

9.1.3 Der ehemalige Gaswerkshafen

Dieser an den Tegeler See angeschlossene Hafen wurde um 1902 geschaffen (siehe unter 12.1.12) und ist heute Teil einer Grünanlage an der Neheimer Straße.

9.1.4 Der Tegeler Hafen

Schon vor 1900 war absehbar, dass sich die nördlich von Berlin gelegenen Landgemeinden Tegel und Reinickendorf zu Industrievororten Berlins entwickeln würden, die ein Interesse am Anschluss an den geplanten „Großschiffahrtsweg Berlin – Stettin“ hatten. So wurde im Jahre 1900 der Bau eines schiffbaren Kanals vom Ufer des Tegeler Sees am heutigen Borsighafen zum Reinickendorfer Industriegebiet an der Flottenstraße und weiter nach Rosenthal erörtert.⁵ Für die Bearbeitung dieser Planung gab die Gemeinde Tegel einen Kostenanteil von 300 Mark dazu. Indessen betrieb man diese Planung nicht weiter.

Im Jahre 1906 gelangte die Gemeindeverwaltung Tegel aus zwei Gründen zu einer neuen Planung: In jenem Jahr erfolgte der erste Spatenstich zum Bau des „Großschiffahrtsweges Berlin – Stettin“ (Hohenzollernkanal) in der Gegend von Schwedt, dessen südliches Teilstück von Plötzensee her zum Tegeler See bei Saatwinkel verlaufen sollte. (Nachdem die wichtigsten Bauarbeiten an dem Kanal 1908-12 fertiggestellt und einige Teilstücke schon 1911 in Betrieb genommen worden waren, fand am 17. Juni 1914 die feierliche Eröffnung statt.)⁶

Im selben Jahr 1906 projektierte der Kreis Niederbarnim den Bau einer Industriebahn von Tegel durch die Vororte nördlich von Berlin nach Friedrichsfelde.

Im Hinblick auf diese beiden Projekte entschloss sich die Tegeler Gemeindeverwaltung, zugunsten der Entwicklung des Ortes einen Teil des durch den „Großschiffahrtsweg“ zu erwartenden vermehrten Schiffsverkehrs in den Ort zu ziehen und hier eine Umlademöglichkeit von den Schiffen auf die Industriebahn zu schaffen, weil mit einer starken Ansiedlung von Industriebetrieben im Bereich der Industriebahnstrecke zu rechnen war.

Um die private Bodenspekulation auszuschalten, beschloss die Gemeindevertretung am 31. Mai 1907, bei der Mündung des Fließes in den Tegeler See einen großen Hafen anzulegen und das Land für den Hafen und die Industriebahntrasse zu erwerben.⁷ Am 2. Juli 1907 beschloss die Gemeindevertretung, auch einen Geländestreifen südlich der Industriebahntrasse im östlichen Anschluss an das Hafengelände bis an die Wittenauer Grenze zu erwerben für den Fall, dass die aufstrebende Landgemeinde Wittenau mit ihrem Industriestandort Borsigwalde ebenfalls einen Hafen anlegen oder dass sogar ein großer Nordkanal – ähnlich dem 1906 als „Teltowkanal“ eröffneten Südkanal – gebaut werden sollte. Daraufhin erwarb die Gemeinde Tegel für einen – durch Darlehensaufnahme aufgebracht-

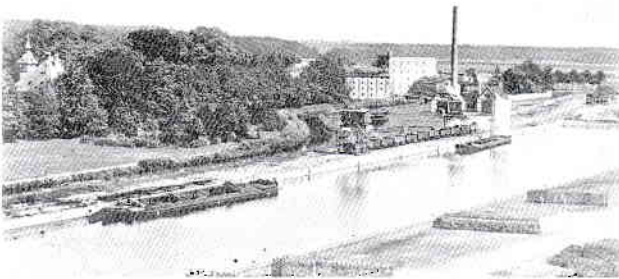
ten – Betrag von rund 3 Millionen Mark das Land, das aber auch Grundstücke für den künftigen Schulbau und für Wohnungsbau in Neu-Tegel umfasste. (Zum Kanalbau bis Wittenau kam es nicht; aber noch 1930 fertigte das Bauamt Reinickendorf Pläne an für einen schiffbaren Kanal auf der Trasse des Nordgrabens mit einem großen Industriefhafen im Bereich des heutigen Märkischen Viertels.)

Von dem Gelände, das für den Bau des Hafens erforderlich war, stand nur ein kleiner Teil am südlichen Ufer des Fließes im Eigentum der Gemeinde Tegel. Weitere Grundstücke kaufte die Gemeinde von verschiedenen Tegeler Landwirten zum Preis von durchschnittlich 100 Mark je Quadratrute (gleich 14,18 m²). Inzwischen aber hatte, als die Hafenplanung bekannt wurde, die „Bodengesellschaft am Tegeler Hafen m.b.H.“ mehrere Grundstücke des künftigen Hafengeländes aufgekauft. Geschäftsführer oder Direktor der Gesellschaft war ein Herr Hempel, vermutlich Louis Hempel, der auch Geschäftsführer der „Borsigwalder Terrain-Aktiengesellschaft“ war und um 1911 starb. Die Gesellschaft forderte für ihre Grundstücke den überhöhten Preis von 300 bis 550 Mark je Quadratrute (also 21 bis 38 Mark je Quadratmeter), den die Landgemeinde Tegel nicht zu zahlen bereit war.⁸ Deshalb wurde die Gesellschaft bezüglich der für den Hafenbau benötigten 38.618 m² enteignet und erhielt 14,32 Mark für den Quadratmeter.

Die Arbeiten zum Hafenbau gingen schnell voran. Das von der Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Kreis Niederbarnim unter Leitung des Kreisbaurats Mirau angelegte Hafenbecken erhielt eine Länge von 556 m sowie eine Breite von 38 m am See und 62,50 m am östlichen Ende. Die Wassertiefe betrug 2,70 m. Die Kaimauern boten gleichzeitig 20 Lastschiffen (Frachtkähnen) bis zu 600 t Ladegewicht Platz zum Entladen. Auf der Nordseite des Beckens, auf der sich der Güterbahnhof der Industriebahn befand, war der Umschlag von Stückgütern und Erzen für die Industrie vorgesehen, so dass hier drei elektrisch betriebene Portalkräne von 2,5 und 5,3 t Tragfähigkeit aufgestellt wurden.⁹ Der Güterschuppen der Industriebahn bot allerdings nur 100 m² Laderaumfläche. Auf der Südseite des Beckens war lediglich ein Kran mit 6 t Tragfähigkeit zum Entladen vorhanden; denn hier wurden hauptsächlich Ziegelsteine für die Nordberliner Bautätigkeit angelandet, die aus den Lastschiffen nicht mit Hilfe eines Krans, sondern von Hafenarbeitern mit den Händen unter Benutzung von Schubkarren entladen wurden. Die die Ziegelsteine weiterbefördernden Lastwagen – damals noch von Pferden gezogen – wurden vor und nach der Beladung auf einer Fahrzeugwaage gewogen, um das Ladegewicht für die Berechnung der Hafenbenutzungsgebühr zu ermitteln. Das Waagehaus und eine Kantine für die Arbeiter standen etwa in der Mitte der längs der südlichen Kaimauer verlaufenden Ladestraße. Der hiesige Kran wurde nur für die

Tegel

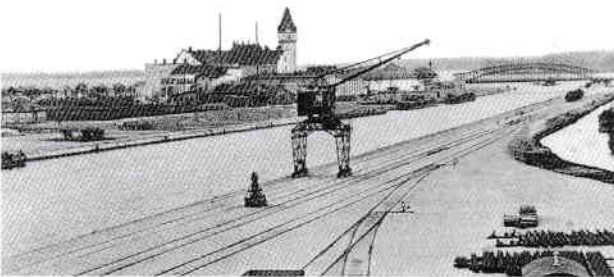
Hafenbrücke



Tegeler Hafen mit Humboldt-Mühle in der Bildmitte (1910) [SKS]

Tegel

Hafen



Tegeler Hafen, Ausladen von Mauersteinen, rechts das Fließ (1920er Jahre) [MR]

Entladung kleinerer Stückgüter benötigt. Wenn im Winter der Ladeverkehr ruhte, konnten sogar 30 Kähne im Hafen zum Überwintern aufgenommen werden.

Um die Kosten für den Erwerb des Hafenlandes, für die Industriebahntrasse und für den Tegeler Beitrag zum Bau der Industriebahn in Höhe von 1,5 Millionen Mark sowie die Kosten für den Hafenbau in Höhe weiterer 550.000 Mark aufzubringen, nahm die Gemeinde Tegel zur Deckung des ihr fehlenden Geldbetrags ein Darlehen der Sparkasse von 1.970.000 Mark auf. Die vorstehenden Kosten umfassten auch die Verlegung des Tegeler Fließes parallel zum Hafenbecken. Der Kreis Niederbarnim, der mit der dem Kreis gehörenden Industriebahn den nördlichen Hafenbereich nutzte, beteiligte sich mit 350.000 Mark am Hafenbau.

Am 31. Oktober 1908 wurde der Hafen zusammen mit der Industriebahn und der Hafenbrücke feierlich eingeweiht. Anwesend waren der Oberpräsident der Provinz Brandenburg, der Regierungspräsident des Regierungsbezirks Potsdam, dem der Kreis Niederbarnim angehörte, ferner der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, der auch für die Eisenbahnen zuständig war, die Landräte der Kreise Niederbarnim und Teltow, der Berliner Oberbürgermeister sowie die Gemeindevorsteher von Tegel



Tegeler Hafen, Einweihung (1908), rechts Giebel der Eiswerke [MR]

und den Nachbargemeinden.¹⁰ Die Ehrengäste unternahmen auf dem festlich geschmückten Dampfer „Sperber“ eine Hafenrundfahrt, und es wurden Böllerschüsse abgefeuert.

Im April 1911 löschten 162 Schiffe 42.000 t Ladung. Bis zu 14 Lastkähne liefen täglich im Hafen ein.

Die Gemeinde Tegel erwartete für ihren Hafenteil gemäß dem Ansatz im Haushaltsplan für 1914 Einnahmen von je 3.000 Mark Kran- und Lagergeld. Der von ihr angestellte Hafenmeister Böhme bezog ein Jahresgehalt von 2.487 Mark brutto. Die Gemeinde ließ für ihn ein Hafen-Verwaltungsgebäude errichten und setzte hierfür im Haushaltsplan für 1914 einen Betrag von 125.000 Mark an.

1934 wurden am südlichen Kai 685 und am nördlichen 233 auslaufende Lastkähne gezählt. Wie die „Nord-Berliner Tagespost“ am 20. Juli 1935 berichtete, wurden in den ersten fünf Monaten jenes Jahres 32.000 t Mauersteine, also 10 Millionen Stück, ausgeladen, die für den Bau der Siedlungen und Landhäuser von Heiligensee bis Schildow verwendet wurden. Nach dem Ende der Weltwirtschaftskrise stieg auch der Umschlag von Kohle und Eisen, ebenso von Kies zum Straßen- und Betonbau.

Nach 1945 wurde der Tegeler Hafen bedeutungslos. Immerhin wurden noch bis zum Frühjahr 1958 monatlich etwa 20 Lastkähne be- und entladen, bevor durch die Einführung der Wasserstraßengebühren die Zahl noch weiter zurückging.¹¹ Auf der Ladestraße am südlichen Kai lagerte der Senat von Berlin in offenen Halden 21.000 t Steinkohle (1980) für den Fall einer erneuten Blockade von West-Berlin.

Im April 1970 legte man den Hafen aus Gründen mangelnder Rentabilität still.¹² Die Güterverladestelle der noch vorhandenen Industriebahn bestand für Lastkraftwagen-Zubringer, also ohne Hafenbetrieb bis 1980. In jenem Jahr entfernte man die Gleisanlagen am und zum Hafen und riss einen der beiden Lokschuppen ab.

1987 wurde das Hafenbecken auf der Ostseite durch ein Flachwasserbecken mit einer künstlichen Insel erweitert (siehe unter 12.1.10).