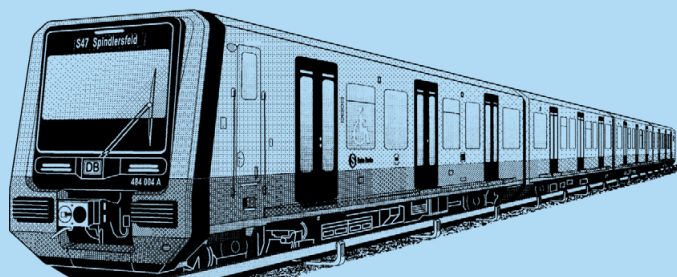
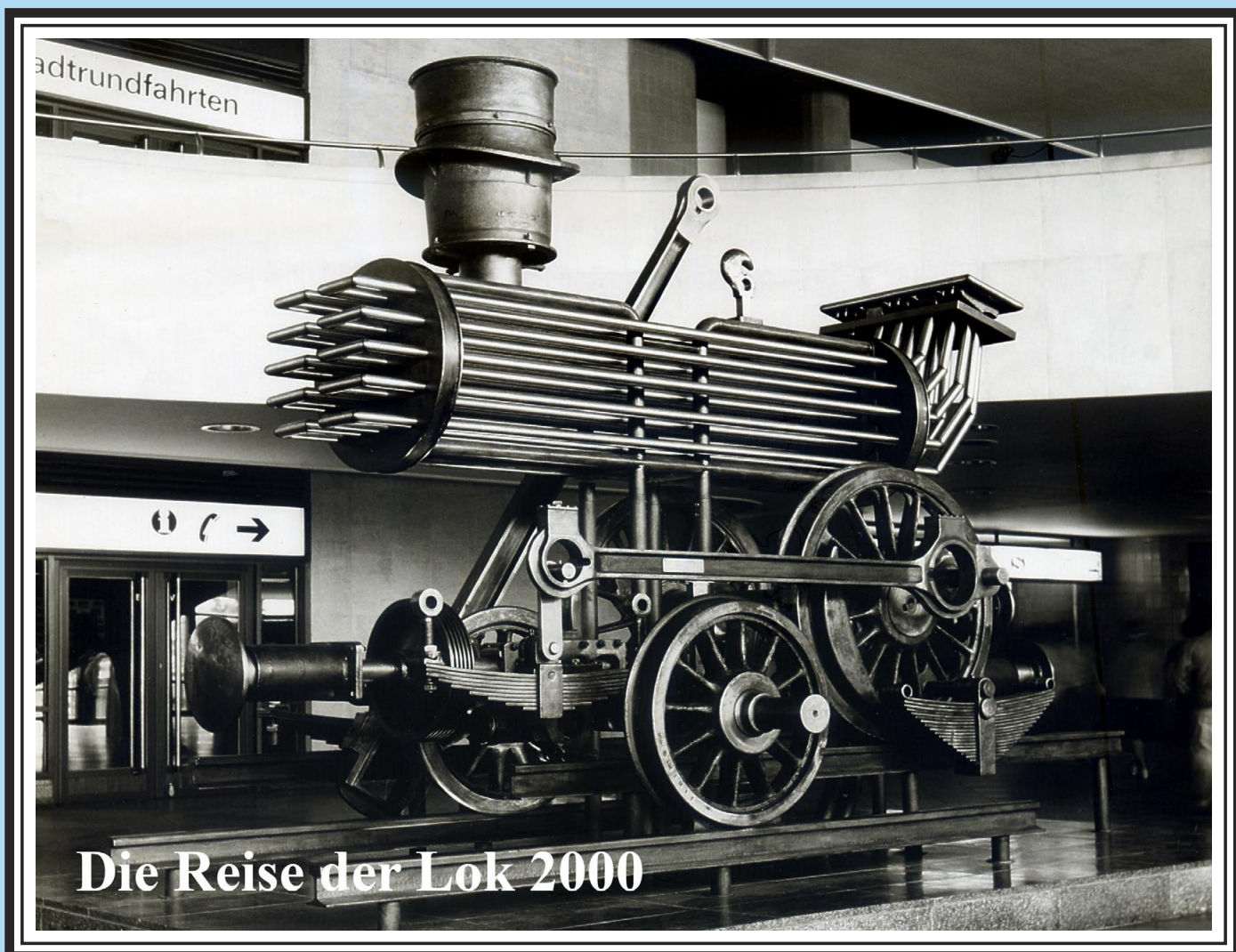


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 48. Jahrgang – Juli/August 2021 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de



Die Reise der Lok 2000

Der Titelbeitrag stellt zwei Denkmäler vor, die zueinander in Beziehung und in Berlin-Tegel an gleicher Stelle stehen: das historische Borsig-Tor und die „Lok 2000“, ein von Achim Kühn geschaffenes Kunstwerk. Während das Tor seit fast 125 Jahren an derselben Stelle steht, hat die Lok-Skulptur des Öfteren ihren Platz gewechselt.
(Foto Achim Kühn)

4-2021

Denk mal ... ein Denkmal

Oft unscheinbar, manchmal versteckt, seltener repräsentativ findet man im Berliner Raum Denkmäler, Gedenktafeln oder Skulpturen, die an Verkehrsgeschichte erinnern. Wir spüren einige auf.

MICHAEL GÜNTHER, Berlin

Die Lok 2000 am Borsig-Tor

Wer die U-Bahn-Station Borsigwerke durch den nördlichen Ausgang verlässt und dem Hinweis „zum Borsigturm“ folgt, sieht sich einem markanten Tor gegenüber, dem ursprünglichen Haupteingang zu den früheren Borsig-Werken. August Borsig (1804–1854) hatte 1837 im „Feuerland“ vor dem Oranienburger Tor seine erste Eisengießerei und Maschinenfabrik gegründet, 1850 kamen weitere Betriebsteile in Moabit dazu. Doch auch dort wurden wegen der stark steigenden Fabrikation die Anlagen bald zu eng, und schließlich beschlossen die Enkel des Unternehmensgründers, Ernst und Conrad Borsig, die Verlegung der Werkstätten nach Tegel. Hier hatte man 1894/95 ein 216 000 m² großes Grundstück zwischen Berliner Straße und Tegeler See erworben, auf dem 1896 mit dem Bau der Werkanlagen begonnen wurde. Der Umzug von Moabit nach Tegel erfolgte schrittweise und war 1898 abgeschlossen.

Am Hauptzugang zum Werksgelände wurde in Tegel an der Straße nach Berlin 1897/98 ein repräsentatives Eingangstor errichtet. Der Entwurf der Architekten Konrad Reimer und Friedrich Körte entsprach dem damals vorherrschenden Zeitgeschmack; das wilhelminische Zeitalter war von Historismus geprägt. So wirkt das im Stil der märkischen Backsteingotik errichtete Tor mit den beiden massiven seitlichen Rundtürmen wie der Eingang zu einer mittelalterlichen Burg. Die Inschrift „A. Borsig“ auf dem Torbogen zwischen den beiden Türmen verwies allerdings darauf, dass sich hinter dem historisierenden Tor ein modernes Industrieunternehmen angesiedelt hatte. Als stilvoller Schmuck wurden in die dafür vorgesehenen Nischen an der Vorderseite des Tores zwei etwa lebensgroße Symbolfiguren aus Zinkguss eingefügt; ein Schmied mit Hammer und ein Gießer mit Gießlöffel in traditioneller Handwerkstracht. Die beiden Statuen waren 1854 zum Jubiläum für die bei Borsig gefertigte 500. Lokomotive beschafft und damals am Borsig-

Gebäude in der Chausseestraße aufgestellt worden. Zur Eröffnung des neuen Werkes hatte man die beiden Skulpturen nach Tegel geschafft; hier schmückten sie fortan als „Torwächter“ das Haupttor.

Das Borsig-Tor war nicht nur Zugang zum Werksgelände, sondern auch Ausfahrt: Südlich neben dem Tor verlief das die Berliner Straße kreuzende Anschlussgleis zur Kremmener Bahn. Über dieses Gleis konnten die fertigen Maschinen zum Güterbahnhof Tegel gefahren werden. Bei geeigneten Produkten, beispielsweise besonderen Lokomotiv-Konstruktionen oder -Jubiläen, wurde der Platz am Haupttor gern für Presseauftritte genutzt. So geriet das Tor mit dem Schriftzug „A. Borsig“ werbewirksam auf entsprechende Fotos. Doch der Haupteingang diente nicht nur der Präsentation, sondern erfüllte auch profane Alltagsaufgaben. Rechts vor dem Tor entstand wenig später im gleichen Baustil eine „Markenhalle“. Durch dieses Gebäude betraten und verließen Arbeiter und Angestellte das Werksgelände. In der Halle befanden sich an Stellwänden die nummerierten Kontrollmarken, die von jedem Mitarbeiter in den einzelnen Abteilungen an Stempeluhren bei Arbeitsbeginn und -ende zu stempeln waren. Die genaue Dokumentation von Arbeitszeiten war eine Maßnahme zur Rationalisierung der Produktion. Als „Marken“ und Stempeluhren abgeschafft waren, hatte die Halle ihren ursprünglichen Hauptzweck verloren. 1962 wurde sie abgerissen.

Die Berliner Straße, der Standort des Borsig-Tores, war – worauf der Straßename noch heute verweist – eine wichtige Verbindung zwischen Berlin und Tegel. Unmittelbar vor dem Tor fand also reger Nahverkehr statt. In den 1870er Jahren hatte der Tegeler Fuhrunternehmer Johann Friedrich Veit (aus der später nach ihm benannten Veitstraße) mit einem unregelmäßigen Kremserverkehr



Bild 1 Borsig-Tor mit „Markenhalle“ (rechts) und Anschlussgleis (links). Im Hintergrund das 1924 fertiggestellte Borsig-Hochhaus, vorn eine von Alt-Tegel kommende Straßenbahn der Linie 25. (Histor. Postkarte, Sammlung Michael Günther)



Bild 2 Das Borsig-Tor als Ost-West-Begegnungsstätte: Eine Diesellok der von der DDR verwalteten Reichsbahn bringt Industrieprodukte der West-Berliner Firma Borsig über das Anschlussgleis zum Güterbahnhof Tegel.

(Foto Sammlung vb)

eine Verbindung nach Berlin geschaffen, die 1881 durch eine Pferdebahnlinie der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn abgelöst wurde. Bei der Eröffnung der Borsig-Werke im Jahre 1898 holpern noch die letzten Pferdebahnen vor dem Borsig-Tor über die Berliner Straße. Doch schon am 13. Juli 1900 wurde auf der Strecke der elektrische Betrieb aufgenommen. Schließlich war durch den neuen Standort der Borsig-Werke hier ein Verkehrsbedarf entstanden, der hinsichtlich Kapazität und Tempo auch mit den tapfersten Rössern nicht zu bewältigen war. Die Elektrische blieb jahrzehntelang das prägende Verkehrsmittel in der Berliner Straße und vor dem Borsig-Tor; zunächst mit den Linien 25 und 26, später auch mit den Linien 28, 128, 29 und 41, einschließlich der Einsatzlinien. Ein historisches Ereignis vor dem Borsig-Tor: Am 27. Mai 1945 fuhr ein Zug der Linie 28 als der erste Straßenbahnzug nach dem Zusammenbruch von Tegel zum U-Bahnhof Seestraße. Der nächste historische Einschnitt im Nahverkehr zwischen der Berliner Innenstadt und Tegel erfolgte Ende der 1950er Jahre: die Verlängerung der damaligen U-Bahn-Linie C (heute U6) nach Tegel. Die Berliner Straße wurde eine Baugrube, die vor dem Borsig-Tor besondere Dimensionen bekam: für die künftige Station Borsigwerke. Noch quälten sich die Straßenbahnen durch die Baustelle nach Alt-Tegel, doch mit der Eröffnung der U-Bahn-Strecke am 31. Mai 1958 fand der öffentliche Personennahverkehr nun im Untergrund statt. Der 1. Juni 1958 war der letzte Betriebstag für die Straßenbahn in der Berliner Straße und vor dem Borsig-Tor.

Das Borsig-Tor hat die Jahrzehnte grundsätzlich unverändert überdauert, demgegenüber waren die Borsig-Werke vielfältigen Veränderungen ausgesetzt: Existenzgefährdung in Wirtschaftskrisen und Aufschwung durch Rüstungsproduktion. Die Kehrseite der Rüstungsproduktion erreichte die Borsig-Werke 1945: Bombardements, Zerstörungen, Demontage. Doch bereits Anfang der 1950er Jahre waren die Borsig-Werke wieder ein bedeutender Produktionsstandort mit umfangreichem Lieferprogramm: Dampfkessel und Dampfmaschinen, Industrieturbinen, Großkälteanlagen, Gas- und Luftkompressoren, Apparaturen für die chemische Industrie ... Einschneidende Veränderungen ergaben sich nach der deutschen Wiedervereinigung. Im Verlauf verschiedener Fusionen und Übernahmen sind derzeit die zur „BORSIG Gruppe“ gehörenden Firmen „Borsig GmbH“ und „Borsig Service GmbH“ verblieben und auf einem Teil des ehemaligen Werksgeländes in Tegel tätig. Die Firmen bieten ein vielfältiges Produktionsprogramm. Hier wer-

den u. a. hochleistungsfähige Apparate zur Kühlung von Gasen in der petrochemischen Industrie entwickelt und hergestellt. Die Tegeler sind in diesem Bereich Weltmarktführer. Außerdem bietet Borsig einen umfangreichen Industrieservice für Kraftwerke, Raffinerien, chemische und petrochemische Industrie und für alle Borsig-Produkte.

Mit dem Rückzug der Borsig-Firmen auf einen Teil des ursprünglichen Werkareals wurden weite Geländeteile für neue Nutzungen frei. Ein Investor wollte 850 Millionen DM einsetzen, um auf den freigewordenen Flächen unter Verwendung historischer Bausubstanz einen neuen Stadtteil zu errichten. 1995 liefen bereits die Bauarbeiten. Die Berliner Zeitung „Der Tagesspiegel“ berichtete am 7. März 1998 begeistert von der Baustelle: „Das Borsig-Tor wie eine Burgtulisse. Dahinter 150 000 Quadratmeter Entwicklungsland. Werkhallen wie Saurier [...] Einige noch unberührt, andere nahezu komplett demontiert oder original saniert im Wiederaufbau. Hier wird die Ästhetik der frühen Maschinenwelt mit modernen

Bild 3 Lokomotivschmiede, Maschinenbauhalle (hier während der 1960er Jahre) und Shopping-Center – die Werkhallen von Borsig in Tegel haben eine wechselvolle Geschichte.

(Foto Sammlung Michael Günther)

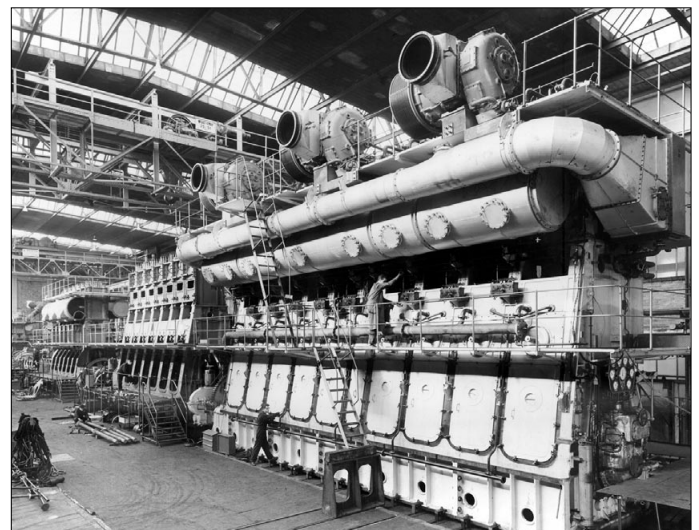




Bild 4 Blick vom Borsig-Turm zur Berliner Straße im September 2006. Das freistehende restaurierte Haupttor (rechts oben) hat nur noch dekorative Funktion. Das frühere Werkgelände ist geprägt von Gewerbe im ehemaligen Verwaltungsgebäude (Mitte), davor dem Rundbau des neuen Hotels und den zum Shoppingzentrum umgebauten Werkhallen (links unten am Rand). Die „Lok 2000“ lässt sich rechts neben dem Tor nur erahnen. (Foto Michael Günther)

Nutzungskonzepten‘ zusammengefügt [...] Herlitz Falkenhöh, die Immobilientochter des Schreibwaren-Riesen Herlitz AG will hier einen Mix von Büros, Gewerbe, Sport- und Freizeitangeboten, Wohnungen, Hotelzimmern und Shopping schaffen. Ein neuer Stadtteil entsteht an der Wasserseite von Reinickendorf.“ Nicht alle damaligen Vorstellungen wurden realisiert, aber wesentliche Teile der Pläne sind verwirklicht. Wer heute in das Gelände durch das Borsig-Tor oder andere neugeschaffene Eingänge und Zufahrten hineinkommt, findet sich in einem belebten Stadtteil mit Shoppingzentrum, Hotel, Firmenvertretungen und vielseitigen Gewerbe wieder.

Das historische Borsig-Tor trägt zwar immer noch die alte Inschrift, hat aber seine Funktion als Haupteingang zu einem eingezäunten Borsig-Gelände längst verloren. Für das historische Gebäude trug inzwischen das Bezirksamt Reinickendorf Verantwortung. In den Jahren 1990 bis 1992 ließ man das Tor denkmalgerecht renovieren. Dabei wurden die beiden „Torwächter“ durch Kopien ersetzt. Um die Originale zu schützen, holte man sie ins Rathaus Reinickendorf, wo sie im Foyer die Besucher begrüßten. Schließlich fanden beide Skulpturen im Museum Reinickendorf ihren endgültigen Platz. Bei der Restaurierung des Borsig-Tores wurde auch ein Stück des früheren Anschlussgleises mit der Gleiswaage südlich neben dem Tor hergerichtet, ein Symbol für die Verbindung der Borsig-Werke zum Eisenbahnnetz – und darüber hinaus zur Welt.

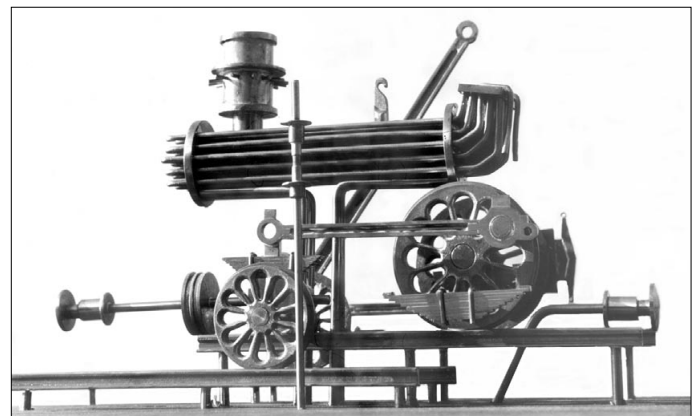
*

Das Denkmal Borsig-Tor wird seit 2006 durch ein weiteres verkehrsgeschichtliches Denkmal ergänzt: die „Lok 2000“. Während das Borsig-Tor länger als einviertel Jahrhundert am gleichen Platz stand und sich die Geschichte um das Tor herum bewegte, ist die Skulptur „Lok 2000“ in den Jahrzehnten ihrer Existenz durch

die Geschichte mehrfach und in einem Falle auch willkürlich bewegt worden. Es ist eine Geschichte, die Anfang der 1980er Jahre begann.

Im Jahre 1981 wurde bei dem Atelier für Stahl- und Metallgestaltung Achim Kühn nachgefragt, ob man für die Neugestaltung der damaligen Freifläche an der Friedrichstraße Ecke Clara-Zetkin-Straße (heute wieder Dorotheenstraße) eine Brunnenanlage schaffen würde. Die Anfrage war kein Zufall: Achim Kühn führte die Kunstschmiedewerkstatt seines Vaters Fritz Kühn auf dem Gutshof in Berlin-Bohnsdorf seit dessen Tod im Jahre 1967. Die Werkstatt war durch die Arbeiten von Fritz Kühn damals bereits international

Bild 5 Frühzeitig hatte Achim Kühn die Idee einer Dampflok-Plastik in Skizzen festgehalten und auch entsprechende Modelle entworfen. (Foto Achim Kühn)



Letzter Anschluss

... zum Autobushof Usedomer Straße



Der Plan der BVG, den Autobusbetriebshof Usedomer Straße betrieblich aufzugeben, war schon älter. Am 16. August 2001 war es soweit, und der Betrieb auf diesem Hof endete. Aus der Rückschau markiert dies eine Etappe, denn zwischen 1988 und 2005 wurden sechs Betriebshöfe „bereinigt“: Helmholzstraße, Hindenburgdamm, Eichenstraße, Niederschönhausen, Winfriedstraße – und eben Usedomer Straße. Rund drei Jahre später folgte auch noch der Verkauf der Hauptwerkstatt an der Bad- und Uferstraße.

Der Bau des Hofes Usedomstraße (bis 1945 der amtliche Name der Straße) der ABOAG wurde dem bekannten Architekten Franz Ahrens (1858–1937) übertragen, der die Anlage in dem Karree der Straßen Usedom-, Watt-, Stralsunder und Jasmunder Straße im Stil der „Neuen Sachlichkeit“ in den Jahren 1927 bis 1929/1930 verwirklichte. Dazu wurden ältere Gebäudeteile von früheren Pferdeomnibushöfen abgetragen. Kernstück des Neubaus war die große Halle, eingebettet in eine Blockrandumbauung. Die Halle war für 120 zweiachsige Busse bestimmt, später gab es Stellflächen für 150 Wagen.

Die Anlage besteht in umgebauter Form bis heute, wird aber für den ÖPNV nicht mehr

verwendet. In den letzten Jahren (bis 2020) wurden die Gebäude an der Usedomer Straße (Einfahrt, Pfortnerhaus, Verwaltung) abgerissen; schon lange zuvor (1980) war die Innenhofbebauung (u. a. die Tankbrücke) entkernt worden. Ein Neubau an der Baufluchtlinie der Usedomer Straße ersetzt die alten Backsteinhäuser. Die Zufahrt zur Halle ist durch eine größere Tordurchfahrt weiterhin gegeben.

(Text: Reinhard Arf, Foto [1980]: BVG-Archiv 80-136)

Verkehrsgeschichtliche Blätter

vb

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF

Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Mauruszat
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin
Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)

Jahresabonnement: € 16,00 (Ausland € 19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten
Einzelheft: € 2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten

Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.

Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss dieses Heftes: 23.7.2021

In diesem Heft:

Denk mal ... ein Denkmal: Die Lok 2000 am Borsig-Tor – Zwischen Stralau (Industrie-Dorf) und Mühlenstraße (Industrie-Spree): Maximilian Kochs Quartier Rudolfplatz – Leser-Post-Zug – Vom ersten Spatenstich vor 125 Jahren bis zur Eröffnung der Berliner Hoch- und U-Bahn – Die Dresdener Bahn wird viergleisig: Ein aktueller Bericht von der ersten Baustufe des Umbaus – Güterwagen aus Wernigerode: Ehemalige Produktionsstätten für das Eisenbahnwesen – Rezensionen – In alten Zeitungen geblättert ... – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Als vor 150 Jahren – am 8. November 1871 – die Große Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft gegründet wurde, war dies der Beginn einer Erfolgsgeschichte.