

Ortsteil Tempelhof

52 Großbelastungskörper

Großbelastungskörper
General-Pape-Straße
1941/42 von Dyckerhoff & Widmann
Bus 104 (Kolonnenbrücke)

Am nördlichen Ende der General-Pape-Straße erinnert nahe der Kolonnenbrücke ein riesiger Betonblock an die Planungen Albert Speers zur Umgestaltung des Berliner Stadtzentrums. Der 1941/42 ausgeführte Großbelastungskörper ist das einzige konkrete bauliche Zeugnis der gigantischen Nord-Süd-Achse, die von der »Großen Halle des Volkes« zum Südbahnhof führen sollte. Der Großbelastungskörper wurde errichtet, um die Tragfähigkeit des Untergrunds für die geplanten Monumentalbauten, besonders für den Triumphbogen, zu untersuchen. Albert Speer hatte letzteren – unter

Verwendung einer Skizze Adolf Hitlers aus den 1920er Jahren – als Gegenstück zur »Großen Halle« konzipiert. Der gewaltige Bogen, gedacht als Ehrenmal für die Toten des Ersten Weltkriegs, sollte 117 Meter hoch werden und den Platz an der zum Flughafen Tempelhof führenden Querachse betonen. Der vierzehn Meter hohe Großbelastungskörper wurde in der Nähe des geplanten Standortes des Triumphbogens aufgestellt, um die Lastverteilung im Boden abschätzen zu können. Das Gewicht des runden, massiven Betonblocks mit einem Durchmesser von zehn Meter wird auf ein deutlich kleineres Fundament übertragen, das im Baugrund verankert ist. Durch Meßmarken konnte die Absenkung des Untergrunds festgestellt werden. Die Herstellung des Betonzylinders übernahm die Firma Dyckerhoff & Widmann.

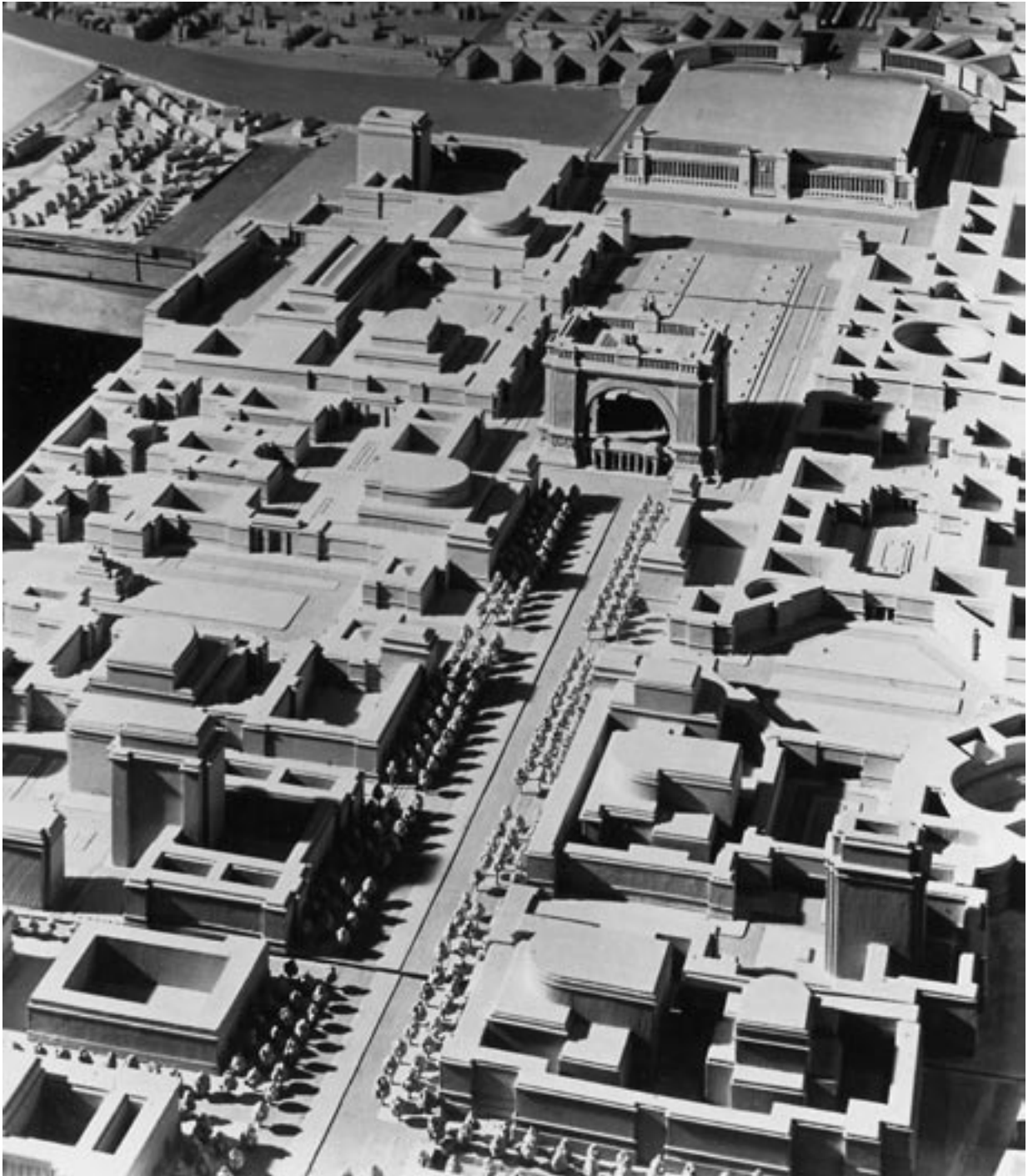
Der Bau des Triumphbogens wurde aufgrund der militärischen Niederlage des Regimes nie begonnen. Das einzige im Rohbau fertiggestellte Bauwerk der Nord-Süd-Achse, das Haus des Fremdenverkehrs, wurde in den 1960er Jahren abgerissen.

Literatur

SCHÄCHE/REICHHARDT 1984, S. 61. – HUSE 1988, S. 137.



Großbelastungskörper,
1992



Nord-Süd-Achse mit Triumphbogen und Südbahnhof, Modell, 1939

Leseprobe ©Lukas Verlag

Großbelastungskörper

53 Flughafen Tempelhof

Flughafen Tempelhof
Platz der Luftbrücke 1–6, Columbiadamm 1–7, Mehringdamm
129–129C, Tempelhofer Damm 1/5
1935–39 von Ernst Sagebiel
U 6 (Platz der Luftbrücke)

Der 1935 entworfene Flughafen Tempelhof, der bei Kriegsende noch nicht ganz fertiggestellt war, ist ein Beispiel dafür, wie sich in der Baukunst des Dritten Reichs Monumentalität, Funktionalität und Technikbegeisterung gegenseitig ergänzen konnten. Ernst Sagebiel entwarf eine riesige, großzügige Anlage, die für einen dreißigfach höheren Bedarf ausgelegt war, als er zur Bauzeit bestand. Der Flughafen Berlin-Tempelhof sollte als zentrales Luftkreuz und »Weltflughafen« den Mittelpunkt des Weltflugverkehrs bilden. Die Idee, den Flughafen als monumentale Anlage auf die Innenstadt auszurichten, stammt wahrscheinlich von Adolf Hitler.

An der Kreuzung der Straßenachsen sollte ein kreisrunder Platz angelegt werden. Auch die repräsentative Miethausbebauung westlich des Tempelhofer Damms wollte man für diese Platzanlage beseitigen.

Die gesamte Flughafenbebauung ist axial auf das Kreuzbergdenkmal ausgerichtet, zu dem eine architektonisch gestaltete Allee führen sollte. Um den halbrunden Platz legen sich viergeschossige Verwaltungsgebäude. Das tragende Stahlbetonskelett ist mit gelblichen Muschelkalkplatten verkleidet. Für die Fenstereinfassungen, die scharfkantig aus den glatten Fassaden hervortreten, und für andere architektonische Gliederungen wurde heller Jurakalkstein verwendet. Die spiegelbildlich angelegten Haupteingänge sind jeweils durch einen Altan und zweigeteilte Fensterachsen hervorgehoben. An den Stirnseiten sieht man mächtige Adlerreliefs. In der Achse des Kreuzbergdenkmals öffnet sich die Bebauung zu einem neunzig Meter langen und achtzig Meter breiten Vorplatz, der von dreigeschossigen Flügelbauten mit Laubengängen



Flughafen Tempelhof, Gesamtansicht, 1968

Leseprobe © Lukas Verlag



Flughafen Tempelhof, Stadtseite, 1990

im Erdgeschoß eingefaßt wird. Das fünfgeschossige Empfangsgebäude beeindruckt durch seine monumentale Hauptfront. Hinter einem breiten Altan öffnen sich einundzwanzig Eingangstüren, während die darüber aufragenden Fenster zu vertikalen Achsen zusammengefaßt sind. Das Wahrzeichen des Flughafens bildete ein riesiger Adler auf der Attika. Vom 1962 demonitierten Adler ist nur der Kopf erhalten, der seit 1985 auf dem Vorplatz gezeigt wird.

Durch den Haupteingang betritt man nicht gleich die Abfertigungshalle, sondern erst eine über drei Geschosse aufragende Empfangshalle, die seit 1962 durch eine Zwischendecke unterteilt ist. Der durch Lisenen gegliederte Raum, gewidmet den Helden der Luftfahrt, war bei Kriegsende bereits fertiggestellt. Über eine Freitreppe geht es hinunter in die riesige Haupthalle. Ernst Sagebiel gliederte die Längswände

durch rechteckige Pfeiler und große, bis zum Boden reichende Fensterflächen. An den Seiten sind Emporen angeordnet, die man über die Empfangshalle betreten kann. Von dort konnten die Besucher, getrennt von den Fluggästen, das Treiben im Abfertigungsbereich beobachten. Ein eigens entwickeltes Fachwerkssystem aus Stahlbeton trägt die Decke. Bei der Umgestaltung der Empfangshalle 1959–61 wurde die stark beschädigte Stuckdecke durch eine Kassettendecke mit Neonlichtbändern ersetzt.

Das Empfangsgebäude leitet zum 1,3 Kilometer langen Flugsteig- und Wartungstrakt über, der als Bogensegment das elliptische Flugfeld begrenzt. In der Mitte befindet sich der zum Flugfeld geöffnete Flugsteig, der von einer weit ausladenden Stahlkonstruktion überdacht wird. Die außerordentlich kühne Konstruktion gilt als technische Meisterleistung, denn

Leseprobe © Lukas Verlag



Flughafen Tempelhof,
Empfangshalle, oberer Raum-
abschnitt, seit 1962 durch eine
Zwischendecke abgetrennt,
1994



Flughafen Tempelhof, Abfertigungshalle, 1999

Leseprobe © Lukas Verlag



Flughafen Tempelhof, Flugsteig, 1999

das gesamte, 380 Meter lange Dach besteht aus einer weitgespannten Kragkonstruktion. Unter dem Dach des Flugsteigs konnten die Passagiere in die Flugzeuge steigen. Die seitlich anschließenden Wartungshallen bestehen aus dem hinteren Büro- und Werkstattflügel und dem vorderen Wartungsbereich, wobei sich die Konstruktion des Flugsteigs wiederholt. Allerdings sind die zum Flugfeld gerichteten Fronten durch elektrisch betriebene Tore verschlossen. Die mit Muschelkalkplatten verkleidete Stadtseite wird durch massige, im Abstand von siebenzig Meter angeordnete Treppentürme gegliedert. Auf dem Dach der Flugzeughallen sollten Tribünen für bis zu 65 000 Besucher errichtet werden, denn man beabsichtigte, das Flughafengelände für spektakuläre Flugschauen zu nutzen. Die Dachtribünen sind jedoch nie fertig geworden.

Um das elliptische Flugfeld zieht sich ein 75 Meter breiter Rollweg, über den drei halbkreisförmige betonierte Startköpfe zu erreichen sind, von denen die Propellermaschinen starteten. Die restliche Fläche wurde

nicht betonierte, denn noch in den 1930er Jahren galten Grasflächen als optimale Start- und Landebahnen. Die beiden befestigten Landebahnen in Ost-West-Richtung entstanden erst in der Nachkriegszeit.

Hinsichtlich der Erschließung und inneren Organisation war der Flughafen Berlin-Tempelhof der modernste in ganz Europa. Der Grundriß ist, trotz der architektonischen Geste der Gesamtanlage, streng auf Funktionalität ausgerichtet. Die axiale Anordnung von Abfertigungsbereich und Flugsteig versprach kürzeste Wege zwischen Fluggastabfertigung und Flugzeug. Weil der Flugsteig überdacht war, konnten die Fluggäste bei jedem Wetter trockenen Fußes zum Flugzeug gelangen. Erstmals in der Geschichte der Luftfahrt wurde der Verkehrsablauf nach Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post geordnet, denen jeweils unterschiedlichen Ebenen zugewiesen wurden. Unter der Empfangshalle befindet sich die Gepäckabfertigung, darunter, erschlossen durch unterirdische Zugänge, die Post- und Frachtbene. Vom Tempelhofer Damm

und vom Columbiadamm führen Zufahrtsstraßen und Rampen zu den abgesenkten Post- und Frachthöfen beiderseits der Empfangshalle. Der Flughafen besaß einen Eisenbahnanschluß. Das Gleis zweigte von der Ringbahn ab und führte durch einen Tunnel unmittelbar bis zur Frachzebene unter der Empfangshalle. Durch Treppen und Rampen sind die unterschiedlichen Ebenen mit dem Flugsteig verbunden.

Der Flughafen vereint unterschiedliche architektonische Strömungen der 1930er Jahre. Die zur Stadt ausgerichtete Seite ist eher traditionalistisch und repräsentativ gestaltet. Ernst Sagebiel gestaltete monumentale, sachlich geprägte Fassaden mit glatten, ornamentlosen Wandflächen. Einen anderen Eindruck ruft die zum Flugfeld gerichtete Seite hervor, die mit der kühnen Stahlkonstruktion des Flugsteigs absolut modern erscheint. Die perfektionierte technische Ausstattung des Flughafens demonstriert den Glauben an den technischen Fortschritt, den man in den 1930er Jahren hegte.

Als der Zweite Weltkrieg zu Ende ging, war der Flughafen noch nicht betriebsbereit. Bis 1945 wurde der alte Flughafen verwendet, dessen Empfangsgebäude auf dem heutigen Rollfeld stand. Die amerikanische Luftwaffe, die in Tempelhof ihren Militärflughafen unterhielt, gab Teile des Flughafens 1951 für den zivilen Flugverkehr frei. Der Ausbau der teils unfertigen, teils kriegszerstörten Räume dauerte bis 1962.

Mit der Luftbrücke 1948/49 wurde der Flughafen Tempelhof zu einem Symbol für das Freiheitsstreben der Menschen in West-Berlin, die, unterstützt von den westlichen Alliierten, ein Jahr lang der sowjetischen Blockade widerstanden.

Der innenstadtnahe Flughafen soll geschlossen werden.

Literatur

Der neue Berliner Zentralflughafen, in: Die Baugilde 18 (1936), S. 463. – Der Neubau des Berliner Flughafens, in: Bauwelt 27 (1936), S. 1036. – Der Ausbau des Flughafens Tempelhof, in: Deutsche Bauzeitung 70 (1936), S. A 624. – Ausbau des Berliner Flughafens Tempelhof zum Weltflughafen Berlin, in: Ostdeutsche Bauzeitung 34 (1936), S. 135. – Der Weltflughafen Tempelhof – Berlin, in: Bauamt und Gemeindebau 19 (1937), S. 114–116. – Erweiterung des Berliner Flughafens, in: Bauen – Siedeln – Wohnen 17 (1937), S. 318. – Berlins neuer Flughafen, in: Deutsche Bauzeitung 71 (1937), S. B 343f. – Das Richtfest auf dem Berliner Zentralflughafen, in: Deutsche Bauzeitung 71 (1937), S. B 1099f. – Berlins neuer Zentralflughafen, in: Deutsche Bauzeitung 71 (1937), S. B 1137. – Professor Ernst Sagebiel, Berlin, in: Bauen – Siedeln – Wohnen 18 (1938), S. 263. – Sagebiel, Ernst: Die neue deutsche Architektur – Grundsätze der Baukunst, in: Die Baugilde 20 (1938), S. 1014. – Schleusner, Arno: Die Eisenbetonbauten des Welt-Flughafens Berlin-Tempelhof, in: Der Bauingenieur 19 (1938), S. 621–628. – Zuerl, Walter: Neue Gesichtspunkte für den Flughafenbau, in: Deutsche Bauzeitung 72 (1938), S. B 604f. – Ders.: Neue deutsche Flughafenbauten, in: Schweizer Baumeister-Zeitung 37 (1938), S. 247. – Hoffmann, Herbert: Deutschland baut, in: Moderne Bauformen 37 (1938), S. 218. – Schleusner, Arno: Die Flugsteighalle für den Neubau des Flughafens Tempelhof, in: Stahlbau 11 (1938), S. 89–94. – Der Weltflughafen Tempelhof, in: Monatshefte für Baukunst und Städtebau 22 (1938), S. 81–96. – TROOST 1938, S. 132. – von Rothe, T.: Der Bau des Zentralflughafens Berlin-Tempelhof, in: Bauen – Siedeln – Wohnen 19 (1939), S. 135–137. – Böttger, Rudolf: Der Betriebsablauf im neuen Flughafen Berlin, in: Flughafen 7 (1939), S. 145–152. – BusB X B (2), S. 275–283. – SCHÄCHE 1991, S. 117–120. – Schmitz, Frank: Flughafen Tempelhof. Berlins Tor zur Welt, Berlin 1997. – Landing on Tempelhof. 75 Jahre Zentralflughafen. 50 Jahre Luftbrücke, hg. vom Bezirksamt Tempelhof von Berlin, Berlin [1998]. – Demps, Laurenz; Paeschke, Carl-Ludwig: Flughafen Tempelhof. Die Geschichte einer Legende, Berlin 1998. – Drieschner, Axel: Der Flughafen Tempelhof von Ernst Sagebiel. Magisterarbeit an der Technischen Universität Berlin, Berlin 1998. – Berlin Tempelhof, Liverpool Speke, Paris Le Bourget. Années 30 Architecture des aéroports. Airport Architecture of the Thirties. Flughafenarchitektur der dreißiger Jahre, Paris 2000. – Dittrich, Elke: Der Flughafen Tempelhof – ein nationalsozialistisches Großprojekt, in: Tempelhofer Einblicke, hg. v. Matthias Heisig und Sylvia Walleczek, Berlin 2002, S. 17–37.

54 Rathaus Tempelhof

Rathaus Tempelhof
Tempelhofer Damm 165/169
1937/38 von Hellmut Delius
U 6 (Alt-Tempelhof)

Der 1920 gegründete Bezirk Tempelhof besaß kein eigenes Verwaltungsgebäude, weil die ambitionierte Rathausplanung der Gemeinde Tempelhof durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs nicht mehr ausgeführt werden konnte. Erst nach der nationalsozialistischen Machtergreifung wurde das Geld zum Bau des Rathauses freigegeben. Die Pläne erstellte Magistratsoberrat Hellmut Delius, der auf theatralisches Pathos verzichtete und seinen Entwurf auf die sachliche Architektur der 1920er Jahre gründete, wobei er traditionelle Materialien und herkömmliche architektonische

Elemente verwendete. Die mehrflügelige Anlage am Tempelhofer Damm besitzt schlichte, grau verputzte Fassaden, die durch gleichmäßig aufgereihete Rechteckfenster gegliedert werden.

Die Blockrandbebauung am Tempelhofer Damm wird mit einem viergeschossigen Flügel fortgesetzt, der nach einigen Fensterachsen deutlich zurückspringt, um einen öffentlichen Platz freizulassen. Zwischen dem Haupttrakt, hervorgehoben durch ein Attikageschoß, und dem nördlichen Seitenflügel vermittelt der Uhr- und Glockenturm. Der wuchtige, weithin sichtbare Turmblock mit fensterlosen Wandflächen, an denen die Zifferblätter befestigt sind, markiert die Ortsmitte von Tempelhof. Der zurückgesetzte, durch Lisenen gegliederte Turmaufsatz mit Zeltdach verrät eine verhaltene klassizistische Prägung. Vermutlich hat der Rathausturm in Friedenau als Vorbild gedient.

Im Rathausturm befindet sich eine zweigeschossige Ehrenhalle mit umlaufender Galerie, die als Ein-



Rathaus Tempelhof, 1999

Leseprobe © Lukas Verlag

Rathaus Tempelhof



Rathaus Tempelhof,
Flur im Erdgeschoß,
1938

gangshalle benutzt wird. Daß das Rathaus während der nationalsozialistischen Herrschaft entstanden ist, kann man am Grundriß und an der Raumaufteilung ablesen. Nach der Einführung des »Führerprinzips« benötigte man nur noch einfache Verwaltungsräume, während der Sitzungssaal der Bezirksverordnetenversammlung entfallen konnte. Der Mittelflur, der die Büroräume im Haupttrakt erschließt, ist vor dem großen Besprechungsraum im Erdgeschoß zu einem Vestibül erweitert. An den Seitenwänden sind Wandbilder in Sgraffitto-Technik angebracht, die den Lebensalltag in einem Dorf des 18. oder 19. Jahrhunderts und in der modernen Welt der 1930er Jahre zeigen. Der Wartebereich ist durch kunstvoll

geschmiedete Eisengitter mit Eichenlaub vom Flur abgetrennt.

Am Tempelhofer Damm kann man im Mittelbereich des Haupttrakts das Wappen des Bezirks Tempelhof und kleine Medaillons sehen. Ursprünglich befanden sich dort unterschiedlich gestaltete Reliefköpfe, die die Stände der nationalsozialistischen Gesellschaft symbolisierten. Die Darstellungen wurden 1950 in Symbole des Handwerks, der Industrie, der Wissenschaft und der Justiz umgearbeitet.

Literatur

Tempelhof erhält ein neues Verwaltungsgebäude, in: Die Baugilde 17 (1935), S. 925. – [Neues Verwaltungsgebäude in Tempelhof], in: Bauwelt 29 (1938), S. 612. – SCHÄCHE 1991, S. 319f.



Rathaus Tempelhof,
Reliefs vor, während und
nach der Umarbeitung,
1949, 1950

Leseprobe ©Lukas Verlag

55 Roth-Büchner AG

Roth-Büchner AG
heute: Gillette-Rasierklinikenfabrik
1936/37 von Paul Renner
Oberlandstraße 74–84
Bus 170 (Oberlandstraße/BAB)

Die Fabrik an der Oberlandstraße, die zum Industriegebiet am Teltowkanal gehört, wurde für die Roth-Büchner AG errichtet, die für den deutschen Markt Rasierklippen produzierte. Die Aktienmehrheit war seit 1926 im Besitz des amerikanischen Unternehmers King C. Gillette. Die 1937 vollendete Fabrikanlage, entworfen von Paul Renner, ist ein Beispiel für die funktional geprägte, zugleich aber auf Repräsentation ausgerichtete Industriearchitektur des Dritten Reichs. Das Grundrißschema orientiert sich an den technischen Erfordernissen. Eine großflächige Fabrikhalle ist an drei Seiten von einem mehrstöckigen

Hauptgebäude umschlossen, wo die Verwaltung, die Forschungsabteilung und Werkstätten untergebracht waren. Die Zwischenbereiche der Seitenflügel sind zurückgesetzt, während die Erschließungskerne an den Gebäudeecken als blockartige Kopfbauten hervortreten. An die Fabrikhalle schließen sich, angebunden durch schmale Übergänge, drei freistehende Werkstattgebäude an. Durch die Umbauung der Fabrikhalle gelang es, die einzelnen Abteilungen produktionstechnisch zweckmäßig miteinander zu verbinden.

Das Hauptgebäude ist mit rotbraunen Klinkern verkleidet. In die schmucklose Straßenfassade sind quadratische Fenster eingefügt. Im dritten Geschos schließen sich die Fenster, unterteilt durch Pfeiler aus Naturstein, optisch zu einem durchlaufenden Fensterband zusammen. Von der betont sachlichen Fassaden- und Grundrißgestaltung hebt sich der repräsentative Eingangsbereich an der Oberlandstraße ab. Der aus vereinfachten, monumental übersteigerten Architek-



Roth-Büchner AG, 1938

Leseprobe © Lukas Verlag

Roth-Büchner AG



Roth-Büchner AG, 1990

turformen gebildete Mittelrisalit läßt die Fabrik als »Tempel der Arbeit« erscheinen. Paul Renner gestaltete einen wuchtigen Eingangstrakt mit einer fünffach geteilten, subtil zurückgestuften Fensterwand, die von ungegliederten Klinkerflächen eingefasst wird. Der Eingangstrakt besitzt ein markantes, leicht überstehendes Hauptgesims. Die wuchtige Vorhalle wird von kantigen Pfeilern aus Kalkstein getragen. Auch für die Einfassung der Fensterwand wurde Kalkstein verwendet. Der Eingang führte ursprünglich in eine imposante Treppenhalle mit Kassettendecke und umlaufenden Galerien. Das Treppenhaus war seitlich angeordnet. Davon ist nur noch wenig zu sehen, denn der Eingangsbereich wurde in der Nachkriegszeit stark verändert.

Im modernisierten Fabrikgebäude werden bis heute Rasierklingen hergestellt. Der Haupttrakt an der Oberlandstraße wurde 1984 und 1992 aufgestockt.

Literatur

Bemerkenswerte Neubauten in Berlin, in: Baugilde 18 (1936), S. 905. – Eckert, G.: Grundsätze der Aluminiumverwendung in der Architektur, in: Deutsche Bauzeitung 75 (1941), S. 146. – BUSB IX, S. 102. – HILDEBRANDT/LEMBURG/WEWEL 1988, S. 176f. – SCHÄCHE 1991, S. 437–440. HARTUNG 1995, S. 94–95.

Leseprobe © Lukas Verlag

56 C. Lorenz AG

Verwaltungs- und Produktionsgebäude der C. Lorenz AG
heute: Büro- und Produktionsgebäude
1938–41, Architekt nicht bekannt
Volkmarstraße 16/24, Colditzstraße 34/36
U 6 (Ullsteinstraße)

Die seit 1916 in Tempelhof ansässige C. Lorenz AG, die Funk- und Fernsprecheinrichtungen sowie elektrotechnische Geräte herstellte, profitierte von der Ausrüstung der deutschen Wehrmacht nach 1935. Weil die alten Produktionsanlagen nicht mehr ausreichten, erwarb das Unternehmen den Geländestreifen zwischen Volkmarstraße und Teltowkanal, um dort drei Produktionshallen und das riesige Verwaltungs- und Produktionsgebäude zu errichten. Der langgestreckte Verwaltungstrakt umschließt das Fabrikgelände als Blockrandbebauung. An der Volkmarstraße bildete der namentlich nicht bekannte Architekt eine imposante, schloßähnliche Fassade mit Ehrenhof aus. Der Mitteltrakt, der den breiten Hof begrenzt, verfügt über sechs Geschosse. Zu beiden Seiten sind viergeschossige Nebentrakte angeordnet, die jeweils aus einem Flügel an der Volkmarstraße und zwei in den Hof ragenden Seitenflügeln bestehen. An der Straßenecke

springt die Bebauung zurück. Ein Flügel begleitet die Colditzstraße. Dort befand sich die Zufahrt zum Fabrikgelände.

Das mit Klinkern verkleidete Gebäude knüpft an die sachliche und funktionale Architektur der 1920er Jahre an. Der repräsentative Anspruch und die übersteigerte Monumentalität machen jedoch deutlich, daß das Bauwerk unter nationalsozialistischer Herrschaft entstand. Die Fassadengestaltung basiert auf klassischen Elementen, die stark vereinfacht und dadurch monumentalisiert wurden. Mit der strengen, scharfkantigen Pfeilergliederung entstand ein plastisches Wandrelief. Die Fensterachsen zwischen den Wandpfeilern sind deutlich zurückgesetzt, während die Attika, akzentuiert durch ein vorkragendes Betongesims, als horizontales Element die Fassadenabwicklung zusammenfaßt. Der Mitteltrakt besitzt ein hervortretendes Attikageschoß, das auf der Pfeilerarchitektur zu ruhen scheint. Auf den Haupteingang in der Mittelachse weisen die etwas stärker hervortretenden Pfeiler hin. Außerdem ist dünnes, leicht überstehendes Betondach ausgebildet.

Die gewaltige, monumentale Baugruppe zeigt, welche Bedeutung die C. Lorenz AG für die Rüstungsproduktion im Zweiten Weltkrieg hatte. Das Fabrikgelände wurde 1944 heftig bombardiert. Dem Bombardement sind ein Seitenflügel an der Volkmarstraße und alle



C. Lorenz AG,
Fabrikgelände am
Teltowkanal, 1940

Leseprobe © Lukas Verlag



C. Lorenz AG,
Verwaltungsgebäude
an der Volkmarstraße,
1940

Fabrikhallen zum Opfer gefallen. Aus der C. Lorenz AG ging 1958 die Standard Elektrik Lorenz AG hervor, die 1987 vom französischen Alcatel-Konzern aufgekauft wurde. Ein Teil der Fabrikanlage wird noch immer von Alcatel genutzt. Das Verwaltungsgebäude ist jedoch größtenteils an andere Firmen vermietet.

Literatur

75 Jahre Lorenz 1880–1955. Festschrift der C. Lorenz Aktiengesellschaft Stuttgart, Stuttgart 1955, S. 238–240.



C. Lorenz AG,
Verwaltungsgebäude
an der Volkmarstraße,
2003

Leseprobe © Lukas Verlag