

Wenn im Januar 1989 auf dem Gelände am Tegeler Hafen Reinickendorfs neue Hauptbücherei eingeweiht wird, so findet damit ein weiterer Abschnitt der Internationalen Bauausstellung (IBA) 1987 seinen wohl gelungenen Abschluß. Pläne für eine Bebauung des Geländes gehen bereits auf die 70iger Jahre zurück, konnten jedoch nicht - wie zunächst gedacht - zur IBA 1984 verwirklicht werden. Nachdem 1985 die Phosphateliminationsanlage eingeweiht wurde, waren zur Jahreswende 1986/87 die ersten von insges. 351 Wohnungen bezugsfertig. Die Planung lag in den Händen des amerikanischen Architekten Charles Moore. "Wasser marsch" hieß es im Juni 1987 bei der Flutung des neu geschaffenen Wasserbeckens. Wann dies auch einmal für das auf dem IBA-Gelände geplante Freizeitbad gilt, steht freilich noch in den Sternen. Während das Projekt IBA Tegeler Hafen heute neben den Berlinern auch viele Gäste der Stadt anzieht, stand das gleiche Gelände vor 80 Jahren ebenfalls im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Am 31.10.1908 konnten in der damals noch selbständigen Gemeinde Tegel der Hafen, die Industriebahn und die Hafen- ("Sechser"-) Brücke eingeweiht werden. Wenn das keine Gründe zum Feiern waren!

Mit den Einweihungsfeierlichkeiten fanden stürmische Entwicklungen einen Höhepunkt, die Tegel in den letzten vier Jahrzehnten stark verändert hatten. Unter dem letzten Lehnschulzen und dem ersten besoldeten Gemeindevorsteher wurde das erste Amtshaus gebaut (1874), der Pferdebus durch die Pferdebahn ersetzt und das Telefonnetz eingeweiht (1881) wie auch eine Krankenkasse gegründet (1884). Eine freiwillige Feuerwehr (1890), die Eröffnung der Eisenbahn nach Kremmen (1893), ein gemeindeeigenes Gaswerk (1896), Borsigs Firmenverlegung nach Tegel und der Bau der Berliner Strafanstalt wie auch die Errichtung eines Gemeinde-Wasser- und -Klärwerks (1898) waren weitere Stationen jener ereignisreichen Zeit. Tegel hatte im Oktober 1901 7487 Einwohner; fünf Jahre später waren es mit 14432 Einwohnern fast doppelt so viel!

Wen wundert es da, daß die Tegeler Gemeindevertreter unter Bürgermeister Weigert im vertraulichen Teil der Sitzung vom 31.5.1907 beschlossen, einen Gemeindehafen auf dem Wiesengebiet zwischen Schloßstraße und Tegeler See herzustellen? Dem einstimmigen Beschluß ging die Überlegung voraus, daß 600-Tonnen-Schiffen mit dem projektierten Stettin-Berliner Großschiffahrtsweg das Befahren der Berliner Gewässer ermöglicht wird. Bisher stand der Gemeinde Tegel nur ein 1865 zwischen Eiswerkskanal und Mühlenfließ errichtetes Bohllwerk zur Verfügung, das höchst baufällig war. Hier wurden z. B. 1907 fast 8,5 Millionen Steine mit der Hand entladen! Die Ausgaben für das Bohllwerk lagen insges. bei nahezu 87500 Mark, denen vereinbarte Jahres-

gebühren von ca. 7570 Mark (1906) gegenüberstanden.

Ein Kostenanschlag für das vom Kreisbaurat Mirau bearbeitete Hafenprojekt sah für die Gemeinde Tegel Ausgaben in Höhe von 550000 Mark vor, die sich noch um 1,5 Millionen Mark für geschätzte Kosten zum Arealerwerb und zum Bau einer Industriebahn erhöhten. Der Hafen in einer Länge von 556 m und einer Breite von 38 bzw. 62,5 m sollte bis zu 20 Schiffe der neu zu erwartenden Größe aufnehmen. Die Nordseite des Hafens war zur Nutzung durch den Kreis Niederbarnim gedacht, die Südseite für die Gemeinde Tegel vorgesehen. Zur Planung gehörte auch eine Geradelegung des Fließes in einer Länge von 160 m.

Am 2.7.1907 beschlossen die Tegeler Gemeindevertreter, noch Gelände von der Schloßstr. bis zur Wittenauer Gemarkungsgrenze zu erwerben. Damit wurde die Möglichkeit offengehalten, den Hafen als schiffbaren Kanal bis nach Wittenau fortführen zu können. Es wurden aber auch Bebauungsflächen vorgesehen, u. a. zur Errichtung einer Realschule. Später entstand hier die Humboldt-Oberrealschule. Einen Teil des Areals kaufte die Gemeinde Tegel aufgrund von Verträgen, es wurden aber auch Enteignungsverfahren durchgeführt. Bei Erwerbssummen von insges. 3 Millionen Mark kostete die Quadratrute rund 88 Mark.

Als der Tegeler Hafen vor 80 Jahren, am 31.10.1908, feierlich eingeweiht wurde, war die Gemeinde zus. mit den Kosten für Arealerwerb und Industriebahnbau um fast 5,5 Millionen Mark belastet ...

Im April 1911 löschten 162 Schiffe bereits 42000 to Ladung. Bis zu 14 Kähne liefen täglich in den Hafen ein. Die Greifer der vier elektrischen Vollportalkräne hatten volle Arbeit zu leisten.

Mit dem Hafenprojekt war der Bau einer Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde (Magerviehhof) verknüpft. Bereits am 4.5.1906 hatten Tegels Gemeindevertreter den einstimmigen Beschluß gefaßt, den Plan der Kreisverwaltung zur Erbauung einer Kreisgüterbahn durch unentgeltliche Landhergabe zu unterstützen. Die Tegeler erhofften sich von der Bahn einen Warenumschatz vom Wasser auf die Schiene, aber auch eine Ansiedlung weitere Betriebe mit Gleisanschluß. Im Frühjahr 1907 wurde mit dem Bau der 52 km langen Bahnlinie begonnen, die u. a. die Kremmener, Nord- und Stettiner Bahn kreuzen und Anschluß an die Wriezener Bahn erhalten sollte.

Während am 16.12.1907 die Teilstrecke Friedrichsfelde-Blankenburg eröffnet werden konnte, war die restliche Strecke nach Tegel erst am 24.10.1908 vollendet. Viel Prominenz traf sich dann am 31.10.1908 zur Einweihung der Bahn. Vom Eisenbahnminister, dem Oberpräsidenten der Mark Brandenburg, den Niederbarnimer und Teltower Landräten, den Amts- und Gemeindevorstehern der östlichen und nördlichen Berliner Vororte bis zum Berliner Oberbürgermeister war alles vertreten, was Rang und Namen hatte.

Heute erinnert auf dem Hafengelände nur noch ein im Fachwerkstil errichteter Lokschuppen an die einstige Industriebahnanlage.

Mit der Hafen- und Industriebahneinweihung war vor 80 Jahren auch die Inbetriebnahme der (neuen) "Sechserbrücke" verbunden. Sie ersetzte die alte, nur zur Überquerung des Tegeler Fliessses erforderlich gewesene Brücke. Die Sechser für die Benutzung der alten Fließbrücke hatten sich für die "Bodengesellschaft am Tegeler Hafen" immerhin auf Jahreseinnahmen von 15000 Mark summiert. Die Kosten für die neue, nun Hafeneinfahrt und Fließ überspannende "Sechserbrücke" trugen Schloßherrschaft und Gemeinde Tegel je zur Hälfte. Sie teilten sich auch die bis 1922 erhobenen Einnahmen. Noch bis 1936 waren jene eisernen Barrieren vorhanden, die die Passanten zwangen, möglichst nahe an die beiden Zollhäuschen heranzutreten, um den fälligen Sechser zu entrichten. In diesem Jahr war die Brücke für zwei Monate gesperrt, eine Fähre als Ersatz eingesetzt. Den Fährbetrieb des Jahres 1988 gab es mithin auch früher schon.

Übrigens: Bereits Ende der zwanziger Jahre berichtete die Tegeler Hermsdorfer Zeitung von Plänen, eine Straße in Form einer schiefen Ebene von der "Sechserbrücke" nach der Gabrielenstr. zu erbauen. Es waren Pläne, von denen wir wissen, daß sie - zum Leidwesen der Rollstuhlfahrer - bis zum heutigen Tage nicht verwirklicht wurden.