

50 JAHRE

REH & Co.

1889 — 1939



23. FEBRUAR 1939

REH & Co. STRASSENBAU K.-G.
BERLIN NW 87 / HELMHOLTZSTRASSE 3
FRANKFURT A. MAIN — HAMBURG



Z 50 Jahre Reh & Co.


Zur Erinnerung an den Tag des 50jährigen Bestehens unserer Firma übergeben wir unseren Freunden und unseren Gefolgschaftsmitgliedern die nachstehenden Blätter, die ihnen einen kleinen Ausschnitt aus dem Werden und dem Wesen unserer Firma zeigen sollen.

Von altersher ist der Bergbau mit dem Straßenbau auf das engste verknüpft gewesen. Die Straße erschloß den Weg zum Berg und der Berg lieferte das Material, aus dem die Straße gebaut wurde. So ist es auch bei uns gewesen.

In den Jahren vor 1889 wurde der Bergingenieur Adolf Reh auf reiche Naturasphaltvorkommen in Italien aufmerksam gemacht, die er untersuchte und die ihm die Grundlage für die Gründung seiner Firma, der Reh & Co. Asphaltgesellschaft San Valentino Kommanditgesellschaft, gaben, deren persönlich haftender Gesellschafter und Leiter er war.

Sein Name ist mit dem Werden der Asphaltstraßen unlöslich verknüpft. Noch heute findet man seinen Namen und die von ihm entworfenen Karten in Lehrbüchern und in geologischen Werken. Seine Nachfolger haben seine Arbeit würdig fortgesetzt.

Die von Adolf Reh erfolgte Aufschließung der Asphaltgruben in San Valentino in den Abruzzen war der Anfang. Diese Asphaltgruben lieferten ein hochwertiges Asphaltgestein, welches von Italien aus nach vielen Ländern Europas und auch nach Übersee exportiert wurde. Es kam im Ausland und auch in Deutschland hauptsächlich für den Bau von Asphaltstraßen zur Verwendung. Die Aufnahme des Baues von Stampfasphaltstraßen ging Hand in Hand mit der Erschließung der italienischen Gruben. Nicht nur in Berlin, sondern auch in München, Nürnberg, Frankfurt (Main), Hamburg und vielen anderen großen und kleinen Städten des Reiches sind Straßenbauten in großem Umfange von der Firma Reh & Co. ausgeführt worden





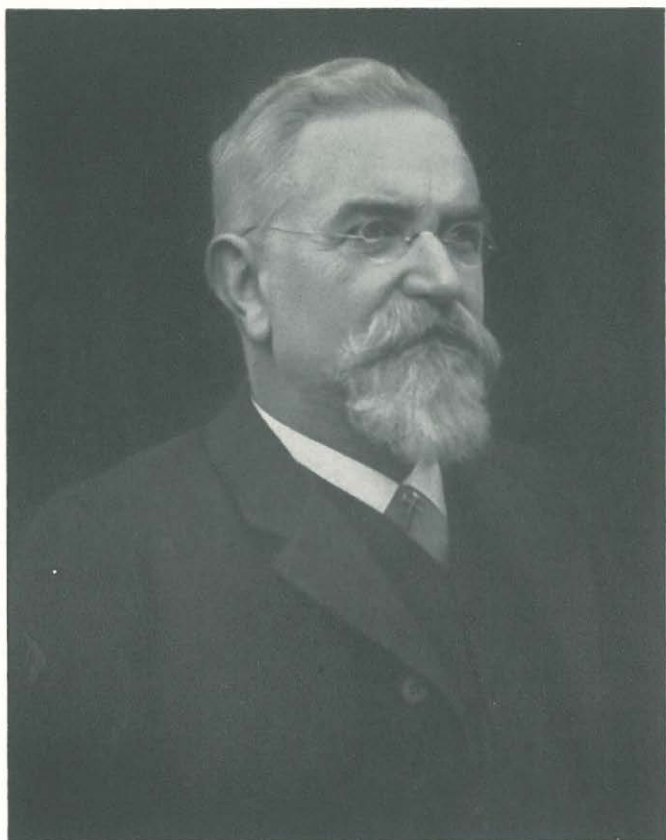
und darüber hinaus hat die Firma an andere Gesellschaften sowohl, wie auch an Kommunen das Gestein zum Herstellen von Asphaltstraßen geliefert. So ist ein Großteil der Münchner Asphaltstraßen aus San Valentino-Gestein hergestellt worden. Chemische Produkte auf Asphaltbasis hergestellt, Anstrichmittel, Isoliermittel und dergleichen erweiterten das Arbeitsprogramm der Gesellschaft. Mit Stolz kann die Firma darauf zurückblicken, daß sie Firmen, die bereits im Jahre 1890 solche Produkte von ihr bezogen, auch heute noch beliefert.

Dem Zuge der Zeit folgend wurde die Kommanditgesellschaft später in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt, der Zusatz San Valentino fiel, als der italienische Grubenbesitz als eine Folge des Krieges verloren war und machte dem Zusatz „Straßenbau“ Platz. Nach dem Kriege war nicht mehr die Lieferung von Asphaltgestein, sondern die Ausführung von Asphaltstraßen die hauptsächlichste Tätigkeit der Gesellschaft. Im Jahre 1937 wurde die Gesellschaft mit beschränkter Haftung, dem Wunsche der Regierung auf Umwandlung der namenlosen Gesellschaften in Personengesellschaften folgend, wiederum in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt, in welche der damalige Gesellschafter und Geschäftsführer der Firma, Direktor Soest, als persönlich haftender Gesellschafter eintrat.

Der Name des Gründers der Firma, des Herrn Adolf Reh, ist für immer mit der Firma verbunden. Seinem Andenken dient vornehmlich der heutige Tag. Unvergessen bleiben für unsere Betriebsgemeinschaft auch die sympathische Persönlichkeit des damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn A. G. Wittekind, welcher 40 Jahre lang sein Amt inne hatte, ferner die Namen der Mitarbeiter des Gründers, der Herren Bergrat Groebler, Jeckeln, Bergwerksdirektor Reichenbach, Tobien, Regierungsbaumeister Lorey, sowie vieler anderer Mitglieder der Betriebsgemeinschaft, deren Aufzählung über den Rahmen dieser Zeilen hinausgeht.

Nach vielen Jahren des Aufstiegs und des Erfolges kamen schwere Zeiten für die gesamte deutsche Wirtschaft und damit auch





Adolf Reh



für die Firma Reh & Co. Auch sie wurde von den Wirtschaftsnöten der Jahre bis 1933 schwer betroffen. Der Wiederaufstieg Deutschlands in den Jahren nach 1933 brachte für den gesamten Straßenbau und damit auch für Reh & Co. neue Aufgaben. Verhältnismäßig spät, aber nicht zu spät, wandte sie sich auch weiteren Sparten des neuzeitlichen Straßenbaus zu. Seit 1936 ist das Arbeitsprogramm, das sich ursprünglich auf den Asphaltstraßenbau beschränkte, auch auf Betonstraßen und den allgemeinen Straßenbau ausgedehnt worden.

Bei vielen großen Bauvorhaben des Dritten Reiches hat die Firma Reh & Co., soweit sie in ihr Arbeitsgebiet fielen, mitwirken können, insbesondere bei dem Ausbau von Groß-Berlin, bei Bauten der Wehrmacht, der Reichswerke Hermann Göring, den Reichsautobahnen und dem Schutze unserer Grenzen.

Im Sinne des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit ist eine enge Betriebsgemeinschaft entstanden, in der Betriebsführer und Gefolgschaft Hand in Hand miteinander arbeiten, mit Vertrauen zu einander und mit Stolz darauf, an den Bauaufgaben des Großdeutschen Reiches mitwirken zu können.





Zum 50. Wiegenfeste

gewidmet der Reh & Co. Straßenbau KG.

von F. Z.

Nicht im schlicht-prosaïschen Gewande,
Nein, im Galaschmuck der Poesie
Komm' ich heute aus dem Dichterlande
Mit gar feierlicher Melodie!

50 Jahre sind dahingeflossen,
Seit Dir ward' beschert das Licht der Welt,
Da man Dich begrüßt als den Genossen,
Der seitdem zur schwarzen Kunst gezählt!

Zu so weihevollen Wiegenfeste
Wünsch ich Dir von Herzen Heil und Glück
Und erfleh Dir jene Göttergeste,
Die da führt zu gnädigem Geschick!

Denn nicht jedem ist es gut ergangen
In dem Kampfe um das große Los,
Manche haben ihren Schubs empfangen,
Der sie schleuderte vom hohen Roß!

Aber Du, von Gunst so reich umflossen,
Saßest bald schon in dem Sattel fest, —
Früher als so manche Weggenossen —
Bauteest Du Dein Helmholtzstraßen-Nest.

Starke, zukunftsfrohe Optimisten, —
Weitblick, Leidenschaft und kühner Schwung
Weckten bei den alten Stadtkanzlisten
Asphaltfreudige Begeisterung!

Adolf Reh, der Kämpfer und Begründer
Deines Rufes und auch Deiner Kraft,
Ward zum unverdrossenen Verkünder
Deiner Valentino-Asphalt-Pracht!

Alles pries die hohen Qualitäten:
Staubfrei war die Fläche, sauber, glatt,
Und kein Auto rutschte mal daneben
— Weil es seinerzeit noch keines gab!





Nur die Gäule merkten an den Beinen,
Daß sich irgendwas verändert hatt':
Statt der Katzenköpf' und spitzen Steine
Lag jetzt Asphaltpflaster spiegelglatt!

Doch wer dachte damals in den Zeiten
Dieses Fortschritts an die Kreatur?
Niemand konnt' es ernsthaft je bestreiten:
Für das Auto galt der Asphalt nur!

Wenn dann später öfters zitternd-schlitternd
Manches Auto bang am Gaul vorüberzog,
Sagten Zeitgenossen ganz erschüttert:
Besser und bequemer ist es doch!

Endlich also kam, was kommen mußte:
Großverkehr auf Straßen, glatt und rein!
Und ich sagte dem, der 's noch nicht wußte:
Eins konnt' ohn' das andre nicht mehr sein!

So ward also unser Asphaltpulver
Wegbereiter einer neuen Zeit,
Leicht und froh trug alles Deine Schulter, —
Konjunktur war Trumpf und — angemess'ner Preis!

Aus Abruzzens heißen braunen Gruben
Quoll das Manna für den Straßenbau, —
Wie ein Strom war's, — wie ein Fluten
Frischer Morgenluft von Bau zu Bau!

Heiter war der Himmel, der Dir strahlte,
Und gemächlich froh stieg jeder Start!
Sorglos segelt'st Du mit den Asphalten,
Wie ein glücklichst Schiff auf großer Fahrt!

Bald erwandert waren alle Länder:
Rußland, Südamerika, Transvaal!
Und mit Stolz vernahmst Du es von Kennern:
Reh-Asphalt ward international!

Doch, wer einmal hohen Ruhm erklimmen,
Weiß, wie schnell mal eine Wende kommt, —
Noch ist man vom Glücke ganz benommen,
Als da schon ein Blitz aus heiterm Himmel kommt!





Kriegsgeschrei ertönte da aus allen Ecken,
Ganz Europa war ein großer Brand!
Wie ein Mann stand Deutschland bis zum kleinsten
— eine Wehr, wie man sie nirgends fand! [Flecken

Und auf einmal ward es leer im Hofe,
— da und dort verblieben wenige noch, —
Südlich aber fielen dann die Lose, —
War es Schicksalswende, die Dich trog?

Niemals sahst Du Deine Gruben wieder,
Dieses Fundament und Asphaltreich!
Kein Besitz kam jemals — dies war bitter —
Diesen reichen Erdschätzen gleich!

Kaum, daß Du Dich damals abgefunden
Mit den Schlägen dieser harten Zeit,
Als das liebe Vaterland zerschunden
Untersank in Haß und rotem Streit.

Waren wir nicht selbst zu tiefst erschüttert,
Als der Geist der Straße dominiert',
Als wir endlich — innerlich verbittert —
Noch den Inflationen zugeführt?

Ausgepumpt von dem Versailles-Vertrage,
Schmolz jetzt noch die letzte Friedensmark dahin,
Und die Feinde zeigten in der „Aufbaufrage“
Einen wahrhaft tiefen Mitleidssinn!

Floß da nicht ein Strom in deutsche Lande,
Bald aus England, bald vom nahen Haag?
Jede Stadt erstickt', es war 'ne Schande,
In den Schulden seines Magistrats!

Straßen, Plätze und auch Radfahrwege
Bauten sie auf Pump ganz großen Stils!
Schuldenmachen wurde bald die Regel
Dieses leichten, frevelvollen Spiels.

Und es kam — wie aus dem Hinterhalte —
Konkurrenz auf Konkurrenz hervor,
Offerierte billigste Asphalte,
Während jener „Rutschasphalt“ verlor!





Jede Zeitung schrieb nur noch vom Rutschen ...

„Jede Autofahrt ist Rutschpartie ...“

Was blieb übrig, als nur mitzurutschen —

Mit den Preisen! ... Fragt mich bloß nicht wie!

Soll ich immer weiter noch erzählen?

Jeder weiß, was wurde und geschah! —

Niemand' will ich heut' in Versen schmälern,

Weil ein Silberstreifen winkt so nah!

Laß Dich also keineswegs verdrießen,

Wenn auch jetzt die Uhr schon 50 schlug!

Neues Leben soll aus den Ruinen sprießen —

Halb gewonnen ist schon bald der Flug!

Wo man große Ziele will erreichen,

Da muß Ordnung sein und Disziplin,

Und das Alter muß der Jugend weichen,

Das ist alles Lebens tiefer Sinn!

Nicht die teure, hochgeschätzte Ruhe

Bringt Dich vorwärts, hin zu Glück und Gut,

Nicht der Blick auf die gefüllte Truhe

Macht Dich sorgenfrei und wohlgemut!

Nein, der Kampf um arbeitsschwere Lose

Schafft Dir heute Brot und Kraft und Mut,

Immer jung zu sein im Zeitenschoße,

Sei Dein festes Ziel in Ebb' und Flut!

Sieh, schon steht ein tapfrer Mann am Steuer,

Der Dein Schiff so unerschrocken lenkt!

„Alle Mann an Bord! — Und ran ans Feuer!

Und den Ballast in das Meer versenkt!“

Wenn Du dies Kommando übst fürs ganze Leben

Und durchdrungen bist von sozialem Geist,

Dann wird immer Dir die Mannschaft geben

Feste Treue und Gemeinschaftsgeist!

Mög' Fortuna Dich nun weiterhin begleiten,

Und Erfolg beflügeln Deinen künft'gen Lauf!

Das wünscht Dir in gut' und schlechten Zeiten

Einer, der Dich kennt, mit herzlichem

GLÜCKAUF!





Historisches vom Asphalt und — von Reb & Co.

Ausgegraben von F. Z.*)

*„Das ist das Gold, welches Kolumbus
vergeblich in Amerika gesucht hat...“*

Hinten im Hofe kocht und qualmt es, ... Fässer rollen, Kies und Splitt werden herangefahren, ... eine Maschine nach der andern füllt sich und rollt ab ... Irgendwo auf der Straße knien die Spachtler und kneten die Asphaltmasse über die ausgehauene Fläche ... Asphalt!

Asphalt! Bitumen!

Irgendwo unter der harten Oberfläche, im tiefsten Innern der Erde, wo bei unvorstellbar hoher Temperatur die flüssigen Massen brodeln und zischen, wird der Urstoff geboren ... werden Millionen Jahre alte organische Ablagerungen zu Erdöl, ... fließen, stauen und verlagern sich wieder zu Schichten ... quillen endlich durch Spalten ... destillieren in jahrtausendelanger Sonnenbestrahlung ...

Und werden gefunden ... irgendwo, in dieser oder jener Form ... Bitumen, Erdpech, Asphalt!



*Und sie sprachen untereinander:
Wohlan, lasset uns Ziegel streichen und
brennen. Und sie nahmen Ziegel zu Stein
und Asphalt zu Kalk...!*

Dieser Satz steht schon im ersten Buch Moses, Kap. 11, Vers 3 (Turmbau zu Babylon). Seit uralten Zeiten, sicherlich bereits vor 3000 v. Chr., waren Bitumenfundstätten bekannt, vor allem in Mesopotamien, wo das Bitumen aus Tümpeln gewonnen, gelegentlich im Gestein gefunden wurde. Bei den Assyriern und Babyloniern gab es sogar schon einen gewissen Mittelpunkt der Bitumen-Industrie: die Umgebung von Hit, wo das Bitumen noch heute reichlich aus der Erde sickert.



*) Quellenangabe: R. I. Forbes in der Zeitschrift „Bitumen“, Jahrgänge 1934—1938.
Wilh. Friese, Die Asphalt- und Teerindustrie (1908).





Der griechische Historiker Herodot (500 v. Chr.) berichtet von einem Flusse Is, einige Tagereisen von Babylon entfernt, welcher in seinem Wasser Asphaltklumpen mit sich führt, und der Geograph Strabo schreibt:

*Die Oberfläche des Toten Meeres
krümmt sich wie ein Hügel, und aus
diesem treibt eine große Asphaltmasse
hervor ...*

Auch Vitruvius (um Christi Geburt) berichtet von einem großen Asphaltsee und von schwimmenden Asphaltmassen, welche die Schiffer in ihre Kähne und Flöße ziehen, und so zäh-klebrig sind, daß sie an den Kähnen anhaften und mit — Urin abgelöst werden müssen.

Der Bitumenmörtel (ein Gemisch mit Sand, Fasern, zerkleinertem Schilf) fand damals in großem Ausmaße in der Architektur, im Straßen- und Wasserbau und im Schiffbau Verwendung.

Vom Turm zu Babel wissen wir, daß er bis zu einer gewissen Höhe mit Ziegelsteinen verkleidet war, die mit Asphalt vergossen waren, um ihn bei Hochwasser vor Feuchtigkeit zu schützen.

Die assyrische Königin Semiramis baute einen Tunnel unter dem Euphrat von 500 Toisen Länge aus gebrannten Ziegeln, die mit Asphalt überzogen waren.

Im assyrischen Gesetz wird außer den Körperstrafen auch eine Strafe beschrieben, bei der ein Topf mit geschmolzenem Erdpech über den Kopf des Schuldigen ausgeschüttet wird.

Etwa um 1300 v. Chr. baut Adad-Nirari seine Kaimauer in Assur mit Bitumen.

Um 800 v. Chr. ließ ein assyrischer Gouverneur auf sein eigenes Monument viele Verwünschungen schreiben gegen Missetäter, die dieses Werk mit Bitumen bestreichen würden.



Besonders in der Medizin spielten die Bitumina eine große Rolle. Die damaligen Heilkundigen erkoren die ölige Masse zum Arzneimittel gegen Flechten, Hautjucken, Husten, Augenentzündungen, Blindheit, Ischias, Epilepsie usw., also zum wahren Universalmittel. Für bestimmte Krankheiten wurde eine Mischung von Bier und Bitumen vorgeschrieben, — auch durch längeres Stehen des Kranken auf Bitumen konnte vieles geheilt werden. ...

Und schließlich sollen sich bei Ohnmachtsanfällen die Asphaltdämpfe sehr bewährt haben — so berichtet Plinius. ...

Mit verschiedenen Kräutern vermischt gab es ein Heilmittel für krankes Vieh, und wenn man Hühner mit einer Mischung von Bitumen, Harz und Schwefel bestrich, dann legten sie größere Eier.

(Geoponica XIV, 11.)





Jahrhundertlang war alles vergessen, was damals im Altertum mit Asphalt hergestellt worden war, denn durch kriegerische Wirren und Wohlleben verfielen die Kulturvölker. Die Erfahrungen der Alten gerieten in Vergessenheit.

Aber auf allen Erdteilen quoll und lagerte Bitumen und bildeten sich Asphaltseen, — wer fand sie, und wo war der Mann, der die kostbare Masse auswertete?

Um das Jahr 1560 schrieb ein spanischer Arzt über die wichtigsten Produkte aus Amerika und erwähnte dabei das Bitumenvorkommen auf der Insel Kuba. Etwas später folgte die Entdeckung der Vorkommen von Tampico (Südamerika), wo man verschiedene Asphaltseen und Ablagerungen fand. Das Bitumen wurde von den dort wohnenden Azteken nach Mexiko verkauft, wo es hauptsächlich als Kaugummi (mit Harz vermischt) Verwendung fand. Schließlich zeigten sich auch in Bolivien, Ecuador, Peru (Titicaca-See) Fundstätten, bis endlich die Öffentlichkeit durch Sir Raleigh (1595) von dem Vorhandensein eines mächtigen Asphaltsees auf der Insel Trinidad erfuhr, der schon früher von einem unbekannten Spanier entdeckt worden war. (Merkwürdigerweise erfolgte die Ausbeutung dieser großen Materialmasse erst im 19. Jahrhundert.)

1712: Dieses Jahr brachte die Wende! Ein Arzt in der Schweiz, namens Eyrinis (ein Grieche) machte bei seinen Reisen durch das Schweizer Juragebiet (Neufchatel) an den herabhängenden kahlen Felsen eigenartige Beobachtungen; sie fühlten sich stellenweise ganz weich an, waren von brauner Farbe und ließen sich leicht entzünden.

Asphalt in Europa! Eyrinis großes Verdienst bestand aber darin, daß er ein Verfahren zur Fabrikation des Mastix ausarbeitete und das Produkt zu Bauzwecken empfahl.

In seiner Begeisterung verfaßte er zahllose Schriften über seine Entdeckungen und Erfindungen und machte darin neue Vorschläge über die Verwendung des Bitumens; sehr viele dieser Anwendungen fielen in das Gebiet der Medizin: So z. B. empfiehlt er das Bitumen als Salbe gegen Rheumatismus und Verdauungsstörungen, ferner betonte er den aromatischen Charakter und pries das Bitumen sogar als Mittel gegen Feldmäuse.

1735: Entdeckung der Vorkommen bei Seyssel (Schweiz).

1768: Ausbeutungsbeginn der Lager zu Lobsan (Elsaß).

Ein Zufall ließ damals in den ersten Gruben (Schweiz) die Fabrikation des Stampfasphalts entdecken: Die beim Transport herabfallenden Gesteinsstücke komprimierten auf dem Wege im Laufe der Zeit durch den Wagenverkehr zu einer festen und elastischen Masse, die für die Feuchtigkeit undurchlässig war.

So war die Geburtsstunde für die Stampfasphalt-Industrie gekommen!

Neben Seyssel wurde Val de Travers (Neufchatel) das bedeutendste Zentrum für den Naturasphalt. Der Abbau dieser Grube erfolgte später





(1873) mit englischem Kapital. Sizilianischer und Ragusa-Naturasphalt spielten dagegen eine mehr untergeordnete Rolle, ebenso die Vorkommen in Lobsan und Limmer.

Immerhin dauerte es etwa 80—90 Jahre nach der Entdeckung von Eyrinis, bis ein brauchbarer Asphaltbelag für die Straße hergestellt werden konnte.

1835 wurden in Paris die ersten Asphaltstraßen verlegt, und zwar mit einer derart unbrauchbaren Masse, daß nach Erkaltung noch die Stiefel der französischen Bürger stecken blieben. (Eine Anzahl Spottbilder aus dieser Zeit zeigen die mißlungene Anwendung des Asphalts in Paris.) Dagegen feierte zwei Jahrzehnte später (1851—1854) die Stampfasphaltdecke ihren Siegeszug in Paris; 1869 betrug dort die asphaltierte Fläche bereits 280 000 qm!

In England nahm die Entwicklung keinen solch schnellen Verlauf wie in Frankreich. Dort liebte man das Holzpflaster, und erst 1869 (also um dieselbe Zeit wie in Berlin) wagte die Stadtverwaltung, eine öffentliche Verkehrsstraße zu asphaltieren.

Auch in Amerika wurde — trotz des Vorkommens in Trinidad — um diese Zeit mit dem europäischen Seyssel-Asphalt gearbeitet. Dort bevorzugte man zu Anfang des 19. Jahrhunderts noch die sog. Knüppelwege, und erst 1871 wurden Versuche mit Asphalt-Straßenbefestigungen vorgenommen, während fast gleichzeitig ein belgischer Chemiker durch Versuche den Grundstein zur dortigen Walzasphalt-Industrie legte. Diese Arbeiten wurden aber erst ermöglicht durch die Entdeckung einer Anzahl neuer Naturasphaltlager in den verschiedensten Landesgebieten von Amerika. 1876 verlegte man beim Kapitol in Washington die erste Straßendecke mit Trinidad-Asphalt.

In Deutschland begann 1843 der Abbau der Asphaltlager bei Hannover (Limmer), während der Vorwohler Naturasphalt erst Mitte der 60er Jahre gewonnen wurde. Während in Frankreich schon rührige Industrielle mit Schweizer und sizilianischem Asphalt Zukunftsmusik betrieben, lag das Straßenwesen in Deutschland mit seinen Land- und Feldwegen dritter und vierter Ordnung etwas im Hintertreffen, und als die Haupt- und Residenzstadt Preußens 1869 erstmals daran dachte, über einen Flecken alter Feldsteine die heiße Asphaltmasse oder das merkwürdige braune Pulver schütten zu lassen, da ahnte gewiß noch keiner der Beteiligten das Nahen der neuen, modernen Zeit mit ihrem Großverkehr und ihrer Straßentechnik!

Das Vorbild des Auslandes, die neuartige, rasche Verlegung und auch die für gut befundene Qualität des Naturasphalts ließen in den Großstädten Deutschlands das Stein- und Holzpflaster — langsam, aber sicher — der Asphaltdecke Platz machen, so daß bald eine leistungsfähige Asphalt-Industrie aufblühen konnte.





Bemerkenswert ist die Tatsache, daß sich, ähnlich dem in den 80er Jahren auftretenden Goldfieber, auch in der Asphalt-Industrie damals eine wahre Sucht nach Auffindung neuer Asphaltlager einstellte, wobei manchmal Fundstellen sehr zweifelhafter Art mit großer Reklame zum Verkauf angeboten wurden. Natürlich blieben s. Z. die sizilianischen und Schweizer Gruben die Hauptbasis der Berliner Asphaltfirmen, denn die Stadtverwaltung bevorzugte diese Qualitäten, und es war sicher auch kein blinder Zufall, daß das in Mittelitalien entdeckte Vorkommen eines äußerst ertragreichen Naturgesteins den Anlaß zu einer industriellen Neugründung in Deutschland wurde, an der sich sofort kapitalkräftige Interessenten beteiligten.

So kam

Reh & Co.


auf die Welt. Hören wir, was die Chronik über die ersten Geburtswehen berichtet:

„Bereits Ende der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts war die Aufmerksamkeit deutscher Interessenkreise auf die Erdölvorkommen im Tale von Popoli und die Asphaltvorkommen von San Valentino in Mittelitalien durch den damaligen deutschen Konsul Stienen in Ancona gelenkt worden.

Ein Jahrzehnt später ging die, Mitte der 70er Jahre mit dem Sitze in London gegründete, englisch-italienische Ölgesellschaft daran, die San-Valentino-Vorkommen auf Öl auszubeuten. Auf ganz verfehlter Basis angelegt, kam sie Mitte der 80er Jahre zum Erliegen, und ihr gesamter Besitz wurde von der Firma L. Claasen & Co. in Ancona im Jahre 1886 käuflich erworben.

Gelegentlich einer bergmännischen Begutachtung der Schwefelvorkommen von Sassoferrato im Herbst 1884 besuchte der Bergingenieur Adolf Reh auch die Asphaltvorkommen der Abruzzen und entsprach 1887 den Wünschen der genannten Firma Claasen & Co., für dieses Material Berliner Asphaltfirmen zu interessieren. Diese Bemühungen blieben zwar erfolglos, hatten aber zur Folge, daß die Berliner Stadtbauverwaltung von den San Valentino-Asphalt-Vorkommen Kenntnis erhielt und sich veranlaßt sah, mit dem Material in Berlin einen praktischen Versuch zu machen. Unter der Leitung von Herrn Reh bildete sich zu diesem Zwecke zunächst 1888 ein Versuchs-Asphalt-Konsortium der Abruzzen (unter Mitwirkung von kapitalkräftigen Firmen und Personen). Diesem wurde dann von der






Berliner Stadtbauverwaltung eine Probestrecke von 500 qm Fläche für die Asphaltierung unter erschwerenden Bedingungen überwiesen. Es mußten pro Quadratmeter Fläche 16 Mark Kautions hinterlegt werden, obwohl für den Quadratmeter nur 16 Mark bezahlt wurden. Diese Probepflasterung hatte ein so befriedigendes Ergebnis, daß schon nach Ablauf eines Jahres die Leiter der Stadtbauverwaltung erklären konnten, daß das Material gut sei und dem bis dato angewendeten von Neuchatel und Sizilien nicht nachstehe. Man empfahl den Erwerb der Grubenfelder und deren Ausbeutung und versprach, bei den Berliner städtischen Arbeiten das neue Unternehmen in gleicher Weise zu berücksichtigen wie die übrigen in Berlin arbeitenden Asphaltgesellschaften.

Dies führte 1889 zur Bildung der einfachen Kommanditgesellschaft Reh & Co. Asphaltgesellschaft San Valentino, welche in Berlin und San Valentino ihren Sitz hat, und deren persönlich haftender Gesellschafter Herr Adolf Reh in Berlin-Groß-Lichterfelde ist . . .“

Das ist nun fünfzig Jahre her.

Lange Jahre hat der Gründer unserer Firma, Herr Adolf Reh, sie geleitet und mit seinen Mitarbeitern, unter denen des verstorbenen Herrn Jeckeln und unseres Seniors, Herrn Bergwerksdirektor Reichenbach, besonders gedacht werden soll, zu einem leistungs- und ertragsfähigen Unternehmen gemacht. Das unglückliche Ende des Krieges brachte für die Firma Reh & Co. den Verlust des italienischen Asphaltgrubenbesitzes und damit den Ausfall des Rohstoffes, auf dessen Besitz die Firma aufgebaut war. In wenigen Jahren mußte die Asphalt-Industrie sich auf die Herstellung des sogenannten synthetischen Asphalts umstellen, der aus Bitumen, welches in Deutschland aus in- und ausländischen Rohölen gewonnen wird, unter Zusatz von Kalkmehl und anderen Füllstoffen entsteht.

Im Verlauf dieser Jahre haben sich besondere Normen für die Herstellung des Hartgußasphalts gebildet, unter denen in erster Linie der Berliner Gußasphalt zu nennen ist, an dessen Entwicklung Reh & Co. an maßgebender Stelle mitwirkte. Dieser Gußasphalt oder Hartgußasphalt hat sich die Straßen in ganz Deutschland erobert. Der Niedergang der Wirtschaft in den Jahren bis 1933 brachte der gesamten Asphalt-Industrie sehr schwere Zeiten. Als die Wirtschaft im Jahre 1933 neue Hoffnungen auf einen Wiederanstieg auch unserer Industrie schöpfen konnte, waren die technischen Einrichtungen wieder veraltet und sie reichten nicht mehr für den stark einsetzenden Bedarf aus. Deshalb mußte auch unsere Firma in den letzten Jahren sehr große Investitionen machen, und nicht nur das, sie mußte sich auch auf andere Sparten des neuzeitlichen Straßenbaues





umstellen und sich dafür einrichten. Neue Straßen, neue Bauweisen, neue Aufgaben, Autobahnen, Flugplätze, Chausseen, Flugzeughallenböden, Rollfelder, Festungsbauten, Asphaltböden für die Aufnahme von Stabfußböden und Linoleum, Isolierungen, Sportplätze, Radfahrwege, Siedlungsstraßen aus Beton, — das waren die Aufgaben, welche die neue Zeit der alten Firma Reh & Co. stellte, und sie ist diesen Aufgaben gerecht geworden.

Das große Verdienst, unsere Firma materiell, ideell und besonders in sozialer Hinsicht für die großen Aufgaben der Neuzeit gerüstet zu haben, gebührt allein unserem derzeitigen Betriebsführer, Herrn Direktor Soest, welcher die Leitung seit 1936 innehat.

Die Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen, immer neue Erkenntnisse, neue Arbeitsmethoden, neue Maschinen sind Diener des Fortschritts. Aus der Einzelfirma, geschaffen von dem schöpferischen und wagemutigen Geist eines Mannes, ist eine größere Gemeinschaft entstanden, in der jedes Mitglied, vom jüngsten Gefolgsmann bis zum Betriebsführer, mitarbeitet an dem Ziel, die Betriebsgemeinschaft der Firma Reh & Co. zu einem würdigen Mitglied der Industrie des Großdeutschen Reiches zu machen.





Hest.



Vom damaligen Asphaltkrieg in Berlin

Nach alten Berichten erzählt von F. Z.

Es war einmal eine wunderschöne Zeit, da war unser Berlin noch mit spitzen Feldsteinen und Katzenköpfen gepflastert. Die vielen Olfunzeln und wenigen Gaslaternen wurden nur angezündet, wenn kein Mondschein im Kalender stand. Zwischen Bürgersteig und Fahrdamm zogen sich noch die duftenden Rinnsteine hin, die alles aufnahmen, was heute in die Kanalisation fließt . . ., und unsere geliebte Helmholtzstraße zeigte noch das Aussehen eines besseren Wiesenweges zwischen träumenden Weiden . . .

Das war die Zeit, da noch alle Straßen und Plätze der Innenstadt dem *S t a a t* gehörten, — sie waren auf königlichem Grund und Boden angelegt, und erst im Jahre 1876 sind sie Eigentum der Stadt Berlin geworden. Die Wandlung Berlins von einer königlich preussischen Residenzstadt zum politischen Mittelpunkt des Deutschen Reiches und die Entstehung von Vorortgemeinden veranlaßten die damaligen Stadtväter, mit Eifer an die Neupflasterung der wichtigsten Straßen heranzugehen. Vorhandene Chausseen mußten in brauchbare Straßen umgewandelt werden, und die Meinungen der damaligen Fachleute schwankten (wie auch vor noch nicht langer Zeit) über Neupflasterung mit natürlichem und künstlichem Stein. Dazu kam die Verschiedenheit der Ansichten über Holzpflasterung und Asphaltierung. Schließlich siegte der Asphalt über das Holzpflaster. Zunächst wurden statt der Katzenköpfe in den Hauptstraßen nur noch sauber behauene Granitwürfel verwendet, und später, um 1870, versuchte es der Magistrat, dem Beispiel von London und Paris folgend, mit dem Asphaltpflaster.

Der allererste Versuch wurde 1869, also genau vor siebzig Jahren, in der stillen Oberwallstraße unternommen, — bewährte sich aber nicht. Erst 1873 war der Magistrat mit einer Stampfasphalt-Fahrbahn (zwischen Jäger- und Französische Straße) in der Markgrafenstraße zufrieden, 1878 folgte ein kurzes Stück in der Wilhelmstraße, das den Beifall der Berliner fand, und der Magistrat konnte seinerzeit auf seine ersten 2556 Quadratmeter Asphalt stolz sein.

Um so erstaunter waren Magistrat und Bürgerschaft, als die Stadt es unternehmen wollte, das westliche Stück der Leipziger Straße zwischen Leipziger Platz und Wilhelmstraße zu asphaltieren, und das Polizeipräsidium plötzlich die beantragte Sperrung und Asphaltierung dieser Strecke untersagte. Die damaligen Polizeigewaltigen hatten Bedenken gegen das Asphaltpflaster, weil auf diesem glatten, schlüpfrigen Pflaster die Berliner Pferde leichter stürzen könnten. Der Magistrat war ge-





zwungen, erst den Minister der öffentlichen Arbeiten anzurufen, dessen Entscheidung dann zugunsten der Stadt ausfiel. Die wichtigste Geschäftsstraße Berlins, die Leipziger Straße, konnte also bis zur Wilhelmstraße asphaltiert werden. Als dort 1880 die Pferdebahngleise eingebettet werden mußten, wurde die Leipziger Straße in ihrer ganzen Länge bis zum Spittelmarkt mit Asphalt versehen.

Infolge der kleinlichen Bedenken des Polizeipräsidiums war der Magistrat in seiner weiteren Asphaltpolitik vorsichtiger geworden. Als es sich bald darauf darum handelte, auch den südlichen Fahrdamm der Straße „Unter den Linden“ zu asphaltieren, der mit Vorliebe vom alten Kaiser Wilhelm I. benutzt wurde, wollte sich der Magistrat erst über die Meinung des Kaisers vergewissern. Er erstattete im November 1878 Bericht an den Kaiser, und jetzt war es merkwürdigerweise nicht mehr der Polizeipräsident, sondern das Ministerium für öffentliche Arbeiten, das diesmal mit Rücksicht auf den alten Herrn Einwendungen erhob. Der Magistrat war genötigt, von allen möglichen sachverständigen Stellen Gutachten über das Asphaltpflaster einzuholen. Alle fielen günstig aus. Das Ministerium sah sich schließlich selbst veranlaßt, durch eine Kommission aus staatlichen und städtischen Vertretern vom 7. Oktober bis zum 3. November 1879 eine Zählung der Pferdestürze auf Granit- und Asphaltstraßen durchzuführen. Auch diese Untersuchung fiel zugunsten des Asphaltpflasters aus, so daß der alte Kaiser im Juni 1880 keine Bedenken gegen die Asphaltierung der Straße „Unter den Linden“ hatte, sondern nur für den Straßenteil vor seinem Palais die Pflasterung mit Granitsteinen vorschrieb. Sie wurde aber 1883 durch geräuschloses Holzpflaster ersetzt.

Der Siegeszug des Asphalts in den Straßen Berlins war nicht mehr aufzuhalten. 1881 waren in der Reichshauptstadt bereits 115 000 qm Asphalt verlegt, 1879 bis 1883 wurde die Friedrichstraße und 1879 die Potsdamer Straße mit Asphaltpflaster ausgestattet. Ende 1935 zählte die Tiefbauverwaltung 28 Millionen Quadratmeter Straßenpflaster; davon entfielen 9,3 Millionen auf Stampf-, Guß-, Walz- und Rauhasphalt. 1938 dürfte die letztgenannte Flächenzahl auf über rund 10 Millionen Quadratmeter gestiegen sein.



1.11.2003/20.20 b6 OK.

Wolkersdorfer