

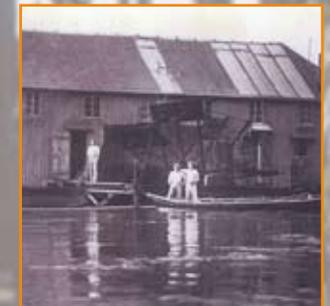
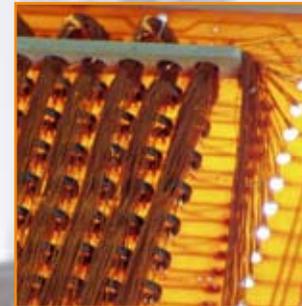
FITG-Journal

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

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

No.: 03-2008

Dezember 2008



Inhalt: Editorial: Heureka! · Graf Koks von der Gasfabrik – Teil 2 · Neues Leben an alten Industriestandorten · Konstrukteur der modernen Stadt · Industrial Heritage · Der Osthafen · Behrensbau ist „Denkmal des Jahres 2008“ · Neuigkeiten

FITG-Journal

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

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

No.: 03-2008

Dezember 2008

Inhalt

Editorial: Heureka! von Wolfgang Giere	Seite 3
Graf Koks von der Gasfabrik – Teil 2 von Karl-Heinz Steiner	Seite 5
Neues Leben an alten Industriestandorten von Karl-Heinz Steiner	Seite 11
Konstrukteur der modernen Stadt – William Lindley in Hamburg und Europa von 1808 bis 1890 Sonderausstellung im hamburgmuseum	Seite 13
Industrial Heritage XIV International TICCIH Congress	Seite 14
Der Osthafen Auszug aus dem Buch „Hafenstadt Frankfurt am Main“ von Hermann Wygoda Buchbesprechung von Michael Heuke	Seite 16 Seite 17
Behrensbau ist „Denkmal des Jahres 2008“	Seite 18

**Neuigkeiten – positive (Schiffsmühle)
und negative (Raddampfer Goethe)**
von Wolfgang Giere Seite 19

Besuch des Otto-Lilienthal-Museums in Anklam
Notizen von Wolfgang Giere Seite 20

Beitrittserklärung Seite 22

Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V. (FITG) wünscht allen Aktiven, Mitgliedern, Förderern und Freunden Frohe Weihnachten und ein sorgenfreies, gutes Neues Jahr. Wir freuen uns über das Erreichte, aussichtsreiche Pläne und über das insgesamt zunehmende Interesse an unserer Arbeit. Besonders dankbar sind wir für die fruchtbare Kooperation mit vielen an der Industriekultur Interessierten. Dank guter Presse- resonanz der Route der Industriekultur ist das Bewusstsein für das gemeinsame Erbe in der Region erfreulich gewachsen. Gemeinsam sind wir stark, Zusammenarbeit ist der Schlüssel zum Erfolg! Allen Partnern, Institutionen, Vereinen, Museen wünschen wir solchen im kommenden Jahre 2009.
Wolfgang Giere, November 2008.

Stammtisch · Stammtisch

die nächsten Stammtische des FITG finden statt am Donnerstag, den 18. Dezember 2008, am Donnerstag, den 15. Januar 2009 und am 19. Februar 2009 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: Michael Heuke
Konto: 653 497 · Frankfurter Sparkasse ·
BLZ: 500 502 01
Gestaltung: Schwarz auf Weiß, Darmstadt
saw@hdhd.de

Heureka!

Ein wichtiger Meilenstein ist erreicht: Wir haben eine dokumentierte Sammlung. Es war ein weiter und mühseliger Weg.

Sie erinnern sich: Einst war ein Technikmuseum in Frankfurt geplant und alle Sammler wurden dafür aktiviert. Wir sammelten auch, innerhalb der Uni ging jeder Ausmusterungsantrag über meinen Schreibtisch und außerhalb hörte sich Herr Stroh um, wer eine Computeranlage ablösen wollte. Die ohnehin schon große Sammlung wuchs. Der Förderkreis Industrie und Technikgeschichte (FITG) musste Lagerraum anmieten.

Dann kam die Hiobsbotschaft: Alle Pläne für ein Technikmuseum sind gestorben. Der FITG saß auf Schulden und viel zu großen Lagerbeständen. Alles sollte verschrottet werden. Dank Herrn Dr. Steen vom Historischen Museum der Stadt Frankfurt und der Initiative von Herrn Wagner von der Industrie- und Handelskammer Frankfurt konnte ein Teil der Sammlung gerettet werden. Der Vorsitzende unseres Arbeitskreises EDV, Herr Stroh und meine Mitarbeiterin Frau Uth selektierten vor jeweils zwei Möbelwagen: Die einen zum Verschrotten, die anderen zum Bewahren. Ich selbst durfte nicht mitmachen, weil ich das Verwerfen so schöner Objekte sicher nicht ohne Herz-

infarkt überlebt hätte. Außerdem musste es ja schnell gehen...

Der FITG hat die Krise überlebt, aber mit Blessuren: Keiner wusste so ganz genau, was wohin gekommen war, zumal auch zusätzlich noch das Schwimmbad des Klinikums bei meiner Emeritierung von meiner persönlichen Sammlung geräumt werden musste und teils im Museums-Magazin, teils in einer bei mir zu Hause in Seitzenhahn angemieteten Garage landete.

Dem neuen Direktor des Historischen Museums der Stadt Frankfurt, Herrn Dr. Gerchow, verdanke ich die Anregung, aus dem Sammelsurium eine Sammlung zu machen. Kriterien waren gefragt, nach denen man entscheiden könne, was beibehalten werden müsse und von was man sich trennen könne. Diese Bitte kam mir sehr gelegen und wir begannen mit der Arbeit: Jonas Bechtel (ohne den ich nie so weit gekommen wäre) und ich – stets unterstützt von Herrn Stroh. Viel Arbeit wartete auf uns im Magazin.

Jedes Teil musste identifiziert, mit der vorhandenen Beschreibung verglichen oder in der vorhandenen Datenbank namens BISMAS neu dokumentiert werden.

Die sogenannten Q-Nummern, die FITG-Identifikation der Objekte, wurden kontrolliert. Alle Identifikations-Anhänger wurden ersetzt (statt vergänglicher Plastik mit haltbarem Karton meiner ehemaligen Visitenkarten).

Das uralte Museums-Datenbanksystem BISMAS (es wurde seinerzeit auf Wunsch des Frankfurter Museums eingerichtet, um mit der Museumsdatenbank kompatibel zu sein) musste ersetzt werden durch ein modernes. Wir konnten nicht mehr das gleiche nehmen, wie das Museum, weil wir dann Teil des innerstädtischen Netzes der Stadt Frankfurt hätten werden müssen. So mussten wir ein anderes wählen und alle Daten übertragen.

Jeder Standort wurde eingetragen, jede Seriennummer vom Typenschild, soweit nicht schon vorhanden. Jedes Gerät wurde fotografiert, jedes Foto mit der sogenannten Q-Nummer versehen, damit man es gut finden konnte.

Viele Teile wurden in eigens für uns gefertigten Kartons untergebracht (mit Dokumentation des Inhaltes, der Größe, des Standortes).

So viel zur Arbeit im Magazin. Sie war immer nur mittwochs möglich, weil dann im Magazin jemand vorhanden war, der uns aufschließen konnte. Und die Fahrt zum Riederwald in Frankfurts Osten war oft verzweiflungsvoll wegen der sprichwörtlichen Verkehrsverhältnisse!

Ein wohl dokumentiertes Sammelsurium ist aber immer noch keine Sammlung. Wie entsteht das Ge-

sicht, wie kommt es zum roten Faden? Die Frage hat mich nach der Begegnung mit Dr. Gerchow intensiv beschäftigt. Über das Ergebnis habe ich in diesem Journal ja schon berichtet: Ein Buch sollte den inneren Zusammenhang der Sammlung darstellen und ermöglichen, genau zu scheiden, was hineingehörte und was nicht. Dieses Buch über erlebte Technikge-

schichte besteht aus drei Teilen, erstens einer (kurzen) Biographie mit Einzelheiten zu den beruflichen Etappen, zweitens allgemeiner Technikgeschichte vom Ackerbau bis zum Zeppelin, vom Handwerk bis zum Hüttenwerk, und drittens dem Hauptteil mit der selbsterlebten Entwicklung von der Elektronischen Datenverarbeitung (EDV) bis zur Informations- und

Kommunikations-Technologie (IKT) unserer Informationsgesellschaft.

Im Anhang zu diesem Text (180 Seiten) finden sich das Literaturverzeichnis, ein ausführliches Stichwortverzeichnis und, besonders wichtig, zu jedem der drei Teile Erläuterungen, Hintergrundmaterial. Die Erläuterungen zum EDV/IKT-Teil enthalten alle Q-Nummern der Objekte in unserer Sammlung. Da sie nach Sachthemen gegliedert sind, stellen sie zugleich einen systematischen Katalog der FITG-Sammlungen dar. Mit Q-Nummern versehen wurden nur die Objekte selbst, nicht die dazugehörigen Teile, Unterlagen, Bücher, Programme, Datenträger usw. Immerhin mussten an die vierhundert aus der Datenbank rausgesucht und übertragen werden. Der Katalog selbst ist etwa sechzig Seiten stark und kann auch „ausgekuppelt“ aus dem Buch benutzt werden.

Am 16. November 2008 konnte ich nach mehrjähriger Arbeit (das erste Vorwort stammt vom 3.3.2005) zur Erleichterung der Korrektur das Gesamtexemplar erstmals ausdrucken, noch ohne Bilder, aber fast komplett.

Viele Fragen müssen noch geklärt werden, manche Korrekturen sind sicher noch nötig und über die Form der Publikation ist noch zu entscheiden. Aber ich bin erleichtert: Heureka! Endlich gibt es eine in sich geschlossene Darstellung. Das Sammelsurium ist zur Sammlung mutiert, zu einer wertvollen Sammlung, die ihresgleichen sucht. Und dafür danke ich den Beteiligten von Herzen.

Wolfgang Giere

Seitzenhahn, 18.11.2008



Das stillgelegte Schwimmbad im Zentralbau des Universitäts-Klinikums diente als Zwischenlager, musste aber vor Beginn der Umbaumaßnahmen geräumt werden: Viel Arbeit! Rüdiger Schmidt half dem Autor beim Verladen.

Graf Koks von der Gasfabrik – Teil 2

Karl-Heinz Steiner, Frankfurt

Straßenbeleuchtung mit Gaslaternen in Frankfurt

In Frankfurt/Main wurde die Einführung der Straßenbeleuchtung mit Gaslaternen durch die Eröffnung der ersten Frankfurter Gasfabrik (4. Gasanstalt in Deutschland) durch Johann Georg Knoblauch und Johann Georg Schiele (Bild 17) im Jahre 1828 an der Mainzer Landstraße 28 angestoßen. Später baute Schiele jun. noch das Gaswerk in der Gutleutstraße (1863).

Schon bald kam es zur Gründung einer zweiten Gasfabrik, der englischen Gasfabrik, durch die I.C.G.A.

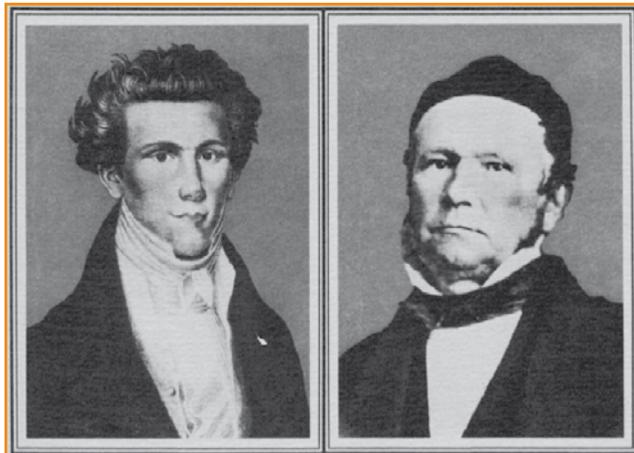


Bild 17: Johann Georg Knoblauch und Johann Georg Schiele

(1844) an der Obermainstraße. Die I.C.G.A. baut in Folge als ihr zweites Gaswerk das spätere Gaswerk West (Solmsstraße) in Bockenheim (1869), heute Standort der Mainova Hauptverwaltung.

Ein weiteres Gaswerk außerhalb des Stadtgebietes entsteht in Heddernheim, welches die nördlichen Stadtteile versorgt. Auch Griesheim folgt mit einem eigenen Gaswerk (1904/1905).

Als letzter Ausbauschnitt und Endpunkt der Entwicklung der Stadtgaserzeugung in Frankfurt/Main erfolgte der Bau eines modernen Gaswerkes am Osthafen, Neues Gaswerk Ost Schielestraße (1912).

Auf die diversen Rechtsstreitigkeiten in der Konkurrenzsituation zwischen den Gaswerken in Frankfurt und die Versuche die unterschiedlichen Einsatzstoffe (Harz, Kohle usw.) mit dem Ziel englische Patente zu umgehen für die Gaserzeugung einzusetzen, möchte ich an dieser Stelle nicht näher eingehen.

Eine gute Zusammenfassung dieser sehr komplexen und etwas insbesondere in Frankfurt/Main verwirrenden Abläufe findet man in der Schrift zur 150-Jahrfeier der Maingas aus dem Jahre 1978.

Zenit der Gaserzeugung durch Vergasung von Kohle in Frankfurt waren der 60'er Jahre des vergangenen Jahrhunderts mit Produktionsmengen in der Größenordnung von 850.000 Kubikmeter / Tag (Gaswerk Ost).

Damit begann auch bereits der Abstieg. Das Ende der Eigenproduktion von Stadtgas in Frankfurt war die Erschließung der ergiebigen Erdgasfelder mit ihrer zur Kohlevergasung konkurrenzlos günstigen Kostenstruktur bei deutlich höherem Heizwert.

Was dann folgte war:

- 1966 Start der Umstellung auf Erdgas
- 1968 Erstes Erdgas aus den Niederlanden
- 1969 Stilllegung der Kokerei im Werk Ost

Die folgenden Bilder zeigen noch die Keimzellen der Frankfurter Gaserzeugung die Englische Gasfabrik an der Obermainstraße und die Frankfurter Gasanstalt an der Gutleutstraße.

In der weiteren Entwicklung entstand dann das Gaswerk in der Gutleutstraße, das Gaswerk West und als Abschluss das Neue Gaswerk Ost im Osthafengebiet.

Die zylindrischen, horizontalen oder leicht geneigten Retortenöfen (runder oder ovaler Querschnitt) wurden im Laufe der technischen Entwicklung durch Kammeröfen mit rechteckigem Querschnitt ersetzt.

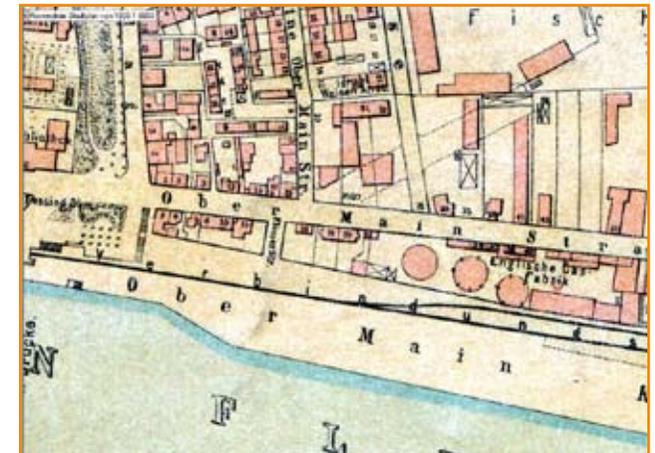


Bild 18: Die Englische Gasfabrik in Frankfurt/Main – Stadtplan von 1895

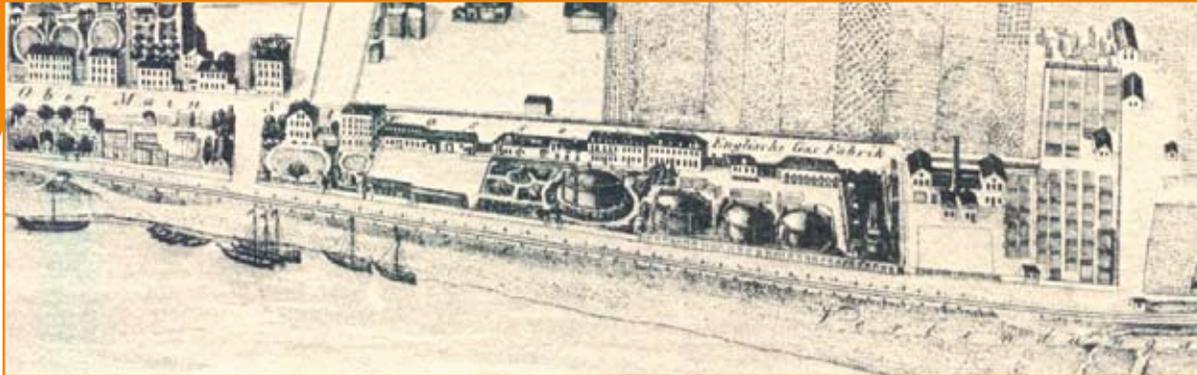


Bild 19: Ausschnitt aus dem Delkeskamp-Plan von Frankfurt am Main, 1864

Bild 20: Ofenhaus der Gasfabrik Obermainstraße

Die Vorteile dieser Konstruktionen sind das wesentlich größere Kammervolumen und die Möglichkeit den Entleerungsvorgang der Kammer weitgehend zu automatisieren (Entwicklung von Ausstoßmaschinen).

Der Wechsel von „Retorte“ auf „Kammer“ erfolgte etwa in der Zeit zwischen 1. und 2. Weltkrieg. Die Weiterentwicklungen dieses Ofentypes sind auch heute noch bei der Erzeugung von Hüttenkoks dominierend.

Was ist von dieser Technologie heute noch in Frankfurt zu sehen?

Die folgenden aktuellen Aufnahmen (siehe Bild 18 bis 30) zeigen die noch vorhandenen Gebäudeteile des Gaswerkes im Osthafen von Frankfurt/Main.

Zu diesem ehemaligem, als Gaswerksstandort genutzten, Industriegebiet sind auf den Internetseiten der Stadt Frankfurt/Main die folgenden Erläuterungen zu finden (www.frankfurt.de):

Sanierung Industriegebäude Gaswerk Ost – Schielestraße

Die Gebäude Nr. 22, 24–26 in der Schielestraße sind Teil einer Gesamtplanung des Gaswerkes Ost, die 1910 durch Peter Behrens geplant und von den Frankfurter Architekten Damm und Frick umgesetzt wurden. Die denkmalgeschützten Gebäude, die sich an den Formen des Klassizismus orientierten, stellen eines der bedeutendsten Industriedenkmäler Frankfurts dar. Beide Gebäude wurden in massiver Mauerwerksbauweise errichtet und zweifarbig mit dunkelviolettem Eisenklinker und hellem, ledergelben, glänzenden Verblendklinker bekleidet. Genutzt werden die Gebäude durch einen gemeinnützigen Verein, der Drogenabhängigen einen

niedrigschwiligen Zugang zu Hilfsangeboten bietet. Die Bauzustandsbesichtigung der Gebäude hatte erhebliche bauliche und brandschutztechnische Mängel festgestellt. Im Bereich der Fassade mussten einige Bauteile als akut einsturzgefährdet eingestuft werden. Mindeststandards an Hygiene konnten aufgrund des baulichen Zustands nicht erfüllt werden. Die komplette Kernsanierung beinhaltet die Beseitigung von Sicher-

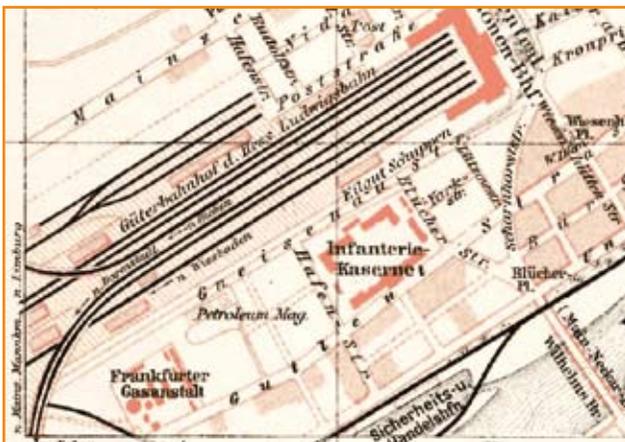


Bild 21: Neue Frankfurter Gasgesellschaft: Werk Gutleutstraße 1863



Bild 22: Kokslager und Ofenhaus, Werk West

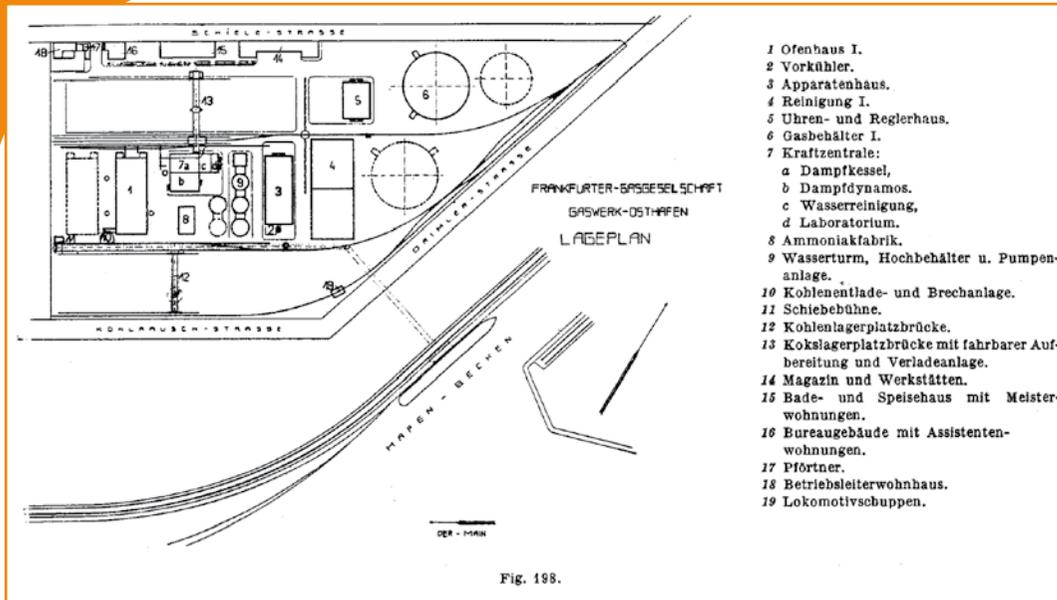


Bild 23: Frankfurter Gaswerk-Ost, 'Journal für Gasbeleuchtung' 1913, S.178

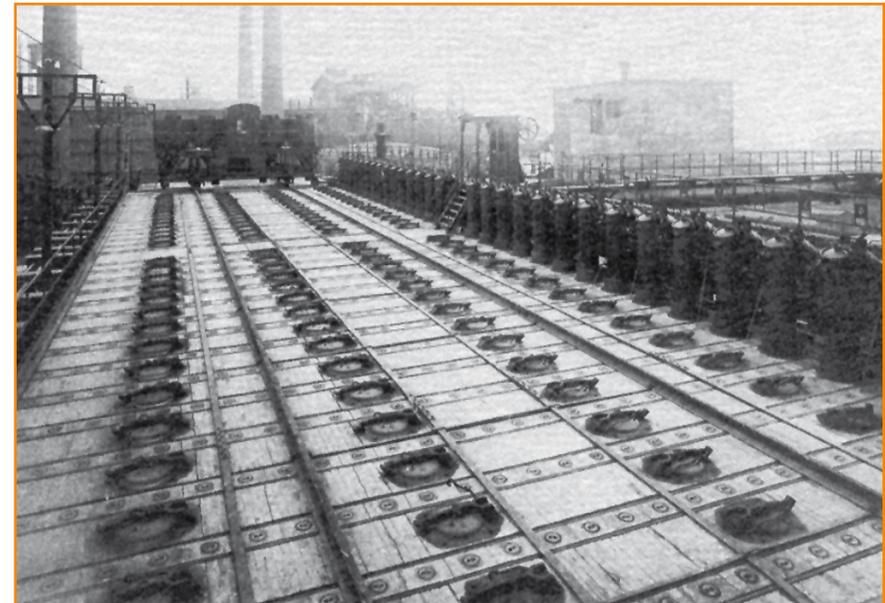


Bild 25: Decke der Kammerofenanlage mit Füllwagen



Bild 24: Das neue Gaswerk im Osthafengebiet

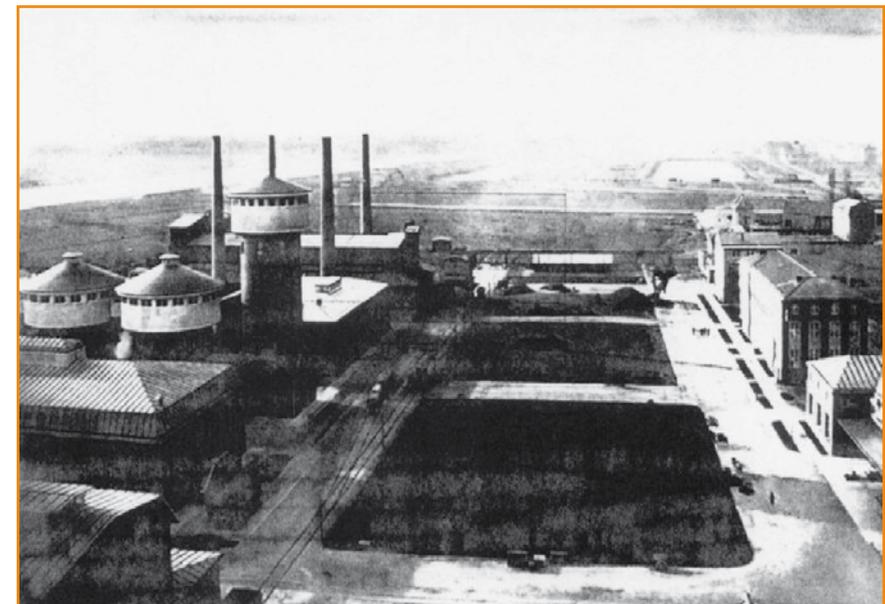


Bild 26: Gaswerk Ost um 1912

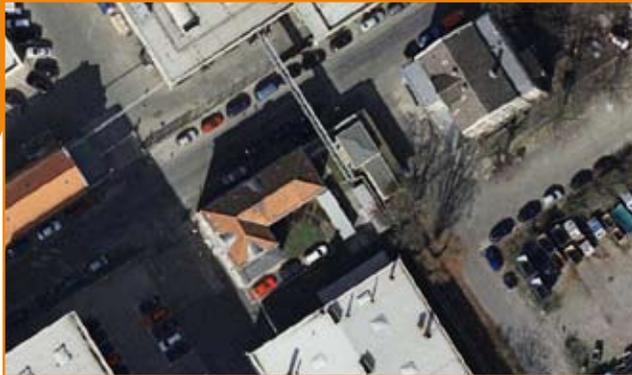


Bild 27: Frankfurter Gaswerk in der Schielestraße Osthafen (heutiger Zustand)



Bild 28: Uhren- und Reglerhaus



Bild 29: Kraftzentrale und Wasserturm



Bild 30: Bade- und Speisehaus



Bild 31: Berliner Gaswerk Magazingebäude (1906) nach Umnutzung



Bild 32: Gasometer Wien – Simmering

heitsmängeln, die Ausführung einer Brandmeldeanlage, die Erneuerung sämtlicher Boden-, Wand und Deckenbekleidungen, die Schaffung eines Notschlafbereichs, den Ausbau und Erneuerung der kompletten Heizungs-, Elektro-, und Sanitäreinrichtungen, die Sanie-

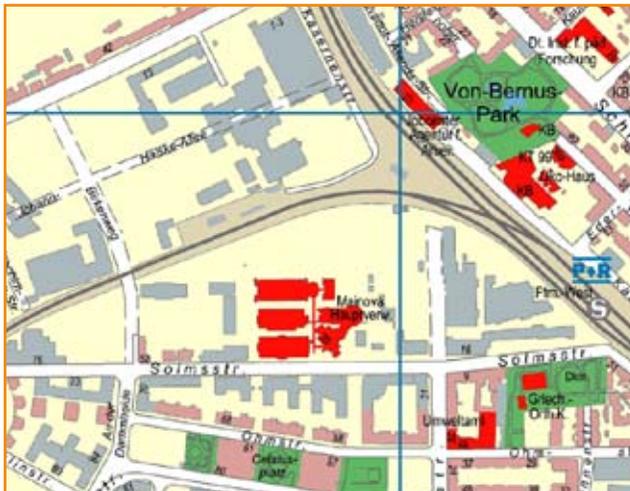


Bild 33: Mainova Hauptverwaltung

rung der denkmalgeschützten Mauerwerksfassade, den Austausch der Dachkonstruktion sowie eine Neueindeckung der Steil- und Flachdächer.

Was blieb letztlich von den alten Standorten der Gaswerke ?

Falls sie nicht nach Sanierung, wie zum Beispiel in Frankfurt in der Solmsstraße, mit einer neuen Konzernzentrale überbaut wurden oder auch, wie im Fall der Schielestraße alternativ genutzt werden, findet man bei entsprechender Bausubstanz und Lage des Objektes auch die Nutzung als attraktiver Wohnstandort. Sehr schöne Beispiele der Umnutzung von Gaswerk-Industriearealen findet man in Berlin (Bild 31) und insbesondere in Wien (Bild 32) wo es gelungen ist in der Hülle der alten Gasometergebäude neues Leben entstehen zu lassen. Leider ist in Frankfurt/Main ähnliches bisher nur in wenigen Fällen gelungen. Auch der Standort an der Solmsstraße, das Gaswerk West, ging in mehreren Stufen den Weg der Sanierung mit anschließender Nutzung als Grundstück für den Neubau der Mainova Hauptverwaltung.

Die Problematik dieser ehemaligen Gaswerks-Standorte wird aus folgendem Zitat deutlich:

Mainova Umweltbericht 2005

Auf dem Betriebsgelände in der Solmsstraße wurde von 1870 bis 1944 Stadtgas aus Steinkohle für die Versorgung der Stadt Frankfurt erzeugt. Auf einem Teilbereich des Geländes stand früher eine Benzolfabrik als Teil dieses Gaswerkes West.

Durch den Betrieb von Gaswerken wurde der Boden verunreinigt – vorsorgender Umweltschutz wie heute – war damals nicht bekannt. Nach der Sanierung von Teilflächen, auf denen inzwischen Neubauten stehen,



Bild 34: Hornby Modellbau – Gaswerk

wurde ab September 2005 als dritter Schwerpunkt der Bereich der ehemaligen Benzolfabrik saniert. Der Ausgrab bis in eine Tiefe von 8 m erfolgte im Schutze einer Zelteinhausung. Die Zelt-Luftabsaugung und -reinigung verhinderte, dass bei den Arbeiten Schadstoffe in

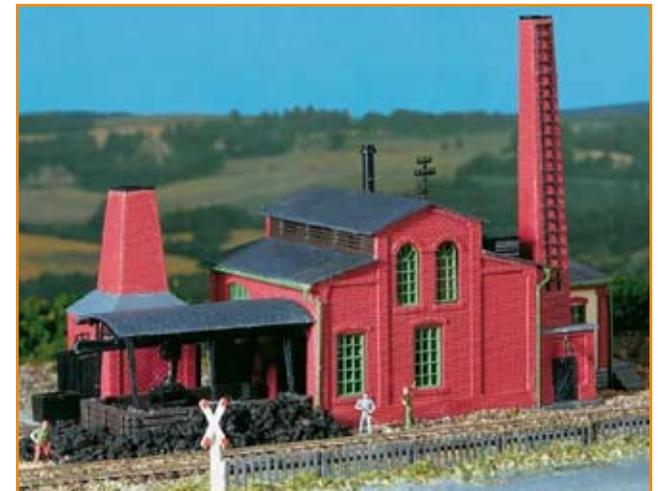


Bild 35: Auhagen – Modell Nr.: 12 244

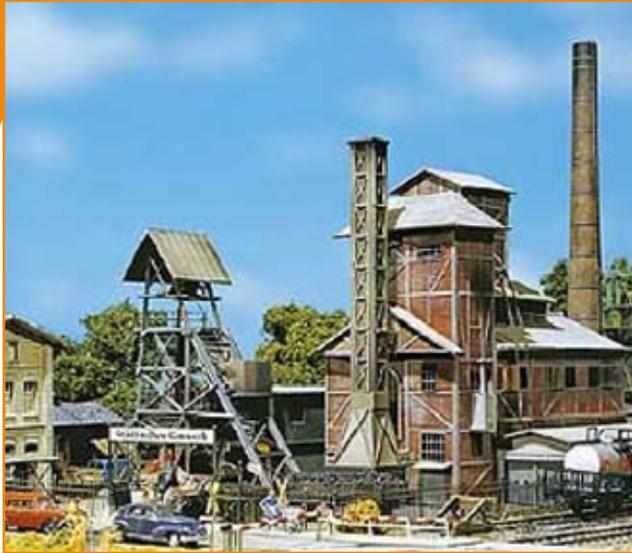


Bild 36: Faller Modellbau – Städtisches Gaswerk

die Umgebung abgegeben wurden. Rund 50 000 Tonnen Boden und Bauschutt mit unterschiedlichen Belastungen wurden ausgehoben und anschließend ent-

Karl-Heinz Steiner



Geboren 19.09.48 in Frankfurt/Main. Nach der Realschule in 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 technik-historischen Fragestellungen.

sorgt. Dabei stand die Verwertung der Aushubmassen im Vordergrund. Teilweise ließ sich das Aushubmaterial in bautechnischen Maßnahmen wieder verwenden.

Für den hoch belasteten Boden blieb nur die thermische Behandlung in speziell dafür zugelassenen Anlagen, bei der die Schadstoffe vollständig zerstört wurden.

Der Abschluss der Sanierungsarbeiten ist für Ende Mai 2006 eingeplant. Für diesen weiteren Schritt zur Sanierung des früheren Gaswerks West wurden rund 3,5 Mio. Euro investiert, an denen sich das Land Hessen mit Fördermitteln aus der Altlasten Finanzierungsrichtlinie beteiligt.

An den ehemaligen Gaswerksstandorten werden die Sanierungsmaßnahmen andauern. Eine Verantwortung gegenüber der Umwelt, der sich Mainova auch in Zukunft stellen wird.“

Neben dem Rückbau, dem Flächenrecycling und der eventuellen Nutzung der alten Bausubstanz hat das Gaswerk eine bleibende Heimat im Modellbau, als Bestandteil der zunehmend weniger beliebten Modelleisenbahn, gefunden.

Zu erwähnen sind neben dem Modell eines städtischen Gaswerks im Maßstab H0 der Firma Faller (Bild 36) auch ein sehr viel schöneres Modell – mehrere Gebäude mit externem Kühler und Schwefelreinigung als Freianlage – der Firma Hornby aus England (Bild 34). In diesem Modell kombinierte man die Gaswerks-Anlage mit einer Dampflock und einer typisch englischen Reihenhauszeile. Nimmt man die Baujahre der PKW als „Leitfossil der Zeitdatierung“ kann man das Diorama auf den Anfang der 60'er Jahre des vergangenen Jahrhunderts festlegen.

Für den eigenen Schreibtisch, falls Interesse, ist der sehr kompakte Plastik-Modellbausatz Gaswerk

Internetadressen:

- www.gamuseum.co.uk
- www.hatheway.net
- www.wiener-gasometer.at
- www.gaswerk-augsburg.de
- www.oogeschichte.at

(Bild 35: Modell Nr.: 12 244; Nachbildung des ehemaligen Gaswerkes in Zöblitz/Erzgebirge. Kohlebunker mit Laufkatze und KoksLöschurm. Tore beweglich. 225 x 103 x 140 mm) der Firma Auhagen zu empfehlen.

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 Dresden 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)

Neues Leben an alten Industriestandorten

Ein Seminarbericht der Denkmalakademie am 26. September 2008 in der Naxoshalle Frankfurt/Main

Von Karl-Heinz Steiner, Frankfurt

Historische Architektur könnte als Marke stärker etabliert werden, eine der Aussagen im Beitrag von Frau Halder-Hass auf der Tagung „Chancen und Risiken der Umnutzung historischer Industriebauten“. Zumindest vom Wohnungsmarkt – Wohn-Loft im denkmalgeschützten Industriegebäude – werde das inzwischen erkannt. Eine Nutzung als Büro oder Dienstleistungsstandort sei aber immer noch zu selten.

Frau Halder-Hass und ihr Mann sind seit einigen Jahren auf dem Gebiet der Umnutzung von denkmalgeschützten Industriegebäuden erfolgreich tätig.

Ihr Meilenwerk-Konzept, erstmals in Berlin umgesetzt, bietet allen, für die Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge mehr sind als nur (un)praktische Fortbewegungsmittel, ein Forum für Fahrkultur.

Grundidee ist die Etablierung einer Erlebniswelt „Historisches Automobil“. Unter einem – möglichst denkmalgeschütztem Industriedach – erfolgt eine Zusammenführung von professionellen Anbietern,

Dienstleister und Einzelhändler für alles was das Hobby „Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge“ benötigt. Das Ganze kombiniert mit Fachbuchhandlung, Automodell-Shop, Gastronomie-, Event- und Clubbereich. Angestrebt wird eine Abdeckung der gesamten Servicebereiche von Handel, Unterbringung, Wartung, Reparatur und Pflege der Fahrzeuge.

Zumindest bleibt bei diesen Projekten das ehemalige Industriegebäude in seiner Eigenschaft als denkmalgeschützte Hülle erhalten.

Meilenwerk Berlin fand z.B. Heimat in einem ehemaligen Straßenbahndepot mit einer Nutzfläche von 12 000 Quadratmeter. Bis zur Eröffnung im Mai 2003 wurden rund 11 Millionen Euro investiert. Im vergangenen Jahr konnten 350 000 Besucher gezählt werden.

Diese Geschäftsidee wird zur Zeit mit dem **Meilenwerk Düsseldorf** – ehemaliger Ringlokschuppen mit 19 000 Quadratmeter Nutzfläche und im **Meilenwerk Stuttgart**, einem denkmalgeschützten Hangar und



Meilenwerk Berlin in einem Straßenbahndepot



Meilenwerk Düsseldorf in einem Ringlokschuppen



Meilenwerk Stuttgart in einem Hangar

einer Werfthalle auf dem ehemaligen Flugfeld Böblingen, mit 25 000 Quadratmeter fortgesetzt.

Die Idee ist offensichtlich erfolgreich. So sind z. B. in Berlin alle 88 Einzel-Einstellboxen für Oldtimer vermietet und es existiert für diese Unterbringungsmöglichkeit eine dreistellige Warteliste.

Das Geschäftsmodell „Dienstleistungen rund um den Oldtimer in denkmalgeschütztem Ambiente“ wurde in der Zwischenzeit auch durch andere Investoren aufgegriffen. So ist in Frankfurt/Main, die **Klassikstadt Frankfurt** auf rund 16 000 Quadratmeter und in Rüsselsheim das **Autowerk Rhein Main** auf rund 25 000 Quadratmeter in Planung. Standorte sind die unter Denkmalschutz stehende ehemalige Landmaschinenfabrik Mayfarth in Frankfurt und Räume/Hallen des historischen Opelwerkes.

Das sich hier – rund um den Oldtimer – durchaus ein interessanter Markt für „Service-Provider“ etabliert hat, zeigt auch ein Bericht in der FAZ vom 27.09.2008. Hier wird mitgeteilt, dass ähnlich wie die „**Klassik-Center**“ von Mercedes Benz oder die „**Mobile Tradition**“ von BMW jetzt auch ein Anbieter von Verschleißteilen (Kupplungen der Firma ZF-Sachs) ihren Kupplungsservice für Oldtimer in Form

einer zentralen Anlaufstelle „**ZF Tradition**“ gebündelt hat.

Mit anders gearteten Problemen war der Energieversorger Vattenfall in Berlin (früher BEWAG) konfrontiert. Hier wurden – nach Aussagen im Vortrag von Dr. Hans Achim Grube – überwiegend ehemalige denkmalgeschützte, nicht mehr benötigte Umspannwerke mit einer Gesamtfläche von über 100 000 Quadratmeter neuen Nutzungen – von Restaurant bis Synagoge – zugeführt. Entscheidend für den Erfolg war zum einen eine effektive, offensive Öffentlichkeitsarbeit. Die wurde z. B. unterstützt durch gut gemachte



*New Power
Elektropolis im Wandel
Autor: Hans Achim Grube
jovis Verlag GmbH
deutsch/englisch, 128 Seiten
mit zahlreichen Plänen und Abbildungen
Softcover, Format: 23,5 x 31 cm
Euro 28.00, sFr 49.80
ISBN 978-3-939633-27-3*

Publikationen wie New Power: Elektropolis im Wandel (Taschenbuch) von Hans Achim Grube (Herausgeber) und intelligente Zwischennutzungen mit der Öffnung der Gebäude für die Bevölkerung. Diese Maßnahmen sollten Vandalismus-Schäden verhindern, das Bauwerk der Bevölkerung zugänglich machen und die historischen Gebäuden in das Blickfeld potenzieller Nutzer bringen.

Die nachfolgende Diskussion unter den Teilnehmern beschäftigte sich u. a. mit praktischen Problemen der Umnutzung (z. B.: Brandschutz, Wärmedämmung, ungünstiger Grundriss) und der Situation in Frankfurt/Main (Beispiel: Naxoshalle). Diskutiert wurde die Diskrepanz zwischen einer ausschließlich dem Erhalt der attraktiven Hülle dienenden Nutzung und einer Nutzung, die auch den ursprünglichen Charakter als Produktionsstandort noch erkennbar macht. Auf Faktoren für das Gelingen einer wirtschaftlich tragfähigen Umnutzung wurde in Leitfragen z. B.: Unverwechselbarkeit der Immobilie, Zugeständnisse beim Raumprogramm, Verhältnis von Einbauten zu historischer Hülle, eingegangen.

Ergänzt wurde das Seminar durch Besichtigungen von denkmalgeschützten Industriebauten im näheren Umfeld (Naxoshalle, Künstlerhaus Mouson-Turm und ehemalige Großmarkthalle als zukünftiger EZB-Standort).

Interessante Web-Links

www.meilenwerk.de

www.oldtimer-rheinmain.de

www.autowerk.de

www.jovis.de/media/pdf/New%20Power.pdf

Konstrukteur der modernen Stadt

William Lindley in Hamburg und Europa von 1808 bis 1890

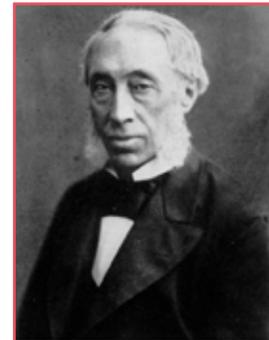
Sonderausstellung vom 1. Oktober 2008 bis 22. Februar 2009 im hamburgmuseum

Führungen: samstags um 15.00 Uhr, sonntags um 12.00 und 14.00 Uhr

Weitere Informationen unter: www.hcu-hamburg.de



Kanalisation in Prag (großes Bild) nach den Plänen von William Lindley (kleines Bild oben). Denkmal für den großartigen Ingenieur in Hamburg (kleines Bild unten).



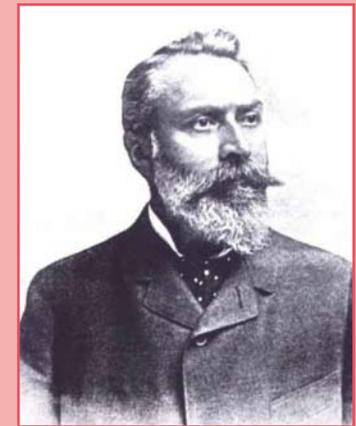
William Lindley

William Lindley (* 7. September 1808 in London; † 22. Mai 1900 in Blackheath) war ein britischer Ingenieur, der auf den Gebieten der Ver- und Entsorgungstechnik, des Wasserbaus und der Stadtplanung tätig und zwischen 1838 und 1860 für eine umfassende Modernisierung der Stadt Hamburg verantwortlich war.

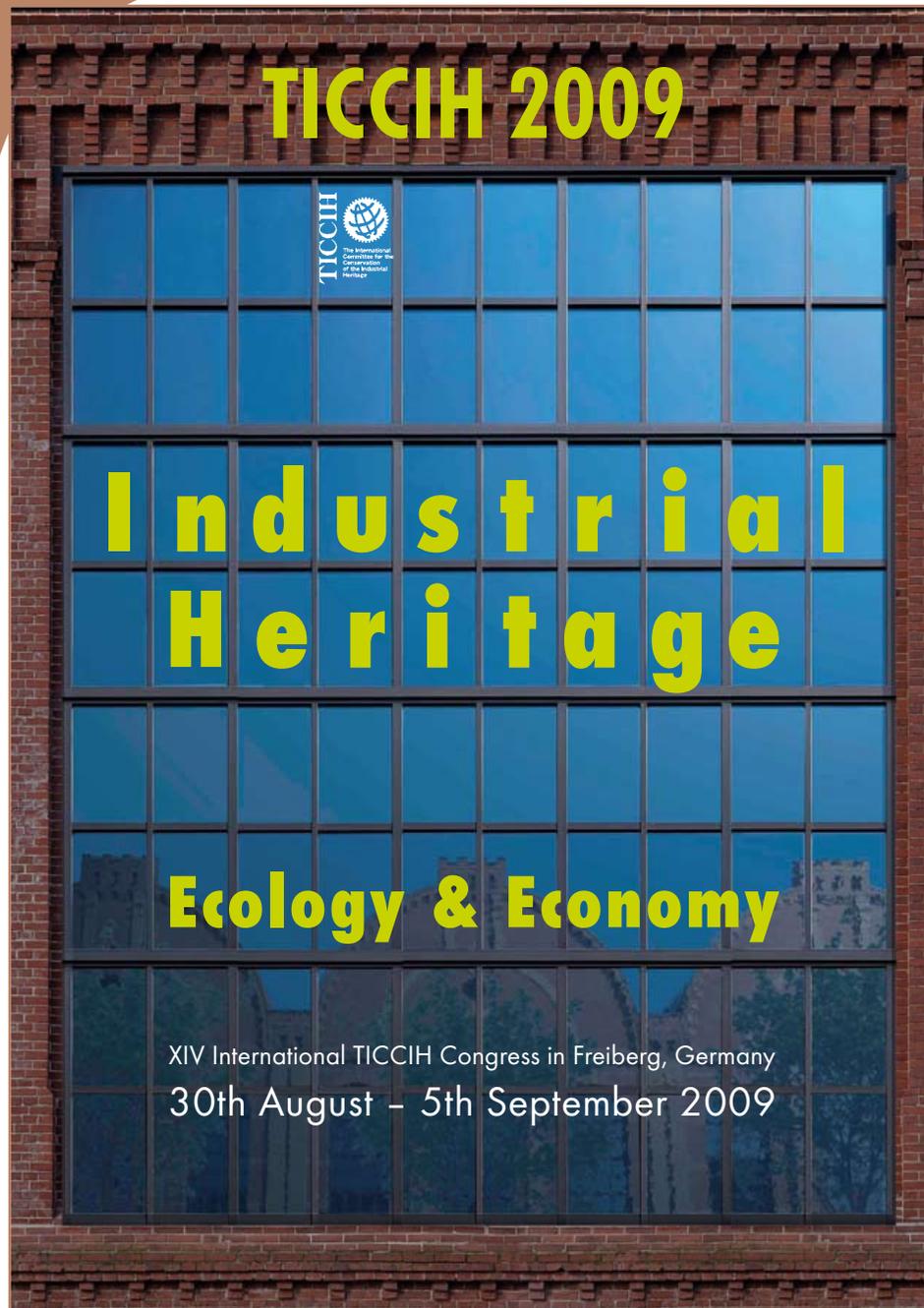
Lindley entwarf und baute in den folgenden Jahren Wasserversorgungssysteme in weiteren Städten wie Kiel, Stralsund, Stettin, Leipzig, Prag und Düsseldorf. Der Erfolg von Lindleys Entwürfen wird unter anderem am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main – für die er ab 1863 tätig war – sichtbar, in der die Todesrate durch Typhus von 1868 bis 1883 von 80 auf zehn je 100.000 Einwohner sank. (siehe auch Wikipedia)

Sein Sohn William Heerlein Lindley

(* 1853, † 1917) war ebenso Ingenieur und er war 1878 Baudirektor in Frankfurt des auf Stadtbewässerung und -entwässerung spezialisierten Frankfurter Ingenieurbüros des Vaters William. (bereits seit 1873 dessen Assistent). Zugleich leitender Ingenieur für die Kanalisation in städtischen Diensten. Seit 1882 Dezernent für das Tiefbauwesen. In Frankfurt hat er sich verdient gemacht durch den Ausbau der städtischen Trinkwasserversorgung und der Stadtentwässerung, des Baus des Westhafens, der Planung eines Systems der Elektrizitätsversorgung u. v. m. (siehe auch Institut für Stadtgeschichte Karmeliterkloster, Frankfurt am Main)



Das FITG-Journal berichtete über ihn z. B. in der Ausgabe 2-07 mit einem auszugsweisen Abdruck des Buches „Und man sieht nur die im Lichte“ von Hanno Trurnit und die Buchbesprechung: „Die Geschichte von Gas und Strom, Wärme und Wasser in Frankfurt und der Region“ von Wolfgang Giere.



XIV. International TICCIH Congress in Freiberg / Germany

Industrial Heritage

The congress represents a significant re-focussing of TICCIH's traditional interests around the practical, conceptual and economic issues presented by de-industrialisation.

Papers are being called around the six main congress topic "Industrial Heritage, Ecology and Economy", as well as themes for workshop sessions and posters:

Who's TICCIH ?

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage' is an international organization founded in 1978 in Stockholm. The initiative for an international body was originally discussed when the Ironbridge Gorge Museum was founded in 1973 under the direction of Sir Neil Cossons, now Chairman of English Heritage.

Today, TICCIH is the only world organization on Industrial Heritage. The development of TICCIH has been based on major congresses in Europe and North America organised either biannually or triennially. These have been supplemented by specialised conferences, workshops and meetings aimed at developing personal and institutional contacts at an international level. From the work of a small number of countries, the concept, study and encouragement of Industrial Heritage has substantially developed in recent years.

Since the early 1980s the Committee has been advising the World Heritage Committee part of ICOMOS (International Council for Monuments and Sites) – UNESCO on buildings, sites and industrial landscapes to be included among World Heritage sites. TICCIH publishes a quarterly Newsletter and supports the publication of the Journal 'Patrimoine de l'Industrie / Industrial Patrimony', published twice a year. www.mnactec.cat/ticcih/

The German Section of TICCIH supports the Journal "IndustrieKultur – monuments preservation, industrial landscape and social, environmental and technical history", published quarterly. The Journal reaches a broad cross-section of the general public, going far beyond the narrow circles of experts in universities, museums and institutes dealing with industrial heritage preservation. A large section of each addition is devoted to brief up-to-date reports from regions all over Europe, around one third is devoted to a special theme. www.industrie-kultur.de



- Industrial monuments and the cleaning up of old industrial sites
- Industrial Heritage, environmental protection and the preservation of nature
- Heritage concepts for the cleaning up and the re-use of industrial areas and industrial landscapes
- Economical concepts for the preservation and re-use of industrial monuments, industrial areas and industrial landscapes
- Regeneration through heritage: Reviving and maintaining the social fabric of urban and rural communities
- Industrial monuments and relicts of industrial culture as elements of cultural landscapes

The organisers want the congress to be a forum for the presentation of new research results as well as the discussion of new methods in documentation, preservation, conservation and re-use in industrial heritage. There will be opportunities to present at workshops and poster sessions. With important financial support the final cost should be accessible to most practitioners, and a special student fee will make it possible for many younger people to take part in their first TICCIIH congress.

Congress excursions and social events

In addition to the scientific conference programme two congress-excursions as well as a programme of five pre- and post-congress tours will be offered. Also several social events will take place during the congress.

Call for Papers

With the Second Announcement the organisers like to renew their invitation to the XIV. International

Congress of The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIIH) in Freiberg/Germany and provide some further information on the scientific and tour programmes, as well as details concerning the congress organization.

As outlined in the First Announcement from July 2008, the congress is to be held from August 30th to September 5th, 2009 at the Technical University and Mining Academy of Freiberg.

Congress language will be English. All papers have to be presented in English. There will be no translation service.

Deadline for any proposal of a paper, poster, session or workshop to the congress is November 30th, 2008. The decision of the Programme Committee on accepted papers will be sent out with the Third Announcement in February/March 2009

www.ticcih2009.de

Das Institut für Wissenschafts- und Technikgeschichte der TU Bergakademie Freiberg

In Lehre und Forschung beschäftigt sich das Institut für Wissenschafts- und Technikgeschichte (IWTG) mit den Bereichen Technikgeschichte, Industriearchäologie, Wissenschafts- und Umweltgeschichte.

Zentrale Aufgaben für die TU Bergakademie Freiberg nimmt das IWTG darüber hinaus mit der Organisation des Studium Generale sowie der Leitung und Aufsicht über das Historicum (Historisches Kabinett) und die Kustodie (Sammlungen und Kunstbesitz der Universität) wahr.

Das Institut für Wissenschafts- und Technikgeschichte und der Lehrstuhl für Technikgeschichte und Industriearchäologie bieten in der Lehre neben den allgemeinbildenden Veranstaltungen des Studium Generale den Bachelorstudien-

gang „Industriearchäologie“, das Wahlpflichtfach „Technikgeschichte“ für den Studiengang „Betriebswirtschaftslehre“ sowie einzelne Pflicht- und Wahlpflichtveranstaltungen für verschiedene Studiengänge der TU Bergakademie Freiberg an.

Institutsgeschichte

Das IWTG wurde im Jahre 1992 an der TU Bergakademie Freiberg gegründet. Vorläuferinstitutionen waren das 1954 in der Fakultät für Bergbau und Hüttenwesen gegründete „Institut für Geschichte des Bergbaus und Hüttenwesens“ sowie der „Wissenschaftsbereich Geschichte der Produktivkräfte und Wirtschaftsgeschichte“, der 1968 im Zuge der 3. Hochschulreform der DDR durch Überleitung und Umbenennung des Instituts an der Sektion Ingenieurökonomie (später Sektion Sozialistische Betriebswirtschaftslehre) entstanden war.

1990 wurde der Wissenschaftsbereich aufgelöst und seitdem die Gründung des IWTG vorbereitet. Die Gründung erfolgte schließlich im Juni 1992. Organisatorisch gehört das IWTG seitdem zur Fakultät für Wirtschaftswissenschaften der TU Bergakademie Freiberg.

2001/02 wurde am IWTG die Studienrichtung Industriearchäologie im Rahmen des Diplomstudienganges „Archäometrie/ Industriearchäologie“ eingerichtet. Dieser wurde 2004/05 in den Diplomstudiengang „Industriearchäologie“ umgestaltet. 2007 startete schließlich der neue Bachelorstudiengang „Industriearchäologie“.



<http://fak6.tu-freiberg.de/index.php?id=360>

Der Osthafen

Auszug aus dem Buch „Hafenstadt Frankfurt am Main“ von Hermann Wygoda

Bereits 1887, ein Jahr nach der Fertigstellung des Handels- und Sicherheitshafens, begannen die Frankfurter mit ersten Überlegungen für einen noch größeren Hafen. Denn sie sahen sehr schnell ein, das auch der neue Hafen, später als Westhafen bezeichnet, das rasante Wachstum des Güterumschlags nicht lange würde bewältigen können.

Die Zahlen sprachen für sich: 1892 wurde gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von 22,9 Prozent, 1896 von 39,6 Prozent und 1905 um 19,7 Prozent registriert.

Im März 1907 wurde, nachdem die Verlegung des Ostbahnhofs nach zweijährigen Verhandlungen mit der Reichsbahn beschlossen worden war, vom städtischen Tiefbauamt eine umfangreiche „Denkschrift über die Erbauung eines neuen Handels- und Industriefhafens im Osten der Stadt Frankfurt am Main“ vorgelegt, der noch zwei Nachträge folgen sollten.

Darin wiesen die Autoren auf die große Bedeutung eines neuen Handels- und Industriefhafens für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Frankfurts hin, da die Grundstückswerte für die Industrieansiedlung im bisher erschlossenen Stadtgebiet viel zu hoch seien und zudem in den meisten Fällen auch die dringend benötigten Gleisanschlüsse fehlten. Sie wiesen auch

auf einen anderen positiven Umstand dieses Geländes hin, der heute unter die umweltpolitischen Kriterien fallen würde: *„Die Lage im Osten der Stadt mindert bei den vorherrschenden Westwinden die Belästigung der Wohnquartiere durch Rauch und Staub, die Verbindung mit der Stadt ist kurz und bequem, ...“* Noch ein weiterer wichtiger Aspekt wurde nicht außer Acht gelassen, dass nämlich das Gelände *„jetzt schon fast ganz im Besitze der Stadt ist, nachdem die letzten Jahre eifrig dazu benutzt worden sind, den städtischen Besitz durch freihändige Ankäufe und*

durch Uebernahme von Stiftungsgelände zu vervollständigen.“ Daher wurde der Schluss gezogen, dass dieses Gelände als *„das einzig noch verfügbare... in Betracht kommen kann.“*

Dass die Stadt Frankfurt dringend etwas unternehmen müsse, wenn sie nicht gegenüber Konkurrenz zurückfallen wollte, wurde auch durch den Bau des neuen Wehres mit Schleuse an der Gerbermühle deutlich. Dadurch erhielten die auf der Offenbacher Seite begonnenen Anstrengungen, ebenfalls einen Hafen zu bauen, eine neue und bedrohliche Relevanz.

Die planerischen Konsequenzen für das Projekt waren enorm. Die neu zu erschließende Fläche entsprach dem bebauten Stadtgebiet Frankfurts am Ende



Die alteingesessene Kohलगroßhandlung Kitz im Osthafen.

Foto: Hermann Wygoda

des 19. Jahrhunderts: 4,5 Millionen Quadratmeter für Industrie inklusive 340 000 Quadratmetern nutzbarer Wasserfläche. Zwölf Kilometer betrug die Uferlänge, 30 Kilometer Straßen und 70 Kilometer Gleisanlagen mussten gebaut werden.

1907 genehmigte die Stadtverordnetenversammlung knapp 12 Millionen Mark für den ersten Bauabschnitt. Ende 1908 wurde der Auftrag für die Ausschachtungsarbeiten der Hafenbecken der Firma Holzmann + Cie erteilt.

Ende 1909 begannen die Bauarbeiten am neuen Hafen. Zur Finanzierung der Grundstückskäufe hatte die Stadt Frankfurt 1911 eine Schuldverschreibung über 32,5 Millionen Reichsmark aufgelegt. Die Gesamtkosten wurden auf 72 Millionen Mark einschließlich der Grundstückspreise hochgerechnet. Damit war der Finanzaufwand allein dieses Projekts annähernd doppelt so hoch wie der gesamte Haushalt Frankfurts im Jahr 1907. Da verwundert es auch heute nicht, dass dieses Projekt selbst in Berlin Stauen auslöste: *„Es will schon etwas heißen, wenn eine Stadtgemeinde ein Werk von derartig riesigen Dimensionen aus eigener Kraft unternimmt.“* Der Artikel schließt mit der Bemerkung, dass die Bedeutung der Politik des gegenwärtigen Oberbürgermeisters für Frankfurt *„heute noch gar nicht abzusehen“* sei. Und auch die Frankfurter Zeitung suchte große Worte für das Vorhaben: *„...denn es gilt einem Verkehrs-Ereignis, das an Bedeutung hinter der Epoche machenden Eröffnung des Frankfurter Hauptbahnhofs gewiß nicht zurückbleibt ... so wird der neue Osthafen geeignet sein, allmählich in die wirtschaftliche Physiognomie Frankfurts einzudringen, nicht nur das Städtbild als solches, sondern auch die Einwohnerschaft selbst in bürgerlichen Hantierungen zu beeinflussen und die*

Verkehrsbedeutung Frankfurts als „östlichster Rheinhafen“ zu steigern... Ein zülfroh geschaffenes Instrument weiterer Aufwärtsentwicklung, das soll und wird der neue Osthafen sein!“

Mit dem Bau des Osthafens entstanden nicht nur die Honsell- und die Schmickbrücke sowie die Lahmeyerbrücke über die Gleise der preußischen Staatsbahn, sondern auch viele Infrastrukturmaßnahmen, von den Eisenbahngleisen im Hafengelände und in das Industriegebiet Seckbach bis hin zur Eisenbahnbrücke über die Hanauer Landstraße, die bis heute in ihrer alten Form erhalten ist. Die Siedlung Riederwald wurde damals als Siedlung für die Arbeiter im Hafen und im neuen Industriegebiet errichtet. Ebenso gehörte der Ostpark zu den Planungen des Osthafens.

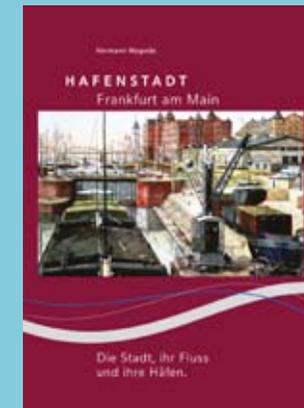
Am 23. Mai 1912 wurde der erste Bauabschnitt des Frankfurter Osthafens offiziell eröffnet. Kaiser Wilhelm II. war allerdings durch einen Todesfall verhindert und konnte sich das jüngste Frankfurter Großprojekt erst im August ansehen. Erster Programmpunkt dieses Tages war die Grundsteinlegung zum Neubau der Alten Brücke (damals Kaiserbrücke) durch Oberbürgermeister Dr. Franz Adickes. Anschließend fuhr ein großer Korso von 20 Mainschiffen mit den Ehrengästen an der Spitze zur Einweihung des prächtig geschmückten Osthafens.

Der Osthafen erfüllte die in ihn gesetzten Erwartungen voll und ganz. Er half, Frankfurt am Main zu einem wichtigen Industriestandort im Rhein-Main-Gebiet zu machen, in dem er die logistischen Voraussetzungen schuf und damit entscheidenden Anteil am wirtschaftlichen Aufstieg der Stadt hatte.

Die Größe des Projektes entsprach der Stadt Frankfurt und entspricht ihr bis heute. In Frankfurt wurde schon immer eher geklotzt als gekleckert.

Buchbesprechung Hafenstadt Frankfurt am Main – Die Stadt, ihr Fluss und ihre Häfen

B3 Verlag; 2007; Ausstattung/Bilder: 159 S. m. 350 meist farb. Abb.; ISBN: 978-3-938783-33-9, 24,90 Euro
www.bedrei.de/titel/bildbaende/hafenstadt-frankfurt



Hermann Wygoda beschreibt in seinem Buch „Hafenstadt Frankfurt“ die Geschichte der Häfen von Frankfurt, die ein wichtiger Teil der Frankfurter Geschichte sind. Frankfurts wirtschaftliche Bedeutung beruht zum großen Teil auf der Geschichte des Mains und seiner Häfen, obwohl die Häfen in der Frankfurter Bevölkerung anscheinend nicht verankert sind. Aus dem Vorwort:

„Verkehr in Frankfurt am Main verbindet man in erster Linie mit dem Flughafen, mit dem Hauptbahnhof oder dem Frankfurter Autobahnkreuz. Und doch hat die Binnenschifffahrt in Frankfurt am Main eine sehr lange Tradition. Seit Jahrhunderten hat die verkehrsgeografisch günstige Lage Frankfurts wesentlich zur wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt beigetragen.“

In den einzelnen Kapiteln schreibt er u. a. über den Hafen am Fahrator, den Westhafen, den Osthafen (dieses Kapitel haben wir nachgedruckt), den Container-Terminal, den Gutleuthafen und über den Hafen in Höchst. Etwa 350 Abbildungen – darunter viele historische Fotografien und Stiche – von der Frühzeit über die Gegenwart zeigen sehr anschaulich die Veränderungen der Stadt, ihres Flusses und ihrer Häfen. Die gelungene optische Gestaltung dieses Bildbandes bereitet allein schon beim Durchblättern ein großes Vergnügen. Wir können allen, die an der Stadt Frankfurt und ihrer technisch-gesellschaftlichen Entwicklung interessiert sind, dieses Buch wärmstens empfehlen.

Michael Heuke, Frankfurt

Behrensbau in Frankfurt-Höchst ist „Denkmal des Jahres 2008“

Denkmalpflege ist ein öffentlicher Auftrag, der in der Bevölkerung einen hohen Grad an Aufmerksamkeit genießt. Daher hat der Denkmalbeirat der Stadt Frankfurt beschlossen, einmal im Jahr ein „Denkmal des Jahres“ vorzustellen – entweder eines, bei dem eine Sanierung erfolgreich abgeschlossen werden konnte, oder eines, das aufgrund seines Erhaltungszustandes besonders gefährdet ist.

Das diesjährige „Denkmal des Jahres“ ist einer der bedeutendsten Bauten des Expressionismus in Deutschland: die Ausstellungshalle des Technischen Verwaltungsgebäudes im Industriepark Höchst (Brüningstraße 64). Sie gibt ein beispielhaftes Bild im Umgang mit einem Kulturdenkmal und zeigt auch den hochwertigen Nutzungs- und Benutzungswert gerade für ein modernes Unternehmen. Beispielhaft ist das diesjährige Denkmal des Jahres auch für das Zusammenspiel von Denkmalamt und Eigentümer bei der denkmalgerechten Sanierung, die mit den Ansprüchen an die Nutzung durch eine moderne Konzernzentrale in Einklang steht.

Das von Peter Behrens entworfene „Technische Verwaltungsgebäude“ auf dem heutigen Infraser-Gelände in Höchst ist ein Kulturdenkmal der Industriebaukunst ersten Ranges. In den Jahren 1920 bis 1924

für die ehemalige Höchst AG erbaut, befand sich der vielseitige Architekt auf dem Höhepunkt seiner expressionistischen Schaffensperiode, die sich vor allem in der dreigliedrigen Kuppelhalle mit der großartigen Farbigekeit ihrer sich nach unten verjüngenden Säulen und den Oberlichtern in Kristallform widerspiegelt. Mit ihr im Zusammenhang steht die sich anschließende dreischiffige Ausstellungshalle, die jedoch schon 1937 einen Umbau erfuhr: Rechts und links



des Mittelgangs wurden die Seitenschiffe abgetrennt, um anderweitig genutzt werden zu können. Durch Decken- und Wandverkleidungen sowie Bodenbeläge blieb nichts von der ursprünglichen räumlichen Wirkung erhalten.

Siebzig Jahre nach diesen baulichen Veränderungen veranlasste der jetzige Eigentümer Infraser Höchst die Wiederherstellung in den ursprünglichen Zustand. Zu Beginn der Restaurierungsmaßnahmen wurden nach dem Abbruch der Einbauten die teilweise verputzten Backsteinwände wieder freigelegt. Eine Ziegelmanufaktur bei Leipzig lieferte die Spezialanfertigungen, die zur Ergänzung des fehlenden Bestandes notwendig waren. Vor nicht geringe Probleme stellte die Experten die Analyse der originalen Farbpigmente, die nur noch durch sporadische Reste der historischen Anstriche fassbar waren. Ein Restaurator konnte aber aus historischen Bildquellen, bestehend aus Schwarz-Weiß-Fotografien und Farbskizzen aus dem Atelier Peter Behrens, die ursprüngliche farbliche Ausgestaltung rekonstruieren.

Die sechs farbig gestalteten Fenster der Ausstellungshalle wurden in der Art der originalen Treppenhausefenster an der Kuppelhalle rekonstruiert. Um den Farbvorstellungen gerecht zu werden, beschäftigte sich das Planungsteam intensiv mit den Farbtheorien von Paul Klee. Ebenfalls nicht leicht fiel die Auswahl der Gläser, die in ihrer Struktur heute teilweise gar nicht mehr erhältlich sind. Unter Berücksichtigung von Klimatisierung und Wärmedämmung wurde dennoch ein Lichteinfluss erzielt, der die 300 Quadratmeter große und sieben Meter hohe Ausstellungshalle nun zusammen mit den kräftigen Grün- und Blautönen der Säulen zum Leuchten bringt.

(Abdruck aus: www.frankfurt.de)

Neuigkeiten – positive (Schiffsmühle) und negative (Raddampfer Goethe)

Wolfgang Giere

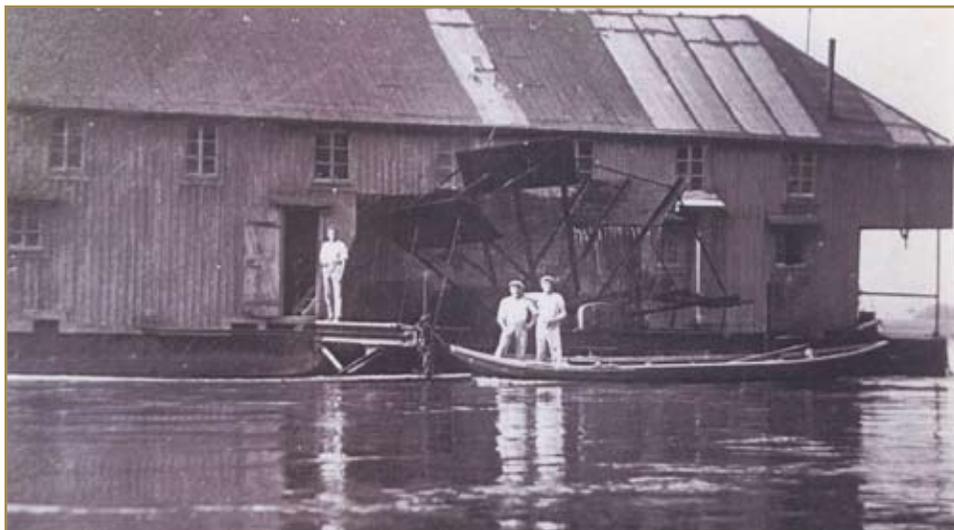
Erfreulich ist die Entwicklung des Vorhabens Schiffsmühle in Ginsheim-Gustavsburg (wir berichteten im FITG-Journal 3/2006). Inzwischen hat sich ein Trägerverein „Historische Rheinschiffsmühle Ginsheim e.V.“ unter dem Vorsitz von Herrn Jack konstituiert und große Geldmittel eingeworben (u. a. von der Fraport AG). Wir gratulieren herzlich! Derzeit sind die Behörden mit der Baugenehmigung befasst. Es scheint allenthalben grünes Licht zu geben.

Der Verein verbreitet Neuigkeiten mit der „Schiffsmühlen-Info“ in enger Folge. Interessenten können sie anfordern über die Webseite www.schiffsmuehle-ginsheim.de

Unerfreulich sind die Nachrichten vom letzten Raddampfer auf dem Rhein, der großen und wunderschönen Goethe der Köln-Düsseldorfer. Schon als Kind habe ich stundenlang von oben der Arbeit der Zwilingsdampfmaschine zugesehen, die (anders als die

Dampfer auf der Elbe) mit feststehenden Zylindern über Kreuzkopfführung für die Pleuel die Schaufelräder antrieben. Mit dem Fahrplanwechsel ist es wohl mit dieser Attraktion vorbei.

Die Goethe soll auf Dieselantrieb umgebaut werden. Das ist ein Jammer! Als Begründung konnte man in der Zeitung lesen, Dieselantrieb sei ökonomischer, die Goethe stehe (anders als die Elbdampferflotte) nicht unter Denkmalschutz, weil sie umgebaut sei und demnächst würden sowieso auf dem Rhein zwei Antriebe vorgeschrieben. Sollen diese Gründe ausreichen, dem letzten intakten Rheindampfer die Seele aus dem Rumpf zu reißen? Meines Erachtens könnte sich gerade der Erhalt des letzten echten Dampfers auf dem Rhein für die KD auszahlen: Immer mehr Passagiere wären sicher sogar bereit, einen Aufschlag für das Vergnügen zu zahlen, der mächtigen Dampfmaschine beim Antrieb der riesigen Kurbelwelle zuzusehen.



Positiv: Um eine neue Schiffsmühle für Ginsheim kümmert sich ein Trägerverein



Negativ: Der letzte Raddampfer auf dem Rhein soll einen Dieselantrieb erhalten

Besuch des Otto-Lilienthal-Museums in Anklam

Notizen von Wolfgang Giere



Lilienthals Gleitflug am 29. Mai 1895 vom Schutthügel der im Hintergrund abgebildeten Ziegelei in Berlin Lichterfelde. Diese wurde zu einem späteren Zeitpunkt von der Gummiwarenfabrik C. Schwanitz & Co. AG Berlin erworben. Im April 1905 fusionierte diese mit der Vereinigten Berlin Frankfurter Gummiwarenfabrik AG in der Mühlenstraße, der heutigen Veritas AG. Fotograf Dr. Richard Neuhaus; Bezugsquelle: Historisches Archiv der Veritas AG

Otto Lilienthal ist als Flugpionier bekannt. Etwa 1891 gelang ihm erstmals ein längerer Freiflug mit einem selbstgebauten „Flugzeug“, heute würde man sagen: einem Gleiter, mit seinen Holz-Streben Fledermaus-ähnlich. 1896 starb er im Alter von nur 48 Jahren bei einem Absturz mit einem seiner Flugapparate.

Wikipedia schreibt in seinem sehr lesenswerten und ausführlichen Beitrag: *„Nach heutigem Wissen war er der erste Mensch, der erfolgreich und wiederholbar Gleitflüge mit einem Flugzeug (Hängegleiter) absolvierte und dem Flugprinzip schwerer als Luft damit zum Durchbruch verhalf. Seine experimentellen Vorarbeiten führten zur bis heute gültigen physikalischen Beschreibung der Tragfläche. Die Produktion des Normalsegelapparates in seiner Maschinenfabrik war die erste Serienfertigung eines Flugzeugs. Sein Flugprinzip war das des heutigen Hängegleiters und wurde von den Gebrüdern Wright zum Prinzip des Flugzeugs weiterentwickelt.“* (http://de.wikipedia.org/wiki/Otto_Lilienthal)

In seiner Geburtsstadt Anklam wurde Otto Lilienthal 1991 ein Museum gewidmet, das in der kurzen Zeit seiner Existenz mehrere renommierte Preise gewonnen hat. Die Website des Museums lohnt das Studium (www.lilienthal-museum.de/olma/home.htm). Der FITG hat, wenn man sich über Otto Lilienthal informieren will, in seiner Bibliothek die vom Museum herausgegebene, sehenswerte DVD mit der kompletten Geschichte und einige Bücher.

Ostsee-Seglern ist Anklam an der Peene als Hansestadt und Hafen bekannt. Durch Anklam bin ich geschippert, bei Anklam liegt mein Boot im Winterlager. In Anklam habe ich das Museum besucht und berichte über meine persönlichen Eindrücke:

Erwartungsgemäß ist eine große Halle den verschiedenen Flugmodellen und der Physik des Fliegens gewidmet. Man kann sich an guten Modellversuchen und in Lehrfilmen ein Bild von der Strömungslehre machen. Schon als Kind hat Lilienthal den Storchenflug studiert, intensiv die Physik des Fliegens untersucht und – meist schmerzhaft – erprobt. Als Ingenieur schrieb er ein umfassendes Werk „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“. Das gründliche Buch mit vielen Tabellen wurde sowohl ins Englische, als auch ins Russische übersetzt. Es beschreibt die nötige gewölbte Form der Flügel im Detail. Aber er hat die Theorie auch immer in praxi erprobt und konnte schließlich den Wunschtraum der Menschheit verwirklichen: Selbständig fliegen.

Natürlich werden im Museum auch auf anderen Prinzipien beruhende Flugapparate gezeigt, wie die Montgolfiere (Heißluftballon) und Luftschiffe. Das alles erwartet man in einem Otto Lilienthal-Museum.

Aber verblüfft steht man vor völlig Unerwartetem: Otto Lilienthal hat (nach wenig erfolgreichen Versuchen mit Schrämmaschinen für den Bergbau) in seiner Maschinenfabrik Dampfmaschinen produziert und zahlreiche

Erfindungen patentieren lassen, z. B. den Schlangrohrkessel. Seine erfolgreiche Maschinenproduktion musste das Hobby Fliegen finanzieren.

Otto Lilienthal hat zeitlebens mit seinem Bruder Gustav Lilienthal eng zusammengearbeitet. Der war als Architekt innovativ. Gemeinsam haben sie den berühmten Anker Steinbaukasten mit modularen Bauelementen erfunden.

Beide Brüder waren bewusst sozial eingestellt. Der eine baute in Berlin sehr fortschrittliche Siedlungshäuser für Arbeiter, der andere wollte die arbeitserleichternde Dampfmaschinenkraft auch für Handwerker im Innenstadtbereich nutzbar machen. Dazu erfand er den raumsparenden, sicheren Röhrenkessel und die an der Wand hängende Kleindampfmaschine.



Bundespräsident Horst Köhler im Otto-Lilienthal-Museum in Anklam

Die konnte man in jeder Werkstatt im Hinterhof benutzen. Besonders bemerkenswert: Die Arbeiter waren in ihrer Fabrik am Gewinn beteiligt, damals ein absolutes Novum. Das hat übrigens wohl auch den Bundespräsidenten bei seinem Besuch am 18. Juli 2008 gefesselt.

All dieses lernt man in der exzellenten Ausstellung. Sie bietet also viel Unerwartetes, Spannendes. Wenn man mal das schöne Vorpommern besucht oder auf dem Weg zur nahen Insel Usedom ist, lohnt ein Aufenthalt in der alten Hansestadt Anklam und ein Besuch dieses Museums. (Übrigens auch des kleinen aber feinen historischen Museums der Stadt im Steintor, eines der wenigen historischen Relikte in der Altstadt, leider. In diesem Museum lernte ich zu meiner Überraschung, warum Bier im Mittelalter eine so große Rolle spielte: Es gab ja kein steriles Trinkwasser; also war man auf Bier als Getränk angewiesen und gab das selbstverständlich auch Kindern.)

Wie ich heute erfuhr, gibt es eine verblüffende Verbindung von Otto Lilienthal zu uns, auf die mich unser Vorstandsmitglied Schwan aufmerksam machte: Die Firma Veritas in Gelnhausen, die der FITG vor geraumer Zeit besichtigt hat, gab es ja traditionell in Frankfurt und in Berlin. Auf ihrer Webseite zeigen sie ein Bild von Otto Lilienthal im Gleitflug vor der Kutsche ihres damaligen Werkes. Herr Woldert, zuständig für die Pflege der reichen Werkstradition, stellte uns freundlicherweise eine druckfähige Kopie des Originals und die ausführliche Erläuterung zur Verfügung (siehe Bild Seite 21). Wir sind ihm und dem Lilienthal-Museum für die Unterstützung dankbar!

Wolfgang Giere
Seitzenhahn, 18.11.2008

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@fitg.de

Web: www.fitg.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.