

NDB-Artikel

Orenstein, *Benno* Eisenbahnindustrieller, * 2.8.1851 Posen, † 11.4.1926 Berlin-Wannsee. (israelitisch)

Genealogie

V N. N., Kaufm.;

M N. N.;

B →Max (* 1854), Ing., Gutsbes. in Michendorf b. Drewitz (Mark), 1885-97 Teilh. d. oHG Orenstein & Koppel, bis 1891 Bes. e. Lokomotivfabrik in Berlin, gründete 1890 d. „Märk. Lokomotiv-Fabrik“ in Schlachtensee b. Berlin z. Konstruktion v. leichten Feldbahnlokomotiven, 1898 an „AG für Feld- u. Kleinbahnbedarf vorm. Orenstein & Koppel“ verkauft (s. *L*);

- • Rosa Landsberger (1859-1941);

4 *S*, 3 *T*, u. a. Editha (1884-1943, • Dr. iur. →Arthur Zarden, 1885-1944, 1925 Ministerialdir. im Reichsfinanzmin., 1932-33 Staatssekr., s. *L*), →Alfred (1885-1969, • Irene, *T* d. Bauunternehmers →Jacob Heilmann, 1846-1927, s. NDB VIII), trat 1901 in d. väterl. Unternehmen ein, hielt sich bis 1910 in Pittsburgh (Pennsylvania, USA) u. Frankreich auf, nach d. Tod d. Vaters Gen.-dir. d. Orenstein & Koppel AG, Präs. d. Waggonverbandes. Vorstandsmitgl. d. Ver. Berliner Kaufleute u. Industrieller, Aufsichtsratsmitgl. d. Heilmann & Littmann, Bau- u. Immobilien AG München, GKR (s. Wenzel; Rhdb.), Margarethe (1890-1974, • Prof. Dr. med. →Franz Blumenthal, 1878-1971, Dermatologe, stellv. Dir. d. Hautklinik an d. Berliner Charité, emigrierte 1934 nach Ann Arbor [Michigan, USA], s. Kürschner, Gel.-Kal. 1931), Lili (1891-1972. • Prof. Dr. med. Max Berliner, 1888-1960/65, Internist am Inst. f. Krebsforschung in Berlin, emigrierte nach Brooklyn [N. Y., USA], s. Kürschner, Gel.-Kal. 1931); *Schwägerin* Betty Landsberger (1858-1917, • →Hermann Aron, 1845-1913, Elektrophysiker, Industrieller, s. NDB I).

Leben

Nach dem Besuch des Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums in Posen trat O. als Lehrling in die Posener Stabeisenfirma Samuel Herz ein. 1870-76 war er in Berlin Angestellter der Eisenfirma „Th. Lustig“. 1876 gründete er mit dem Darlehen eines Onkels von 3000 RM in Schlachtensee bei Berlin die oHG „Orenstein & Koppel“. Sein Partner →Arthur Koppel (1851-1908, s. *L*), ein ehemaliger Prokurist der alten Berliner Eisenfirma „G. E. Dellschau“, beteiligte sich mit 15 000 RM. Die neugegründete Firma war ursprünglich ein reines Handelsunternehmen für den Verkauf von leichtem, einfachem und preiswertem Feldbahngerät, darunter schnell montierbare, schmalspurige

Gleise und seitlich kippbare Loren, eine neue Transporttechnik. Die junge Firma faßte trotz guter Konjunktur nur langsam Fuß, erste Großaufträge erhielt sie vom russ. Staat zum Bau von Militärgleisen für den Feldzug in Turkestan und vom preuß. Landwirtschaftsministerium zum Abtransport von Holz, wodurch Feldbahnen auch in der Landwirtschaft bekannt wurden.

1885 führten Auffassungsunterschiede über die Geschäftspolitik zur gütlichen Trennung beider Sozian; den schwunghaft-intuitiven Ambitionen Koppels stand das bedächtiger Naturell O.s entgegen. Die vollständige Trennung der beiden Firmen wurde vertraglich abgesichert. Um die Absatzgebiete gegenseitig abzugrenzen, übernahm Koppel allein, für fünf Jahre begrenzt, die internationalen Geschäftsaktivitäten und gründete unter seinem Namen ein überaus erfolgreiches neues Unternehmen zur Herstellung von Bahnmateriale und schmalspurigem Bahnbau. Mit der alten Firma behielt O. den Inlandsmarkt und nahm als Teilhaber seinen Bruder Max sowie die Kaufleute Julius Freudenstein und Oskar Kaiser (Dortmund) in die Firma auf. Freudenstein machte sich 1891 selbständig und gründete die „Stahlbahnwerke Freudenstein & Co.“ in Tempelhof bei Berlin, die 1905 teilweise bei „Orenstein & Koppel“ eingegliedert wurden.

1890, nach Ablauf der 1885 vereinbarten Karenzzeit, ging auch O. auf ausländische Märkte; erste Dependancen eröffnete er auf Java, in Johannesburg, Durban, Kalkutta und Buenos Aires. Zur Erhöhung der Kapitalintensität wurde die oHG unter Mitwirkung der Dresdner Bank 1897 in die „AG für Feld- und Kleinbahnen-Bedarf, vormals Orenstein & Koppel“ umgewandelt, O. wurde Generaldirektor. Durch Erweiterung der Produktpalette, Eigenproduktion und Diversifikation wurde die Unternehmensbasis erheblich vergrößert. Werksgründungen am Tempelhofer Ufer in Berlin (1886), in Dorstfeld bei Dortmund (1893/94), einer „Lokomotiv-Fabrik“ in Drewitz bei Potsdam (1899), der „Waggon- und Weichen-Bauanstalt“, später auch Baggerbau, in Spandau (1900) sowie von Betrieben bei Prag (1895), Budapest (1896) und Kolo bei Warschau (1900) bildeten das Fundament der größten deutschen Feldbahnfabrik und reihten „Orenstein & Koppel“ (O & K) in die Zahl der großen deutschen Lokomotivfabriken ein. Seit 1900 wurden auch Lokomotiven, Waggons und Eisenbahnmateriale für Vollspurbahnen in das Fertigungsprogramm aufgenommen. O. erkannte noch vor Henry Ford die Bedeutung von Normung, Typisierung, Serienfertigung und Fertigungsflexibilität. 1896 ließ er sich eine selbsttätige einstellbare Schleppweiche und 1895 eine Seilklemme für Streckenförderung patentieren. 1905 erfolgte ein Kooperationsvertrag mit Koppel (gemeinsamer Vertriebsapparat) und nach dessen Tod 1909 eine Fusion mit der international dominierenden Koppel-Gruppe zur „Orenstein & Koppel = Arthur Koppel AG“. Diese Übernahme brachte zusätzliche Synergieeffekte; in dem neu formierten Konzern, nunmehr eines der größten Industrieunternehmen Deutschlands, übernahm O. als Generaldirektor die führende Rolle. 1911 erwarb er eine Beteiligung von 93% an der 1837 gegründeten, ältesten deutschen Baggerfabrik, der Lübecker Maschinenfabrik (LMG).

Der 1. Weltkrieg unterbrach den steilen Aufstieg und fügte dem O & K-Konzern durch Enteignung der ausländischen Töchter große Verluste zu.

Bei Kriegsbeginn 1914 umfaßte das Firmenkonglomerat 12 Werke und 95 Niederlassungen in aller Welt. Beim Tode O.s im 50. Jahr nach der Gründung hatte der Konzern wieder 12 000 Mitarbeiter (1912: 14 870) und ein Grundkapital von 36,48 Mio. RM. Die Nachfolge als Generaldirektor übernahm O.s Sohn Alfred. Bis 1939 stieg die Zahl der Mitarbeiter weiter an, zuletzt lag sie bei 20 000. Produziert wurden Elektro- und Dieselmotoren, Lokomotiven, Ackerschlepper, Lastwagen und auch Flugzeuge; die Berliner Universal-Seilbagger auf Raupen erlangten Weltruf. Im Zuge der Arisierung wurde der Firmennamen 1941 in „Maschinenbau und Bahnbedarf AG“ (MBA) geändert, 1950, nach der Fusion zwischen MBA und der Tochtergesellschaft LMG-Lübeck, firmierte das Unternehmen als „Orenstein & Koppel und Lübecker Maschinenbau AG“, durch Krieg und Demontagen stark reduziert. Das „O & K“-Werk Drewitz wurde bis 1970 als selbständiger „VEB Lokomotivbau, →Karl Marx“, bis 1990 als „Babelsberger Maschinenbau GmbH“ fortgeführt. In der Bundesrepublik begann „O&K“ 1957 im Werk Hattingen mit dem Bau von Rolltreppen und Rollsteigen, der Lokomotivbau wurde 1981 eingestellt. „O & K“ blieb der weltweit führende Baggerhersteller. Seit 1984 hielt der „Hoesch“-Konzern über 75,1% der Aktien des seit 1969 unter „O & K Orenstein & Koppel AG Dortmund-Berlin“ firmierenden Unternehmens. Diese Beteiligung ging 1992 mit der Verschmelzung der ehem. Hoesch AG auf die „→Friedrich Krupp AG Hoesch-Krupp“ über, die ihren Aktienanteil an O & K 1998 an die „New Holland N. V., Amsterdam“ verkaufte. Seit Mitte der 90er Jahre führte die ungünstige Marktentwicklung für Baumaschinen zu größeren Verlusten; der zu den führenden Rolltreppenherstellern der Welt gehörende Konzern mußte 1996 diesen ertragreichen Unternehmensbereich verkaufen und 1997 seine Tochtergesellschaft O & K Mining GmbH (Bergbaugeräte). Es blieben 1998 bei O & K noch die verlustreiche Baumaschinenfertigung in Berlin sowie die Antriebstechnik im Werk Hattingen.]

Auszeichnungen

KR (1905);

GKR (1913);

Benno-Orenstein-Preis (seit 1987) zur Förderung d. Kommunikation zw. Univ. u. Industrie.

Literatur

O. & K. – Arthur Koppel AG, Lokomotivfabrik Berlin-Drewitz, um 1912;

Denkschr. anläßl. d. Fertigstellung d. 5000. Lokomotive, 1913 (*P*);

K. Martin, Die dt. Lokomotivbauindustrie, Diss. Münster 1913;

Frhr. v. Röhl, Enz. d. Eisenbahnwesens, 5, 1914, S. 50 f.;

K. Zielenzieger, Juden in d. dt. Wirtschaft, 1930;

Orenstein & Koppel setzt alle in Bewegung, 1976 (P);

R. R. Rossberg, Gesch. d. Eisenbahn, 1977;

R. Bude, K. Fricke u. M. Murray, O. & K. Dampflokomotiven, Lieferverz. 1892-1945, 1978 (P);

W. E. Mosse, Jews in the German Economy, 1987;

U. Kulisch u. P. Schwerkmann, Technik-Denkmäler in Berlin, 1993;

H. H. Cohrs, Faszination Baumaschinen, Erdbewegung durch fünf Jhh., 1995;

FAZ u. Handelsbl. v. 16.12.1997. – zu Max: K. Pierson, Lokomotiven aus Berlin, 1977: – zu Arthur Zarden: W. Wagner, Der Volksgerhof im nat.-soz. Staat, 1974, S. 665;

Arthur Zarden, Eine Gedenkausst. veranstaltet v. d. Bundesfinanzak. Siegburg, 1985 (P);

J. Walk, Kurzbiogr. z. Gesch. d. Juden 1918-1945, 1988;

W. Fox, Arthur Zarden – ein gr. Ehemaliger, in Das Wilhelm-Gymnasium (Hamburg) 58, 1988;

E. Göppinger, Juristen jüd. Abstammung im „Dritten Reich“, 1990;

Finanzgeschichtl. Slg. im Bundesfinanzmin. Bonn (P);

– zu A. Koppel:

P. Hirschfeld. Berlins Großindustrie, 1897;

Dt. Industrie – Dt. Kultur, hg. v. J. Eckstein u. J. J. Landau, 1900;

„Arthur Koppel, Berlin-Bochum“, in: Die industriellen Werke Dtl.d.s I, 1900, S. 110-14;

Ph. Stauff (Hg.), Semi-Kürschner, 1913, Sp. 220 f.;

Berliner-Börsen-Courier Nr. 223 v. 13.5.1908 (Morgenausg.), S. 8;

BJ XIII (P). |

Quellen

Qu Verkehrsmus. (Johanneum) Dresden; Mus. f. Verkehr u. Technik, Berlin; Brandenburg. Landeshauptarchiv Potsdam.

Portraits

Gem. v. M. Liebermann in d. Hauptverw. d. O. & K. AG Dortmund;

W. Fach u. H. A. Wessel (Hg), Hundert Thaler Preuß. Courant, 1981, S. 144.

Autor

Hans-Henning Zabel

Empfohlene Zitierweise

, „Orenstein, Benno“, in: Neue Deutsche Biographie 19 (1998), S. 587-588
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
