

Erkner um 1860

Ein Beitrag zur Stadt- und Chemieggeschichte

Von FRANK RETZLAFF, Erkner

Vielleicht war es einer dieser herrlichen ersten milden Frühlingstage, als Ende der 1850er Jahre ein noch junger Mann Ende der 20er von imposanter Erscheinung an der Bahnstation Erkner den Zug der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn verlässt. Die genauen Beweggründe zu diesem Schritt des Julius Rütgers werden wohl sein Geheimnis bleiben. Aber mit etwas Phantasie kann man sich vorstellen, was geschah.

Rütgers nutzte sicher oft die Eisenbahn zwischen Berlin und Breslau – zwei Zentren seiner Geschäfte. Zu dieser Zeit (1857) wurde hier seit Monaten an einer neuen Brücke und am zweiten Gleis gebaut, so dass ihn eventuell dadurch ein ungeplanter Aufenthalt mit Erkner bekannt machte.

Beim Verlassen des Bahnhofsgebäudes sah er rechts zu ebener Erde einen Bahnübergang, der in den Ort führte. Er blieb aber hier und ging hinunter zum Ufer des Flakenfließes. Dieses wurde von einer nagelneuen eisernen Eisenbahnbrücke von ca. 25 m Länge überspannt, die die alte hölzerne 80m-Brücke abgelöst hatte.

Gegenüber sah er die Häuser der Reihe (später: Flakenstr.), meist gedrungene kleine Häuschen der Schiffer, oft noch strohgedeckt. Auf dem Wasser war reger Schiffsverkehr, im steten Wechsel passierten sie die Brücke. An dieser stand auf jeder Seite ein Kran, der den Schiffen beim Absenken bzw. Aufrichten der Masten half, da die Durchfahrt zu niedrig war.

Ein auskunftsfreudiger Anwohner verriet ihm, dass hier täglich über 50 Schiffe, meist Kaffenkähne, auf dem Weg zwischen Rüdersdorf und Berlin, aber auch Fürstenwalde und anderen Regionen, das Fließ passieren, um diese mit Kalk und Kalkstein zu versorgen. Erst später erfuhr er, dass sein Gesprächspartner Buchholz selbst Schiffer war, und ihm das Grundstück am Ufer gehört. Er erzählt von seinen Fahrten als „Steenekipper“, aber auch von anderen Touren, z.B. über Oder und Spree mit Schlesischer Kohle, um u. a. die vier Gaswerke in Berlin mit Brennstoff zu versorgen. Gerade war das fünfte im Bau, auch in Fürstenwalde und Frankfurt/O. entstanden z. Z. die erste Gasanstalten. Leider mussten die Schiffer oft den Rückweg Richtung Erkner leer antreten, was natürlich nichts einbrachte.

Der junge Mann war so ins Gespräch vertieft, dass er fast das Pfeifen der Lokomotive verpasst hätte, das die Weiterfahrt signalisierte.

All zu viel kann unser Freund von Erkner nicht gesehen haben. Nicht nur wegen der kurzen Zeit, sondern eigentlich gab es das Erkner noch gar nicht, wie wir es heute kennen. Nicht einmal dem Namen nach! Denn bis 1889 war „der Erkner“ nur ein Teil des „I. Heidedistrikts im Amt Rüdersdorf“. Dieser lag im südlichen Zipfel des Kreises Niederbarnim, der sich im Norden und Osten um Berlin schlang und bis Oranienburg reichte. Berlin war (bis 1920) noch weit entfernt. Stattdessen grenzten wir hier dicht an die Kreise Teltow

(u. a. mit Müggelheim, Köpenick), Beeskow-Storkow (Neu Zittau, Gosen) und hinter Grünheide (III. Heidedistrikt) an Lebus.

Der I. Heidedistrikt hatte 591 Einwohner und 61 Wohnhäuser in 7 Wohnplätzen: Hohenbinde (mit Jägerbude), Alte Hausstelle, Schönschorstein, Neu Buchhorst (nicht der heutige Ortsteil, sondern etwa zwischen Heimatmuseum und Gymnasium), „der Erkner“ (nur südlich des Flakenfließes) und – bis 1884 – Woltersdorfer Schleuse! Der nördliche Teil um den Bahnhof Erkner gehörte bis 1884 zum Gutsbezirk Köpenicker Forst.

Wer hätte uns damals in Erkner begegnen können?

Der Prinzregent eher nicht. Er vertrat seit 1857 seinen geisteskranken Bruder und wird später als Wilhelm I. selbst König und 1871 Kaiser. Den Landrat des Kreises Niederbarnim wohl auch nur selten. Aber er muss so populär gewesen sein, dass auch nach ihm – wie nach Wilhelm – in Erkner eine Straße benannt wurde: Georg Scharnweber (Amtszeit: 1842-91!). Aber Heinrich Catholy (Heinrichstr., Catholystr.) war sicher präsent, denn seit seiner Hochzeit 1856 mit Witwe Discher war er Bauerngutsbesitzer und Erbschulze, also eine Art Bürgermeister.

Leider haben wir heute nur wenige konkrete Kenntnisse über das Äußere unseres Ortes um 1860, wissen eher was es noch nicht gab. So fehlten die Straße und Brücke nach Neu Zittau wie auch nach Grünheide. Ebenso die Seestraße, und einen Weg zum Buchhorst (später Neuseeland) gab es nur entlang der Buchhorster Straße. Es gab noch keine Bahnhofsiedlung, keinen Ortsteil Neuseeland (damals Äcker und Wiesen) und Kurzhöhe, Kurpark und das heutige – eigentlich historisch falsch benannte – Neu Buchhorst. Und auch die vorhandenen Wohnplätze waren meist nur dünn besiedelt. Aber seit 1842 lag unser Ort an der Eisenbahn und hatte sogar einen der noch wenigen Bahnhöfe! Dieser lag jedoch außerhalb „Erkners“. Um 1860 wurde die Strecke stark ausgebaut, so dass die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn zur wichtigsten Linie für das mittlere und östliche Preußen wurde. Z. B. führte die Ostbahn zunächst über Frankfurt nach Küstrin und Ostpreußen und verband ab 1860 Preußen mit Russland. 1857 wurde „Erkner“ (daneben natürlich auch Berlin) über die Oberschlesische Bahn an die schlesische Kohle und weiter über Wien mit der Adria verbunden. Dies erklärt wohl die eingangs erwähnten Ausbauten der Strecke um Erkner. Trotzdem gab es hier um den Bahnhof zunächst nur zwei Häuser mit 47 Einwohnern.

Die Straßen-Brücke war zuletzt 1845 durch einen Neubau ersetzt worden, aber fast alle 5 Jahre waren Reparaturen notwendig, schon 1857 wurde reger Verkehr beschrieben. Sie bestand noch aus Holz, hatte 101 Fuß Länge, 12 Fuß Breite des Oberbelags, 7 Jochöffnungen

und in der Mitte eine Portalzugklappe für die Schiffe. Wahrscheinlich hatte sie Ähnlichkeit mit der kürzlich rekonstruierten Brücke von Briescht über die Spree. Erst 1865 wurde sie höher gelegt und erhielt die noch heute bekannten Rampen.

Das Ortsbild südlich der Brücke hatte nur wenig Ähnlichkeit mit typischen Dorfanlagen dieser Zeit: keine Kirche, wenige Häuser bzw. nicht so dicht gereiht. Nur wenige Fotos überliefern uns das mögliche Aussehen der Häuser damals. Vielleicht so wie das von Seilermeister Redigan an der Brücke? Oder eher wie beim Karutzbauern? Von Friedrichshagen weiß man, dass noch bis in die 1870er die alten Kolonistenhäuser an der Bölschesstraße im Grundriss nur wenig verändert waren, evtl. wurde das Fachwerk durch Ziegelummauerung verblendet und nur teilweise waren die Strohdächer Ziegeln gewichen. So könnten auch bei uns die Häuser ausgesehen haben.

„Der Erkner“ war der größte Wohnplatz mit 293 Einwohnern, darunter 56 Ehen. Es gab 28 Wohnhäuser, 1 öffentliches Gebäude und 14 wirtschaftlich genutzte, darunter eine Kalkbrennerei. Es lebten also ca. zwei Familien pro Haus. Das öffentliche Gebäude dürfte der Krug des Gutsbesitzers Beust gewesen sein. Er hatte sich von der fast hundertjährigen Maulbeerbaum-Pflicht auf seinem Grund befreien können, parzellerte nun allmählich sein Land und schuf damit den Baugrund für die dichtere Besiedlung unserer heutigen Stadtmitte. Auch für die Anlage einer Kalkbrennerei, die Beust 1859 begonnen hatte (wahrscheinlich zwischen Fließ und Beuststraße jenseits der Bahn).

Zum Erkner gehörte auch die „Reihe“, am unteren Ende der Beuststraße beginnend bis in die spätere Flakenstraße. Hier siedelten in Wassernähe hauptsächlich Schiffer, die zu dieser Zeit über die Hälfte bis knapp 2/3 aller Familien im I. Heidedistrikt waren. Am Flakensee existierten dann auch schon zwei Abbauten der Schiffbauerei und eines Fischers.

Auf dem Erkner standen alle Häuser in der Nähe des Wassers, südlicher – etwa ab der Wollankstraße – gab es nur Äcker und Wiesen. Allerdings konnten nur wenige Landwirtschaft im Vollerwerb betreiben! 1855 gab es hier 40 Büdnerstellen (also zwar Haus- und Garten-Besitz, aber kein Acker), dazu Angestellte (Bahn) und Tagelöhner. Die Suche nach Einkommensquellen war also sicher auf der Tagesordnung. Dafür bot sich dann bald neben der Schifffahrt auch die zukünftige „Theerproductenfabrik“ des Julius Rütgers an.

Die Karte (zwar schon von 1869 und mit den ersten Teerwerksanlagen) zeigt auch jetzt noch deutlich die Leere zwischen den Wohnplätzen: unbebaute Flächen, eine Mühle (evtl. wie die Holländermühle damals in Friedrichshagen oder die Bockwindmühlen in Gosen oder Neu Zittau). Die alte Poststraße hatte spätestens seit dem Bahnbau nur noch geringe Bedeutung. Ein Abzweig führte nach Hohenbinde zu einer Furt für Pferdegespanne nach Burig. Die „Straßen“ waren noch keine: vor 1888 ohne Namen, nur unbefestigte Spurrillen, oft Schlammflöcher. Der Weg in Richtung Neu Buchhorst war der „Schulsteig“. Seit 1854 hatten wir ein eigenes Schulhaus (etwa Gelände des Gymnasiums, Haus II), seit 1847 war eine Schule in Erkner zunächst

in einem Beust-Gebäude untergebracht. Vorher mussten alle Schüler täglich bis nach Woltersdorf!

Hinter der Schule kamen die alten Erbbauernhöfe der 3 pfälzer Kolonistenfamilien bzw. deren Nachfolger, wie z. B. Catholy, der aus Eggersdorf kommend selbst aus einer aus der Pfalz eingewandert Familie stammte.

Auf dem zweitgrößten Wohnplatz Neu Buchhorst lebten insgesamt 121 Menschen (darunter 19 Ehen) in 13 Wohnhäusern. Es gab ein öffentliches (Schule) und 19 wirtschaftlich genutzte Gebäude. Hier war neben zahlreichen Schiffern die Landwirtschaft angesiedelt. In den Ställen standen zusammen 69 der insgesamt 111 Rinder des Ortes. Die drei Erbbauern besaßen wohl den größten Teil der Äcker und Wiesen des I. Heidedistrikts, die sie über eine Holzbrücke über den Bretterschen Graben auf dem Buchhorst (heute Bereich der Uferstraße und Ahornallee) erreichten.

Die anderen Wohnplätze hatten sich im 19. Jahrhundert kaum weiter entwickelt. Schönschornstein, Alte Hausstelle und Hohenbinde (mit Jägerbude) hatten zusammen 80 Einwohner in 13 Ehen mit 9 Wohn- und 12 Wirtschaftsgebäuden. Auch sie lebten meist von der Schifffahrt, daneben von der Forst- und evtl. Landwirtschaft. Außer der Furt in Hohenbinde soll es auch in Wuhlhorst/Schönschornstein eine „Übersetzstelle“ über die Spree gegeben haben, allerdings hier nicht für Fuhrwerke. Bis zum Bau der Chaussee 1886 blieben sie die einzigen Verbindungen nach Neu Zittau und dem Nachbarkreis. Man merkt deutlich, dass wir hier in der „hintersten Ecke“ des Kreises lagen.

In den letzten Jahrzehnten hatten sich nur der Erkner und Neu Buchhorst stärker entwickelt (seit 1805: 2-3fach). Die Infrastruktur war wenig ausgebaut, aber der Ort verfügte über eine verkehrsgünstige Lage (Bahn und Wasser)! Die Landwirtschaft konnte nur wenige ernähren, so dass neue Gewerbebetriebe bei der Suche nach Einkommensmöglichkeiten sicher willkommen waren. Entwicklungsmöglichkeiten ergaben sich auch durch die allmähliche Parzellierung der landwirtschaftlichen Flächen. Das Territorium um den Bahnhof lag außerhalb des direkten Einflusses Erknerns, profitierte aber von dessen Nähe. Und die Forstverwaltung war an der Vermarktung von Flächen interessiert (wie z. B. beim Bauland in Berlin). Dies vereinfachte sicherlich die Ansiedlung eines Chemiebetriebes, was aber von Erkner nicht unkritisch hingenommen wurde. Dies zeigen die zahlreichen Widersprüche wegen der Gefahren und Belästigungen schon kurz nach der Inbetriebnahme durch Rütgers. Erst allmählich – und trotz der Kurort-Pläne Erknerns – normalisierte sich das Verhältnis. Dazu trug sicher die Bedeutung als Arbeitsplatz und (nach der Eingemeindung des Geländes um den Bahnhof) auch als Steuerquelle nicht unwesentlich bei. Dadurch konnte sich Erkner als Industriestandort in verkehrsgünstiger Lage so stark entwickeln, dass unsere Stadt heute zu den größten Orten des Kreises gehört. Flächenmäßig ähnelt Erkner allerdings nach wie vor dem alten I. Heidedistrikt.

Frank Retzlaff

(leicht veränderte Fassung des Artikels im Erkneraner Heft 6/2004)