

LESEPROBE



Treprow - Köpenick 2010

Ein Jahr- und Lesebuch



Inhalt

Vorwort	3
Inhaltsverzeichnis	4
Kalendarium	6

Ein Blick zurück

Das Ziel war Freiheit / <i>Renate Harant</i>	10
Gedanken – 65 Jahre danach / <i>Ulrich Stahr</i>	12
Wann war der Krieg vorbei? / <i>Eva-Charlotte Schülke</i>	13
Vom Ödland zu Köpenicks Schwesterstadt / <i>Ulrich Stahr</i>	16
Ey, jetzt sind wa Berliner / <i>Ingo Siegler</i>	19
Treptows Weg zu Groß-Berlin / <i>Eberhard Drescher</i>	20

Adlershof

Die Ehrengräber der Kapp-Putsch-Opfer / <i>Gerd Lüdersdorf</i>	22
Eine Frau mit Durchblick / <i>Helga Krause</i>	25
Partnerschaften: Paris – ein Fest fürs Leben / <i>Doris Thyrolph</i>	28
Ein Lebenstraum – der APHAI A VERLAG / <i>Regina Burow</i>	30

Alt Treptow – Plänterwald

Eine Schachtel voller Schicksale / <i>Monika Niendorf</i>	33
Am Treptower Spreeufer / <i>Helga Uhlenhut</i>	37
Ein Rathaus wird 100 / <i>Ulrich Stahr</i>	41
Treptow, wie hast du dich verändert... / <i>Eberhard Drescher</i>	45
In der Arena geht es immer rund / <i>Martina Tellbach</i>	48
Das Badeschiff / <i>Martina Tellbach</i>	50
Ein legendärer Straßenbahntunnel / <i>Tristan Micke</i>	53

Leseprobe

Baumschulenweg – Johannisthal

Frau Pupp doktor Pille mit der... / <i>Regina Burow</i>	58
Elektropolis und der O-Bus / <i>Tristan Micke</i>	61
Straßennamen unbekannter Orte / <i>Wolfhard Besser</i>	64
Eine Grenze muss nicht trennen / <i>Helga Uhlenhut</i>	68
Kirche und Schule – ein imposanter Gebäudekomplex / <i>Reinhard Kähler</i>	72
Die vergessliche Volkshochschule / <i>Günter Schöffler</i>	75
Cosma rockt / <i>Regina Burow</i>	78

Bohnsdorf – Altglienicke

Fritz Kühn: Kunstschmied, Autor und Fotograf / <i>Andreas Richter</i>	80
Barockmusik vom Feinsten / <i>Regina Burow</i>	85

Ober- und Niederschönevide

Gerhart Hauptmanns letzte Reise / <i>Dr. Michael Braun</i>	88
Ein außergewöhnlicher Buchladen / <i>Regina Burow</i>	89
Das Deutschlandtreffen 1950 in der Wuhlheide / <i>Dr. Michael Braun</i>	92

Ein Innovationspark im Grünen / <i>Mandy Curgol,</i> <i>Hans-Jürgen Jeziorowski</i>	94
Experimentieren und Entdecken / <i>Inga Jauch</i>	97
Futuro 13 – eine „UFO-Ikone“ / <i>Andreas Richter</i>	101
Die nackte Tante im Grünen / <i>Waltraud Krause</i>	103

Friedrichshagen – Rahnsdorf

Wasser / <i>Uwe Berger</i>	106
Links der „Bölsche“ – ein Ort der Bücher / <i>Erika Haller</i>	107
Zur Kur nach Friedrichshagen / <i>Mandy Curgol,</i> <i>Susanne Jeroschewski, Hans Jürgen Jeziorowski</i>	110
Die 20-Stunden Wettfahrt / <i>Dr. Kurt Wernicke</i>	113
Trinkwasser, Kanalisation und Säuglingssterblichkeit / <i>Rolf Kießhauer</i>	117
Anbau und Ernte im Schulgarten / <i>Inge Kießhauer</i>	119

Grünau – Schmöckwitz

Karolinenhofer Geschichte und Geschichten / <i>Hanna Lehmäcker</i>	122
100 Jahre Bahnbetriebswerk Grünau / <i>Andreas Titz</i>	128
Das Bürgerhaus an der Dahme / <i>Mechthild Schultze,</i> <i>Renate Rusch</i>	131
Unterwegs mit dem Leseladen / <i>Gisela Mwaun-Gulu,</i> <i>Dr. Marlis Hujer</i>	133
Ein Osterei für die Republik / <i>Dr. Helgunde Henschel</i>	136
Zu Gast auf dem Schmöckwitzer Kaffeekahn / <i>Lothar Gruner</i>	139

Köpenick – Müggelheim

Kaffee aus Köpenick / <i>Gerd Richter</i>	144	Leseprobe
Aus dem Angebot des Müggelheimer Heimatvereins / <i>Wolfgang Behrendt</i>	148	
Der Straßenbahnhof Cöpenick – eine Chronik... / <i>Joachim Kubig</i>	152	
Die Remise auf dem Schulhof / <i>Joachim Kubig</i>	155	
Zur Geschichte der Synagoge, Freiheit 8 / <i>H.-E. Franzke</i>	158	
Der jüdische Friedhof in Köpenick / <i>Gerd Lüdersdorf</i>	162	
Wozu dient die Landvermessung? / <i>Michael Schweitzer</i>	165	
Für ein selbstbestimmtes Leben im Alter / <i>Andreas Schulz</i>	169	

Leserecho – Was ist daraus geworden?

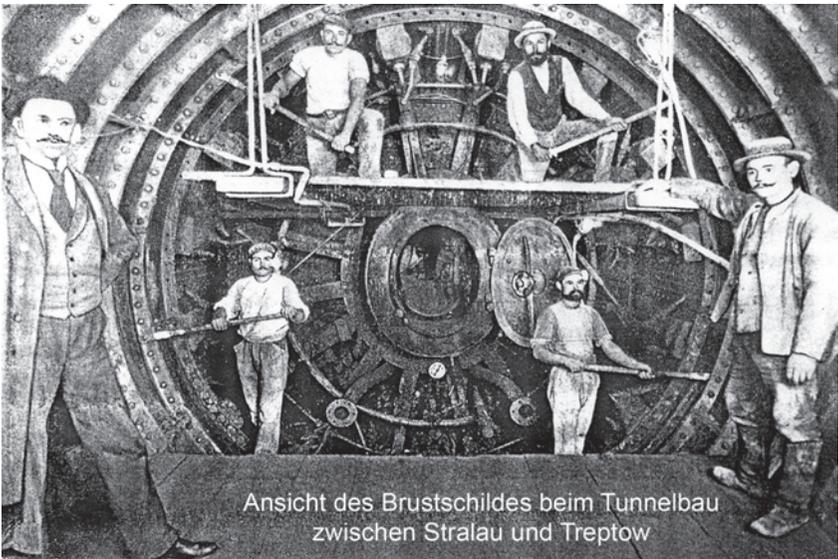
Der Weg nach oben / <i>Marita Wetzstein</i>	172
Privates über Hugo Kinzer / <i>Gerd Lüdersdorf</i>	174
Autorennachweis	176
Bildnachweis	176

Tristan Micke

Ein legendärer Straßenbahntunnel

Bereits 1891 lagen dem Berliner Magistrat Pläne der AEG (Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft) für den Bau eines Untergrundbahnnetzes vor. Bevor er aber einem solchen Vorhaben zustimmte, verlangte er die Errichtung eines Probetunnels in besonders schwierigen Bodenverhältnissen. Wegen des hohen Grundwasserspiegels, Schwemmsand- und Moorgebieten gilt der Berliner Untergrund ohnehin als problematisch. Mit der Entscheidung, den Probetunnel unter einem Fluss anzulegen, wurde der Schwierigkeitsgrad noch erhöht. Er sollte eine Verbindung zwischen dem Treptower Park (nahe Gaststätte Zenner) und der Halbinsel Stralau (nahe der Kirche) herstellen und dabei die an dieser Stelle 195 m breite Spree unterqueren. Die Baugenehmigung wurde im Dezember 1894 erteilt (siehe Jahrbuch 2002 S. 155).

Ursprünglich war nur ein nicht nutzbarer Probetunnel geplant. Die bevorstehende Gewerbeausstellung in Treptow und die Forderung der Gemeinde Stralau nach Anschluss an das damals schon gut ausge-



Ansicht des Brustschildes beim Tunnelbau
zwischen Stralau und Treptow

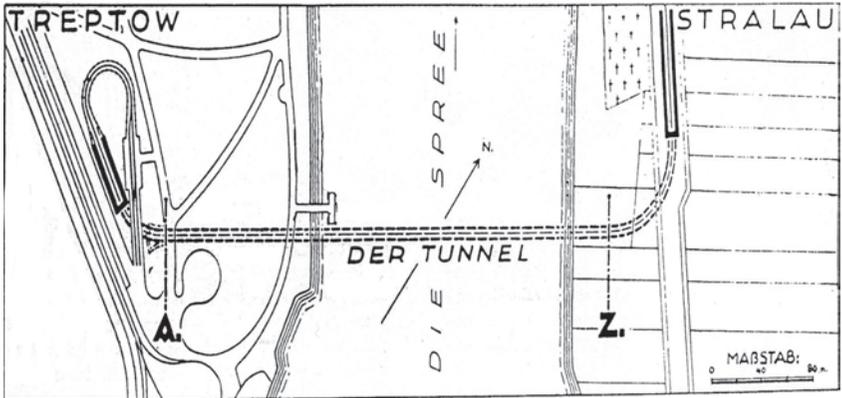
Alt Treptow – Plänterwald

baute Berliner Straßenbahnnetz waren Anlass zum Bau eines Straßenbahntunnels. Erstmals in Deutschland sollte hier ein Tunnel unter einem Fluss mittels der in England entwickelten Bauweise im Schildvortrieb errichtet werden. Hierfür gründeten die AEG und die im Schildvortrieb erfahrene Firma Philipp Holzmann & Co. sowie ein Bankenkonsortium unter Führung der Deutschen Bank die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen G.m.b.H. Diese Gesellschaft übernahm unter der Leitung von Regierungsbaurat Schnebel die Bauarbeiten.

Mit den Vorbereitungen wurde im Sommer 1895 auf der Treptower Seite begonnen. Hier war eine Kraftstation errichtet worden, die einen Dampfkesse, zwei größere Lokomobile, vier Kompressoren, drei Wasserdruckpumpen, eine Wasserförderpumpe, einen Generator sowie Akkumulatorenbatterien für die Beleuchtung umfasste. Der eigentliche Tunnelbau verzögerte sich bis Februar 1896, da erst jetzt der 54 Tonnen schwere, nach seinem Erfinder benannte Mackensensche Brustschild zur Verfügung stand.

Von einer 19 m langen und 6 m breiten Baugrube auf der Treptower Seite begann der Brustschild zu arbeiten. Dazu wurde er durch 16 Wasserdruckpressen mit einem Druck von 630 bis 900 Tonnen in das auszuhebende Erdreich gepresst, das darin enthaltene Grundwasser mittels Druckluft verdrängt und der trockengelegte Sand über Druckluftschleusen ins Freie befördert. Durch Zu- und Abschalten einzelner Pressen war ein Korrigieren der Vortriebsrichtung möglich. In den freigelegten Raum wurden nacheinander die Eisenringe (Tübbings) der Tunnelwandung eingesetzt, abgedichtet und untereinander verschraubt. Die so entstandene Tunnelröhre erhielt danach eine Auskleidung aus einer Zement-Asphalt-Schicht.

Beim Bau traten ständig Probleme auf, da stets Schwemmsand nachrutschte. So betrug die tägliche Vortriebsgeschwindigkeit des Tunnels zunächst nur 0,7 m pro Tag, die später allmählich auf 1,7 bis 2 m gesteigert werden konnte. Durch zahlreiche Bauunterbrechungen lag die durchschnittliche Vortriebsgeschwindigkeit bei etwa 0,9 m pro Tag. So war die Fertigstellung des Tunnels zur Treptower Gewerbeausstellung 1896 nicht möglich. Während der Ausstellung erfolgte ein Baustopp. Bis dahin waren 160 m des Tunnels fertig gestellt, wovon 35 m unter der Spree lagen. Das Tunnelstück konnte von den Ausstellungs-



Lageplan

Zeichnung Lehmann-Wjag

In zwei Minuten wurde der Tunnel durchfahren – auf der Treptower Seite endete er unweit von „Zenner“

besuchern besichtigt werden. Erst im September 1897 gingen die Arbeiten weiter.

Nach Ende der Bauarbeiten waren noch die Tunnelrampen fertig zu stellen, das Straßenbahngleis zu verlegen, die Oberleitung und die elektrische Beleuchtung zu installieren. In der Mitte des Gleises gab es für Kondens-, Regen- und Tauwasser eine Rinne, in der es dem Pumpensumpf an der tiefsten Stelle des Tunnels zugeführt und dort mittels elektrischer Pumpen abgesaugt werden konnte.

Der Tunnel hatte einen kreisrunden Querschnitt mit einem Innendurchmesser von 3,76 m, einer Länge von 454 m und unterquerte die Spree annähernd rechtwinklig. Er bot Platz für eine eingleisige Straßenbahnstrecke in Normalspurweite und wies eine schwache Neigung von 1:600 in Richtung Treptow auf. Er lag 3 bis 5 m unter der Flussbettsohle. Die Tunnelrampen hatten eine Steigung von 1:20, in Treptow eine Länge von 30 m und in Stralau eine Länge von 70 m.

Trotz der gefährlichen Bauarbeiten gab es keine schweren Unfälle. Im Tunnel mussten die Arbeiter ständig unter einem Druck von 1,5 at arbeiten, was sie ohne gesundheitliche Schäden überstanden.

Obwohl der Tunnel im Februar 1899 fertig gestellt worden war, wurde

Alt Treptow – Plänterwald

der Probebetrieb der Straßenbahn erst am 16. September 1899 aufgenommen. Offizielle Eröffnung war am 18. Dezember des gleichen Jahres.

Für den Betrieb der Bahn wurde die Gesellschaft Berliner Ostbahnen (BO) gegründet, deren Verwaltung und Betriebshof in der heutigen Tunnelstraße in Stralau lagen.

Wegen des geringen Tunnelquerschnitts mussten besonders niedrige Straßenbahnwagen, die so genannten Tunnelwagen, beschafft werden. Die Straßenbahnlinie führte vom Schlesischen Bahnhof (heute Ostbahnhof) über Mühlenstraße – Stralauer Allee – Stralau, Dorfstraße (heute Tunnelstraße) – Spreetunnel nach Treptow, Platz am Spreetunnel. Die Gesamtfahrzeit betrug 24 Minuten, die Röhre wurde in zwei Minuten durchfahren.

Da der Spreetunnel eingleisig war, wurde ein einfaches, aber gut funktionierendes Sicherungssystem angewendet: Von einem Posten an der Tunneleinfahrt erhielt der Straßenbahnfahrer einen Signalstab. Nur der Fahrer, der im Besitz des Signalstabes war, durfte in den Tunnel einfahren. Die Berliner nannten diese Straßenbahnlinie deshalb Knüppelbahn.

Ab 1. Mai 1913 fuhren die Tunnel-Straßenbahnlinien I und II der Berliner Ostbahnen über Treptow hinaus in Richtung Köpenick. Am 1. Januar 1929 übernahm die BVG (Berliner Verkehrsgesellschaft) den gesamten Straßenbahnbetrieb in Berlin. Die Strecke durch den Spreetunnel wurde nun als Linie 82 bezeichnet.

Wegen des schlechten Bauzustandes musste ab 1931 die zulässige Geschwindigkeit der Straßenbahn im Tunnel auf 15 km/h begrenzt werden. Eine Instandsetzung des Tunnels hätte ca. 250000 Reichsmark gekostet. Angesichts der sinkenden Fahrgastzahlen lohnte sich der Aufwand nicht. Am 15. Februar 1932 wurde deshalb der Straßenbahnverkehr durch den Tunnel eingestellt und dieser geschlossen. Die Wasserpumpen blieben aber in Betrieb, um ihn trocken zu halten.

Als 1936 zu den Olympischen Spielen in Treptow und Stralau Veranstaltungen stattfanden, richtete man den Tunnel nochmals für den

Fußgängerverkehr her. Dazu wurden die Tunnelsohle aufgeschüttet, um eine breitere Gehfläche zu erhalten, und die Tunnelröhre mittels Geländer längs geteilt, damit der Fußgängerstrom kanalisiert werden konnte. 1937, anlässlich der 700-Jahr-Feier Berlins, erfolgte die Nutzung des Tunnels in gleicher Weise. Danach wurde er wieder geschlossen. Während des Zweiten Weltkrieges erfolgte der Ausbau beider Eingänge zu Luftschutzräumen.

Aufgrund von Bombeneinwirkung (Erschütterungen) und Alterung lockerten sich die Bolzenverbindungen der Tunnelringe, und die Dichtungen ließen immer mehr Wasser eindringen. Die immer noch arbeitenden Pumpen schafften es kaum, die Wassermengen abzupumpen. Um wenigstens die beiden Luftschutzräume zu sichern, baute man Trennwände ein, die den unter Wasser stehenden mittleren Teil des Tunnels abschließen sollten. Da aber eine einwandfreie Abdichtung nicht möglich war, drang auch in die Luftschutzräume Wasser ein, die schließlich aufgegeben werden mussten. Als zum Kriegsende die Stromversorgung zusammenbrach, fielen die Pumpen aus und der Tunnel lief gänzlich voll Wasser.

Nach dem Krieg war eine Instandsetzung nicht vorgesehen, die beiden Tunnelrampen wurden aus Sicherheitsgründen zugeschüttet. Erst 1968 stieß man bei Bauarbeiten im Treptower Park nochmals auf das fast vergessene Bauwerk.

Mit dem Bau der Wasserstadt Stralau wurde ernsthaft über eine Wiedereröffnung des Tunnels nachgedacht. Im Dezember 1996/Januar 1997 wurde der Tunnelmund in Stralau vorübergehend wieder freigelegt und inspiziert. Dabei fand man im Luftschutzraum zurückgelassene Gegenstände aus dem Jahre 1945. Weitergehende Untersuchungen ergaben aber, dass sich eine Sanierung des Tunnels nicht rechnet.

So erinnern heute nur noch die Tunnelstraße in Stralau und der Platz am Spreetunnel in Treptow an das im wahrsten Sinne des Wortes versunkene Bauwerk.

Kaffee aus Köpenick

Wenn man bis kurz nach der Wende 1989 in die Nähe der Linden-/Ecke Bahnhofstraße kam, roch es vor einem Wetterwechsel intensiv nach Röstkaffee. In der Lindenstraße Nr. 32 standen bis 1993 die Anlagen des VEB BERO-Kaffee und Extrakt.

Wie fing alles mal an?

Die 1807 in Berlin gegründete und 1895 auch im damaligen Cöpenick angesiedelte Firma F. F. RESAG, Deutsche Kern-Cichorienfabrik, machte den Anfang. Diese Firma erwarb 1876 der Kaufmann Friedrich Wilhelm Oetting. Er ließ eine neue Cichorienfabrik nebst Maschinen- und Kesselhaus sowie einen Dampfschornstein errichten. 1890 startete die erste fabrikmäßige Herstellung von Malzkaffee in der Köpenicker Joachimstraße. Dieses Werk wurde von einem Brand mit schwerwiegenden Folgen heimgesucht. Das Feuer führte auch zu zeitweiser Beschäftigungslosigkeit für die Angestellten. Da der Schaden am Gebäude kaum noch zu beheben war, zog der Betrieb nun in die Lindenstraße. In den Jahren 1907 bis 1912 entstand dort neben einem Kontorgebäude ein neues umfangreiches Werk.

Im Jahr 1911 bekam die damalige RESAG-AG in Cöpenick als Teilhaber die Kathreiner-Malzfabrik München und die Firma Heinrich Franck und Söhne-GmbH, Ludwigsburg, dazu. Wenn schon vor dem Ersten Weltkrieg echter Kaffee nur wenigen vergönnt war, so ist der „Ersatzkaffee“ im Krieg der große Verkaufs-Renner, soweit die Lebensmittelkarten es ermöglichten. In einem Bericht der Zeitung „Dampfbboot“ vom 26. Juni 1926 heißt es, das der von der Firma F.F. RESAG-AG hervorragend hergestellte Malzkaffee wieder zu Ehren kommt; 100 Arbeiter sind in der Herstellung beschäftigt nebst den Büroangestellten. Das Blatt schildert ausführlich die Technologie: Erstklassige Gerste wird per Lastkahn angeliefert und mittels eines Elevators in den neunstöckigen Silo befördert und weiter in den Reinigungsbehälter. Mit kaltem Wasser wird das Gut gereinigt. Dem folgt die Drehtrommel. Bei plus 12 Grad Celsius angefeuchteter Luft keimt die Gerste in 72 Stunden. Im

folgenden Gang werden die Keime entfernt. Dann wird die Gerste in kugelförmigen Trommeln geröstet. Die Cichorienwurzeln, das Rohprodukt, kommt hauptsächlich aus der Magdeburger Gegend – schon gedörrt und vollkommen hart. Danach zerkleinern sie Maschinen und führen sie in 15%igem Anteil dem Malzkaffee zu. Moderne Abfüll- und Verpackungsmaschinen in vorbildlicher Sauberkeit stehen für den Versand des Kaffees bereit. Soweit die Wiedergabe aus dem „Dampfboot“.



Reklame am Anfang des 20.Jh.

In Köpenick prangte an den Firmengebäuden an der Lindenstraße ab 1928 der Name „Kathreiner“. Im Zweiten Weltkrieg wurde wieder die Kaffee-Ersatzkarte aktuell. Die Bombenangriffe und der Kampf der Sowjetarmee um Köpenick richteten nur wenig Schaden an dem Werk an. Bereits am 27. April 1945 konnte der Betrieb wieder in Gang gesetzt werden, hatte doch der sowjetische Stadtkommandant General Bersarin die Versorgung als vordringliche Aufgabe angeordnet.

Die damalige „Franck und Kathreiner GmbH“ beteiligte sich schon an der Warenmustermesse der Köpenicker Industrie- und Handwerksbetriebe vom 1. bis 10. Dezember 1945! Sie stellte ihren produzierten Malzkaffee aus.

Am 21. April 1948 wurde die „Kathreiner-Malzfabrik“ unter Treuhand gestellt. 37 Kolleginnen und Kollegen produzierten 1 060 t Malzkaffee-Ersatzmittel. Ab September 1954 wurden der VEB Kathreinerwerk und der VEB Köpenicker Mühle (ehemals BION-Mühle) unter der Firmenbezeichnung „VEB Getreide-

Köpenick – Müggelheim

verarbeitung Köpenick“ mit Sitz in der Lindenstraße zusammengeführt. Die Belegschaftsstärke umfasste nun 100 Kolleginnen und Kollegen.

Die Versuche der Forschung, eine Mischung von Getreidekaffee und Kaffee herzustellen, schlugen fehl. Die veralteten Rösttrommeln mussten noch mit Kohle beheizt werden und belasteten die Räume mit Rauch. Drei bessere Maschinen wurden von der Großrösterei Nordhausen erworben. 1957 wird der volllösliche Kaffee-Ersatzextrakt für 1,50 M pro 75g-Dose mit dem Namen „Im Nu“ angeboten.

Köpenick war der Kaffeespezialbetrieb der DDR. Die technische Entwicklung ging weiter:

1958 folgte die Errichtung eines Sprühturmes zur Sprühtrocknung von Kaffee-Extrakt.

Am 31. Dezember 1961 wurde vorerst die Kaffee-Ersatzmittelproduktion mit den alten Extraktionsanlagen stillgelegt. Die Röstkaffeeproduktion an der Lindenstraße lief nun mit meist maschineller Sortierung durch fotoelektrische Verlesung – wegen sogenannter Stinker oder Ölbohnen.

Ab Januar 1959 hieß der Betrieb „VEB Bero-Kaffee und Extrakt Berlin“. Es folgte der Einbau neuer Röstkaffeeproduktionsanlagen.

Im Jahr 1961 kam die verlesene „Kostamischung“ in den Handel, denn Unverlesenes wurde nicht genehmigt. 1963 schließlich werden die Kaffeeröster auf Gasheizung umgestellt; das erleichterte die Arbeitsbedingungen. Es wurden 5020 t Röstkaffee, 56 t „Presto“ und 140 t „Im Nu“ jährlich produziert. Als neues Erzeugnis wurde die „Wiener Melange“, eine Kaffeemischung aus 70% Röstkaffee und 30% kandierten Bohnen, angeboten. Große Schwierigkeiten bereitete die Herstellung koffeinfreien Kaffees. Sie konnte nur durch Importe entkoffeinerten Rohkaffees gelöst werden. Spezialanlagen mussten nun aus der Bundesrepublik Deutschland, Holland und England importiert werden, um neue Produktionsstrecken aufzubauen.

Im Jahr 1970 zerstörte ein Großbrand das Papierlager des Werkes und warf den Aufbau der Extraktionsanlage zurück. Die bisher produzierte „Kosta-Röstmischung“ wich den Mischungen „Mona“ und „Rondo“. Auf dem Weltmarkt wurden Röstkaffee- und Kaffee-Ersatzmittel jetzt preiswerter als Extraktpulver angeboten; so verkauften die Firmen

Franck und Kathreiner in Ludwigsburg das Kaffee-Ersatzerzeugnis „Caro“.

In der Lindenstraße mussten nun die Versuchsanlagen aus der Zeit vor dem Krieg weiter entwickelt werden. Durch Sprühtrocknung wurden in den Kaffee-Extraktanlagen die neuen Produkte hergestellt. Leider reichte die Produktionskapazität nicht aus; es musste Rohkaffee aus der Bundesrepublik Deutschland und später auch aus Brasilien importiert werden.

Die Jahre 1971 und 1972 sind bestimmt durch die Einweihung der Extraktgroßanlage und des Sprühtrocknungsturmes sowie die Inbetriebnahme der Entkoffeinierungsanlage.

Durch die Kapazitätserweiterung der Extraktionsanlage konnten von 1978 an 1220 t „Im Nu“ produziert werden. Die nötigen Einrichtungen, einschließlich der Verdampfer, kamen aus Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland.

Im Jahr 1978 folgte der weitere Einsatz technologischer Verfahren mittels Enzymen und des sogenannten Brauerenzym. Der Sprühtrocknungsturm wurde durch die eingesetzten neuen Verfahren energetisch besser genutzt.

Seit Januar 1980 unterstand der Leitbetrieb für die Kaffeeherstellung dem VEB Kombinat Nahrungsmittel und Kaffee in Halle. Er musste sich nach deren Norm richten.

Die Produktion des gemahlten neuen Röstkaffees „Mocca-Fix-Gold“ begann 1982. Eine große Bereicherung für die Kaffee-Herstellung sind auch neue, moderne Verpackungsmaschinen – aus Nordhausen.

Mit der Bildung von Kombinat unterstanden sämtliche „Röka-Betriebe“ dem Leitbetrieb in Halle. Der ehemalige Betrieb Röstfein Halle entwickelte das Wirbelschichtverfahren weiter und war nach der Wende der einzige Kaffee-Betrieb der DDR, der überlebte.

Im Jahr 1986 produzierte der VEB BERO 6000 t Röstkaffee, davon 85% der Marke „Mokkafix“.

Nach 1989 wurde der volkseigene Betrieb in eine GmbH umgewandelt. Alle Bemühungen, den Betrieb am Leben zu erhalten, scheiterten.

Köpenick – Müggelheim

Die Konkurrenz auf dem Weltmarkt war zu stark.

Der Betrieb wurde 1991 geschlossen; Teile der teuren Maschinen wurden verkauft oder verschrottet. Damit endete die Produktion von Kaffee in Köpenick.

Heute befinden sich die Verkaufskette „Norma“ und eine Wohnanlage auf diesem Gelände.

Die Marke „Im Nu“ ist aber noch im Handel und wird von der Fa. Magdeburger Röstfein hergestellt, die auch nach wie vor DDR-Kaffee-Marken produziert (Rondo, Mona).

Wolfgang Behrendt

Aus dem Angebot des Müggelheimer Heimatvereins

Müggelheim, ein Ortsteil des Bezirks Treptow-Köpenick, hat keine eigene Gemeindevertretung. Zu DDR-Zeiten fungierte der „WBA“ (Wohnbezirksausschuss der Nationalen Front), der Zusammenschluss der Parteien und Massenorganisationen, als Träger des gesellschaftlichen Lebens im Ort. Im Prozess der deutschen Wiedervereinigung 1989/90 lösten sich die Parteien in der ehemaligen DDR auf; damit entfiel auch der WBA.

Endlich konnten ohne große Schwierigkeiten Vereine gegründet werden. Am 19. April 1990 fanden sich nach umfangreichen Vorbereitungen rund 30 Anwohner und Anwohnerinnen im Dorfklub „Alte Schule“ zur konstituierenden Versammlung des „Müggelheimer Heimatvereins“ zusammen und erklärten gleichzeitig ihren Eintritt. In seiner Satzung stellte sich der Verein u.a. die Aufgabe, „den Heimatgedanken durch Traditionspflege und Geschichtsforschung zu festigen sowie die Förderung der Kultur der Denkmalpflege in Müggelheim“ zu bewirken.