# FITG-Journal

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

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

No.: 01/02-2012

März 2012





















Inhalt:

Editorial: FITG mit neuem Schwung • "Abgestaubt und blankpoliert" • Großer Dank an J. Steen und J. Wagner • Trafo-Häuschen (wieder) mit Zukunft • Schellack in Mainz • Der neue Web-Auftritt von FITG • Firmenmuseum der Messer Group GmbH in Bad Soden • Buchbesprechung: Schrittmacher des Autobahnzeitalters • Mobile Geschichte



März 2012

# FITG-Journal

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

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

#### Inhalt

### 

<b>Der neue Web-Auftritt von FITG</b> von Wolfgang Giere	Seite 23
Firmenmuseum der Messer Group GmbH in Bad Soden	
von Karl-Heinz Steiner	Seite 26
Buchbesprechung:	
Schrittmacher des Autobahnzeitalters	
von Wolfgang Giere	Seite 26
Mobile Geschichte	
von Karl-Heinz Steiner	Seite 27
Beitrittserklärung	Seite 28

#### Stammtisch · Stammtisch

die nächsten Stammtische des FITG finden statt am Donnerstag, den 19. April, am Donnerstag, den 21. Juni und am Donnerstag, den 19. Juli 2012 jeweils um 18 Uhr im Restaurant Cafe MaXimilian's (früher: Oldtimer-Stübchen) bei der Technischen Sammlung Hochhut, Frankenallee/Hattersheimer Str. 2-4, Frankfurt am Main

#### Stammtisch · Stammtisch

#### **Impressum**

ISSN-Nr.: 1613-5369

No.: 01/02-2012

Herausgeber: Förderkreis Industrie- und

Technikgeschichte e. V.

Vorsitzender: Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere Waldschmidtstraße  $39 \cdot 60316$  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

Mitarbeit: Karl-Heinz Steiner

E-Mail: **kirsten.wolfgang@t-online.de**Konto: 653 497 · Frankfurter Sparkasse ·

BLZ: 500 502 01

Gestaltung: Schwarz auf Weiß, Darmstadt

saw@hdhd.de

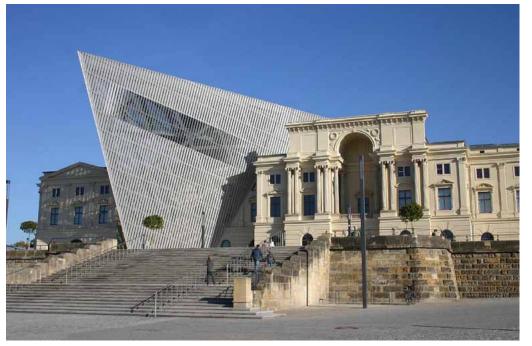


## FITG mit neuem Schwung

s tut sich was im Verein. Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte, hat man den Eindruck, gewinnt dank neuer Mitglieder neue Impulse und bewegt sich. Es sind zwar scheinbar nur Kleinigkeiten, an denen sich das zeigt, aber es sind einige:

Die Pyramidenausstellung im Casino des Poelzig-Baus der J. W. Goethe-Universität wurde erneuert. Das Lager bei der Messebaufirma, der wir unsere eindrucksvollen Ausstellungspyramiden verdanken, wurde geräumt, die Teile (zwischen-)gelagert in unserer neuen Werkstatt. Die verdanken wir der Großzügigkeit eines Investors, der sie uns im alten Opelgelände zur Verfüqung stellte. Es gibt sie noch, die guten Gönner, die nicht genannt werden wollen, Danke! Im Stadt- und Industriemuseum Rüsselsheim, im renovierten Südflügel der Festung, konnten wir ja auch Teile aus der Sammlung demonstrieren (wie in diesem Heft berichtet ab Seite 4). Und eine neue Webseite hat der FITG nach langen Jahren des Stillstandes auch, eine hochmoderne basierend auf einem "CMS", einem "Content Management System" (wie ebenfalls im Heft berichtet,

siehe Seite 23). Danke auch dafür! Das systematische Sammlungsverzeichnis ist jetzt im Web aufrufbar,



Das Militärhistorische Museum in Dresden

man kann sich die Fotos ansehen. Beim Stammtisch haben kürzlich die Stühle nicht gereicht. Das hatte ich noch nie erlebt. Unsere Angebote (genauer: Die Angebote vom unermüdlichen Herrn Schwan) für die "Tage der Industriekultur" im letzten August waren ausgebucht. Unser Uralt-Lochkarten-Sortierer und anderes Alt-Gerät stehen im neu eröffneten, vom Stararchitekten Libeskind spektakulär umgebauten, Militärhistorischen Museum in Dresden. Einige wertvolle Buchungsautomaten, ein Trommelspeicher, ein historischer Plotter, eine Werkstatteinrichtung, ein Pionier-Gaschromatograph wurden vor dem Verschrotten gerettet, die technische Bibliothek ist erheblich gewachsen. Und Herr Stroh hat – nebenbei – eine Röhrensammlung erstellt mit 90 verschiedenen "Va-

cuumtubes" (neben der schon komplettierten Sammlung der Münzmaterialien). Großartig!

Nicht, dass es nichts mehr zu tun gäbe. Immer noch gibt es unausgepackte Kisten und unangepackte Pläne. Ehrenamtlich Freiwillige werden weiterhin gesucht! Aber denen, die all dieses bewirkt haben, danke ich von Herzen!

Ihr Wolfgang Giere

## "Abgestaubt und blankpoliert"

#### von Cornelia Röhlke M.A., Historikerin und freie Kuratorin, Wiesbaden



Das Stehermotorrad der Firma "Anzani" und das umgebaute Z.R.3-Rad von Opel verhalfen 1928 dem Radrennfahrer Leon Vanderstuyft zum Weltrekord.

Inde September 2011 war es soweit. Zum Abschluss der Sanierungsarbeiten am Südflügel der Rüsselsheimer Festung öffnete das Stadtund Industriemuseum seine Türen und präsentierte seine neuen Räume der Öffentlichkeit.

In diesem Rahmen zeigte das Museum seine erste Wechselausstellung im neu gestalteten Gewölbe. Auf rund 200 Quadratmetern stellten verschiedene Privatsammler aus der Region ihre Schätze aus 150 Jahren Technikgeschichte aus: vom Nachbau des ersten Motorrades über frühe Geräte der Datenverarbeitung bis zu Klassikern des Designs sowie Motoren aus der Pionierzeit des Automobils, Radioapparaten mit Zubehör und Fahrrädern mit Hilfsmotor sowie frühen Motorrädern und ersten Mobiltelefonen.

Im Mittelpunkt der zweiwöchigen Ausstellung standen neben ausgewählten Exponaten die Sammlerpersönlichkeiten selbst. Vor der Auswahl der Exponate führte die Autorin zahlreiche Gespräche mit ihnen über die Ursprünge ihres Interesses und konnte hierbei einen Blick in die umfangreichen Sammlungen werfen. Vielen Fragen sahen sich die Sammler im Vorfeld gegenüber. Wie war ihre Begeisterung für Technik entstanden? Welches war das erste Stück ihrer Sammlung? Welche Geschichten lassen sich zu den einzelnen Gegenständen erzählen?

Die Auswahl der Exponate für die Ausstellung gestaltete sich angesichts der Fülle an schönen und seltenen Stücken als besondere Herausforderung. Schließlich konnten im Rüsselsheimer Museum zahlreiche Lieblingsstücke und Gegenstände mit besonderer Geschichte präsentiert werden. Hierzu zählten auch zwei Fahrzeuge, die sich heute in verschiedenen Rüsselsheimer Sammlungen befinden und erstmalig nach über 75 Jahren zusammen gezeigt werden

konnten: 1928 verhalf das Stehermotorrad der Firma Anzani dem belgischen Radrennfahrer Leon Vanderstuyft auf seinem umgebauten Z.R. 3-Rad der Firma Opel nahe Paris zum Weltrekord. Mit 122,771 km/h war Vanderstuyft in einem Steherrennen lange der Schnellste seiner Zeit.

Zur Eröffnung der Ausstellung hatten die Besucher dann selbst Gelegenheit, die Sammler persönlich zu treffen. Diese gaben während eines Rundgangs Einblicke in die Geschichte ihrer Sammlungen und berichteten von vielen spannenden und interessanten Details. Kurze Porträts ließen die Sammler innerhalb der Ausstellung selbst zu Wort kommen. Oft wurde die Grundlage für ihr Interesse an Technik und die lebenslange Sammelleidenschaft schon in der Kindheit und Jugend gelegt.

#### Die Sammlung von Fritz Schmidt jr

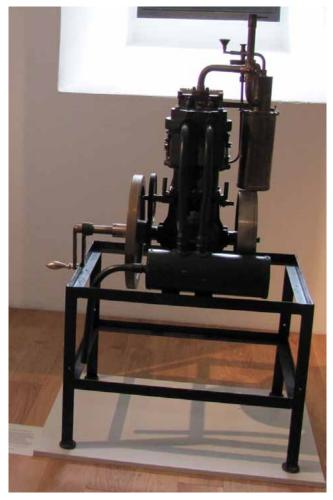
Manchmal entstand sie im Elternhaus, wie im Falle des Rüsselsheimers Fritz Schmidt jr., der seine Schwäche für alte Autos vom Vater erbte. "Alle Dinge finden nach und nach ihren Platz in meinem Lebenspuzzle", fasst Fritz Schmidt jr. seine Sammelphilosophie heute zusammen. Ein altes Mokick der Marke "Honda-Monkey", das er schon mit neun Jahren im Hof der elterlichen Bäckerei ausprobierte, förderte sein Interesse an Fahrzeugen und Motoren. Das erste Dekorationsstück, das er als Jugendlicher kaufte, war ein großes Emaille-Schild der Firma "Ölhag", der "Oel-Handelsgesellschaft Hamburg". Nach und nach wuchs seine Sammlung an historischen Schildern, Dosen und Autos. Aber auch ein Motorrad, ein Vespa-Roller und einige Fahrräder fanden den Weg zu ihm. Er richtete sich eine kleine Werkstatt in einem Kellerraum ein, in der er begann, die Dinge zu restaurieren. Heute lebt er mit seiner Familie in der ehemaligen Bäckerei und in der früheren Backstube ist jetzt sein "Sammelsurium" untergebracht. Ihm ist es wichtig, seine Stücke um sich zu haben und sie nach Möglichkeit auch zu nutzen. So fährt er regelmäßig ein altes Lieferfahrrad der Rüsselsheimer Firma "Hungsberg", das er vor dem Verschrotten rettete. Andere Stücke – wie Teile eines Eisenwaren-Ladens – stellt er mit Liebe zum Detail zu ganzen Ensembles zusammen. Auch beruflich überträgt er mit seiner Firma "fritzclassics" Bewährtes aus den frühen Jahren des Automobils in die Gegenwart und stellt klassische Overalls der 1930er Jahre her.



Das Emaille-Schild der Firma "Ölhag" gehörte zu den ersten Stücken in der Sammlung von Fritz Schmidt jr.

## Der Frankfurter Unternehmer Fritz Hochhut

Der Frankfurter Unternehmer Fritz Hochhut (3.3.1921 – 19.7.2001) interessierte sich ebenso schon seit seiner Kindheit für Technik. "Alles muss bei mir laufen



Fritz Hochhut entdeckte den Maybach-Motor "Phönix" aus dem Jahr 1886 in England; er gehörte zu seinen Lieblingsstücken.

können, egal wie lange ich schrauben muss", sagte er oft. "Alle Maschinen interessieren mich, die kleinen und die großen, und so schaute ich in alle Ecken der großen Stadt, ging auf alle Flohmärkte und beobachtete die Zeitungsinserate", beschrieb Fritz Hochhut seine Sammelleidenschaft. Seit den 1970er Jahren sammelte er Maschinen und Motoren, die er in seiner Jugend im elterlichen Betrieb kennen gelernt hatte und später in seiner Firma verkaufte. Am wichtigsten für ihn war es, die Motoren wieder zum Leben zu erwecken. Er träumte von einem lebendigen Zentrum, das Technikbegeisterten und Tüftlern offen stehen sollte.

1911 hatte sein Vater eine Firma gegründet, die Motoren verkaufte und umbaute. Nach dem Tod des Vaters im Zweiten Weltkrieg und der Zerstörung der Firma begann er nach seiner Rückkehr aus der Kriegsgefangenschaft mit dem Wiederaufbau des Unternehmens. Dieselmotoren, Kompressoren und Baumaschinen waren sein Geschäft. Nebenher begann Fritz Hochhut, Maschinen und Motoren zu sammeln, bis er 1974 einen Teil seines Unternehmens verpachtete und sich stärker seiner Sammlung widmete. In der Hattersheimer Allee in Frankfurt erwarb er eine Ausstellungshalle, in der er seine Schätze wie zahlreiche Motoren, Modelle von Dampfmaschinen, aber auch Autos und Fahrräder aufbewahrte. 1998 rief er die "Stiftung Technische Sammlung Hochhut" ins Leben, die heute seine Sammlung auch nach seinem Tod in seinem Sinne betreut.

## Die EDV-Sammlung von Wolfgang Giere

Auch der Vorsitzende des "Förderkreises Industrieund Technikgeschichte e. V." (FITG), Prof. Wolfgang Giere, war schon als Kind für die Entwicklung einfallsreicher Apparaturen bekannt. Mit ihnen legte er den Grundstein für seine spätere Begeisterung und Beschäftigung mit Technikgeschichte.

"Ich möchte Zeugnisse für den unvorstellbar raschen Fortschritt bewahren", fasst er sein Engagement zusammen. Als junger Mann verfolgte er aufmerksam die rasante technische Entwicklung in allen Lebensbereichen. Besonders faszinierte ihn der Fortschritt der Computertechnologie in der Medizin, den er selbst als Pionier der medizinischen Informatik mitgestaltete. In seiner über 25-jährigen Dienstzeit als Direktor des Zentrums der Medizinischen Informatik an der Johann Wolfgang Goethe-Universität in Frankfurt trug er zahlreiche Meilensteine der EDV-und Computertechnik zusammen.



Mikrocomputer IMSAI 8080, 1975. Bei dem Monitor handelt es sich um eines der damals verbreiteten Datensichtgeräte mit zeilen- und zeichenweiser Darstellung von der Firma "Hazeltime".

Als junger Assistenzarzt in Duisburg führte er 1967 erstmals die EDV im klinischen Alltag eines Krankenhauses ein. Anschließend arbeitete er bei der Entwicklung von EDV-Diagnoseprogrammen mit und errichtete 1969 das erste klinische Rechenzentrum Deutschlands in der privaten Deutschen Klinik für Diagnostik in Wiesbaden. Zwischen 1976 und 2003 hatte er den Lehrstuhl für Dokumentation und Datenverarbeitung der Universität Frankfurt inne und gründete hier das Rechenzentrum für das Uni-Klinikum sowie das Zentrum der Medizinischen Informatik.

Wolfgang Giere engagiert sich seit vielen Jahren im FITG in Frankfurt und dem Rhein-Maingebiet für die Bewahrung des industriellen Erbes als verstandene Grundlage für unsere Zukunft, denn: "Zukunft braucht Herkunft"!

#### Der Hofheimer Sammler Mike Mehlinger

Bei anderen wie bei dem Hofheimer Sammler Mike Mehlinger erwuchs aus der Not eine Tugend. Er bastelte als Jugendlicher zunächst nur wegen seines kleinen Budgets an alten Motorrädern. Heute besitzt er eine der umfangreichsten Sammlungen von Fahrrädern mit Hilfsmotor in der Bundesrepublik. "Weil es von hier ist", lautet seine Begründung für die Auswahl der Stücke. Er sammelt vor allem historische Motor- und Fahrräder, die zwischen Mainz und Hanau sowie der Wetterau und Darmstadt hergestellt wurden. Maschinen der Bad Homburger Firma "Horex" oder von "Adler" aus Frankfurt sowie Opel-Fahrräder gehören dazu. Als erstes Stück seiner Sammlung kaufte er ein "Frankfurter Rad", das er selbst restaurierte und mit einem Hilfsmotor von 1922 ausstattete, dem "Oberurseler Gnom". Der Motor aus der Motorenfabrik Oberursel gehört zu einer Vielzahl von Fahrradmotoren aus der Zeit vor 1930, die Mike Mehlinger in seiner Sammlung zusammengetragen hat.

Als Experte für historische Motorräder der Mar-

ke "Horex" ist er mittlerweile bundesweit bekannt. Gleichzeitig ist er auch in der Region ein gesuchter Ansprechpartner für besondere Fundstücke. Auf diese Weise kam nach einem Dachbodenfund auch ein Hochrad aus der Zeit um 1880 in seine Sammlung.



Das Motorrad der Firma "Adler" von 1904 entdeckte Mike Mehlinger als unvollständiges Wrack auf einem Oldtimer-Markt.



Vom Wertgegenstand zu Wegwerfartikel: Die ersten tragbaren Kofferradios von 1927 erinnerten tatsächlich an einen Koffer. 60 Jahre später dienten Radios als Werbeträger.

#### Radio- und Fernsehtechnik in der Sammlung von Joachim Gerbig

Bei Joachim Gerbig aus Rüsselsheim erwuchs aus dem Streben nach einer guten Schulnote das Interesse an der Radio- und Fernsehtechnik. "Alles begann mit dem selbst gebauten Radio für den Werkunterricht", sagt er heute. Beflügelt von der Note "Sehr gut" für sein erstes Gerät verdiente sich Joachim Gerbig zusätzliches Geld, indem er Mitschülern selbst gebaute Radios verkaufte. Seine Fachkenntnisse auf diesem

Gebiet überzeugten auch die Firma Rheinelektra, ihn ab 1963 als Lehrling zum Radio- und Fernsehtechniker auszubilden. Als er sich 1972 in seinem Beruf selbstständig machte, machte er das Sammeln auf diesem Gebiet zu seinem Hobby. Zahlreiche Raritäten aus der Frühzeit bis in die Gegenwart von Rundfunk und Fernsehen hat er seitdem zusammengetragen. Dazu gehören erste Detektorempfänger und Röhrenradios ebenso wie besondere Einzelstücke, neuere Transistorgeräte oder der erste Fernseher der DDR.



Mobiltelefone aus der Sammlung von Stefan Schacht.

Seit 2003 widmet sich Joachim Gerbig in seinem Ruhestand ganz seiner Sammlung. Seine historischen Radios und Fernsehgeräte sind immer wieder als begehrte Ausstattungsgegenstände in Film- und Fernsehproduktionen zu sehen.

## Die Mobiltelefone-Sammlung von Stefan Schacht

Der Wunsch nach ständiger Erreichbarkeit weckte bei Stefan Schacht aus Groß-Gerau die Leidenschaft und Sammelfreude für Mobiltelefone. "Am liebsten hätte ich alle vollständig", fasst Stefan Schacht seine Wünsche zusammen. Als zu Beginn der 1990er Jahre das Angebot an Mobiltelefonen auf dem deutschen Markt wuchs, war berufliche Flexibilität für Stefan Schacht besonders wichtig. Um kurzfristig neue Aufträge übernehmen zu können, musste er schnell erreichbar sein. Von Anfang an war er daher begeisterter Handynutzer und verfolgte aufmerksam die schnelle technische Entwicklung. Die ersten Handys, auch "Knochen" genannt, steckten zunächst noch schwer und unhandlich in der Jackentasche. Da er sich kleinere und leichtere Mobiltelefone wünschte, interessierte sich Stefan Schacht stets für die neuesten Modelle. Auch die immer neuen technischen Möglichkeiten der Apparate faszinierten ihn: Kleine, leichte Geräte setzten sich durch, SMS-Nachrichten kamen auf und plötzlich wurden selbst Fotos per Handy verschickt. Aus der anfangs noch überschaubaren Sammlung der eigenen abgelegten Telefone entwickelte sich rasch eine echte Sammelleidenschaft, die weit über die von ihm selbst genutzten Modelle hinausging. Stefan Schacht kaufte gezielt, was ihm noch fehlte. Heute besitzt er eine umfangreiche Sammlung aus dem großen Angebot an Mobiltelefonen, die sich zum Kleincomputer entwickelt haben: vom ersten Autotelefon bis zum Smartphone ist alles dabei.

#### Die Sammlung von Jürgen Nöll

Für Technik interessierte sich Jürgen Nöll schon immer. Zunächst galt seine Vorliebe aber Motorrädern neueren Datums, die er in jungen Jahren gerne fuhr. Seine Liebe zu Oldtimern entstand 1974: "Am Anfang stand der Wunsch, ein Motorrad selbst zusammenzubauen", beschreibt Jürgen Nöll sein erstes Interesse



Auf der Opel-Vierventil-Werksrennmaschine belegte Fritz von Opel 1923 auf der Berliner AVUS den 1. Platz.

an Motorrädern. Nach seinem Maschinenbaustudium war er in der Motoren-Entwicklung bei Opel tätig. Ein Kollege machte ihn auf eine Maschine aufmerksam, die in einem so schlechten Zustand war, dass er sie schließlich als Geschenk erhielt. Nach monatelanger, mühevoller Arbeit konnte er mit der NSU OSL 251 aus dem Jahr 1951 zu einer ersten Probefahrt aufbrechen. Sie wurde zum ersten Stück seiner Sammlung. Nach der Geburt seiner Tochter stattete Jürgen Nöll das Motorrad mit einem Beiwagen aus und machte es familientauglich. Noch heute steht die NSU fahrbereit in der Garage. Weitere Motorräder, aber auch zahlreiche

Fahrräder wie das "Diamant"-Rad seines Vaters, das er liebevoll restaurierte, folgten. Eine besondere Herausforderung war die Rekonstruktion einer Rennmaschine aus dem Jahr 1929. Zerlegt in alle Eintelteile bekam Jürgen Nöll das Motorrad. Fünf Jahre dauerte es, bis es fahrbereit war: Dann aber fuhr er mit ihm erfolgreich viele Rennen.

Über historische Motor- und Fahrräder schreibt er heute in zahlreichen Büchern und Artikeln in Fachzeitschriften. Jürgen Nöll ist Vorstandsmitglied im "Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V." und leitet die Redaktion ihrer Mitgliederzeitschrift.



## Die Fahrrad-Sammlung von Wolfgang Fickus

Für den Rüsselsheimer Wolfgang Fickus wurde der Wunsch, seinen Junior mit dem Rad mitzunehmen, zum Schlüsselerlebnis. Sein modernes Alu-Rad war ihm dafür zu leicht. Anfang der 1980-er-Jahre kaufte er daher zwei "Oldtimer" der Marken "Wanderer" und "Adler". Die stabilen Räder Baujahr 1935/36 schienen ihm für den Transport seines Nachwuchses besser geeignet zu sein.

Ab diesem Zeitpunkt ließ ihn die Begeisterung für den Charme und die Technik der Fahrräder nicht mehr los. Als Mitarbeiter der Firma Opel entwickelte er eine Vorliebe für die Räder aus ihrer Produktion. Seine Opel-Räder aus der Zeit von 1897 bis 1934 restaurierte er nicht nur, sondern fährt sie bis heute gern bei vielen Veranstaltungen. "Ich möchte die historischen Fahrräder wieder auf die Straße bringen", ist das Motto von Wolfgang Fickus.

Ein besonders lieb gewordenes Stück der Sammlung ist ein Rennrad des Modells Z.R. 3, das ab 1925 in Rüsselsheim gebaut wurde. Wolfgang Fickus erwarb es von seinem hoch betagten Vorbesitzer, der in seiner Jugend mit dem 1926 gebauten Rad bereits selbst an Rennen teilgenommen hatte. Nach dem Kauf restaurierte er es nach originalen Vorlagen und ergänzte fehlende Teile. Eine Herausforderung war daher die Wiederholung der Fernfahrt Basel-Kleve von 1894, die Fritz Opel (ab 1917 Fritz von Opel) auf seinem "Opel-Distanz-Racer" gewonnen hatte. Gemeinsam



2009 startete Wolfgang Fickus mit dem restaurierten Z.R.3-Rad von Opel erfolgreich zur "Revival-Tour Basel – Kleve".

mit anderen Z.R. 3-Fahrern brach Wolfgang Fickus im Sommer 2009 zu der "Basel-Kleve Opel-Revival-Tour" auf. Nach acht Tages-Etappen und 650 km auf den mittlerweile 85 Jahre alten Rennrädern erreichte die Gruppe glücklich die Stadt Kleve.

## Die "Braun"-Sammlung von Claus C. Cobarg

Das Interesse für Technik und Design begleitete Claus C. Cobarg während seines Berufslebens, aber auch beim Zusammentragen zahlreicher elektrischer Geräte. "Ich möchte Antworten geben", beschreibt er sein Ziel.

Das New Yorker "Museum of Modern Art" zeigt in seiner Design-Sammlung der schönsten Gebrauchsgegenstände des 20. Jahrhunderts auch den ersten "Langschlitztoaster" (HT 1) der Kronberger Firma "Braun". Das technische und formale Konzept für diesen innovativen Toaster entwickelte 1960 der Physiker Claus C. Cobarg. Technik und Handhabung des Gerätes waren so ausgereift, dass sie der Designer Reinhold Weiss unverändert übernehmen konnte.

Der Leitsatz "Form folgt der Funktion", nach der die Firma arbeitete, hatte ihn 1957 in den Taunus geführt. Es wurde eine Verbindung auf Lebenszeit. An der folgenden Entwicklung zahlreicher "Klassiker", war Claus C. Cobarg beteiligt. Er interessierte sich dabei nicht nur für die technischen Fragen, sondern als Sohn eines Architekten auch für das Design. Viele der neu konzipierten Haushaltsgeräte bestanden im Versuchsstadium ihre erste Bewährungsprobe im Haushalt der Familie. Nach seiner Pensionierung 1986 begann Claus C. Cobarg, seine umfangreiche Sammlung zusammenzutragen. Neben vielen Geräten der Firma "Braun" fanden zahlreiche andere Stücke Eingang in



Claus C. Cobarg entwickelte das technische Konzept für den ersten automatischen Langschlitztoaster.

die Sammlung. Er engagierte sich darüber hinaus im FITG. Wichtig war ihm hierbei stets, offene Fragen nach Herkunft und Hintergründen des technischen Fortschritts zu beantworten.

Die Verbindung der Darstellung der Sammlerpersönlichkeiten selbst und ihrer liebsten Stücke erlaubte in der Rüsselsheimer Ausstellung einen Blick hinter die Kulissen privater Sammlungen. Sie zeigte deutlich, welche Schätze hier verborgen sind und wie viel persönliches Engagement und Sachkenntnis dahinter stehen. Ein langer Atem, viel Geduld, aber auch Leidenschaft zeichnen die Sammler aus. Nicht selten sind sie es, die außergewöhnliche Stücke als vermeintlichen Schrott vor der Vernichtung retten und diese mühevoll rekonstruierten. Neben Museen sind es die privaten Sammlungen, die sich um die Bewahrung von Kulturgut verdient machen. Auch wenn sich Sammlungskonzepte, Interessen und Möglichkeiten von Museen und Privatsammlern unterscheiden, gibt es viele Berührungspunkte. Die gezeigte Ausstellung stellt hierfür ein gelungenes Beispiel dar und weckte bei Sammlern, Gestaltern und Besuchern Interesse an weiteren gemeinsamen Projekten.

#### Alte Mauern in neuem Glanz

### Der Südflügel der Rüsselsheimer Festung wurde aufwändig saniert

Im September 2011 konnten die Sanierungsarbeiten des Stadt- und Industriemuseums in der Festung Rüsselsheim abgeschlossen werden. Mit Mitteln aus dem Konjunkturprogramm der Bundesregierung bzw. des Landes Hessen in Höhe von 2,5 Mio Euro hatten die Stadt Rüsselsheim die in die Jahre gekommene Ausstellungsfläche nach Planungen des Architekturbüros Heinrich Böll in Essen in etwas mehr als einem Jahr zügig saniert. Ende September wurden die Räumlichkeiten der Öffentlichkeit präsentiert. Die energetische Sanierung des altehrwürdigen Baus mit dem Einbau eines neuen Belüftungssystems, neuer Türen und Fenster sowie der Dämmung des Dachs soll in Zukunft die Kosten im Museum für Strom und Heizung nachhaltig senken. Der Südflügel wurde zudem barrierefrei und großzügiger gestaltet und präsentiert sich mit einem völlig neuen Raumeindruck.

So wurde beispielsweise das historische Mauerwerk freigelegt, der Dachbereich öffnet sich nun zur Ausstellungsfläche hin und die beiden Gebäudeebenen sind durch eine neue Treppe verbunden. Auch im Gewölbekeller hat sich einiges getan. Die Sonderausstellungsfläche wurde ebenfalls renoviert und unterstreicht den historischen Charme des museal genutzten Denkmalkomplexes jetzt besonders stimmungsvoll. Bereits im September 2011 war hier die erste Sonderausstellung mit Schätzen technischer Sammlungen der Region zu bewundern. Im Jahr 2012 wird die Ausstellungsreihe illust\_ratio zu namhaften Illustratoren mit zwei Präsentationen im Untergeschoss gastieren. Im Erdgeschoss des Südflügels ist ab Juli 2012 die Mitmachausstellung zur Mobilität: "Was geht? Eine Ausstellung über das Fortbewegen und Vorankommen" zu sehen. Parallel arbeitet das Museumsteam am ersten Abschnitt der Dauerausstellung, die im Jahr 2013 wieder einziehen soll.

Hauptmann-Scheuermann-Weg 4 (In der Festung) 65428 Rüsselsheim

E-Mail: museum@ruesselsheim.de

Öffnungszeiten: Di bis Fr 9 – 13 und 14 – 17 Uhr

Sa, So und an Feiertagen 10 – 17 Uhr



# Großer Dank an Dr. Jürgen Steen und Dipl.-Vw. Johannes Wagner

#### von Wolfgang Giere

owohl Herr Dr. Steen, als auch Herr Wagner sind kürzlich in Pension gegangen und haben sich deswegen aus dem Vorstand des FITG verabschiedet. Herr Dr. Steen. Kustos am Historischen Museum der Stadt Frankfurt (HMF) am Main, vertrat die Interessen des HMF, Herr Wagner war als Vertreter der Industrie- und Handelskammer Frankfurt (IHKF) im Förderkreis-Vorstand. Beide haben sich immer im Hintergrund gehalten, waren eher schweigsam, haben sich nie vorgedrängt. Aber beide waren stets bereit, mich fundiert zu beraten, beider Empfehlungen waren mir wertvoll und beiden verdankt der FITG auch sonst sehr viel mehr als wohl den meisten bekannt ist: Und dafür werde ich ihnen immer dankbar sein. Ohne diese beiden Persönlichkeiten gäbe es wohl heute weder den FITG noch die Sammlung. Sie waren es nämlich, die seinerzeit – still und unauffällig, aber hochwirksam – den Förderkreis gerettet haben.

Lassen Sie mich kurz die Situation damals rekapitulieren:

Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte wurde unter der Leitung des damaligen Oberbürgermeisters der Stadt Frankfurt, Wolfram Brück, gegründet zur Vorbereitung eines geplanten Technischen Museums. Das sollte in der Naxos-Halle untergebracht werden, einem wunderschönen Fabrik-Ambiente mit gusseisernen Säulen und reichlich Ausstellungsfläche (im Parterre und auf den Emporen). Seine Aufgabe war es, die Sammler der Region zu kontaktieren und eine regionale industrie- und technikgeschichtliche Ausstellung vorzubereiten. Von ihm wurden - neben vielen anderen - auch Dietmar Stroh und ich kontaktiert wegen unserer Computersammlungen. Dietmar Stroh hatte als Sparkassen-Systemprogrammierer IBM und Sparkassengerät gesammelt, ich die Relikte meiner EDV-Pionierzeit, viele Minirechner und Frühzeit-Terminals. Über einen Artikel in der FAZ war der Geschäftsführer des Förderkreises. Dr. Rödel, auf mich aufmerksam geworden. Damals begannen wir dann, intensiv und möglichst systematisch unsere Samm-

lungen zu ergänzen. Der Uni-Präsident, Prof. Dr. Ring unterstützte dankenswerterweise nach Kräften. Jeder Ausmusterungsantrag der Universität lief über meinen Schreibtisch. Manch historisch wertvolles Gerät konnte vor dem Verschrotten gerettet werden, auch von anderen Frankfurter Unternehmen, dem Batelle Institut, der Firma Hoechst, der Metallgesellschaft, der AG für kleine Wohnungen, Frankfurter Sparkasse, Fraport usw. Ganze Rechenzentren wurde uns angeboten. Damals retteten wir auch die TR440 des Hochschulrechenzentrums Kassel vor der Schrottpresse, die Maschine, die dann im Film "Der Baader Meinhof-Komplex" Bruno Ganz als Direktor Herold vom Bundeskriminalamt als eindrucksvolle Kulisse für die Erfindung der Rasterfahndung diente (siehe FITG-Journal 03/2007). Für diese Schätze mieteten wir Lagerräume

Dann kam die Katastrophe: Die Pläne für ein Technikmuseum wurden gestrichen. Der Förderkreis stand vor dem Ruin: Die Lagermieten hätten zum raschen Konkurs geführt. Sollten wirklich alle gesammelten Exponate, teilweise unersetzliche Unikate, vernichtet werden? Was sollte aus dem Förderkreis werden? Damals wurde mir der Vorsitz angetragen. Herr Dr. Steen und Herr Wagner berieten den Förderkreis und unterstützten ihn beim Versuch, zu überleben. Eine Satzungsänderung nahm Abstand vom Ziel des Technikmuseums. Die Kooperation mit dem HMF und der IHKF wurde festgeschrieben. Hinter den Kulissen hatten die Herren Steen und Wagner sich um Rettung bemüht. Es gab Lagermöglichkeiten im Magazin des HMF, aber der Raum war begrenzt. Mindestens die Hälfte der Schätze musste geopfert werden, um das Wertvollste retten zu können. Meine damalige Mitarbeiterin Frau Uth und Herr Stroh bestellten vor jedes





Dipl.-Vw. Johannes Wagner
(Foto IHK Frankfurt/Main)

Lager zwei Möbelwagen, einer für das rettende Magazin, einer für die Verschrottung. Die beiden selektierten im Eiltempo, so gut es ging. Sie hatten sich meine Teilnahme verbeten, aus gutem Grund ...

Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte konnte, dank des großartigen Einsatzes der Herren Dr. Steen und Wagner, auf diese Weise überleben und ist inzwischen auch finanziell gesundet. Das Horrorszenario des Konkurses drohte zwar ernsthaft, aber die Zahlungsunfähigkeit konnte letztlich dank unserer Spender und Mitglieder vermieden werden.

Jahrelang habe ich nach meiner Emeritierung die geretteten EDV-Geräte katalogisiert, festgestellt, was gerettet, was verloren war. Ich muss sagen: Die beiden Ausmusterer (Uth und Stroh) haben sehr gute Arbeit geleistet. Auch wenn wir heute froh wären, hätten wir noch dies oder das - was gerettet wurde ist immer noch ein großartiger Querschnitt durch die Historie der Datenverarbeitung von den frühesten Anfängen (Lochkartentechnik, Röhrenrechner) bis zum Beginn des Informationszeitalters. Diese Sammlung, die nur dank Herrn Dr. Steen und Herrn Wagner gerettet werden konnte ist, trotz der drastischen Verkleinerung, wie es die Amerikaner so schön sagen, "second to none" - und ist inzwischen wohldokumentiert und inventarisiert. Man kann sie jetzt sogar in unserer neugestalteten Web-Seite ansehen. Ich bin den beiden Pensionären unendlich dankbar und hoffe, beide bleiben dem FITG treu, wenn auch nicht mehr als offizielle Vertreter ihrer jeweiligen Institutionen im Vorstand.

Wir wünschen beiden aufrichtig dankbar in alter Verbundenheit einen schönen und guten Ruhestand, erfreuliche Hobbys und genügend Auf- und Anregung zum Erhalt der Elastizität des Kreislaufes, damit sie so jung, tatkräftig und gesund bleiben, wie sie sind.



Dr. Jürgen Stenn am Magazinaufzug beim Einlagern (Foto Giere)

## Trafo-Häuschen (wieder) mit Zukunft

#### **Von Karl-Heinz Steiner**

In einer Transformatorenstation wird die elektrische Energie aus dem Mittelspannungsnetz mit einer elektrischen Spannung von 10 bis 36 kV auf die im Niederspannungsnetzen (Ortsnetzen) verwendeten 400/230 Volt zur Versorgung der Niederspannungskunden transformiert". Hinter dem Begriff "Transformatorenstation" verbirgt sich nichts anderes als unser gutes altes Trafohäuschen.

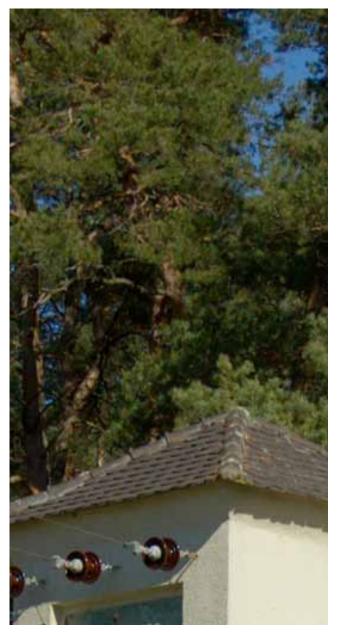
Durch veränderte Anforderungen an das Leitungsnetz werden immer mehr Freileitungen durch Erdkabel ersetzt. Dadurch werden auch einige der Gebäudeund Turmstationen für den Netzbetrieb nicht mehr benötigt. Wenn sie dann abgerissen aus dem Ortsbild verschwinden, fällt das – da vorher auch nicht sonderlich beachtet – gar nicht weiter auf. Eine neue Nutzung für diese Kleinstgebäude der Technikgeschichte zu finden, das Bild rechts zeigt ein typisches Exemplar, war bisher schwer.

Wer will schon auf ein bis drei Etagen mit einer Grundfläche von gerade mal 1,50 x 1,50 m wohnen?

Trotz dieser Restriktionen sind es vielfach die unterschiedlichen Baustile dieser Kleingebäude der Technikgeschichte, die, häufig ortsbildprägend bzw. landschaftstypisch, zu schade zum Abbruch sind.

Diese Erkenntnis hat sich auch bei den Energieversorgern herumgesprochen und die Rheinisch Westfälischen Elektrizitätswerke (RWE) bieten aufgelassene Stationen interessierten Bürgern, wenn das Konzept stimmt, meist zu einem symbolischen Preis zur Nachnutzung an. Dieser Ansatz war zumindest im Versorgungsgebiet der RWE so erfolgreich, dass man sich entschloss gelungene Umnutzungs-Beispiele in einem Buch "Von Turm zu Turm" zu veröffentlichen und sogar in der Lage war eine touristische Rundreiseroute entlang dieser "Häuschen" einzurichten.

Ob Grafitti-Kunstwerk, exklusive Hochzeits-Turm-Suite oder einfach nur historisches Denkmal, für die Nachnutzung haben die neuen Besitzer die unterschiedlichsten Konzepte ausgeklügelt.



Eine typische Transformatorenstation – im Volksmund Trafohäuschen genannt. Foto: Wikipedia

## Warum wird Sanierung und Erhalt von Trafohäusern gefördert?

Seit etwa über einem Jahrhundert ist mit der Tendenz intensiver Nutzung möglichst aller Lebensräume eine Strukturverarmung eingetreten, die zum Rückgang vieler Arten geführt hat. In den letzten Jahren schreitet dieser Prozess sogar noch beschleunigt fort und der zur Verfügung stehende Lebensraum wird für Tiere und Pflanzen immer enger. Kulturfolgern wie viele Insekten-, Vögel-, und Säugetierarten der Siedlungen waren ursprünglich Fels- und Höhlenbewohner und fanden in Scheunen und Dachböden ihnen genehme Brut- und Nahrungshabitate. Viele Strukturen in der unmittelbaren Umgebung der Siedlungen wie Feldgehölze, Streuobstwiesen und Grünländereien beherbergen gegenwärtig ihre letzten Lebensräume. Leider führte insbesondere die Verwendung moderner Baustoffe / Bautechniken, die Sanierung bzw. Umbau von Bauernhöfen, die Aufgabe der Viehhaltung und die Tendenz zu energiesparenden d.h. trockenen, dichten, wenig strukturierten Gebäuden zum Verschwinden der, insbesondere bei Kleinsäugern und Vögeln, beliebten "Wohnnischen" und "Wohnspalten" in unseren Gebäuden. Unter den Säugetieren sind neben einigen Spitzmausarten, den Beutegreifern wie Steinmarder, Mauswiesel und Hermelin, oder Schläfern (Siebenschläfer), insbesondere Fledermäuse betroffen, die auf Dachböden, Holzverschalungen, kühle Sandsteinkeller oder Fensterläden angewiesen sind. Kulturfolger in diesem Sinne gibt es auch unter den Nachtgreifvögeln, also Käuze und Eulen, die eine besondere Bindung mit unseren Bauwerken eingegangen sind. Daher gehören in der Zwischenzeit auch die Trafohäuser, obwohl Artefakte der Industrialisierung, zum für die Tierwelt attraktiven "Wohnungsangebot"

in den Dörfern. Besonders Schleiereulen, hausbewohnende Fledermausarten, Gartenrotschwanz, Mehlschwalbe, Haus- und Feldsperling oder der seltene Steinkauz haben diese Bauwerke als Brutplätze, Sommerquartiere oder Versteckmöglichkeiten seit Jahrzehnten angenommen.

Während sich das aktuell besprochene Buch des Jahres 2011 "Von Turm zu Turm" mit der Umnutzung stillgelegter Trafostationen beschäftigte, behandelt das schon 1987 zum gleichen Themenkreis erschienene Buch "Zwischen Kraftwerk und Steckdose" ausschließlich die technische Funktion und Historie dieser Bauwerke.

Eine interessante, in den vergangenen 25 Jahren erfolgte, Verschiebung der Prioritäten von einer rein technikgeschichtlichen zu einer auch ökologischen Betrachtungsweise.

Das Buch "Von Turm zu Turm" ist, wie so oft in der Zeit des Internets, nur die Spitze eines Eisberges. Unter der Internetadresse www.trafoturm.eu findet man den Zugang zur "Europäischen-Trafohäuschen-Erhalter-Szene" mit einer Vielzahl von Bildern, Berichten, Kommentaren, Buchhinweisen und weiteren Internet-Links

Das Engagement der RWE ist auf diesem Gebiet vorbildlich. Interessierte können vor dem Abbruch des Turmes Ideen und Entwicklungsmöglichkeiten des Objektes vorschlagen und erörtern. Umweltverbände und Genehmigungsbehörden stehen der allgemeinen Nachnutzung positiv gegenüber und werden den Genehmigungsprozess entsprechend begleiten. RWE informiert hierzu frühzeitig. Am Niederrhein – Aussage von Dr. Joachim Schneider, Vorstandsmitglied der RWE Deutschland AG – wird jede fünfte Station, die vom Netz genommen wurde, heute neu ge-



Von Turm zu Turm: Tipps und Touren rund um ein Stück Stromgeschichte

Hrsg. von Sebastian Ackermann und Maria Dehling Essen: Klartext Verlag, 2011, ISBN 978-3-8375-0637-2, 96 Seiten mit zahlreichen farbigen Abb., 9,95 EUR Von diesem Buch geht je verkauftem Exemplar 1 EUR an den NABU.

Noch zur Abrundung:

Neumann, Michael: Zwischen Kraftwerk und Steckdose – Zur Architektur der Trafohäuser Marburg: Jonas Verlag, 1987, ISBN 3-922561-66-7, zahlreiche Abb.



Trafohäuschen als Fledermausquartier – eingerichtet vom NABU Foto: Wikipedia

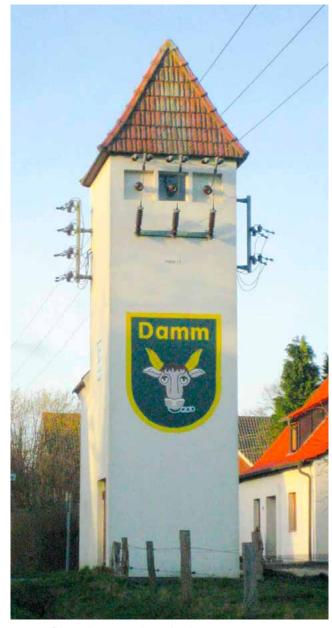
nutzt. In den nächsten Jahren soll diese Zahl weiter steigen. RWE ist sogar bereit zur Unterstützung der Realisierung von Nachnutzungsideen dem zukünftigen Eigentümer die eingesparten Abbruchkosten als Anschubfinanzierung zur Verfügung zu stellen

Nunmehr ein paar Beispiele aus dem aktuellen Buch. Es zeigt eine Auswahl von Ex-Trafotürmen am Niederrhein, im Sauer- und Siegerland, an Rhein und Nahe sowie im Münster- und Emsland, jeweils mit Freizeittipps und einer Übersichtskarte für die Regionen. Der Leser erfährt außerdem in einem geschichtlichen Exkurs, wie die Trafostationen vor mehr als 100 Jahren den Strom in Stadt und Land brachten

#### **Tierhotel**

Lokale Vereinigungen der NABU haben diese Türme zunächst als Fledermausquartiere ins Auge gefasst (siehe Bild links). Dabei muss es aber nicht bleiben. Hier sind sogar mehrstöckige Nutzungen vorstellbar, gewissermaßen ein "Tierhotel". Im Erdgeschoss Einstiegsmöglichkeit für Igel, im Dachgeschoss für Fledermäuse, an den Wänden im unteren Teil "Insektenhotels", im oberen Nistkästen für z.B.: Schleiereulen und auf dem Dach Photovoltaik. An den verbleibenden Außenwänden bringt man dann noch Rankgitter für eine Intensivbegrünung (Insekten-Unterschlupf) an. Als Gestaltungselement für die unmittelbare Umgebung des meist sehr kleinen Grundstückes bietet sich dann noch eine Trockenmauer oder eine Abgrenzung mit Gabionen, d.h. weitere Unterschlupfmöglichkeiten und Siedlungsnischen, an.

Der Kreativität der "Neunutzer" sind natürlich keine Grenzen gesetzt. Zum Beispiel hat man in einem Fall die kompletten Außenflächen mit Photovoltaik-Modulen verkleidet und ermöglicht damit die unmit-



Im Trafhäuschen in Schermbeck-Damm ist ein Strommuseum untergebracht. Foto: www.panoramio.com

telbare Nutzung der Photovoltaik für eine E-Bike-Ladestation. Ein Angebot, interessant für Türme die entlang von beliebten Radwanderwegen liegen und



Trafohäuschen auf dem Weg ins Freilichtmuseum in Bad Sobernheim Foto: RWE

das somit als Kombination von Rastplatz mit Nachlademöglichkeit der Batterie von den Touristen gerne angenommen wird.

Der Abriss der Trafohäuser droht allerdings, wenn sie durch die Errichtung effizienter und kleiner Trafostationen funktionslos werden und sich, trotz aller Bemühungen, keine Initiative für eine Neunutzung findet. Gelingt dies jedoch, so haben diese "Kleinbauwerke" der Technik im Rahmen einer Umnutzung z.B.: zu "ökologischen Ankerpunkten" eine Chance zum Überleben.

#### **Elektro-Museum**

Die Station Schermbeck-Damm hat es sogar zu einem kleinen Strommuseum gebracht (siehe Bild auf vorheriger Seite). Der Turmverein Damm e.V., Motto: "..der Turm gehört nach Damm wie der Eifelturm nach Paris" bauten ihren Turm sogar zur Marke auf. Die Produktpalette reicht von Turmbier bis zur Turmsalami. In den Vitrinen des kleinen Strommuseums findet sich eine ganze Reihe spannender Strom-Unikate: Lockenzange, Zigarren-Anzünder und als Highlight eine Erfindung des deutschen Bundeskanzlers Konrad Adenauer (patentiert im Jahre 1938), das innen elektrisch beleuchtete Stopfei zum Ausbessern von Gewebe.

Zum symbolischen Preis von einem Euro verkaufte RWE Netz ihre Turmstation in Damm. Mit einer offiziellen Schlüsselübergabe wurde der Turmverein Damm e.V. Heimatpflege – Heimatkunde neuer Eigentümer der stillgelegten Station.

#### **Denkmalschutz**

Eine ganze Reihe dieser Gebäude, auch im Falle der Weiternutzung als Trafostation, steht unter

Denkmalschutz und insbesondere die in den Jahren um den ersten Weltkrieg entstandenen Gebäude zeichnen sich durch eine Vielzahl, ihrer Umgebung angepassten Baustile aus. Man findet praktisch alle Materialien, Bau- und Dachformen vor. Von Beton, über Bruchstein bis zu mit Schiefer verkleidete Fassaden. Die Dachformen wurden, jeweils im Versuch sich lokalen Bauformen und der Nachbarschaft weitgehend anzupassen, ortstypisch gewählt. Das ging bis zu Konstruktionen die an ein mittelalterliches Stadttor erinnern. Ein echtes Kontrastprogramm zu den heute üblichen, standardisierten Beton-Fertigelement-Trafoboxen, bei den man höchsten nachträglich noch versuchen kann - auch hier gibt es ein Projekt der RWE - dem Quader mit etwas Farbe bzw. Bemalung einen Hauch von Individualität zu verpassen.

Einige der Trafostationen haben es sogar zu einem zweiten Leben in einem der lokalen Bauernhausmuseen gebracht. Ein Beispiel zeigt das nebenstehende Bild: Eine Trafo-Turmstation die aus Zellertal/Pfalz ins Rheinland-Pfälzische Freilichtmuseum in Bad Sobernheim transportiert wurde. RWE Rheinland Westfalen Netz AG unterstützte die "Translozierung" finanziell, mit Know how und Arbeitskraft. Es handelt sich um die 1923 errichtete Trafoturmstation in Zellertal-Harxheim (Verbandsgemeinde Göllheim, Donnersbergkreis), die nun als Zeugnis der frühen Elektrizitätsgeschichte ihren Platz im größten Freilichtmuseum von Rheinland-Pfalz finden soll.

#### Anmerkung:

Meine Anfrage an unseren hiesigen Energieversorger, die Mainova in Frankfurt, nach ähnlich gelagerten Projekten in ihrem Versorgungsgebiet, blieb leider ohne Antwort.



## Schellack in Mainz

Die Geschichte der Mainzer Schellackfabriken – Ausstellung im Stadthistorischen Museum Mainz, Zitadelle (Bau E)

#### von Karl-Heinz Steiner

ie deutsche (Schell-)Lackindustrie hatte ihre Wurzeln in Mainz. Importierter (Roh-)Schellack wurde über fast 150 Jahren von insgesamt mehr als acht Unternehmen in Mainz gebleicht oder nach anderen Methoden veredelt.

## Was ist Schellack und wie wird er verarbeitet?

Der Rohstoff für die Produktion von Schellack stammt aus den verschiedensten Ländern Südostasiens. Schellack ist das einzige Harz tierischer Herkunft, das für industrielle Zwecke genutzt wird. Die Produktion des Harzes wird durch das Weibchen der Insektenart Kerria Lacca (Bild 1) durchgeführt. Sie fermentiert den Baumsaft zu einem Schutzschild für ihren Nachwuchs (gegen Umwelteinflüsse und natürliche Feinde). Es wird eine Harzkruste auf den Ästen eines Baumes gebildet. Diese Harzkruste wird Stocklack genannt. Der Stocklack kann nun auf unterschiedliche Arten geerntet werden. Zum einen kann man ihn vom Ast abstreifen und erhält somit einen relativ holzarmen Rohstoff, man kann ihn aber auch mit dem Zweig abschneiden. Händler der Schellackfabriken kaufen den lokalen Bauern das Harz ab. Der auf diese Weise gesammelten Stocklack wird nun in einheimischen Fabriken weiterveredelt. Zuerst wird der Stocklack in einer einfachen Mühle zerkleinert. Man erhält eine Teilchengröße von etwa 2-5 mm. Diese zerkleinerten "Körner" werden nun in eine Trommel gegeben





Bild 1: Kerria Lacca, die Lackschildlaus ... und die Folgen: verschiedene Produktqualitäten des Schellacks (Bild 2)

und mit Wasser und etwas Ammoniumbicarbonat gewaschen. Mit dieser Reinigung wird ein Großteil des wasserlöslichen Farbstoffes LacDye entfernt. Auch große Mengen von Sand und Holz werden auf diese Weise abgetrennt. Danach werden die "Körner" zum Trocknen an die Luft gegeben. Der hierbei entstandene Rohstoff heißt Körnerlack. Die weiteren Verarbeitungsschritte zur Reinigung sind alternativ: das Schmelzverfahren, das Bleicheverfahren und das Lösungsmittelextraktionsverfahren. Letztlich führen diese Reinigungsschritte zu diversen Produktqualitäten (Bild 2) des Harzes.

## Wie kam der Schellack in die Schallplatte?

1896 führte Emil Berliner (deutscher Erfinder und Industrieller) als Plattenmaterial, anstelle von Hartgummi, eine neue Pressmasse ein. Diese von der Duranoid Co., Newark, New Jersey, hergestellte Pressmasse, bestand im wesentlichen aus Schieferpulver, Baumwollflock und Schellack das sich beim heißen Pressvorgang kurz verflüssigte, sich dabei auch an die Oberfläche der Scheibe drückte und damit ein strapazierfähiges Material für die Rillen bildete. Das verbesserte die Klangqualität und Haltbarkeit der Platten enorm. Die Schellackplatte (Bild 3) war geboren, sie sollte den Markt über 60 Jahre beherrschen!

(Auszug aus berufsbildungswissenschaftlichen Schriften Band 4/2010)



Bild 3: Schellackplatten hatten meistens einen Durchmesser von 10 Zoll (etwa 25 cm), die mit einem gewöhnlichen Grammophon mit dicker Stahlnadel oder mit einem elektrischen Plattenspieler mit Spezialnadel abgetastet werden konnten. 10-Zoll-Schellackplatten boten max. etwa 3 Minuten, 12-Zoll-Schellackplatten ca. 4 Minuten Spielzeit pro Seite.



#### Wie groß war die Schellack-Produktion?

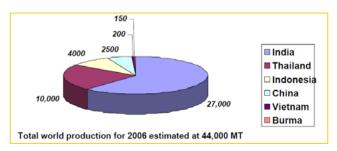
Einen Hinweis findet man auf den Internetseiten der Sehestedter Naturfarben. Von deren Seiten stammt auch das Bild der Laus.

Indischer Export von Schellack (Jahr und Schellack in Tonnen)

1805	1840	1878	1899	1958	1985
115	300	3.225	9.750	60.000	5.127

Der Einbruch nach 1958 beruht hauptsächlich auf das verbesserte Angebot synthetischer, qualitativ hochwertiger Lackqualitäten (Nitrolacke) und das Verschwinden der Schellack-Schallplatte.

Aktuellere Zahlen fand ich in einer Schrift des Departments for International Development (India). Madhya Pradesh Rural Livelihood Project (CNTR 05 6385).



Strategic Development of Lac in Madhya Pradesh. Estimated World Production of Scraped Lac 2006: Metric Tonnes (davon gehen rund 1500 t nach Deutschland)

Heute findet man das Naturprodukt Schellack hauptsächlich in der Lebens- und Arzneimittelindustrie, wo es beispielsweise Orangen und Zitronen vor dem Austrocknen schützt. Für viele Medikamente wird die magensaftresistente Hülle aus Schellack gebildet. Diese sorgt dafür, dass der Wirkstoff an die richtige Stelle im Körper transportiert wird (Kapseln). Es gibt außerordentlich viele Schellacksorten, die sich

nach Farbe, Form und Wachsgehalt erheblich voneinander unterscheiden, vom dunkelroten "Rubinschellack" bis zum gelben "Lemonschellack". Ausgesuchte "hellblonde" Sorten aus Indien werden meistens erst



Bild 4: Schellack in verschiedenen Zurichtungen dient heute noch dem Veredeln hochwertiger Möbel.

in Europa oder anderen Ländern einem chemischen Bleichprozess unterzogen und dann wieder sorgfältig nachgewaschen. Verwendung finden sie hauptsächlich als Isoliermittel oder sie werden zur Herstellung guter Fixative für Kohle- und Bleistiftzeichnungen eingesetzt. Daneben finden sie auch heute noch eine bedeutende Verwendung als Möbellack (Bild 4). Die

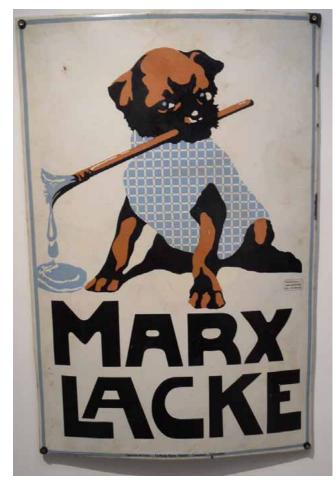


Bild 5: Das Firmenschild von Carl Ludwig Marx, der 1845 eine Schellackbleiche gründete

große Blüte der Schellackpolitur war allerdings das 19. Jahrhundert. Bei der Reparatur oder Restaurierung von Möbeln aus dieser Zeit muss man daher auf die bewährten alten Lackrezepte von damals zurückgreifen.

Im Prinzip wird der Schellack in Alkohol gelöst, diese Lösung wird auf das Möbelstück aufgetragen, der Alkohol verdampft, die Lackschicht bleibt zurück und anschließend wird poliert.

### Die Entwicklung der Lackindustrie in Mainz

Mainz, die Stadt am Rhein, war für viele Jahrzehnte das Zentrum der Schellackproduktion in Deutschland. Hier entwickelten Kaufleute Mitte des 19. Jahrhunderts Verfahren, mit denen das Harz industriell gesäubert und gebleicht wurde. So konnte Bedarf der boomenden Wirtschaft an Lacken unterschiedlicher Qualitäten gedeckt werden.

Der aus dem Rheinhessischen zugereiste Carl Ludwig Marx eröffnete 1832, nach seiner Drogerielehre, zusammen mit einem Kompagnon eine kleine Materialwarenhandlung, wo er auch Farben und Lacke mischte. Bei den Versuchen, ein geeignetes Verfahren für schnelles Bleichen des Schellacks zu finden, kommt ihm der Zufall in der Person Wilhelm Büchners zu Hilfe. Der jüngere Bruder des Dichters Georg Büchner überließ ihm 1842 seine Kenntnisse und Erfahrungen, da Büchner selbst sein Geschäft auf die Herstellung des Farbstoffs Ultramarin konzentrierte.

In Mainz bei Marx (Bild 5) florierte dagegen das Geschäft mit der Schellackbleiche. Er war zwar nicht der einzige in der Stadt, der mit dem Lack handelte, doch der erfolgreichste. 1854 verließ er den Laden in der Gaugasse und nahm die Produktion in der neu

#### Falls man selber lackieren möchte:



Kaufen kann man Schellack-Produkte u.a. von der amerikanischen Firma Zinsser. Diese Firma gibt auch ein Zinsser Shellac Booklet heraus.

Beim Versuch diese Broschüre als E-Book herunterzuladen wird man durch den Warnhinweis "Kann Ihren Computer schädigen" ausgebremst.

Informationen über das aktuelle Geschehen auf dem Shellac-Markt in Indien finden sich auf den Seiten des Shellac Export Promotion Council:

www.shellacepc.com



errichteten Fabrik in Zahlbach vor den Mainzer Toren auf. 1857 gründete er eine Niederlassung in St. Petersburg und 1873 eine in Gaaden bei Wien.

Später trennte sich der Enkel des Firmengründers Marx vom Schellackgeschäft und übertrug es seinem Schwager Ernst Kalkhof, der seitdem die neue Schellackbleiche auf der Ingelheimer Aue leitete.

Schellackbleiche Ernst Kalkhof, der seit 1908 die Schellackgeschäfte unter dem Namen "Rheinische Schellackbleiche Ernst Kalkhof" firmierte, betrieb diese bis zu seinem Tode 1949. Er erlebte den Boom der Schellackschallplatten, überstand Weltkriege und Wirtschaftskrise und verkaufte den "Stoff, aus dem die Töne sind" in alle Welt. Kurz vor seinem Tode adoptierte er seinen Teilhaber, der die Geschäfte bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts führte. Noch bis in die sechziger Jahre hinein blieb Mainz ein wichtiger Produktionsort.



Das Stadthistorische Museum
Mainz wurde im
Dezember 2000
eröffnet. Seit Juli
2003 ist es in der
Mainzer Zitadelle,
Bau D, untergebracht. Der Eingang
befindet sich direkt
neben dem Drususstein.

Öffnungszeiten: freitags von 14 bis 17 Uhr und samstags und sonntags

von 11 bis 17 Uhr

**Eintrittspreise:** Erwachsene 2,00 EUR, ermäßigt 1,00 EUR; Kinder unter 6 Jahren frei. Familienkarte 4,00 EUR

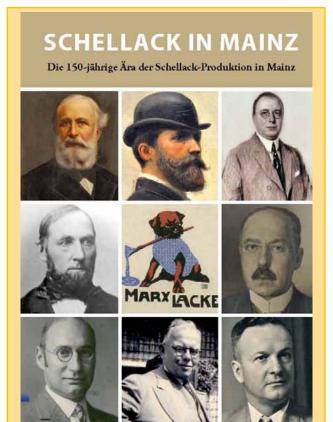
1961 erfolgte der Zusammenschluss der drei deutschen Schellackunternehmen zur Kalkhof GmbH, Petersen & Stroever KG (KPS) mit Werken in Mainz und Bremen, die bis 1995 ihren Sitz in Mainz hatte.

Ende 1988 ging, mit dem Verkauf der aus der Kalkhof GmbH hervorgegangenen Resart GmbH an die BASF, die Ära der Schellackherstellung in Mainz zu Ende.

Heute gibt es keine Schellackbleiche mehr in Mainz, und die Albrecht'schen Lacke, die älteste Lackfabrik in Deutschland, wurde 2007 von der Familie verkauft.

Diese Geschichte dieses lokalen Industriezweiges ist Thema der Ausstellung in Mainz. Sie stellt uns in zahlreichen Bildern und Biographien die Geschichte der Mainzer Lackindustrie und die der Schellack verarbeitenden Unternehmen vor. Wir sehen die Porträts der Firmengründer, Lagepläne der Fabriken und insbesondere auch Fotografien aus dem Produktionsprozess. Zahlreiche Exponate zeigen die vielfältigen Einsatz- und Verwendungsmöglichkeiten dieses Naturproduktes.

Die Idee zur Ausstellung sei ihm gekommen, so erzählt Manfred Penning – Initiator der Ausstellung und Verfasser des Begleitbuches – nachdem er in Wien einen Nachkommen jenes Hugo Marx getroffen habe, der 1845 in der Gaugasse mit dem industriellen Bleichen von Schellack begann, der bis etwa 1830 nur in gelblicher bis dunkelroter Farbe bekannt und so nur eingeschränkt zu verwenden war. Penning forschte weiter, stieß überwiegend auf Gesprächspartner, die ihm auch Bilder, Exponate und Dokumente überließen, mit denen die Geschichte der Schellack-Produktion in Mainz umfänglich darstellbar wurde. Aus dieser Konstellation von "selber betroffen" plus "hi-



Schellack in Mainz

Die 150-jährige Ära der Schellack-Produktion in Mainz Manfred Penning, Schriftenreihe des Stadthistorischen Museum, Bd. 5, 2011, 9,90 EUR Verlag Bonewitz (Bodenheim),

ISBN: 978-3-9813999-7-4

storisch interessiert sein" resultierte die gelungene Ausstellung.

Aufgrund des großen Publikumsinteresses wurde die Ausstellung über den 30. November 2011 hinaus bis zum April 2012 verlängert.



# Der neue Web-Auftritt von FITG www.fitg.de

#### von Wolfgang Giere

■ITG hatte eine der ersten Webseiten, als das ■ Web vor etwa einer Generation gerade laufen lernte. Die Programmierer benötigten damals noch Pionier-Qualitäten. Jede Einzelheit musste in der Programmiersprache HTML programmiert werden. Bei HTML handelt es sich um eine sogenannte Auszeichnungssprache: In einen Text werden Befehle eingestreut, wie was am Bildschirm aussehen soll, welche Schriftart, -größe, -farbe, -eigenschaft gewünscht ist, ob man von einem Text aus eine andere Seite aufrufen darf (ob es ein sog. Hyperlink sein soll, dann muss auch der "URL" Hinterlegt werden, der Universal Ressource Locator, die Adresse unter der sich die aufzurufende Webseite irgendwo im weltweiten Rechnerverbund findet). Kurz: Alles und jedes musste mühsam angegeben, programmiert werden, wodurch der sogenannte Quelltext recht überladen und unübersichtlich wurde. Angezeigt wurde immer nur der eigentliche Text, nicht die HTML-Befehle.

Die Befehlssprache HTML ist universell, entwickelte sich rasch weiter, weil die Browser, die Programme, welche das Darstellen mit HTML ausgezeichneter Text auf dem Bildschirm beherrschten, immer mächtiger wurden. Erste Browser, für die wir damals programmierten, waren z.B. Netscape. Heutzutage sind z.B. Windows Explorer und Mozilla Firefox mit schier unglaublicher Funktionsvielfalt bekannt. Grundsätzlich lief so ein Browser auf jeder Hardware und eignete sich zur Darstellung aller Seiten im World Wide Web, Seiten die mit HTML "ausgezeichnet" waren.

Dieses war die Geburtsstunde völlig neuer Darstellungs- und Kommunikationstechniken, an deren stürmischer Verbesserung Entwickler in der ganzen Welt beteiligt waren. Ein Konsortium, das www-consortium W3C aus freiwilligen Spezialisten sorgte für Vorgaben und Regeln, an die sich alle halten mussten. Eine völlig neue Kultur der Kooperation und "Open Source" Entwicklung, bildete sich rasch heraus. Das W3C ist heute das einflussreichste internationale Techno-

logie-Zentrum. Die heutige Internet-Welt ist mit der damaligen nicht mehr zu vergleichen.

Die ursprünglich beispielhaften FITG-Seiten konnten mit der Entwicklung nicht Schritt halten, wirkten auf Interessenten antiquiert. Jede Änderung erforderte HTML-Kenntnisse und war mühsam, belastete die ehrenamtlich tätige Web-Gestalterin Frau Dürr, die zudem beruflich immer stärker in Anspruch genommen wurde. Was sie geleistet hat von Anfang an bis heute ist enorm und wir sind ihr von ganzem Herzen dankbar. Alle von ihr gestalteten Seiten sind als echtes software-Denkmal erhalten unter der Überschrift "Archiv". Es lohnt sich wirklich einmal hineinzuschauen, sich den Quelltext zu Gemüte zu führen und abzuschätzen, wie viele Stunden Arbeit in diesen Seiten stecken. Wir sind Frau Dürr wirklich dankbar für die stetige und zuverlässige Arbeit.

Mein Ältester, Philipp, Netz- und Webspezialist seines Zeichens, bekniete mich seit langem, doch endlich den Webauftritt des FITG unter Benutzung eines modernen "Content Managements Tools" zu erneuern und empfahl TYPO3. Er riet aber nicht nur, sondern hat auch einen Entwurf für eine solche Seite in TYPO3 gestiftet. Frau Rösner und mir hat er Nachhilfe in der Edition gegeben und außerdem haben wir uns durch Lehrbücher gekämpft, mit Erfolg, wie man sehen kann.

Mein Buch, den "Bollerwagen mit Dynamo – erlebte Industrie- und Technikgeschichte" habe ich fehlerbereinigt und umeditiert auf eine verlinkte Webversion. Jetzt kann man im Browser vom Inhaltsverzeichnis in jedes Kapitel, vom Index zu jeder Seiten, vom Abbildungsverzeichnis zu jedem Bild springen, vor allem aber aus dem systematischen Katalog der FITG-Sammlung im Anhang zu den Fotos





Frau Rösner und Philipp Giere arbeiten am neuen Web-Auftritt des FITG

der Sammlungsgegenstände. Hierfür hat Philipp uns eine spezielle Erweiterung zu TYPO3 gebaut, die es erlaubt, Nichtmitgliedern weniger zu zeigen, als Mitgliedern des FITG, die sich angemeldet haben. Gäste erhalten, wenn sie in der Übersicht der kleinen Vorschaubilder ("Thumbnails" – Daumennägel genannt) eines anwählen, relativ kleine Fotos und eine Unterschrift mit Werbung für den FITG. Mitglieder sehen nach erfolgreicher Anmeldung ("Login") nicht nur ein großes Foto, sondern auch die Unterschrift mit Hinweisen auf den Inhalt.

An dieser Stelle soll demnächst auch der Hauptvorteil eines modernen Content-Management-Systems genutzt werden können, der wahlfreie Zugriff auf den Inhalt einer Datenbank. Es soll dazu unser umfangreiches Inventarverzeichnis in einer Datenbank angeschlossen und mit gestaffelten Zugriffsrechten abruf-

bar sein. Es ist vorgesehen, dann vergleichbare Geräte vom gleichen Hersteller oder vom selben Baujahr oder mit der gleichen Funktion oder vom selben Spender usw. sich anzeigen zu lassen, natürlich mit den zugehörigen Fotos. Es muss noch besprochen werden, ob auch zur Nutzung dieser umfangreichen Funktionen Mitgliedschaft erforderlich ist.

Ein weiterer Vorteil der neuen Webseite in TYPO3 ist, dass jedes FITG-Mitglied seinen Beitrag selber pflegen kann, wenn er möchte. Dazu sind keinerlei Spezialkenntnisse vonnöten. Wer auf dem Bildschirm einen Text schreiben und editieren kann, ist auch in der Lage, ihn auf die FITG-Seite zu bringen. Das gilt übrigens auch für Fotos. Er muss dazu von Frau Rösner als Redakteur ermächtigt werden, sein Passwort erhalten und mehr ist nicht vonnöten. Natürlich ist Frau Rösner auch gerne bereit, wie bisher, Texte

"hochzuladen". Dazu müssen sie aber nicht mehr mit HTML ausgezeichnet, "programmiert" werden. All das geschieht in dem hochintelligenten und flexiblen TYPO3 in Zukunft "hinter den Kulissen".

Und nun sind die Mitglieder herzlich aufgerufen, uns mit Vorschlägen zu verbessertem Aussehen und zu erweitertem Inhalt dabei zu helfen, die FITG-Seite attraktiv zu gestalten. Ein neues Design wird Philipp dann umsetzen. Dazu reichen unsere TYPO3-Kenntnisse (vorläufig?) nicht. Vorerst bedanken wir uns herzlich bei allen, die beim Redesign geholfen haben, vor allem bei Frau Rösner und meinem Sohn. Für zahlreiche Anregungen und Textvorschläge bedanken wir uns nicht weniger herzlich bei Herrn Wolf.

#### Was ist TYP03?

TYPO3 ist ein freies Content-Management-Framework für Websites, das ursprünglich von Kasper Skårhøj entwickelt wurde. TYPO3 basiert auf der Skriptsprache PHP. Als Datenbank kann MySQL, aber auch etwa PostgreSQL oder Oracle eingesetzt werden. ...

Der Name TYPO3 stammt daher, dass Skårhøj durch einen Tippfehler (englisch "typo") bei der Entwicklung einen Teil seiner Arbeit verlor. Die Zahl "3" wurde dem Namen schließlich angehängt, nachdem die dritte Version des Systems durch ihren Erfolg als eine Art Marke bekannt wurde.

Zahlreiche Funktionen können mit Erweiterungen integriert werden, ohne dass ein eigener Programmcode geschrieben werden muss. Die derzeit über 5000 Erweiterungen stammen zum größten Teil von anderen Anbietern und sind kostenlos verfügbar. Erhältlich sind unter anderem News, Shop-Systeme oder Diskussionsforen. Das System ist auf Mehrsprachigkeit ausgelegt und wird von einer Anwender- und Entwicklergemeinde aus aller Welt betreut. TYP03 gehört zusammen mit Drupal, Joomla! und WordPress zu den bekanntesten Content-Management-Systemen aus dem Bereich der freien Software, und wird vor allem im deutschen Sprachraum sehr häufig eingesetzt.



## Firmenmuseum der Messer Group GmbH in Bad Soden

#### **Karl-Heinz Steiner**

Indlich einmal eine erfreuliche Meldung zur Industriegeschichte Frankfurts. Nachdem bekanntlich in der letzten Zeit zwei Firmen(Chemie) Museen, das der Farbwerke Hochst AG und das der Cassella, geschlossen wurden, kann nunmehr von einer Neueröffnung eines Firmenmuseums berichtet werden.

In einer Pressemitteilung vom September 2011 schreibt die Messer Group GmbH:

"Messer, Industriegasespezialist, hat offiziell die neue Unternehmenszentrale in Bad Soden eröffnet. Messer investierte rund 20 Millionen Euro in den Bau des Gebäudekomplexes im Zentrum der Taunusstadt. Dieser beinhaltet ein fünfstöckiges Bürogebäude, ein Veranstaltungszentrum – das Adolf-Messer-Forum – mit Permanentausstellung über die Herstellung und den Einsatz von Gasen und die Anwendungen der verschiedenen Unternehmen der Messer Welt. Auch das historische Bahnhofsgebäude von Bad Soden ist Teil des neuen Messer-Stammsitzes und soll zu Gastronomie- und Eventzwecken umgebaut werden.

Mit dieser Ausstellung sollen Menschen, Marken, Produkte und Historie inszeniert werden und erlebbar sein."

Über Öffnungszeiten der Ausstellung für das Publikum – sie ist in das Gebäude der Firmenzentrale integriert – ist leider noch nichts bekannt.

#### Zur Firmengeschichte:

Adolf Messer wurde am 6. April 1878 in Hofheim/ Taunus geboren. Er gründete er 1898 im Alter von 20 Jahren eine kleine Werkstatt (in Hoechst), die schnell mit dem Bau von Acetylenentwicklern und -beleuchtungskörpern erste Erfolge erzielte. Das Unternehmen – Fabrik der Messer & Co. GmbH in der Hanauer Landstraße – nahm seinen Aufstieg mit Anlagen zum autogenen Schweißen und mit Luftzerlequngsanlagen.



Kernstück der Ausstellung ist eine historische Luftzerlegungsanlage aus dem Jahr 1958

Bild: Messer Group

#### Literatur:

100 Prozent Messer – Die Rückkehr des Familienunternehmens. 1898 bis heute

24,90 EUR, ISBN 9783492050852, Piper Verlag, 2007.



## Schrittmacher des Autobahnzeitalters

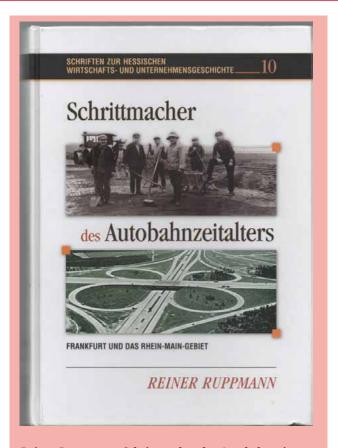
#### **Wolfgang Giere**

er in Frankfurt begonnene Autobahnbau gab der Massenmotorisierung den Fahrweg und prägte das Verkehrsgeschehen des 20. Jahrhunderts nachhaltig." So heißt es unmissverständlich im Vorwort der umfangreichen Untersuchung (S.5).

Schon Band 1 der Schriften des Hessischen Wirtschaftsarchivs hatte sich mit der Autobahn beschäftigt (Richard Vahrenkamp: Autobahnbau in Hessen bis 1943) und war interessant zu lesen. Ihm verdanke ich – unter anderem – die Einsicht, dass der Umweg der heutigen A5 hoch oben über den Rimberg der Rücksicht auf amerikanische Touristen geschuldet ist, die in Hamburg per Schiff anlandeten. (Lastwagen leiden noch heute unter dieser Form der Weitsicht ...).

Dieser neue Band 10 unterscheidet sich in zweierlei Hinsicht erheblich: Erstens reicht er zeitlich bis zum Bau des Frankfurter Kreuzes, also weit in die Nachkriegszeit. Zweitens untersucht er speziell die regionale Frankfurter Sicht. Bei der Lektüre gewinnt man erstaunliche Einsichten und Hochachtung vor dem Weitblick der Frankfurter Planer im Magistrat. Schon Stadtrat, später Oberbürgermeister Landmann unterstützte alle strategischen Bemühungen um den Ausbau von Frankfurt als Wegekreuz und Handelszentrum. Das war mit dem neuen Hauptbahnhof vorbildlich gelungen, sollte jetzt auch bei den neuartigen Nur-Autostraßen gefördert werden. Das Frankfurter Kreuz wurde früh geplant von der HAFRABA, dem Verein zur Vorbereitung der Straße HAmburg-FRAnkfurt-BAsel (gegründet 1926).

Ich persönlich kann mich gut an die Zeit vor dem Bau des Frankfurter Kreuzes erinnern. Noch anfangs der 50er Jahre fuhr man vom Ruhrgebiet kommend bis Limburg auf der bereits fertig gestellten heutigen A3, dann über die B8 und den Taunus nach Frankfurt und zum Flughafen. Die Autobahn endete bei Niedernhausen. Die Planung für das Frankfurter Autobahnkreuz war zwar 1938 abgeschlossen, aber erst 1956 konnte es eingeweiht werden.



### Reiner Ruppmann: Schrittmacher des Autobahnzeitalters, Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet.

Erschienen 2011 als Band 10 der Schriften zur Hessischen Wirtschafts-und Unternehmensgeschichte des Hessischen Wirtschaftsarchivs, Darmstadt. 486 Seiten, 46 Abbildungen, 27 Tabellen, 18 Grafiken, Verzeichnis der Abkürzungen und Siglen, ausführliches Quellen- und Literaturverzeichnis mit ungedruckten Quellen (viele vom Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main, z.B. Magistratsakten), gedruckte Quellen, Zeitschriften, Fachzeitschriften und Zeitungen, Literatur (unglaubliche 45 Seiten!).

Das ausführliche Register füllt zweispaltig 7 Seiten. Es handelt sich bei dem gewichtigen Buch um "die überarbeitete und gekürzte Fassung" einer Dissertation am Historischen Seminar der J. W. Goethe-Universität Frankfurt.

"Die vorliegende Studie sucht Antworten auf mehrere Fragen: Welche Ausgangsbedingungen im deutschen Straßenwesen führten zur Autobahnidee? Weshalb fand sie gerade in Frankfurt am Main ihre Heimstatt? Welche Ziele verfolgten die Autobahn-Befürworter mit den "Nur-Autostraßen"?" (S. 32) Gründlich werden die Kräfte untersucht, die vom wilhelminisch-preußischen Straßenwesen zum Autobahnbau führten. "Der erste Teil gibt einen Überblick über über Ausgangspunkte, Bestrebungen und Hindernisse bei der Modernisierung des Straßenwesens … zwischen 1875 und 1932. Der zweite Teil widmet sich

den Einzelheiten der Autobahnplanung und des Autobahnbaus im Untersuchungsgebiet ab 1933, dessen bedeutsamer Höhepunkt die Einweihung des Frankfurter Autobahnkreuzes im Jahr 1956 war." (S. 32)

Ungemein detailreich wird der gesamte Planungsund Entstehungsprozess des neuen Straßensystems um Frankfurt herum im Buch dargelegt. Aber die Ausführungen langweilen nicht, immer wieder freut man sich über die mutigen und zukunftsweisenden Entscheidungen der Kommunalpolitiker. Der Autor hat sie in offensichtlich jahrelangem Studium aus den Akten und Unterlagen filtriert und im umfangreichen Apparat von Fußnoten und Quellenzitaten verarbeitet. Bewundernswert und keineswegs selbstverständlich ist, dass trotz der wissenschaftlichen Gediegenheit ein lesenswerter Text entstanden ist, der genau das schildert und eindrucksvoll belegt, was im Titel steht: Schrittmacher des Autobahnzeitalters. Frankfurt kann stolz auf sie sein, die kommunalen Schrittmacher!

Abschließend sei mir aber augenzwinkernd eine winzige kritische Anmerkung gestattet: Das "Frankfurter Kreuz" oder "Autobahnkreuz" findet sich nicht im sonst so vorzüglichen Register. Ich suchte hier vergebens.

### Mobile Geschichte







## Aktuell, ökologisch korrekt und nachhaltig

Zustellwagen der Deutschen Post für den Briefdienst – ein Fahrrad-Großraum-Transporter mit Elektro-Hilfsmotor. Zur Zeit läuft dieses Fahrzeug in unserer Siedlung im Testbetrieb. Gründe für die Einführung: Ein konventioneller PKW kommt zu teuer und die früher, überall vorhandenen, Zwischenlager für Zustellpost – Tresore am Fahrbahnrand – werden von der Stadt nicht mehr genehmigt. Anbei noch zwei weitere Bilder vom aktuellem Zustell-Equipment – Zustellkarren und Zustellfahrrad – der Deutschen Post. Ein beeindruckendes Sortiment und eine bemerkenswerte Entwicklung seit der Postkutschenzeit.

Karl-Heinz Steiner



#### Termine • Termine

#### Tage der Industriekultur

Unter dem Motto "Mobilität" finden die diesjährigen "Tage der Industriekultur" vom 7. bis 12. August 2012 statt. Der Förderkreis wird wie in den zurückliegenden Jahren verschiedene Ausflugstouren, Besichtigungen und Führungen durchführen, die durch unser Mitglied Herrn Schwan geplant und organisiert werden. Mit Sicherheit wird die Barkasse "Gaby" wieder zum Einsatz kommen.

Am Samstag, den 11.08.2012 findet im Stadt- und Industriemuseum in Rüsselsheim eine Ausstellung mit dem Titel "Dampf ab" statt.

Wie funktioniert eine Dampfmaschine? Was kann sie? Wer ist ihr Erfinder? Wann entstanden die ersten Dampfmaschinen? Welche Dampfmaschinen gibt es? Fragen über Fragen, die an diesem Tag nicht nur in der Ausstellung "Was geht?" beantwortet werden, sondern auch mit Hilfe verschiedener Maschinen und dampfbetriebener Eisenbahnmodelle. Ein Projekttag auf dem Museumsgelände mit den Dampffreunden aus Hanau und Professor Dr. Wolfgang Giere."

Das vollständige Programm wird ab Mai/Juni auf unserer Internetseite **www.fitg.de** angekündigt.

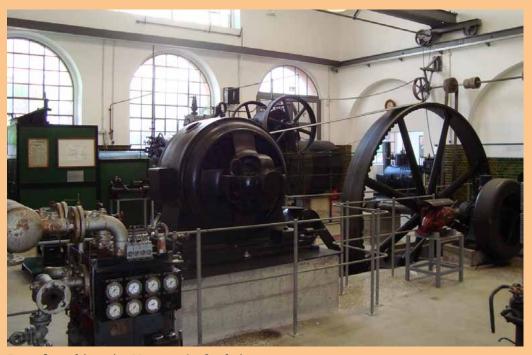
#### Ausstellung zur Geschichte der Region Rhein-Neckar

In der Ausstellung "Stadt, Land, Heimat – Beiträge zur Geschichte der Metropolregion Rhein-Neckar im Industriezeitalter" werden 13 Themen, die eine besondere Bedeutung für die Entwicklung der Region haben, auf 14 Text-Bildtafeln kurz und prägnant vorgestellt.

Ausgehend von dem gleichnamigen, 408 Seiten umfassenden Buch des Arbeitskreises der Archive in der Metropolregion Rhein-Neckar werden unterschiedliche Aspekte der Beziehungen zwischen den Städten und den ländlichen Räumen in historischer Perspektive dargestellt. Zwei weitere Ausstellungsstücke zeigen ergänzend die aktuellen Pendlerströme innerhalb der Metropolregion Rhein-Neckar.

Ort: Stadtarchiv im Raschihaus in Worms vom 1. bis 30. März 2012

Weitere Infos unter: www.worms.de/deutsch/rathaus/stadtnachrichten/nachrichten/01517\_Industriegeschichte. php?navtext=Stadtnachrichten



Dampfmaschinen im Museum Großauheim

#### Museum Großauheim mit der Abteilung Industriegeschichte wieder eröffnet

Das Museum Großauheim wurde 1983 im ehemaligen Badehaus und in zwei Hallen des früheren Elektrizitätswerks als Museum für regionale Volkskunde, Landwirtschaft und Industriegeschichte eingerichtet. Nach über 25 Jahren erfuhr das Museum Großauheim nun eine grundlegende Überarbeitung und inhaltliche Neuausrichtung. Der zweite Bauabschnitt, die Abteilung Industriegeschich-

te, beinhaltet die Themen Landtechnik, Industrialisierung und Ortsgeschichte. Die Industrialisierung der Landwirtschaft wird an signifikanten Beispielen demonstriert. Der Wandel der An-

> triebskraft vom Mensch und Tier vorindustrieller Zeit hin zur Maschine wie der Lokomobile. dem Dampftraktor und dem Verbrennungsmotor, wie des in Großauheim gefertigten Bautz-Traktors, stehen im Mittelpunkt. An den Wänden der einstigen Maschinenhalle Elektrizitätswerkes von Großauheim wird auf Bild- und Texttafeln die Entwicklung der Energieerzeugung bis heute erläutert.

Öffnungszeiten:
Do bis So 10-12 und
14-17 Uhr
Weitere Infos unter:
www.hanau.de/
kultur/museen/gra/
index.html

## Oberhessische Versorgungsbetriebe in Friedberg feiert 100 jähriges Jubiläum.

2012 werden die Oberhessische Versorgungsbetriebe (OVAG-Gruppe) 100 Jahre alt und blickt damit auf eine wechselvolle und spannende Firmenhistorie zurück.

Sehr informativ ist die Aufstellung über die Elektrifizierung Oberhessens in www.100-jahre-ovag.de/og/ovag-gruppe.nsf/c/Über\_uns,Geschichte.

Termine • Termine



## Beitrittserklärung

Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e. V. ist im Vereinsregister beim Amtsgericht	Ich / Wir erkläre(n) hiermit den Beitritt zum Förder- kreis Industrie- und Technikgeschichte e.V. und bin /	Einzugsermächtigung
Frankfurt am Main unter der Nr. 8966 einge-	sind bereit einen Jahresbeitrag in Höhe von	Hiermit ermächtige ich den Förderkreis Industrie- und
tragen. Der Verein verfolgt steuerbegünstigte		Technikgeschichte e.V., den Mitgliedsbeitrag vom
gemeinnützige Zwecke.	40 Euro als ordentliches Mitglied	nachstehenden Konto bis auf Widerruf abzubuchen.
Steuer-Nr.: 045 250 6884 5 - K 32	15 Euro als SchülerIn / StudentIn /	
Finanzamt Frankfurt am Main – Börse	Auszubildende(r)	
	<ul><li>150 Euro als juristische Person nach</li><li>Selbsteinschätzung</li></ul>	Mitglied
Name, Vorname	□ Euro	
		Kontoinhaber
	auf das Konto: 653 497, BLZ 500 502 01 bei der Frank-	
Firma	furter Sparkasse zu zahlen.	
		PLZ/Ort
	☐ Ich bin nicht damit einverstanden, dass meine	
Straße	Daten in die Internet-Adressliste aufgenommen	
	werden.	Konto-Nr. BLZ
PLZ Ort	_	
		Kreditinstitut
Geburtsdatum	_	
	Bitte senden oder faxen an:	Datum: Unterschrift
Telefon	Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V.	
Telefoli	Vorsitzender Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere.	(verwendbar auch für Änderungen der Bankverbin-
	Waldschmidtstraße 39	dung, Abbuchungen von Spar- und Auslandskonten
Fax	_ 60316 Frankfurt am Main	sind nicht möglich)
rdx	Fon: 069 - 43 03 09	
	Fax: 069 - 43 03 00	Discountable and an Dates around an dam Danada datas
E-Mail	E-Mail: w.giere@fitg.de	Die vorstehenden Daten werden dem Bundesdaten-
E-Mail	Web: www.fitg.de	schutzgesetz entsprechend behandelt.