

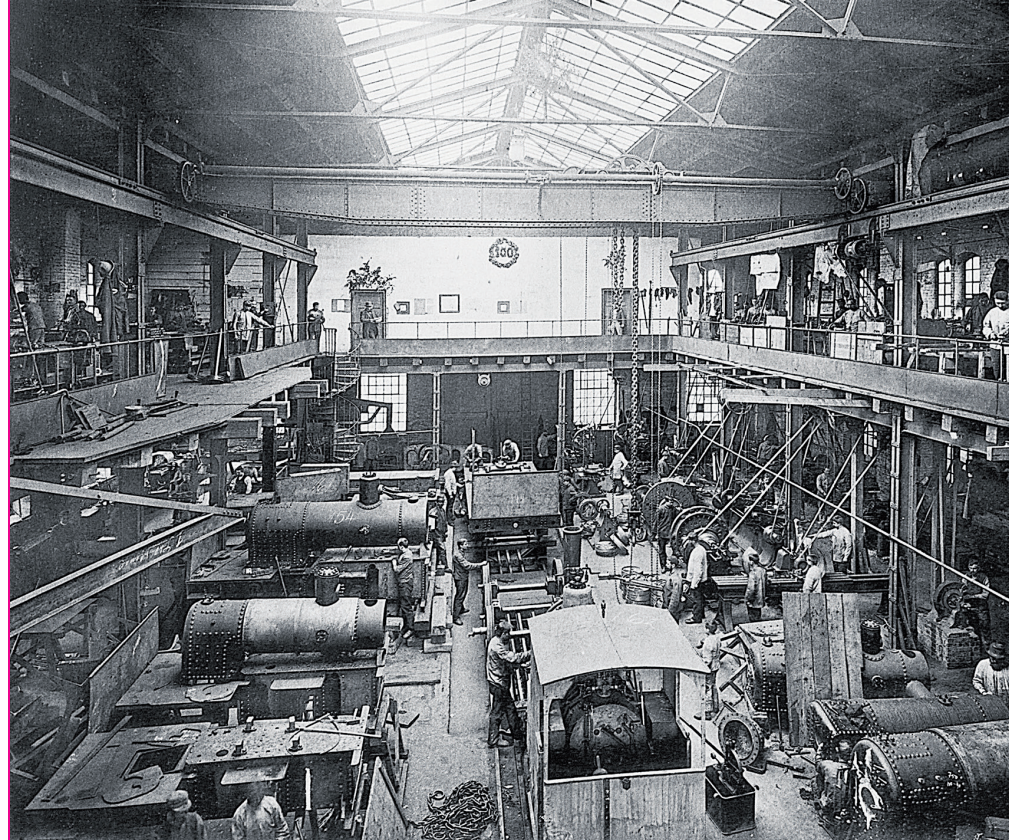
Als man Mitte des 18. Jahrhunderts entdeckt hatte, dass nicht nur Zuckerrohr, sondern auch heimische Rüben Zucker enthielten, begann die Suche nach Methoden, die begehrte Süße daraus zu gewinnen. 1801 entstand die erste Zuckerrübenfabrik, 1840 wurde in Mähren der Würfelzucker erfunden – und mit der industriellen Revolution kamen immer mehr Maschinen zum Einsatz, um aus der Zuckerrübe den Stoff zu gewinnen, nach dem sich alle sehnten: Zucker. Die Zuckerindustrie boomte.

Das war die Voraussetzung für die Gründung und den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens Orenstein & Koppel. 1876 hatten sich Benno Orenstein (1851-1926) und Arthur Koppel (1851-1908) zusammengetan, um in Schlachtensee ihr Handelsunternehmen für Feldbahnen, Gleise, Weichen und Kipploren sowie für Lokomotiven und Waggons auf die Beine zu stellen. Anfangs waren sie ganz auf die Bedürfnisse der Zuckerindustrie spezialisiert, die beispielsweise die Magdeburger Börde in eine flächendeckende Rübenmonokultur verwandelte. Nach einem preußischen Staatsauftrag in der Landwirtschaft wurden Bahnen von Orenstein & Koppel – kurz: O&K – für die Rübenerrnte eingesetzt.

Schnell expandierte das Unternehmen. Schmalspurbahnen von O&K waren von Russland bis Südamerika im Einsatz, das Kürzel wurde weltweit ein Begriff. Zwar trennten sich Orenstein und Koppel 1885 einvernehmlich wieder, doch grenzten sie ihre Geschäftsfelder so ab, dass beide Unternehmen prosperieren konnten. Nach Koppels Tod 1908 fusionierten beide Gesellschaften erneut. Dieses war 1886 an das Tempelhofer Ufer gezogen und seit 1897 wegen des erhöhten Kapitalbedarfs zur Aktiengesellschaft umgewandelt worden.



Weltweit erfolgreich:
Benno Orenstein



UNTERNEHMENSHISTORIE

Züge für Zuckerrüben

Mitte des 19. Jahrhunderts baute Orenstein & Koppel Bahnen für die deutsche Süßungsmittel-Industrie. Nach kurzer Zeit wurde das Unternehmen zum Global Player » Von Björn Berghausen (BBWA)

Seinen Zenit hatte das Unternehmen mit 12 Werken und 95 Niederlassungen kurz vor dem Ersten Weltkrieg, in den es als Rüstungsunternehmen eingebunden war. O&K war nicht nur einer der großen Lokomotivenhersteller Deutschlands, sondern auch groß im Geschäft für Baumaschinen und Bagger. Mit diesen meisterte es die Krisen der späten 1920er Jahre. Tiefe Veränderungen brachte die Zeit des Nationalsozialismus: Im Rahmen der „Arisierung“ wurde der Name des „jüdischen“ Unternehmens in „Maschinenbau und Bahnbedarf AG“, kurz

MBA, geändert. Alfred Orenstein, der Sohn des Gründers und Generaldirektor seit dessen Tod, wurde aus dem Unternehmen verdrängt, das bis Kriegsbeginn 20.000 Mitarbeiter beschäftigte.

Nach dem Krieg produzierte das stark geschrumpfte Unternehmen Bagger (Werk Lübeck) und Rolltreppen (Werk Hattingen), die Lokomotivenfertigung wurde aber erst 1981 eingestellt. Weltweit führend bei den Baggern, ging O&K 1984 mehrheitlich an die Hoesch AG. 1998 gingen einzelne Unternehmensbereiche an Krupp und an New Holland. Das Berliner Werk wick 1976 der Stadtautobahn, Berlin als Standort blieb aber noch erhalten. Erst 2011 verschwand die letzte O&K-Marke.