



Arbeitsspuren Lebensspuren

Fotografie von Petra Lehnardt-Olm

Industriekultur
Reinickendorf
Berlin-Brandenburgisches
Wirtschaftsarchiv

Berlin-Brandenburgisches Wirtschaftsarchiv

Arbeitsspuren – Lebensspuren

Fotografie von Petra Lehnardt-Olm

Texte von Ute Pothmann

Wilhelm-Hallen

Kopenhagener Straße 60 - 68 | 13407 Berlin

Arbeitsspuren – Lebensspuren

Es ist eine bekannte Weisheit, dass die Zeit vergeht und ihre Spuren hinterlässt. Auch Arbeit hinterlässt Spuren – gewollte und ungewollte. Beide Fährten verstrichener Zeit und getaner Leistung haben sich in die Zeugen der Industriegeschichte eingeschrieben – in die Fabrikgebäude und Industriekomplexe aus einer Zeit, in der in Reinickendorf die Industrieproduktion aufblühte und gedieh, in die Breite und in die Höhe wuchs.

Das Berlin-Brandenburgische Wirtschaftsarchiv untersucht seit Jahren an seinem Standort in Berlin-Reinickendorf, welche baulichen Zeugnisse hier an die Pioniere von Industrie und Gewerbe erinnern. Im Ergebnis dokumentieren die historischen Orte selbst authentisch, welche Produkte, Patente, Unternehmerpersönlichkeiten und Erfindungen hier hervorgegangen sind. Aus Vergangenheit Geschichte zu machen, ist die Aufgabe der Historiker, aus alten Fabriken lebendige Wirtschaftsgeschichte entstehen zu lassen, Anliegen des Wirtschaftsarchivs. Die reiche industriekulturelle und wirtschaftshistorische Vergangenheit Reinickendorfs lässt sich aufsuchen und betrachten.

Betrachten und näher herangehen, um im Detail dem Wesen der Gebäude nachzuspüren, die Spuren von Zeit und Arbeit zu entdecken – seien sie Verfall oder Unfall oder Abfall oder das Zusammenfallen von Gestern und Heute – dieses Näherherangehen ist Petra Lehnardt-Olm gelungen. Durch die Linse ihres Fotoapparates und durch ihr für den ästhetischen Aspekt der Industriekultur geschultes Künstlerauge lassen sich im Wechselspiel von Detail und Totale, im Kontrast von Alt und Neu die wechselvollen Spuren der Zeit und des Lebens in den Bauten der Industriekultur ablesen.

Großformatige Fotoprints ermöglichen den freien Blick ins Detail an einem öffentlichen Ort, der selbst Wirtschaftsgeschichte und lebendiges Leben vereinbart – in den „Wilhelm-Hallen“ in der ehemaligen Eisengießerei Winkelhoff. Eine innere Verbindung zwischen dem Thema „Hundert Jahre Groß-Berlin“ und dem ersten Hochhaus Berlins stellt der Borsigturm als Wahrzeichen der rasanten industriellen, gesellschaftlichen und städtebaulichen Entwicklung Berlins her. Er ist deshalb Angelpunkt der Ausstellung und ein Ausrufezeichen der Ästhetik industriellen Bauens in Reinickendorf.

Fünfzehn ausgewählte Zeugen der Industriekultur des Bezirks werden mit Textspuren (Geschichten) ergänzt, die von der Historikerin Ute Pothmann aufgespürt wurden. Ziel der Ausstellung „Arbeitsspuren – Lebensspuren“ ist die künstlerisch-visuelle Präsentation von Reinickendorfer Industriekultur im Kontext der Entwicklung in Groß-Berlin. Die hier ausgestellten Arbeiten sollen den ästhetischen Aspekt der Industriekultur herausstellen.

Björn Berghausen, Geschäftsführer
Berlin-Reinickendorf, Dezember 2020



Metropolis

Borsigturm (FSP Immobiliengesellschaft mbH)
Berlin # 12 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Borsigturm (FSP Immobiliengesellschaft mbH)
Borsigturm, Innenansicht Treppenhaus

Der Borsigturm – das erste Hochhaus Berlins

Ein neues Wahrzeichen für Borsig

Als die Brüder Ernst und Conrad Borsig zu Beginn der 1920er Jahre das Bürohochhaus errichten ließen, ahnten sie wohl nicht, dass das von ihrem Großvater August 1837 begründete Unternehmen binnen weniger Jahre seinem Ende zusteuern würde. Ihr Vater Albert (1829–1878) hatte Borsig zu einem der weltweit größten Lokomotivhersteller ausgebaut und die Produktpalette um Dampftriebwagen, Dampfmaschinen und -kessel sowie Fördermaschinen ergänzt. Ernst (1869–1933) und Conrad (1873–1945) waren beim Tod des Vaters noch Kinder. Erst 16 Jahre später übernahmen sie die Führung des Familienunternehmens. Sie verlegten die Produktion an den Berliner Stadtrand nach Tegel und erweiterten die Produktpalette in den 1920er Jahren um Dampfplüge, Kreiselpumpen und Druckkessel sowie den Haushaltsstaubsauger „Saugling“.

Erster Berliner Industriebau im expressionistischen Stil

Das Unternehmen benötigte ein Verwaltungsgebäude, wollte jedoch keine Werkstätten abreißen lassen. Naheliegende Lösung war es daher, in die Höhe zu bauen. Die Borsigs beauftragten mit der Planung des Gebäudes den Architekten Eugen Schmohl (1880–1926), der für die Familie bereits 1912 eine Villa auf der Halbinsel Reihewerder entworfen hatte. Auf einer Grundfläche von nur 320m² entstand in zweijähriger Bauzeit ein 65 Meter hohes Gebäude, das 2.500m² Nutzfläche bot. In elf Geschossen wurden Räume für die Direktion und zahlreiche Verwaltungsabteilungen sowie ein Konferenzzimmer und ein Veranstaltungssaal eingerichtet. Der Turm war der erste Berliner Industriebau, der im Stil des sogenannten Backsteinexpressionismus errichtet wurde. Das Gebäude zeigt eine auffällige vertikale und horizontale Gliederung. Die Backsteinfassade, die ein Stahlskelett umkleidet, wird durch vortretende Gesimsbänder strukturiert, die jeweils drei Etagen zusammenfassen. Auch die Fenster sind jeweils dreifach unterteilt. Besonders markant ist der leicht zurücktretende, durch einen gezackten Umriss geprägte Dachaufbau, in dem sich der zweigeschossige Festsaal befindet. Dessen Rundbogenfenstern werden durch äußere Blendbögen betont. Über dem Saal erhebt sich, leicht zurückgesetzt, eine Dachlaterne mit konkav geschwungener Außenseite.

Das Ende einer Unternehmersdynastie

Seit 1925 ging es mit Borsig bergab: Zu Verlusten aus dem Geschäftsbetrieb kamen hohe Bankschulden und Fehlinvestitionen, beispielsweise durch die Umstellung der Produktion auf den Fließbandbetrieb. Durch die Weltwirtschaftskrise ging die Auftragslage zurück. Schließlich musste die Fertigung von Lokomotiven eingestellt werden. Im Dezember 1931 wurde Borsig insolvent. Im April 1933 erwarb die „Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik AG“ die Tegeler Werksanlagen und baute das Unternehmen unter dem Namen „Rheinmetall-Borsig AG“ zu einem der größten Rüstungsproduzenten des Deutschen Reiches aus. Der 1994 renovierte Borsigturm steht unter Denkmalschutz und gehört heute einer Grundstücksverwaltung.



Durchblick. Rücksicht. Überblick. Einsicht.

Hugo Achcenich (Stahlbaufertigung stabotec)
Berlin # 01 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Warten

Hugo Achcenich (Stahlbaufertigung stabotec)
Berlin # 20 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Fachmann für Arbeitsbühnen – Hugo Achcenich

Nationaler Erfolg von Weltkrieg zu Weltkrieg

Der Ingenieur Hugo Achcenich (1874–1944) erwarb im August 1913 das 10.000 m² große Firmengelände an der Breitenbachstraße. Sein 1906 gegründetes Eisenbauunternehmen war bei öffentlichen und privaten Auftraggebern anerkannt: Die Stadt Berlin und städtische Versorgungs- und Verkehrsbetriebe sowie die Weltkonzerne AEG und Siemens bestellten bei der Hugo Achcenich GmbH & Co. KG Eisenkonstruktionen und Eisenbehälter. Der Firmeninhaber war so erfolgreich, dass er im Laufe der nächsten Jahrzehnte in den Bau von Werkhallen, Lagern und einen Gleisanschluss sowie Bürogebäude, Garagen und Werkmaschinen investieren konnte. Denn die Zeit des Ersten Weltkriegs und auch die 1920er Jahre waren – trotz Hyperinflation – eine lange Phase des ungebrochenen Firmenwachstums, in der Achcenich in der Spitze bis zu 130 Mitarbeiter beschäftigte. Auf dem Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise 1930 brach die Auftragslage jedoch ein und Achcenich musste fast alle Mitarbeiter entlassen. In der Zeit der nationalsozialistischen Diktatur zog das Geschäft allerdings wieder an, und für die Erledigung von Aufträgen für Rüstungsbetriebe und die Luftwaffe setzte die Firma auch Zwangsarbeiter ein.

Internationaler Erfolg im „Kalten Krieg“

Nach Hugos Tod 1944 nahm seine Witwe Emma (1874–1954) den Ingenieur Eugen Liefke (1913–1981) als Mitinhaber in die Firma auf. Die sowjetische Militärbehörde transportierte nach Kriegsende viele Produktionsmaschinen ab. Doch bald war das Unternehmen wieder produktionsfähig. In den nächsten Jahrzehnten expandierte die Firma und errichtete einen zusätzlichen Standort im westfälischen Lippstadt. Das Produktionsprogramm umfasste Stahlkonstruktionen, Kräne, Wäsche- und Papierschlucker und Biegemaschinen. Die Spezialisierung der Firma auf den Bau beweglicher Arbeitsbühnen brachte Achcenich seit den 1970er Jahren internationale Anerkennung. So lieferte das Unternehmen 1976 eine Befahranlage zur Fassadenreinigung der „Kuwait Towers“, drei bis zu 190 Meter hohen Türmen, die bis heute eine touristische Attraktion im Emirat am Persischen Golf darstellen.

Gelungener Neubeginn nach der Wiedervereinigung

Nach 90 Jahren schien das Ende des Traditionsunternehmens gekommen: Achcenich musste 1997 Konkurs anmelden. Doch Mitarbeiter und Lieferanten wollten das nicht hinnehmen. Sie gründeten den seit 2005 unter dem Namen „Stabotec Steel, Move & Service GmbH“ firmierenden Stahlbaubetrieb, dessen Spezialität Theaterbühnenkonstruktionen sind.

Hugo Achcenich (Stahlbaufertigung stabotec)
Werkhalle Außen- und Innenansicht



Bedachte(s) Streben

Gewerbehof Waldstraße (GSG, Fa. Helot GmbH)
Berlin # 04 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Zahnkettengeräte in höchster Präzision – Friedrich Stolzenberg & Co.

Britische Erfindung in Deutschland produziert

1899 wagten Friedrich Stolzenberg und Otto Arnold eine Ausweitung ihres neun Jahre zuvor gegründeten Unternehmens, das sich gut etabliert hatte. Sie ließen an der Saalmanstraße in Reinickendorf eine neue, große Fabrikanlage errichten. Stolzenberg stellte exklusiv für Deutschland „Renolds geräuschlose Zahnkettengeräte“ her. Die vom schweizerischen Ingenieur Hans Renold (1852–1943) im britischen Manchester entwickelte Antriebskette zeichnete sich durch größte Präzision aus. Sie ermöglichte erstmals zuverlässig, hohe Lasten bei geringen Geschwindigkeiten zu übertragen. Dies bedeutete einen geringeren Energieaufwand und verringerte auch den Einsatz von Werkzeugen. Der vom örtlichen Bauunternehmer Dermittel konzipierte Fabrikkomplex umfasste eine Arbeitshalle, ein Gießerei- und Formereigebäude sowie ein Maschinenhaus und ein Verwaltungsgebäude.

Arbeiter im Widerstand

Stolzenberg nahm in den folgenden Jahrzehnten enormen Aufschwung. Die Firmeninhaber erweiterten immer wieder die Fabrikationsmöglichkeiten. So entstanden in den späten 1930er Jahren neue Hallen für Dreherei-, Fräse- und Schleifereiarbeiten. In den frühen 1940er Jahren stellte das Unternehmen Flugzeug-Kurssteuerungen für die Luftwaffe her und beschäftigte etwa 1.000 Arbeitskräfte, darunter auch französische Kriegsgefangene und russische Zwangsarbeiter. Die deutschen Arbeiter Siegfried Forstreuter (1914–1944), Harry Harder, Waldemar Hentze (1902–1945) und Karl Lüdtko (1905–1945) bildeten mit weiteren Kollegen eine illegale KPD-Betriebszelle in der Firma Stolzenberg. Die Zelle war Teil einer Widerstandsgruppe, die gegen den Krieg agitierte und Sabotageaktionen in Rüstungsbetrieben durchführte. Im Sommer 1944 wurden die Männer enttarnt und verhaftet. Alle vier wurden hingerichtet oder kamen in der Haft ums Leben. Im Januar 1946 ehrte die Stolzenberger Belegschaft ihre vier toten Kollegen mit einer Gedenktafel am Werkstor in der Saalmanstraße 9.

Neue Gewerbe auf traditionsreichem Gelände

Dem Ende des zweiten Weltkrieges folgte eine vollständige Demontage der Fabrik durch die sowjetische Besatzungsmacht. Doch 1950 begann die Produktion in kleinem Umfang erneut und mit neuen Produkten: Stolzenberg stellte jetzt Fräseprüfgeräte, Handflachschleifmaschinen und Drallschleifautomaten her. Mitte der 1950er Jahre waren schon wieder 300 Arbeitnehmer tätig. Aber nach dem Tod des letzten Inhabers und Geschäftsführers Bernhard Weydemann wurde der Betrieb 1972 eingestellt. Heute sind in dem von der GSG Gewerbesiedlungs-Gesellschaft mbH geführten Gewerbehof zahlreiche Kleingewerbe und Dienstleister ansässig.

Gewerbehof Waldstraße (GSG, Fa. Helot)
Innenansichten einer Werkhalle



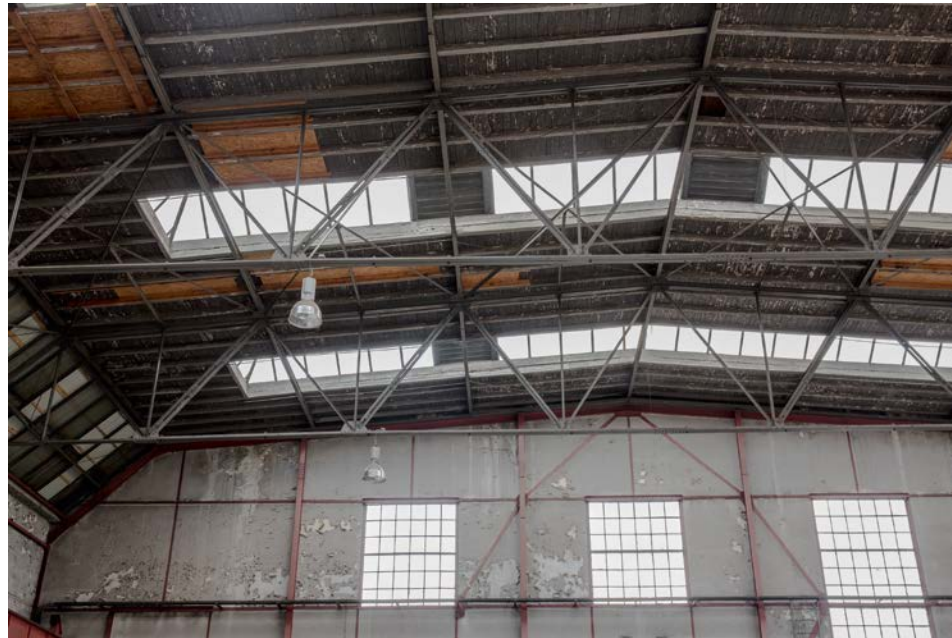
Aufstreben

Fabrikhalle Wittestraße (Kuhnecke Baustoffhandel)
Berlin # 13 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Abgedrehte Zwillinge

Fabrikhalle Wittestraße (Kuhnecke Baustoffhandel)
Berlin # 02 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Wittenauer Brückenbauer – Belter & Schneevogl

Der Eisenhochbau-Spezialist

Das 1872 von Ernst Belter und Otto Schneevogl begründete Unternehmen hatte sich in den vergangenen Jahrzehnten im Eisenhochbau einen Namen gemacht. 1906 erwarben der Ingenieur Willy Belter († 1909) und der vormalige kaiserliche Maschinenbauinspektor Carl Toebelmann ein 63.800 m² großes Grundstück an der Wittestraße. Die beiden Firmeninhaber ließen in Reinickendorf eine neue große Fabrik errichten, um ihren in der Innenstadt liegenden Betrieb hierher zu verlagern und zu erweitern. Der Spezialist im Behälter- und Brückenbau lieferte beispielsweise den Gasbehälter für das Wittenauer Gaswerk. Er führte die Eisenarbeiten für die Obere Freiarchenbrücke in Berlin-Kreuzberg und für die Braunsdorfer Brücke über den Oder-Spree-Kanal bei Fürstenwalde aus. Zudem fertigte Belter & Schneevogl auch einige der unter dem Namen „Café Achteck“ bekannt gewordenen Pissoirs.

Expansion nach Elsaß-Lothringen

1911 fusionierte das Unternehmen mit dem Trägerwellblechproduzenten Kammerich zur „Vereinigte Kammerich' und Belter & Schneevogl'sche Werke AG“. Die Kammerich-Werke bestanden bereits seit 1863 und brachten ein in Bielefeld gelegenes Rohrwerk in die Firmenehe ein. Die AG fertigte in den 1910er Jahren Eisenkonstruktionen für den Hoch- und Brückenbau sowie Gasometer, Schleusentore und Stahlblechteile für Automobile. Ferner produzierte sie Stahlrohre, Fahrradteile, Wellblech-Rolljalousien sowie Transmissionswellen. Die Geschäfte liefen so gut, dass das Unternehmen 1912 ein weiteres Werk in Diedenhofen im damaligen „Reichsland Elsaß-Lothringen“ (heute Thionville in Frankreich) errichtete. 1916 kam noch ein neues großes Röhrenwerk in Bielefeld-Brackwede hinzu, das mit der ersten vollautomatischen Vernickelungsanlage in Europa ausgestattet war und sich als ein wichtiger Zulieferer für den Fahrzeugbau etablierte. Diese Entwicklung bedeutete allerdings das Ende für das Wittenauer Werk – nicht zuletzt wegen des Verlustes des elsässischen Zweigwerkes in Folge des Ersten Weltkrieges.

Vom Metall zum Baustoff

In den kommenden Jahrzehnten wechselte das Fabrikgelände wiederholt den Eigentümer: Die „Schweitzer & Oppler Eisenfabrikate AG“ fertigte hier in den 1920er Jahren Kesselbauten für die Sowjetunion. Nach dem Zweiten Weltkrieg stellte die Mitte des 19. Jahrhunderts gegründete „Berliner Maschinenbau AG vormals L. Schwartzkopff“ bis in die späten 1960er Jahre Werkzeuggroßmaschinen her, darunter Bohr- und Fräsmaschinen sowie Kegelloffsetmaschinen. Mitte der 1970er Jahre folgte die „Kabel- und Metallwerke GHH Kabelwerk Berlin GmbH“, später „Kabelmetall elektro GmbH“. In neu erbauten Hallen betrieb die Firma eine Kunststoffaufbereitungsanlage und fertigte kunststoffisolierte Starkstromkabel sowie Niederspannungskabel. Langfristig war dies offenbar nicht rentabel, denn nach dem Ende der Berlin-Förderung wurde der Betrieb 1991 aufgegeben. Heute ist hier die in den 1950er Jahren gegründete „Alexander Kuhnecke Baustoffe Dämmsysteme“ ansässig.

Fabrikhalle Wittestraße (Kuhnecke Baustoffhandel)
Deckenkonstruktion



Florale Übernahme

Fabrikhalle, Straße 22 (Maxipack Logistik GmbH & Co KG)
Berlin # 22 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Enthüllung

Fabrikhalle, Straße 22 (Maxipack Logistik GmbH & Co KG)
Berlin # 11 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Fabrikhalle, Straße 22 (Maxipack Logistik GmbH & Co KG)
Verwaltungsgebäude der AG Lauchhammer, Außenansicht Fabrikhalle

Innovative Industriekeramik – Kerabedarf Paul Gatzke

Spezialist für Tunnelofenbau

Der Ingenieur Paul Gatzke (*1895) war in der Industriekeramik bereits eine bekannte Persönlichkeit, als er 1952 das Gelände an der Straße 22 (Nr. 2/10) für seine Firma „Kerabedarf Keramische Industrie-Bedarfs-KG“ erwarb. Erste Erfahrungen im Tunnelofenbau sammelte Gatzke in den frühen 1920er Jahren bei der Tunnelofenbau GmbH im niederschlesischen Saarau (heute Żarów, Polen). Für die in Meißen ansässige Keramische Industrie-Bedarfs-KG konstruierte er 1923 den ersten Tunnelofen der Bauart „Kerabedarf“. Wenige Jahre später verlegte die KG ihren Betrieb in die Berliner Innenstadt. 1937 übernahm Gatzke die Firma, indem er die Geschäftsanteile der als Juden verfolgten Gebrüder Arnhold auf dem Wege der „Arisierung“ erwarb, und machte sie in den folgenden Jahren unter dem Namen „Kerabedarf“, vor allem in der Fein- und Baukeramik, weltweit bekannt. Gatzkes Pionierleistungen lagen jedoch im Tunnelofenbau. Das Unternehmen fertigte 1939 einen der ersten gasbeheizten Tunnelöfen für das Klinkerwerk im sächsischen Geithain, der dort etwa 40 Jahre lang betrieben wurde.

Auftraggeber in aller Welt

In der deutschen Ziegelindustrie setzte sich der Tunnelofen erst nach dem Zweiten Weltkrieg durch. So orderte die Berliner Bärenziegelei in den späten 1940er Jahren mehrere seitenbefeuerte Tunnelöfen. Kerabedarf erhielt auch Aufträge aus der Schweiz, Jugoslawien und dem Iran: 1961 und 1972 lieferte das Unternehmen zahlreiche Tunnelöfen zum Brennen von Wandfliesen nach Teheran und Shiraz. Auf dem Firmengelände an der Straße 22 fertigten über 200 Arbeitskräfte zudem weiteres Zubehör für die Keramikindustrie – beispielsweise Ladebühnen, Einfahrtsschleusen, Brennwagen-Fahrgestelle und Drehrostgeneratoren. Zur Produktion nutzte Kerabedarf die in den 1920er Jahren von der „Actiengesellschaft Lauchhammer“ errichteten Gebäude. Die schon 1725 im sächsischen Lauchhammer gegründete renommierte Eisengießerei stellte um 1900 in Berlin aufwändig gestaltete Straßenpumpen auf und war in den 1930er Jahren Teil des Flick-Konzerns.

Von der Industriekeramik zur Logistik

1953 übernahm Gatzke die ebenfalls auf dem Grundstück 2/10 gelegene Spengler Maschinenbau GmbH. Spengler produzierte spezielle Drehtischpressen für die grobkeramische Industrie, mit denen Klinker- und Asphaltplatten sowie Klinker- und Schamottesteine hergestellt werden konnten. Die „Spengler-Pressen“ zeichneten sich durch elektrische Beheizung und hydraulischen Druckausgleich aus. Für seine Verdienste in der Industriekeramik, beispielsweise seinen 1942 veröffentlichten Normungsvorschlag für BrennkanaLabmessungen, wurde Gatzke in den 1950er Jahren von der Universität Innsbruck und der Bergakademie Clausthal geehrt. 1977 meldete das Unternehmen Konkurs an. Das Land Berlin erwarb das Firmengelände, und eine Auffanggesellschaft setzte die Produktion fort. Zehn Jahre später stellte allerdings auch die Kerabedarf GmbH den Betrieb ein. Heute ist in den traditionsreichen Gebäuden ein auf Groß- und Exportverpackungen spezialisiertes Logistikunternehmen ansässig.



Zittrige Ordnung

Dittmann-Höfe (GSG)
Berlin # 09 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Dittmann-Höfe (GSG)
Toreinfahrt, Direktionsvilla

Wittenauer Autoschmiede – F.G. Dittmann Fahrzeugfabrik

Ein Wagenbauer im Kaiserreich

Die „F.G. Dittmann Fahrzeugfabrik“ war im frühen 20. Jahrhundert seit fast 90 Jahren eine feste Größe im Wagenbau. Das 1823 gegründete Unternehmen produzierte pferdebespannte Wagen aller Art, ob zur Beförderung von Personen oder Waren. Besonders berühmt war Dittmann für die Herstellung „feiner Militärfahrzeuge“, für die das Unternehmen auf der Berliner Gewerbeausstellung von 1896 mit der Silbermedaille ausgezeichnet wurde. 1914 wollten die Brüder Kurt und Alfred Dittmann ihren Betrieb aus der Innenstadt nach Wittenau verlegen und ließen daher an der Lübarser Straße eine neue große Fabrikanlage errichten. Mit dem Bau der Fabrikgebäude beauftragten die Dittmanns den bekannten Industriearchitekten Bruno Buch (1883–1938), der zeitgleich für Hermann Schoening („Raboma“) eine Fabrik entwarf. Buchs flache Produktionshallen waren ganz auf effiziente Produktionsabläufe ausgerichtet. Das imposante Verwaltungsgebäude hingegen hatte er im Stil einer herrschaftlichen Villa entworfen.

Experimente – Elektrofahrzeug und Sportwagen

In den 1920er Jahren nahm Dittmann einen enormen Aufschwung und beschäftigte bis zu 800 Mitarbeiter. Neben Geschäfts-, Last- und Lieferwagen sowie Rädern und Motorrädern produzierte der Fahrzeugbauer auffällige Reklamefahrzeuge: Ein Fahrzeug für die Firma „Kathreiner Malzkaffee“ hatte die Form einer Kaffeekanne, ein anderes für die I.G. Farbenindustrie AG war als eine riesige Aspirin-tablette gestaltet. Der Hersteller großer Überseekoffer „Rudolph & Rudolph“ erhielt ein Auto in Form eines Koffers. Nach der Übernahme der „AG für Elektromobilfabrikation“ im Jahr 1922 experimentierte Dittmann mit dem Bau von Elektrofahrzeugen und versuchte sich auch an der Produktion eines Sportwagens. Doch in der Inflationszeit kam Dittmann in Schwierigkeiten. Die Inhaber der Fahrzeugfabrik hatten schon 1923 die Unternehmensmehrheit an die „Fabrik für Blechemballage O. F. Schaefer Nachf. AG“ verkaufen müssen. Die Weltwirtschaftskrise machte der Aufbruchsstimmung und den Experimenten ein Ende: 1931 ging das Unternehmen in Konkurs. Doch die Dittmanns gaben nicht auf. Familienangehörige erwarben die Konkursmasse und brachten sie in die neu gegründete „Dittmann Fahrzeugbau GmbH“ ein.

Vom Autoproduzenten zum Gewerbepark

In der Zeit des Nationalsozialismus ging es für das Unternehmen dank Rüstungsaufträgen wieder aufwärts: Dittmann produzierte Karosserien ausschließlich für Wehrmachtfahrzeuge. In der Produktion wurden russische und französische Zwangsarbeiter eingesetzt, die in Baracken auf dem Firmengelände lebten. Die ersten Aufträge in der Nachkriegszeit kamen von der US-amerikanischen Besatzungsmacht: Reparaturen an Lastkraftwagen. Bald darauf nahm Dittmann die Produktion von Anhängern und Fahrzeugaufbauten auf, zeitweise waren 400 Arbeitnehmer tätig. Doch 1951 war endgültig Schluss – der Betrieb wurde eingestellt. 1986 übernahm die landeseigene GSG Gewerbesiedlungs-Gesellschaft mbH das Gelände und vermietet seitdem die weiterhin gewerblich nutzbaren Räumlichkeiten.



Darauf. Davor. Dahinter.

Gewerbehof Flottenstraße (GSG)
Berlin # 21 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Gewerbehof Flottenstraße (GSG)
Ansichten im Hof

Flugmotoren aus Reinickendorf – Argus Motorenfabrik

Lieferant für kaiserliche Kampfflugzeuge

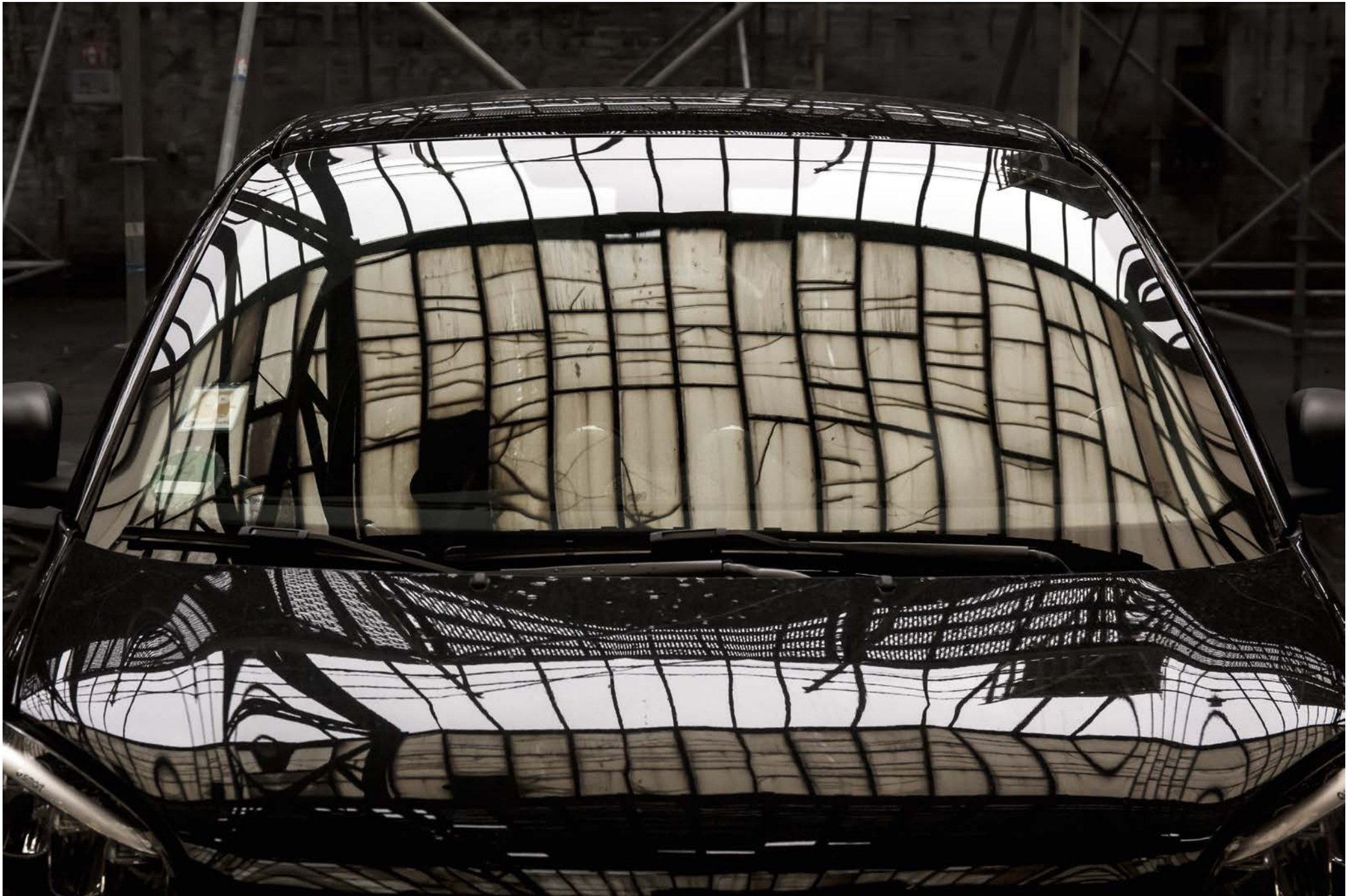
Henri Jeannin (1872–1973) war ein international preisgekrönter Radsportler und einer der ersten Autorennfahrer weltweit. Seine 1904 gegründete „Argus Motoren GmbH“ lieferte Autos, Lastkraftwagen und Omnibusse in alle Welt. 1906 erwarb Jeannin für die Argus das Grundstück an der Flottenstraße. Nachdem das Unternehmen ab 1908 erfolgreich mit der Herstellung von Flugmotoren begonnen hatte, konzentrierte sich Argus ausschließlich auf dieses Produkt. Der Erste Weltkrieg brachte der Firma großen Aufschwung. Ihr Sechszylinder-Motor war der meistverwendete Flugzeugmotor in deutschen Kampfflugzeugen. Im Laufe des Krieges fertigte Argus mit etwa 300 Beschäftigten mehr als 1.200 Flugzeugmotoren. Nach Kriegsende verbot der Versailler Vertrag 1919 die Flugzeugproduktion in Deutschland. Dadurch brach die Geschäftsentwicklung bei Argus stark ein. Das Unternehmen, dessen Geschäftsführer und Inhaber seit 1916 Moritz Straus (1882–1959) war, beschäftigte nur noch 130 Arbeitskräfte, die nun wieder Automotoren fertigten.

Zentrum der nationalsozialistischen Luftfahrtindustrie

Ende der 1920er Jahre durfte die Flugzeugherstellung wieder aufgenommen werden. Argus entwickelte leistungsfähige, kleine und große Motoren für unterschiedliche Flugzeugtypen. So bewältigte das Unternehmen problemlos die Weltwirtschaftskrise zwischen 1929 und 1932. Im Zuge des Aufrüstungsprogramms der nationalsozialistischen Regierung ab Mitte der 1930er Jahre wurde Argus sukzessive zum größten Zulieferer der Luftwaffenindustrie ausgebaut. Der jüdische Deutsche Straus wurde 1938 zum Verkauf seiner Firma gezwungen. Heinrich Koppenberg (1880–1960), der Vorstandsvorsitzende der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG, übernahm die Firmenleitung. Das Unternehmen erwarb mehrere Nachbargrundstücke und ließ zahlreiche neue Fabrikgebäude errichten, in denen Achtzylinder-Motoren, Flugzeugräder, Hochdruckschläuche sowie Bremsanlagen und Rohrleitungskuppungen für Hersteller von Kampfflugzeugen produziert wurden.

Neues Leben im Gewerbehof

Im Zweiten Weltkrieg fertigte Argus das Triebwerk „Schmidt-Argus-Rohr“, das als Antrieb bei der „Vergeltungswaffe 1“ eingesetzt wurde. Allein in London kamen bei fast zweieinhalbtausend Einschlägen der „V1“ mehr als 6.000 Menschen ums Leben. Argus beschäftigte über 8.000 Arbeitskräfte, darunter mehrere Tausend ausländische Zwangsarbeiter. Sie wurden in Barackenlagern untergebracht. Ein weiteres Lager wurde als Außenstelle des Konzentrationslagers Oranienburg für etwa 800 Jüdinnen eingerichtet. Nach dem Zweiten Weltkrieg verboten die Besatzungsmächte die Herstellung von Flugzeugmotoren. Erst 1958 nahm Argus die Produktion von Zubehörteilen für Autos und Flugzeuge wieder auf. Da das Hauptwerk der Argus zu dieser Zeit schon ins württembergische Ettlingen verlegt worden war, kam das Reinickendorfer Werk nicht mehr zur alten Bedeutung zurück. 1979 wurde der Betrieb eingestellt. Heute vermietet die GSG Gewerbesiedlungs-GmbH die Gebäude.



Netzzeit

EisengieBerei Winkelhoff (Wilhelm-Hallen)
Berlin # 03 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Einsam ohne Zähne

Eisengießerei Winkelhoff (Wilhelm-Hallen)
Berlin # 23 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Lichtjahre

Eisengießerei Winkelhoff (Wilhelm-Hallen)
Berlin # 19 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Eisengießerei Winkelhoff (Wilhelm-Hallen)
Im Juni 2020: Einfahrt, Innenansicht Werkhalle im Umbau

Meisterliche Metallrestaurierung – Winkelhoff GmbH

Albert Winkelhoff – ein Niedersachse in Berlin

Als der Ingenieur Albert Winkelhoff (*1937), Spross einer Hannoverschen Fabrikantenfamilie, 1987 die letzte in Berlin noch existierende „Eisengießerei Carl Schoening“ in der Kopenhagener Straße übernahm, war er im Sektor der denkmalgeschützten Restaurierung von Metallerzeugnissen eine lokale Größe. Nach einer Lehre als Eisengießer und dem Studium des Gießereiwesens in Duisburg trat Winkelhoff eine erste Stelle in Baden-Württemberg an. 1965 ging er nach Berlin und wurde Technischer Leiter in der vorgenannten Schoeningschen Eisengießerei. Neun Jahre später machte er sich selbständig und 1980 gründete er die „Winkelhoff GmbH Gießereiprodukte und Denkmalpflege“.

Gefragter Restaurator bedeutender Denkmäler

In den kommenden Jahren bearbeitete Winkelhoff prestigeträchtige Aufträge: Für die 750-Jahr-Feier der Stadt Berlin im Jahr 1987 reparierte die Firma die Sockelreliefs der Siegessäule: Die Bronzeplatten stellen die Siege Preußens und seiner Verbündeten in den Kriegen von 1864 bis 1870/1871 dar. Winkelhoff verlängerte auch das Geländer der Lessingbrücke in Moabit nach historischen Fotografien. Das Unternehmen rekonstruierte ferner die acht Schmucklaternen der Moltkebrücke am Tiergarten. Winkelhoff wurde überdies zu Restaurierungen des Kreuzbergdenkmals im Viktoriapark und des Mahnmahls in der Levetzowstraße in Moabit herangezogen. Das Denkmal gilt dem Andenken an die in den zahlreichen Schlachten der „Befreiungskriege“ der Jahre 1813 bis 1815 Gefallenen der preußischen Armee. Das Mahnmal erinnert an die Deportation jüdischer Berliner Bürger und Bürgerinnen.

Bleibende Industriearchitektur von Christian Malingrioux

In den 2000er Jahren ging Winkelhoff zur Massenproduktion über. Ob Schlossermeister oder Automobilkonzern – für Kunden unterschiedlicher Größenordnung stellte das Unternehmen monatlich etwa 30.000 Abgüsse von 3.000 verschiedenen Gussformen her. Dennoch ging Winkelhoff 2016 in Konkurs. Das Architekturensemble aus Direktionsgebäude und Fabrikhallen hingegen blieb erhalten und steht unter Denkmalschutz. Im Herbst 2020 wurde es unter dem Namen „Wilhelm Hallen“ von der Berlin Art Week für die Ausstellung zeitgenössischer Kunst genutzt. Besonders auffällig ist die Direktionsvilla mit geschweiften Ziergiebeln und hellen Putzfassungen der Fenster und Gebäudeecken. Erbauer der Gebäude war der Maurermeister Christian Malingrioux. Er schuf auch das Mausoleum für den Begründer der Berliner Börsenzeitung, Hermann Killisch-Horn, im Bürgerpark Pankow und zwei Schulgebäude in Pankow – die (heutige) Reinhold-Burger-Schule und die (heutige) Trelleborg-Grundschule.



Zur Ruhe setzen

Anonymer Ort in Reinickendorf
Berlin # 01 2016, Fotografie auf Forex, 80x120 cm



Gewachsene Verbindung

Borsig, Kanonenhalle
Berlin # 15 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Borsig – Vom Lokomotivbauer zum Rüstungsproduzenten (1)

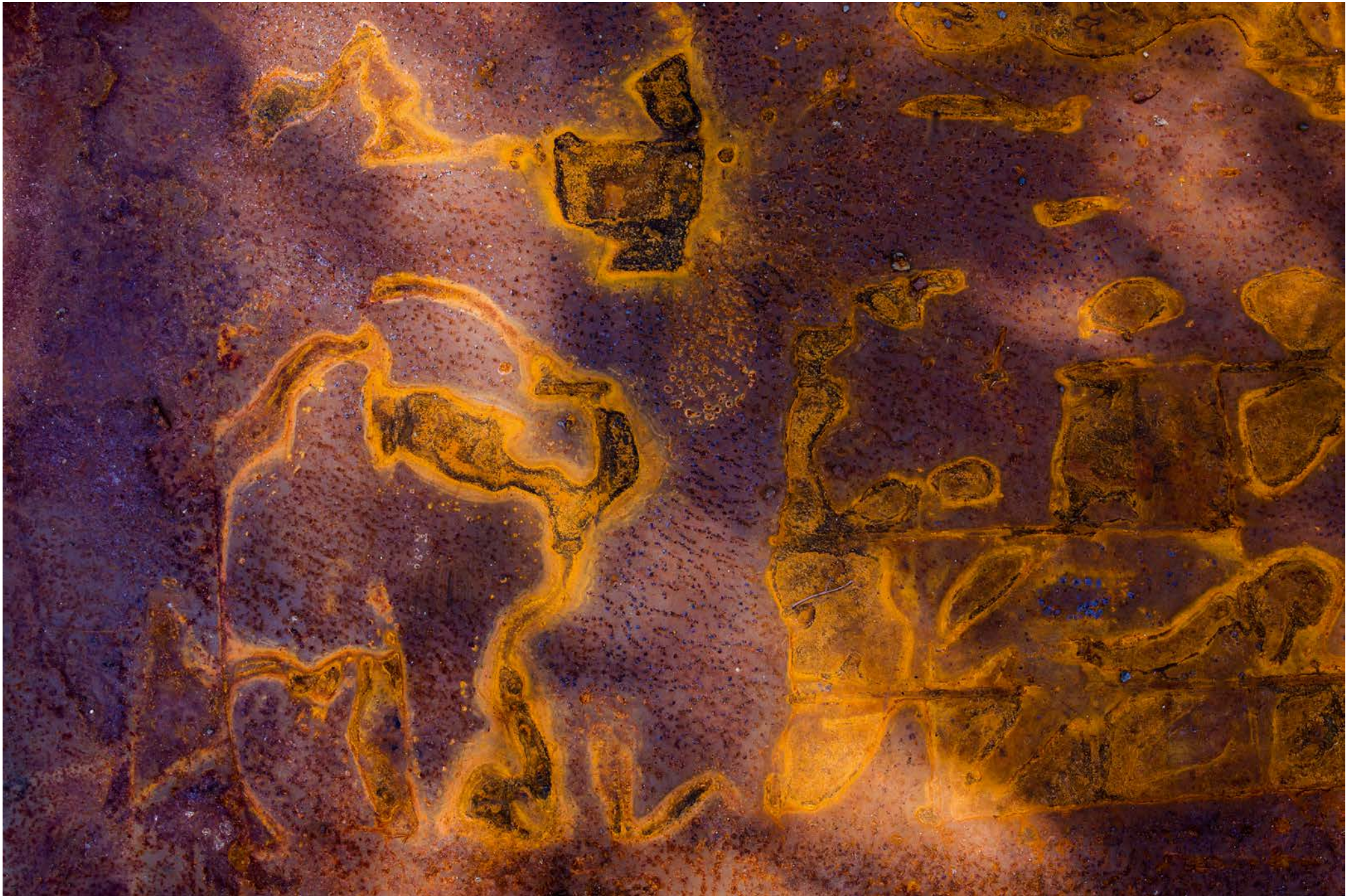
Ein Weltunternehmen zieht nach Reinickendorf

Arnold (1867–1897), Ernst (1869–1933) und Conrad Borsig (1873–1945) erwarben in den 1890er Jahren ein rund 216.000 m² großes Gelände zwischen der Berliner Straße und dem Tegeler See für den Bau einer neuen Fabrik. Zu dieser Zeit war die 1837 von ihrem Großvater gegründete Firma bereits weltberühmt. Der brillante Konstrukteur August Borsig (1804–1854) machte den deutschen Lokomotivbau konkurrenzfähig und beherrschte bald den preußischen Markt: 1854 lieferte das Unternehmen 67 der 68 neuen preußischen Lokomotiven; im selben Jahr verließ die 500. Dampflokomotive das Werk am Oranienburger Tor. Borsigs Enkel verlegten die Produktion vollständig aus Berlins Mitte nach Reinickendorf. Auf dem neuen Firmengelände entstanden 1897/1898 etwa 25 Gebäude für Fabrikation, Lager und Verwaltung nach Entwürfen der Architekten Konrad Reimer (1853–1915) und Friedrich Körte (1854–1934) im Stil der märkischen Backsteingotik. Das Produktionsprogramm des Unternehmens umfasste neben Lokomotiven auch Kältemaschinen für Brauereien, Kolbenverdichter für die Luftverflüssigung, Rohrleitungen, Mammutpumpen, Dampfmaschinen und Kessel für den Schiffsbau sowie Maschinen für die chemische Industrie und Entstaubungsanlagen.

Kriegsmaterial für Kaiserreich und NS-Diktatur

Zwischen 1904 und 1916 erweiterte Borsig das Firmengelände um benachbarte Areale, darunter das 244.000 m² große Fabrikgelände der „Germania-Werft“. Hier produzierte ursprünglich das 1836 gegründete Eisenhammerwerk des Berliner Unternehmers Franz Anton Egells (1788–1854), der als der Pionier der Industrialisierung in Reinickendorf gelten darf. In Egells' Firma hatte August Borsig mehrere Jahre die Betriebsleitung innegehabt, bevor er sich selbständig machte. Zu den von Borsig übernommenen Fabrikgebäuden gehörte auch die 1872 erbaute „Germaniahalle“. Neu errichtet wurde 1916 die „Kanonenhalle“. Für die kaiserliche Heeresverwaltung stellte Borsig Granaten, Zünder, Minenwerfer sowie Schießgestelle und Torpedo-Lancierrohre her. Das traditionsreiche Unternehmen wurde 1935 Teil der „Rheinmetall-Borsig AG“, die seit 1938 der „Reichswerke AG für Erzbergbau und Eisenhütten Hermann Göring“ angehörte. Im Zweiten Weltkrieg produzierte das Tegeler Werk Langrohrgeschütze, Fliegerabwehr- und Panzerabwehrkanonen sowie Pistolen, kleine Geschütze und Maschinengewehre für Heer und Kriegsmarine.

Borsig, Kanonenhalle
Werkhalle Außen- und Innenansicht



Tanz der Elemente

Borsig (Egellsstraße 21)
Berlin # 10 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Oben Ohne / B-Netz

Borsig (Egellsstraße 21)
Berlin # 18 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Borsig, Germaniahalle
Außenansichten

Borsig – Vom Lokomotivbauer zum Rüstungsproduzenten (2)

Zwangsarbeit, Kriegsgegner und Widerstand

Im Ersten Weltkrieg setzte das Unternehmen britische Kriegsgefangene in der Produktion ein. Anfang 1918 beteiligten sich Arbeitskräfte der Firma Borsig am „Munitionsarbeiterstreik“, an dem etwa 400.000 Berliner Arbeiter und Arbeiterinnen teilnahmen. Die Demonstrierenden forderten „Frieden und Brot“. Daraufhin wurden acht Berliner Rüstungsgrößbetriebe – auch Borsig – unter militärische Kontrolle gestellt. Wer die Arbeitsaufnahme verweigerte, wurde verhaftet oder zum Kriegsdienst eingezogen.

Im Zweiten Weltkrieg arbeiteten etwa 5.400 Zwangsarbeiter, vor allem Frauen, bei Borsig. Die Kriegsgefangenen und zwangsverpflichteten Arbeitskräfte kamen aus Belgien, Frankreich, Italien, Polen und der Sowjetunion. Borsig richtete für sie mehrere Barackenlager ein. 1942 schloss sich eine Gruppe von deutschen Arbeitern der vom Arzt Dr. Max Klesse (1896–1963) gegründeten Widerstandsgruppe „Mannhart“ an. Die Männer agitierten mit Flugblättern gegen NS-Regime und Krieg und riefen dazu auf, die Rüstungsproduktion zu sabotieren. Auch einige ausländische Zwangsarbeiter machten mit und übersetzten die Flugblätter ins Französische und ins Russische. Zum Kern der Gruppe gehörten die Kommunisten Albert Brust (1899–1944), Otto Haase (1899–1944), Friedrich Lübben (1893–1944) und Otto Dressler (1897–1944), der wie der Sozialdemokrat Klesse in Berlin-Heiligensee wohnte. Im Herbst 1943 wurden die Arbeiter verhaftet, zum Tode verurteilt und ein Jahr später im Zuchthaus Brandenburg-Görden hingerichtet.



Kunstfabrik

Borsig (GUC Berlin und GIU Berlin)
Berlin # 06 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Borsig – Vom Rüstungs- und Staatsbetrieb zum globalen Spezialisten

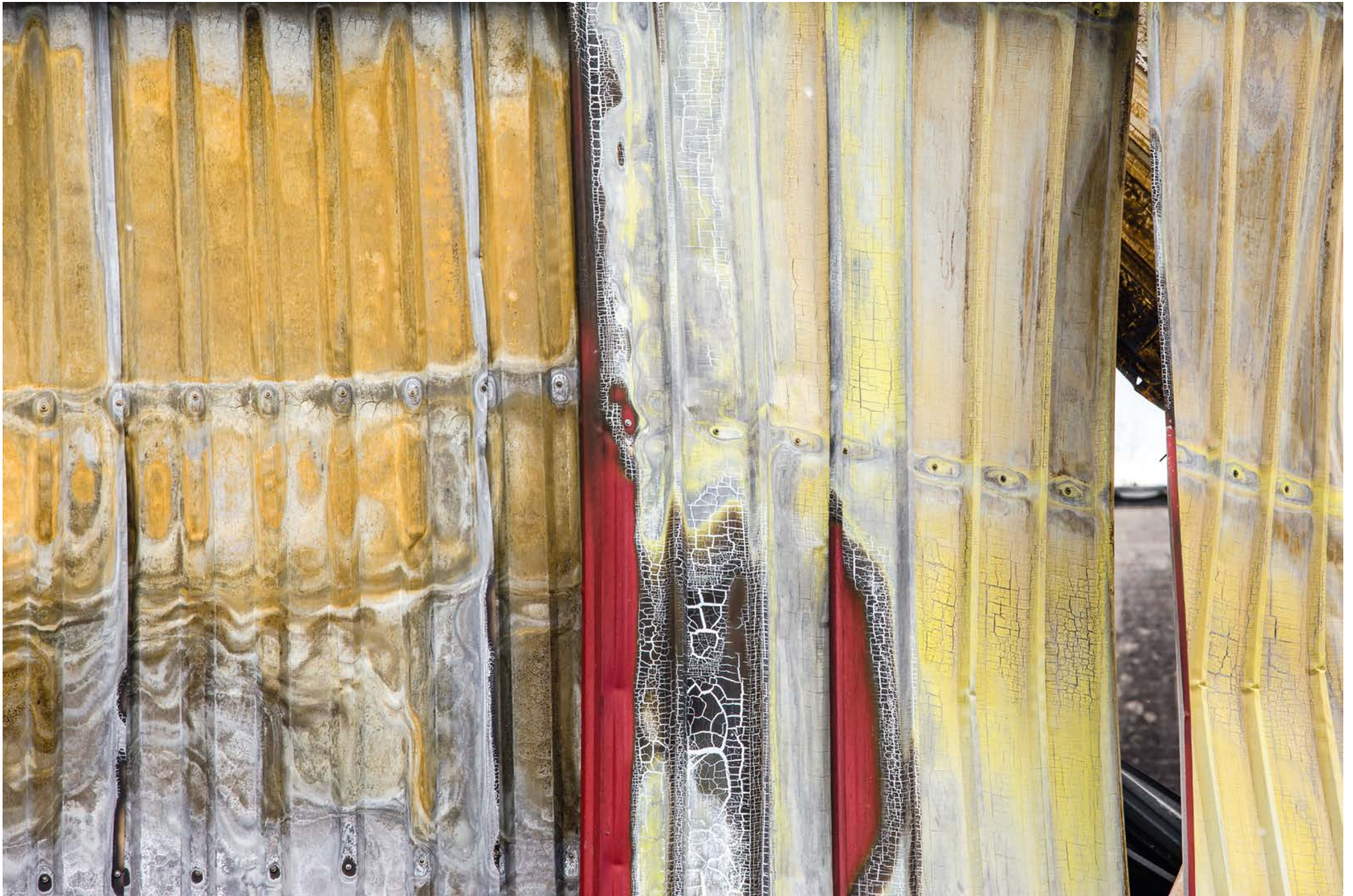
Phönix aus der Asche

Bei Kriegsende am 8. Mai 1945 waren 80 Prozent aller Gebäude und 90 Prozent der Produktionsanlagen zerstört. Dennoch beschäftigte eine Borsig-Nachfolgegesellschaft bereits im Sommer 1945 wieder 1.400 Menschen, die öffentliche Versorgungseinrichtungen instand setzten. Der Stadtteil Tegel war Teil des französisch besetzten Sektors. Die französische Militärregierung legte den Betrieb am 1. Juli 1947 still, entließ alle Mitarbeiter, entfernte die verbliebenen Produktionsanlagen und ließ nicht benötigte Maschinen und Werkzeuge im Tegeler See versenken. Erst im Frühjahr 1950 begann der Wiederaufbau des Werkes: Die neu gegründete „Borsig AG“ war bis Ende der 1960er Jahre Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Die von Borsig errichteten Fabrikanlagen umfassten verschiedene Gießereien und Schmieden sowie ein Stahlwerk, ein Walz- und Rohrwerk und Werkstätten für den Maschinenbau. 1955 waren schon wieder 5.000 Arbeitskräfte tätig, die Dampfanlagen, Kompressoren und Armaturen sowie Motoren, Rohre und Apparate für die chemische Industrie herstellten. In den 1960er Jahren produzierte Borsig zudem Spaltgaskühler und Turboverdichter.

Turbulente Jahrzehnte

Im Zuge der Privatisierung wurden Gelände und Fabrikanlagen aufgeteilt und an zwei Konzerne im Ruhrgebiet veräußert. Die Thyssen-Gruppe erwarb 1968 das nordöstliche Werksgrundstück mit dem Rohr- und Walzwerk und dem Borsigturm. In den nächsten 25 Jahren wurde hier Bandstahl produziert. Anfang der 1990er Jahre verkaufte Thyssen das Gelände an den Schreibwarenproduzenten Herlitz. Die 1967 aus der Borsig AG hervorgegangene Borsig GmbH ging 1970 an die Deutsche Babcock-Wilcox AG in Oberhausen. Die GmbH verkaufte 1985 den größeren Teil des von ihr genutzten Geländes an das Land Berlin und beschränkte sich auf das südwestliche Gebiet am Borsighafen und der Egellsstraße. 1989 nahm die AG den traditionsreichen Namen in die Firmierung auf; das Unternehmen hieß nun Deutsche Babcock-Borsig AG. Das erste Jahrzehnt nach der „Wende“ war geprägt durch Entlassungen, Ausgliederungen von Unternehmensteilen und Neueinordnungen in andere westdeutsche Konzerne. 2002 stellte Babcock einen Insolvenzantrag. Die Borsig GmbH konnte jedoch mit reduzierter Mitarbeiteranzahl und auf verringerter Fläche ihre Produktion fortsetzen. Das Unternehmen entwickelte sich in den folgenden Jahren zum Weltmarktführer in der Konzeption und Fertigung von Apparaten zur Kühlung von Gasen. Auf den vormals vom Land Berlin erworbenen Flächen befinden sich heute die German International University (GIU) und die German University of Cairo (GUC). Die Universitäten nutzen auch zwei ehemalige Produktionshallen.

Borsig (GUC Berlin und GIU Berlin)
Fabrik- und Montagehalle



Die Unvollendete (Feuerprobe)

Reste einer Lagerhalle in der Flohrstraße
Berlin # 07 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Brandschaden
Reste einer Lagerhalle in der Flohrstraße

Experte für Aufzüge – Von Carl Flohr zur Otis GmbH

Vorreiter des deutschen Aufzugsbaus

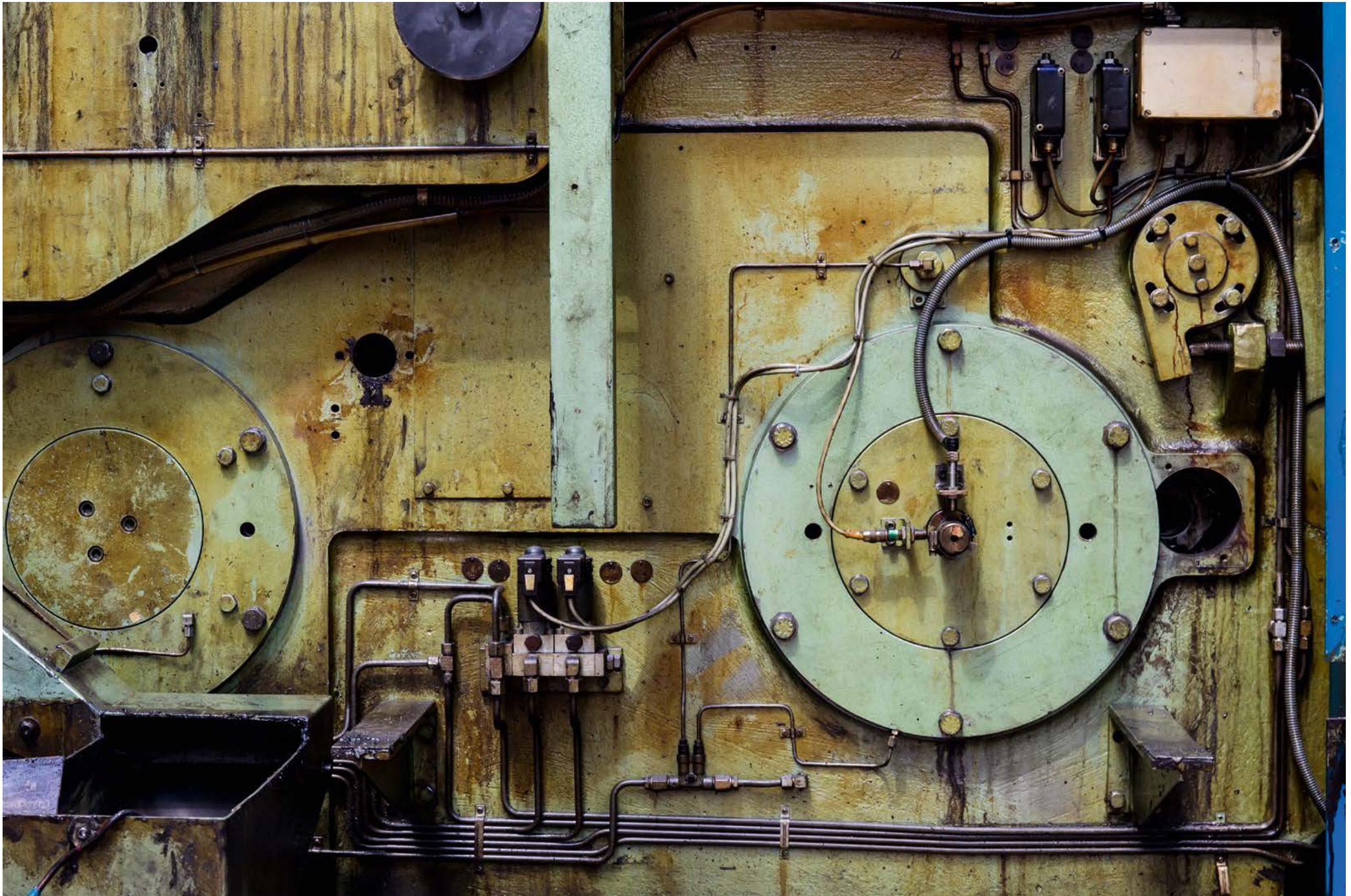
Carl Flohr (1850–1927) ließ an der heutigen Flohrstraße (damals Straße 18) ab 1906 auf einem Gelände von etwa 217.000 m² eine mehrteilige Fabrikanlage errichten. Der Ingenieur war bereits einer der führenden Aufzugshersteller Deutschlands. Seit 1879 produzierte er in der Chausseestraße Personenaufzüge, zunächst mit Handantrieb und seit 1893 mit elektrischem Antrieb. Flohr wollte sein Unternehmen aus der Innenstadt verlegen und erweitern, dazu boten ihm die Freiflächen am Stadtrand viel Platz. In den nächsten Jahren entstand hier eine Fabrikanlage mit mehreren Werkshallen und einem eigenen Kraftwerk. Flohr stellte neben Aufzügen und Paternostern auch elektrisch angetriebene Kräne her – zu einer Zeit, als andere Fabrikanten noch mit Dampfkraft betriebene Hebewerkzeuge bauten. Im Ersten Weltkrieg ergänzte das Unternehmen die Produktpalette um Guss- und Stahlgranaten sowie Minenwerfer, Munitions- und Gerätewagen.

Aufzüge, Kräne und Rolltreppen für zivile und militärische Zwecke

Eine mehrjährige Firmenkrise in den frühen 1920er Jahren zwang Carl Flohr, seine unternehmerische Unabhängigkeit aufzugeben: Mit der Umfirmierung zur Aktiengesellschaft stieg die Deutsche Maschinenfabrik AG als Mehrheitsaktionärin in das Unternehmen ein. Flohr lieferte Aufzüge für den Berliner Funkturm (1925) und das Chilehaus in Hamburg und stellte 1926 für Warenhäuser der Familie Wertheim die ersten Fahrtreppen her – allgemein unter der Bezeichnung „Rolltreppen“ bekannt. Für das Schiffshebewerk im brandenburgischen Niederfinow lieferte das Unternehmen die seinerzeit größte Aufzugsanlage der Welt (1934). In der Zeit des Nationalsozialismus wurden auf dem Firmengelände zahlreiche Lager- und Montagehallen neu gebaut. Flohr prüfte im Auftrag der Kriegsmarine Kräne, fertigte Aufzüge zum Granatentransport und baute Flakgeschütze und Panzerplatten für Unterseeboote.

Angekommen in der Globalisierung

1951 übernahm die US-amerikanische Otis Elevator Company den deutschen Aufzugshersteller. In den nächsten Jahrzehnten konzentrierte sich das nun als Flohr-Otis GmbH firmierende Unternehmen auf die Herstellung von Aufzugsantrieben, die mikroprozessorische Steuerung von Aufzügen und Serviceleistungen. Nach der Wiedervereinigung 1989 tilgte der amerikanische Eigentümer den traditionsreichen Namen „Flohr“ aus der Firmierung. Otis ließ moderne Fabrikgebäude errichten und bezahlte die Umbenennung des U-Bahnhofs „Seidelstraße“ in „Otisstraße“. Das Unternehmen baute die Aufzüge im Sony-Center am Potsdamer Platz und im Hochhaushotel „Zoofenster“ an der Hardenbergstraße. Otis ist heute der weltweit größte Hersteller von Aufzugsanlagen. In Berlin entwickelte das Unternehmen für Aufzüge das energiesparende Antriebssystem „ReGen“.



Der harte Kern oder innere Wert

Maschinenfabrik E. Becker Kranbau (Fertigung von Befestigungsteilen)
Berlin # 08 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Feierabend

Maschinenfabrik E. Becker Kranbau (Fertigung von Befestigungsteilen)
Berlin # 14 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Vater des Kranbaus – Maschinenfabrik E. Becker Kranbau

Eduard Becker (1832–1913) galt als eine ausgezeichnete Kapazität des Kranbaus und ein entschiedener Förderer des Berufsstandes der Ingenieure, als er 1897 das Gelände an der Roedernallee kaufte, um dort eine neue Fabrik zu errichten.

Pionier des Kranbaus

Nach praktischer Ausbildung und Studium arbeitete Becker als Ingenieur in Breslau und Manchester. Er gründete 1866 an der Chausseestraße die erste Berliner Spezialfabrik zur Herstellung von Kränen. Hier entwickelte er 1879 die „Beckersche Zentrifugalbremse“, die die Senkgeschwindigkeit einer Last selbständig regelte. Hier konstruierte er auch die Lastdruckbremse, die ein sicheres Halten einer gehobenen Last ermöglichte. 1889 stellte der Fabrikant den von ihm entwickelten elektrisch angetriebenen Gießereikran vor, den ersten seiner Art. Gemeinsam mit weiteren Entwicklungen wie einer speziellen „Konsolwinde“ und einem „Drehkran mit Riemenantrieb und Wendegetriebe“ stellten Beckers Erfindungen bahnbrechende Beiträge zur Unfallverhütung dar, für die er mit dem Namen „Vater des Kranbaus“ in die Geschichte einging. Einsatz fanden die Beckerschen Kräne überall dort, wo schwere Lasten transportiert werden mussten, vor allem an Orten des Güterverkehrs, nämlich in Häfen und Bahnhöfen. Der Unternehmer profitierte in der Hochzeit der deutschen Industrialisierung insbesondere von den Investitionen des preußischen Staates in den Ausbau des Verkehrsnetzes zu Wasser und zu Lande.

Förderer des Ingenieurwesens

Im 1856 gegründeten Verein Deutscher Ingenieure übernahm Becker seit den 1860er Jahren wiederholt den Vorsitz. Er initiierte 1869 die Gründung des Dampfkessel-Überwachungsvereins, aus dem später der Technische Überwachungsverein hervorging. 1884 regte Becker die Einrichtung einer Unterstützungskasse für Ingenieure an und setzte sich überdies erfolgreich dafür ein, dass 1899 der Technischen Hochschule zu Berlin – als der ersten in Deutschland – das Promotionsrecht verliehen wurde. Ein Pionier war Becker auch, als er Ende des 19. Jahrhunderts als einer der ersten Fabrikanten Berlins seine Maschinenfabrik in die damalige „Oranienburger Chaussee“ (später Roedernallee), also an den Stadtrand verlegte. Denn seinerzeit war Reinickendorf als Industriegebiet noch relativ unerschlossen. Unter den Bauten an der Roedernallee sticht noch heute das Verwaltungsgebäude mit weiß glasierten Ziegeln und roten Ziegelornamenten markant hervor.

„Kranbecker“

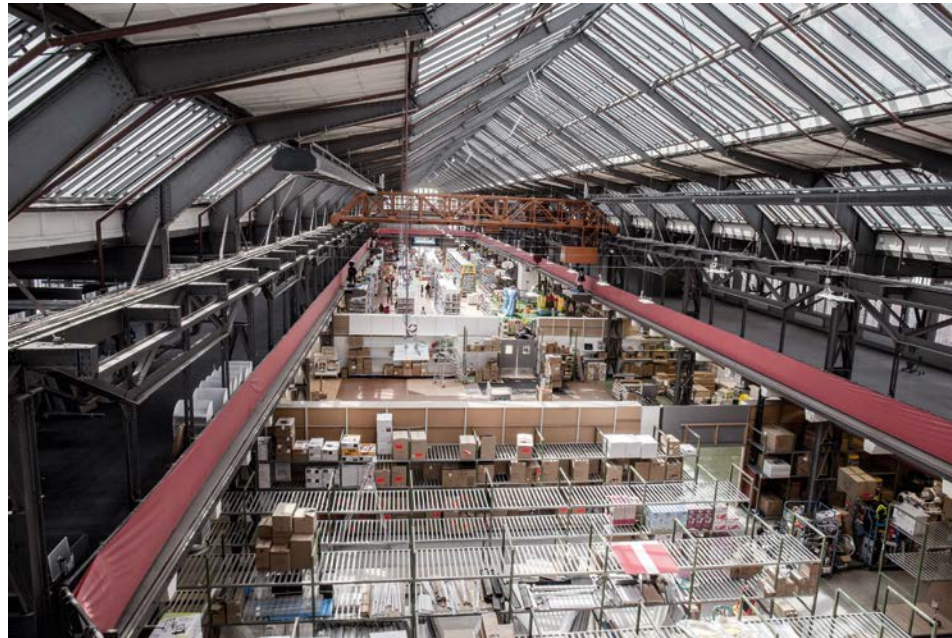
Der Berliner Industrielle Paul Weiske kaufte 1930 das Unternehmen, das unter seiner Telegrammadresse „Kranbecker“ bekannt war. Nach Weiskes Tod 1961 hatte die Firma über viele Jahrzehnte hinweg unterschiedliche Eigentümer. Bis September 2020 produzierte hier ein Automobilzulieferer.

Maschinenfabrik E. Becker Kranbau (Fertigung von Befestigungsteilen)
Verwaltungsgebäude, Innenansicht Fabrikhalle im August 2020



Auf- oder Abstieg?

Maschinenfabrikhalle Schoening (Einzelhandel)
Berlin # 05 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Maschinenfabrikhalle Schoening (Einzelhandel)
Innenansichten

Spezialist für Bohrmaschinen – Raboma/Hermann Schoening

Wegbereiter des deutschen Werkzeugmaschinenbaus

1908 errichtete der Ingenieur Hermann Schoening (1871–1938) an der Mirastraße eine neue Fabrik. Er hatte sich mit dem Bau einer neuartigen Bohrmaschine einen Namen gemacht: Die Radial-Bohrmaschine war dank eines eigenen Elektromotors an wechselnden Standorten einsetzbar und mit wenigen Handgriffen für Bohrungen einzurichten. Schoening hatte sich für den Bau seiner Maschinen amerikanische Modelle zum Vorbild genommen und sie durch einen Stufenscheibenantrieb, der die Bohrer präziser und flexibler machte, deutlich verbessert. Die Bohrer fanden vielfältigen Einsatz bei Maschinenherstellern, in Automobil- und Eisenbahnfabriken sowie im Schiffsbau.

Effiziente Fabrikorganisation – moderne Fabrikarchitektur

Ebenso bemerkenswert wie diese technische Entwicklung war auch die heute unter Denkmalschutz stehende Werkhalle, die Schoening 1914/1915 am neuen Standort erbauen ließ. Als Architekten engagierte er keinen Geringeren als Bruno Buch (1883–1938), den herausragenden Planer moderner Industriebauten. Weg vom dekorativen Geschnörkel des Historismus war die Devise. Stattdessen sollte die effiziente Organisation der Produktionsabläufe im Innern der Fabrik bereits außen in der Architektur sichtbar werden: In der von Buch geschaffenen 121 Meter langen, 34 Meter breiten und 15 Meter hohen dreischiffigen Halle mit einem gläsernen Dach war im Mittelschiff eine durchgehende Kranbahn installiert. Der Kran bediente alle Arbeitsschritte von der Bearbeitung des Rohmaterials bis zur fertigen Bohrmaschine – eine absolute Neuheit. Schoening trat auch als Förderer des Maschinenbaus auf. Er begründete die Technische Messe als Teil der Leipziger Messe und führte viele Jahre den Verein Deutscher Werkzeugmaschinenfabriken. 1927 wurde der Unternehmer für seine Leistungen auf dem Gebiet des Werkzeugmaschinenbaus die Ehrendoktorwürde der Technischen Hochschule Charlottenburg verliehen.

Ende eines Pioniers

Die Nachfrage nach den Schoeningschen Bohrmaschinen war gerade in den Jahren des Zweiten Weltkrieges hoch. Für deren Produktion setzte die Firma auch 190 Zwangsarbeiter – fast ein Viertel der Belegschaft – ein. Das Kriegsende brachte eine Demontage der Maschinen und ein mehrjähriges Produktionsverbot. In den 1960er Jahren präsentierte das Unternehmen eine Neuentwicklung: die Bohrmaschine „Rabomat“, deren Bohrspindel durch Lochstreifensteuerung mit großer Genauigkeit geleitet wurde. 1971 wurde das einstmals innovative Unternehmen aufgelöst. Heute nutzt eine Spielzeughandelskette die Werkhalle.



Geschlossener EinDruck

Schraubenfabrik Schwartzkopff (Lohmann & Birkner Health Care Consulting GmbH)
Berlin # 16 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Was vom Schornstein übrig blieb.

Schraubenfabrik Schwartzkopff (Lohmann & Birkner Health Care Consulting GmbH)
Berlin # 17 2020, Fotografie auf Forex, 80 x 120 cm



Schraubenfabrik Schwartzkopff (Lohmann & Birkner Health Care Consulting GmbH)
Außenansichten

Schrauben und Schaltgetriebe – A. Schwartzkopff/Prometheus

Schwartzkopff – ein politisch aktiver Unternehmer

Albrecht Schwartzkopff verlegte 1898 seine „Schraubenfabrik und Façondreherei“ vom Wedding in eine neu errichtete Fabrik nach Alt-Reinickendorf. Der Unternehmer war als Schraubenfabrikant etabliert und stellte außerdem sogenannte Galanteriewaren wie Griffe, Knöpfe und kleine Ziergegenstände aus Metall, Elfenbein und Holz sowie lederne Brieftaschen und Briefmappen her. Schwartzkopff war nicht nur unternehmerisch, sondern auch politisch als Mitglied der Reinickendorfer Gemeindevertretung aktiv. Seiner Initiative sind die Gründung des Realgymnasiums im Jahr 1905 und die Neubauten der Gemeindeschulen zu verdanken. Zu Beginn der 1930er Jahre zog sich Schwartzkopff aus dem Geschäftsleben zurück. Er beendete die Schraubenproduktion und verkaufte Gelände und Gebäude an die langjährige Mieterin „Maschinenfabrik Prometheus GmbH“.

Prometheus – ein Zulieferer für die Autoindustrie

Die 1898 gegründete GmbH stellte zunächst Präzisionszahnäder her. In den 1920er Jahren erweiterte das Unternehmen seine Produktpalette um Getriebe, Lenkungen und Kupplungen für die Automobilindustrie. 1926 beteiligte sich der dänische Ingenieur und Industrielle Jørgen Rasmussen (1878–1964) an „Prometheus“. Er war der maßgebliche Gesellschafter der „Zschopauer Motorenwerke AG“, die unter der Marke „DKW“ zum weltweit größten Motorradhersteller aufstieg. In der Zeit des „Dritten Reiches“ konnte Prometheus den Betrieb beträchtlich ausweiten und errichtete auf einem Nachbargrundstück mehrstöckige Fabrikations- und Verwaltungsgebäude. Bis zu 850 Arbeitskräfte fertigten hier für die deutsche Wehrmacht Getriebe für Motorräder, Schalt- und Lenkgetriebe sowie komplette Hinterachsen für kriegstaugliche Lastkraftwagen. Für die Produktion setzte Prometheus auch französische Zwangsarbeiter ein.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges nahm Prometheus die Produktion erneut auf; 1950 lag die Zahl der Arbeitskräfte schon wieder bei 100 Personen. Sie produzierten Schaltgetriebe, Hinterachsen und Lenkungen für Kraftfahrzeuge. Für Landmaschinen fertigte das Unternehmen einen speziellen Antrieb und für Schienenfahrzeuge ein besonderes Getriebeaggregat. Mitte der 1960er Jahre beschäftigte Prometheus etwa 240 Mitarbeiter. Die gute Geschäftslage weckte das Interesse des von Klaus Murmann (1932–2014) in Neumünster geleiteten Hydraulikherstellers „Sauer Getriebe KG“, die den Betrieb erwarb. 20 Jahre später stellte Sauer die Fabrikation ein.

Hervorragende Industriearchitektur

Das charmante Gebäude der Schwartzkopffschen Schraubenfabrik aus dem Jahr 1898 begeistert mit den gelben Ziegelsteinfassaden, den Segmentbogenfenstern und den terrakottafarbenen Gesimsbändern noch heute: Der Berliner Baumeister R. Hoffmann entwarf eine kompakte, mehrgeschossige Dreiflügelanlage in der Form eines „E“. Hierin befanden sich Produktionshallen und Lagerräume, das Kesselhaus, Büroräume für Buchhaltung und Ingenieure sowie Wasch- und Speiseräume für Arbeiter. Heute ist im restaurierten Industriebau ein Health Care Consultant tätig.

Wir danken den Unterstützern:

BORSIG GmbH

Egellsstrasse 21 | 13507 Berlin

CLAUS Unternehmensgruppe

Am Borsigturm 53 | 13507 Berlin

FSP Immobiliengesellschaft mbH

G.a.L.i.B. GmbH

Kantstr. 105 | 10627 Berlin

German University in Cairo | GUC Berlin

German International University | GIU Berlin

Am Borsigturm 162 | 13507 Berlin

GSG Berlin

Geneststraße 5 | 10829 Berlin

Helot GmbH

Saalmannstraße 7 - 13 | Gebäude 6 | 13403 Berlin

Kuhnecke Baustoffe Dämmsysteme

Wittestraße 46 - 48 | 13509 Berlin

Lohmann & Birkner Health Care Consulting GmbH

Alt-Reinickendorf 25 | 13407 Berlin

Maxipack Logistik GmbH & Co. KG

Straße 22 | Nr. 2 - 10 | 13509 Berlin

Das Team von **Nedschroef Fraulatuern GmbH**

Klosterstraße 13 | 66740 Saarlouis

Nostalgic-Art Merchandising GmbH

In der Kanonenhalle | Am Borsigturm 156 | 13507 Berlin

Sirius Facilities GmbH

Lennéstraße 3 | 10785 Berlin

Smyths Toys Deutschland GmbH & Co. KG

Köhlstrasse 8 | 50827 Köln

stabotec steel | move & service GmbH

Breitenbachstraße 14 | 13509 Berlin

Wilhelm-Hallen

Randy Bishop | Omer Abel | Nico Wollenberg | Philipp Solf

Kopenhagener Straße 60 - 68 | 13407 Berlin

Wirtschaftsförderung des Bezirks Reinickendorf

Der Druck des Katalogs wurde ermöglicht durch die
Gewerbesiedlungs-Gesellschaft (GSG Berlin).

Impressum

1. Auflage, 2020

Herausgeber:
Berlin-Brandenburgisches Wirtschaftsarchiv e.V.
Eichborndamm 167 · Haus 42 · 13403 Berlin
www.bb-wa.de

Texte zu den Industrie-Objekten:
Dr. Ute Pothmann · Berlin
www.firmenfestschrift.de

Alle Fotos, Layout und Druckvorstufe:
© Design · Photo · Art - Petra Lehnardt-Olm
VG-Bild Nr.: 2211081 · Alle Rechte vorbehalten.
Karwitzer Pfad 19c · 13503 Berlin
lehnardt-olm.de · lehnardt-photo.com

Druck:
Katalogdruck-Berlin.de
Potsdamer Strasse 58
10785 Berlin

ISBN 978-3-00-067665-9

In Kooperation mit



ISBN 978-3-00-067665-9

Arbeitsspuren Lebensspuren

Fotografie von Petra Lehnardt-Olm

Industriekultur
Reinickendorf
Berlin-Brandenburgisches
Wirtschaftsarchiv