

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN OFFENBACH II

NR. 13
LOKALER ROUTENFÜHRER
24 Objekte der Industriegeschichte
in Offenbach/südlicher Teil



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

Die Route der Industriekultur Rhein-Main führt zu wichtigen industriekulturellen Orten zwischen Miltenberg am Main und Bingen am Rhein. Sie befasst sich mit Themen wirtschaftlicher, sozialer, technischer, architektonischer und städtebaulicher Entwicklung in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.

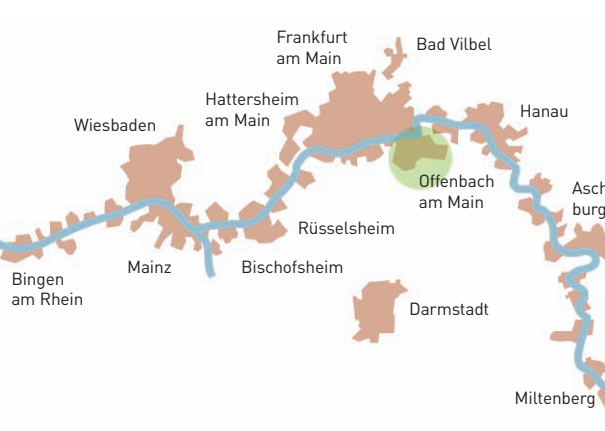
Mehr zur Route finden Sie im Faltblatt „Wissenswertes“ oder unter www.route-der-industriekultur-rhein-main.de.

INDUSTRIEGESCHICHTE IN OFFENBACH

Wie auch andere Städte des Rhein-Main-Gebiets wurde Offenbach stark durch seine industrielle Entwicklung geprägt. Durch die Ansiedlung französischer Glaubensflüchtlinge entstanden im 18. Jahrhundert erste Textil verarbeitende Manufakturen. Auch die Nähe zur Handelsstadt Frankfurt begünstigte die Einrichtung von Produktionsstätten. Als Offenbach 1816 zum Großherzogtum Hessen-Darmstadt kam, förderte die Regierung diese Entwicklung zur „Fabrikstadt“ durch Gewährung weit gehender Gewerbefreiheit, ein wichtiger Standortvorteil gegenüber anderen Städten. Neben Branchen, die wie die Lederverarbeitung besonderes handwerkliches Geschick und nur wenig Anfangskapital erforderten, entstanden im frühen 19. Jahrhundert zahlreiche graphische sowie chemische Betriebe und parallel dazu ein umfangreicher Maschinenbau. Allerdings entwickelte keine dieser Firmen sich zu dominanter Größe. Durch den Zuzug vieler Arbeitskräfte wuchs die Stadt binnen eines Jahrhunderts vom Dorf zur Großstadt. Die enge Nachbarschaft von Wohnhäusern und Fabrikbauten der unterschiedlichsten Produktionszweige prägten in fast allen Neubauvierteln das Stadtbild. Auch die liberale Einstellung der Fabrikanten, von denen viele sich aus kleinen handwerklichen Anfängen emporgearbeitet hatten, und die in der Arbeiterschaft erstarkende Sozialdemokratie trugen zum unverwechselbaren Image Offenbachs bei. Wirtschaftskrisen und Umstrukturierungen beeinflussten im 19. und besonders im 20. Jahrhundert die Stadtentwicklung mehrfach. Als um 1910 das Selbstbild Offenbachs als die „Lederstadt“ aufgebaut wurde, hatte die Abwanderung von Arbeitsplätzen in Niedriglohngebiete im Landkreis

bereits begonnen. Das Ende des „mechanischen Zeitalters“ in den 1970er Jahren führte auch in Offenbach zum Firmensterben. Heute erweist es sich als Vorteil, dass leer stehende Fabrikbauten oft nicht abgerissen wurden, denn das Angebot preiswerten Gewerberaums innerhalb der Stadt unterstützte im letzten Jahrzehnt den Übergang zur Dienstleistungsgesellschaft. Renovierungen und erfolgreiche Revitalisierungen zeigen, welche Potentiale in den baulichen Zeugnissen der örtlichen Industriegeschichte stecken, die auch die zukünftige Bauentwicklung bereichern können.

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR IM ÜBERBLICK



Die einzelnen Orte und Objekte der Route der Industriekultur können mit dem Fahrrad entlang der ausgewiesenen Radwege, mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln besucht werden.

Öffentliche Verkehrsmittel Information

37 BÜSING-PALAIS
Herrnstraße 80-84
Um 1780 ließen sich die Inhaber der Bernardschen Schnupftabakfabrik Bernard und d'Orville ein neues Wohn- und Geschäftshaus bauen. Teile des Erdgeschosses und die Seitenflügel wurden für die Produktion genutzt. Durch das schlossartige Erscheinungsbild und den benachbarten großen Garten fiel der Manufakturbetrieb weniger ins Auge, weitere Fabrikationsbauten lagen in der Nachbarschaft. Ende des 18. Jahrhunderts erlebte das Haus seine Glanzzeit, als Peter Bernard einen beträchtlichen Teil seines Firmengewinns für die Unterhaltung eines Orchesters verwandte, mit dem er zusammen musizierte. Nachdem Ende des 19. Jahrhunderts der Fabrikneubau die Arbeitsräume im Altbau überflüssig machte, ließ der damalige Inhaber Freiherr von Büsing die spätbarocke Anlage zu einem Rokokoschlösschen umbauen beziehungsweise dem Geschmack des Historismus entsprechend modernisieren. 1920 kaufte die Stadt das Anwesen, um das Rathaus hierher zu verlegen und den Park für die Bevölkerung zu öffnen. Nach Kriegszerstörung wurden für Stadtbücherei und Klingspor-Museum in den Nachkriegsjahren die Seitenflügel instand gesetzt. Der Mittelbau blieb bis 1981 Ruine, wurde anschließend wieder aufgebaut und wird heute sowohl von der Stadt Offenbach als auch dem benachbarten Hotel genutzt.

S-Bahn S 1, S 2, S 8, S 9, Haltestelle Offenbach Marktplatz, Bus 103, 105, 120 Haltestelle Rathaus

38 BERNARDBAU
Herrnstraße 61
Am Anfang der Industrialisierung Offenbachs – zunächst in den Gebäuden des heutigen Büsing-Palais (Ort Nr. 37) – steht die 1733 gegründete Bernardsche Schnupftabakfabrik. 1896 entstand nach Plänen des Architekten Max Schroeder auf einem Teil des früheren Maingartens ein großzügiger neuer Verwaltungs- und Fabrikbau für die modernisierte Produktion von Schnupftabak. Zur Herrnstraße hin präsentierte sich die Firma mit einer zweifach verklünnerten Fassade im Stil des Historismus. Dekorative Werksteinelemente betonen die Eingänge und

heben im Eckerker das frühere Direktorenzimmer hervor. Die repräsentative Wirkung wurde durch den vereinfachten Wiederaufbau der Dachzone nach der Kriegszerstörung etwas beeinträchtigt. Zu den beiden Innenhöfen hin sind die Fassaden wesentlich einfacher gegliedert. Hier fallen vor allem das niedere ehemalige Maschinenhaus samt hohem Schornstein und der Wasserturm ins Auge. Nach Kriegsende nahm die Firma Gebürtner Bernard trotz schneller Wiederherstellung des Gebäudes die Produktion in ihrem Offenbacher Stammwerk nicht wieder auf, sondern vermietete die Räume an gewerbliche Nutzer sowie die Stadt Offenbach, die hier schrittweise mit der Jugendbücherei der Stadtbibliothek, sowie dem Haus der Stadtgeschichte wichtige Einrichtungen ihres „Kulturquartiers“ etablierte. Dadurch ist auch das Gebäudeinnere zugänglich geworden, „Glanzpunkte“ sind der Büsingsaal (Lesesaal) sowie die Industriehalle im Haus der Stadtgeschichte.

S-Bahn S 1, S 2, S 8, S 9, Haltestelle Offenbach Marktplatz, Bus 103, 105, 120, Haltestelle Rathaus <http://www.offenbach.de/haus-der-stadt-geschichte>, E-Mail: haus-der-stadtgeschichte@offenbach.de

39 KRAFFT
Schlossstraße 27
Das Geschäfts- und Wohnhaus der 1791 gegründeten Rauchtobakmanufaktur Geelvinck, Amerongen und Co, schon kurz danach vom Teilhaber Philipp Casimir Krafft übernommen, ist nach Kriegszerstörung der im Hofbereich gelegenen Fabriktrakte die letzte bauliche Erinnerung an diese Traditionsfirma. Das Erscheinungsbild des frühklassizistischen Hauses entspricht seit der äußeren Restaurierung und dem Umbau zu Wohnungen wieder einigermaßen dem Zustand des 19. Jahrhunderts, allerdings fehlen die Türflügel der seitlich gelegenen Hof Tore. Die noble Fassadengestaltung mit ihrer leicht hervorgehobenen Mittelachse zeigt, was für eine bedeutende und gewinnbringende Rolle die Tabakverarbeitung im Wirtschaftsgefüge des Rhein-Main-Gebiets bis ins frühe 20. Jahrhundert spielte. Als zweites Standbein in der Genussmittelindustrie hatte die Firma Krafft im Laufe des 19. Jahrhunderts neben der Zigaretten-, Zigaretten- und Kautabakherstellung auch einen florierenden Weinhandel mit eigenem Weingut aufgebaut.

S-Bahn S 1, S 2, S 8, S 9, Haltestelle Offenbach Marktplatz, Buslinien 104, 120, OF-30

40 METALLWAREN- UND KASSENSCHRANK-FABRIK KARL STEINERT
Austraße 14
Die um 1885 gegründete Bau- und Kunstschlosserei Steinert ist das charakteristische Beispiel eines sich aus kleinen Anfängen entwickelnden Handwerksbetriebes, der Ende des 19. Jahrhunderts um eine Kleinfabrik für Kassenschränke erweitert wurde. 1896 begann Steinert mit dem Bau des Hinterhauses, in dem sich über der großen Werkstatt im Erdgeschoss auch Wohnungen befanden, sowie eines mehrgeschossigen Vorderhauses. Fügt sich die Vorderhausfassade im Stil des späten Historismus durch Gliederung und Bauschmuck gefällig in das Straßenbild ein, so sind die Rückseite sowie die Hinterhausfassade reine Zweckbauten ohne ästhetischen Anspruch. Bürgerliche Repräsentation und Arbeitswelt bilden zwei getrennte Sphären. Ein Beispiel für die damalige sparsame Raumnutzung ist der so genannte „Omni-bus“, ein niedriger Wohnraum, der sich im Erdgeschoss des Vorderhauses über der Durchfahrt befindet. 1906 übernahmen die Söhne den Betrieb, der später geteilt und verlegt wurde. Karl Steinert widmete sich bis zu seinem Tod 1919 der Kommunalpolitik. Heute befindet sich in den Werkstattsräumen die „Holzwerkstatt Bauhof“.

Buslinien 106, Haltestelle Mathildensplatz, 103, Haltestelle Finanzamt

41 LEDERWERKE SPICCHARZ
Mainstraße 143
1825 kauft die Familie Spicharz eine am Mainufer zwischen Offenbach und Bürgel gelegene Ziegelei, die so genannte Neuhütte, und richtet dort eine Gerberei ein. Ab den 1830ern von Philipp Jacob Spicharz geführt, stellte sie anfänglich handwerksmäßig besonders Lackleder her. In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts wandelte die dritte Unternehmergeneration die Produktion zum Industriebetrieb um und erschloss sich Exportmärkte vor allem in Frankreich und England. Differenzen unter den Eigentümern sowie Kapitalbedarf führten in den 1890er Jahren zur Umwandlung der Lederlackier-, Leder- und Treibriemenfabrik in eine Aktiengesellschaft. 1910 vernichtete ein Großbrand den älteren Teil der Fabrikanlage und das noch aus den Zeiten der Neuhütte stammende Wohnhaus, an dessen Stelle nun ein moderner Verwaltungsbau errichtet wurde. Trotz neuer Produktionsanlagen gelang es den Lederwerken ehemals Spicharz AG nicht, wieder

an die Prosperität der früheren Jahrzehnte anzuschließen. Ab 1925 entließ die Firma einen Großteil der Mitarbeiter und stellte die Produktion weitgehend ein. 1929 wurde der ganze Betrieb geschlossen und bis auf den Verwaltungsbau beseitigte man alle Firmenbauten. Auf einer der verkauften Teilflächen entstanden 1956 das Gemeindehaus der Schlosskirchengemeinde sowie 1970 deren Kirchenneubau.

Buslinie 101, Haltestelle Arthur-Zitscher-Straße

42 SOZIALGEBÄUDE (ALLESSA)
Friedhofstraße 35



Anlässlich eines Jubiläums beschloss Griesheim-Elektron, nach Entwürfen des in Berlin lebenden Architekten Hans Bernoulli auch im Zweigwerk Offenbach 1908 ein neues Gebäude für Sozialeinrichtungen errichten zu lassen. Der so genannte Wohlfahrtsbau übernahm gleichzeitig die Funktion des Werktores zur Stadt hin, sinnfölig dargestellt durch den hohen Turm, der die Gebäudegruppe überragt. Während Baugestalt und Straßenfassade stilistisch eher traditionell zwischen modernisiertem Barock und Heimatstil gehalten sind, ist die Eisenbetonkonstruktion des Hauptgebäudes mit großen freitragenden Hallen in jedem Geschoss bautechnisch fortschrittlich geplant. Das gesamte Erdgeschoss war als Badeanstalt für die Mitarbeiter eingerichtet, im Obergeschoss befanden sich die Küche und der Speisesaal mit fast 360 Sitzplätzen. Baderäume für Beamte sowie weibliche Mitarbeiter und weitere Sozial-einrichtungen befanden sich in östlichen Anbauten. Da man seinerzeit annahm, dass Werk und die Mitarbeiterzahl würde künftig weiter wachsen, plante Bernoulli größer als 1908 gebaut wurde. Der heutige Eckbau mit dem großen Giebel sollte im Endstadium zum Mittelrisalit werden, allerdings kam es nie zur Errichtung des nördlichen Seitenflügels mit einem abschließenden Nordturm. Die unbeabsichtigt entstandene Asymmetrie des Hauptgebäudes beeinträchtigte die vorgesehene repräsentative Außenwirkung nach heutigem Empfinden aber kaum. Zum Fabrikgelände hin plante Bernoulli dagegen eine lebhaftere, malerische Wirkung mit unterschiedlich hohen und sehr verschieden charakterisierten Bauteilen. Kleinere

Umbauten vor allem im Inneren und Kriegsschäden veränderten das Gebäude etwas, das imposante Erscheinungsbild des Außenbaus ist jedoch kaum beeinträchtigt. Durch Umstrukturierungen und Verlagerung der Produktion in die östlichen Werkteile hat das Wohlfahrtsgebäude seit einigen Jahren seine Funktion verloren und ist derzeit ungenutzt.

Buslinie 106, Haltestelle Alter Friedhof www.allessa.de

43 ALLESSA CHEMIE
Mainstraße 169 (alter Eingang)

Die von Dr. Ernst Sell 1842 zwischen Offenbach und Bürgel am Mainufer eingerichtete chemische Fabrik destillierte Teer und war der erste selbständige Hersteller von Asphaltprodukten in Deutschland. 1850 kaufte Karl Oehler den Betrieb, baute die Herstellung von Farbstoffen vor allem auf Anilinbasis aus und stellte ab 1860 Fuchsin und diverse Blautöne als synthetische Farben her. 1905 verkaufte Dr. Eugen Oehler das inzwischen bedeutend vergrößerte Werk an die Firma Griesheim-Elektron, die Forschung und Produktion weiter ausbaute, so wurde 1912 die Herstellung der unlöslichen Farbstoffe „Naphtol AS“ entwickelt. Wirtschaftliche Probleme in der Zwischenkriegszeit und vor allem die Eingliederung in die IG.-Farben 1925 führten zu zeitweisem Produktionsrückgang bis etwa 1933, als die Nachfrage nach Farbstoffen sowie die beginnende Rüstungskonjunktur auch dem Offenbacher Werk Modernisierung und Ausbau brachte. Nach der Zerschlagung der IG.-Farben stellte die nun selbständige Naphtol-Chemie die kriegsbeschädigte Produktion bis 1951 wieder her. 1953 erfolgte die Übernahme durch die Farbwerke Hoechst. Neben der Farbherstellung wurde ab 1961 die Trevira-Produktion der neue Schwerpunkt. Die Umstrukturierung der Hoechst AG sowie der Produktionsbereiche in den 1990er Jahren führten zur Umwandlung zur Allessa Chemie. Das Offenbacher Werk und das auf der anderen Mainseite in Frankfurt-Fechenheim liegende Werk der Allessa Chemie gehören zusammen.

Buslinie 101, Haltestelle Hafenbahn www.allessa.de

44 MATO-FABRIK
Bieberer Straße 215, Industriebahnweg



1922/23 kurz nach dem Ersten Weltkrieg errichtete die Bein- und Zelluloidwarenfabrik Schmetzer zusammen mit Architekt Philipp Hufnagel an der Kreuzung von Bieberer Straße und Industriebahn einen neuen Firmenkompex. Realisiert wurde nur ein erster Bauabschnitt mit kleinem Verwaltungs- und Wohngebäude, in welchem sich über der Durchfahrt das Musterzimmer befand, sowie ein rückwärtiger Fabrikbau mit Nebengebäude. In den Jahren der Weltwirtschaftskrise erwarb die Firma Curt Matthaei / Mato die Anlage und passte sie ihrer Produktion von gestanzten Metallriemenverbindungen für Transmissionen an. Dazu kam bald die Herstellung von Förderanlagen, Transportgeräten und Apparaten wie z.B. Knpisanzgen für Schaffner, Fettpressen u.a.. 1988 wurde die Firma teilweise nach Mühlheim-Dietesheim verlegt. Seit den 1990er Jahren sind Künstler mit ihren Ateliers in die „Mato-Fabrik“ eingezogen und haben die expressionistische Architektur der frühen 1920er Jahre mit neuem Leben erfüllt.

Buslinie 102

45 INDUSTRIEBAHNWEG
Industriebahnweg



Mit der Einstellung des Bahnbetriebs zum 31.12.1993 ging die fast 75-jährige Geschichte der Industriebahn in Offenbach am Main zu Ende. Die etwa vier Kilometer lange Strecke zwischen Ostbahnhof und Sprendlinger Landstraße mit ihren verschiedenen Abzweigungen verband ehemals insgesamt 18 Betriebe mit der Fernbahnstrecke Frankfurt - Bebra; zudem bestand eine Verbindung mit der Hafentbahn. Die Anliegerfirmen spiegelten in ihrer Produktionspalette die Tradition der Offenbacher Industrie wieder (insbesondere der Maschinenfabriken Hartmann, Friedrich Schmalz, Lavis, MSO, Mayer & Schmidt, die Portland-Zementfabrik oder die Hammonia-

IMPRESSUM

Herausgeber:
Dezernat I

Informationen:
Stadtplanung und Baumanagement,
Tel. 069 80 65 26 99, bauplanungsamt@offenbach.de
Unter www.offenbach.de/industriekultur finden sich weitere Informationen. Die Orte der Industriekultur Nr. 1 – 36 im nördlichen und westlichen Teil Offenbachs sind im Faltblatt Offenbach I enthalten.

Gestalterisches Konzept: unit-design
Gestaltung: Transparent Design Management
Texte: Christina Uslular-Thiele, Helmut Reinhardt
Fotos: Stadtplanung und Baumanagement, Joachim Springer, Liz Rehm

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

Geschäftsstelle KulturRegion Frankfurt RheinMain gGmbH
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
Tel.: 069 25 77 17 00

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

August 2006 / 8.000

© Route der Industriekultur Rhein-Main 2006

