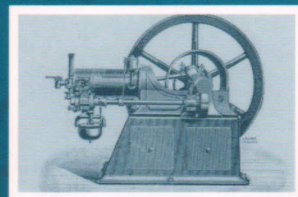
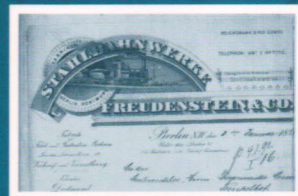
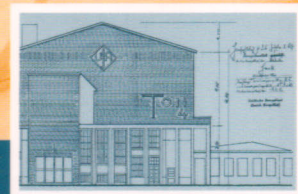


VON EISEN BIS PRALINEN



Der Bezirk Tempelhof und seine Industrie

Von Eisen bis Pralinen

Tempelhof und seine Industrie

Begleitbuch zur Ausstellung

Herausgeber: Bezirksamt Tempelhof

Es begann mit einer Hundekuchenfabrik –
Stationen der Industrialisierung im Bezirk Tempelhof __ Matthias Heisig __ **S. 9**

Industrie an der Ringbahn

Feldbahnen an der Ringbahn – Orenstein & Koppel __ Matthias Heisig __ **S. 17**

Stahlbahnen aus Tempelhof –
Der Eisenbahnunternehmer Julius Freudenstein __ Matthias Heisig __ **S. 21**

Staub, Eis und Sterne – Das Electrolux-Werk __ Matthias Heisig __ **S. 25**

Ufa – Die Filmfabrik in der Oberlandstraße __ Michael Thiele __ **S. 31**

Zwischen Rauch und Vergessen –
Die Geschichte der Hüttenwerke Tempelhof __ Matthias Heisig __ **S. 49**

Von AMAG zu ct – Die Karriere eines Hustensaftes __ Matthias Heisig __ **S. 55**

Vom »Schnutenschaber« zum »Mach 3« –
Das Gillette-Werk in Tempelhof __ Michael Thiele __ **S. 59**

Industrie am Teltowkanal

Tempelhof am Wasser – Teltowkanal, Hafen und Lagerhaus __ Michael Thiele __ **S. 65**

Einst der größte private Fabrikbau Europas – Das Ullsteinhaus __ Michael Thiele __ **S. 67**

Stahldreieck Tempelhof – Steffens & Nölle __ Matthias Heisig __ **S. 83**

Stahldreieck Tempelhof – Krupp Stahlbau __ Matthias Heisig __ **S. 93**

Stahldreieck Tempelhof – G. E. Dellschau __ Matthias Heisig __ **S. 105**

Die Firma C. Lorenz __ Michael Thiele __ **S. 111**

Süßes aus Tempelhof – Sarotti __ Michael Thiele __ **S. 121**

Süßes aus Tempelhof – Schokoladen Walter __ Michael Thiele __ **S. 131**

Inhalt

Industrie an der Dresdener Bahn

Von der Reuss an die Spree – Die Firma Schindler in Berlin __ Matthias Heisig __ **S. 133**

Drei Grundsteine – Die Geschichte des Fritz Werner Werkes __ Michael Thiele __ **S. 143**

Am Beispiel »Sonnenschein« __ Umweltamt Tempelhof __ **S. 155**

FKF Berlin – Aufstieg und Fall einer Fleischkonservenfabrik __ Matthias Heisig __ **S. 159**

Daimler-Chrysler in Marienfelde __ Michael Thiele __ **S. 163**

Industrie auf der grünen Wiese –

Das Gewerbegebiet Motzener Straße __ Gerrit Reitmeyer, Stadtplanungsamt Tempelhof __ **S. 171**

Exkurse, Entwicklungen und Tendenzen

Motoren, Karossen, Ingenieure – Das mobile Tempelhof __ Matthias Heisig __ **S. 173**

Im Schatten der Ufa – Unbekannte Filmstätten in Tempelhof __ F.-B. Habel __ **S. 195**

»Westarbeiter« – »Ostarbeiter« – »Fremdarbeiter«

Ausländische Zwangsarbeit während des Zweiten Weltkriegs in Tempelhof __ Matthias Heisig __ **S. 203**

Tempelhofer Verwandlungen –

Umnutzung, Umbau und Denkmalschutz __ Matthias Heisig, Michael Thiele, Hans-Ulrich Schulz __ **S. 215**

Vom Industriestandort zum Dienstleistungszentrum? Bemerkungen zum industriellen

Strukturwandel im Bezirk Tempelhof aus gewerkschaftlicher Sicht __ Walter Mayer, IG-Metall __ **S. 229**

Tempelhof – Partner der Wirtschaft __ Amt für Wirtschaftsberatung und -förderung, Andreas Schwager __ **S. 235**

Abbildungsverzeichnis __ **S. 242**

Literaturverzeichnis __ **S. 244**

Grußwort des Bezirksbürgermeisters



Kurz vor Vollendung der zweiten Berliner Gebietsreform, an der Schwelle zum Jahr 2001, in dem aus 23 Bezirken zwölf werden und Tempelhof mit Schöneberg vereinigt wird, erinnern wir uns mit einer umfangreichen Ausstellung an die große Geschichte der ehemaligen Teltowsiedlungen Tempelhof, Mariendorf, Marienfelde und Lichtenrade, die 1920 zum 13. Verwaltungsbezirk Groß-Berlins unter dem Namen Tempelhof zusammengefasst wurden.

Die Geschichte des Bezirks Tempelhof ist gleichsam auch die Geschichte seiner Industrie. Und die hat ihren Ursprung längst vor 1920. Mit heute rund 190.000 Einwohnern ist Tempelhof nicht nur ein beachtlicher Wohnbezirk, sondern auch einer der größten Industriebezirke der Bundeshauptstadt. Das Interesse an der Entwicklung bis hin zu diesem Status zu wecken, das ist der Sinn der Ausstellung »Von Eisen bis Pralinen - Tempelhof und seine Industrie«. Dabei bin ich mir sicher, dass die Besucherinnen und Besucher vieles entdecken werden, das sie bisher nicht kannten, das sie verblüfft und fasziniert.

Wer wusste beispielsweise, dass die Tempelhofer Industrieentwicklung vor 118 Jahren mit der »Berliner Hundekuchenfabrik« in der Friedrich-Wilhelm-Straße ihren Anfang nahm? Dieses und vieles andere mehr ruft die Ausstellung in Erinnerung. Vor allem die Tatsache, dass es kaum eine Branche gibt, die industriell in Berlin-Tempelhof nicht vertreten war oder ist. Mehr noch: Viele Maschinen, Kraftfahrzeuge, Haushaltsgeräte und

Industrieanlagen in Deutschland, Europa und weltweit enthalten Einzelteile, die aus Tempelhofer Produktion stammen.

Das industrielle Leben Tempelhofs schöpft seine Kraft für die Gegenwart aus der reichen Vergangenheit und setzt Zeichen für die Zukunft. Wenn ich als Bezirksbürgermeister auswärtige Besucher empfangen darf, bin ich jedesmal stolz, die Tempelhofer Industrie, die Tempelhofer Wirtschaft vorzustellen. Das ist ein Pfund, mit dem ein jeder Kommunalpolitiker wuchern kann.

Die Bilanz ist stolz: Nehmen wir das altherwürdige Ullsteinhaus, ehemals Druckzentrum heute Sitz von Modeanbietern. Oder die Kraftfahrzeugindustrie, die Fertigung von Aufzügen, die Herstellung von Süßwaren, Gebäck, von Rasierapparaten und -klingen, die Produktion von Fernsehsendungen, die Zulieferindustrie im Metallbedarf und schließlich die High-Tech-Industrie in Tempelhof und Marienfelde. Das alles sind Gütezeichen eines Berliner Industriebezirks, der mit Selbstbewusstsein in die Fusion mit Schöneberg gehen wird.

Ich danke allen, die am Zustandekommen dieser Tempelhofer Industrieausstellung ihren Anteil haben, den Organisatoren und den Firmen, den Bürgerinnen und Bürgern, die Material zur Verfügung stellten, um die Ausstellung möglichst vollständig zu gestalten. Ich danke aber auch den Vertretern des Handels und des Handwerks, die den Ertrag der Industrie täglich für die Verbraucher umsetzen. Den Besucherinnen und Besuchern wünsche ich viele Erkenntnisse und viel Freude an einer geschichtlichen Schau, die so nie wieder zu sehen sein wird.

Dieter Hapel

Vorwort

»Menschen, die im wirtschaftlichen Leben stehen, müssen einen obersten Grundsatz befolgen, der 'immer vorwärts' heißt. Ist ein Geschäft abgewickelt, dann nehmen sie die dabei gemachten Erfahrungen als Bereicherung ihres Wissens in die Zukunft hinüber, im übrigen aber belasten sie ihre Kräfte mit keinen Rückblicken. Und doch sind einige seltene Ausnahmen von dem an die Spitze gestellten Grundsätze allgemein durch die Sitte anerkannt und geheiligt. Wenn ein Viertel-, ein halbes oder ein ganzes Säkulum nach einem bestimmten Ereignis vergangen ist, machen wir einen kurzen Augenblick Halt, um uns wie ein Wanderer von einer Höhe aus den zurückgelegten Weg sinnend zu betrachten, Vergleiche anzustellen.«

Otto Dellschau schrieb diese einleitenden Sätze im Jahr 1921 zum hundertsten Jubiläumstag der Gründung des Eisenhandels und der Eisenkonstruktionsanstalt von G. E. Dellschau, seinem Großvater. Die 80. Wiederkehr des Beitritts der Gemeinden Tempelhof, Mariendorf, Marienfelde und Lichtenrade zur Stadt Berlin sollte im Jahr 2000 hinreichender Grund und Anlass sein, dass der daraus gebildete Bezirk Tempelhof sich ebenfalls zurückwendet und sich seiner jüngeren Geschichte vergewissert, noch dazu, da die baldige Vereinigung mit dem Nachbarbezirk Schöneberg die kommende Herausforderung darstellt.

Wie allgemein bekannt ist, reicht die Geschichte der vier Tempelhofer Ortsteile weiter als

die vergangenen 80 Jahre im Stadtverband Berlin oder die etwa 120 Jahre, seit denen die Industrie hier ihren Einzug gehalten hat. Doch großes Erstaunen begegnete uns im Rahmen der Recherchen zu diesem Buch und der Ausstellung immer wieder, als wir zeigten, welche Leistungen und Erzeugnisse von Industriebetrieben alle einen Tempelhofer Herkunftsstempel tragen. Unbekannt sind mittlerweile schon die Standorte der Betriebe, ihre Produkte und die Geschichte der in ihnen tätigen Menschen, so manches Mal gefördert vom Abriss der Gebäude.

Dabei hat die Industrieansiedlung die städtebauliche Gestalt des Bezirkes wesentlich geprägt, eine Tatsache, die durch den Denkmalschutz für eine Reihe von Industriebauwerken inzwischen zunehmend in das allgemeine Bewußtsein gedrungen ist. Mit einigen gelungenen Umbauten dieser Gebäude unter Wahrung ihrer historischen Substanz gibt es im Bezirk Lösungsvorschläge, wie auf die strukturellen wirtschaftlichen Veränderungen der letzten Jahre reagiert werden kann.

Aus diesem geschichtlichen Verständnis begreift sich auch die Ausstellung »Von Eisen bis Pralinen« und dieses Buch. Nicht eine Aufstellung wirtschaftlicher Aktivposten, von denen der Bezirk als einer der vitalsten Berliner Wirtschaftsstandorte eine ganze Reihe zu bieten hat, ist beabsichtigt, sondern ein Versuch, zum Selbstverständnis dieses Berliner Stadtbezirkes beizutragen. Diesem »inhaltlichen Vorzeichen« und dem Aufwand der erforderlichen detektivischen Arbeit ist es geschuldet, wenn sich dabei nicht alle Branchen der vielfältigen Industrieproduktion im Bezirk vertreten finden.

Zum Schluss möchte ich an dieser Stelle allen, die Buch und Ausstellung ermöglichten und dazu beigetragen haben, herzlich danken.

Matthias Heisig

Es begann mit einer Hundekuchenfabrik

Stationen der Industrialisierung im Bezirk Tempelhof

Im Jahr 1861 verschob die Eingemeindung des »Tempelhofer Unterlandes« – also die Gegend vom Landwehrkanal bis zum Anstieg des Teltow auf Höhe der heutigen Dudenstraße – die Grenzen der Residenz Berlin nach Süden. Die Landgemeinde Tempelhof, die 1858 eine Einwohnerzahl von 859 Personen zählte, geriet in den Sog der städtebaulichen Expansion Berlins mit seinen 547.000 Einwohnern, seinem Militär und Gewerbe.

Aus dem Blickwinkel der landbesitzenden Bauernfamilien Berlinicke, Dunkel, Rohrbeck, Bredereck, Lehne, Stackebrand und anderer kam damit neuer Wertzuwachs auf sie zu, hatten sie doch schon zwischen 1828 und 1830 Teile des Tempelhofer Unterlandes und das 2136 Morgen große Tempelhofer Feld an den Militärfiskus verkauft – allerdings zum äusserst niedrigen Verkaufspreis von 30 bis 49 Talern für einen Morgen.¹⁾ Ohne die Transportmöglichkeiten auf dem Wasser- und Eisenbahnweg war die Gemeinde für die Berliner Industrie jedoch noch von geringem Interesse. Die industriellen Zentren waren auf das engere Stadt- und direkte Randgebiet Berlins begrenzt: Der Maschinenbau, der 1861 67 Fabriken mit 5300 Arbeitern zählte,²⁾ in der Umgebung der Chausseestraße am Oranienburger Tor, die Textilindustrie in der südlichen Friedrichstadt wie im östlichen Stadtbereich und die Chemische Industrie spreeaufwärts bis nach Köpenick. Von Interesse war das Gebiet des ehemaligen Rittergutes Tempelhof, gelegen südlich des Dorfgangers bis an die Grenze der Mariendorfer Feldmark, dagegen zur Wohnbebauung. Den Bedürfnissen der Berliner Bürger konnte das leicht hügelige, von kleinen Wasserläufen und Tümpeln durchzogene Gelände entsprechen. Die Anlage einer Villenkolonie nach dem Vorbild des südlichen Tiergartenviertels an der Viktoriastraße schien gewinnversprechend. 1863 erwarb der Bankier Joseph Jacques das Rittergut aus dem

Berliner Hundekuchen-Fabrik J. Kayser

Gegründet im Jahre 1882. * Inhaber: W. Lehne jun. * Gegründet im Jahre 1882.

Tempelhof bei Berlin

Hauptartikel
für Hunde aller Rassen:

Fleischfaser-Hundekuchen
Puppykuchen
Leberfrankuchen
Weipenfutter.

Amerikanische konservierte
Fleischfasern für Hunde
futtermäßig vorzuziehen.

Goldene, silberne und andere
Medaillen und Ehrendiplome.



Hauptartikel
für Geflügel und Fische:

Fleischzwieback
in allen Körnungen, für Maus-
und Nutzgeflügel aller Art,
sowie für
Vögel und Fische.

Präpariertes „Crissot“
für Geflügel und Fische.

Königlich preussische
silberne Staatsmedaille.

Fabrikations-Adresse: Hundekuchenwerk, Tempelhof
Tempelhof, Amt Tempelhof, No. 216.

Tempelhof, den 3. Oktober 1880
bei Berlin.

Rechnung für *Herrn Heinrich Fritzsche*

J. Kayser
Herrn Fritzsche'sches Hof 35 am Markte

Besitz des Fürsten von Schönburg-Glauchau und machte den möglichen Käufern seiner Parzellen eine grundbuchliche Eintragung der landhausartigen Bebauung, die sog. »Jacques'sche Last«, u. a. mit dem expliziten Verbot der Errichtung einer Fabrikanlage, zur Auflage. Nach dem Verkauf von größeren und kleineren Parzellen ging der Restbestand des Gutes 1871 und 1873 an britische Eigentümer, von denen es wiederum in den Besitz der »Berlin Tempelhofer Terrain Gesellschaft« gelangte. Obwohl nach der Preussischen Bauordnung eine geschlossene viergeschossige Bauweise gestattet war, entstand aus der »Jacques'schen Last« und gefördert durch eine ab 1872 für ganz Tempelhof gültige Bauordnung des Regierungspräsidenten in Potsdam zur landhausmäßigen Bebauung ein reines Wohngebiet von hoher architektonischer Qualität – und ohne Industrie. Nicht ganz, denn seit 1882 stellte die »Berliner Hundekuchenfabrik« von J. Kayser an der Kaiserin-Augusta-Straße 44 (heute Nr. 83) Fleischfaser-Hundekuchen und verschiedenste Sorten Tierfutter her. In den bescheidenen »Fabrik«-Räumen kam sogar ein Gasmotor als Antrieb für die verschiedenen Zerkleinerungsmaschinen zum Einsatz, berichtete eine zeitgenössische Quelle.³⁾ Der Betrieb stand in scharfem

Wettbewerb zur Deutschen Hundebrot Compagnie in Rixdorf wie zur Spratt'schen Hundekuchenfabrik in Rummelsburg und existierte bis Mitte der zwanziger Jahre. Danach trat ein »Tempelhofer Emaillierwerk« die Nachfolge in den Räumen an.

Und noch ein Betrieb wagte die Produktion im Tempelhofer Ortsteil: Seit 1885 produzierte die »Lackfabrik C. M. Müller & Co.« Lederlacke und Lederappreturen, Liparin und weitere Farbenartikel auf einem Grundstück an der Friedrich-Wilhelm-Straße 100/101. Dampfmaschinenkraft und achtzehn Arbeiter waren hier, an der südöstlichsten Stelle des Tempelhofer Wohngebietes im Einsatz. In den zwanziger Jahren wechselte der Betrieb an die Berliner Straße 167/167 (heute Tempelhofer Damm 113), der Nachfolgebetrieb von Gerhard Koken produzierte dort bis zum Bau der Stadtautobahn in den siebziger Jahren.

Als ein Manufakturbetrieb war die Elfenbeinbleiche des Theodor Francke anzusehen, der 1865 in Tempelhof eine Anzahl Grundstücke von dem erwähnten Bankier Jacques erwarb und den Zweigbetrieb seiner großen Elfenbeinschneideanstalt auf dem Areal des heutigen Francke-Parks eröffnete. In mehreren Glashäusern wurden die präparierten Elfenbeinplättchen der bleichenden Wirkung der Sonnenbestrahlung ausgesetzt, um danach als Belegung für Klaviaturen oder Intarsien Verwendung zu finden.

Die »Stahlbahnwerke Freudenstein« sind der eigentliche Pionier der Industrieansiedlung des ersten Tempelhofer Gewerbegebietes an der Ringbahn. 1892 entstand an der Ringbahnstraße/Germaniastraße ihre erste wellblechverkleidete Fabrikhalle, zwei Jahre bevor die »Konkurrenz« in Gestalt der Feldbahnfabrik Orenstein & Koppel, in der Julius Freudenstein zuvor tätig gewesen war und auch Geschäftsanteile gehalten hatte, ihren Zweigbetrieb auf eisenbahnfiskalisches Grundstück zwischen Güterbahnhof Tempelhof und dem kaiserlichen »Fourage-Magazin« eröffnete.

Mehrere Male griff der Landrat des Kreises Teltow Ernst von Stubenrauch zugunsten beider Firmen in genehmigungsrechtlichen Konflikte ein, die zwischen den Firmen und der Gemeinde Tempelhof entstanden waren. Das Urteil über den Landrat Stubenrauch, als einer der wichtigsten Förderer die Gewerbeansiedlung im Landkreis Teltow vorangetrieben zu haben, besteht zu Recht. Einschränkend muss allerdings gesagt werden, dass die Bearbeitungszeiten der Bauanträge

meist ohnehin bei nur wenigen Monaten lagen. Das Bestreben des preussischen Staates, die Metropole Berlin nicht übermächtig werden zu lassen, unterstützte gleichzeitig diese Bestrebungen kommunaler Eigenentwicklung. Die Gemeinde Tempelhof, die 1878 an die Schöneberger Gasanstalt und 1889 an die Charlottenburger Wasserwerke angeschlossen worden war, erhielt auch 1895 eine eigene Stromversorgung durch die Tempelhofer Elektrizitätswerke, die an der Kaiser Wilhelm Straße 10-11 (heute Burge-meisterstraße) ein Kraftwerk betrieben. Immerhin wurde hier erstmalig in Norddeutschland mit einer 70 PS Dampfmaschine Dreh- statt Gleichstrom erzeugt.⁴⁾ Tempelhof bekam Anschluss an die industrielle Entwicklung. Aufschlussreich ist eine Statistik von 1904 zur Verteilung der Dampfmaschinen PS auf Berlin und seine Vororte:

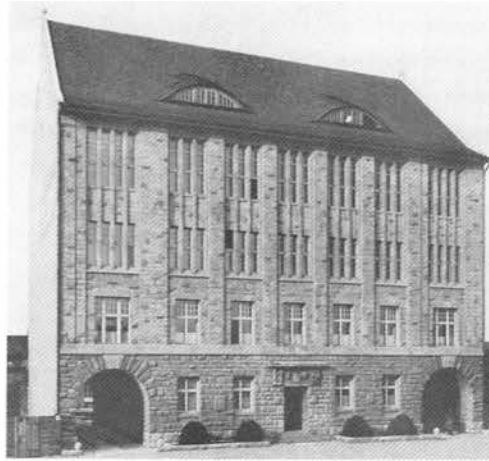
Berlin	122.647 PS
Tempelhof	411 PS
Mariendorf	228 PS
Schöneberg	2808 PS
Rixdorf	2497 PS
Oberschöne-weide	18.440 PS
Charlottenburg	15.440 PS
Pankow	696 PS ⁵⁾

Die Betriebe von Freudenstein und Orenstein & Koppel bildeten den westlichen bzw. östlichen »Entwicklungspol« des Gewerbegebietes an der Ringbahnstraße zwischen 1899 und 1908. In rascher Folge reihten sich seit der Jahrhundertwende auf der Nordseite der Straße die Gewerbegrundstücke aneinander, ohne sich allerdings zu einer geschlossenen Straßenfront zu entwickeln. Nach dem Beispiel der Berliner Gewerbehöfe tritt der Gewerbehof Ringbahnstraße 16-20 auf, der 1899 von der Werkzeugfirma Fritz Andréé und der Union Baugesellschaft errichtet worden ist. In seiner baulichen Größe, baulichen Geschlossenheit und architektonischen Ausführung blieb er ein Einzelstück im Bezirk. Weitere wichtige Bauten waren die Fabrik für Ladeneinrichtungen Paul Stabernack & Co. an der Ringbahnstraße 52-54 von 1902/03, des Werkstattbetriebes des Kgl. Hofsteinsetzmeisters Carl Schilling an der Ringbahnstraße 22-40 von 1904/06, das Fabrikgebäude für den Bau von wissenschaftlichen Demonstrationsapparaten des Kgl. Hoflieferanten Friedrich Ernecké an der Ringbahnstraße 63 (hier ausnahmsweise auf der Südseite der Straße) von 1904/05, das Werksgelände der Hoflieferan-

ten für »Spezial-Ausführungen in Wand- und Fussbodenfliesen« N. Rosenfeld & Co. an der Ringbahnstraße 6-8 von 1906, die Werkstatt für Glasdächer und Eisenkonstruktionen des Kgl. Hoflieferanten J. Degenhardt GmbH an der Ringbahnstraße 32/34 von ca. 1908, das Hüttenwerk A. Meyer auf dem ehemaligen Grundstück der Stahlbahnwerke Freudenstein von 1908 und die Werkstatt der Firma Paul Sander & Co. zur Herstellung von Lokomobilen, Kesseln und Pumpen an der Ringbahnstraße 36 von 1909.

Nicht an die Ringbahnstraße, aber in ihre unmittelbare Nähe verlegte die mit vielen Preisen, Anerkennungen und Medaillen ausgezeichnete Kunstschmiede von Eduard Puls ihre Werkstatt. Gegründet 1861, eröffnete sie kurz nach 1900, vom Tempelhofer Ufer kommend, an der Germaniastraße 157/158 den neuen Betrieb, der ca. 180 Personen beschäftigte. Hier entstanden bedeutende Kunstschmiedearbeiten wie das Eosander-Portal vor dem Schloss Charlottenburg und, in enger Zusammenarbeit mit dem bekannten Baumeister Bruno Möhring, das Portal der Gutehoffnungshütte in Gelsenkirchen. In den zwanziger Jahren lieferte dieser Betrieb die erste Berliner Verkehrsampel auf dem Potsdamer Platz nach einem Entwurf des Architekten Jean Krämer.

Auffallend ist die hohe Zahl der vielfach ausgezeichneten Herstellungsbetriebe, dem Qualitätshandwerk verpflichteten Werkstätten in der Ringbahnstraße, die um 1906 ebensogut als »Straße der Hoflieferanten« bezeichnet werden konnte. Eine Reihe von ihnen hatte zuvor ihren Firmensitz im Bereich der Luisenstadt und des »Tempelhofer Unterlandes« am Landwehrkanal (Orenstein & Koppel und E. Puls am Landwehrkanal, F. Ernecke in der Königgrätzer Straße, C. Schilling an der Yorkstraße bzw. Anhalter Bahnhofsgelände), die Randwanderung der Berliner Industrie hatte begonnen. Aus der Vielfalt des Produktionsangebots heraus gab es Zusammenarbeit und Zuarbeit, Firmenprofile ergänzten sich, würde man heute sagen. Mit Sicherheit Grund für weitere Unternehmen, an diese Straße zu ziehen. Die Aufzugsfirma Schindler, seit 1907 in dem Fabrikgebäude von Stabernack ansässig, konnte dort Holzausbau und bei Ed. Puls die Kunstschmiedearbeiten für die Aufzugsverkleidungen in Auftrag geben. Das Hüttenwerk A. Meyer, aus dem sich in wenigen Jahren die Hüttenwerke Tempelhof entwickelten, setzten dagegen unübersehbar einen »schwerindustriellen« Akzent am östlichen Ende der Straße.



Verwaltungsbau der Steinmetzwerke C. Schilling an der Ringbahnstraße, heute Sitz der Feinkostfabrik Pfenig (um 1906)

1912/13 entstanden mit den beiden Filmateliers an der Oberlandstraße in der östlichen Verlängerung der Ringbahnstraße bedeutende Bauten der damals neuen Massenunterhaltungsindustrie, die sich zum Ausgangspunkt des Ufa-Konzerns entwickelten. Vier Jahre darauf errichtete die Friedenauer Goertz AG ebenfalls an der Oberlandstraße 36-64 eine große Fabrikanlage zur Herstellung militärischer Ausrüstungsgegenstände wie Periskope, Zielfernrohre u. ä. im Rahmen der kriegsbedingten Aufrüstung. Nach einem automobilen Intermezzo der »Dinos« AG sollte hier ab 1926 für Jahrzehnte der Standort der Elektrolux-Werke sein.

Noch in den letzten Tagen des ersten Weltkriegs wurde 1918 mit dem Bau des Fabrikgebäudes für die Norddt. Kühlerfabrik an der Oberlandstraße 65 begonnen. Architekt des 1919 fertiggestellten Gebäudes war Jean Krämer. Ab 1930 war es der Standort für die pharmazeutische Industrie (A. Mendel AG/Chemische Fabrik Tempelhof).

Nahe der östlichen Grenze zum Neuköllner Bezirk entstand 1923 an der Oberlandstraße 7-18 ein Fabrikneubau für die Roth-Büchner AG, die an ihrem alten Standort Ringbahnstraße nicht genügend Platz für ihre Rasierklingenproduktion fand. Fabrikhallen für den Straßenbaumaschinenhersteller Eduard Linnhoff sowie Werkplätze für die bekannte Tiefbaufirma Mast an der Oberlandstraße und Germaniastraße vervollständigten die gewerbliche Struktur dieses Industriegebiets.

Ein bedeutendes architektonisches Bauwerk des »Backsteinexpressionismus« ist das Reichspostzentralamt auf der westlichen Seite der Ringbahnstraße aus dem Jahr 1928. Unscheinbarer und vermutlich weitgehend unbekannt ist der Verwaltungsbau der Excentric-Film von 1930 an der Ringbahnstraße 103 im Stil einer verhaltenen

Moderne. Nahezu zeitgleich entstanden die Umbauten der Ufa-Ateliers zu Tonfilmstudios. Mit dem Entwurf von Paul Renner für den Neubau der Roth-Büchner AG an der Oberlandstraße 74-85 von 1936/37 war die industrielle Siedlungsstruktur des Bereiches an der Ringbahn im wesentlichen abgeschlossen.

Während nach 1900 die Industrieansiedlung im Tempelhofer Norden innerhalb von sechs, sieben Jahren sich vollzog, wurde zeitgleich im Süden der Gemeinde das Großprojekt Teltowkanal durchgeführt. Der Landrat v. Stubenrauch galt als einer der Väter dieses Schifffahrtsweges, seine Trassierung auf den südlichen Tempelhofer Gemeindeflächen ging in hohem Maß auf die energischen Bemühungen des Gemeindevorstehers Friedrich Mussehl zurück.⁶⁾

Ab 1901 entstand am nordwestlichen Rand des Mariendorfer Gemeindebezirks im Schnittpunkt der Kanaltrasse mit der Dresdener Eisenbahn das Gaswerk Mariendorf der englischen »Imperial Continental Gas Association«, die als Generalunternehmer die Berliner Gaswerke betrieb. Vom Standort Mariendorf aus sollte die Versorgung der südlichen Randgemeinden des Berliner Großraums in einer Ausdehnung von 250 qm übernommen werden. 1908 wurde das Gaswerk in der ersten Ausbaustufe mit den umfangreichen Produktionsanlagen für die Herstellung von Kokereigas vollendet. In den frühen fünfziger Jahren auf eine seinerzeit hochmoderne Anlage zur Spaltgaserzeugung aus Benzin umgerüstet, erfolgte 1980 nach der Umstellung auf Erdgas die Beendigung der Gasproduktion. Heute ist das weitgehend abgeräumte Gelände eines der großen Tempelhofer Entwicklungsgebiete.

Die Tempelhofer Industrieansiedlung am Teltowkanal begann allerdings am entgegengesetzten, östlichen Ende des Kanals zur Gemeinde Britz. 1904 erwarb die Eisenhandlung und Konstruktionswerkstätte Steffens & Nölle von der »Industrieviertel Berlin Tempelhof GmbH«, die ausgedehnte Flächen auf dem Tempelhofer Gemeindebezirk entlang des Teltowkanals in ihren Besitz gebracht hatte, ein großes Areal zur Lagerung und Herstellung von Eisenkonstruktionen, wofür bis 1905 verschiedene Werkstattgebäude und –einrichtungen entstanden. In unmittelbarer Nachbarschaft nahmen bis 1910 mit dem Betrieb von A. Druckenmüller (heute Krupp-Stahlbau) und G. E. Dellschau zwei Firmen der gleichen Branche hier ihren Betrieb auf. Auf der Nordseite des Kanals westlich der heutigen Komturstraße

markiert im Jahr 1907 der Lagerplatz und die »Asphaltkocherei« der Firma Weiss & Freytag das wichtige Baustoff- und Bauhandelsgewerbe in der damaligen Gemeinde Tempelhof. Ein Jahr darauf folgten mit den Raebel-Werken ein weiterer Vertreter der Baubranche, dessen vorgefertigte Betondecken jahrzehntelang vor allem im Industriebau Verwendung fanden. In den denkmalsgeschützten Bauten der ehemaligen Raebel-Werke ist inzwischen – ein Baumarkt. 1910/11 verlegte die Blechröhrenfabrik Heinrich Bertrams ihren Standort von Moabit an den Teltowkanal. Die patentierte Knie-Falzung des Ofenrohrs war damals untrennbar mit dem Namen dieser Firma verbunden. Ihr ehemaliges Verwaltungsgebäude befindet sich heute auf dem Areal des Sarotti-Werkes, das 1911/12 östlich der Firma Bertrams gebaut wurde. Nahezu gleichzeitig entstanden die Dampf-Großwäscherei Reibedanz nach Plänen der Architekten Bruno Taut und Franz Hoffmann gegenüber dem Sarotti-Werk, das Fabrikgebäude der Lack- und Firnisfabrik Heyn & Manthe an der Komturstraße (1926 von dem Pharmazeuten Henning erworben) und die Fabrik für Pumpen, Armaturen und Pressluftwerkzeuge des Wiener Fabrikanten Richard Klinger zwischen Teltowkanal und Saalburgstraße. Von großer Bedeutung für die weitere Erschließung war die »Rixdorf-Mittenwalder Eisenbahn«, deren normalspurige Gleisanlagen dieses Industriegebiet beiderseits des Kanals durchzogen und den Firmen eine vergleichsweise schnelle Beförderungsmöglichkeit zur Verfügung stellten. Die Verwaltung der heute hauptsächlich mit Mülltransporten für die Berliner Stadtreinigung tätigen »Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn« befindet sich an der Tempelhofer Gottlieb-Dunkel-Straße und südlich der Saalburgstraße ihr Güterbahnhof Teltowkanal.

Am westlichen Rand der Tempelhofer Gemeinde entstand ebenfalls 1911 die Fabrikanlage der Firma Seibt & Becker, die sich mit der Herstellung von präparierten Naturpflanzen und künstlichen Blumen einen Namen gemacht hatte und zuvor in Weissensee produzierte. Sie war so erfolgreich, dass sie im böhmischen Ort Mariaschein eine weitere Fabrik betrieb. In den dreißiger Jahren waren ihre Versatzstücke exotischen und mondänen Lebensstils nicht mehr gefragt, kurze Zeit produzierte man Holzfasertafeln (»Seibtplatte«), dann erwarb 1938 die Ormig AG, die gezwungen war, ihren Standort an der Lützowstraße aufzugeben, Grundstück und

Gebäude an der Wolframstraße. Bis 1981 produzierte diese Firma hier Büro- und Vervielfältigungstechnik: Buchhaltungsmaschinen, ihre sprichwörtlichen Umdruck-Apparate und Zeitnehmer-Systeme.

Der Beginn der Ersten Weltkriegs verzögerte die bauliche Entwicklung der Industrieansiedlung am Teltowkanal. Eine geringere Zahl von Fabriken ließen sich zwischen 1914 und 1918 am Teltowkanal nieder, die Bauzeiten zogen sich in die Länge. So erwarben im Jahr 1914 die Lausitzer Glaswerke AG ein großes Grundstück neben der Dampfwäscherei Reibedanz, brauchten aber nahezu vier Jahre, um es mit einigen Lager- und Bürogebäuden zu bebauen. Auch für den Bau von Werkstätten und Verwaltungsgebäude für den Karosseriebetrieb Schebera in der Industriestraße am Südrand der »Kanalzone« bedurfte es ab 1915 zwei Jahre und für die Großbäckerei der Konsumgenossenschaft Berlin auf einem Grundstück zwischen der Teile- und der Germaniastraße brauchte man ab 1916 sogar drei Jahre. Dass in dieser schwierigen Zeit mit ausreichender finanzieller und politischer Unterstützung auch die Errichtung von Großbauten möglich war, bewies der Bau der Fabrikanlage der C. Lorenz AG am Teltowkanal, begonnen im Jahr 1916, abgeschlossen 1918. Karl Stodieck war der Architekt dieser Fabrikanlage, in der um 1918 etwa 4700 Personen arbeiteten. Das Interesse des Militärs an der schnellen Errichtung der Telegraphenbauanstalt, die in starkem Ausmaß in die Munitionsherstellung eingespannt war, belegen die Bauakten.

Nach dem Ende des Krieges setzte sich die Bauentwicklung am Teltowkanal auf verhaltenem Niveau fort. 1919 verlegte die Firma Elektro-Thermit ihren Sitz von Essen hierher und eröffnete an der Colditzstraße ihren Betrieb zum Bau von Weichen und Gleisanlagen sowie zum Schweißen von Eisenbahnschienen nach dem gleichnamigen Verfahren. Baugeschichtlich interessant ist dieser Betrieb durch seinen Verwaltungsbau von Otto Bartning aus dem Jahr 1927.

1921 hatte mit dem Bau des Afifa-Kopierwerkes in der Viktoriastraße die Filmindustrie einen wichtigen Standort. Im gleichen Jahr bildete sich zwischen Germania- und Teilestraße nach dem Erwerb des Betriebsgeländes der Lausitzer Glaswerke durch den »Beamten-Wirtschaftsverein zu Berlin« mit der benachbarten Großbäckerei der Konsumgenossenschaften ein Standort der genossenschaftlichen Nahrungsmittelindustrie in Tempelhof. Beide Betriebe wur-



Industrielandschaft am Teltowkanal
(um 1953)

den durch die Nationalsozialisten in die Zwangsauflösung bzw. -übernahme getrieben; aus der Bäckerei der Konsumgenossenschaften wurde 1938 eine Heeresgroßbäckerei. Nach 1945 begann wieder eine Produktion für den zivilen Bedarf, die Bäckereien »Bärenbrot« und die Tempelhofer Bäckerei »GW – Gute Ware« produzierten in den Betriebsräumen. Die Zusammenführung von »Bärenbrot« mit der Firma »Schlütterbrot« brachte ab den fünfziger Jahren die sukzessive Aufgabe des Standortes.

Der Bau des Ullsteinhauses in den Jahren 1925/26 bildete danach gleichermaßen den Höhepunkt und im wesentlichen auch den städtebaulichen Abschluss der Industriebebauung am Teltowkanal im Bezirk Tempelhof.

Die Industrieansiedlung entlang der Dresdener Bahn auf Mariendorfer und Marienfelder Gemeindegebiet setzte 1892 ein, als das »Messingwalzwerk Richard Schulz & Co.« ihren Berliner Fabrikbetrieb auf eine Fläche östlich des 1875 eröffneten Bahnhofs Marienfelde verlagerte (heute etwa Daimlerstraße 131). 70 Arbeiter stellten mittels Dampfmaschinenkraft von 250 PS Messingbleche und -draht her. Mit der Maschinenbauanstalt und Motorenfabrik von Adolf Altmann, dessen Betrieb 1878 an der Ackerstraße in Berlin gegründet worden war, hielt die Großindustrie ab ca. 1898 Einzug ins ländliche Marienfelde. Vor 1900 arbeiteten schon 600 Arbeiter bei dieser Firma, die ihre Betriebsanlagen nordwestlich des Messingwerkes auf einer ehemaligen Teilfläche der Hranitzky'schen Baumschulen errichtete. Um 1900 firmierte der Altmannsche Betrieb als »Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin AG« und stellte den Vorgänger des heu-

tigen Daimler-Chrysler Werkes Marienfelde dar. Der durch das Bankkapital der Deutschen Bank verstärkten Kraft der Daimler-Benz AG konnte das kleine Messingwerk nicht folgen: 1925 betrieben in ihrer Fabrikanlage die »Hewelwerke AG« eine Produktion von Spiralfedern, Reflektoren und Armaturen, bevor sie um 1930 vom schwäbischen Automobil- und Motorenhersteller übernommen wurde.

Im Jahr 1900 eröffneten zwei Maschinenbaubetriebe ihre Werkstätten in Marienfelde: Die »Maschinenbauanstalt C. T. Speyerer & Cie. Inh. Viktor Schmidt« an der Großbeerenstraße 48 (heutige 164/172) und die »Fabrik für Eisenkonstruktionen und Maschinenbau Braß & Hertslet« in südlicher Nachbarschaft an der Großbeerenstraße 53-55 (heutige 174-184). Dieser Abschnitt der damaligen Chaussee nach Großbeeren entwickelte sich in der Folgezeit zu einem wichtigen Teilbereich des Industrie- und Gewerbegebiets an der Dresdener Bahn. Beide vorgenannten Stahlbaubetriebe sind Beispiele für die Randwanderung der Berliner Industrie (Speyerer war zuvor am Hafenplatz und Braß & Hertslet im Vorfeld des Anhalter Bahnhofs an der Kreuzbergstraße). Während das Speyerer'sche Grundstück ab 1915 für Jahrzehnte der Standort von »Kämper-Motoren« werden sollte, wurde Braß & Hertslet um 1930 von den Peiner Walzwerken übernommen und blieb bis zum Beginn der achtziger Jahre Standort des Stahlbauunternehmens. 1905 war unmittelbar östlich am Bahnhof Marienfelde in der Benzstraße der Metallbaubetrieb mit angegliederter Verzinkerei des Berliner Fabrikbesitzers Fritz Caspary eröffnet worden. Auch Casparys Fabrikstandort war ursprünglich das Vorfeld des Anhalters Bahnhofs. Während der

Inflationsphase wandelte er seinen Betrieb in eine Aktiengesellschaft um und firmierte in den dreißiger Jahren als »Oceana AG«, die Schiffsinnenausbauten in Holz und Metall lieferte, und »Primissima«-Metallbetten-Gesellschaft, die Krankenhausbetten und Stahlrohrmöbel produzierte. Vermutlich zu Beginn der siebziger Jahre wurde beide Produktionen eingestellt.

1907 fand mit dem Bau einer Fabrikanlage für die »Robert Stock & Co.« ein weiterer metallverarbeitender Betrieb aus Berlin einen neuen Standort an der Großbeerenstraße 39-42 (heutige 146). Bekannt wurde er durch die Entwicklung des Spiralbohrers, der als »Stockbohrer« einen Markennamen erhielt. Auf einem Grundstück von ca. 100.000 qm waren Ende der 30er Jahre über 2000 Personen bei diesem Großunternehmen beschäftigt, das während des ersten Weltkriegs im Stammwerk in Kreuzberg und in Niederschöne-weide zeitweilig auch »Stock«-Motorpflüge und Schlepper produzierte und ab ca. 1925 mit den »Stock-Motorrädern« zur allgemeinen Motorisierung beitrug. Die Produktion von Fräsmaschinen und -werkzeugen wurde am Standort Marienfelde bis in die achtziger Jahre betrieben, bevor das Werk nach Reinickendorf verlegt wurde.

Von 1908 bis 1914 waren keine wichtigen Industrieansiedlungen längs der Trasse der Dresdener Eisenbahn zu verzeichnen. Die Bemühungen der amerikanischen »National Cash Register Company« (NCR), im Jahr 1912 ein großes Registrierkassen- und Rechenmaschinenwerk auf dem von ihr erworbenen Grundstück östlich des heutigen S-Bahnhof Attilastraße zu bauen, schlugen fehl. Der Grund hierin lag vermutlich in der unklaren Straßenführung nach dem Möhring'schen Bebauungsplan für Mariendorf in diesem Bereich, der erst nach 1920 dem Ortsbezirk Tempelhof zugeordnet wurde.⁷⁾ Der Beginn des Ersten Weltkriegs führte zum Bau wichtiger Produktionsstätten in diesem Industriebereich. 1914/15 wurde für die traditionsreiche »Norddt. Gummi- und Guttaperchawaarenfabrik ehem. Fonrobert & Reimann AG«, deren Stammsitz sich am Tempelhofer Ufer befand und deren Firmengeschichte sich bis ins Jahr 1821 zurückverfolgen lässt, gegenüber dem soeben erbauten Aufnahmeatelier der Eiko-Filmgesellschaft an der Wilhelm-von-Siemens-Straße ein Filialbetrieb errichtet. 120 Beschäftigte produzierten gummi-beschichtete Stoffe für die Herstellung von Regencâpes, Dichtungsmaterial aus Guttapercha und Asbestkautschuk und anderes mehr. 1915

Blick nach Norden über das Dach der großen Werkhalle der Fritz-Werner AG, am linken Bildrand das Eiko-Atelier (1916)



begannen ebenfalls die Bauarbeiten für eine Fabrikanlage, die allerdings für mehr als die zehnfache Zahl an Arbeitern dimensioniert war. Mit einer für die damaligen Kriegsverhältnisse und dem Bauvolumen erstaunlich kurzen Bauzeit von zwei Jahren wurde 1917 das Fritz Werner Werk in Marienfelde eröffnet und konnte seinen Gründungsstandort an der Lützowstraße im Berliner Innenstadtbereich aufgeben. Als Architekt zeichnete Karl Stodieck verantwortlich. Ab 1916 trat er in gleicher Funktion für den Bau der Lorenz AG am Teltowkanal in Erscheinung.

Der Architekt Bruno Buch, der 1917 für die »Deutsche Motoren-Baugesellschaft«, eine Tochtergesellschaft der Siemens-Schuckert AG, an der Wilhelm-von-Siemens-Straße ein Fabrikgebäude zur Herstellung von Flugzeugmotoren baute, war im gleichen Jahr an mehreren Stellen im heutigen Bezirk Tempelhof tätig: In der Ringbahnstraße für den Verwaltungsbau der Hüttenwerke Tempelhof und in der Borussiastraße für ein weiteres Tempelhofer Filateliegebäude. Beide Bauten sind inzwischen dem Abriss zum Opfer gefallen, das »Flugmotorenwerk« existiert in nahezu ursprünglicher Form noch. Es stellt den Ausgangspunkt für die umfangreiche Bebauung in dem Straßenkarré Wilhelm-von-Siemens-/Fritz-Werner-/Untertürkheimer und Großbeerstraße für die Siemens-Tochtergesellschaft »Siemens-Apparate-Maschinen«(SAM) dar. Die Architektur der Verwaltungsbauten an der Wilhelm-von-Siemens-Straße, errichtet in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre, stammt aus dem Siemens-Baubüro von Hans Hertlein.

Die wirtschaftlich wechselhaften Jahre der Weimarer Republik brachten für das Industriegebiet an der Dresdener Eisenbahn keine bedeutenden Neubauten. Ausweitung der bestehenden Produktionsbetriebe, verbunden mit zeitweiligen Rückgängen und Firmenübernahmen hieß die Devise. Noch erwähnt werden muss, dass das ehemalige NCR-Grundstück an der Attilastraße im Jahr 1920 an die Deutsche Fensterglas AG verkauft und anschließend mit Lagerhallen und einem Verwaltungsgebäude bebaut wurde. Ab 1923 war auch auf diesem Grundstück der Metallhandel bzw. die metallverarbeitende Industrie (»Vereinigter Rohrleitungsbau Phönix Märkische«) ansässig. Heute befindet sich hier in modernen Bürogebäuden eine Niederlassung der Firma Mannesmann Mobilfunk.

Seinen Charakter als eine reine Vorort-Gartenwohnsiedlung hat sich der Tempelhofer

Ortsteil Lichtenrade bewahrt. Zwar erregte der Bau der Mälzerei für die Schöneberger Schloßbrauerei von 1898 in den zeitgenössischen Darstellungen einigtes Aufsehen,⁸⁾ wurde jedoch kein Initial der Industrieansiedlung. Statt dessen eröffneten im Schatten des hohen Gebäudes einige Gartenlokale, die die Attraktivität des Ort als Ausflugsziel erhöhten.

Während der Mälzereibetrieb in dem heute denkmalgeschützten Gebäude schon in den zwanziger Jahren eingestellt wurde, rollten in der abseitig im Ortsteil gelegenen ehemaligen Schleppversuchsanstalt des Reichsmarineamtes die »Lichtenräder«. Seit 1922 produzierten die Lindcar-Werke hier anfangs Kleinautomobile, dann, als gewerkschaftseigenes Unternehmen, Fahrräder. 1936 wurde das Betriebsgrundstück, auf dem zeitweilig 500 Personen arbeiteten, an die Firma Herdegen verkauft, die seitdem hier Büroartikel herstellt.

Etwa 1925/26 – also zur Zeit der Errichtung des Ullsteinhauses – hatten sich die drei Bereiche des Industriestandorts Tempelhof im wesentlichen herausgebildet. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs begann mit dem Gartenstadt-Bauprojekt der »Gemeinnützigen Tempelhofer Feld-Heimstätten GmbH« in Neu-Tempelhof der Wohnsiedlungsbau, der sich nach der Inflation mit dem Bau verschiedener Wohnanlagen (z. B. zwischen Manteuffel- und Alboinstraße, zwischen Boelcke- und Richthofenstraße, zwischen Rathaus- und Machonstraße) im Bezirk verstärkte. An die 20.000 Wohnungen sind im Bezirk Tempelhof bis 1933 geschaffen worden, vor allem der Norden des Bezirks erhielt dadurch eine städtische Prägung, während der Lichtenrader Süden den Charakter einer Gartenstadt beibehielt.⁹⁾

Der mit der nationalsozialistischen Aufrüstung gekoppelte wirtschaftliche Aufschwung führte bei Tempelhofer Großbetrieben wie der Askania AG, Daimler-Benz AG, Fritz Werner AG, Lorenz AG und dem Siemens SAM-Werk Mariendorf zu einem umfangreichen Neubauprogramm, das im wesentlichen auf den vorhandenen Betriebsgrundstücken ausgeführt wurde. Weitgehend unbekannt ist die Verwandlung des Tempelhofer Flughafen-Neubaus ab 1940 zum Flugzeugwerk für die Bremische »Weser« Flugzeugbau GmbH. 1943/44 stieg ihre Beschäftigungszahl auf etwa 4000, die Hälfte davon Zwangsarbeiter, Männer wie Frauen, von denen die meisten ohne ausreichende Ernährung und unter unwürdigen Bedingungen in Barackenlagern auf dem Flughafengelände lebten. Bei angeblichem

Fehlverhalten mussten sie mit ständiger Verhaftung und drakonischen Strafen rechnen. Über 2000 Kriegsflugzeuge wurden in Tempelhof montiert, umgebaut und repariert. Die Beschäftigung von Zwangsarbeitern war seit Kriegsbeginn in den Berliner Großbetrieben, insbesondere in den kriegswichtigen, durchgängige Praxis – wie im ganzen Deutschen Reich.

Nach Niederlage und Zerstörung war der Neuanfang die größte Herausforderung. Der Wiederaufbau der Fabrikanlagen, ohne die demontierten Maschinenausrüstungen und ohne kaufkräftige Währung stand anfangs im Zeichen der Improvisation. Hinzu kamen die mannigfachen Erschwernisse im Warenverkehr durch die Auswirkungen der politischen Konfrontation zwischen Ost und West. Erst mit amerikanischen Aufbaukrediten ab 1949/50 konnte sich die Tempelhofer Industrie auf den vorhandenen Betriebsgrundstücken relativ schnell wieder stabilisieren. Einige Firmen aus dem Ostteil der Stadt, aber auch aus kriegszerstörten Firmen in Westen der Stadt siedelten sich in den vorhandenen Industriegebäuden in Tempelhof an. Beispiele dafür waren das Elektroapparatewerk Paul Firchow, das Teile des ehemaligen Siemens SAM-Werkes bezog, der Bekleidungshersteller Walter Krause in der Ringbahnstraße oder auch die Firma Isophon, die Betriebsgebäude in der Colditzstraße bezog. »Zu Beginn der fünfziger Jahre bestand also noch jene Industriestruktur, wie sie sich vor und nach dem Ersten Weltkrieg im Bezirk herausgebildet hatte.«¹⁰⁾ Auch für das größte und architektonisch ambitionierteste Neubauprojekt der fünfzi-

ger Jahre im Bezirk, das Philips-Elektrogerätewerk, fand sich an der Ullsteinstraße ein ausreichend dimensioniertes Industriegelände in der vorgegebenen Industriestruktur am Teltowkanal.

Mitte der sechziger Jahre erhielt der Bezirk – durchaus zeittypisch – mit der Erschließung des Industriegebiets Motzener Straße eine Industrieansiedlung »auf der grünen Wiese«, in der außerhalb städtebaulicher Einbindung für wechselnde Unternehmensprofile Produktions-, Verwaltungs- und Lagergebäude schnell zu errichten sind. Einschnitte der wirtschaftlichen Konjunktur und erst recht die gravierenden wirtschaftspolitischen Veränderungen nach 1989 hinterließen in diesem Gebiet vielfach Spuren: So ist das 1969 als »modernste Kuchenfabrik Europas« eröffnete Werk der »Bellevue Feine Kuchen GmbH« am Nunsdorfer Ring mittlerweile ein leerer »Industriebungalow«, geschuldet dem Trend der Produktionsverlagerung ins märkische Umland. Dank einer Reihe wirtschaftlich vitaler Betriebe und ihrer Standorttreue entstand erfreulicherweise in letzter Zeit ein offensives Bekenntnis zu diesem Standort.

Größtes »Pfund« und gleichzeitig größte Herausforderung für den Bezirk und Wirtschaft stellen jedoch die drei historisch gewachsenen Industriegebiete dar. Der Denkmalschutz für eine Reihe ehemaliger Industriebauten im Bezirk hat den Weg gewiesen für eine neue Umgangsweise mit Industriearchitektur, die aufgrund ihrer Qualitäten und adäquat umgebaut neue Nutzungen von der Wohnung bis zur Produktion, von der Verwaltung bis zur Unterhaltung möglich macht.

1) vgl. Buchholz, Peter: Tempelhof; Berlin 1990, S. 33 und Rabatsch, Manfred: Vom Tempelhofer Niederland zur Großbaustelle Tempelhofer Vorstadt; in: Galli; Haas; Rabatsch (Hrsg.): Rund um Riehmers Hofgarten; Berlin 1987, S. 12

2) vgl. Doogs, K.: Die Berliner Maschinenindustrie und die Produktionsbedingungen seit ihrer Entstehung. Berlin 1928, S. 18

3) vgl. Cremer, Christoph Joseph: Das gewerbliche Leben im Kreise Teltow; Berlin 1900, S. 89f

4) vgl. Cremer, Christoph Joseph; a. a. O.

5) Matschoß, Conrad: Die Berliner Industrie einst und jetzt; Berlin 1906, S. 24

6) vgl. Tempelhof Lebendige Werkstatt Berlins. Hrsg. vom Bezirksamt Tempelhof von Berlin, Berlin 1956, S. 37 und Engel, Helmut: Tempelhof – die städtebauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert in: Straßenbahndepot Markthalle, Hrsg. von Helmut Engel, Berlin 1998, S. 23f

7) Akten des Tiefbauamtes Tempelhof

8) vgl. Hirschfeld, Paul: Berlins Gross-Industrie; (Bd. II), (Hrsg. von R. Jannasch) Berlin 1899, S. 335ff

9) vgl. Buchholz a. a. O., S. 64

10) Buchholz a. a. O., S. 98