Zuzug bringt keine Steuerzahler sondern fast durchweg die allerärmste Bevölkerung Berlins hierher“, klagte denn auch der Gemeinderat über diese Entwicklung. Parallel hierzu entwickelte der Berliner Bankier Louis Eichborn den Gemeindeteil Reinickendorf-West als Wohnquartier für aus Berlin zugezogene Arbeiterschaft, während sich an der heutigen Ollenhauerstraße Betriebe der Metallindustrie ansiedelten.

Große Pläne, die Mitte von Reinickendorf südlich des Dorfes repräsentativ zu bebauen und damit wohlhabendere Mieter anzuziehen, konnten nicht umgesetzt werden. Die Herstellung der Infrastruktur für das geplante Wohngebiet und die Industrieansiedlungen hatten die Gemeindekasse überfordert. Nördlich des Dorfes standen für die mit der Wende zum 20.Jh. einsetzende industrielle Randwanderung noch unbebaute Flurstücke im Einzugsbereich vom Kremmener Bahn und Nordbahn um die heutige Roederallee und die Kopenhagener Straße zur Verfügung, Filetstücke, die sich zu reinen, bis heute bestehenden Industriegebieten entwickelten! Auch der östliche Teil des historischen Dorfkerns blieb von Industrieansiedlungen nicht verschont.

Die Gemeinde **Wittenau** lag im 19. Jh. nicht im unmittelbaren Einzugs-

bereich Berlins. Entsprechend gemächlicher verlief hier die Bebauung, vielleicht ging sie auch etwas planvoller, als im benachbarten Reinickendorf vonstatten. Fast 50 Jahre war Peter Witte bis zu seinem Tod im Jahre 1902 Dorfschulze und späterer Amtsvorsteher von Dalldorf, gleichzeitig größter Landbesitzer und seit 1874 sogar Vorsteher eines aus den Gemeinden Dalldorf, Waidmannslust, Hermsdorf und Lübars gebildeten Amtsbezirks. Sein Sohn Paul Witte folgte ihm nach und 1905 wurde Dalldorf zu Ehren Peter Wittes in „Wittenau“ umbenannt. Für die städtebauliche Entwicklung Wittenaus begann es mit dem Verkauf eines großen Stückes Land an die Stadt Berlin für die Anlage einer „Irrenanstalt“ (1869), dann folgte Borsig, der seine Lokomotivfabrik in das benachbarte Tegel verlagert hatte und durch eine eigens gegründete Terrainzentrale eine Werksiedlung „Borsigwalde“ auf Dalldorfer Bauernland entwickeln ließ. Auf einem schmalen Geländestreifen wurde ab etwa 1905 ebenfalls unter dem Namen Borsigwalde Industrie angesiedelt. Die Anlage der Deutschen Waffen- und Munitionsfabrik (DWM) ab 1906 südlich des Dorfes bis hin zur Kremmener Bahn ließ Wittenau zu einem der größten Industriestandorte nördlich Berlins werden. Strotzend vor Selbstbewusstsein errichtete die prosperierende Gemeinde 1905 ein repräsentatives Rathaus, in das später die Verwaltung des neu gebildeten Bezirks Reinickendorf einziehen konnte. Im Einzugsbereich der Nordbahn und der 1908 angelegten Industriebahn Tegel-

Friedrichsfelde entwickelte sich ein weiteres Industriegebiet nördlich des alten Dorfes um die Hermsdorfer- und die Lübarser Straße.

Waidmannslust war der Geniestreich des Hermsdorfer Oberförsters Ernst Bondick, der ab 1875 eine Villenkolonie zu entwickeln begann. Sie entstand auf Lübarser Bauernland, das der Oberförster dem Bauern Knobbe vorbei an seinem Chef abgekauft hatte. Außer der Villenkolonie entwickelte sich im Einzugsbereich des Haltepunktes Waidmannslust an der Nordbahn ein kleines Industriegebiet. Eine Lampenfabrik zog aus Berlin bereits hierher, bevor die Industrialisierung in den Nachbargemeinden begann und aus dem Abbau der Rollberge wurden Baustoffe gewonnen und aufbereitet.

Lübars konnte sich bis heute seinen dörflichen Charakter bewahren. Fast vergessen ist eine große Ziegelei, die später zu einem Freibad wurde. 1908 sollte die Einrichtung eines Güterbahnhofs an der Industriebahn Tegel – Friedrichsfelde den Anstoß für die Industrialisierung bringen. Die Erfolge des Industriegebietes entlang der Quickborner Straße hielten sich damals in Grenzen, auch wenn hier heute Europas größter Pizza-Bäcker produziert.

Die Gemeinde **Hermsdorf** profitierte, wie das benachbarte Lübars schon früh von Tonvorkommen und betrieb an zwei Tongruben eine Ziegelei und eine Tonwarenfabrik, aus der u.a. das Berliner „Rote Rathaus“

erbaut wurde. Bei dieser früh-industriellen Produktionsstätte sollte es im wesentlichen auch bleiben, auch wenn in Hermsdorf an der Nordbahn ein großer Güterbahnhof angelegt wurde. Zusammen mit dem ab 1910 erschlossenen Frohnau entwickelte sich ein zusammenhängendes Villengebiet, in dem sich nicht wenige Besitzer oder leitende Mitarbeiter Reinickendorfer und Wittenauer Fabriken niederließen.

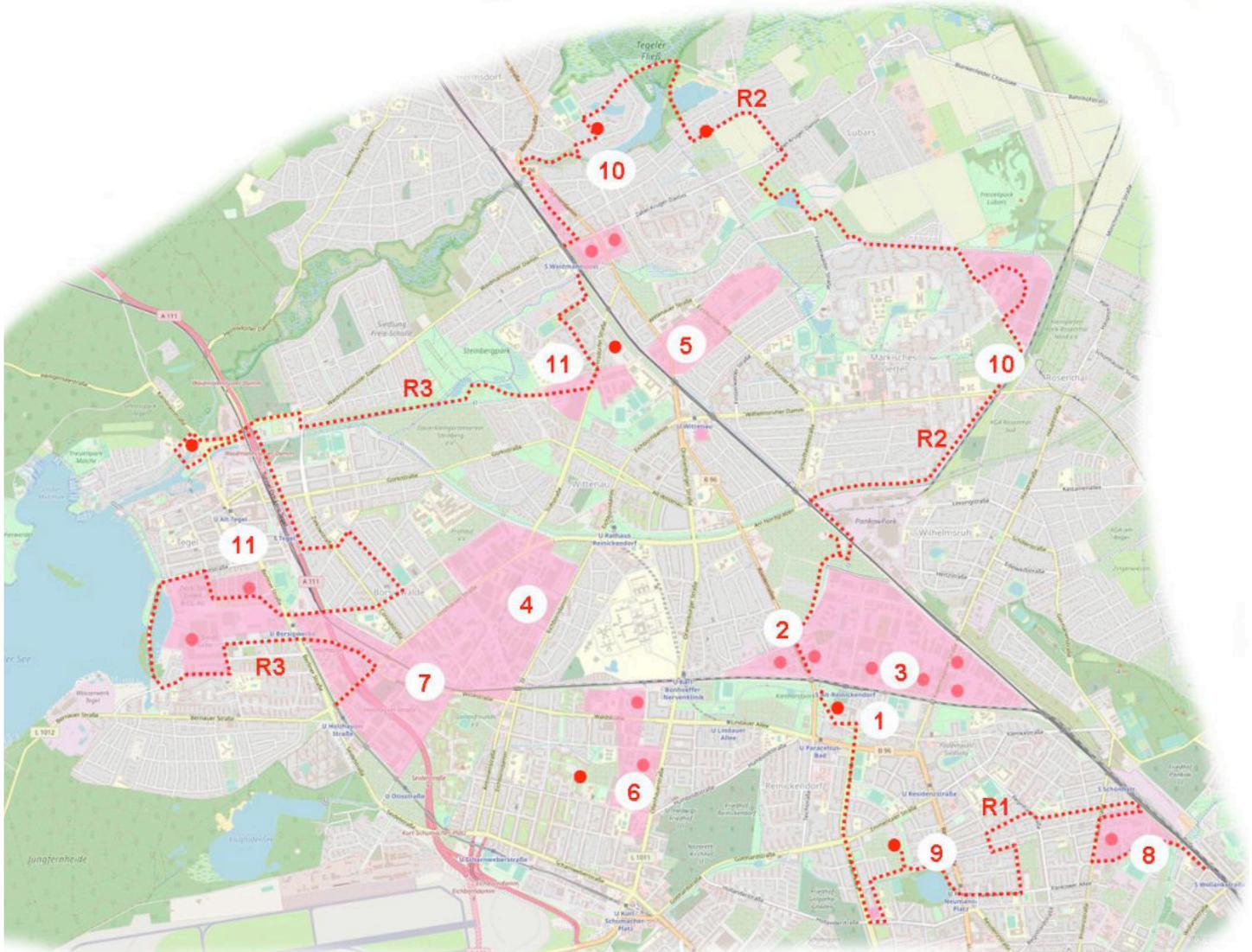
Die Gemeinde **Tegel** verfügt mit der Humboldtmühle über den ältesten Industriebetrieb des Bezirks Reinickendorf und über das älteste Beispiel der industriellen Randwanderung. Bereits 1836 hatte Franz Anton Egells Teile seiner Fabrik aus der Berliner Chausseestraße mutig an den Tegeler See verlagert. Noch vor der Eisenbahnzeit ließ sich das Transportproblem am besten über einen eigenen Hafen am Tegeler See lösen. Kurz vor der Wende zum 20.

Jh. war es Borsig auch in dem nun ebenfalls eingemeindeten Moabit zu eng geworden. Auch er zog weiter nach Tegel und verlegte sein Werk nebst Villa und Park erneut vor die Tore der Stadt. Südlich der Borsigwerke entstand wenige Jahre später das größte Gaswerk Europas. Mit Anlage des Tegeler Hafens wurde Tegel zum größten Güter-Umschlagplatz nördlich Berlins. Nirgendwo lässt sich die industrielle Randwanderung in der direkten Achse von „Feuerland“ an der Chausseestraße, über die Müllerstraße nach Tegel und von dort in das außerhalb des Bezirks gelegene Hennigsdorf besser nachvollziehen. Und nirgendwo lässt sich der Zusammenhang zwischen Industrialisierung, verkehrlicher Entwicklung und der Ansiedlung von Arbeitskräften einschließlich der repräsentativsten Berliner Unternehmervilla besser nachvollziehen, wie hier.



Borsigvilla am Tegeler See

Reinickendorfer Industriespaziergänge



Industriespaziergänge und Radtouren in Reinickendorf

Inhaltsverzeichnis:

Die Industriespaziergänge

1	Alt-Reinickendorf, vom Bauerndorf zum Industriestandort	8
2	Roedernallee, die Straße der „Hidden Champions“	30
3	Flottenstraße, im Wandel der Industriearchitektur	50
4	Eichborndamm, Großindustrie am Stadtrand	51
5	Lübarser Straße, Fabrik im Grünen	52
6	Ollenhauer- und Saalmanstraße, vom Kochtopf bis zum Zahnrad – Metallindustrie in Reinickendorf	53
7	Breitenbachstraße und Umgebung, von der Schafsweide zum Industriestandort	54

Die Radtouren

R1	8 Reinickendorf-Ost, im Reinickendorfer Scheunenviertel	56
	9 Reinickendorf-Ost, zwischen Eis und Einstein	57

1 Alt-Reinickendorf

- Vom Bauerndorf zum Industriestandort -

Ausgangspunkt:

Roedernallee / Lindauer Allee,

U-Bahn Linie U8 Paracelsusbad

Das im 13.Jh von Siedlern angelegte Bauerndorf Reinickendorf entwickelte sich zum Ende des 19. Jh. wie kaum ein anderes bäuerliches Dorf in der Umgebung des wachsenden Berlins zum Industriestandort. Die Ursache für diese Entwicklung war in der Armut des nördlich des Weddings gelegenen Gemeinwesens zu sehen. Erst 1852 hatte sich das Dorf durch Kauf seiner Ländereien aus der Abhängigkeit von Berlin befreit. Als Reinickendorf in den Sog der wachsenden Großstadt Berlin geriet, fehlte zunächst jede Planung. Bauern hatten ihr Land an Terraingesellschaften verkauft, die es parzelliert weiter verkauften, mit dem Ergebnis einer kleinteiligen und unordneten Bebauung. Als um 1900 die industrielle Randwanderung einsetzte waren Residenzstraße und der östliche Dorfanger bereits mit Wohngebäuden bebaut. Kleinere Industrieunternehmen, denen es in der Stadt zu eng geworden war, fanden noch Grundstücke am westlichen Dorfanger.

So bietet dieser Spaziergang über den historischen Dorfanger von Alt-Reinickendorf spannende Einblicke in eine ganz spezielle Gründerzeit und eine besondere städtebauliche Entwicklung.

Noch in den fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts war die Kreuzung der Roedernallee mit der Lindauer Allee ländlich geprägt, d.h. hier befand sich noch gar keine Kreuzung, sondern es gab die Humboldtstraße, die in Richtung Westen aus dem Dorf hinausführte und von der die Teichstraße abzweigte. Über die Humboldtstraße fuhren die Straßenbahn-Linien 35 und 41, und wo heute das Paracelsusbad steht, erstreckte sich die noch immer in Teilen bestehende Laubenkolonie „Pflanzersheim“.

Die einst in das Dorf führende Humboldtstraße ist heute noch durch einen Fußweg und dann durch einen Straßenstummel, der zu Parkplätzen umfunktioniert wurde, erkennbar.

Die Wohnbebauung (Alt-Reinickendorf 30, 30a, 30b) stammt aus den frühen 70er Jahren des vergangenen



Jahrhunderts. Die heute nicht mehr sichtbare Geschichte der Grundstücke mag exemplarisch für die Entwicklung Reinickendorfs stehen.

(1) Kohlenhof Milbrodt

1849 erwarb der in Berlin geborene Gastwirt Adolf Kuhn einen großen Kossätenhof (Kossäte = Dorfbewohner ohne Ländereien) am Rande des Dorfes. Hiervon trennte er 1870 drei Parzellen ab, auf denen er den Bau von drei Villen plante. Die Nachfrage zahlungskräftiger Mieter muss wohl hinter seinen Erwartungen zurückgeblieben sein. Nur eine Villa in klassizistischem Stil, die vielerorts die Wohlhabenheit der durch Landverkäufe reich gewordener Bauern verkörperten, wurde 1873 errichtet (Alt-Reinickendorf 30). Offensichtlich zog Kuhn, der aber schon 1882 starb, selbst in seine Villa. Neben der Villa gab es auf dem Grundstück noch eine Remise, also ein Hofgebäude, das als Werkstatt genutzt wurde. 1889 wurde um die Genehmigung einen Dampfkessel zu installieren nachgesucht. Ein prosperierendes Industrieunternehmen, das von sich reden machte, entwickelte sich hieraus aber nicht. Anfang der dreißiger Jahre sehen wir das Grundstück im Eigentum des Fuhrunternehmers, Holz- und Kohlenhändlers Arnold Milbrodt. Die Wagenremise wurde zu einer Schlosserwerkstatt ausgebaut und im Obergeschoss des 1938 aufgestockten Stallgebäudes richtete der Reichsluftschutzbund eine leider dringend benötigte Luftschutzschule zur Unterweisung der Bevölkerung ein. Das immer noch

sehr ländlich wirkende Anwesen überstand den 2. Weltkrieg unbeschadet, der Kohlenhof wurde von den Kindern des 1952 verstorbenen Arnold Milbrodt weitergeführt und in das Stallgebäude zog die VETERINARIA Gesellschaft für Tierarztbedarf m.b.H.

1958 wurden die durch die Straße Alt-Reinickendorf und die Humboldtstraße führenden Straßenbahnlinien 35 und 41 eingestellt, um die neue Straßenführung der Roedernallee und der Lindauer Alle nebst dem Paracelsusbad zu realisieren. Die Moderne hatte endgültig von Reinickendorf Besitz ergriffen. 1963 wurde der Milbrodtsche Kohlenhof an den Autohändler Erich Gierok verkauft. Die ursprüngliche Bebauung, einschließlich der klassizistischen Kuhn'schen Villa, fiel 1969 der Spitzhacke zum Opfer und es entstand die heutige Wohnbebauung.



Firma Theodor Poeschke

Nur wenige Schritte sind es nun zum Beginn des eigentlichen Dorfes.

1910 kam großstädtische Bebauung nach Reinickendorf, die sich nicht weiter entwickelte und noch heute wie eine Insel aus dem umgebenden Grün herausragt. Der Häuserblock entstand auf dem Grundstück der seit 1797 hier ansässigen Schmiede als Ort der vorindustriellen Produktion.

(2) Theodor Poeschke

Bereits 1911 bezog das Bestattungsinstitut Theodor Poeschke seine Geschäftsräume in der damaligen Veltener Straße 1 (heute Alt Reinickendorf 29d). Der Ort war strategisch gut gewählt. Als Erfolg der Ansiedlungspolitik der damals ja noch selbständigen Gemeinde Reinickendorf war 1910 zusammen mit den Gemeinden Tegel, Wittenau und Rosenthal das Krankenhaus in der

1 Alt-Reinickendorf

Teichstraße angelegt worden. Angehörige, der im Krankenhaus Verstorbenen kamen auf dem Weg zum Bahnhof Reinickendorf oder zur Straßenbahn wie von selbst bei Poeschke vorbei. Auch die Anlage des Städtischen Friedhofs Reinickendorf in der Humboldtstraße mag das Geschäft beflügelt haben. Es wirkt wie ein kleines Wunder, dass dieses Bestattungsinstitut mit zähem Willen bis heute als Familienbetrieb überlebt hat. Besonders der in der Nachkriegszeit waren einige Hürden zu nehmen. Nachdem die letzten Säрге von der roten Armee beschlagnahmt worden waren, mussten die Angehörigen das Holz für den Sargbau selbst mitbringen, nachzulesen in der Firmenchronik auf der Internetseite des Unternehmens (www.poeschke-bestattungen.de)

Es lohnt von hier ein paar Schritte in die ehemalige Graf-Roedern-Alle hineinzugehen. Noch gut ist der

alte Straßenverlauf, der einst aus dem Dorf hinausführenden Chaussee nach Oranienburg zu erkennen. Auch, wenn es kein Industriestandort ist, lohnt es, kurz vor dem Haus Alt-Reinickendorf 29a Halt zu machen.

(3) „Bahnhofsklausen“

Das Haus Alt-Reinickendorf 29a war um 1895 als erstes großstädtisches Haus auf dem ehemaligen Schmiedegrundstück erbaut worden.

In der Architektur unterscheidet es sich mit seiner schön strukturierten Ziegelfassade deutlich von den Nachbarhäusern. Von Anfang an beherbergt es eine noch heute bestehende Gaststätte, anfangs „Deutscher Kaiser“, später dann etwas angemessener „Bahnhofsklausen“, heute „Latichte“ benannt. Lage und Geschäftsmodell mögen ebenso strategisch durchdacht gewesen sein, wie beim benachbar-

ten Beerdigungsinstitut, lag es doch ebenfalls auf direktem Weg zum Bahnhof. Für eine ganze Generation mag es beliebter Ort der Einkehr vor oder nach dem Krankenbesuch oder für ein Feierabendbier gewesen sein, insbesondere Freitags, wenn der Wochenlohn ausgezahlt wurde. Womit der Bezug zur Industriekultur und der hierfür unbedingt notwendigen benachbarten Infrastruktur hergestellt wäre. Das Gebäude ist in der Landesdenkmalliste eingetragen.

Auf der anderen Straßenseite weckt ein Industriebau aus den sechziger Jahren unsere Aufmerksamkeit, in dem einst ein Unternehmen mit Weltgeltung seinen Sitz hatte.

(4) Turbon Werke

Seinen Ursprung hatte das Unternehmen 1907 als Taifun Ventilatoren AG, das der Panzer AG, einem Hersteller von Tresoren und Stahlmöbeln, gehörte und seine Produktionsstätte am Gesundbrunnen hatte. 1914 wurde Willi Cobler für die in Turbon Ventilatoren GmbH umbenannte Firma zuständig und übernahm diese später als alleiniger Gesellschafter. Willi Cobler war jüdischer Herkunft, hatte 1921 seinen Namen von Cohn in Cobler ändern lassen und war zum christlichen Glauben konvertiert. 1923 zog Turbon zunächst als Mieter auf das Reinickendorfer Grundstück auf dem bereits gegen 1910 im hinteren Grundstücksteil erste Fabrikanlagen entstanden waren. Der Erfolg von Turbon beruhte auf einem im Un-



„Latichte“ Alt-Reinickendorf 29a



Verwaltungsgebäude und Fabrikationshof „Turbon“

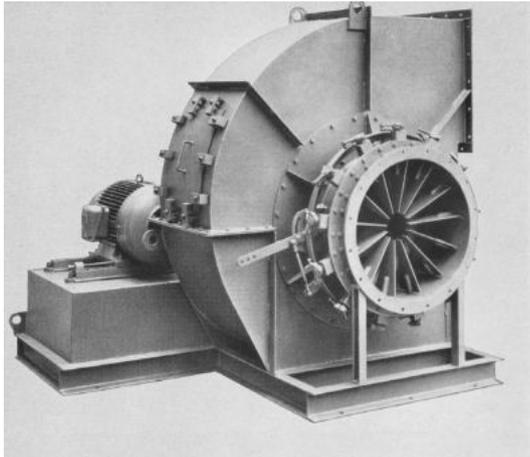
ternehmen von Otto Steltzner entwickelten Ventilator, der besonders leise lief und dabei eine besonders kompakte Bauform aufwies. Er erwies sich als ideal für den Einsatz im Schiffbau. In dieser Konsequenz waren Turbon Ventilatoren nicht nur für die Handelsflotte des Deutschen Kaiserreiches begehrt, sondern auch für die Kriegsmarine des 1. Weltkrieges. Willi Cobler soll hierfür vom Kaiser mit dem eisernen Kreuz ausgezeichnet worden sein. Prestigeprojekt in der zivilen Schifffahrt war die Lüftungstechnische Ausrüstung der Schnelldampfer Europa

und Bremen des Norddeutschen Lloyd, die zwischen 1929 und dem Beginn des 2. Weltkrieges im Transatlantikverkehr zwischen Deutschland und New York eingesetzt waren. Zwischen 1929 und 1935 waren sie Träger des Blauen Bandes für die schnellste Atlantiküberquerung (4 Tage, 17 Stunden und 42 Minuten). Besondere Herausforderung für Turbon war die Ausrüstung von Bananendampfern. Während der etwa zweiwöchigen Überfahrt machten die Früchte schon einen guten Teil des Reifeprozesses durch, der durch gezielte Be- und Entlüftung -man

kann schon sagen Klimatisierung - so zu steuern war, dass die Bananen mit exaktem Reifegrad am Zielort eintrafen.

1936 übernahm der Sohn Walter W. Cobler als alleiniger Geschäftsführer die Turbon Ventilatoren GmbH. Willi Cobler zog sich in sein Ferienhaus in Ferch am Schwielowsee (Dorfstraße 44) zurück, das er sich 1936 zu einem Landhaus ausbauen ließ. Es lässt sich spekulieren, dass sich seine jüdischen Wurzeln als hinderlich für die weitere Geschäftsführung erwiesen hatten. In der Programnacht

1 Alt-Reinickendorf



Heißgas-Ventilator mit axial durchströmtem Leitapparat für eine Müllverbrennungsanlage. Die Gastemperatur beträgt 350° C.

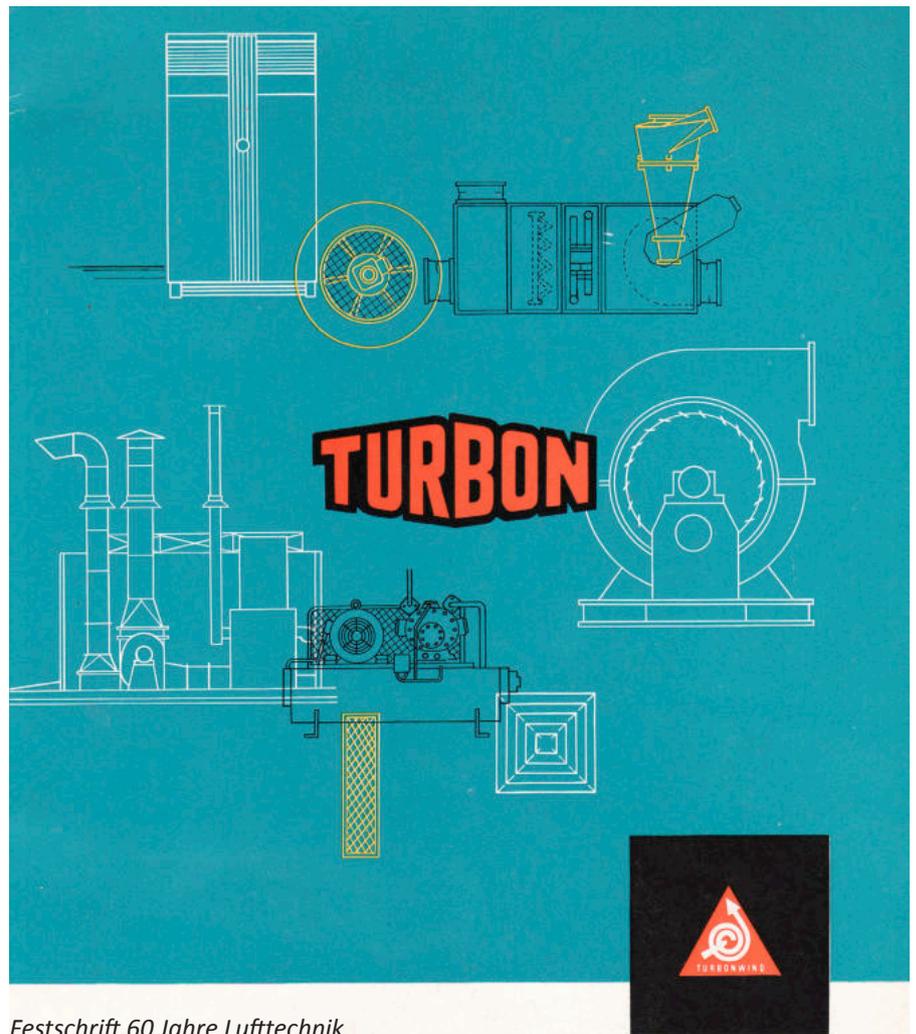
Heißgas Ventilator für eine Müllverbrennungsanlage (Lufttemperatur 350 Grad C)

ein neu gebautes Verwaltungsgebäude oder Hallenbad, in dem nicht Lüftungstechnik von Turbon verbaut war, so auch in dem nur einen Steinwurf entfernten Paracelsusbad (1960). Man expandierte, schuf sich durch Zweigwerke Standbeine in Westdeutschland, errichtete 1952–1953 ein neues Verwaltungs- und Werkstattgebäude zur Straße Alt-Reinickendorf hin. 1957 kam ein weitere Fertigungsstätte für die Blechverarbeitung in der Reinickendorfer Flottenstraße hinzu. In allen

1938 warf man auch ihm die Scheiben ein.

Dessen ungeachtet verzeichnete man 1940 mit etwa 1000 Beschäftigten die höchste Mitarbeiterzahl in der Unternehmensgeschichte. Turbon war wieder zu einem kriegswichtigen Unternehmen geworden und lieferte für 74 bei der Bremer Vulkan gebaute U-Boote die Lüftungstechnik. Teile des Unternehmens wurden 1943 in das Sächsische Seifhennersdorf ausgelagert, wohl um weniger empfindlich gegen Produktionsausfälle bei Kriegszerstörungen zu sein.

Das Reinickendorfer Werk überstand den 2. Weltkrieg weitgehend unzerstört, wurde jedoch 1945, von der sowjetischen Besatzungsmacht vollständig demontiert. Auch mit der seit August 1945 anwesenden französischen Besatzungsmacht hatte man es anfangs nicht leicht. Turbon verstand es aber gut, sich mit den alten Produkten schnell wieder am Markt zu etablieren. Der Wiederaufbau der zerstörten deutscher Städte hatte entscheidenden Anteil, kaum



Festschrift 60 Jahre Lufttechnik

Werken waren nun wieder 540 Mitarbeiter beschäftigt.

Eine Beschreibung der Firmengeschichte von Turbon wäre unvollständig, ohne das Wirken des Firmeninhabers Walter W. Cobler zu würdigen, der sich zu einer der bedeutendsten Unternehmerpersönlichkeiten des Nachkriegs-West-Berlin entwickelte. Neben dem Wiederaufbau des eigenen Werkes engagierte er sich zunächst als Vorsitzender des „Verbandes der Wirtschaft im französischen Sektor“ und als Mann der ersten Stunde in der 1950 wieder begründeten „Industrie und Handelskammer“ West-Berlins, deren Präsident er 1968 bis 1976 war. Daneben engagierte er sich u.a. ehrenamtlich als Präsident der Landesgruppe Berlin der „Deutschen Olympischen Gesellschaft“ und im „Lions Club International“. Die Übernahme der konsularischen Vertretung Islands brachte Walter A. Cobler den Titel eines Konsuls und der Firmenadresse Alt-Reinickendorf 29 wurde die Ehre zu Teil, Sitz eines Konsulats zu sein.

Höhepunkt in der Nachkriegs-Firmengeschichte war die Einweihung des blau verkleideten Verwaltungsgebäudes mit der markanten Tor-durchfahrt im Jahre 1962, für den sogar ein Teil des Freiheitsweges aufgegeben wurde. Angesichts des Mauerbaus 1961 feierte man den Neubau als besonderer Treuebeweis zu West-Berlin und seines „ungebrochenen Freiheitswillens“. Nach einem Amerika-Besuch, bei dem Walter W. Cobler einer Rede

„Im New Yorker University Club hörte ich im Anschluss an die Rede unseres Präsidenten an die freie Welt von dem schönen Neubau. Ich bin zutiefst dankbar zu wissen, dass wir wieder einmal durch diese Eröffnung Zeuge werden von der Tapferkeit und der Willenskraft der Berliner zu leben, auszubauen und den Wohlstand in Freiheit zu vergrößern. Lucius D. Clay“



des amerikanischen Präsidenten John F. Kennedy beiwohnen durfte, wurde am Eröffnungstag stolz eine Grußbotschaft des in Berlin sehr verehrten Organisers der Luftbrücke Lucius D. Clay mit besten Wünschen für den Neubau präsentiert.

Marketing zu Zeiten des kalten Krieges!

Was die Produktpalette betraf hatte man nach dem Krieg neben Stahl-

1 Alt-Reinickendorf

möbeln auch die Fertigung von Waren-Verkaufsautomaten wieder aufgenommen. Hierzu gehörten legendäre Briefmarkenautomaten, die nach Münzeinwurf mit einer Kurbel zu betätigen waren, Zigarettenautomaten sowie ganze Automatenstraßen, in denen Waren hinter gläsernen Sichtklappen bereitgehalten wurden. Neidvoll erkannte man aber auch, dass in den USA seit den frühen fünfziger Jahren ein „boom“ für in Serie gefertigte Klimaanlage für den Hausgebrauch für erschwingliche 2.000 \$ ausgebrochen war. Zur Stärkung des Kerngeschäftes bestand ab 1958 eine Kooperation mit der Carrier Group über den Vertrieb derartiger Anlagen, 1960 war die Firma Firmont, ein amerikanischer Hersteller von industriellen Textiltrocknern übernommen worden, während der deutsche Schiffbau zunehmend in die Krise geriet.

Die Konzentration zu immer größeren Unternehmensstrukturen machte auch vor Turbon nicht Halt. 400 kleine und mittelständische Firmen, von denen keine einen Marktanteil von mehr als 5% für sich beanspruchen konnte, waren inzwischen auf einem begrenzten und sich verändernden Markt präsent.

Nach einer anfänglichen Kooperation verkaufte Walter W. Cobler 1970 die Turbon Werke GmbH mit insgesamt 624 Mitarbeitern an die Deutsche Babcock & Wilcox AG, aus der wenig später die Babcock-Borsig AG wurde. In dieser Folge zog die Ventilatorenfertigung 1971 auf das Werksgelände der Borsig-Werke in

Berlin-Tegel. Es ist nun müßig sich der weiteren in verschiedene Unternehmen aufgesplitterten Firmengeschichte zu widmen. Die Turbon GmbH mit dem Gesellschafter Walter W. Cobler finden wir noch einige Jahre mit dem Geschäftsgegenstand der Vermietung des Reinickendorfer Werksgeländes, ebenso wie eine hier ansässige Klimasparte Turbon-Tunzini. Walter W. Cobler starb 1976 im Alter von 71 Jahren. Heute erinnert nur noch der von verschiedenen Unternehmen genutzten Firmenkomplex an das einstige Vorzeigunternehmen.

Überqueren wir die Straße Alt-Reinickendorf. Ein Verweilen zum Zwecke der Verrichtung eines Bedürfnisses auf der Spitze des Dorfgangers ist leider nicht mehr sinnvoll. Die in der Landesdenkmalliste noch erwähnte Bedürfnisanstalt, ein typisches Berliner „Café Achteck“, ist leider verschwunden, ebenso wie die als Anschlagssäule getarnte Transformatorstation. Beide Einrichtungen dienten der Verbesserung der Infrastruktur der Gemeinde Reinickendorf. Die Bedürfnisanstalt war 1902 anlässlich der Einführung



der Kanalisation entstanden und hätte dem Industriespaziergänger ein hervorragendes Beispiel für den Eisenguss vor Augen führen können.

Wenden wir uns dem auf der anderen Straßenseite gelegenen Grundstück Alt-Reinickendorf 32 zu.

(5) Reinickendorfer Festsäle

Es ist das Grundstück des historischen Dorfkruges, den der Gastwirt Adolf Kuhn 1855 errichten ließ. Kuhn wurde 1874 - also noch vor den Industrieansiedlungen - ehrenamtlicher Gemeindevorsteher. Der Gasthof ging nach dem Tode Kuhns durch verschiedene Hände und entwickelte sich mit einem zwischenzeitlich angebauten Festsaal und großem Schankgarten als „Reinickendorfer Gesellschaftshaus“ zum einem beliebten Treffpunkt der Reinickendorfer und als Ausflugsziel der Berliner. An letzterem hatte vor allem die Eröffnung der Kremmener Bahn 1893 und die Einrichtung einer Straßenbahn, die direkt über die Dorfaue fuhr, 1899 entscheidenden Anteil. Es war eine Institution, in der Vereine jeglicher Art ihre Feste feierten, später auch die ansässigen Betriebe ihre Versammlungen abhielten, kurzum der soziale Mittelpunkt des Dorfes. 1930 wirbt der neue Eigentümer Paul Mann mit Sälen für 100 und 500 Personen. Am 31.12.1960 kommt das Aus, die nun von dem Pächter Pawlak betriebenen „Reinickendorfer Festsäle“ schließen, vorbei die Zeiten der Vereinsfeiern und Bälle!



... auf halbem Weg zwischen Turbon und Festsaal (Feb. 1981)

Die ursprünglich um die Ecke (Alt-Reinickendorf 30a) mit einer Notkirche präsekte Baptistengemeine erwirbt das Grundstück und richtet 1962 den Festsaal als Andachtsraum her. Das zur Straße stehende, noch dörflich anmutende Gebäude des ehemaligen Dorfkruges fällt 1970 der Spitzhacke zum Opfer und wird durch ein großstädtisches Wohnhaus ersetzt. Immerhin, der Grund-

riss des ursprünglichen Festsaaals in moderner Form bis heute erhalten geblieben.

Ein paar Schritte sind es, vorbei an mehrgeschossiger Wohnbebauung, die um 1900 entstanden ist und der leider heute der ursprüngliche Stuck fehlt, zum nächsten halb-industriellen Höhepunkt.

1 Alt-Reinickendorf

Das Grundstück Alt-Reinickendorf 35 war Standort der ...

(6) Sandbläserei, Sandschleiferei und Grabmalherstellung Gebrüder Polenz

Es ist ein rares Beispiel für die Umnutzung einer landwirtschaftlichen Hofstelle durch ein kleines Industrie- bzw. Handwerksunternehmen. Das direkt in der Straßenflucht gelegene 3-achsige Haus wurde durch den Büdner Ribbe um 1821 auf einem Teil des Hirtengrundstückes erbaut. Die schlichte, für Büdnerhäuser des Berliner Raums typische Bauform lässt erkennen, dass Büdner (auch

Kossäten genannt) auf der untersten Stufe der Dorfhierarchie rangierten. Sie besaßen im Gegensatz zu Bauern keine Ackerflächen, sondern nur einen Garten und ein eher ärmliches Haus, eben eine „Bude“.

Um 1885 entstand ein zusätzliches Gebäude auf dem Grundstück, das zunächst Wohnzwecken diente.

1914 erwarb Willy Polenz das Grundstück. Sechs Jahre zuvor hatte er in Alt-Reinickendorf 7 eine Sandbläserei gegründet, die wegen der guten Auftragslage nach Vergrößerung verlangte. Willy und Alfred Polenz hatten sich auf das Beschriften von

Schwarzglastafeln, vornehmlich für Grabmale spezialisiert. Mit Hilfe des Sandblasverfahrens und geeigneter Schablonen gelang es relativ einfach unterschiedliche Schriften und Ornamente auf die blanken Glasscheiben oder auch auf Granitplatten zu bringen. Wie Fachleute versichern, ist der Begriff „Sandblasen“ dem später eingeführten Begriff „Sandstrahlen“ vorzuziehen, da ja nicht mit einem „Strahl“ gearbeitet wird, sondern unter Benutzung eines Gebläses harte Sandkörner (Quarzsand, Korund) unter hohem Druck auf die zu behandelnde Oberfläche geschleudert werden. Schwarzglas



„Sandbläserei“ Gebr. Polenz



als Grabmalplatten waren zu jener Zeit in Mode, nicht zuletzt wegen des günstigen Preises gegenüber Granit. Die Geschäfte liefen wohl sehr gut und man exportierte sogar in das europäische Ausland. Dabei handelte es sich überwiegend um eine Auftragsproduktion für Grabmalgeschäfte, die die Platten dann in die von ihnen bearbeiteten Steine oder Aufstellvorrichtungen einfügten. Neben Grabplatten oder Gedenktafeln, die nach den ersten Weltkrieg tragischerweise stark nachgefragt waren, widmete man sich mit gleichem Verfahren der Glasmattierung und der Oberflächenbehandlung von Metallen. Wer kennt nicht die Ladeneingangstüren mit Glasscheiben, auf der umrahmt von kunstvoller Verzierung der Name des Ladenbesitzers prangte? Schwarzglastafeln wurden 1934 von zahlreichen Friedhofsverwaltungen

verboten, so dass man sie heute nur noch ganz vereinzelt findet. Die Spur des Unternehmens verliert sich erst in den späten 90er Jahren des letzten Jahrhunderts. Wie zeitgenössische Fotos zeigen hatte man sich mehr und mehr dem Verkauf von Grabmalen gewidmet.

Durch die Weigerung der Familie Polenz, das Grundstück für eine Wohnbebauung zu verkaufen, konnte das bemerkenswerte Ensemble erhalten werden. Heute steht es unter Denkmalschutz, ist dankenswerterweise in gut restauriertem Zustand und wird von Blumen Damerius genutzt.

Wieder nur wenige Schritte weiter, vorbei an der Neubebauung, der der Polenz'sche Betrieb zum Opfer fallen sollte, steht man vor einem großbürgerlichen Wohnhaus, an dem die Industrialisierung des Dorfes vorbeigegangen ist.

(7) Bauernhaus Großkopf

Auf dem Grundstück Alt-Reinickendorf 37 blieb das Wohnhaus des Bauern Großkopf erhalten, welches im Kontrast zum Büdnerhaus Alt-Reinickendorf 35. In seiner heutigen Form wurde es 1874 erbaut. Es ist ein Musterbeispiel für die neuen Bauernhöfe der durch Landverkäufe in der Gründerzeit zu Geld gekommenen Bauern und die sich nicht mit den Villen der Schöneberger „Millionenbauern“ messen konnten. Es sei nur am Rande erwähnt, dass die Hofstelle 1688 im Rahmen der Neuansiedlung nach dem 30-jährigen Krieg eingerichtet wurde und sich dann für 300 Jahre im Besitz der Familie befand. Das Geld für den Neubau könnte aus dem Verkauf eines Stückes Land für den neuen Friedhof am Freiheitsweg gestammt haben.

Zwar wurden die inzwischen abgerissenen Stallgebäude auf dem Hof nach Aufgabe der Landwirtschaft an Gewerbetreibende vermietet, eine Industrieansiedlung ging jedoch daraus nicht hervor.



Hof Großkopf

1 Alt-Reinickendorf

(8) Amtshaus Reinickendorf

Nachdem sich Reinickendorf 1852 aus dem Besitz des Magistrats von Berlin befreit hatte, war die Verwaltung weiterhin in der Hand ehren-

amtlicher Dorfschulzen geblieben. Den Anforderungen, die der bald einsetzende Zuzug aus Berlin mit sich brachte, waren sie kaum gewachsen. Nach Reinickendorf zogen vor allem Bevölkerungsschichten, die

mit der Preisentwicklung in Berlin nicht mithalten konnten, Gentrifizierung im 19. Jahrhundert! 1876 klagt man über erhebliche Fehlbeträge in der Gemeindekasse und bittet den Staat um Ausgleich: „Leider ist die Leistungsfähigkeit der Gemeinde bei der überaus armen Bevölkerung nur sehr gering. ... Der starke Zuzug bringt keine Steuerzahler sondern fast durchweg die allerärmste Bevölkerung Berlins hierher. Deren starke Kinderzahl erhöht die Schullasten bedeutend, ohne Gegenleistung“. Man war Pleite und konnte die Lehrer nicht mehr entlohnen.

Erst 1884 bekam Reinickendorf mit Friedrich Wilke einen vollamtlichen und besoldeten Gemeindevorsteher. Unter seiner Führung konnten endlich entscheidende Infrastrukturprojekte, wie Pflasterung von Straßen, Anlage der Kanalisation, Stromversorgung, die letztlich auch die Ansiedlung von Industriebetrieben förderten, umgesetzt werden. Ausdruck der nunmehr geordneten Verwaltung war das bereits 1885 errichtete Amtshaus, dem 1897 ein repräsentatives drittes Geschoss aufgesetzt wurde. 1912 kam ein weiteres Verwaltungsgebäude Alt-Reinickendorf 46 dazu. Auf dem Hof waren das bis heute als Baulichkeit erhaltene Amtsgefängnis (1883) und das später abgerissene Armenhaus (1885) gelegen. Aus den Schulden war man dennoch nicht herausgekommen. Zu groß waren die Lasten, die für die Verbesserung der Infrastruktur und die Anlage von Straßen für ein nie verwirklichtes städtisches Zentrum entstanden waren.



Amtshaus der Gemeinde Reinickendorf

Es gilt nun wieder, die andere Straßenseite der Alt-Reinickendorf zu erreichen, und hierzu bietet sich der Weg über die Dorfaue an. Sie verkörpert mit der erhaltenen Dorfkirche aus dem 15. Jahrhundert noch immer dörfliche Idylle, auch wenn sie von Amtshaus und insbesondere der Maschinenfabrik Prometheus bedrängt wird. Einmalig in Berlin ist der runde Ostabschluss der Dorfkirche.

Industriespaziergänger mögen ihr Augenmerk auf die drei Grabkreuze richten, die vom ehemaligen Friedhof erhalten geblieben sind. Es sind Beispiele des preußischen Eisengusses, der am Ende des 18. Jahrhunderts die Industrialisierung in Berlin einleitete. In der künstlerischen Gestaltung verkörperte der Eisenguss in der Folge der Befreiungskriege das erstarkte Selbstbewusstsein Preußens.



Dorfidyll Alt-Reinickendorf



Karl Friedrich Schinkel war mit der Gestaltung des „Eisernen Kreuzes“ beauftragt worden, dass in der königlich preußischen Eisengießerei „industriell“ gegossen wurde.

Auch das Grabkreuz für Caroline Klamann dürfte aus dieser Gießerei stammen, die zur Keimzelle der Schwerindustrie vor dem Oranienburger Tor werden sollte.

Auf der anderen Seite der Straße Alt-Reinickendorf kehren wir fast bis zur Grundstücksgrenze Turbon zurück.

1 Alt-Reinickendorf

Das Grundstück Alt-Reinickendorf 25-27 kann für sich in Anspruch nehmen, die älteste Industrieansiedlung auf der Dorfaue zu sein, zu der eine schmale kopfsteingepflasterte Zufahrt führt.

(9) „Schraubenfabrik A. Schwartzkopff“

Die Firma ging auf die 1865 in der Weddinger Fennstraße gegründete älteste Berliner Schraubenfabrik von Franz Rosenbaum zurück. Industriell gefertigte Schrauben, deren Durchmesser und Gewindesteigungen erst in jenen Jahren mühsam genormt wurden, waren für

die entstandenen Maschinenbaubetriebe von enormer Wichtigkeit. 1888 wurde die Firma Rosenbaum von seinem Neffen Albrecht Otto Schwartzkopff übernommen und 1899 siedelte man aus Platzmangel am alten Standort nach Reinickendorf über. Albrecht Otto Schwartzkopff war Großneffe des Begründers der Berliner Maschinenbau Louis Schwartzkopff, des legendären Lokomotivbauers mit Fertigungsstätten in der Berliner Chausseestraße und später im märkischen Wildau.

Das Fabrikgebäude entstand auf dem Grundstück des Kossäthenhofes Klamann (siehe Grabkreuz Caroline

Klamann). Wie es der Berliner Bau-tradition entsprach wurde es an die hintere Grundstücksgrenze gesetzt, um sich in Hoflage hinter einer repräsentativen straßenseitigen Bebauung zu verstecken, die aber im vorliegenden Fall nicht verwirklicht wurde.

Das von dem Architekten R. Hoffmann errichtete Fabrikgebäude mit dem Pförtnerhäuschen kann als Idealbild einer kleinen in sich geschlossenen Fabrik angesehen werden. Es weist drei Flügel auf, im rechten Flügel war einst die Verwaltung untergebracht, während der linke Flügel und das Quergebäude der Fertigung



Schraubenfabrik A. Schwartzkopff



dienten, in der Mitte das Kesselhaus mit Schornstein. Die Außenfassade ist sorgfältig mit gelbem Backstein gemauert und mit rotem Backstein abgesetzt. Die abwechslungsreiche Gestaltung der Sprossenfenster orientierte sich an der Nutzung der dahinterliegenden Räume. Als selten schönes Beispiel der Berliner Industriearchitektur steht das Ensemble unter Denkmalschutz.

Herausragende Details über die Produktpalette der Schraubenfabrik A. Schwatzkopff sind nicht bekannt. Neben Schrauben stellte man auch Griffe, Knöpfe und Galanteriewaren her, eben ein im Verborgenen werkender Zulieferer. Als Mieter finden sich die Maschinenfabrik Prometheus, zeitweise eine Maschinenfabrik Gans und die Ideal-Großdampfwaschanstalt. In den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde ein modern anmutendes Ver-

waltungs- und Produktionsgebäude, das heute unmittelbar an den 1953 errichteten Neubau der Firma Turbon anschließt, errichtet.

Auf das Grundstück Alt-Reinickendorf 25-27 zog nach dem Zweiten Weltkrieg die Berliner Niederlassung der Firma **Daimon**. Zwar wurde hier keine große Unternehmensgeschichte mehr geschrieben, aber Daimon war einst ein Ur-Berliner Unternehmen. Sein Gründer Paul Schmidt hatte 1896 die Trockenbatterie als Patent angemeldet. Indem er Mehl als Bindemittel für die Batteriesäure verwendete, wurde die Massenproduktion von tragbaren Speichern elektrischer Energie ermöglicht. 1905 folgte das Patent auf die Taschenlampe. Nach Anfängen in der Chausseestraße fertigte man ab 1911 in der Weddiger Sellerstraße, daneben entstanden Zweigwerke u.a. in Köln. Neben Batterien

und Taschenlampen waren Daimon Fahrrad-Dynamos vom deutschen und internationalen Markt nicht wegzudenken. Eher kurios war eine Kombination aus Taschenlampe und Ventilator, das den geschützten Warennamen „Handy“ bekam. Das Experimentieren mit der Produktion von Radios brachte das Unternehmen in Schieflage, so dass Mehrheitsanteile an Daimon bereits Ende der 20er Jahre an einen amerikanischen Batteriehersteller verkauft wurden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg lag das Werk in der Sellerstraße in Trümmern. Schmidt starb 1948 und das ehemalige Zweigwerk Köln wurde nun zum Hauptsitz. Die Berliner Niederlassung wurde 1972 geschlossen, das Unternehmen 1983 von dem amerikanischen Batteriehersteller Duracell übernommen.



1 Alt-Reinickendorf

Als Nachfolger von Daimon finden wir die Firma **Stolzenberg** in Alt-Reinickendorf 25-27. Hier verlief die Firmengeschichte umgekehrt! Der Hauptsitz der von dem Beamten Carl Gladitz gegründeten Firma in Oos (vormals Baden-Baden) ging Anfang der 1930er Jahre in Konkurs, während die gegen 1900 gegründete Niederlassung in Berlin überlebte. Gladitz hatte sich 1895 (noch als Beamter, der ewigen Papierunordnung Leid) eine „Sammelmappe mit umbiegbaren Blechrändern“ (DRP 84487) patentieren lassen, „die durch die Anordnung von möglichst dicht aufliegenden federnden Schiebern auf einer Deckleiste, zum Zwecke, je nach Stärke der Einlagen die Blechbänder in ihrer umgebogenen Stellung festlegen und ein Lockern unmöglich machen“ - der Schnellhefter war erfunden.

Sein Unternehmen befasste sich daher mit Gegenständen zur Büroorganisation und Büroeinrichtungen. Der Firmenname war der Burg Stolzenberg entlehnt, Wahrzeichen von Soden-Saalmünster, in dem die Amtsstube des beamteten Gladitz gelegen hatte. Nach den Zweiten Weltkrieg finden wir das Unternehmen in der Emmentaler Straße 132/150, und dann am hiesigen Ort. Hier konnte das Unternehmen im Jahre 1997 seinen hundertsten Geburtstag feiern.

1986 zog ein weiterer Mieter mit zunächst 60 Mitarbeitern ein, die Werkstätten für Menschen mit Behinderungen oder Beeinträchtigungen **Das Mosaik e.V.** Hauptauftraggeber war zunächst die Firma Stolzenberg mit Konfektionierungsarbeiten für Artikel des Bürobedarfs, die sich zu

einer gedeihlichen Zusammenarbeit fortentwickelte. Später kam eine Druckerei hinzu und heute werden 260 Mitarbeiter mit vielfältigen Aufgaben im Rahmen digitaler Dienstleistungen vornehmlich für „start-up“ Unternehmen erbracht.

Nicht vergessen sei das Intermezzo der Bronzegießerei Albert Winkelhoff (siehe Industriespaziergang 3), die hier 1984 die Restaurierung eines der Sockelreliefs der Siegessäule, das auf der Spandauer Zitadelle gelagert war, ausführte. Anlass für diesen Restaurierungsauftrag war die Rückgabe der anderen Reliefs durch Frankreich, nebenbei gesagt in mustergültigem Zustand einschließlich der nach 1945 mitgenommenen Befestigungsteile.

Nach Auszug der Firma Stolzenberg begann eine Zeit des Leerstandes und des Verfalls für das historische Firmenanwesen, bis 2008 es einen neuen Liebhaber fand. Mit Hilfe des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung restaurierte die Firma **Lohmann & Birkner Health Care Consulting GmbH** das Gebäude mustergültig und machte es zu ihrem Hauptsitz, nur der Schornstein büßte seine ehemalige Höhe ein.



„Das Mosaik“ im Neubau von 1934



Maschinenfabrik Prometheus

Das Grundstück Alt-Reinickendorf 23-24 war Sitz der ...

(10) Maschinenfabrik Prometheus

Das Unternehmen finden wir, wie bereits erwähnt, zunächst als Mieter bei der Schraubenfabrik Schwarzkopf auf dem Nachbargrundstück. Spezialgebiet war die Herstellung von „geschnittenen Zahnradern“, offensichtlich ein Branchenprimus, denn man veröffentlichte seit der Firmengründung bis etwa 1928 ein eigenes Handbuch: „Geschnittene Zahnräder, Ihre Anwendung und

Berechnung, Kurzes Handbuch für die Praxis“. Das Unternehmen beschränkte sich bald nicht mehr nur auf die Herstellung der Komponente Zahnrad, sondern lieferte ganze Getriebe für die Kraftfahrzeugindustrie. Dies war Anlass, dass sich der aus Dänemark stammende Ingenieur Jørgen Skaftø Rasmussen 1926 an der Prometheus Maschinenfabrik beteiligte.

Rasmussen war Inhaber des Motorrad- und Automobilkonzerns DKW und zahlreicher anderer Zulieferbetriebe. Die Geschichte von DKW

und der daraus hervorgegangenen Auto-Union könnte ein eigenes Buch füllen, was bestimmt schon geschrieben ist. Nur soviel: Das Unternehmen hatte seinen Ursprung mit der Entwicklung des Zweitaktmotors, der als Kinderspielzeug (Des Knaben Wunsch) die beliebte Dampfmaschine ablösen sollte, dann aber zunächst als Hilfsmotor für Fahrräder eingesetzt wurde. Hieraus entwickelte sich bis 1928 der größte Motorradhersteller der Welt. Neben dem Hauptwerk im sächsischen Zschopau gab es u.a.

1 Alt-Reinickendorf



Prometheus Anzeige um 1900

ein Zweigwerk in Berlin-Spandau, in dem ab 1928 auch Personenkraftwagen hergestellt wurden.

Die Maschinenfabrik Prometheus expandierte infolge dieser Entwicklung und verdrängte die Schraubenfabrik Schwartzkopff immer mehr. Daran änderte auch die Pleite von DKW infolge der Weltwirtschaftskrise von 1929 nichts wesentliches, da mehrere schwächelnde Autofirmen unter Leitung der sächsischen Staatsbank zur Auto-Union fusioniert wurden und die Produktion weiterging.

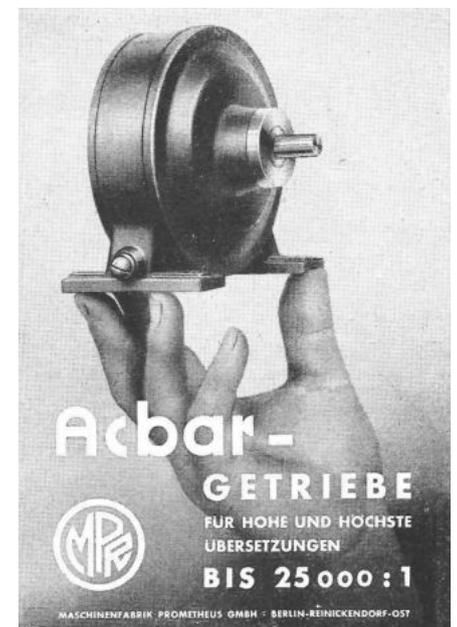
Zwischen 1933 und 1934 entstand für das aus allen Nähten platzende Unternehmen das neue Verwaltungsgebäude Alt-Reinickendorf 23-24 mit Fertigungshallen auf dem Hof, sowie das schon erwähnte Verwaltungs- und Produktionsgebäude auf dem Nachbargrundstück, in dem heute „Das Mosaik“ seinen Sitz hat. Auch das Fabrikgebäude der Schraubenfabrik war nun ganz von Prometheus genutzt. Im Adressbuch von 1934 finden wir für das Nachbargrundstück den Eintrag „Schwartzkopff A., Fabrikdirektor

a.D.“, ansonsten die Prometheus Maschinenfabrik.

Für den Bau des Verwaltungsgebäudes musste der ursprünglich hier stehende Bauernhof der Familie Hechel abgerissen werden. Dem hier noch wohnenden Kutscher Kerkow und seiner Frau wurde eine Wohnung im Dachgeschoss des neuen Verwaltungsgebäudes zugewiesen. Selbstbewusst war man entgegen der bisherigen industriellen Bebauung des Dorfbingers bis an die Straßenflucht vorgerückt, was den bis dahin weitgehend erhaltenen dörflichen Charakter stark veränderte. Die Mitarbeiterzahl war auf 600 Arbeiter und Angestellte angewachsen und es muss trotz der Erweiterungsbauten eine dringvolle Enge geherrscht haben. 1935 wendet sich die „Deutsche Arbeitsfront“ mit dem Ansinnen, den benachbarten Pfarrgarten zum Teil dazuzukaufen, an den Oberkirchenrat der evangelischen Kirche, nachdem eine vorhergehende Anfrage bei der Gemeinde erfolglos geblieben war.

„In unmittelbarer Nähe des Pfarrhauses liegt das hässlichste und

menschenunwürdigste Fabrikgebäude des Betriebes, die sogenannte „Härterei“. In diesem Gebäude befinden sich leider noch vorsintflutliche Härteöfen, die das Leben der darin arbeitenden Volksgenossen durch das Einatmen giftiger Gase und Schwaden zu einer wahren Höllequal machen“. Die Härterei sollte verlegt werden, die zugekauften Teile des Pfarrgartens den sehnlichsten Wunsch der „Gefolgschaft“ nach einer Erholungsstätte erfüllen. Man appellierte an die christliche Nächstenliebe, die nationalsozialistischen Ideale und hoffte, dass „die vorhandene Mißstimmung der schwerarbeitenden Volksgenossen gegenüber der Kirchengemeinde“ beseitigt werden kann. Auch diese Anfrage an die höchste kirchliche Stelle blieb offensichtlich erfolglos, der Pfarrgarten blieb unangetastet.



Leipziger Frühjahrsmesse: Halle 7, Stand 276,277

Werbung 1939

Auch die Produktion von Prometheus als Zulieferer der Kraftfahrzeugindustrie war als kriegswichtig eingestuft. Die Wehrmacht setzte auf DKW-Motorräder, und Prometheus lieferte darüber hinaus auch Schalt- und Lenkgetriebe sowie komplette Hinterachsen für kriegswichtige LKW. Die Belegschaft stieg auf 850 Mitarbeiter, darunter zahlreiche Zwangsarbeiter. Ein Zweigwerk in Forst wurde eingerichtet.

Als sich die Versorgungslage 1942 verschlechterte, musste man auch Gasgeneratoren zum Betreiben von Kraftfahrzeugen in die Produktpalette aufnehmen. Die „Prometheus-Weber-Fahrzeuggeneratoranlage“ war bevorzugt für die Vergasung von Braunkohlebriketts entwickelt, konnte aber auch mit Holz oder Torf befeuert werden.

„Ich weise darauf hin, dass die Versorgungslage für flüssige Brennstoffe allen Haltern von Nutzfahrzeugen im eigenen Interesse die Umstellung auf den Betrieb mit Generatorgas zur Pflicht macht. Wer sein Fahrzeug nicht umstellt, kann in absehbarer Zeit nicht damit rechnen, weiterhin Benzin oder Diesel-Kraftstoff zu erhalten.

Albert Speer (aus dem Aufruf des Reichsministers vom 22.10.42)“.

Nachdem Deutschland in Trümmern lag, versuchte man mit dem alten Produktspektrum an den Markt zurückzukehren, jedoch lagen die Betriebe der ehemaligen Auto-Union und der diversen Konzerntöchter, die vorher den meisten Umsatz ge-



LKW Schaltgetriebe LG 35
u.a. für Büssing NAG Typ 375

Foto: „Jihočeské motocyklové museum - Archiv P. Hošťálek“

bracht hatten, mehrheitlich in der späteren DDR und bildeten dort die Basis für die spätere Produktion von Trabant und Wartburg. Prometheus spezialisierte sich, neben der Herstellung von Zahnrädern, in der Folge auf Getriebe für Baumaschinen. 1972 zählte man 150 Mitarbeiter, davon 100 gewerbliche Mitarbeiter und 30 Gastarbeiter. Im gleichen Jahr verkauften die Gesellschafter, zu denen noch immer die Familie Rasmussen gehörte, das Unternehmen an die Sauer Getriebe KG in Neumünster. Bescheinigte auch der spätere Finanzsenator und Bundeswirtschaftsminister Günter Rexrodt dem Unternehmen durch die Fusion gute Zukunftsaussichten, kam 1983 für alle überraschend das Aus. Zuletzt noch 92 Mitarbeiter verloren ihren Arbeitsplatz.

In die Fertigungshallen von Prometheus zog bald darauf die **Glaserei Plickert**, ein alteingessener Reinickendorfer Handwerksbetrieb. Hier baute man das erfolgreiche Geschäftsmodell der „fahrenden Glaserei“ auf, das Plickert noch immer zur größten Glaserei Berlins und eine der größten Glasereien Deutschlands macht.



Vorbei an dem als großbürgerliche Villa gestaltetem Pfarrhaus (1912) gelangen wir zu einem weiteren Denkmal der Industriegeschichte.

1 Alt-Reinickendorf

(11) BEWAG Schaltheus

Alt-Reinickendorf 20

Vergessen wir nicht, dass die Elektrizitätsversorgung zur Zeit, der beginnenden Industrialisierung von Reinickendorf noch in den Kinderschuhen steckte. 1885 ging am Berliner Markgrafendamm das erste öffentlich betriebene Kraftwerk Deutschlands in Betrieb. Die Gemeinde Reinicken-

dorf konnte und wollte kein eigenes Kraftwerk bauen. So bezog man die elektrische Energie von den Berliner Elektrizitätswerken aus dem im Oktober 1900 ans Netz gegangene Kraftwerk Moabit. Da es für den möglichst verlustfreien Transport des elektrischen Stromes vorteilhaft ist, ihn auf einem hohen Spannungsniveau zu übertragen, musste er in sogenannten Umspannstationen

wieder herunter transformiert werden. Hierfür wurde auf dem Dorfanger in unmittelbarer Nähe zur Dorfkirche ein Transformatorenhaus in märkischer Backsteingotik errichtet. Wer zu den ersten Stromkunden gehörte ist uns nicht bekannt. Wie wir wissen hatte die Maschinenfabrik Schwartzkopff ja noch ein Kesselhaus, in der auch die Dampfmaschine für den Antrieb der Maschinen gestanden haben mag. Schon etwa 10 Jahre später wurde das „für die Ewigkeit“ errichtete Transformatorenhaus wieder abgerissen und die Umspannstation in dem neu erbauten Gebäude Alt-Reinickendorf 20 eingerichtet. Auf dem Dorfanger blieb allerdings lange Zeit eine kleinere, als Litfaßsäule getarnte Transformatorsäule erhalten.



Ehemaliges Schaltheus Alt-Reinickendorf 20

Bemerkenswert ist die Gestaltung des Gebäudes, die zwar einen Zweckbau vermuten lässt, sich aber einfühlsam der Umgebung anpasst. Die Berliner Elektrizitätswerke hatten in ihrer Bauabteilung namhafte Architekten, die aus den erforderlichen Zweckbauten, hervorragende Denkmale der Industriekultur machten. Das Schaltheus Alt-Reinickendorf 20 wurde zwischenzeitlich zu Wohnzwecken umfunktioniert.

Direkt an das Schaltheus schließt ein zur Straßenfront giebelständiges Wohnhaus mit ländlichem Charakter an. Zusammen mit dem auf der anderen Seite des Luisenweges gelegenen Haus markiert es den Eingang in die Wohnsiedlung Luisenhof.

Die **Wohnsiedlung Luisenhof (12)** war 1919-1920 auf dem Grundstück des ehemaligen Lehnschulzenhofes, beidseitig des neu angelegten Luisenweges angelegt worden. Sie trägt den Charakter einer Gartenstadt-Siedlung, wie sie häufig auch als Werksiedlungen ansässiger Firmen für ihre Mitarbeiter angelegt wurden. Im vorliegenden Fall zeichnete jedoch der sozialreformerische Bauunternehmer Georg Heyer, der vom Wohnungsverband Groß-Berlin und der Gemeinde Reinickendorf gefördert wurde, verantwortlich. Ziel war es die Wohnungsnot nach dem Kriege zu lindern und dem Genossenschaftsgedanken verbundene sozialpolitische Ziele des Miteinanders zu fördern. Jedem der bescheiden gestalteten Häuser

war ein Nutzgarten zugeordnet, in dem auch Kleinviehhaltung möglich war und der der Eigenversorgung diente.

Durch die Nutzung der ehemaligen Vorgärten als Parkplätze für die zwischenzeitlich motorisierten Bewohner ist der ländliche Charakter leider stark in Mitleidenschaft gezogen.

Biegen wir links in den Freiheitsweg ein! Der Freiheitsweg bildete ursprünglich die Separation der dörflichen Hofgrundstücke von der freien Feldflur. So lässt sich am Pfarrgarten (erstes Grundstück links) die ursprüngliche Tiefe, dank der Weigerung der Kirchengemeinde Teile davon an die Firma Prometheus abzutreten, einzigartig nachvollziehen.

Auf der rechten Seite schließt sich die Wohnsiedlung „Hinter der Dorfau“ an. Sie war gleichzeitig mit der Siedlung Luisenhof durch die Bauverwaltung der Gemeinde Reinickendorf errichtet worden. In erster Linie sollten Kriegsversehrte in den Genuss der Wohnungen kommen, jedoch, Ironie der sozialen Fehleinschätzung, konnten diese die erforderliche Anzahlung nicht aufbringen. So wurde im mittleren Bürgertum nach Bewohnern gesucht, worunter sicher auch etwas besser gestellte Mitarbeiter der ansässigen Industriebetriebe waren.

Die Siedlung „Hinter der Dorfau“ (13) orientiert sich ebenfalls am Gartenstadtgedanken und an Werksiedlungen, greift aber den Gedanken des Wohnhofes auf, der

12

13



Siedlung Hinter der Dorfau und Freiheitseiche

1 Alt-Reinickendorf

eher kleinstädtisches Wohngefühl vermitteln sollte. Die mächtige Freiheitseiche am Freiheitsweg war so etwas wie der Dorfmittelpunkt. Da sie den Übergang der Bauernhöfe zur offenen Feldflur markierte, steht sie heute an den rückwärtigen Grundstücksgrenzen der „top 3“ der Alt-Reinickendorfer Industriegeschichte.

Auf dem Freiheitsweg können wir begleitet von üppigem Grün noch einmal die Industriebetriebe Prometheus, Schwartzkopff und Turbon mit ihren wechselvollen Geschichten Revue passieren lassen



(14) Gemeindefriedhof Reinickendorf

Auf der rechten Straßenseite befindet sich die Kriegsgräberstätte Reinickendorf. In Wirklichkeit ist es der alte Gemeindefriedhof, der 1870 angelegt worden war, als die Kapazität des historischen Begräbnisplatzes auf der Dorfau nicht mehr ausreichte. Mit der Umwandlung in die Kriegsgräberstätte gingen leider die historischen Gräber der Familien des Bauerndorfes und des frühen Unternehmertums unwiederbringlich verloren. Nur zwei Grabmäler blieben bestehen. Zum einen das Grab des verdienstvollen Bürgermeisters Friedrich Wilke (gest. 1939), das bis heute Ehrengrab des Landes Berlin ist, zum anderen das Grabmal von Rudolf Süss (gest. 1892), wohl wegen seiner monumentalen Größe.

Von Friedrich Wilke als Wegbereiter der Entwicklung Reinickendorfs ha-

ben wir schon vor dem ehemaligen Rathaus an der Dorfau gehört. Anders als seine Amtskollegen der umliegenden Gemeinden wurde er im Zuge der revolutionären Unruhen von 1918 von den Arbeiter- und Soldatenräten, die in Reinickendorf die Macht übernommen hatten, wegen seiner konservativen Gesinnung abgesetzt.

In Rudolf Süss sehen wir einen Reinickendorfer Unternehmer der ersten Stunde. Bereits um 1860 betrieb er am Schäfersee in unmittelbarer Nähe der Eiswerke eine Dachpappefabrik. Da Reinickendorf und der Schäfersee auch für Berliner Ausflügler begehrt wurde, gab Süss seinen Industriebetrieb später auf und richtete ein Gartenrestaurant ein,





Schwartzkopff / Lohmann & Birkner

das „Kaiser Friedrich Bad“, später „Kaiser Friedrich Garten“. Nachdem 1890 die Pferdebahn eröffnet worden war erlebte das Etablissement (heute würde man „Event-Location“ sagen) unter seinem Sohn Max Süß seine Blütezeit, die bis in den ersten Weltkrieg hinein andauerte. Die Familie gehörte wohl zu den wohlhabendsten Reinickendorfern, was seinen Ausdruck in jenem monumentalen Grabmal fand.

Biegen wir hinter dem Friedhof nach rechts ab, so folgen wir parallel dem Verlauf der einstigen Graf-Roedern-Allee zum S-Bahnhof Reinickendorf. Der Weg führt durch eine kleine Grünanlage, deren Gelände man weitsichtig von der Bebauung ausgenommen hatte. Auf der anderen Straßenseite der Roedernalle schließt der später angelegte Kienhorstpark an. Mit dem 1893 an der Kremmener Bahn angelegten Bahnhof Reinickendorf erreicht man jene

Verkehrsader, die ausschlaggebende Bedeutung für die Industrialisierung der Gemeinde Reinickendorf hatte.

Er ist Ausgangspunkt des Industriespazierganges 2 und wird dort ausführlich gewürdigt. Wer den Spaziergang 2 nicht gleich anschließen mag, kann auch vom Freiheitsweg zum U-Bahnhof Lindauer Allee zurückkehren.

2 Roedernallee

- Die Straße der „hidden champions“

Ausgangspunkt:

Roedernallee, S-Bhf Alt-Reinickendorf

S-Bahn Linie S25 Alt-Reinickendorf

- oder im Anschluss an Spaziergang 1 -

Die Roedernallee trägt ihren Namen zu Ehren von Siegfried Graf von Roedern. 1905, also zur Zeit der Industrialisierung des Berliner Nordens, wurde er Landrat des Kreises Niederbarnim, zu dem auch die Landgemeinde Reinickendorf gehörte. In seiner gut 5-jährigen Amtszeit entwickelte er die Infrastruktur des Kreises entscheidend fort. Hierzu gehörte die Elektrifizierung und der Bau von Chausseen, also befestigter Straßen anstelle ausgefahrener Feldwege. Eine dieser Chausseen, freilich bereits Anfang des 19. Jh. ausgebaut, führte als Magistrale aus Berlin über Reinickendorf, Wittenau, Hermsdorf und Oranienburg ins Mecklenburgische, folgerichtig Oranienburger Chaussee genannt. Um 1912 benannte man die Chaussee in Graf-Roedern-Allee um, der gräfliche Titel kam der Allee dann 1956 abhanden.

Die Chaussee führte durch die wenig ertragreichen nördlich des Dorfes Reinickendorf gelegenen Felder und Wiesen. Neben dem Ortskern von Reinickendorf (siehe Industriespaziergang 1) wurde die Chaussee zu einer weiteren Keimzelle der Industrieansiedlung in der Gemeinde Reinickendorf. Vornehmlich kleinere Unternehmen, die im Rahmen der „industriellen Randwanderung“ Berlin verließen, siedelten sich hier an. Dessen ungeachtet etablierten sie sich zum Teil äußerst erfolgreich am Markt, ohne dass dies von der Öffentlichkeit hinreichend wahrgenommen wurde, eben „hidden champions“.

Der **Bahnhof Reinickendorf (1)**, an dem Industriespaziergang 2 beginnt, trägt mit seiner gelben Backsteinfassade bis heute ländliche Züge, eingebettet in eine Parklandschaft auf deren Fläche noch bis in die zwanziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts Landwirtschaft betrieben wurde. Er wurde am 1. Oktober des Jahre 1893 zusammen mit der Kremmener Bahn in Betrieb genommen. Die Kremmener Bahn war als eingleisige Nebenbahn, d.h. als Strecke mit vereinfachten Ausstattungsanforderungen, gebaut worden. Sie zweigte bei Schönholz von der Nordbahn ab, führte hinter Reinickendorf über Tegel nach Velten und weiter nach Kremmen. Treibende Kraft für den Bau waren die Anliegergemeinden des Landkreises Niederbarnim zur Erschließung der bis dahin noch ländlichen Region. Die an der Strecke gelegenen Gemeinden des spä-



teren Bezirkes Reinickendorf profitierten tatsächlich vom Bau der Bahnstrecke, bildete sie doch die Grundlage für das Entstehen der Industriegebiete von Reinickendorf, Borsigwalde und Tegel.

Schon nach kurzer Zeit war die Strecke dem Verkehrsbedarf nicht mehr gewachsen, zumal der bereits 1891 eingeführte Vororttarif bis Tegel galt. Dies führte zur Entzerrung von Wohnen und Arbeiten im gleichen

Auch wenn man nicht mit der S-Bahn gekommen ist, lohnt es kurz nach oben zu gehen. Der Ausgang zum Bahnsteig ist in der für die Berliner S-Bahn typischen "Gewächshausarchitektur" (Domäne des Stahlbaues) gehalten und auch das für die Kremener Bahn typische hölzerne Bahnsteigdach vermittelt noch immer ländlichen Charme. Das zweite Gleis wurde nach 1945 demontiert. Gut unterrichtete Quellen glauben,

dass die französische Besatzungsmacht damit die Gleisverbindung zu ihren Kasernenbauten am Kurt-Schumacher-Damm (Quartier Napoleon) aufbaute. Bei der Eingleisigkeit ist es bis heute geblieben, und böse Zungen könnten behaupten, dass damit, bis auf die zwischenzeitliche Elektrifizierung, der Stand von 1893 fortbesteht. Die Grunderneuerung der Strecke sollte längst in Angriff genommen sein, wurde aber immer wieder verschoben, und es bleibt zu hoffen, dass dieser Aktion nicht zu viele Relikte der Bahn- und Industriegeschichte zum Opfer fallen werden.

Der Bahnhof Reinickendorf verkörpert auch in besonderer Weise, dass ein "Bahnhof" zu früheren Zeiten eine richtige Betriebsstätte mit zahlreichen Beschäftigten war, die zum Teil im Empfangsgebäude oder - im Falle Reinickendorf - auch in einem am Rande des Bahndammes errichteten Beamtenwohnhaus wohnten. Zu Recht steht das gesamte Ensemble unter Denkmalschutz.



Kiez, wie sie für Berlin bis dahin traditionell üblich war. In dieser Folge entwickelten sich Pendlerströme aus der Stadt in die neu entstandenen Industriegebiete in der Peripherie.

Ab 1899 begann stufenweise der zweigleisige Ausbau und gegen 1905 wurde die gesamte Strecke zwischen Schönholz und Tegel auf einen Bahndamm verlegt, um Bahnübergänge zu vermeiden. Mit der Höherlegung der Strecke verlor das Empfangsgebäude Reinickendorf seine ursprüngliche Funktion. Der Zugang zum Bahnsteig und die Fahrkartenausgabe befanden sich nun im Bahndamm.



Bahnhof Reinickendorf

2 Roedernallee

Vorbei am Beamtenwohnhaus führt ein Fußweg zur Bahnunterführung der Roedernallee. Nur wenige Spaziergänger werden den Kienhorstgraben bemerken. Er ist Teil des Entwässerungssystems der Peckwisch, jenem landwirtschaftlich ungeliebten Areal nördlich der Bahn auf dem sich später Industrieunternehmen ansiedelten. Wenige hundert Meter weiter speist er den idyllischen Schwanenteich im Kienhorstpark, einem Areal, das der Industrialisierung entging und gegen 1930 als Landschaftspark gestaltet wurde. Gleich hinter der Bahnunterführung beginnt das Industriegebiet an der Roedernallee.

Links führt eine kaum noch als solche erkennbare Straße hinauf zum ehemaligen **Güterbahnhof Reinickendorf (2)**. Er war gegen 1905 im Rahmen der Verlegung der Kremmener Bahn auf einen Bahndamm angelegt worden. Es war ein stattlicher Güterbahnhof mit etwa sieben Ladegleisen, über den die ansässige Industrie- und Handelsunternehmen ihren Güterverkehr abwickelten. Der Betrieb des Güterbahnhofs, d.h. der

von hier auf die Kremmener Bahn übergehenden oder der hier endenden Züge, wurde von zwei Stellwerken abgewickelt; dem Stellwerk Rkd, auf dem der Fahrdienstleiter saß, und dem Stellwerk Rwb, vom dem aus ein Wärter den westlichen Bahnhofskopf bediente. Die Aufteilung auf zwei Stellwerke entsprach den technischen Möglichkeiten der damaligen Zeit. Die zur Regelung der Zugfahrten eingesetzten Signale und die Weichen wurden über Drahtzüge bedient, die nur einen



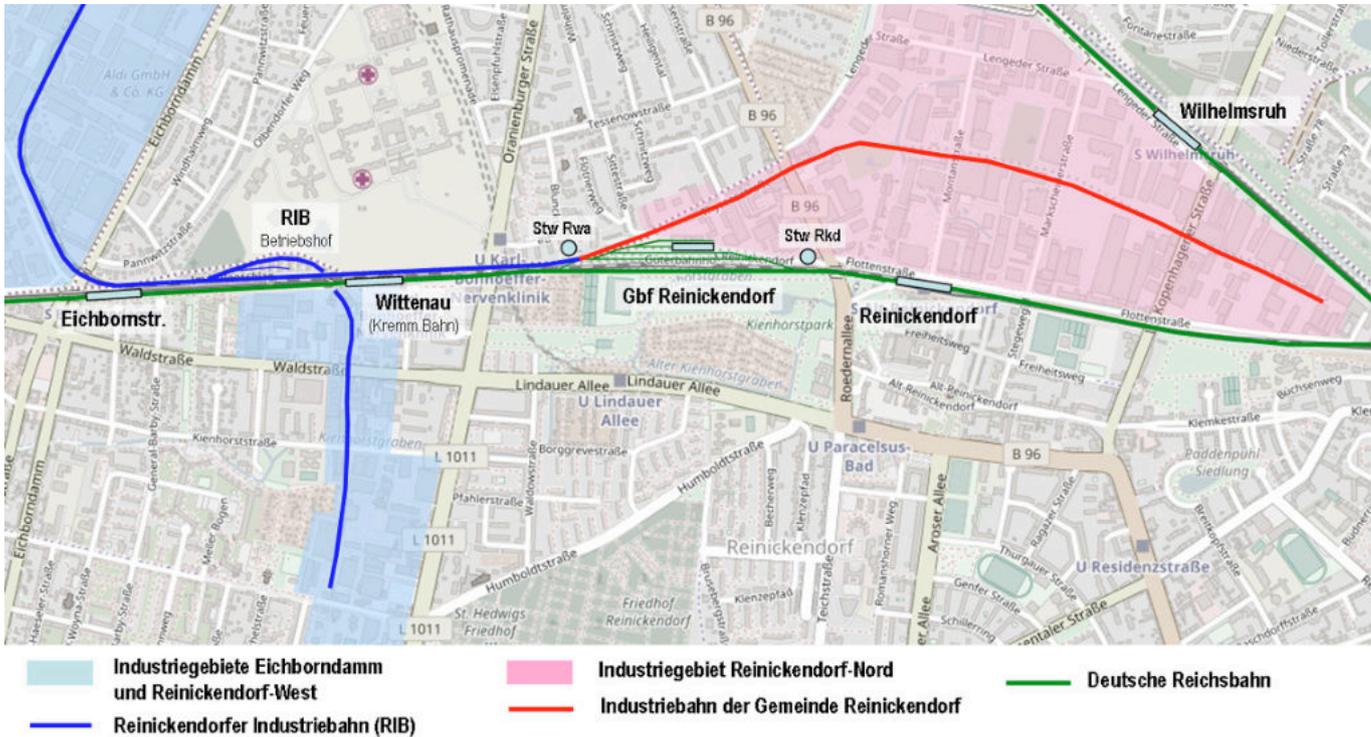
begrenzten Aktionsradius zuließen. Beide Stellwerke sind erhalten und stehen unter Denkmalschutz. Sie repräsentieren den Stil der Neuen Sachlichkeit, mit dem der damalige Reichsbahnarchitekt Richard Brademann in den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts in und um Berlin seine Spuren hinterließ. Das Stellwerk Rkd steht unmittelbar an der Roedernallee und direkt daneben hat sich ein Wasserkran, über den Dampflokotiven ihren Wasserbedarf decken konnten, erhalten. Er ist allerdings nur im Winter bei entlaubten Bäumen gut sichtbar.

Die Gemeinde Reinickendorf eröffnete gegen 1907 eine eigene **Industriebahn**, die ihren Ausgangspunkt am Güterbahnhof Reinickendorf hatte und als Anschlussbahn die Industrieunternehmen an Roedernallee, Flotten- und Kopenhagener Straße versorgte. Ein weiteres Gleis führte von hier in das Industriegebiet am Eichborndamm zur 1907 angelegten Deutschen Waffen- und Munitionsfabrik und zu Unternehmen, die sich in Reinickendorf-West um Waldstraße, Ollenhauer Straße und Auguste-Viktoria Allee angesiedelt hatten. Die beiden letztgenannten Strecken wurden von der Reinickendorfer Industriebahn (RIB) betrieben, die hinter dem Bahnhof Wittenau (Kremm. Bahn) einen kleinen Betriebsbahnhof mit Lokschuppen unterhielt.

Mit der Verlagerung des Gütertransportes auf die Straße begann der Niedergang des Güterbahnhofs. Auch das Transportvolumen der privaten Anschlussbahnen nahm nach und nach ab, der Betrieb auf den Strecken wurde genauso nach



Güterbahnhof Reinickendorf



Ehemalige Industriebahnen in der Gemeinde Reinickendorf

und nach eingestellt. 1988 gingen alle in Berlin (West) noch betriebenen Industriebahnen und deren Betriebsanlagen in die neu gegründete Industriebahn Gesellschaft Berlin (IGB) auf. Auf dem Betriebsbahnhof der RIB hatten zwischen 1980-96 die Berliner Eisenbahnfreunde ihr Domizil, bis die IGB das Gelände verkaufte und dort eine Wohnsiedlung an der Straße Im Hufenschlag entstand. Zwischen 2006 und 2009 wurden auch die Gleisanlagen des Güterbahnhofs Reinickendorf zurückgebaut. Lediglich ein Gleis in das Industriegebiet am Eichborndamm, über das der Schienfahrzeughersteller Stadler gelegentlich noch Fahrzeuge zustellt, blieb erhalten.

Der Weg zum Güterbahnhof hinauf lohnt nicht mehr, zu trostlos ist das Bild des ebenfalls unter Denkmalschutz stehenden einstigen Güter-



Lokschuppen der RIB (Nutzung durch Berliner Eisenbahnfreunde)

schuppens inmitten eines Autofriedhofes und sonstiger Schrottberge. Die Kreuzung mit der Flottenstraße, als Drehscheibe zu den hier ansässigen Industriebetrieben, zeigt an einem Werktag eindrucksvoll, wie

sich der LKW-Verkehr entwickelt hat. Vielleicht kommt eine künftige Generation auf den grandiosen Gedanken, dass sich Güter umweltfreundlich über die Bahn transportieren lassen.

2 Roedernallee

Folgen wir also der verkehrsumtosten Roedernallee auf der linken Straßenseite, was nicht unbedingt Freude bereitet. Hinter dem ersten Mietshaus findet man die Einfahrt zur Firma BEGRA, zu der später in der Thyssenstraße zu berichten sein wird. Daneben auf dem Gelände der Tankstelle gab es nie eine Industrieansiedlung mit einer bemerkenswerten Geschichte. Das Grundstück wird in Stadtadressbüchern als Baustelle oder Lagerplatz geführt. In den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts befand sich dort ein Schrottplatz.

(3) Asbestfabrik Wilhelm Reinhold

Das Haus Roedernallee 177 repräsentiert großstädtische Wohnhausbebauung der Gründerzeit. Die Landesdenkmalliste datiert es auf etwa 1895. Als Wohnhaus steht es etwas verloren inmitten von Fabrikanlagen. Wie in der Berliner Bautradition üblich, wurden Fabrikanlagen auf den Höfen von repräsentativen Wohnhäusern versteckt, um Wohnen und Arbeiten eng aneinander zu binden. So war es auch hier gedacht, nur dass sich mit Ausnahme des Grundstücks Roedernallee 183 niemand mehr an diese Bautradition hielt und reine Industriegebiete entstanden, zu denen angesichts der verbesserten Verkehrsverbindungen gependelt wurde. Als Bauherr des Mietshauses fungierte wahrscheinlich der Berliner Unternehmer Wilhelm Reinhold, der auf dem Hof eine Asbestfabrik errichtete. Diese wird zusammen mit dem Mietshaus zum ersten Mal im Stadtadressbuch von 1902 an diesem Standort erwähnt. Als Bewohner des Vorderhauses finden sich überwiegend Fabrikarbei-

ter und Eisenbahner, und auch eine Gaststätte wurde eingerichtet, die noch vor wenigen Jahren bestand.

Das Unternehmen auf dem Hof war vor seinem Umzug nach Reinickendorf als "Patent-Piston-Packung- und Asbest Manufaktur Wilhelm Reinhold" in der Berliner Schönhauser Allee 164 ansässig (1892). Unter dem eingedeutschten Begriff "Piston-Packung" waren "Kolbendichtungen" zu verstehen, die im Maschinenbau an allen Stellen, wo sich bewegende Teile abdichten waren, eingesetzt wurden. Das neu errichtete Werk mit seinen hinter einem Quergebäude liegenden Fabrikationshallen war riesig und orientierte sich an dem erwarteten Bedarf an Asbest-Produkten. Seit etwa Mitte des 19. Jahrhunderts war ein wahrer "Asbest-boom" angebro-

chen, man überbot sich mit Ideen und Entwicklungen, die sich mit diesem als ideal empfundenen Werkstoff umsetzen ließen. Asbest galt als Inbegriff der modernen Industrieentwicklung. Schon gegen 1900 hatte seine Verwendung in fast allen Bereichen Einzug gehalten, ob in Form von Asbestpappe, feuerfester Kleidung, in Autoreifen, Bremsbelägen oder eben hitzebeständigen Dichtungen.

Der Firmeninhaber Wilhelm Reinhold konnte das Aufblühen seines Unternehmens nicht mehr lange begleiten. Er starb bereits 1905. Das Unternehmen wurde von seinem Bruder Carl Reinhold übernommen, der zuvor bei der ebenso innovativen Berliner Firma Julius Pintsch tätig gewesen war. Ab den 70er Jahren hatte er Gaswerke in England



Roedernallee 177 (Ausschnitt)

Foto: Bodo Kubrak, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>



gebaut und wurde Geschäftsführer des englischen Tochterunternehmens, "Pintsches Patent Lighting Co". Neben Projekten zur Stadtbeleuchtung war die Umstellung der Küstenbefeuerng, also von Bojen und Leuchttürmen, auf Gas-Glühllicht sein herausragendes geschäftliches Projekt. Dennoch folgte Carl gern dem Ruf in seine Heimatstadt, um sich der neuen Herausforderung zu stellen. Dies gelang ihm wohl sehr gut, denn wir sehen Carl Reinhold später als Vorsitzenden des Deutschen Asbest-Syndikats. Damals sah man es noch nicht als verwerflich an, Unternehmensverbände zu gründen, die als Kartell eine gemeinsame Vertriebs- und Preispolitik zur Stärkung eines Industriezweiges betrieben. Insbesondere in den Jahren des ersten Weltkrieges war die Situation nicht leicht. Da Asbest als Rohstoff in Deutschland so gut wie nicht vorkam, wurde er rationiert. Asbest verarbeitende Firmen, die nicht der

Rüstungsproduktion unterlagen, wurden geschlossen.

Carl Reinhold starb 1922 im Alter von 69 Jahren. In einem Nachruf wurde die mangelhafte Kriegsernährung, eine zunehmende Arterienverkalkung, Herzschwäche und eine finale Lungenentzündung als Todesursache genannt.

An dieser Stelle wird der Blick auf eine andere Unternehmensgeschichte unverzichtbar. Bereits 1883 hatten die "Gummiwerke Metzeler & Co" in München die erste Asbestspinnerei in Deutschland eingerichtet, aus der 1909 die "Metzeler Asbestwerke GmbH" herausgelöst und ein Jahr später nach Berlin verlagert wurden. Unter seinem Leiter Heinrich Constantin Georgi wurde in Teltow bei Berlin Deutschlands größte Asbestspinnerei und -weberei aufgebaut. Nach Zukauf der Mannheimer Asbestfabrik hatte das Unternehmen 1931 die größte Fer-

tigungskapazität in dieser Sparte auf dem europäischen Kontinent. Die "Berliner Asbestwerke Wilhelm Reinhold" an der Roedernallee waren bereits 1927 mit den "Metzeler Asbestwerken GmbH" zur Firma "Deutsche Asbestwerke AG" vereinigt worden, aus der 1935 die "Deutsche Asbestwerke Georgi, Reinhold und Co KG" wurde.

Auch im 2. Weltkrieg war die Asbestfertigung ein kriegswichtiges Unterfangen. Seit 1939 widmete man sich auch der Wiedergewinnung der Baumwolle aus Altreifen in einen spinnfähigen Zustand und der Wiedergewinnung des Kautschuks. In Seidenberg bei Görlitz entstand ein Zweigwerk, in dem noch 1944 die Produktion mit Maschinen aus dem zerstörten Mannheimer Werk aufgenommen wurde, ein heute kaum mehr vorstellbarer Kraftakt in einem stark kriegszerstörten Deutschland. Genauso erstaunlich mag es erschei-

2 Roedernallee

nen, dass man in Zeiten kriegswichtiger Produktion nicht mehr umhin kam, die gesundheitsschädlichen Eigenschaften des „unverzichtbaren“ Asbests zu erkennen, 1940 umfassende Arbeitsschutzregelungen in Kraft traten und 1943 Lungenkrebs als Folge von Asbestbelastung als Berufskrankheit anerkannt wurde.

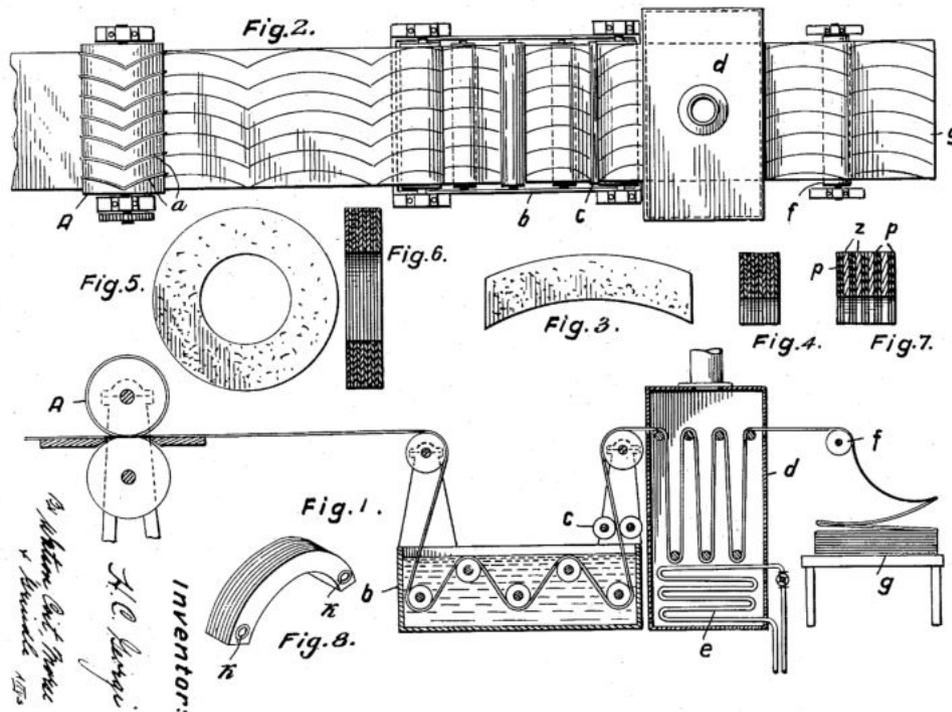
Am Ende des 2. Weltkrieges hatte das Unternehmen, dem immer noch H. C. Georgi vorstand, 85% seiner Fertigungskapazitäten eingebüßt. Das Werk in Seidenberg war unter polnischer Verwaltung, das Reinickendorfer Werk war schwer in Mitleidenschaft gezogen und demontiert, widmete sich aber in bescheidenem Umfang bald wieder der Fertigung von Asbestdichtungen. Das zunächst wieder aufgebaute Werk Teltow lag in der sowjetisch

besetzten Zone und ging 1952 in staatliche Verwaltung über. Für den Geschäftszweig der Asbestspinnerei und -weberei konzentrierte sich Georgi auf den Aufbau des westdeutschen Standortes Vellberg, der wieder zur größten Asbestspinnerei Deutschlands wurde.

Bereits zur Währungsreform waren Gesellschafter der ehemaligen Asbestwerke Reinhold „in freundschaftlicher Weise“ aus dem Unternehmen ausgeschieden, während 1955 weitere Gesellschafter („unfreundschaftlich“?) ausschieden und das gerade wieder aufgebaute Werk Vellberg unter dem Namen Rex Asbest ausgliederten. H.C. Georgi stand erneut ohne Asbestspinnerei und -weberei da. Diese wurde nun im Werk Roedernallee eingerichtet und die Fabrikation Ende 1956 im Zwei-Schicht-Betrieb aufgenommen.

Man vergegenwärtige sich, dass der Firmenpatron zu diesem Zeitpunkt bereits 78 Jahre alt war. Zu seinem 80stem Geburtstag waren wieder 110 Mitarbeiter im Reinickendorfer Werk beschäftigt. Hier fertigte man Asbestgarne, -gewebe und -schnüre sowie -dichtungen, im Werk Rottenburg Asbestpapiere und -platten.

Heinrich Constantin Georgi, Inhaber zahlreicher Patente für die Anwendung und Verarbeitung von Asbest, starb 1960 im Alter von 82 Jahren. Es sollten noch 10 Jahre bis zur Aufgabe des Unternehmens vergehen. In diesem Jahr (1970) wurde die Asbestfaser auch offiziell als krebserregend bewertet, und -von vielen als sehr schleppend empfunden- wurden asbesthaltige Produkte nach und nach verboten. 1995 trat in Deutschland ein gänzlich Verbot der Herstellung und der Verwendung von As-



April 15, 1930.
 H. C. GEORGI
 1,754,676
 FRICTION BLOCK FOR BRAKES, FRICTION CLUTCHES, AND THE LIKE
 Filed May 11, 1929

Patent für Reibungsblöcke für Bremsen, Reibungskupplungen und Ähnlichem



Ehemalige Asbestfabrik Reinhold, jetzt Gerb Schwingungsisolierungen

best in Kraft, das seit 2005 in der gesamten Europäischen Union gilt. Während die europäische Industrie ihre Fertigung inzwischen auf Ersatzstoffe umgestellt hat, steigt die weltweite Asbestproduktion insbesondere in Schwellen- und Entwicklungsländern weiterhin kontinuierlich an.

So fällt aus heutiger Sicht ein Schatten auf das einst so erfolgreiche Werk. Die Spätfolgen, bei den in der Asbestproduktion beschäftigten Mitarbeitern, offenbarten sich erst später.

Auf dem Hof des Wohngebäudes ist die ehemalige, um 1900 errichtete Asbestfabrik, erhalten geblieben.

Die Menschen aber leben lange mit den Asbestfasern, manche jedenfalls. Hannelore Ehlers aus Berlin trägt sie schon fast 50 Jahre in ihrer Lunge, ihre Schwester indes ist tot. 1959 arbeitete Ehlers in der Spinnerei der Deutschen Asbestwerke in Berlin-Reinickendorf. Gewaltige Maschinen spannen Asbest für Feuerwehrenchen oder feuerfeste Decken. "Ich musste die Fäden wieder verbinden, wenn sie gerissen waren", sagt Ehlers. "Wenn die Maschine wieder anfuhr, dann staubte das, als wenn man die Betten ausschüttelt." In der Halle sah es dann aus, als fiel frischer Schnee. (aus Der Spiegel, 2006)

(4) Gerb Schwingungsisolierungen GmbH und Co, KG

Das Gebäude der Asbestfabrik (Roedernallee 174-176) wird seit 1976 von der Firma Gerb, die bereits 1908 in Berlin gegründet worden war, genutzt. Die „Gerb Schwingungsisolierungen GmbH und Co, KG“ ist einer der „hidden champions“, die die Roedernallee heute zu bieten hat. Das Arbeiten im Verborgenen trifft für Gerb ganz besonders zu, denn ihre Aktivitäten offenbarten sich der Öffentlichkeit nicht sofort, aber "einem Ingenieur irgendwo auf der Welt muss unser Firmenname einfallen, sobald er ein Problem mit Schwingungen hat", ist das Ziel, das sich das Unternehmen auf die Fahnen geschrieben hat. Und das ge-

2 Roedernallee

lingt offenbar recht gut. Ein Ingenieur, der das Problem Schwingungen nicht ernst genug genommen hatte, war der Erbauer der Londoner Millenium Bridge, einer futuristischen Fußgängerbrücke über die Themse. Als die begeisterten Londoner kurz nach der Eröffnung massenweise kamen, geriet die Brücke derart in Schwingungen, dass sie wieder geschlossen werden musste, eine Nachricht, die nicht ganz frei von Häme, durch die Weltpresse ging. Firma Gerb baute nachträglich Schwingungstilger ein, die seitdem jede Bewegung der Brücke gegen Null dämpfen.

In der Regel wird die Firma Gerb aber bereits im Rahmen der Bauplanung hinzugezogen. Die Referenzliste ist lang, ob es um die elastische Lagerung der Konzertsäle der Elbphilharmonie, von Turbinen oder die Schwingungstilgung durch Windanregung, wie beim Hotel Burj al Arab in Dubai, geht. Ein Spezialgebiet ist der Erdbebenschutz von Gebäuden, der auch nachträglich unter bestehende Gebäude eingebaut werden kann. Ein Referenzobjekt liegt ganz in der Nähe: Als 1986 die U-Bahnlinie 8 zum Bahnhof Paracelsusbad verlängert wurde, mussten die Wohnhäuser an der Kreuzung Residenzstraße / Lindauer Alle unterfahren werden.

Das folgende Grundstück wird bis zur Ecke Thyssenstraße von einem Renault-Autohaus eingenommen. Nur wenige Schritte sind es in der Thyssenstraße bis zum Gewerbehof "Janol City".

Es waren die ersten Häuser, die Gerb zur Vermeidung der Schwingungsübertragung auf Stahlfedern stellte. Dies geschah, ohne dass die Mieter während der Bauarbeiten ausziehen mussten.

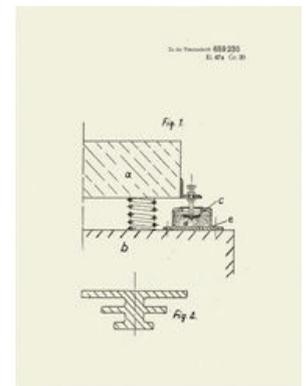
Der Gerb Gruppe mit dem Hauptsitz an der Berliner Roedernallee und einer Vertriebsniederlassung mit der Gerb Engineering GmbH in Essen gehören heute 11 Gesellschaften im weltweiten Ausland an.

Für das moderne Verwaltungsgebäude rechts der Zufahrt auf den Hof

der ehemaligen Asbestfabrik wurde Gerb mit dem Bauherrenpreis 1994 des Bezirks Reinickendorf ausgezeichnet, dem der Bauherrenpreis 2006 für „die konsequente Fortsetzung der qualitätvollen Gestaltung der Gewerbebauten“ folgte. Gemeint war damit die hervorragende am Original orientierte Wiederherstellung der architektonischen Gestaltung der Asbestfabrik Reinhold und deren Anbindung an das neue Verwaltungsgebäude.



Millenium Bridge, London



William Gerb und sein Patent



Janol City (Knittax), Industriearchitektur der 50er

(5) Knittax

Der Gewerbehof Janol City in der Thyssenstraße 7-17 repräsentiert Industriearchitektur der Wirtschaftswunderzeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Bauherr war Karl Steinhof, der sich nach 1945 im Bezirk Wedding mit einer Werkstatt für Feinmechanik etabliert hatte. Der von ihm entwickelte Handstrickapparat "Knittax" traf voll die Bedürfnisse der Nachkriegszeit. Die "Hausfrau" konnte nun den Familienbedarf an Stricksachen mit wenig Aufwand selbst herstellen und darüber hinaus ließ sich durch Auftragsproduktion aus dem Freundes- und Bekanntenkreis die schmale Haushaltskasse der Nachkriegszeit aufbessern. Karl Steinhof hatte mit seiner Idee die Nase vorn. Schon 1950 wurde sein "Verfahren zur Herstellung von Maschenware auf einer Handflach-

strickmaschine und Strickmaschine zur Ausübung eines solchen Verfahrens" patentiert. Internationale Konkurrenz aus Japan und Amerika etablierte sich erst gegen 1954 am deutschen Markt.

Die Knittax wurde in vielen Varianten hergestellt und in großen Stückzahlen auch in das europäische Ausland und weltweit exportiert. Der Vertrieb erfolgte in der Regel direkt an den Endverbraucher, mit Rücksicht auf die schmale Haushaltskasse war Teilzahlung möglich. Der Kundenbindung diente das in einer Auflage von 65.000 Exemplaren veröffentlichte „Knittax-Magazin“, das über neue Trends und Tricks informierte. Strickkurse wurden abgehalten und der Endverbraucher konnte den Rohstoff über einen eigenen Wollversand beziehen.

1956 zog man in die neue Fertigungsstätte an der Thyssenstraße, um der Nachfrage Herr zu werden. Zahlreiche Patente für immer wieder verbesserte Varianten, die bis in die späten sechziger Jahre hinein erteilt wurden, zeugen von der Genialität, die diesem Wunder der Feinmechanik innewohnte und die bis heute ihren Kultstatus bewahrt hat.

Irgendwann war der Markt gesättigt und der zunehmende Wohlstand ließ das Interesse der "Hausfrau" am selber Stricken schwinden. Der Knittax hatte ihren Anteil am Entstehen des Wirtschaftswunders erbracht und sich selbst überflüssig gemacht. Bereits 1962 war die Mitarbeiterzahl von 600 auf 250 gesunken. Über die Berliner Absatzorganisation (BAO) erwog man die Idee der Heimarbeit, bis zum Aufbau einer eigenständigen

Irgendwann brauchen Sie ihn ja doch ...

Über eine Million Frauen in aller Welt stricken bereits modern, d. h. sie stricken mit dem Knittax. Das zeitraubende Maschenbilden überlassen Sie dem genialen Strickapparat und sind frei für das Gestalten und Entwerfen neuer und aparter Stricksachen. Spätestens zur nächsten Saison brauchen Sie etwas Neues für sich, für ihn und für die Kinder. Dann müßten Sie den Knittax haben. Lassen Sie sich deshalb noch heute über die Arbeitsweise, das unglaublich schnelle Stricktempo und den unwahrscheinlichen Musterreichtum des Knittax informieren. Postkarte genügt.

Karl Steinhof
Apparatefabrik, Abt. 101
Berlin-Reinickendorf 1
Thyssenstraße 1 – 17



Industrie, in Entwicklungsländer zu exportieren, Pullover für Afrika? Da sich das Geschäftsmodell allein auf die Herstellung des Strickapparates gründete und zaghafte Versuche andere Haushaltshelfer am Markt zu etablieren gescheitert waren, sah die Firma „mit größter Sorge in die Zukunft“. „Tatsächlich wäre es um diesen vorbildlich eingerichteten Betrieb schade, wenn er eines Tages seine Tore schließen müsste“ (BAO, 1962). Dessen ungeachtet feierte man sich nach außen, selbst noch 1970 zum 25-jährigen Firmenjubiläum, stolz als größte Handstrick-apparatefabrik Deutschlands. Um

dem Arbeitskräftemangel (?) Herr zu werden, kündigte man an, ein im Norden Berlins erworbenes Privatsanatorium zu einer Unterkunft für Gastarbeiter umzubauen. Der Firmengründer Karl Steinhof war 1970 im Alter von 59 Jahren verstorben. Sein Sohn strukturierte das Unternehmen in unterschiedlichen Firmenkonstrukte um, die u.a. Verwaltung der Liegenschaften und die Patentverwertung zum Inhalt hatten. Das Kerngeschäft wird auf den „Einzelhandel mit Strickmaschinen“ reduziert. Auf den Konkursantrag von 1975, der „mangels Masse“ eingestellt wird, folgt 1976 die Werks-

schließung, von der noch 48 verbliebene Mitarbeiter betroffen waren.

In den rechten Teil der Firmengebäude zog später die Euroteam GmbH, ein Unternehmen der chemischen Industrie, die sich auf Produkte für Bauwerksabdichtungen, wie Fugenbänder und Fassadenbeschichtungen spezialisierte. Sie verlagerte nach der Wende ihre Produktion in das märkische Altlandsberg, während die Firmeninhaber das Gewerbegrundstück in der Thyssenstraße zum Gewerbehof Janol-City entwickelten.

(6) BEGRA Granulate GmbH & Co KG

Nachbar des „Gewerbehofes Knittax“ ist die Firm **BEGRA**, Thyssenstraße 19-21, die das gesamte Areal hinter der ehemaligen Asbestfabrik bis hin zum ehemaligen Güterbahnhof Reinickendorf einnimmt. BEGRA ist eine relativ junge Firma, 1972 in Berlin gegründet, hat sie ihre Verwaltung heute im saarländischen Homburg. Nach eigenen Angaben ist man Marktführer bei der Herstellung von „Hart- und Weich- PVC-Granulat Compounds“.

PVC-Granulat Compounds sind die auf einen spezifischen Anwendungsfall zusammen gemischten Rohstoffe für die Herstellung eines speziellen Kunststoff-Endproduktes bei der weiterverarbeitenden Industrie. Somit handelt es sich nicht um ein reines Liefergeschäft, sondern es gilt zunächst mit dem Hersteller des geplanten Endproduktes, die optimale Rezeptur aus Grundmaterial und diversen Zuschlagstoffen auf Basis des geplanten Fertigungsverfahren zu erarbeiten, die Fertigung zu er-



So ist BEGRA ein hochklassiges Technologie- und Produktionsunternehmen, das für den Endverbraucher eher im Verborgenen arbeitet. Es steht für den Wandel der industriellen Produktion. War der Industriestandort Reinickendorf bei seinem Entstehen klassischer Schwerpunkt in der Eisen und Stahl verarbeitenden Industrie, ist mit BEGRA ein kleines Stück Strukturwandel eingezogen. War zu Zeiten der beginnenden Industrialisierung Asbest in vielen Endprodukten präsent, ist Kunststoff aus der modernen Industrieproduktion nicht mehr wegzudenken, vom Eisenguss zum Kunststoff-Spritzguss.

proben und dann die Compounds in gleichbleibender Qualität zu liefern. Mögen auch viele Lieferungen mittlerweile Routine sein, steht hinter dem ganzen Geschäft doch ein hochkomplexer Engineeringprozess mit gesamtheitlicher Betrachtung bis zum Endprodukt.

Mag sich das Geschäft bis jetzt noch sehr abstrakt anhören, wird die ganze Bandbreite klarer, wenn man einige der Fertigungsverfahren und der damit hergestellten Endprodukte betrachtet.

Fenster- und Rolladenprofile, Bau- und Möbelprofile und Gardinenschienen werden aus Hart-PVC im sog. Extrusionsverfahren hergestellt, bei dem die Kunststoffmasse durch eine Form gedrückt wird, die lange Werkstoffstränge ergeben. Das gleiche Fertigungsverfahren wird für Dichtungsprofile (z.B. für Fenster, für Duschwände) angewandt, nur das das Endprodukt eine weiche Eigenschaft (Weich-PVC) haben muss.



Formteile der Elektrotechnik aus Hart-PVC (z.B. Verteilerdosen, Steckdosen, Schalter) werden im Spritzgussverfahren hergestellt. Nicht zuletzt sei das Blasformverfahren erwähnt, mit dem die bei Umweltschützern unbeliebten Getränkeflaschen aus glasklarem oder eingefärbtem Hart-PVC in unterschiedlichsten Formen hergestellt werden.

Jedes Jahr verlassen etwa 70.000t Granulat Compounds das Berliner Werk der BEGRA. Leicht ließe sich ausrechnen, wie viele LKW hierfür über die Roedernalle fahren müssen. Mitten auf der Thyssenstraße verlief hingegen die Trasse der 1906 von der Gemeinde Reinickendorf eingerichteten Industriebahn. Wer der Thyssenstraße bis an ihr Ende folgt, sieht noch Gleisreste, die vom

2 Roedernallee

Güterbahnhof Reinickendorf herunterkommen. Wenn wir wieder zur Roedernallee zurückgehen, ist auf der anderen Straßenseite ein geschmackvoll gestaltetes Gittertor zu entdecken, hinter dem die Industriebahn entschwand, um durch das Industriegebiet bis zur Kopenhagener Straße fahren zu können.



Industriebahn 2018

An der Einmündung der Lengeder Straße gelangt man am besten auf die andere Straßenseite der Roedernallee. Wo heute das Gebäude der Berliner Seilfabrik steht traf der Interessentenweg spitzwinklig auf die Roedernallee. Er folgte dem weiteren Verlauf der heutigen Lengeder Straße und führte in sumpfigen Wiesen der Peckwisch. Ab 1880 hatte man dort ehemalige Torfstiche zu Eis-teichen umfunktioniert. Die Eisbauern, oder muss man Eisfabrikanten sagen, belieferten von hier aus die aufstrebende Stadt Berlin. Allein die Zentralmarkthalle am Alexanderplatz holte täglich an die 100 Zentner Eis. Einige Eisbauern hatten ihre Wohnhäuser an der damaligen Oranienburger Chaussee. Um 1900 finden wir in Adressbüchern die Eiswerkbesitzer Thielke und Meyer sowie den Fouragenhändler Scharnke.

(7) Berliner Seilfabrik

Auf dem durch Verlegung des Straßenverlaufes entstanden Eckgrundstück (Roedernallee 17a) steht seit 2008, als gelungenes Beispiel „post“ moderner Industriearchitektur, das repräsentative Gebäude der Berliner Seilfabrik, dahinter befinden sich die bereits 1996 hier errichteten Fertigungsgebäude. Die Berliner Seilfabrik ist der zweite „hidden champion“ in der Roedernallee, der in den aktuellen „charts“ geführt wird. Das Unternehmen fertigt dreidimensionale Klettergeräte in abenteuerlichsten Netzstrukturen für Kinderspielplätze. Jedes Jahr verlassen knapp 1.000 dieser Konstruktionen das Reinickendorfer Werk, etwa 75% gehen in den weltweiten Export, in den USA wird eine eigene Niederlassung unterhalten. Man hält zahlreiche Patente für die

grundlegenden konstruktiven Elemente, die sich modular zu immer neuen Konstruktionen zusammenfügen lassen und ist in internationalen Normungsgremien des Sektors vertreten. Beeindruckend mag in der modernen Zeit des „outsourcing“ erscheinen, dass sämtliche Komponenten in Eigenfertigung in den Reinickendorfer Werksanlagen entstehen.

Das Unternehmen hat seine eigene, nicht alltägliche Geschichte. Es geht auf eine 1865 durch Paul Volkmann in Heinersdorf bei Berlin gegründete Draht- und Hanfseilfabrik zurück. Zunehmend spezialisierte sich die Firma auf die Herstellung von Stahlseilen für Aufzüge, woran in Berlin als Standort führender Aufzughersteller reichlich Bedarf bestand. Die Firma Volkmann genoss



Berliner Seilfabrik, Roedernallee 17a



einen ausgezeichneten Ruf und trug mit ihren innovativen Lösungen wesentlich zur Entwicklung des Kran- und Aufzugbaues bei.

Eine Zäsur brachte auch hier der Zweite Weltkrieg. Das Unternehmen nahm nach 1945 seine Fertigung am alten Standort wieder auf und wurde, warum auch immer, nicht in einen Volkseigenen Betrieb umgewandelt. Dies geschah erst nach 1961, nachdem der in West-Berlin wohnende Firmeninhaber Robert Schneider und ein Großteil seiner Mitarbeiter durch den Mauerbau nicht mehr zu ihrer Firma fahren konnten.

Das Erfolgsprodukt, Lengeder Straße 4

2 Roedernallee

In der Reinickendorfer Kühnemannstraße wurde das Unternehmen unter dem Namen „Berliner Seilfabrik Robert Schneider KG“ neu aufgebaut. Der zunehmenden Internationalisierung waren die inzwischen auch schon betagten Inhaber nicht mehr gewachsen. Nach einem kurzen Intermezzo der Übernahme durch einen Münchner Bauunternehmer kaufte die Pfeifer Firmengruppe das Unternehmen, das nun als „Berliner Seilfabrik Pfeifer KG“ firmierte. Die seit 1597 im Familienbesitz befindliche Seilerei aus dem bayerischen Memmingen hatte sich damit ein Standbein in der Fertigung von Aufzugseilen erworben und die Berlin-Subventionen wurden gerne genutzt. 1974 zog man in ein mit ERP-Mitteln gebauten Neubau in die Reinickendorfer Lengeder Straße 18..# Mit der Beteiligung an der Tragkonstruktion der Olympiaanlagen in München widmete sich die Pfeifer Firmengruppe erstmals dem Einsatz von Seilen in der Architektur. Ein Architekt, der die Idee hatte ein dreidimensionales Kletterspielgerät aus Seilen zu errichten war dann auch der Vater des Gedankens sich diesem Marktsegment zu widmen. Auch wenn die Firmenhomepage der Pfeifer-Firmengruppe stolz verkündet 1978 den Durchbruch zum führenden Hersteller von Seilklettergeräten geschafft zu haben, führte diese Sparte eher ein Schattendasein als ungeliebtes „Kinderspielzeug“.

Mit dem Fall der Berliner Mauer und dem Wegfall der Berlin-Subventionen endete das Interesse des Mutterkonzerns Pfeifer Seil & Hebe-technik am Berliner Standort. 1995 stand der Werksleiter Karl-Heinz



Kletterlandschaft im Kienhorstpark

Köhler vor der Aufgabe das Berliner Werk abzuwickeln und die verbliebenen Mitarbeiter in die Arbeitslosigkeit zu schicken. Schon immer heimlicher Protagonist der Klettergerätefertigung entschloss er sich diesen Bereich aus der Abwicklungsmasse herauszukaufen. Nach einer wohl eher unfreundlich verlaufenen Trennungsphase konnte die Fertigung der „Berliner Seilfabrik“ 1996 auf einem neuen Grundstück in der Lengeder Straße 4 aufgenommen werden.

Auf dem Dach des Fabrikationsgebäudes lässt sich der Produktionsgegenstand, der hier eher an eine utopistische Skulptur erinnert, bewundern. Sehr zur Freude des Be-

zirksantes Reinickendorf nutzt die Berliner Seilfabrik einige der Spielplätze im näheren Umfeld der Firma als Ausstellungs- und praktisches Erprobungsgelände, so im Kienhorstpark am Rande der Roedernallee, am Beginn unseres Spazierganges.

Gehen wir auf der Roedernallee wieder zurück in Richtung Kremmener Bahn! In vorindustrieller Zeit finden wir hier noch gegen 1900 ein Mühlengrundstück, die Grundstücke der zuvor erwähnten Eiswerksbesitzer. Kurz nach dem Überschreiten der ehemaligen Industriebahn steht man auf der Fläche eines Parkplatzes, an dessen Rand sich ein Lebensmittel-discounter niedergelassen hat.

(8) Albako Margarinefabrik

Das Grundstück Roedernalle 16 befindet sich um 1900 im Besitz des Maurermeisters und Fouragenhändlers Scharnke. Es wurde gegen 1905 mit einem Mietshaus an der Straßefront und einem Gewerbehof bebaut. Untypisch für die benachbarte Eisen- und Asbest verarbeitende Industrie, siedelte sich hier ein eher landwirtschaftlich ausgerichtetes Unternehmen an. Im Adressbuch des Jahres 1933 finden wir zum ersten Mal den Eintrag für die im Jahr zuvor gegründete „Albako GmbH“, Milch- und Futterprodukte. Ab 1936 firmiert man als Margarinefabrik. Das Unternehmen überdauerte den Zweiten Weltkrieg und stellte nach Recherchen des verdienstvollen Heimatforschers Klaus Schlickeiser in den fünfziger Jahren die Margarine marken „Spreeperle“ und „Stullen gold“ sowie die Speisefette „Albakin“ und „Albakron“ her. Als Produkt für Großverbraucher findet man die Marke Spreeperle noch heute im Sortiment der Walter Rau Lebensmittelwerke. Dies ist kein Wunder, denn 1972 hatte Walter Rau 75,5% der Anteilen von Albako übernommen. Man firmierte nun unter „Albako Margarinefabrik Maria von der Linde GmbH & Co KG“. Diese Übernahme war nur ein Teil eines gigantischen Konzentrationsprozesses unter den Margarineherstellern. Von ehemals 300 im Verband zusammengeschlossenen Unternehmen blieben nur 30 Unternehmen übrig. Die Walter Rau Lebensmittelwerke sind seit 2016 selbst nur noch Teil des global agierenden Lebensmittelkonzerns Bunge.

Aber zurück zu Albako! Anfang 1985 hatte die EG-Kommission zum Ab-

bau des Butterberges beschlossen, in Berlin (West) eine Zugabeaktion zu starten und die Bundesrepublik Deutschland mit der Durchführung beauftragt. Für jedes gekaufte Päckchen Butter sollte es ein Päckchen aus der Senatsreserve gratis dazu geben. Die Bundesregierung beauftragte die Bundesanstalt für landwirtschaftliche Marktordnung (BALM) mit der Durchführung der für den Zeitraum vom 15.4. bis 30.6.1985 geplanten Aktion. Dagegen regte sich Widerstand, nicht nur von Seiten der Margarineindustrie! Die „Albako Margarinefabrik Maria von der Linde GmbH & Co KG“ sah sich auserkoren gegen die Durchführung der Aktion einen Antrag auf einstweilige Verfügung zu stellen, da sie darin einen Verstoß gegen die einschlägigen Gesetze der Bundesrepublik gegen unlauteren Wettbewerb sah. Dem Antrag auf einstweilige Verfügung wurde auch in der Berufung nicht stattgegeben, die West-Berliner holten sich ihre Gratisbutter. Daraufhin verklagte Albako die BALM mit dem Ziel, ihr zu untersagen, künftig weitere Aktionen dieser Art durchzuführen. Das zuständige Landgericht Frankfurt / M. bestätigte zwar Verstöße gegen das Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb und der Zugabeverordnung, sah sich aber nicht in der Lage zu entscheiden, ob im vorliegenden Fall die Durchführung der EG-Verordnung Vorrang vor innerstaatlichen Gesetzen hat, auch wenn diese dadurch verletzt würden. Der angerufene Europäische Gerichtshof kam am 21. Mai 1987 schließlich – vereinfacht gesagt - zu dem Ergebnis, dass nationale Gerichte am Verbot der Durchführung von EG-Entscheidungen gehindert sind.

So kam es der Margarinefabrik Albako in den letzten Jahren ihres Bestehens zu, ein Grundsatzurteil des Europäischen Gerichtshofes von großer Tragweite zu erwirken, auch wenn dieses nicht positiv für die Klägerin ausfiel.

Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 29. November 1995 wurde die „Albako Verwaltungsgesellschaft mbH“ als wesentlicher Anteilseigner der Margarinefabrik aufgelöst, nachdem der Geschäftsbetrieb schon einige Jahre vorher eingestellt worden war. Auch hier war das Auslaufen der Berlin-Förderung offensichtlich ausschlaggebend für die Aufgabe des Berliner Standortes. Mit dem Abriss der Gebäude im Jahr 2003 ist inzwischen auch jede städtebauliche Erinnerung an den ursprünglichen Gewerbehof ausgelöscht.

„Eine Entscheidung wie die an die Bundesrepublik Deutschland gerichtete Entscheidung der Kommission vom 25. Februar 1985 zur Förderung des Absatzes von Butter auf dem Markt von Berlin (West) hindert demnach ein Gericht dieses Mitgliedstaats daran, der zuständigen landwirtschaftlichen Interventionsstelle zu untersagen, sich in Durchführung der Entscheidung in einer Weise zu verhalten, die den innerstaatlichen Vorschriften gegen den unlauteren Wettbewerb und über Zugaben zuwiderläuft“. (Urteil Rechtssache 249/85 EUGH)

in memoriam, Albako

2 Roedernallee

Mit dem Grundstück Roedernallee 8 folgt wieder ein Grundstück, das sowohl ursprüngliche Industriearchitektur wie auch eine hervorragende Unternehmerpersönlichkeit mit dazugehöriger Industriegeschichte aufzuweisen hat

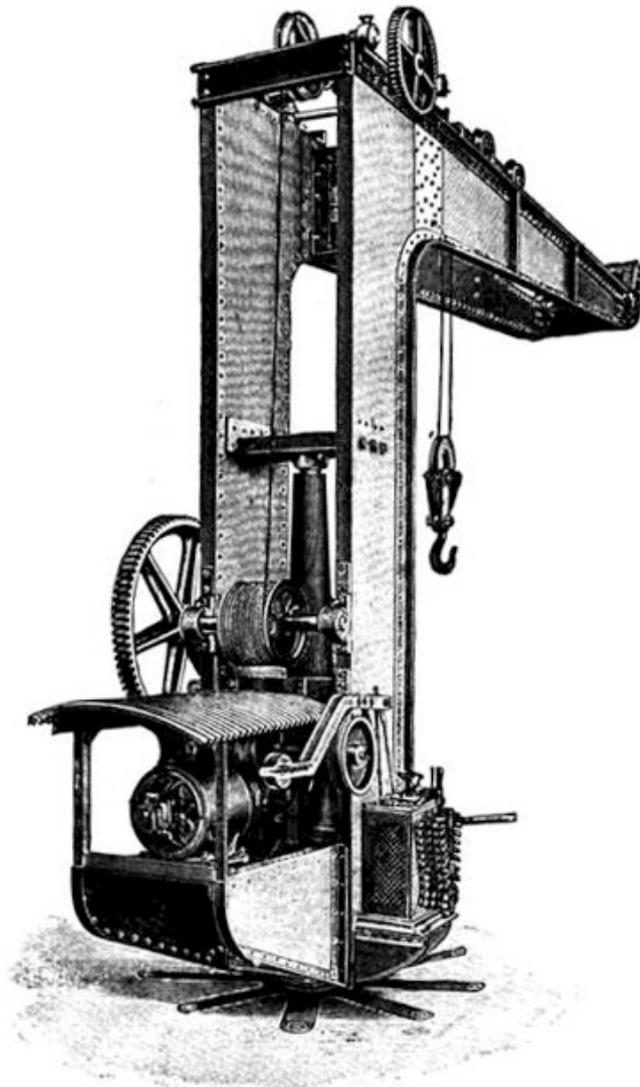
(9) Maschinenfabrik E.Becker ("Kranbecker")

Eduard Becker, der spätere Firmengründer, war 1832 in Klein-Glienicke bei Potsdam als Sohn eines Baumeisters geboren worden. Er lernte sein Geschäft – wie man so schön sagt – von der Pike auf: praktische Ausbildung in einer Berliner Eisengießerei, Studium am königlichen Gewerbeinstitut in Berlin (1853-56), Tätigkeit als Ingenieur in England, leitender Ingenieur bei der Maschinenfabrik M. Weber in Berlin (1860). Die Maschinenfabrik M. Weber war 1865 von dem späteren Begründer der AEG Emil Rathenau gekauft worden, der sich mit diesem Unternehmen durch Rüstungsproduktion für den deutsch- französischen Krieg 1870/71 ein kleines Vermögen verdient hatte, bevor es nach seinem Ausscheiden in der Insolvenz endete.

Eduard Becker hatte M. Weber bereits 1866 verlassen und sein eigenes Unternehmen gegründet. Er spezialisierte sich auf die Herstellung von Hebezeugen und Kranen. Er entwickelte 1879 die „Beckersche Zentrifugalbremse“, die eine selbsttätige Regelung der Absenkgeschwindigkeit der zuvor angehobenen Last erlaubte, und die Lastdruckbremse, die ein sicheres Halten einer angehobenen Last gewährleistete.

Beide Erfindungen stellten einen bahnbrechenden Beitrag zur Unfallverhütung beim Umgang mit Hebezeugen dar. Sie wurden 1883 mit einer Goldmedaille auf der Berliner Hygieneausstellung ausgezeichnet. Noch bahnbrechender war die Entwicklung des ersten elektrisch angetriebenen Gießereikranes 1889. In zahlreichen Lehrbüchern wurden die Entwicklungen Beckers ausführlich beschrieben und gewürdigt.

In dem Ingenieur Eduard Becker sehen wir neben dem wegweisenden Fabrikanten auch einen entschiedenen Förderer seines Berufsstandes. 1856 hatten Mitglieder seines Absolventenjahrganges in Alexisbad/Harz den „Verein Deutscher Ingenieure (VDI)“ gegründet, dem noch im gleichen Jahr die Gründung eines Berliner Bezirksvereins folgte. In den folgenden Jahren wurde Becker mehrfach zum Vorsitzen-

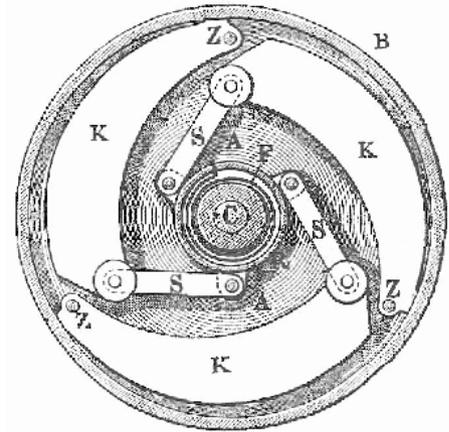


Verladekran mit elektr. Antrieb für die Donnersmarckhütte in Zabrze (Oberschlesien)

den gewählt. 1869 brachte er den Antrag ein, private Gesellschaften zur Prüfung von Dampfkesseln, die diese Aufgaben im Auftrag des Staates erledigen sollten, zu gründen. Hieraus entwickelte sich der Dampfkessel-Überwachungsverein, Keimzelle des späteren Technischen Überwachungsvereins (TÜV). 1884 nahm eine Unterstützungskasse für hilfsbedürftige Ingenieure, auf seine Anregung hin, ihre Arbeit auf. Nach nicht unwesentlicher Lobbyarbeit des VDI wurde 1899 der Technischen Hochschule Berlin durch Kaiser Wilhelm II., als erster technischen Hochschule in Deutschland, das Promotionsrecht verliehen. Der Berufsstand des Ingenieurs war da-

mit endlich den klassischen wissenschaftlichen Ausbildungen gleichgestellt. In zeitgenössischen Berichten wird Eduard Becker als besonders liebenswürdiger Auskunftgeber gewürdigt.

Um 1897 begannen die Bauarbeiten für die Reinickendorfer Werksanlagen und bald darauf konnte die Produktion von der Berliner Chausseestraße hierher verlagert werden. Becker war damit einer der ersten Fabrikanten, die den Schritt der industriellen Randwanderung in das noch relativ unerschlossene Reinickendorf wagten. Hauptabnehmer für seine Produkte waren Fertigungsbetriebe, die größere Lasten



*Beckersche Schleuderbremse
(Fliehkraftbremse)*



Kranbecker, Roedernallee 8

2 Roedernallee

zu bewegen hatten, Häfen und die Eisenbahn, die den Gütertransport bestritten. 1903 berichtet Becker in dem von der „Ältesten Kaufmannschaft von Berlin“ herausgegebenen „Jahrbuch für Handel und Industrie“ kritisch über die geschäftliche Situation der Kranbau-Unternehmen, die Kaufzurückhaltung privater Unternehmen, lobend über die Investitionen des preußischen Staates in Eisenbahnen, Kanälen, Brücken- und Wegebau, aber auch über Preis-dumping.

„In der Tat hielten auch die Walzwerke [...] mit ihren belangreichen Aufträgen zurück. Auch die Verwaltungen unserer deutschen Städte, die unter dem Druck verminderter Steuereinkünfte standen, verhielten sich vielfach abwartend, nicht minder private Werke auf allen Gebieten der Industrie, namentlich solche, welche die Beschaffung [...] nach der lang andauernden Geschäftsstille als

notwendig hätten ins Auge fassen müssen“.

„Es lässt sich demnach nur annehmen, dass Werke, die ihre Fabrikate zu so niedrigen Preisen anboten, zu wenig Aufträge hatten und das Angebot weit unter ihren Herstellungskosten abgaben, um ihren Betrieb aufrecht zu erhalten“. Der zwar insgesamt gestiegene Konsum genügte aber nicht, „um allgemein Preise auf eine Höhe zu bringen, die einen mäßigen Gewinn an der geleisteten Arbeit zu sichern“

Eduard Becker, Wegbereiter des Berliner Kranbaus, starb 1913 im Alter von 81 Jahren auf seinem Sommerwohnsitz am Werbellinsee. Sein Sohn Erich führte das Unternehmen fort.

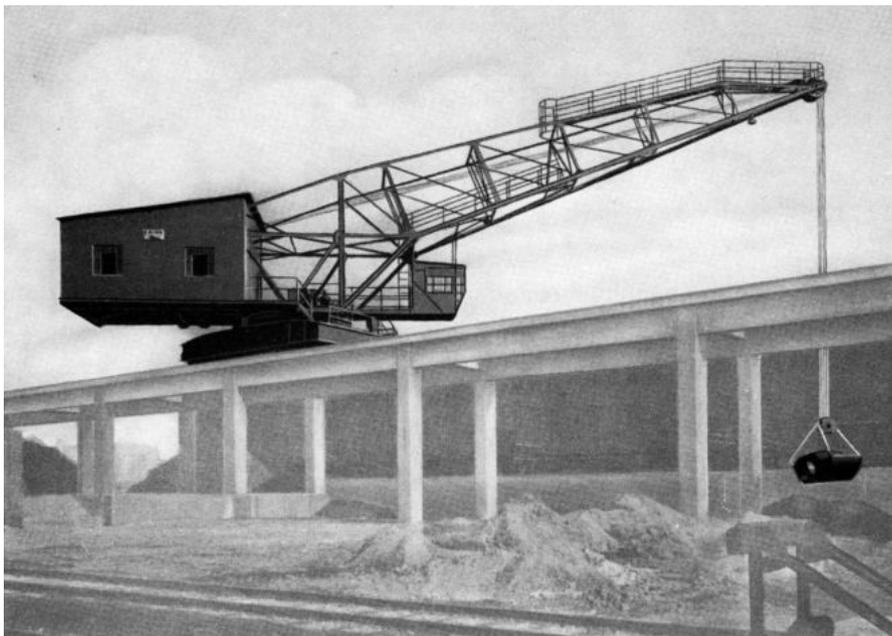
Bedingt durch die Weltwirtschaftskrise und gesundheitliche Probleme Erich Beckers, geriet das Unternehmen in Schieflage und wurde 1930

an den Berliner Industriellen Paul Weiske verkauft. Er innovierte die Kranfertigung und führte das Unternehmen, für das sich mehr und mehr der Name „Kranbecker“ einbürgerte, fort.

Der Zweite Weltkrieg brachte kaum Zerstörungen, aber wie bei allen Industriebetrieben die Demontage. 1948 konnte die Produktion mit den Sparten Kranbau, Stahlbau und Transportanlagen für Walzwerke wieder aufgenommen werden. 1954 wurden zwei neue Werkhallen errichtet. Die Zeit des Wiederaufbaues Deutschland belebte die Produktion. In den Kundenlisten finden wir u.a. die Berliner Elektrizitätswerke (BEWAG), die Volkswagenwerke, Turbon, Borsig, zahlreiche Stahl- und Walzwerke und vor allem die Deutsche Bundesbahn. Voller Zuversicht beging man 1956 das neunzigjährige Firmenjubiläum.

Der Unternehmer Paul Weiske verstarb 1961 und zwei Jahre später endete die Geschichte von „Kranbecker“. An den Berliner Pionier des Kranbaus erinnert das in schönster Industriearchitektur um 1897 repräsentativ an der Straßenfront der Roedernallee errichtete Verwaltungsgebäude.

Nach 20 Jahren unterschiedlichster Nutzung zog 1985 der Auto-Zulieferer **Ed. Scharwächter** auf das Firmengelände. Das 1870 in Remscheid gegründete Unternehmen hatte sich auf Scharniere und Verdecke für den Automobilbau spezialisiert. Nachdem schon zuvor einige Umbauten das Werksgelände verändert hatten, entstand 1988 rechts des Verwaltungsgebäudes eine neue Fertigungshalle, anstelle



Elektr. betriebener fahrbahrer Drehkran (5000 kg Tragkraft, 25 m Ausladung)

3 Flottenstraße

- Im Wandel der Industriearchitektur -

Ausgangspunkt:

S-Bahnstation Alt-Reinickendorf/ Linie S 25, Ziel: S-Bahnstation Wilhelmsruh/ Linie S 1

Die Flottenstraße ist gewiss kein Ort zum genüsslichen Spazieren und die zu entdeckende Industriegeschichte offenbart sich oft erst auf den zweiten Blick. Wie in kaum einer anderen Straße lässt sich hier der Wandel der Industriearchitektur von den Anfängen der Industrialisierung Reinickendorfs bis in die Gegenwart erleben.

Waren es anfänglich noch Stilvarianten des Historismus, mit denen die Industrieansiedler ihre Fassaden schmückten, gewann später die Sachlichkeit die Oberhand, die sogar in die Gestaltung eines national-

sozialistischen Rüstungsbetriebes einfluss. Die noch erlebbare „Moderne“ wurde auch in der Flottenstraße längst durch Industriebauten abgelöst, die jeglichen Anspruch an architektonische Gestaltung vermissen lassen.

Ihren Namen erhielt die Flottenstraße nach dem 1898 gegründeten Deutschen Flottenverein. Seine „patriotische“ Aufgabe war es, Verständnis und Interesse für den Aufbau der kaiserlichen Marine und der damit verbundenen Kosten im Deutschen Volk zu wecken.



Eichborndamm 4

- Großindustrie am Stadtrand -

Ausgangspunkt:

S-Bahnhof Eichborndamm, S-Bahn-Linie S25

Die Eröffnung der Kremmener Eisenbahnlinie 1896 bescherte der Dalldorfer Heide den Aufschwung als Gewerbegebiet mit Industrieansiedlungen. Mit dem heutigen S-Bahnhof Eichborndamm bot sich das nördlich gelegene Areal an der damals noch Charlottenburger Weg genannten Ausfallstraße an, um der aus der Mitte Berlins weichenden Großindustrie als Produktionsfläche „auf der grünen Wiese“ zu dienen. Westlich der Straße, die seit 1938 den Namen des Berliner Bankiers Ludwig Eichborn (1819-1903) trägt, entstand ein riesiges Werksgelände, östlich der Straße Wohnquartiere.

Zu den größten Betrieben der industriellen Randwanderung gehörten die Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (DWM). Sie waren 1896 aus einer Fusion der Waffenschmieden Ludwig Loewe & Co. KG mit den Mauserwerken und der Deutschen Metallpatronenfabrik AG aus Karlsruhe entstanden. Das Unternehmen produzierte und vertrieb Waffen- und Munitionsartikel aller Art und erstreckte sich auf mehrere Standorte im Deutschen Reich. In Berlin war die Produktion von Armeepistolen, Maschinengewehren und Kugellagern vorgesehen.

Ab 1906 ließ die DWM auf einem rund 35 Hektar großen Grundstück ein Gebäudeensemble errichten. Es war sowohl über ein eigenes Gütergleis zur Berlin-Kremmener-Eisenbahn als auch über den 1894 eröff-

neten Bahnhof gut zu erreichen. Die DWM errichteten zunächst auf dem südlichen Teil des späteren Werkskomplexes die Kugellagerfabrik, der es auf dem alten Standort in Martinikenfelde zu eng geworden war.

Diesen Teil des Geländes erkennt man an dem markanten Eckturm, der dem S-Bahnhof Eichborndamm am nächsten ist, allerdings erst deutlich später als Wasserturm aufgestockt worden ist.



5 Lübarser Straße

- Fabrik im Grünen -

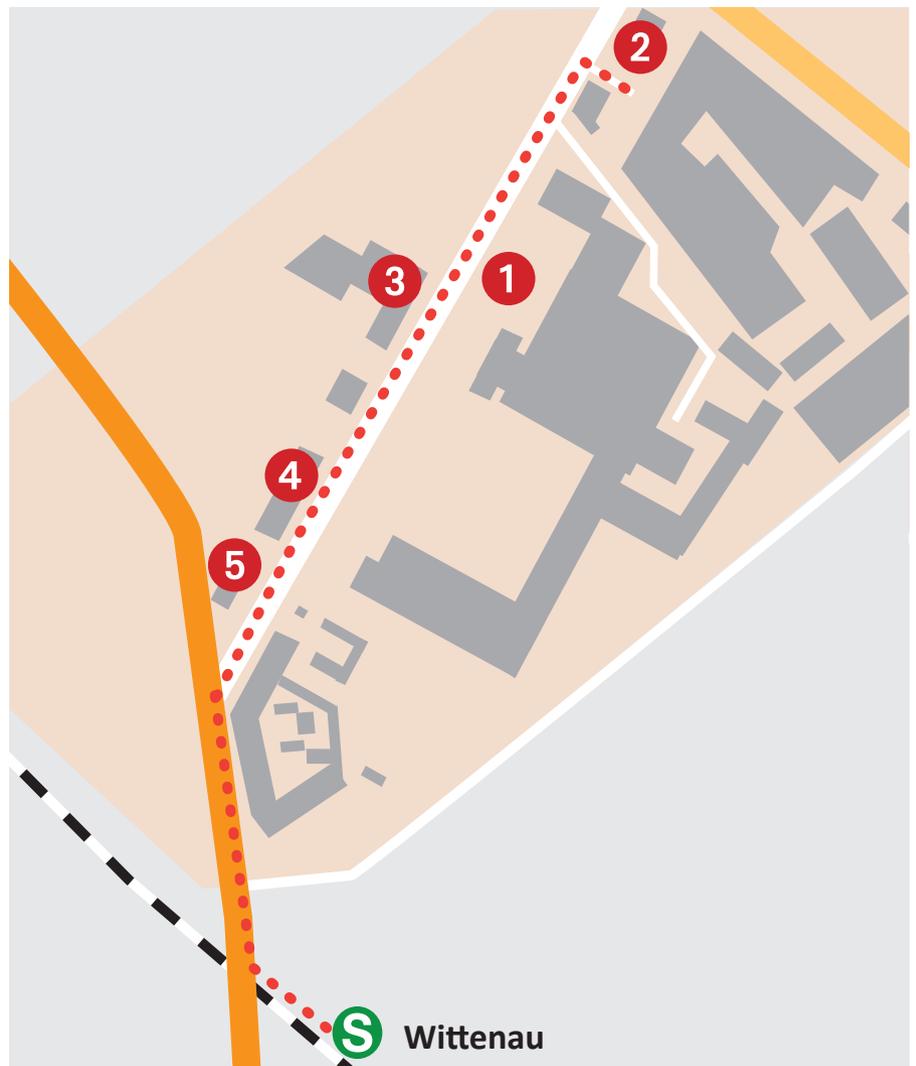
Ausgangspunkt:

Oranienburger Straße S- und U-Bahnhof Wittenau

Die Lübarser Straße, die - ausgehend von der Oranienburger Straße - ursprünglich bis zur Quickborner Straße in Lübars führte und dort in die Straße Alt-Lübars mündete. Am 1. April 1967 wurde ein Teil der Lübarser Straße zusammen mit dem Wittenauer Weg in Wittenauer Straße umbenannt. Die Lübarser Straße verläuft heute nur noch zwischen Eichhorster Weg und Oranienburger Straße über eine Länge von rund 450 Metern, die es aber in sich haben.

Schon vor dem 2. Weltkrieg lag der wirtschaftliche Schwerpunkt in dem Teil der Lübarser Straße, der diesen Namen noch heute trägt. Zwei Industriebetriebe, der Fahrzeugbauer Dittmann und der Werkzeugmaschinenbauer Lindner, hatten sich hier angesiedelt. Sie beschäftigten Ende der 1930er Jahre zusammen mehr als 1.000 Arbeitskräfte. Man stelle

sich die Geschäftigkeit in der Lübarser Straße vor: Die Arbeiter eilten morgens zu Fuß oder per Fahrrad zu ihren Arbeitsstätten. Gaststätten und Geschäfte - Fleischer, Bäcker, Lebensmittel-, Kolonialwaren- und Zigarrenhändler lockten Kunden an.



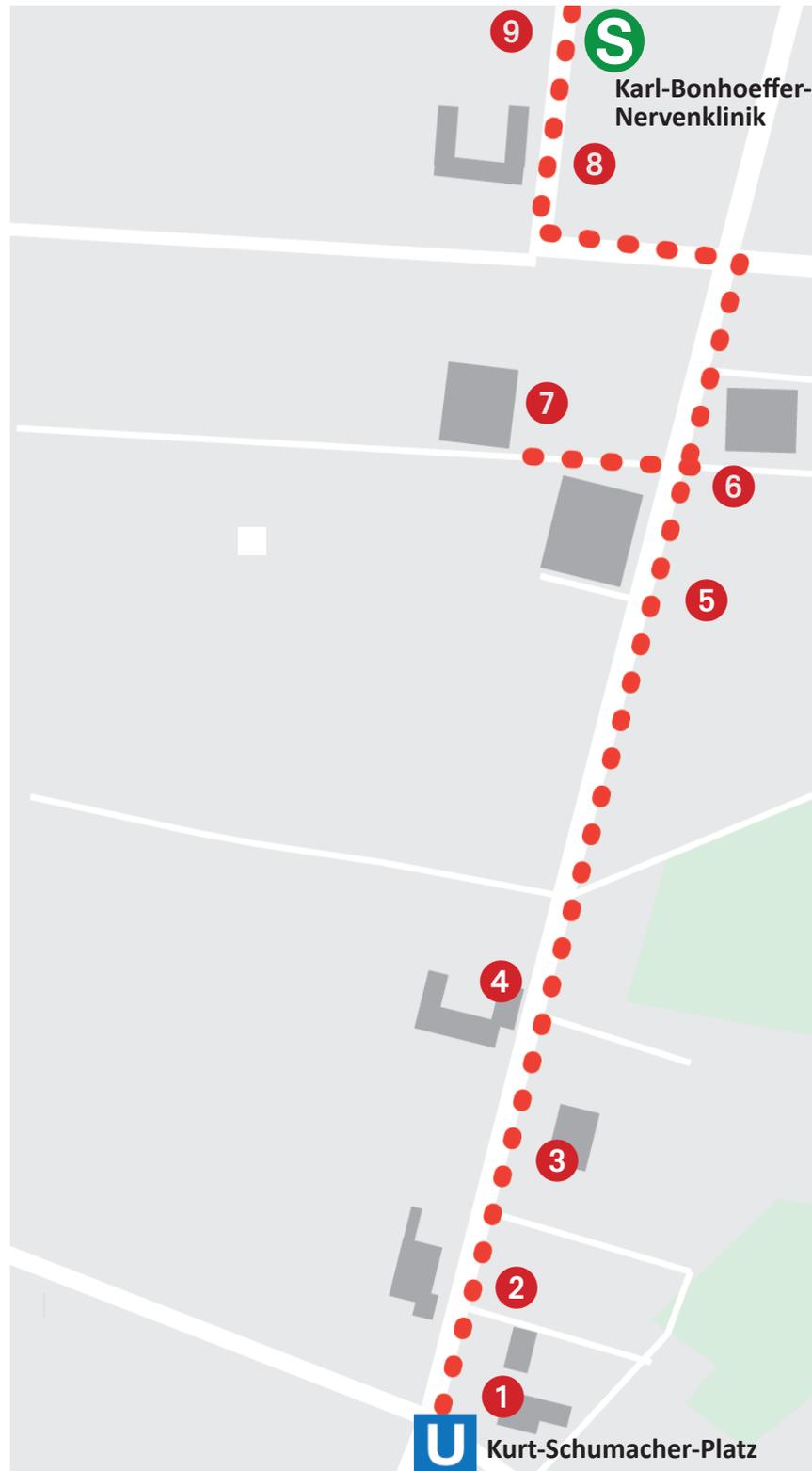
Ollenhauer- und Saalmanstraße 6

- Vom Kochtopf bis zum Zahnrad -

Ausgangspunkt:

U-Bahnlinie U6 K
Kurt-Schumacher-Platz, Ecke
Ollenhauer-/Scharnweberstraße,
rechte/östliche Straßenseite

Wenn man am Kurt-Schumacher-Platz, Ollenhauerstraße/Ecke Scharnweberstraße steht, dann ist es vor allem eines - laut. Oft versteht man sein Gegenüber und manchmal auch sein eigenes Wort nicht. Besonders wenn die Flugzeuge im Landeanflug sind. Da hilft ein Blick in Richtung Flughafen und in die Vergangenheit, als das Gelände noch ein Teil der Jungfernheide war und den preußischen Königen als Jagdgebiet diente. Also eine eher ruhige Gegend. Das blieb auch bis kurz vor die Jahrhundertwende so, denn nur wenige Bauern machten sich die Mühe, die kargen und sumpfigen Flächen zu entwässern, um dort Landwirtschaft zu betreiben. Dann richtete die preußische Armee hier einen Artillerie-Schießplatz ein und es wurde etwas lauter.



7 Breitenbachstraße und Umgebung

- Von der Schafsweide zum Industriestandort -

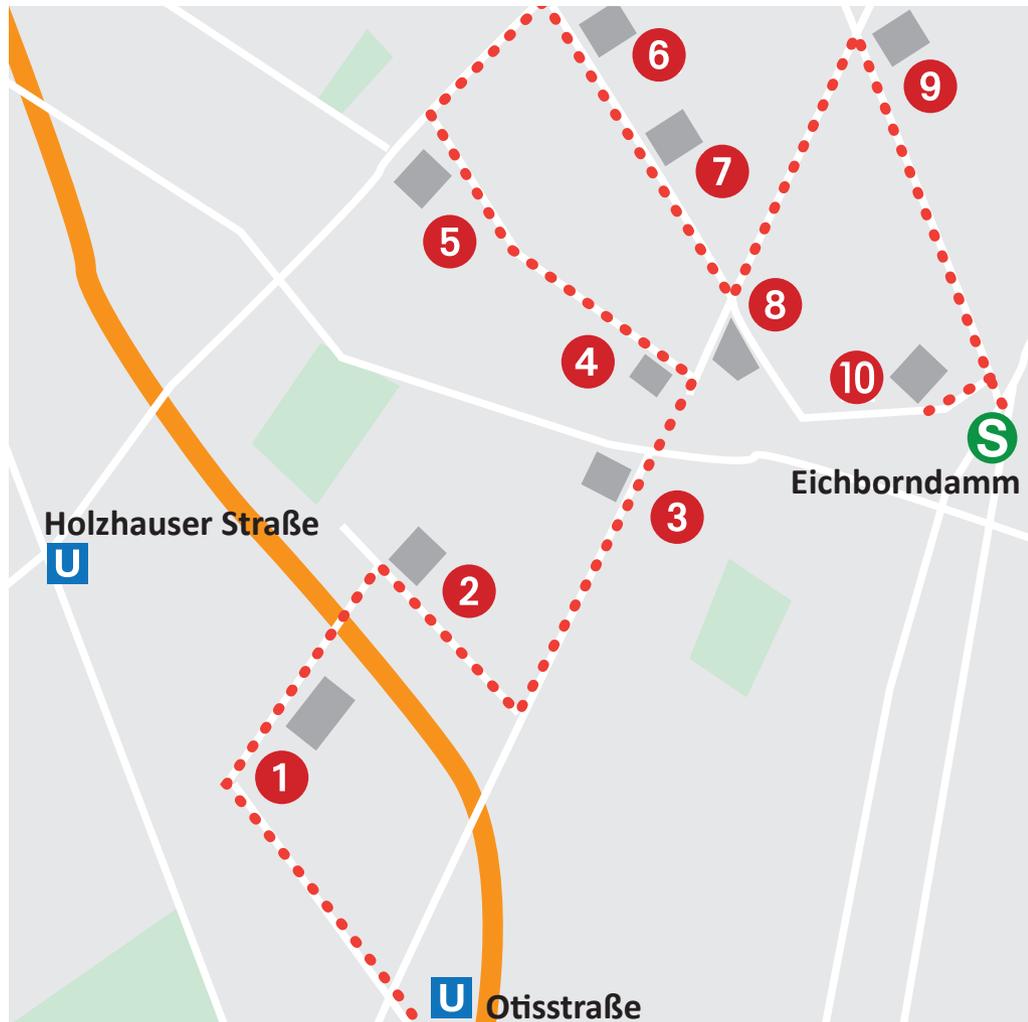
Ausgangspunkt:

U-Bahnstation Otisstraße, U-Bahn-Linie U6

Die Eröffnung der Kremmener Eisenbahnlinie 1896 bescherte der Dalldorfer Heide den Aufschwung als Gewerbegebiet mit Industriensiedlungen. Diese Feldmark war wegen des schlechten Bodens nicht beackert worden. 1880 entstand auf

der Heide das erste Gebäude, ein Stall für 500 Schafe der Charlottenburger Fleischerinnung. Diese gab der Innungsstraße auch den Namen. Die Holzhauser Straße gehörte damals zum Weg zwischen Tegel und Dalldorf, die Seidelstraße war Teil der

Handelsstraße nach Hamburg. Nachdem 1898 Borsig sein neues Werk in Tegel errichtet hatte, wandelte sich das nahe Umfeld zur Wohnsiedlung Borsigwalde und zum Industriegebiet mit Zulieferindustrie.



Die Radtouren

Ausgangspunkt:

Pankower Allee/Kühleweinstraße: U-Bahn-Linie U8 Franz-Neumann-Platz (mit kurzem Fußweg)

Der Schäfersee ist Schauplatz der ersten Industrieansiedlungen auf Reinickendorfer Gebiet und der heute in Vergessenheit geratenen industriellen Eiszeugung, aber auch von Forschungsaktivitäten eines ehemaligen Elektrokonzerns mit Weltgeltung. Es lässt sich erleben,

wie Reinickendorf versäumt hat, eine städtische Mitte als Bindeglied zwischen Reinickendorf-Ost und -West zu entwickeln, auch wenn ein spät realisiertes Vorzeigeprojekt des Wohnungsbaus am Wege liegt, das inzwischen als UNESCO-Welterbe gelistet ist. Exemplarisch für die ver-

spielten städtebaulichen Chancen der Gemeinde mag zum Schluss die industrielle Überformung der historischen Dorfaue Alt-Reinickendorf mit ihren bemerkenswerten Beispielen für die Randwanderung der eisenverarbeitenden Industrie und des Maschinenbaus stehen.



Karte: www.openstreetmap.org

Berlin-Brandenburgisches Wirtschaftsarchiv e.V.
Eichborndamm 167, Haus 42
13403 Berlin
Telefon 030 411 90 698
Telefax 030 411 90 699
mail@bb-wa.de
www.bb-wa.de