

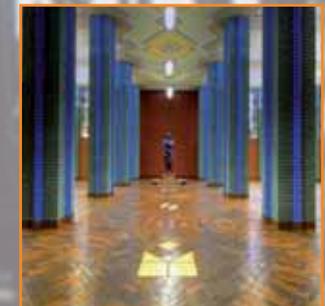
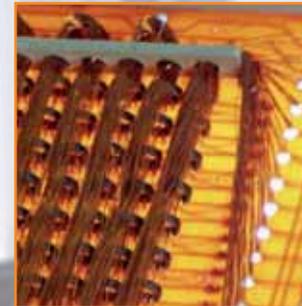
FITG-Journal

Industrie- und Technikgeschichte
in Frankfurt und der
Rhein-Main-Region

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

No.: 01/02-2008

August 2008



Inhalt: Editorial: Dr. Peter Schirmbeck befreit · Die Okrifteler Cellulosefabrik Phrix · Peter-Behrensbau in Frankfurt-Höchst
· 100 Jahre August-Euler-Flugplatz · Graf Koks von der Gasanstalt · Tage der Industriekultur · Schlappeschneider –
Schlappekicker · 120 Jahre: Hauptbahnhof Frankfurt · 15. Oldtimer-Treffen in Frankfurt

FITG-Journal

Industrie- und Technikgeschichte
in Frankfurt und der
Rhein-Main-Region

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

No.: 01/02-2008

August 2008

Inhalt

Dr. Peter Schirmbeck befreit von Wolfgang Giere	Seite 3	100 Jahre August-Euler-Flugplatz in Darmstadt-Griesheim	Seite 12
Die Okrifteler Cellulosefabrik Phrix von Jens Kuhl	Seite 4	Graf Koks von der Gasanstalt – Teil 1 von Karl-Heinz Steiner	Seite 13
Peter-Behrensbau in Frankfurt-Höchst: Architektonisches Gesamtkunstwerk erstrahlt in neuem Glanz	Seite 11	„Tage der Industriekultur“ mit Besucherrekord	Seite 20
		Schlappeschneider – Schlappekicker von Christoph Safran	Seite 21
		Neues Leben an alten Lebensstandorten	Seite 23
		120 Jahre: Hauptbahnhof Frankfurt	Seite 24
		Transit Frankfurt – Gesichter des Hauptbahnhof	Seite 24
		15. Oldtimer-Treffen in Frankfurt	Seite 25
		Interessante Weblinks	Seite 10
		Beitrittserklärung	Seite 26

Stammtisch · Stammtisch

die nächsten Stammtische des FITG finden statt am Donnerstag, den 18. September, am Donnerstag, den 16. Oktober und am Donnerstag, den 20. November jeweils um 18 Uhr im Oldtimer-Stübchen bei der Technischen Sammlung Hochhut, Frankenallee / Hattersheimer Str. 2-4, Frankfurt am Main

Stammtisch · Stammtisch

Impressum

ISSN-Nr.: 1613-5369
Herausgeber: Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e. V.
Vorsitzender: Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere
Waldschmidtstraße 39 · 60316 Frankfurt am Main
Fon: 069 - 43 03 09 · Fax: 069 - 43 03 00
E-Mail: w.giere@fitg.de
Web: www.fitg.de
Verantw. Editor: Dr. Wolfgang Kirsten
E-Mail: wolfgang.kirsten@kgu.de
Mitarbeit: Ursula Rösner
Konto: 653 497 · Frankfurter Sparkasse ·
BLZ: 500 502 01
Gestaltung: Schwarz auf Weiß, Darmstadt
saw@hdhd.de

Dr. Peter Schirmbeck befreit

Ab 1. Februar d.J. ist Herr Dr. Schirmbeck Freigänger. Er muss nicht mehr täglich in „sein“ Museum nach Rüsselsheim, weil er im Januar die Altersgrenze erreicht hatte. Des Lobes voll war die geschliffene Laudatio von Professor Dr. Christoph Stözl, dem ehemaligen Kultursenator von Berlin, mit der er verabschiedet wurde, ausdrücklich nicht in den „Ruhestand“.

Das kleine, aber feine Museum in Rüsselsheim hat er zu einem weltweit beachteten und preisgekrönten Vorbild entwickelt. Ohne damals Herrn Dr. Schirmbeck zu kennen und etwas von der Sache zu verstehen, war ich mit meinen Kindern gerne dort, weil hier Arbeitsprozess und soziale Umstände geschildert wurden, weil die frühere Zeit auch mit all ihrem anderen Umfeld verdeutlicht wurde. Heute ist das üblich, damals war es neu und ich fand es einleuchtend.

Die Route der Industriekultur Rhein/Main hat er angestoßen und maßgeblich mitentwickelt. Der große Erfolg spricht für sich. Sie ist zu einem festen Bestandteil der Denkmalspflege und Freizeitgestaltung geworden, eine Attraktion. Unvergessen sind für die, die es erleben durften, seine Führungen auf dem Boot: Zu jedem Industriedenkmal kennt er die Geschichte und versteht, sie höchst anschaulich zu vermitteln, ein Fachmann mit poetischer Ader. Seine Texte sind ausgefeilte Miniaturen, man spürt neben dem Historiker den Künstler.

Dr. Peter Schirmbeck ist tatsächlich auch bildender Künstler, der – zunächst wohl nur als Hobby – aus Industrieschrott Kunstwerke formt, ihn wiederbelebt. Es wäre zu wünschen, auch diese Kollektion angemessen ausgestellt zu sehen. Seine Skulpturen verraten ein liebevolles Auge für die Ästhetik alter Maschinen-



Peter Schirmbeck erläutert auf der „Möve“ meinen Geburtsgästen charmant und sehr fundiert die Industriedenkmal links und rechts des Mains.

teile, sie ziehen den Zuschauer in ihren Bann, verblüffen und regen zu Betrachtungen an.

Es gehört zu den Stärken von Dr. Schirmbeck, zu überzeugen, auch so genannte Entscheidungsträger, hartnäckig, manchmal gezielt emphatisch und mit sehr plastischen Vergleichen. So ist es bestimmt sehr wesentlich ihm zu verdanken, dass nunmehr feststeht: Das einmalige Ensemble der mainabwärts gewachsenen Industriebauten von Opel – vom alten Hauptportal beim Bahnhof Rüsselsheim bis zum modernsten Autowerk im Westen – bleibt erhalten. Investoren sind gefunden, ein Konzept wurde erarbeitet und dank seiner stetigen Interventionen bleibt viel, sehr viel, eigentlich alles Wesentliche erhalten. Ohne sein andauerndes Mahnen hätte man den anscheinend weltweit einmaligen Schatz vermutlich gar nicht zu würdigen gewusst.

Befreit ist er von täglicher Routine, bekam aber gleich die neue, große und ehrenvolle Aufgabe, ein Konzept für ein neues Technikforum Rüsselsheim zu erarbeiten. Das umfangreiche Werk steht in diesen Tagen vor der Fertigstellung. Auch wir vom Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte durften dazu beitragen, aber auch andere, die ihre Sammlungen gerne in einem größeren, attraktiven und konkurrenzfähigen Rahmen präsentieren würden, wie z.B. das Wiesbadener Fernsehmuseum. Museen, besonders Technikmuseen, sind inzwischen Publikumsmagnete. Davon könnten die Investoren und Rüsselsheim profitieren – und dank Dr. Peter Schirmbeck auch wir.

Danke und weiter so, lieber Herr Schirmbeck! Möge Ihre Kreativität und Überzeugungskraft uns allen noch lange erhalten bleiben.

Ihr
Wolfgang Giere

Die Okrifteler Cellulosefabrik Phrix

Jens Kuhl, Wiesbaden

Eigentlich begann sie schon früher, meine Liebe zur lange stillgelegten Okrifteler Cellulosefabrik Phrix, irgendwann im Herbst 2004, als ich auf der Landstraße zwischen Raunheim und Kelsterbach unterwegs war. Ich fuhr hier nicht das erste Mal, aber als ich zuletzt hier entlangkam, vor vielen Jahren, hatte ich noch nicht den geschulten, suchenden Blick, der nach schlafenden Objekten Ausschau hält. Ich bin das, was man in unserer Szene einen „Urban Explorer“ nennt, Ruinenstromer, die mit Kamera und Taschenlampe ausgerüstet, verlassene bzw. z.T. verbotene Orte erforschen: Industrieruinen, Kanäle, Bunker... Nun fiel mir die am anderen Mainufer aufragende Fabrik sofort ins Auge, man kann sie eigentlich nicht übersehen.

Aber ich sage einfach, diese Liebe begann am 20. November 2005. An diesem Tag setzte ich meinen seit jener Fahrt nach Kelsterbach brennenden Wunsch um, mir diese schon von fern beeindruckende Anlage aus der Nähe anzusehen. Große Teile des Areals sind mit Zäunen abgesperrt. Schilder warnen: „...Betreten verboten“. Und dann finde ich eine Stelle, die weiter ins Innere führt, ohne dass man einen Zaun überstei-

gen, ein Schild missachten muss. Mich empfängt ein wunderschönes Ensemble. Ventilatoren in Backsteinmauern drehen sich leise im Wind. Ein kleiner Baum wächst aus einer Mauer, direkt neben einer alten Lampe mit angeschlagenem Glas, so als gehörten sie zusammen. Diese Schönheit ist schwer zu beschreiben. Es ist der Zauber authentischer alter Fabriken, die das Werk unserer Urahnen konserviert haben, ihren Schweiß, ihren Stolz, ihren Erfindergeist. Hier ist nicht viel modernisiert worden wie an so vielen Orten. Aber es liegt auch Melancholie zwischen diesen Mauern. Aus vielen Ritzen wachsen kleine Bäume, einige Fenster sind zerbrochen. Sie verfällt, die Schöne. Man ahnt: sie hat nicht mehr viel Zeit.

Perle der Industriekultur

Nach ein paar Minuten finde ich den Weg ins Erdgeschoss des Kesselhauses. Kurz darauf ahne ich, dass ich hier eine Perle der Industriekultur entdeckt habe... Ich finde mich bald in einer Art Schaltzentrale wieder. Mannsgröße Motoren und Wasserschieber, die auf einem Blechschild anzeigen, wie weit sie geöffnet sind, in Marmor eingelassene Armaturen, ein Kranha-



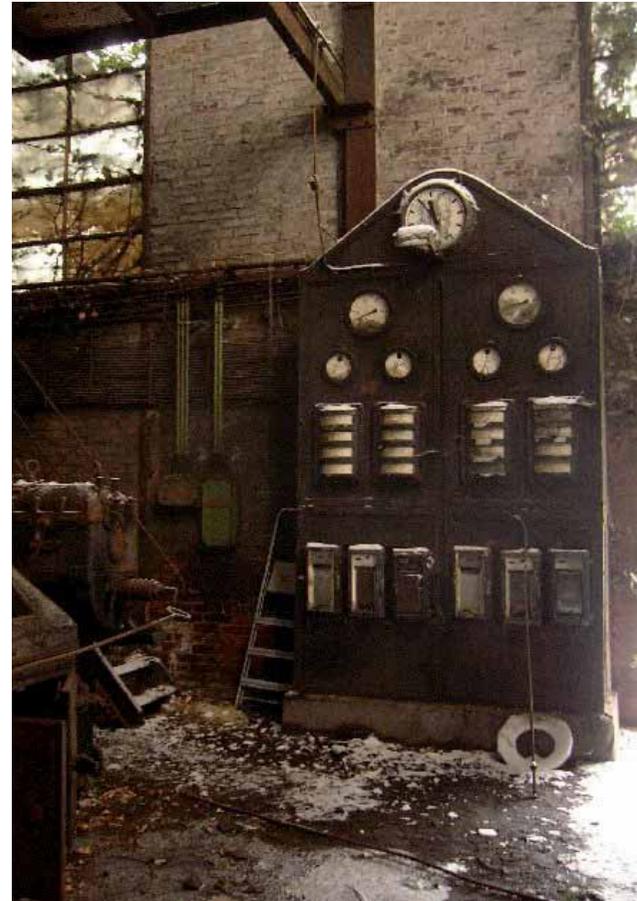
Kesselanlage der Cellulosefabrik Phrix

ken hängt von der Decke. An vielen Stellen hingen massive AEG-Schalter mit eigenem Amperemeter. Seit Jahren hat mich keine Entdeckung so begeistert. Die Ölmühle Fauth in Wiesbaden war seit Jahren abgerissen und ich verglich irgendwie jede Ruine mit ihr, ohne dass irgendeine diesem Vergleich standhielt. Der Moment im Kesselhaus der Phrix beendete diese Zeit.



Schaltschrank Economizer

Kurz vorher spreche ich mit einem Passanten, der durchblicken lässt, dass die Besitzer hier recht entspannt seien. Ein Schild der Route der Industriekultur verrät, dass die Phrix auf das Jahr 1886 zurückgeht und 1970 geschlossen wurde. Ich freue mich auf Fotoprojekte in dieser wundervollen Kulisse, auf das Forschen in den alten Mauern. Dass die Aussage des Passanten schlicht falsch war, konnte ich da noch nicht ahnen.



Schaltschrank P 1340612

„Geht nicht, geht nicht, Fotografieren ist verboten!“

2 Tage später, am 22. November 2005, trete ich eine zweite Fahrt nach Okriftel an. Sie endet nach wenigen Minuten. Einen Mann, der gerade vom Hof fuhr, spreche ich an, will mich vorstellen, frage um die Erlaubnis, hier zu fotografieren. Ich ernte einen mittleren Wutausbruch, als hätte ich ein unmoralisches Anliegen geäußert. „Geht nicht, geht nicht,



Speisewasseraufbereitung

Fotografieren ist verboten!“, schreit er fast und fährt ungehalten weiter. Ich sollte ihm noch öfter begegnen, dem Hausmeister der Phrix. Dass es vermutlich unmöglich für Ruinenstromer ist, mit ihm ein entspanntes Gespräch zu führen, konnte ich an dem Tag schon einmal ahnen.

Dann kommt der 29. November 2005, mein 33. Geburtstag. Er wird für mich zu einer ganz besonderen Feier – Okriftel, Expedition 3. Da ich ja schon weiß,

dass dort Schätze schlafen, ist hier klar: Ich gehe auf volles Risiko.

Als ich nach einer kleinen Odyssee meinen Weg ins Innere gefunden habe, als ich das erste Mal in der Kesselhalle eintrete, begreife ich endgültig, dass dieses Ensemble seinesgleichen sucht. Eine Art Schaltschrank fesselt zuerst meinen Blick, der

mich mit seinen gefälligen Rundungen an eine alte Standuhr erinnert. Der Blick schweift in die Höhe, folgt einem Heer aus Eisentreppen nach oben. Von der Decke führen dicke Rohre quer durch die Halle. Sie beschickten einst die Öfen mit Kohle. Ich bin begeistert. Ich bin überrannt. Ich weiß nicht, wo ich zuerst hinschauen, was ich zuerst fotografieren

sollte. Was für ein Geburtstagsgeschenk zu jenem 33.!

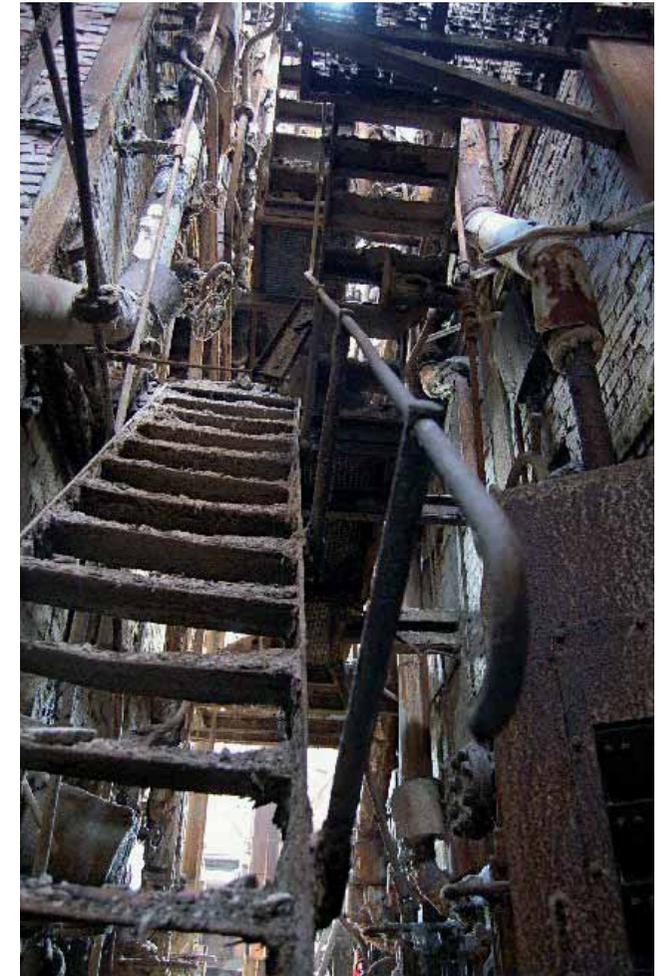
Später folge ich dem Ruf der Höhe. Einige Treppen waren so unendlich morsch, dass ich mich kaum traue, sie anzusehen. In anderen Bereichen ist die Substanz in besserem Zustand. Langsam beginne ich einen atemberaubenden Aufstieg über ein Spinnennetz aus



Tankparade



Bottich



Treppenaufstieg



Anzeigergeräte und Messinstrumente

eisernen Treppen und Bühnen. In vielleicht 15 Metern Höhe treffe ich erst auf einen der genieteten Kessel, deren Isolation sich schon längst abgelöst hat und der der Dampflokosphäre dieses Ortes den letzten Schliff gibt. Ich sehe ihn erst nur ein Stückweit aus dem Ofen herausragen, aber er ist hier oben der erste Blickfang. Es liegt auch etwas Geheimnisvolles über der Szenerie. Ich spüre, dass sich hinter ihm etwas verbirgt. An der Innenwand der Halle führt eine Bühne einmal rund um die Öfen. Unter ihr geht es direkt in die Tiefe. Ich betrete sie vorsichtig, Schritt für Schritt, eine Hand am Handlauf, auf gleichmäßige Bewegungen bedacht. Ich weiß, dass ihr Zusammenbruch mein Ende wäre. Wird mein 33. Geburtstag auch mein Todestag?, schießt es mir durch den Kopf. Und dann lüftet die Halle ein weiteres Geheimnis... Vor meinen Augen tut sich ein Jahrzehnt altes Biotop auf. In der Hallenmitte ist das Dach kollabiert, die Öfen tragen einen Wald. Es ist überwältigend.

Winter 2005/ 2006

Der Winter 2005/2006 ist für mich die Zeit der Phrix Okriftel. Seit jenem 29. November 2005 trägt es mich noch rund ein Dutzend Mal zu ungestörten Exkursionen an diesen Ort. Ich finde den Weg zu den Kohlen-schütten des Kesselhauses, auf einem Schienenstrang darüber steht noch eine Lore. Ich blicke vom höchsten Punkt des Kesselhauses über die Anlage, von der in den nächsten Monaten ich noch einiges „erobern“ kann. Dieser Winter führt mich in einen hohen Bau mit einem Schrägaufzug, dessen Innenleben nach meinen Informationen Kocher darstellen. Von seinem höchsten Raum aus (ich glaube, der 11. Stock), habe ich endlich einen Rundumblick. Unweit von ihm steht ein etwa gleich hoher Turm, nach meinen Infor-



Schaltzentrale, Wasserschieber und Wanderrostofen



Blick auf den Holländerbau

mationen ein Säureturm. Neujahr 2006 verbringe ich hier oben, friere ein bisschen und genieße bei etwas Cola und Gebäck aus dem Rucksack die winterliche Szenerie und die Muße. Ein paar Kracher hallen aus Okriftel herüber. Der Säureturm lockt mich, auch ihn zu besteigen. Dieser Wunsch wird mir leider nie in Erfüllung gehen. Seine Treppe ist zusammengebrochen,

was ich erst merke, als ich mich in seinem Inneren durch Schutt von kollabierten Turmteilen gekämpft habe. Ich finde den Weg in ein Gebäude, das noch vor Kurzem als Paintballfeld diente, in eine Halle mit teilweise gewaltigen Transmissionsrädern, die noch ihre Riemen tragen. Ich bekomme einmal eine mit Puderzuckerschnee geschmückte Phrix geschenkt, der sich

teilweise auch in der Kesselhalle ausgebreitet hat. Und immer fotografiere ich drauflos, als ahne ich, dass jeder Besuch der letzte sein könnte. Ich treffe mehrfach Leute auf dem Gelände, die sich an mir nicht stören. Nach mehreren problemlosen Fotostreifzügen rechne ich nicht mehr bewusst damit, dass es nicht endlos so weitergeht. Nur das Unterbewusste verrät mir: Jedes Mal ist Gold wert, in dem man Dich hier in Ruhe lässt. Verhalte Dich still und nimm soviel an Fotos und Videos mit heraus, wie Du kannst.

In der Kesselhalle sind noch alte Unterlagen

Bei Besuch 15 endet diese unbeschwerte Zeit. Als ich vor dem Kesselhaus Außenaufnahmen schieße, nähert sich von hinten eine wild schimpfende Person. Ich muss gleich an meine Bekanntschaft vom 22. November denken und er ist es auch. Ich versuche mit Engelszungen, ein ruhiges Gespräch mit ihm zustande zu bringen. Ich will ihm erläutern, was ich hier mache und warum. Es hilft nichts. Er droht, die Polizei zu rufen, wenn ich nicht gleich verschwände. Klar, dass ich das dann tue. Von da an gelingt es mir nur noch vereinzelt, ungestört den Weg ins Innere und zurück zu finden. Ich nehme Kontakt auf mit der örtlichen Vertreterin der Route der Industriekultur, in der Hoffnung, einen vernünftigen Kontakt zum Eigentümer der Phrix hinzubekommen und dass man vielleicht meine Aufnahmen gebrauchen kann. Aktuelle Fotos gäbe es genug, bekomme ich zu hören, nur historische Ansichten sind von Interesse. Anstatt auf offene Ohren zu treffen, belehrt sie mich, dass dort der Zutritt verboten ist. Ich wollte darüber berichten, dass in der Kesselhalle noch alte Unterlagen liegen und vergammeln, die z. B. die Löschzeiten von Schiffen um 1970



Die Sprengung des Säureturms im Frühjahr 2008

festgehalten haben. Warum sichert man sie nicht?, ist nur eine meiner Fragen. Hier bekomme ich keine Antwort, stelle ich enttäuscht fest, ganz zu schweigen von einem Menschen, der am gleichen Strang zieht: von dieser industriehistorischen Perle zu retten, was zu retten ist. Dem Besitzer (der sich meines Wissens auch um den Erhalt der Anlage bemüht, aber vermutlich nur zu wenig Mittel dafür hat) zu vermitteln, dass ich im Prinzip das gleiche Ziel habe wie er, nur bis dahin andere Wege ging. Ich beende meine Bemühungen nach mehreren Fehlschlägen irgendwann. Ich renne nur vor Mauern.

Immer mehr begreife ich, wie wertvoll meine Aufnahmen vom Winter 2005/ 2006 sind. Ich komme nur noch selten nach Okriftel, obwohl der Zauber im Herzen bleibt.

Im Frühjahr 2008 werden Teile der Fabrik abgebrochen, der Säureurm wird gesprengt und es tut gleich mehrfach weh. Es tut weh, weil ich nie den Weg in seine Dachstube gefunden habe und es tut weh, das Klatschen der Schaulustigen zu hören, nachdem der Turm in sich zusammenfiel. Ich spüre, diese Menschen wissen nicht, dass hier eben ein Stück Industriegeschichte starb. Vielleicht interessiert es sie auch einfach nicht. Der Himmel hingegen schien ähnlich wie ich zu fühlen. Die ganzen Tag über schien meistens die Sonne. Kurz vor der Sprengung fiel ein Schatten einer Wolke auf den Turm, als trauere auch der Himmel. Irgendwie fror es mich.

Teilabbruch

Es ist paradox, dass der Teilabbruch der Phrix zugunsten eines Supermarktes auch etwas Gutes hat. Die Abbruchfirma gestattet mir den Zutritt zu ihrem Teil der Fabrik für ein paar Stunden. Zum Fotografie-

ren komme ich kaum, ich schraube aus der lang gestreckten Halle an der Rheinstraße ab, was mein Auto und ich zu tragen vermögen und mir irgendwie historisch wertvoll und erreichbar scheint. Ein paar der massiven AEG-Schalter kann ich vor dem Schmelzofen retten, sie haben außer dem Amperemeter auch eine eigene Ölwanne, in der die Schaltvorgänge unter Luftabschluss stattfanden. Sogar Messgeräte finde ich noch, in ihre Schreiber ist noch das Papier eingelegt, an einer Wand stehen die Notizen von Mobil Oil zum letzten Ölwechsel, Datum 1965. Was bleibt von der Fabrik letztendlich übrig? Wenn ich einen Wunsch frei habe: Es dürfen nicht nur Erzählungen sein.



alle Fotos: Jens Kuhl

Jens Kuhl

Wann genau es begann mit meinem Hobby „Urban Exploring“, ist schwer zu sagen. Ich würde sagen, ungefähr 1998. Der internationale Szenebegriff „Urban exploring“ war mir damals noch unbekannt.

Seit 1997 ist Radio Rheinwelle auf Sendung, ein wiesbadener nichtkommerzielles Lokalradio, bei dem ich seitdem Mitglied bin. Das erste Sendestudio befand sich in einem Bürotrakt eines Warenlagers von 1929. Der Sendebetrieb von Radio Rheinwelle war der einzige Betrieb in dem großen Gebäude. Manchmal streifte ich durch die schlafenden Anlagen, fand Aufzüge, die in Teilen bis auf 1929 zurückgingen, im Innenhof stand das Wrack eines Sanitätslastwagens aus dem 2. Weltkrieg. Ich glaube, da sprang der Funke über, zündete regelmäßiger, der Motor Urbex lief an.

Spätestens ab da gab es kein Jahr, in dem ich nicht irgendwelche Ruinen betreten, erforscht, fotografiert hätte. Zu den herausragendsten gehört u. a. jenes Warenlager, der wiesbadener Schlachthof und die benachbarte Ölmühle Phillip Lorenz Fauth, das Kurheim Taunusblick im wiesbadener Stadtwald, die „Knochenmühle“ Scheidemantel in Wiesbaden- Schierstein, die Schloßanlage Kasteel van Mesen in Belgien und eben die Cellulosefabrik Phrix in Okriftel.

Mein Wunsch war dabei oft auch, zur Erhaltung dieser Anlagen oder wenigstens einiger Teile von ihnen beizutragen. Oft war dies erfolglos: Die Ölmühle Fauth ist nahezu komplett verschwunden, ein Mauerrest ihres Kornsilos ist heute eine Gedenkstätte an die Deportation Wiesbadener Juden im Dritten Reich. Vom Schlachthof blieb etwas mehr erhalten, aber die frühere Faszination des Geländes ist hin. Der von Felix Genzmer erbaute wunderschöne Wasserturm der Anlage verfällt. Dem belgischen Kasteel van Mesen droht der Abbruch. Dieses Objekt ist unvergleichlich, viele Urbexer haben es schon besucht.

Das Kurheim Taunusblick mit seiner etwas unheimlichen Anmutung ist komplett weg, ebenso die Knochenmühle. Vor ihrem gänzlichen Abbruch habe ich begonnen, ausgerüstet mit Klettergeschirr, nach und nach den rund 67 Me-



ter hohen Backsteinschlot der Fabrik zu erklettern, immer mal ein Stückchen höher. Dieses Gefühl war unbeschreiblich und zündete die Idee in mir, diesen Schlot als Kletterkamin herzurichten. Mich faszinierte der Gedanke, mein Erlebnis auch anderen Menschen als unvergeßliches Erlebnis möglich zu machen.

Meine Idee „Rheinturm Schierstein“ starb ebenso und im Südraum von Leipzig gibt es, unabhängig von meiner Idee, ähnliche Planungen am Schlot der Brikettfabrik in Neukirchen-Whyra. Einmal kam ich nur wenige Stunden zu spät, um vermutlich über 100jährige Technik der Wasserversorgung zu retten.

Im Jahre 2007 schenkte mir das Glück dann vier Artikel in der Wiesbadener Tagespresse. Anlässlich der Konferenz der Verteidigungsminister der EU im März waren einige Straßenzüge gesperrt und von starken Polizeieinheiten gesichert. Ich kannte einen Kanal, der unter dieser Straße durchführte. Ich gelangte ins Innere des Kanals, wenn auch nicht genau in den Bereich unter den gesperrten Straßen. Nach dem rund 2stündigen Ausflug in den Untergrund informierte ich Polizei und Presse von meiner Aktion und hatte meinen Zeitungsartikel.

Ein weiterer Artikel wenige Tage später berichtete ausführlich von meinem Hobby, zwei weitere im Herbst von einem Brunnen, einem Überrest des Schlachthofes Wiesbaden. Hier scheine ich nun mit meinen Bemühungen, ihn zu erhalten, durch die Unterstützung des Wiesbadener Tageblatts Erfolg zu haben. Es ist leider noch viel zu selten, zuviel Geschichte stirbt noch durch Ignoranz und reine Gewinnorientierung.

Seit 2007 wächst auch mein schon jahrelang gehegter Traum, der einer eigenen Homepage. Da ich keine Ahnung vom Homepagebau habe, blieb dies lang ein Traum. Durch Hilfe des Webdesigners Peter Staaden hat dieser Traum nun Gestalt angenommen, wofür ich ihm an dieser Stelle einfach noch einmal danken möchte.

www.geisterstadttaxi.de – ist nicht perfekt, aber ich kann nun von dem erzählen, was die verlassenen Orte mit mir teilen.

Interessante Weblinks zur Industriegeschichte

[Adler Motoren Veteranen Club
www.adler-veteranen.de](http://www.adler-veteranen.de)

[DECHEMA Gesellschaft für Chemische Technik und Biotechnologie e.V.
www.dechema.de](http://www.dechema.de)

[Fahrzeugveteranenverein Dreieich
www.fvvd.de](http://www.fvvd.de)

[Feldbahnmuseum Frankfurt
www.feldbahn-ffm.de](http://www.feldbahn-ffm.de)
www.geisterstadttaxi.de

[Historisches Museum der Stadt Frankfurt
www.historisches-museum.frankfurt.de](http://www.historisches-museum.frankfurt.de)

[IHK Frankfurt
www.frankfurt-main.ihk.de](http://www.frankfurt-main.ihk.de)

[Institut für Neue Technische Form
www.intef.de](http://www.intef.de)

[Museum der Stadt Rüsselsheim
www.stadt-ruesselsheim.de/rd/1127.htm](http://www.stadt-ruesselsheim.de/rd/1127.htm)

[Museum für Rechner-, Computer und Kommunikationstechnik
www.technikum29.de/](http://www.technikum29.de/)

[Hessisches Wirtschaftsarchiv
www.hessischeswirtschaftsarchiv.de/](http://www.hessischeswirtschaftsarchiv.de/)

[Stadtwerke Verkehrsmuseum Frankfurt
www.hsf-ffm.de](http://www.hsf-ffm.de)

[Zeppelin-Museum Zeppelinheim
www.zppelin-museum-zppelinheim.de/](http://www.zppelin-museum-zppelinheim.de/)

Architektonisches Gesamtkunstwerk erstrahlt in neuem Glanz

Der denkmalgeschützte Peter-Behrens-Bau, ein Juwel der expressionistischen Industriebaukunst, wurde umgebaut und weitgehend wieder in den Originalzustand des Jahres 1924 zurücker versetzt. Im Erdgeschoss entstand eine farbenprächtig gestaltete Mehrzweckhalle, die zum größten Teil bis in die Details der ursprünglichen Planung des Architekten entspricht. In den Jahren 1937/38 war dieser Bereich umgebaut worden, um Räume für eine Telefonzentrale zu schaffen. Nun, 70 Jahre später, wurde diese Veränderung rückgängig gemacht, sehr zur Freude von Historikern, Denkmalschützern und Architekturkennern.

Die Kuppelhalle des Peter-Behrens-Baus, der in den Jahren 1920 bis 1924 als Technisches Verwaltungsgebäude der ehemaligen Hoechst AG errichtet wurde, mit ihren sich nach unten verjüngenden Pfeilern und den in Kristallform gestalteten Oberlichtern bildete ursprünglich eine Einheit mit der Ausstellungshalle. Diese räumliche Wirkung ging verloren, als

die Seitenschiffe der Halle vor 70 Jahren abgetrennt wurden. Im Erdgeschoss entstanden auf diese Weise zwei zusätzliche Räume, wobei durch Decken- und Wandverkleidungen sowie Bodenbeläge nichts von der ursprünglichen Raumatmosphäre geblieben war. Durch eine Zwischendecke entstanden zusätzliche



Büroflächen im ersten Stock, auch diese hatten lediglich einen rein funktionalen Charakter.

Raum entspricht nahezu exakt dem ursprünglichen Zustand

Um den ursprünglichen Zustand wieder herstellen zu können, waren vor den Architekten und Handwerkern zunächst die Historiker gefragt. Pläne, Farbskizzen und historisches Bildmaterial wurden gesichtet, ehe die Konzeption beginnen konnte. Vor der Farbgestaltung der Säulen und der Decken erfolgte sogar eine Analyse der noch vorhandenen Restpigmente, um möglichst exakte Aufschlüsse über die ursprüngliche Farbgebung zu erhalten. „Die Farbgestaltung lässt sich auf schwarz-weiß Bildern natürlich nur erahnen,

aber uns liegen Pläne und Farbskizzen aus dem Atelier von Peter Behrens vor“, berichtet Dr. Wolfgang Metternich. Der Historiker, Geschäftsführer der im Industriepark Höchst ansässigen Firma HistoCom, ist ausgewiesener Experte für das denkmalgeschützte Gebäude. „Abgesehen von den Leuchtkörpern, den Heizungs- und Klimaeinrichtungen, die dem heutigen Stand der Technik entsprechen, sowie den Maßnahmen, die aus brandschutztechnischer Sicht erforderlich waren, entspricht der Raum exakt dem ursprünglichen Zustand“, weiß Dr. Metternich, der dem Infraser-Projektteam um Architekt Ralf Schlosser und den ausführenden Firmen ein großes Lob zollt. „Die architektonische Einheit zum Lichthof ist jetzt wieder hergestellt.“

100 Jahre August-Euler-Flugplatz

Die Technische Universität Darmstadt und die Städte Darmstadt und Griesheim freuen sich darauf, mit Ihnen das 100-jährige Bestehen des historischen August-Euler-Flugplatzes zu feiern.

Heutzutage ist das Fliegen die bedeutendste Art der Fortbewegung, das ist allgemein bekannt. Doch ist Ihnen auch bekannt, dass die Wiege der deutschen Luftfahrt in Darmstadt liegt?

Der erste deutsche Flughafen war der August-Euler-Flugplatz am Griesheimer Sand. 1908 gründete der Pilot und Konstrukteur August Euler (1868–1957) in Griesheim bei Darmstadt den ersten Flugplatz Deutschlands. Er begann mit der Konstruktion und dem Bau von Flugzeugen und bildete gleichzeitig Piloten aus. Diese Pionierarbeit wird am 30. und 31. Au-



Bériot XI, die 1909 als erste Flugmaschine den Ärmelkanal überquerte.

gust 2008 mit einem vielseitigen Jubiläumsprogramm gefeiert.

Feiern Sie mit uns und unterstützen Sie ein Stück bedeutender Luftfahrtgeschichte! Lassen Sie sich unterhalten und informieren: Im neuen August-Euler-Informationszentrum erfahren Sie Spannendes über die Geschichte des Flugplatzes und über den Flugpionier August Euler. Erleben Sie ein einzigartiges Natur- und Landschaftsschutzgebiet mit seltener Flora und Fauna. Informieren Sie sich über die Forschungsaktivitäten der mehr als zehn Fachgebiete der TU Darmstadt auf diesem Flugplatz.

Flugschau

Höhepunkt der Festveranstaltung wird die eindrucksvolle Flugschau sein, mit vielen interessanten, teilweise historischen Flugzeugen. Wir bieten Ihnen ein abwechslungsreiches Flugprogramm, das einen Querschnitt durch die Geschichte des Flugplatzes zeigen wird.

Ausstellung

Eine weitere Attraktion ist das August-Euler-Informationszentrum. Hier erhalten Sie Informationen zu den drei Themen, die den Flugplatz so eindrucksvoll charakterisieren: Historie, Technik, Natur. Die Geschichte des Flugplatzes, die Forschungsaktivitäten

der TU Darmstadt und das Naturschutzgebiet werden in ihrer Vielfalt für Sie sichtbar und begreifbar dargestellt. Verfolgen Sie im Rumpfteil einer DC 8 die Geschichte der Luftfahrt, die Spuren August Eulers als Flugpionier und Visionär.

Führungen

Am Griesheimer Sand in Darmstadt verbinden sich historische Ereignisse, technische Innovationen und ein seltenes Naturschutzgebiet zu einem eindrucksvollen Gesamtbild. Dazu bietet Darmstadt Marketing GmbH Führungen zwischen 11:00 und 17:00 Uhr an.

Samstag, 30. August 2008	
11:00 Uhr	Landung der Junkers JU 52 an Bord: Ehrengäste anschließend Eröffnung der Festveranstaltung mit der US 76th Army Big-Band und einem bunten Rahmenprogramm
ab 12:30 Uhr	Start der Rundflüge mit der legendären JU 52
ab 13:30 Uhr	Flugschau mit Moderation Nehmen Sie teil an einem abwechslungsreichen Flugprogramm mit interessanter Flugschau, unter anderem einer Messerschmitt Bf 108, eine Bucker 133, die FW 44 Stieglitz sowie der berühmten Bériot XI, die 1909 als erste Flugmaschine den Ärmelkanal überquerte. anschließend Weitere Flugaufführungen bis 18:00 Uhr
Sonntag, 31. August 2008	
ab 11:00 Uhr	Frühschoppen mit der Magic Sound Big Band
ab 12:30 Uhr	Start der Rundflüge mit der JU 52, der Sikorsky S58 und einer Antonov AN 2
ab 13:00 Uhr	Flugschau mit Moderation
bis 17:00 Uhr	Es gibt historische Flugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge, Motorsegler, Forschungsflugzeuge und vieles mehr zu sehen.
weitere Informationen: www.100-Jahre-August-Euler.de	

Graf Koks von der Gasfabrik – Teil 1

Karl-Heinz Steiner, Frankfurt

Um die Jahrtausendwende häuften sich im Bundesgebiet die Jahresfeiern zur 125 bis 175 jährigen Geschichte der städtischen oder kommunalen Energieversorgungsunternehmen. Ihre Entstehung verdanken sie, neben der Versorgung mit Wasser, Abwasser, Strom, insbesondere der Versorgung mit Stadtgas durch das Betreiben lokaler Gaswerke. Kaum ein Unternehmen hat es sich nehmen lassen durch einen „Tag der offenen Tür“, in seinem Internetauftritt, seiner Kundenzeitschrift, in einer Broschüre oder auch durch Herausgabe von umfangreichen, mehreren hundert Seiten dicken, Büchern auf die historischen Wurzeln in der Gaserzeugung hinzuweisen.

Ein paar sehr schöne und gelungene Beispiele dieser Publikationen sind im Literaturverzeichnis zusammengestellt.

Dies ist jedoch im Widerspruch dazu, dass in aktuellen Berichten die alten Gaswerkstandorte praktisch nur noch als Bestandteil der Altlastenkataster von Landesregierungen, als Referenzen von Entsorgungsbetrieben und als Unterkapitel in den Umweltberichten der Energieversorger Erwähnung finden. Schwerpunkt sind hier die Sanierung der Gelände und ihre Neunutzung für Wohnen und Gewerbe. In kaum einem Fall ist es in Deutschland bei einem klassischen lokalen, meist ursprünglich städtischen Gaserzeuger

gelungen, ein komplettes Gaswerks – Ensemble als Technikdenkmal für diese Schlüsseltechnologie zum Beginn der Industrialisierung zu erhalten.

Die insbesondere in Nordrhein – Westfalen weitgehend komplett erhaltenen Kokereistandorte (z.B.: Kokerei Hansa in Dortmund) sind in ihrer Historie mehr der Gewinnung von Hüttenkoks und weniger der lokalen Leuchtgaserzeugung zuzuordnen.

Ausgehend und motiviert durch einem Vortrag von Herrn Higmann mit dem Titel „Die Geschichte der industriellen Gaserzeugung am Beispiel Frankfurt/Main“ – gehalten bei der IHK in Frankfurt im Jahre 2006 – möchte auch diese Zeitschrift einen Beitrag zu der Geschichte der Gaserzeugung – mit einer etwas anderen Blickrichtung – geben.

Ein Teil der im Vortrag bei der IHK gezeigten Bilder wurden von Herrn Higmann für diesen Artikel zur Verfügung gestellt. Für vertiefende Lektüre seien bereits an dieser Stelle die beiden Bücher:

- „Urstoff, Urkraft – 150 Jahre Gasversorgung in Frankfurt/Main (1978)“
- „Und man sieht nur die im Lichte. Die Geschichte von Gas und Strom, Wärme und Wasser in Frankfurt und der Region (2004)“, herausgegeben zum 150-jährigen bzw. 175 jährigen Jubiläum der Main Gaswerke bzw. Mainova empfohlen.

Eine sehr gute Zusammenstellung der Kokereitechnik bzw. zu der Geschichte eines der großen städtischen Gaswerke bieten die Internetseiten von: www.hatheway.net und www.wiener-gasometer.at.

Gründe der Gaserzeugung

Warum kam es nun zu der Etablierung einer Gaserzeugung durch trockene Destillation von Steinkohlen? Treiber der Entwicklung war das Anwachsen der Bevölkerung in den Städten, verbunden mit der Abhängigkeit der Arbeitsprozesse vom Tageslicht. Alle Versuche durch den Einsatz einer künstlichen Beleuchtung auf Energiebasis Fackel, Öllampen (Rüböl), Kerze usw. die Arbeitsprozesse von den natürlichen Lichtverhältnissen abzukoppeln führten nur zu unbefriedigenden Ergebnissen. Eine prägnante Schilderung der Verhältnisse Anfang des 19. Jahrhunderts in Kiel ist dem folgenden Zitat zu entnehmen:

„Vor 1724 war es jedem Bürger selbst überlassen, wie er seinen Weg durch die Straßen der Stadt fand. Diese Straßen waren ungepflastert und mühsam zu begehen. Vorspringende Zäune, Kellertreppen, Kellerhalse, Trittsteine der Häuser, die bis zu 1,50 Meter in die Straße hineinragten, und Dung- und Abfallhaufen gefährdeten den nächtlichen Fußgänger. Bei Regen verwandelten sich die Wege in Morast mit Pfützen und Schlammflöchern. Jeder ehrbare Bürger, der das Licht nicht zu scheuen brauchte, hatte daher abends, wenn er außer Haus ging, seine eigene Öllaterne. Seit 1423 gab es die Bestimmung, dass die Bürger verpflichtet waren, eine brennende Laterne an ihr Haus zu hängen, wenn Hilferufe wegen eines Verbrechens ertönten. Verständlich, dass sich bei dieser abendlichen und nächtlichen Dunkelheit in den Straßen das Gewerbe der

„Leuchtenjungen“ entwickelt hatte, die Einheimischen oder Fremden mit ihren Fackeln „heimleuchteten“. Nicht selten aber gefährdeten die Jungen mit ihren Fackeln die Sicherheit der Stadt, so dass 1723 die Benutzung der Pechfackeln in Kiel vollständig verboten wurde. Da die Leuchtenjungen sich nicht so schnell auf geschlossene Laternen umstellen konnten, herrschte wieder Dunkelheit und damit Unsicherheit und Angst vor Gefahren in den Kieler Straßen.“

Die Kieler Zeitung von 1876 erwähnt: „Kutschen und Wagen fahren aneinander und schlugen um. Diebe, Spitzbuben und dergleichen gottloses Gesindel fanden im Dunkeln die gewünschte Gelegenheit, ihre Bosheit auszuüben“.



Bild 1: William Murdoch (* 21.8.1754 in Cumnock, East Ayrshire, Schottland; † 15.11.1839 in Handsworth, England)

Diese Problematik war praktisch in allen Städten gleich. Primär war zunächst die Lösung der Straßenbeleuchtung mit dem Fokus auf „ausreichend hell“ und „sicher verfügbar“ das Ziel. Daher auch häufig die Bezeichnung der neuen Energiequelle als „Leuchtgas“. Die heute dominierenden Anwendungen des aktuell verwendeten Erdgases zum Heizen bzw. zur Stromerzeugung etablierten sich erst später.

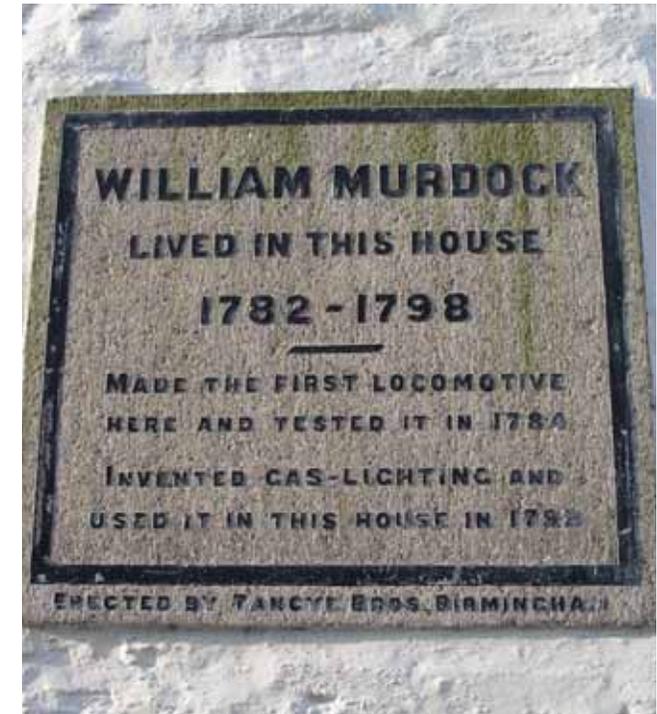
Entwicklung aus England

Die Rettung aus dieser unbefriedigenden Situation kam, wie bei vielen Technischen Innovationen dieser Zeit, aus England. An dieser Stelle eine zeitgenössische Beschreibung des Vergasungsprozesses: „Die

Steinkohlen werden in eiserne cylinderförmige Gefäße (Retorten) gethan, aus denen eine Leitungsröhre das Gas abführt, und die übrigens durchaus luftdicht verschlossen werden. Die Retorten werden einem heftigen Feuer ausgesetzt und so wie sie in Gluth gerathen, entwickelt sich das Gas, zugleich bildet sich aber auch Theer, ammoniakalisches Wasser (zunächst in Dampf form) und schweflige Säure. Nachdem sich alles Gas entwickelt hat, bleiben in der Retorte verkohlte Steinkohlen (Koaks) zurück, die ein vortreffliches Heizungs material geben. Will man das Leuchtgas aus Öl, Theer und dergl. gewinnen, so wird die Retorte mit Koaks oder Ziegelstücken gefüllt und erhitzt, bis sie zu glühen beginnt, während das Öl langsam darauf tropft.



Bild 2: Murdoch's Haus in Redruth, Cornwall – das erste mit Gasbeleuchtung.



WILLIAM MURDOCK
LIVED IN THIS HOUSE
1782 - 1798
MADE THE FIRST LOCOMOTIVE
HERE AND TESTED IT IN 1784
INVENTED GAS-LIGHTING AND
USED IT IN THIS HOUSE IN 1792
ERECTED BY TANCY EDDIS BIRMINGHAM

Dabei wird es in Dampf umgewandelt und zersetzt sich an den heißen Flächen der Ziegelstücke u.s.w. in Gas. Das aus Öl gewonnene Leuchtgas besitzt eine größere Leuchtkraft und ist reiner und geruchloser als das aus Steinkohlen gewonnene, ist aber auch kostbarer. Bei dem Steinkohlengase sind verschiedene Vorrichtungen nöthig, um es zu reinigen, doch bedient man sich deselben, seiner mindern Kostbarkeit wegen, vorzugsweise bei größeren Gasbeleuchtungsanstalten“.

Vater der aus England stammenden Entwicklung war der Ingenieur William Murdoch. Die Erfindung, für die er berühmt wurde, war die Verwendung von Leuchtgas als Ersatz für mit Öl oder Talg gespeiste Lampen. Im Jahre 1792 begann er mit Versuchen, das durch das Erhitzen von Kohle oder anderen Materialien gewonnene Gas für Beleuchtungszwecke einzusetzen. Man nimmt an, dass sich erste Erfolge zwischen 1792 und 1794 einstellten. Um das Gas für Beleuchtungszwecke zu nutzen war es zunächst erforderlich zuverlässige Verfahren der Gasherstellung und Gasspeicherung zu entwickeln. Man geht davon aus, dass es Murdoch 1794 gelang, Gas aus Kohle in einer Retorte zu erzeugen und damit die erste Beleuchtung mit einer gasbetriebenen Flamme in seinem Haus in Redruth zu betreiben.

Die nächsten Jahre verbrachte er mit Versuchen zur Steigerung von Ausbeute und Qualität bei der Vergasung verschiedener Einsatzstoffe und zur Optimierung von Transport, Speicherung und Reinigung Leuchtgases. William Fairbairn berichtet, dass Murdoch sein Gas gelegentlich auch in tragbaren Gaslaternen verwendete und der Bevölkerung vorführte.

1798 kehrte Murdoch nach Birmingham zurück, um in der Soho Gießerei zu arbeiten. Er setzte seine Versuche fort und es gelang ihm 1802 im Rahmen

der Feiern zum Frieden von Amiens eine öffentliche Vorführung seiner Gasbeleuchtung. Er illuminierte die Fassade des Gießereigebäudes. 1805 gelang ihm dann die Beleuchtung der Philips und Lee Baumwollmühle mit 50 Flammen, die später rasch auf insgesamt 904 Flammen erweitert wurde.

Trotz seiner Pionierarbeit hat Murdoch mit seiner Erfindung kein Geld verdient, da er es versäumte seine Erfindung patentieren zu lassen.

Die Herkunft der Technologie aus England, insbesondere durch die Aktivitäten der ICGA (Imperial Continental Gas Association) auf dem Kontinent führte dazu, dass man Gaswerke, die durch diese Firma errichtet wurden, auch explizit als „Englische Gasanstalt“ bezeichnete. In den „Boomjahren“ der Gasbeleuchtung zur Mitte des 19.ten Jahrhunderts wurden auf des Deutschen Reiches in wenigen Jahrzehnten mehrere hundert lokale Gaswerke für die kommunale

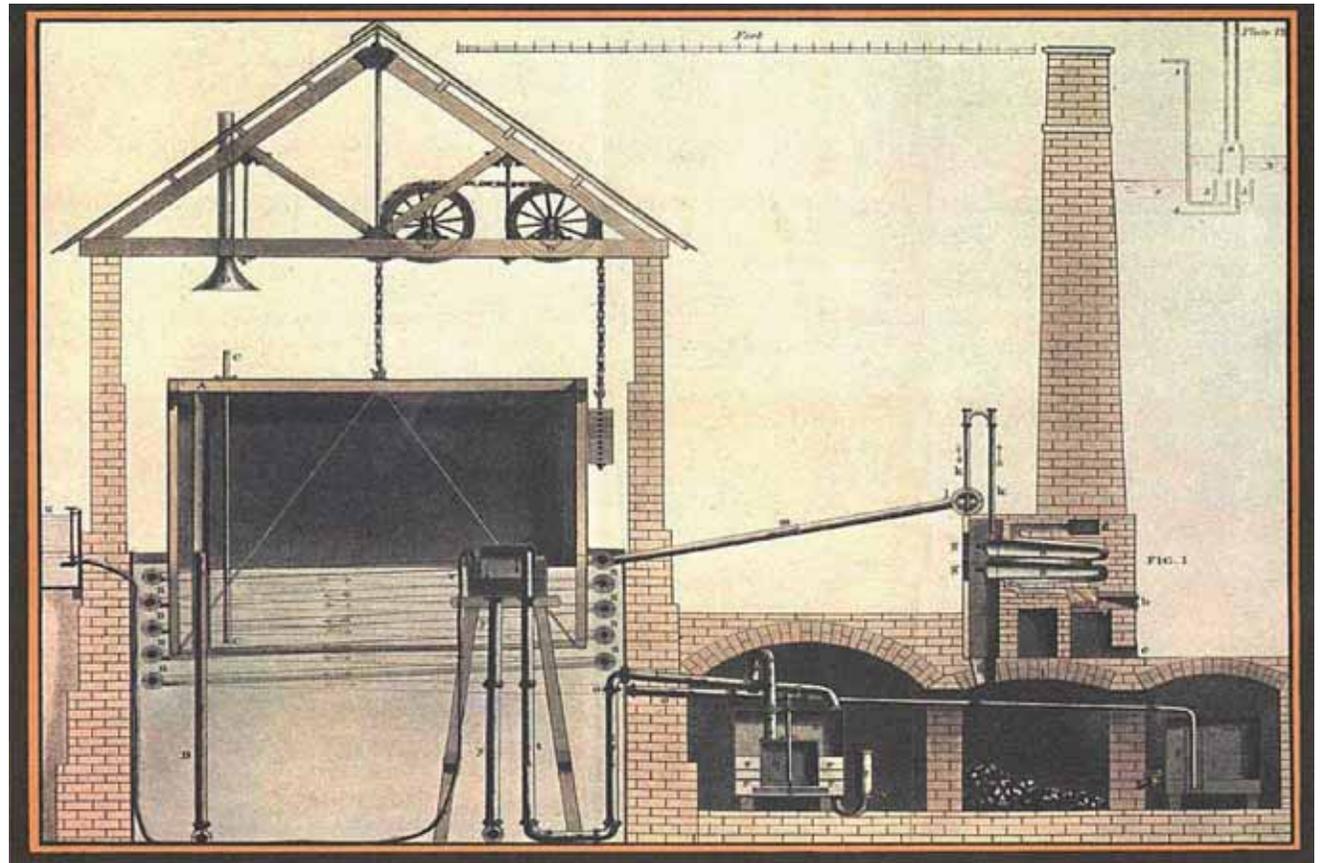


Bild 3: Erste Londoner Gasanstalt von 1814

aus : Friedrich Christian Accum (1769–1838), A Practical Treatise on Gas Light, London 1815

Beleuchtung oder auch zur individuellen Versorgung von einzelnen Fabriken errichtet.

Der Aufbau eines Gaswerkes

Bild 3 zeigt die Schemazeichnung eines englischen Gaswerkes in London aus der Anfangszeit der Gaserzeugung.

Der prinzipielle Aufbau eines Gaswerkes hat sich über die Jahrhundert nicht geändert. Der Vergasung in Retorten-, Kammer- oder sonstigen Ofenkonstruktionen folgt eine Gaskühlung, danach die Teerabscheidung, dann eine Gasreinigung (Entfernung von Verunreinigungen wie Ammoniak, Blausäure), gefolgt von einer Volumenmessung des Gases (über einen Gaszähler) und Speicherung des Gases in einem Gasometer. Von dort aus werden über ein Rohrleitungsnetz die Verbraucher versorgt.

Auch im Bild 4 sind diese Module der Gaserzeugung – hier Ofen, Teerabscheider, Gasreinigung – eindeutig zu identifizieren.

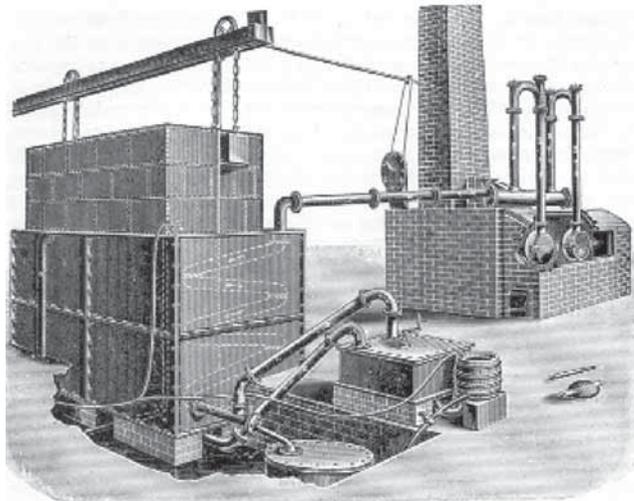


Bild 4: Cleggs Ackermannanlage, 1812

Eine der wenigen Möglichkeiten sich eine anschauliche Vorstellung der Produktionsbedingungen zu Beginn der Gaserzeugung zu machen, bieten z. B.: Museen in England. Die Einrichtung des Retortenhauses des Falkenham Gaswerk-Museums (Bild 5) ist das einzig in England erhalten gebliebene. Dieses Gaswerk wurde in 1846 eröffnet und in 1965 geschlossen

Zu Beginn der Gaserzeugung dominierten die typischen Retorten-Öfen mit horizontalen bzw. schwach geneigten Röhren die Technik. Die Bilder 6 und 7 zeigen ein um 1900 weit verbreitetes Modell.

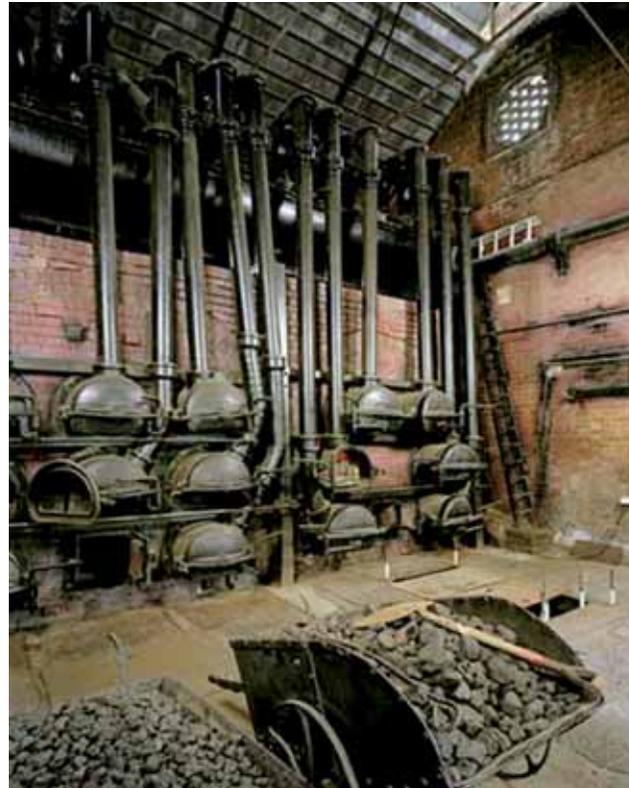


Bild 5: Falkenham – Gaswerk Museum aus Viewfinder – english heritage

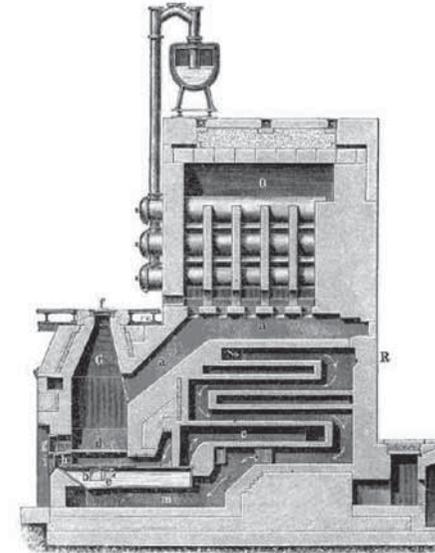


Bild 6: Schilling – Bunte Retortenofen (Meyer Lexikon 1905) – Schnitt

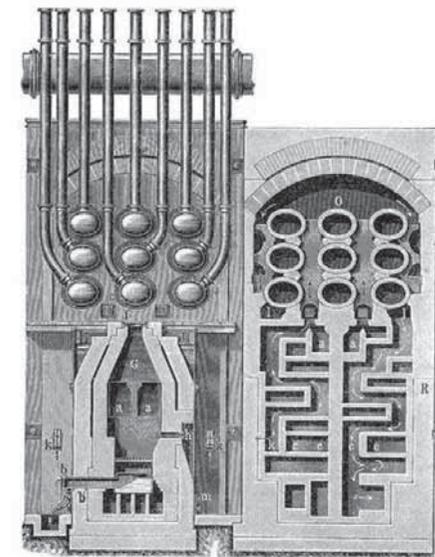


Bild 7: Schilling – Bunte Retortenofen (Meyer Lexikon 1905) – Frontansicht

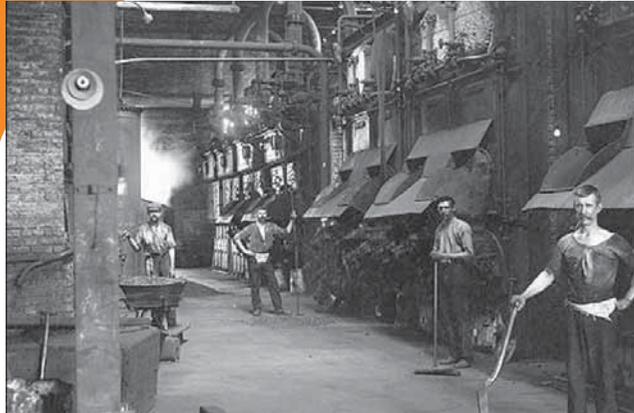


Bild 8: Lancashire Gasworks

Funktion des Schilling-Buntescher Gaserzeugungsofen

Der Ofen reicht über mehrere Geschosse und wird auf jeder Ebene mit unterschiedlichen Funktionen bedient. Das Hauptelement des Ofens sind die Retorten. In die Retorten wird die zerkleinerte Kohle gefüllt. In die rund 2 bis 3 Meter tiefe Retorte passen jeweils 100 bis 200 kg Steinkohle, die von drei Arbeitern mit eigenen Lademaschinen befüllt wurden. Neuere Re-



Bild 9: Technische Werke Stuttgart

torten werden auch zur besseren Befüllung mit einer 30° Schiefe gebaut und können deshalb auch bis zu 4 Meter lang sein.

Um 100 kg Kohle zu entgasen, benötigte man rund 25 bis 30 kg Koks zur Befeuerung. Hierbei wird das Heizgas über ein labyrinthartiges System geleitet, um vorgewärmt zu werden. In der Retorte entweichen die Gase der Kohle unter Einwirkung der Hitze und werden über senkrechte Rohrleitungen am Ende der Retorten gefasst und anschließend zur Kühlung weitergeleitet. Oben auf dem Ofen befindet sich ein hydraulischer Verschluss, der einerseits Ammoniak und Teer vom frischen Gas auslöste und andererseits wie ein Siphon das Rückströmen des Gases in geöffnete Retorten verhinderte.

Die entgaste Kohle, die nun zu Koks geworden ist wird aus den Retorten ausgestoßen. Eine Kohlenbefüllung benötigte rund 4 bis 6 Stunden zur Entgasung in der Retorte. Innerhalb so eines Ofens konnten 900 kg Kohle in 24 Stunden zu 252 m³ Gas und 567 kg Koks verarbeitet werden. Das Füllen der Öfen bzw. das Entleeren der Retorten nach der Entgasung war schwere körperliche Arbeit und die arbeitshygienischen Bedingungen in der Anfangszeit der Gaserzeugung mangelhaft. Nicht zuletzt führte dieser Umstand zu einem deutlich erhöhten Anstieg an berufsbedingten Krebserkrankungen, bei den im Gaswerk im Bereich der Ofenbatterie beschäftigten Arbeitern.

Einen Eindruck der Arbeitsbedingungen geben die Fotografien aus der Frühzeit der Gasproduktion aus England und Deutschland. Abgebildet ist in den Bildern 8 bis 11 jeweils die Seite der Retortenbatterie auf der die Retorte entleert wird.

Um die Arbeitssituation noch etwas plastischer zu beschreiben, sei an dieser Stelle ein kurzer Auszug

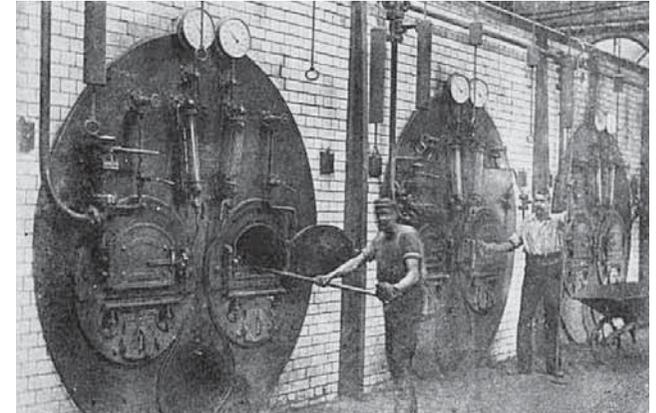


Bild 10: Boiler Stokers at South Metropal Gasworks

aus der Schrift „Arbeit im Gaswerk, Kollegen der ÖTV-Geschichtsguppe Bremen (1986)“ zitiert:

„So lief das ab

Ich war am Löschwagen mit einem älteren Kollegen zusammen. Wenn eine Kammer entleert wurde, dann wurde die Stoßmaschine erst hinten reingestoßen, nachdem wir die Tür vorne aufgemacht haben. Dann waren noch 960 bis 1040 Grad drin. Erst wurde es mit der Stoßmaschine versucht. Viele gingen auch gleich

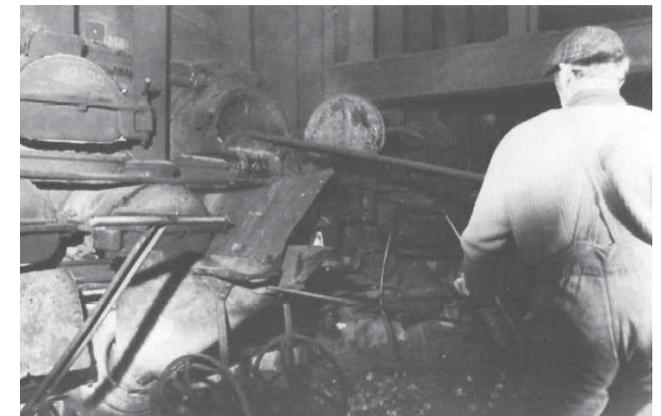


Bild 11: Muirkirk, Schottland, 1977

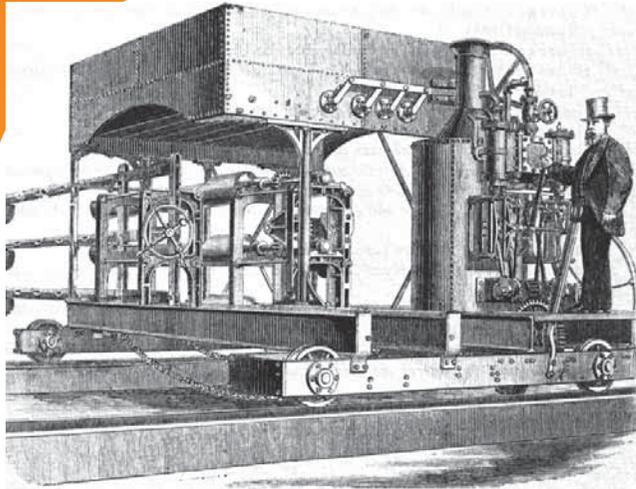


Bild 12: Mechanical stoker, ca. 1870

raus, aber viele blieben auch stecken. Dann schrie vom Ofen einer „Von unten“! Dann mußte mein Kumpel raus aus dem Löschwagen und dann mußte man mit einer Stange – die wurde jeden Tag in der Schmiede geschärft – unten erstmal die Schlacke weghauen. ... ,

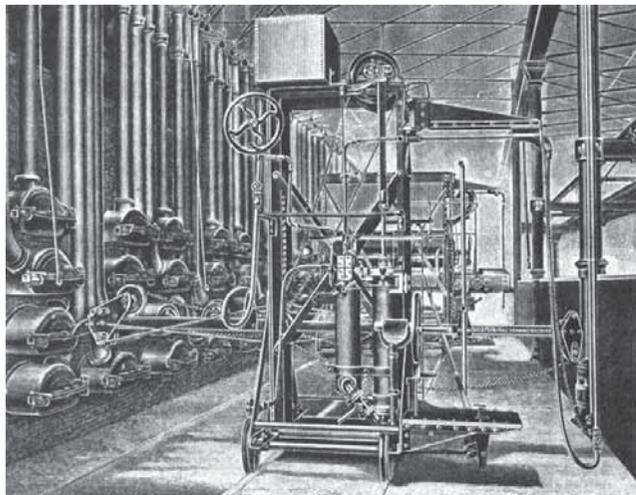


Bild 13: Compressed air drawing machine



Bild 14: Gasarbeiter Bielefeld um 1900

wenn man Pech hatte, mußte man die ganze Kammer mit der Hand freipröckeln. Die längste Stange war 5 ½ m lang. Man mußte schon ziemlich robust sein. “

Im Winter war es ziemlich hart. Von der einen Seite die Hitze und von der anderen Seite die Kälte.



Bild 15 : Boiler Cleaners in England

Wenn man erkältet war oder man merkte, dass man etwas bekam, stellte man sich an die Schamottwand und ließ sich richtig durchschwitzen.

Nicht zuletzt diese schweren Arbeitsbedingungen führten schon in der Frühzeit der Gaserzeugung zur

Literatur zu Firmenjubiläen:

- Urstoff, Urkraft – 150 Jahre Gasversorgung in Frankfurt/Main (1978)
Herausgeber: Main Gaswerke
- Trunit, Hanno;
Und man sieht nur die im Lichte.
Die Geschichte von Gas und Strom, Wärme und Wasser in Frankfurt und der Region
Herausgegeben aus Anlass des 175-jährigen Bestehens, Mainova (2004)
- Bärthel, Hilmar;
Die Geschichte der Gasversorgung in Berlin,
Herausgeber: GASAG Berliner Gaswerke – Aktiengesellschaft (1997)
- Dr. Zelnhefer, Siegfried;
Licht-Kraft-Wärme, die Geschichte der Gasversorgung Nürnberg
Herausgeber: EWAG, Energie- und Wasserversorgung AG, Nürnberg (2000)
- Haug, Albert;
Retorten, Gasometer, Exhaustoren, 150 Jahre Ulmer Gas
Herausgeber: SWU Stadtwerke Ulm GmbH (2007)
- Exner, Dietrich;
Geschichte und Geschichten ums Dresdner Gas, 175 Jahre öffentliche Gasversorgung,
Herausgeber: Drewag – Stadtwerke Dresdnen GmbH (2002)
- Lindemann, Doris; Teichner, Claudia;
Mit Energie für Köln, 125 Jahre Gas- Elektrizitäts- und Wasserwerke Köln AG,
Herausgeber: Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerke Köln AG (1998)
- Stuckhard, Peter; Gräfenstein, Heinrich;
Damit es hell und warm ist..., Geschichte der Stadtwerke Bielefeld,
Herausgeber: Stadtwerke Bielefeld (2000)

Entwicklung von Maschinen zur Unterstützung des Entleerens der Retorten. In Bild 12 und 13 sind zwei Beispiele derartiger Konstruktionen abgebildet.

Beiden Maschinen stellen recht komplexe mechanische Konstruktionen dar. Man kann sich daher sicher sein, das in vielen Fällen weiterhin mit der „Stoherstange“ nachgeholfen werden musste. Trotz dieser harten Arbeitsbedingungen wird das Arbeitsklima auf dem Gaswerk in der „oral history“ meist als kameradschaftlich beschrieben.

Dies kommt im Bild 14 zum Ausdruck. Im Gegensatz zu den heute üblichen Fotografien zu Firmenjubiläen verdienter Mitarbeiter, findet man auch in der Geschichte der Stadtgaswerke das klassische Gruppenfoto der Arbeiter in Arbeitskleidung und mit Arbeitsgeräten, die in einer uns nur noch schwer nachzuvollziehen Art den Stolz und die Identifikation mit der körperlich schweren Arbeit manifestieren. Das Bild 15 zeigt noch eine Gruppe von Kesselreinigern aus England.

Es dauerte nicht lange, dann hat sich auch die Lithografie dieser technischen Neuerung angenommen (Bild 16). Die Lithographie (Stiftung Preussischer Kulturbesitz) zeigt Arbeiter beim Verlegen von Gasversorgungsleitungen (Guss Muffenleitungen) in Berlin. Offensichtlich mehr diskutierend als arbeitend. (Fortsetzung im FITG-Journal 3/2008)



Bild 16: Workers in Berlin laying pipes.

Lithograph by Theodor Hosemann, 1826.

Karl-Heinz Steiner



Geboren 19.09.1948 in Frankfurt/Main. Nach der Realschule in Frankfurt/Sachsenhausen folgte eine Chemielaborantenlehre bei den Farbwerken Hoechst AG. Dann Zivildienst an der Uni Klinik Frankfurt. Anschließend Studium Chemieingenieurwesen/Verfahrenstechnik an der FHS Jülich und der Universität (TH) Karlsruhe (Abschluss Diplomingenieur).

Anschließend rund 30 Jahre in Leverkusen tätig (Bayer AG bzw. Lanxess AG). Zunächst in der Verfahrenstechnischen Entwicklung, dann Bereichsingenieur bzw. Betriebsleiter in Farbstoffsynthesebetrieben. Zur Zeit in der passiven Phase der Altersteilzeit und interessiert an technikhistorischen Fragestellungen.

Internetadressen:

www.gasmuseum.co.uk

www.hatheway.net

www.wiener-gasometer.at

www.gaswerk-augsburg.de

www.oogeschichte.at

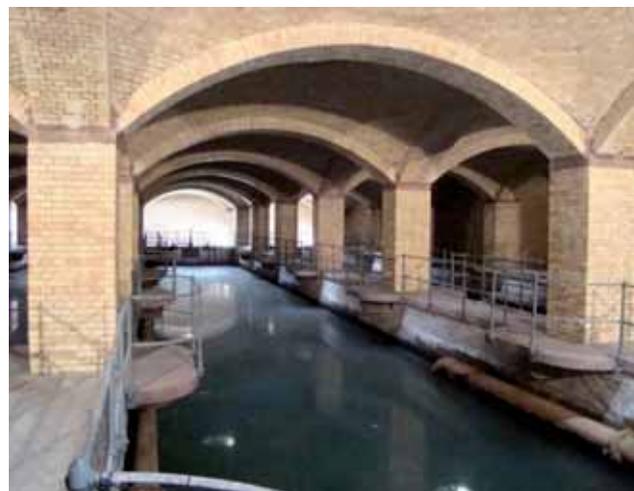
„Tage der Industriekultur“ mit Besucherrekord

KulturRegion FrankfurtRheinMain zieht positive Bilanz

Mit einer weiteren Besuchersteigerung von 11.000 (2007) auf rund 12.400 Teilnehmer (2008) sind die „Tage der Industriekultur Rhein-Main“ am Sonntag, den 3. August 2008, zu Ende gegangen. Ohne die Hitze an den heißesten Tagen des Jahres und ohne Teilnehmerbeschränkungen wären es noch mehr gewesen. „Wir freuen uns über den neuen Besucherrekord“, zieht Konrad Dörner, Geschäftsführer der KulturRegion FrankfurtRheinMain gGmbH als Organisator eine positive Bilanz. „Mit dem diesjährigen Fokusthema „Energie“ sind wir mitten in der aktuellen öffent-

lichen Diskussion in Deutschland“, so Dörner weiter. Im Programm der „Tage der Industriekultur“ standen unter anderem Führungen durch Biogasanlagen und Müllheizkraftwerke, historische Eisenbahnfahrten und Besichtigungen von Industrieparks. Die Veranstalter erfreuten sich am großen Interesse und den kompetenten Fragen der Teilnehmer. Die Besucher entdeckten die Region neu, erlebten Orte, die sonst der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind und gewannen viele neue Erkenntnisse.

www.route-der-industriekultur-rhein-main.de



Veranstaltungen des FITG während der Tage der Industriekultur 2008

Auf den Spuren des Erbauers der ersten Schwemmkläranlage Europas

Die mangelhaften hygienischen Bedingungen der jungen Industriestadt Frankfurt bedeuteten für viele Menschen den Tod. Das änderte sich mit dem Bau des unterirdischen Abwassersystems in den 1880er Jahren nach den Entwürfen des britischen Ingenieurs William Lindley. Das bis heute zugängliche unterirdische Rohrleitungssystem gibt einen interessanten Einblick in einen wichtigen Teil der Industriekultur.

Wie in den vergangenen Jahren trafen sich am Freitag, den 1. August, 70 Teilnehmer an der Ecke Gallusanlage/Gutleutstraße. Gruppen mit jeweils 20 Personen konnten in die Kanäle einsteigen und diese besichtigen.

Die Veranstaltung wurde geleitet von Herrn Schwan von unserem Förderkreis, zusammen mit Herrn Kristeller (Leiter der Abteilung Abwasser in Frankfurt am Main), Herrn Dipl.-Ing. R. Kammerer (Verantwortlicher für die Stadtentwässerung in Frankfurt am Main), sowie Herrn Hartmann und Herrn Heinzmann, ebenfalls von der Frankfurter Stadtentwässerung.

Frankfurts Untergrund – Schwemmkläranlage Niederrad

Die 1883–1887 nach den Plänen des Stadtbaurats William Lindley erbaute Kläranlage in Niederrad war die erste mechanische Anlage auf dem Kontinent mit seinerzeit modernster technischer Einrichtung. Besichtigt wurden u.a. die unterirdischen Klärbecken sowie die historische Pumpe und Schieber.

Die Veranstaltung am Samstag, den 2. August, wurde geleitet von Herrn Schwan von unserem Förderkreis, zusammen mit Herrn Junghans, verantwortlich für die Abwasserkontrolle der Stadt Frankfurt und ebenfalls Mitglied des FITG. 70 Teilnehmer waren an die Kläranlage in Niederrad gekommen.

Mit jeweils ca. 70 Teilnehmern gut besucht waren die Veranstaltungen, die der FITG im Rahmen der „Tage der Industriekultur“ in Frankfurts Kanalisation und der Kläranlage in Niederrad anbot.

Fotos: Karl-Heinz Steiner

Schlappeschneider – Schlappekicker

Klasse 10 a der Frankfurter Falschule und ein Projektteam des Sportkreis Frankfurt gewinnen den Fußball-Bildungspreis für ihr Projekt zu der Schuhfabrik J. & C. A. Schneider und der Eintracht Frankfurt im Nationalsozialismus

Die Deutsche Akademie für Fußball-Kultur vergibt 2008 zum dritten Mal den Fußball-Bildungspreis »Lernanstoß«: einen Förderpreis für innovative pädagogische Projekte, die sich an Kinder und Jugendliche richten und Fußball erfolgreich als Mittel der Bildungsarbeit einsetzen. In diesem Jahr geht der Deutsche Fußball-Kulturpreis 2008 an das Projekt „Schlappeschneider – Schlappekicker“, Schulprojektwoche / Geschichtswerkstatt; Träger: Sport-

kreis Frankfurt e.V. Die Preissumme von 5.000 EUR kommt der Fortsetzung des Projekts zu Gute.

Die elf Jurymitglieder, darunter Steffi Jones (Welt- und Europameisterin, OK-Präsidentin der FIFA-Frauen-Weltmeisterschaft 2011) und Yves Eigenrauch (Schalker Ex-Profi), trafen am 18. Juli in Nürnberg ihre Entscheidung. Der Preis wird im Rahmen der Gala zum Deutschen Fußball-Kulturpreis am 31. Oktober 2008 in der Nürnberger Tafelhalle verliehen.

Stimmen zur Preisverleihung

Projektteam: Wir freuen uns und sind stolz darauf, dass der Fußball, der als Zugangsmittel zur brisanten Historie der Firma diente, eine solch erfolgreiche Arbeit mit der Klasse ermöglichte und dass das Projekt mit diesem hochrangigen Preis ausgezeichnet wird. Motivierend war für uns die Aufgabe, den Schülern die für sie neue Geschichte des Nationalsozialismus anhand der Geschichte ihres Viertels, speziell anhand der Geschichte des „Schlappeschneiders“ näher zu bringen. Im Jahre des 100-jährigen Jubiläums von J. & C.A. Schneider trägt der Preis zur Erinnerung an den Betrieb, an dessen wechselhafte Geschichte und an die Bedeutung des „Schlappeschneiders“ für den Verein Eintracht Frankfurt in den Vorkriegsjahren bei.

Roland Frischkorn, Vorsitzender des Sportkreis Frankfurt: Der Sportkreis Frankfurt freut sich über die Auszeichnung des Projektteams. Das Preisgeld ermöglicht, dass das Projekt über die Ausstellung hinaus Anregung gibt und Verpflichtung für die Fortsetzung ist.

Matthias Thoma, Direktor des Eintracht Frankfurt Museum: Ich freue mich, dass das Engagement der Schüler und des Projektteams mit der Vergabe des Preises der Deutschen Akademie für Fußball-Kultur eine so große Anerkennung gefunden hat. Für die Schüler war das Eintracht Frankfurt Museum mehr als der Ort, an dem Sport- und Stadtgeschichte erlebbar gemacht wird: Das Museum war Ausgangspunkt für eigene Recherchen im Heimatstadtteil. Während der Projektwoche konnte man gut beobachten, wie fesselnd Geschichtsunterricht sein kann.

J. & C.A. Schneider – Firmen-Chronik

Mai 1908: John und Carl August Schneider gründen die „Frankfurter Spezialfabrik für Babyschuhe“. Schwerpunkt wird die Herstellung von Hausschuhen – im Frankfurter Dialekt „Schlappe“.

1911: Schneiders verkaufen ihre Firma an Lothar und Ludwig Adler, als Ludwig stirbt übernimmt Bruder Fritz Adler seine Rolle in der Firma. Sie führen den Betrieb auf der Mainzer Landstraße unter dem Namen J. & C. A. Schneider – JCAS weiter.

1. Weltkrieg: Zu Kriegszwecken werden statt Schuhen Zeltplanen und Tornister hergestellt.

1920er: Jahre Fritz und Lothar Adler und Cousin Walter Neumann schließen ihre Firmen zusammen. JCAS wird die größte jüdische Firma in Frankfurt.

1930: JCAS übernimmt den insolventen Konkurrenten Golo und steigt auf zur „größten Schuhfabrik der Welt“.

1931: Die Weltwirtschaftskrise macht sich bemerkbar: Großteile der Exportmärkte geht verloren: statt 75 000 Paar Schuhe pro Tag nur noch 45 000 Paar.

Anfang 1933: Mit der Machtübernahme der Nazis beginnt die Kontrolle über den Betrieb und der Druck zu verkaufen. Walter Neumann entscheidet sich zur Ausreise nach Blackburn, England, die Firma Adler & Neumann wird von JCAS übernommen.

Pogromnacht 1938: Fritz Adler wird ins KZ verschleppt, unter Mordandrohung stimmen er und sein Bruder dem Verkauf der Firma zu.

18.11.1938: Unter Regie des Gauwirtschaftsberaters Eckhardt kauft Bruno Seletzky den Betrieb für von den Nazis festgelegte 4 Mio. Reichsmark - ursprünglicher Wert: 15 Mio. Reichsmark.

1939: Im Frühjahr wird festgelegt, dass JCAS für den geplanten Krieg wieder Material für die Armee herstellt.

ab 1942: Zwangsarbeiter müssen für die Firma JCAS arbeiten, sie sind in der Kostheimerstraße 9 untergebracht, heute der Kindergarten St. Gallus sowie in Alt Praunheim 42 und 44.

1944: 70% der Fabrikationsstätten werden zerstört.

1945: Nach Kriegsende werden die Angestellten, die das Vertrauen der Adlerbrüder hatten, als Geschäftsführer eingesetzt. Die alten Betriebsräte organisieren die Unterstützung der Kollegen, die die KZs überlebt haben.

1949: Durch die Rückerstattungsprozesse erhalten auch die Adlers ihre Firma zurück.

1954: Fritz und Lothar Adler verkaufen ihre Anteile.

Nach Vorarbeit einer Projektgruppe junger Erwachsener recherchierte die 10. Klasse der Falkschule im Frankfurter Stadtviertel Gallus eine Woche lang zur Geschichte der Schuhfabrik J. & C.A. Schneider sowie den historischen Zusammenhang mit Eintracht Frankfurt und dem Stadtviertel – insbesondere in der Zeit des Nationalsozialismus. Das Interesse am heimischen Fußballverein motivierte hierbei Zugang zu einem komplexen Thema.

Die Schülerinnen und Schüler, alle mit Migrationshintergrund, führten Zeitzeugengespräche, recherchierten in historischen Quellen, entwickelten und gestalteten Schautafeln und ein Ausstellungsmagazin.

In der Geschichtswerkstatt setzte sich die 10a der Falkschule aus dem Frankfurter Gallusviertel mit der jüdischen und ehemals weltgrößten Hausschuhfirma „J. & C.A. Schneider“ auseinander. Schwerpunkte der



Das Projektteam bei der Ausstellungseröffnung im Saalbau Gallus: Jakob Engelhardt, Christoph Safran, Timo Wiegand, Bertan Tufan, Johanna Roos (v.l.). Am Mikrophon der Direktor des Eintracht Frankfurt Museum Matthias Thoma.

Woche, die vom Sportkreis Frankfurt e.V. und vom Eintracht Frankfurt Museum initiiert und von Sozialarbeiterin Helga Roos sowie fünf Studenten und Auszubildenden durchgeführt wurde, waren zum einen die Zeit im Nationalsozialismus, in der die Firma von den Nationalsozialisten „arisiert“ wurde, sowie die Verbindungen zur Eintracht. Grundlagen für den zweiten Schwerpunkt waren die Recherchen von Matthias Thoma, Direktor des Eintracht Museums, für sein Buch „Wir waren die Juddebube“ über die Eintracht in der NS-Zeit.

Der „Schlappeschneider“, wie der Betrieb in Frankfurt genannt wurde, war vor dem Zweiten Weltkrieg Sponsor der Eintracht und unterstützte den Verein auf vielen Ebenen. So stellte die Firma den Fußballern der Eintracht Arbeitsplätze zur Verfügung, die sie brauchten, um nach außen hin ihren Amateurstatus zu unterstreichen. Nicht selten blieben die Schreib-



Hermann Wolfgang Schwan (r.), im Gespräch mit FR-Redakteur Rutkowski, war einer der Mitglieder des Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte, die dem Projektteam mit Hinweisen und als Experten zur Seite standen.

Mit großem Engagement unterstützte der „Schlappeschneider“ Eintracht Frankfurt. Walter Neumann – in Eintrachtkreisen „Schlappestimme“ genannt – galt als großer Fan und Freund des Vereins. Durch die enge Beziehungen zum „Schlappeschneider“ bekamen die Spieler der Eintracht auch



ihrem Spitznamen: „Die Schlappekicker“. Das Versprechen eines sicheren Arbeitsplatzes in der Firma wurde als Spielerwerbung verwendet, da zu der Zeit Fußball nur als Amateursport betrieben werden durfte. Über ihre Arbeit in der Firma wurden die Spieler also indirekt bezahlt. Die Mannschaft, die 1932 im Finale um die Deutsche Meisterschaft gegen den FC Bayern München verlor, stand zeitweise fast komplett beim „Schlappeschneider“ auf der Lohnliste: Mit Gramlich, Mantel, Schütz, Stubb, Ehmer, Leis, Möbs, Schaller, Kellerhoff und Kron spielten gleich zehn „JCASianer“ mit dem Adler auf der Brust. Franz Schütz, Hugo Mantel, Hans „Hennes“ Stubb, Rudolf Gramlich und Willi Lindner waren auch Nationalspieler. Heute würde man sagen, der Schlappeschneider ist der Hauptsponsor des Vereins. Für die Verbindung zwischen J. & C. A. Schneider und Eintracht Frankfurt standen insbesondere drei Personen:

Walter Neumann – Cousin der Adlers. Seine Schuhfabrik Adler & Neumann fusionierte in den 20er Jahren mit JCAS. Aufgrund der antisemitischen Politik der Nazis in den 1930er Jahren flüchtete der „Schlappestimme“ mit seiner Familie erst nach Amsterdam, danach nach Blackburn in England.

Hugo Reiss – war von 1924 bis 1933 Schatzmeister der Eintracht, gleichzeitig auch Prokurist bei Adler & Neumann. Wegen seinem jüdischen Glauben wurde er durch den Kontrollrat der Firma, der von den Nazis eingesetzt ist, gekündigt. Bis 1936 lebte er noch in Frankfurt, am 7. Dezember 1937 flüchtete er über Italien nach Chile.

Rudolf „Rudi“ Gramlich – war als Einkaufschef, Betriebsleiter, Prokurist und Ledereinkäufer bei J. & C. A. Schneider angestellt. 1934 nahm er an der Weltmeisterschaft in Italien teil, reiste aber vor dem Halbfinale wieder ab. Der Grund dafür war, dass es Probleme bei JCAS gibt: sie dürften aufgrund der antisemitischen Gesetze 40% weniger Rohstoffe bestellen als zuvor. Die NS-Presse schrieb, dass er abreist „um seinem bedrängten jüdischen Chef beizustehen“.

tische unbesucht. Walter Neumann, Miteigentümer der Firma, unterstützte die Eintracht als Mäzen. Rudi Gramlich war Cheffledereinkäufer des Betriebs. Durch diese engmaschige Verbindung kam die Eintracht auch zu ihrem Spitznamen, der heute noch vielen bekannt ist: „Schlappekicker“. In diesem Kontext erfuhren die Schüler auch einiges über die Geschichte ihres Stadtteils, in dem die Firma beheimatet war, über die Entstehung und die Entwicklung des Fußballs in Deutschland bis zum Zweiten Weltkrieg, sowie über jüdische Verdrängung in Sportvereinen. In der Woche recherchierten die Schülerinnen und Schüler in Archiven wie dem Institut für Stadtgeschichte oder im Eintracht Museum zur Thematik. Darüber hinaus führte die Klasse angeregte Zeitzeugeninterviews.

Ziel während der Woche war die Entwicklung einer Ausstellung, die die gesammelten Ergebnisse angemessen präsentieren sollte. Zur Ausstellungseröffnung Anfang Juni versammelten sich ca. 100 interessierte Gäste im Saalbau Gallus. Darunter auch der Verwaltungsratsvorsitzende der Frankfurter Eintracht, Hans-



Vorbereitungen für die Ausstellung

Peter Griesheimer, Matthias Thoma, der Vorstandsvorsitzende des Sportkreis Frankfurt, Roland Frischkorn und der Bundestagsabgeordnete Gregor Amann.

In Zukunft werden die Ausstellungstafeln u. a. auch im Eintracht Frankfurt Museum gezeigt.

Die Ausstellung ist auch online anzuschauen, mit Begleitmagazin, Reader und ausführlichen Literaturangaben auf www.mein-gallus.de.

Christoph Safran, Mitglied im Projektteam

Stimmen beteiligter Schülerinnen und Schüler der Falkschule

Nuran: „Am Anfang hatte ich wirklich nicht sehr viel Lust auf diese Woche. Mit der Zeit hat es sehr Spaß gemacht und das Thema ist echt interessant. Deshalb: Schaut Euch unsere Ausstellung an!“

Alma und Marie: „In dieser Woche haben wir mehr gelernt als in einem Jahr in der Schule in Geschichte!“

Saša: Es ist sehr interessant und jedem weiter zu empfehlen. Man wird über Sachen aufgeklärt, die man davor nicht wusste und geahnt hat.“

İpek: „Ich dachte, ich weiß vieles über den 2. Weltkrieg, vor, in und danach, habe mich aber getäuscht, habe in der Woche vieles dazu gelernt.“

Calogero: „Es war sehr interessant und schockierend zu erfahren, was damals genau vor unserer Tür geschehen ist.“

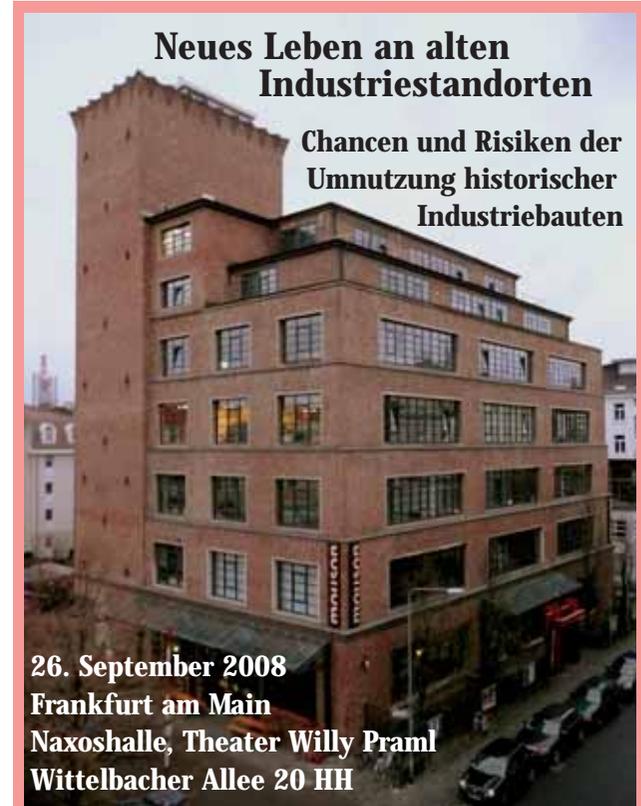
Manuel: „Ich hoffe, unsere Botschaft zum Thema Schlappenkicker und Schlappeschneider gefällt euch. Nehmt vieles auf den Weg mit.“

Isabell: „Es hat Spaß gemacht, in dieser Woche zu verschiedenen Stellen zu gehen und immer mehr zu erfahren. Wer hätte gedacht, dass die Geschichte vom Gallus so interessant sein würde !?!“

Lukas: „Auf dem Schulweg komme ich in der Mainzer Landstraße bei der Commerzbank und dem Deutschen Fachverlag vorbei, dort, wo früher die Werksgebäude standen. Diese Standorte sehe ich jetzt mit anderen Augen.“

Neues Leben an alten Industriestandorten

Chancen und Risiken der Umnutzung historischer Industriebauten



26. September 2008
Frankfurt am Main
Naxoshalle, Theater Willy Praml
Wittelbacher Allee 20 HH

Der raue Charme und das unverwechselbare Gesicht historischer Industriearchitektur macht diese Areale zunehmend attraktiv für Projektentwickler, junge und etablierte Unternehmen. Umnutzen statt Abreißen: mit den Herausforderungen dieser Aufgabe beschäftigt sich das eintägige Symposium.

Das Symposium wird von der Denkmal Akademie in Kooperation mit der KulturRegion FrankfurtRhein-Main gGmbH durchgeführt.

Weitere Informationen und Anmeldung bis 5. September 2008 unter www.denkmalkademie.de

120 Jahre: Hauptbahnhof Frankfurt

Vom 15. bis 17. August wurde der 120. Geburtstag des Frankfurter Hauptbahnhofs mit einem Fest für die ganze Familie gefeiert

Am 18. August 1888 konnte nach nur fünf Jahren Bauzeit der Centralbahnhof Frankfurt eingeweiht werden. Bereits am Abend des Eröffnungstages konnte ein Zug nicht rechtzeitig bremsen und überfuhr den Prellbock. Dabei wurden die Lok und das Pflaster des Querbahnsteigs beschädigt. 1924 erfolgt eine Erweiterung des Gebäudes um zwei äußere Hallen im neoklassizistischen Stil. Die Gleiszahl erhöhte sich auf 25.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Hauptbahnhof nur wenig beschädigt, die Verglasung der Bahnsteighallen aber zerstört. Um die Fahrgäste vor Regen zu schützen, wurden die ehemaligen Glasflächen zum Teil



Der Hauptbahnhof Frankfurt am Tag der Eröffnung am 18. August 1888

mit Holz geschlossen, ein Provisorium, das nahezu 60 Jahre erhalten blieb.

1956 wurde der Bahnhof vollständig elektrifiziert, ein Jahr später das damals größte und modernste Gleisbild-Stellwerk Europas in Betrieb genommen.

In den frühen 1960er Jahren wurde die größte Expressgut-Abfertigung Deutschlands unter dem Bahnhof eingerichtet. Allein 15 Millionen Stück Gepäck und Expressgut wurden in diesen Jahren jährlich abgefertigt.

Mit dem Tunnel der Frankfurter U-Bahn in der Innenstadt begann 1971 der Bau der unterirdischen Bahnanlagen. Als Verteilungsebene entstand als B-Ebene eine große Ladenpassage, von der aus zwei je viergleisige Schnellbahnhöfe – ein U-Bahnhof (C-Ebene), sowie ein S-Bahnhof (D-Ebene) – durch zahlreiche Gänge und Treppen erschlossen wird.

Zur Einführung des ICE-Betriebs im Juni 1991 wurden die beiden Bahnsteige der Gleise sechs bis neun verbreitert, erhöht und verlängert.

Von 2002 bis 2006 wurden die Dächer der fünf Bahnsteighallen im laufenden Betrieb komplett erneuert. Insgesamt wurden ca. 60.000 m² Dach- und Wandverkleidung – davon ca. 30.000 m² Glasfläche – erneuert und 5.000 t Stahl ausgetauscht. Die Binder, die das Dach tragen, wurden wie im Originalzustand hellgrau gestrichen und wirken damit heller. Die Zierrosetten in den Zwickeln sind nun dunkelblau gestrichen und kommen so besser zur Geltung.

Transit Frankfurt – Gesichter des Hauptbahnhofs

Fotografien von Heiko Arendt

in der Galerie Migration des Historischen Museums
19. Juni bis 31. August 2008

Anlässlich des 120. Jubiläums der Eröffnung des Hauptbahnhofs Frankfurt am Main zeigt die Galerie Migration des Historischen Museums erneut ein Fotoprojekt, das sich speziell mit dem Hauptbahnhof als Ort der Migrantenkultur auseinandersetzt. Als Künstler konnte wieder der Frankfurter Fotograf und Filmemacher Heiko Arendt gewonnen werden.

In historischen Fotografien der 1960er und 1970er Jahren wurde der Hauptbahnhof stets als Durchgangsstation und vor allem als herausragender Treffpunkt verschiedener Migrantengruppen in doppelter Funktion dokumentiert und inszeniert: als einen für deutsche Augen und Ohren fremden, unbekanntem Ort der Zusammengehörigkeit und gleichzeitig als Metapher für die Einsamkeit und Sehnsucht nach der fernem Heimat.

Mit seiner Kamera hat nun der Fotokünstler Heiko Arendt den Frankfurter Hauptbahnhof neu und auf sehr subjektive Weise erforscht: er portraitiert Menschen, wie wir sie unterschiedlicher nicht antreffen können und doch verbindet sie der Bahnhof als mal nüchterner oder magisch anziehender Ort, als Arbeitsplatz oder Durchgangsstation aus der „Fremde“ in ein unbekanntes Land. Inwieweit sich die Funktion des Bahnhofs und die Migrantenkultur verändert hat und ob und wie jene sich von der Reisekultur, dem touristischen und geschäftlichen Reisen unterscheidet, das sind offene Fragen, die am Ende der 45 bewusst schwarz-weiß gehaltenen Portraits und Ortsbeschreibungen stehen.

Heiko Arendts eindringliche Portraits von Busreisenden wie seine höchst ungewöhnlichen Perspektiven des Hauptbahnhofs als „globale Maschine“ im Kleinen zeigen zudem die doppelte Funktion des Hauptbahnhofs als Arbeitgeber und Dienstleister.

weitere Informationen: www.historisches-museum-frankfurt.de/sonderausstellungen/transit.html

15. Oldtimer-Treffen in Frankfurt

Das FRANKFURTER FELDBAHNMUSEUM veranstaltet am 13. und 14. September 2008 in Zusammenarbeit mit der Technischen Überwachung Hessen das 15. Oldtimer-Treffen. Mit über 300 Oldtimern in den letzten Jahren hat sich diese Veranstaltung zu einem attraktiven Treffen von historischen Fahrzeugen im Rhein-Main-Gebiet etabliert. Das erfolgreiche Konzept „Oldtimer der Straße und

Schiene“ und der „Historische Güterumschlag“ tragen dazu bei.

Das Eintrittsgeld für Besucher der Oldtimerausstellung und des Frankfurter Feldbahnmuseums beträgt für Erwachsene 6 EUR und für Kinder 2 EUR. Die Familienkarte (2 Erwachsene und Kinder) kostet 12 EUR. Der Fahrpreis mit den Zügen des Feldbahnmuseums ist im Eintritt enthalten.

Die Veranstalter legen sehr großen Wert auf eine Vielfalt von historischen Straßenfahrzeugen: Mopeds, Motorräder, Kleinwagen, Limousinen, Sportwagen, Nutzfahrzeuge, Traktoren, etc. Er bittet darum die technischen Angaben der Fahrzeuge bei der Ausstellung gut sichtbar anzubringen. Entsprechende Formblätter sind bei der Einfahrt erhältlich.

Für Gesuche/Angebote wird eine „Pinwand“ aufgestellt. Info-Stände können in Abstimmung mit dem Veranstalter errichtet werden.

Am Sonntagnachmittag findet die Oldtimerfahrer-Rundfahrt, zum Treffen der Oldtimer von Straße und Schiene und dem „Historischen Güterumschlag“ statt. Nach dem Start im FELDBAHNMUSEUM wird der Korso zunächst auf das Rebstockgelände geführt. Dort werden der Personenzug und ein Güterzug auf die Straßenoldtimer treffen. Der Güterzug wird historisches Ladegut (von der Milchkanne bis zur Korbflasche) mitführen, welches stilecht auf einen Oldtimer-LKW umgeladen wird. Die Straßenoldtimer werden dann in Richtung Frankfurt-Bonames zum Frankfurter Feuerwehrmuseum fahren. Dort besteht die Möglichkeit der Besichtigung des Feuerwehrmuseums. Anschließend werden die Straßenoldtimer wieder in das Frankfurter Feldbahnmuseum zurückkehren. Eine Teilnahme an der Stadtrundfahrt ist nur mit ordnungsgemäßer Zulassung möglich.

Der Veranstalter bittet um eine Anmeldung der teilnehmenden Fahrzeuge an der Ausstellung und der Stadtrundfahrt bis spätestens zum 1. September 2008 per E-Mail ffmev@feldbahn-ffm.de, per Fax 069-51 29 22 oder per Post. Eine spontane Teilnahme ist jedoch auch möglich.

Weitere Informationen unter: www.feldbahn-ffm.de/Seiten/Sonderveranst/oldtimer.htm



Oldtimer der Straße und der Schiene: Sonderveranstaltung mit den Opel-Blitz-Freunden am 16. Juni 2007 auf dem Gelände des Frankfurter Feldbahnmuseums

Beitrittserklärung

Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e. V. ist im Vereinsregister beim Amtsgericht Frankfurt am Main unter der Nr. 8966 eingetragen. Der Verein verfolgt steuerbegünstigte gemeinnützige Zwecke.

Steuer-Nr.: 045 250 6884 5 - K 32

Finanzamt Frankfurt am Main – Börse

Name, Vorname

Firma

Straße

PLZ Ort

Geburtsdatum

Telefon

Fax

E-Mail

Ich / Wir erkläre(n) hiermit den Beitritt zum Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V. und bin / sind bereit einen Jahresbeitrag in Höhe von

- 40 Euro als ordentliches Mitglied
- 15 Euro als SchülerIn / StudentIn / Auszubildende(r)
- 150 Euro als juristische Person nach Selbsteinschätzung
- ____ Euro

auf das Konto: 653 497, BLZ 500 502 01 bei der Frankfurter Sparkasse zu zahlen.

- Ich bin nicht damit einverstanden, dass meine Daten in die Internet-Adressliste aufgenommen werden.

Bitte senden oder faxen an:

Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V.
Vorsitzender Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere.

Waldschmidtstraße 39
60316 Frankfurt am Main

Fon: 069 - 43 03 09

Fax: 069 - 43 03 00

E-Mail: w.giere@ftg.de

Web: www.ftg.de

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich den Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V., den Mitgliedsbeitrag vom nachstehenden Konto bis auf Widerruf abzubuchen.

Mitglied

Kontoinhaber

PLZ/Ort

Konto-Nr.

BLZ

Kreditinstitut

Datum:

Unterschrift

(verwendbar auch für Änderungen der Bankverbindung, Abbuchungen von Spar- und Auslandskonten sind nicht möglich)

Die vorstehenden Daten werden dem Bundesdatenschutzgesetz entsprechend behandelt.