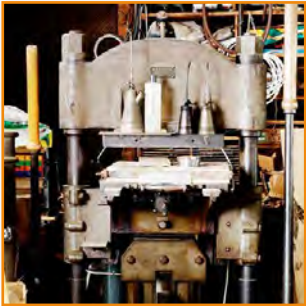


FITG-Journal

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

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

Frühjahr 2016



Inhalt: Wolfgang Giere zum 80. Geburtstag • Die planmäßige Absenkung der Duisburg-Ruhrorter Häfen durch gezielten Kohleabbau • Mit Dampf in die Zukunft • „Das verborgene Museum“ • Der Tod aus dem Nichts – Antike Geschütze • Tankstellen • Nachlese: Die Blechkonserve im Unternehmensarchiv • Aktuelle Mitteilungen und Veranstaltungen

FITG-Journal

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

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

Frühjahr 2016

Inhalt

Wolfgang Giere zum 80. Geburtstag
von Dietmar Stroh, FITG Seite 3

Begeisterung für Technik kennt keine Pensionsgrenze
von Hans-Peter Wolf, FITG..... Seite 4

Der Enthusiast
von Jan Gerchow und Frank Berger
Historisches Museum Frankfurt..... Seite 5

Die M-Welt (MUMPS) sagt ihm danke
von Manfred Sattler, Präsident IHK Koblenz ... Seite 6

Vom Sammler
von Bärbel Maul, Museumsleiterin
Stadt- und Industriemuseum Rüsselsheim..... Seite 7

Labor
von Peter Schirmbeck,
Route der Industriekultur Rhein-Main Seite 8

Ein Traum, nur ein Traum
von Heribert Müller, technikum29 Seite 9

Dankesworte zum 80. Geburtstag
von Paul Schmücker, GMDS Seite 10

Nachruf für Jonas Bechtel
von Wolfgang Giere Seite 11

Die planmäßige Absenkung der Duisburg-Ruhrorter Häfen durch gezielten Kohleabbau
von Wolfgang Kirsten Seite 12

Mit Dampf in die Zukunft
von Karl-Heinz Steiner Seite 17

„Das verborgene Museum“
von Karl-Heinz Steiner Seite 25

Der Tod aus dem Nichts – Antike Geschütze
von Karl-Heinz Steiner Seite 27

Tankstellen
von Karl-Heinz Steiner Seite 29

Nachlese: Die Blechkonserve im Unternehmensarchiv
von Reiner Conrad..... Seite 33

Aktuelle Mitteilungen und Veranstaltungen
von Wolfgang Kirsten Seite 34

Beitrittserklärung Seite 35

Stammtisch · Stammtisch

Die Stammtische des FITG finden immer am dritten Donnerstag eines Monats ab 17:00 Uhr statt, d. h. am 17. März, am 21. April, am 19. Mai 2016 und am 16. Juni 2016 im Restaurant NASSAUER HOF in Frankfurt-Heddernheim, Hedderheimer Landstraße 56.
Interessenten sind gerne willkommen.

Stammtisch · Stammtisch

Impressum

ISSN-Nr.: 1613-5369
Herausgeber: Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e. V.
Vorsitzender: Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere
Am Dachsberg 51 · 60435 Frankfurt am Main
Fon: 061 28 - 94 41 33 · Fax: 061 28 - 94 41 32
E-Mail: w.giere@fitg.de · Web: www.fitg.de
Verantw. Herausgeber: Dr. Wolfgang Kirsten und Karl-Heinz Steiner
E-Mail: kirsten.wolfgang@t-online.de

Gestaltung: Schwarz auf Weiß, Berlin
saw@hdhd.de

Wolfgang Giere zum 80. Geburtstag

Im Januar 1988 erschien in der FAZ ein Artikel über Wolfgang Giere: „Computer aus der Zeit, als die Schränke rechnen lernten / Ein Medizinprofessor sammelt Anlagen für ein Frankfurter Technik-Museum“. Ich sammelte ebenfalls Datenverarbeitungs-Hardware und nahm Kontakt zu ihm auf in der Hoffnung, zu zweit mehr Geräte und Wissen zusammentragen zu können, als allein. Die Hoffnung trog nicht; wir arbeiten im Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte nunmehr 28 Jahre vertrauensvoll und freundschaftlich zusammen. In dieser Zeit ist eine Sammlung entstanden, die zwar mehrere rigorose Reduzierungen erleben musste, aber immer noch recht beachtenswert ist.

Beinahe beiläufig verstand ich, was ein Professor der Medizin mit alten Geräten der Datenverarbeitung zu tun hat. Ein Blick in die ADD, die Abteilung Dokumentation und Datenverarbeitung des Frankfurter Universitätsklinikums, klärte mich auf. Wolfgang Giere kurierte keine Patienten; er betrieb ein Rechen-

zentrum, entwickelte Software, forschte und lehrte im Bereich Medizinische Informatik, einer in der Welt neuen Disziplin, zu deren Pionieren er gehört. Nur ein



**Förderkreis Industrie-
und Technikgeschichte e.V.**

Beispiel: den per EDV erstellten Arztbrief hat es vor ihm nicht gegeben.

So wie er, machte auch ich die ersten Gehversuche in der Datenverarbeitung mit einem Rechner der 3. Generation. Neben allgemeinen technischen Interessen ist dies der Grundstock unseres gemeinsamen Verständnisses für die Datenverarbeitung. Ich werde nicht müde und freue mich immer wieder, mit ihm darüber zu reden. Im Rahmen des FITG, dem er nicht nur vorsteht, sondern auch viel Zeit opfert, ist das oft möglich.

Lieber Wolfgang, Du hast 80 bewegte, manchmal schwierige, aber immer erfüllte Jahre hinter Dich gebracht. Ich weiß, dass Du Dich in besonderem Maß Deinen Angehörigen und vor allem den Enkelkindern widmest.

Dass das weiter so bleibt wünscht Dir im Namen der Mitglieder des FITG

Dietmar Stroh

Begeisterung für Technik kennt keine Pensionsgrenze

Seit Jahren habe ich mir die Frage gestellt: Wie kommt es, dass ein Mediziner zum Technik-Enthusiasten wird? Endlich habe ich die Antwort: Die Fragestellung ist falsch! Denn wenn jemand einen Lebensabschnittsbericht mit dem Titel „Bollerwagen mit Dynamo“ versieht, dann muss man fragen: Wie kommt ein grundsätzlich an allen technischen Errungenschaften Interessierter dazu, Medizin zu studieren? Gut, das ist noch keine wirkliche Antwort, aber zumindest stimmt jetzt mal die Blickrichtung.

80 Jahre Wolfgang Giere – ist das der richtige Moment, über die Zukunft zu reden? Zur Ehrung dieses begeisterungsfähigen und begeisternden Sammlers aber ganz bestimmt, denn er stand immer hinter dem Spruch „Zukunft braucht Herkunft“. Wenn also auf das enthusiastische Sammeln anschließend die Dokumentation einer Technik-Epoche folgt (insbesondere dann, wenn man sie beruflich mitgestaltet hat), so ist der Schritt zum Historiker getan. Und wenn das Aufzeigen einer so hochdynamischen Entwicklungsgeschichte dazu dient, für die nächste Generation das

Fenster aufzustoßen zum Träumen über die fantastischen Möglichkeiten der Zukunft, dann steht das Prädikat Humanist an – die Zuversicht, dass es gelingt, eine bessere Zukunft zu gestalten, Mosaiksteinchen

für Mosaiksteinchen. Und mindestens eines davon trägt den Namen „Giere“.

Ein Fenster für die Zukunft aufstoßen: Das Technische Museum wäre ein weiterer Schritt dazu gewesen, doch mit des Geschickes Mächten...

Um so wichtiger ist es, dass Wolfgang Giere durch sein Interesse nicht nur für das eigene Fachgebiet, sondern auch für die vielfältigsten Disziplinen der Technik den „Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte“ geprägt und am Leben gehalten und die Chance auf eine Weiterentwicklung gewahrt hat. Ich weiß aus zahlreichen Gesprächen, wie dankbar die Mitglieder des Förderkreises Ihrem Vorsitzenden für die geleistete Arbeit sind.

Mein persönlicher Wunsch für den Jubilar: Mögen Sie nie das Gefühl haben, nicht mehr gebraucht zu werden.

Ad multos annos!

Hans-Peter Wolf
(eines der neueren Mitglieder des FITG)



Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V.

Der Enthusiast

Wolfgang Giere zum 80. Geburtstag

Als Wolfgang Giere am 3. Februar 1936 in der Stadt Immanuel Kants geboren wurde, da erblickte ein Enthusiast das Licht der Welt. Unsere Bekanntschaft dauert erst kurze zehn Jahre. Wir haben ihn also erst nach seiner aktiven Zeit als Professor für Medizinische Informatik am Universitätsklinikum kennengelernt. Und zwar als Vorsitzender des „Förderkreises für Industrie- und Technikgeschichte“. Gegründet in den 1980er Jahren, widmete sich dieser Verein der Gründung eines Technikmuseums in Frankfurt. Dies scheiterte leider am Geld. Nach der Neugründung des Vereins im Jahr 1995 galt es, die umfangreichen Sammlungen zu betreuen. In diesem Umfeld haben wir uns kennengelernt.

Was Wolfgang Giere vermittelt, ist eine von Begeisterung begleitete gewaltige Kenntnis digitaler Vorgänge und der entsprechenden Geräte. Vor unserem geistigen Auge sehen wir ihn in der Gwinner-

straße am Rechner sitzend. Hier bearbeitete er die Sammlung des Vereins, oft begleitet von Dietmar Stroh und dem leider früh verstorbenen Jonas Bechtel. Jonas war lange Zeit seine rechte Hand bei allen Magazinarbeiten.

Dabei hat er schon früh historisch gearbeitet. Seine Promotion war geradezu das Werk eines klas-

historisches
museum
frankfurt

sischen Historikers. Wolfgang Giere erarbeitete die Biografie des deutschen Pharmakologen jüdischen Glaubens, Otto Loewi (1873–1961). Aus einer Frankfurter Weinhändlerfamilie stammend, war Loewi Assistent bei Carl von Noorden am Frankfurter Städtischen Krankenhaus. Als Professor in Graz erhielt er 1936 den Nobelpreis für Medizin.

Im Anschluss an die Promotion widmete sich Wolfgang Giere der Anwendung von EDV im klinischen Alltag. Hier war er nicht Historiker, sondern Pionier. Die Konstanz seiner Arbeit freilich dürfte der Enthusiasmus gewesen sein, mit dem er das Vergangene erarbeitete und das Zukünftige in die Wege leitete.

Der gemeinsame Weg von FITG und Historischen Museum war von Licht und Schatten begleitet. Bedeutende Teile der Sammlung mussten das Museum verlassen. Hierüber haben wir lange diskutiert und argumentiert, hart in der Sache, persönlich aber stets respektvoll im Umgang. Sein Engagement galt dabei der Bewahrung der Sammlung. Von großem Gewinn für unser Museum ist der Zugang bedeutender Rechner aus der Nutzung durch Frankfurter Firmen, vor allen aus dem Banken- und Sparkassenbereich. Ein besonders attraktiver Massenspeicher, der Magnetspulven-Roboter IBM 3851, wird sogar Eingang in die künftige Dauerausstellung des Museum finden.

Wir gratulieren Prof. Dr. Wolfgang Giere zur Vollendung seines 80. Lebensjahres. Dabei wünschen wir ihm nicht das Übliche, das man in diesem Alter hinreichend gewünscht bekommt. Sondern wir möchten ihn schlichtweg ermuntern, in seinem Enthusiasmus fortzufahren.

Für das Historische Museum Frankfurt
Jan Gerchow, Museumsdirektor
Frank Berger, Kurator

Prof. Wolfgang Giere wird 80

Die M-Welt (MUMPS) sagt ihm danke.

Es gibt einige Softwarehäuser bzw. deren Inhaber in Deutschland, die ihren Erfolg Herrn Giere zu verdanken haben. Mein von mir 1983 gegründetes Unternehmen, die SHD in Andernach, gehört zweifelsohne dazu. Auch wenn wir damals durch ein anderes Softwareunternehmen zur Entwicklungsumgebung MUMPS (Massachusetts General Hospital Utility Multi-Programming System), später **M**, gekommen sind, so hat Herr Giere durch seine unermüdliche jahrzehntelange Arbeit im Hintergrund die Weichen für die Erfolge vieler Softwareanbieter gestellt.

Sein ständiger Kampf für die Standardisierung der Entwicklungsumgebung hat uns allen gut getan. Und wir haben uns auch schnell den damit beschäftigten Organisationen, der MUMPS-User-Group Europa und Deutschland angeschlossen. Es waren wunderschöne Veranstaltungen. Nach harter Arbeit tagsüber gab es immer wieder in den großen und kleinen Städten der Tagungen Erlebnisse verschiedenster Art, die uns zu einer großen Familie haben zusammen wachsen lassen. Wir haben uns aufgemacht in die USA um von dort die neuesten Programmiersprachen- und Daten-

bankelemente mitzubringen, um unsere Softwarelösungen noch schneller, effektiver, umfangreicher und auch moderner entwickeln zu können.

Ja, ich kann mir nur schwer vorstellen, dass die SHD damals in einer anderen Entwicklungsumgebung eine so umfangreiche und leistungsfähige Branchenlösung für den Möbelhandel hätte entwickeln kön-

nen. Kundenwünsche in Minuten erfüllen und doch den Standard beibehalten, das machte uns erfolgreich und stolz. MHS, das seit 1983 entwickelte Warenwirtschaftssystem, ist heute, nach 32 Jahren noch für mehr als 30% des Umsatzes im deutschsprachigen Europa, die führende Lösung. Bei Kunden mit 5 Arbeitsplätzen, genauso wie bei einem europaweit tätigen Unternehmen mit weit mehr als 10.000 Benutzern.

Ich bin sicher, dass ich im Namen vieler Weggefährten von Herrn Giere und mir spreche, wenn ich Herrn Giere von ganzem Herzen Danke sage, für seine außerordentlichen Leistungen für die Softwarelandschaft. Wir haben aber auch seinen jederzeit offenen und ehrlichen Umgang mit seinen Mitmenschen sehr geschätzt.

Danke und alles Gute für die Zukunft, vor allem Gesundheit.

Manfred Sattler
Gründer und bis zum 31.12.2014 Geschäftsführer und
Vorstand der SHD in Andernach
Präsident IHK Koblenz



Vom Sammler

„Man hat nur einen Sammler zu beobachten, wie er die Gegenstände seiner Vitrine handhabt. Kaum hält er sie in Händen, so scheint er inspiriert durch sie hindurch, in ihre Ferne zu schauen.“ (Walter Benjamin)

Mit Siebenmeilenstiefeln reist Walter Benjamins Sammler durch die Zeiten, in seinen Sammlungsobjekten ordnet er den Kosmos zu einer magischen Enzyklopädie. Die Gegenstände sind ihm nahe und zugleich Zeugen einer fernen Welt.

Nun passen viele der Objekte, die der Sammler Wolfgang Giere zusammengetragen hat, nicht in eine Vitrine normalen Formats. Es handelt sich zum Teil sogar um das, was im Jargon der Industriemuseen als „big stuff“ firmiert. Aber seine Leidenschaft könnte nicht größer sein, ginge es um die berühmten Medici-Vasen, deren Geschichte der polnisch-französische Kulturphilosoph Krzysztof Pomian in seiner Theorie des Sammelns betrachtet. Wie aus Kram, Abfall, nutzlosen Dingen – oder in unserem Fall: Technik-

schrott Bedeutungsträger werden, lässt sich in seinem Büchlein „Der Ursprung des Museums. Vom Sammeln“ nachvollziehen. Es brauchte allerdings wirklich die Gabe eines Schicksalsdeuters wie ihn Benjamin in seiner Charakteristik des Sammlers beschreibt, um in den 80iger Jahren bereits zu erkennen, wie wichtig es einmal sein wird, die ersten Zeugnisse des digitalen Zeitalters bewahrt zu haben. Schnellebiger

kann eine Entwicklung kaum sein: Je zügiger sich der User seiner veralteten Maschinen entledigen konnte, umso besser: Wolfgang Giere hat in dem, was seine Zeitgenossen als Technikschratt auf den Müll kippen wollten, Zeugen für einen tiefgreifenden und globalen Wandel gesehen und dabei außerordentlichen Weitblick bewiesen. Dass er sich dabei für seinen „Ruhestand“ eine nicht gerade einfache Aufgabe gewählt hat, konnte jeder sehen, der das Auf und Ab seiner Sammlung verfolgte. Unbeirrbar im Streben nach seinem Ziel, kenntnisreich und auch verliebt in seine technischen Meisterwerke, ist Wolfgang Giere immer auch ein freundlicher Berater und großzügiger Helfer. Er ist eben ein Sammler und ein Menschenfreund.

Das gesamte Team aus dem Stadt- und Industriemuseum grüßt und gratuliert von Herzen zum Geburtstag!

Für das Stadt- und Industriemuseum Rüsselsheim
Dr. Bärbel Maul, Museumsleiterin

stadt
und
industrie

MUSEUM
rüsselsheim



Lieber Wolfgang Giere,
 meine Gratulation zum Geburtstag
 verbinde ich mit dem Bild einer Ta-
 schenuhr, von mir als „Technik-Fan“
 vor Jahren in der Schweiz erworben.
 Die Vorderseite brauchen wir vorerst
 gar nicht betrachten – die Zeit läuft
 eh' weiter. Aber die Rückseite. Warum? Wir
 beide kämpfen ja seit langem für ein Hessi-
 sches oder Frankfurter Industrie- und Tech-
 nik-Museum und da dies bis heute
 nicht geklappt hat, sende ich
 Ihnen zum Geburtstag die
 komplette Industriel-
 le Revolution auf
 kleinstem Raum –
 auf einem Uhrde-
 ckel: Fabrik,
 rauchende
 Schlote,
 Arbeiter,
 Lokomotive,
 Viadukt,
 Automobil,
 Ozeandamp-
 fer, Zeppelin
 – überspannt
 von der Elekt-
 rizität, ohne die
 Ihre so verdienst-
 volle „Labor“ im
 EDV-Bereich nicht
 möglich gewesen wäre.
 Bei einem Geburts-



tag denkt man ja immer auch an die „Zu-
 kunft“. Deswegen doch noch ein kurzer
 Gedanke an die Vorderseite: Nimmt
 man die 12 Stunden des Zifferblat-
 tes als die gesamte Zeit, die wir
 Menschen als Werkzeug-benutzen-
 de Wesen auf der Erde sind – ca. 2,2
 Millionen Jahre – so beträgt die ca.200
 Jahre umfassende Industrie-Epoche ganze 4
 Sekunden! In diesem menscheits-geschichtlich
 winzigem Zeitraum haben wir eine zuvor
 nie gekannte industrielle Produk-
 tivität erreicht, zugleich aber
 auch unsere natürlichen Le-
 bensgrundlagen in einem
 zuvor nie gekannten
 Ausmaß geschädigt.
 Höchste Zeit für
 einen Kurswechsel.
 In diesem Sinne
 wünsche ich Ihnen
 Herr Prof. Giere
 „ZUM ACHTZIGS-
 TEN – ALLES GU-
 TE“ verbunden mit
 den Wünschen zu
 einer umwelt-be-
 wahrenen industri-
 ellen Entwicklung in
 der Zukunft!

Dr. Peter Schirmbeck
 Initiator der Route der
 Industriekultur Rhein-Main

Ein Traum, nur ein Traum....

Gedankensplitter zu Begegnungen mit Herrn Wolfgang Giere.

Seit etwa 12 Jahre kenne ich Herrn Giere. Ein äußerst warmherziger und zugleich kompetenter Mensch mit einem Ziel: Der Nachwelt eine Stätte der Entstehung von EDV und Computer zu hinterlassen. So wurde tonnenweise Technik aus den Kindertagen der EDV zusammengetragen und auf verschiedene Depots verteilt. Es muss für Herrn Giere sehr schmerzhaft gewesen sein, diese wieder stückchenweise abzugeben oder gar zu entsorgen, da das Interesse öffentlicher Institutionen an einem „Computermuseum“ sehr zurückhaltend ist, um es vorsichtig auszudrücken.

Ich erinnere mich an die vielen Begegnungen im Depot „Gwinnerstraße“. Mit großer Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt wurden die verbleibenden Schätze katalogisiert, fotografiert und gegebenenfalls auch beschrieben. Hier half ein junger Mann, der die schweren Teile aus den Regalen hievte und Schreiarbeiten übernahm. Ein Duo, welches jeden Mittwoch dort anzutreffen war und schier unermüdlich arbeitete.

In dieser Zeit konnte das technikum29 in Kelkheim auch einige Leihgaben übernehmen mit dem Ziel, die

Geräte wieder zum Laufen zu bringen und einer Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Als schließlich klar war, dass das angedachte „Museum“ in Frankfurt (oder Wiesbaden bzw. Rüsselsheim) nicht zustande kommt, war ein weiterer Aderlass erforderlich, da auch die Depoträumlichkeiten des Historischen Museums größtenteils gekündigt wurden.

Hier wurde das Lebenswerk eines großen Mannes buchstäblich demontiert. Historische EDV-Technik hat in unserer Gesellschaft offensichtlich leider keine allzu große Bedeutung.

Es ist schon auffallend, dass es kein einziges öffentliches Computermuseum in Deutschland gibt. Alle diesbezüglichen Museen sind mit mehr oder weniger großem Erfolg privat finanziert. Während das HNF (Nixdorf-Museum, Paderborn) mit riesigen Flächen und aufwändig gestylten Räumlichkeiten, Hörsälen, Konferenzräumen aber ausschließlich nicht funktio-

nierender Technik auf den Bezug zu aktuellen Themen setzt, kann dagegen das kleine „technikum29“ mit vielen funktionsfähigen Geräten der Lochkartennära punkten. Dazu zählt auch die Überlassung der IBM 1130 Anlage aus dem privaten Bestand von Herrn Giere.

Lieber Herr Giere, auch wenn wir mit dem „technikum“ weder die Größe noch den Standort des von Ihnen geplanten Museums repräsentieren können, wurden jedoch einige Exponate „gerettet“ und für die Zukunft präpariert. So ist wenigstens symbolisch etwas von dem realisiert worden, für das Sie jahrelang vergeblich gekämpft hatten. Für Ihre Unterstützung bezüglich Leihgaben und Überlassungen möchte ich mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken und überbringe Ihnen hiermit die besten Wünsche zum 80-ten Geburtstag, so viel Gesundheit wie möglich und weiterhin viel Freude mit der Familie sowie Ihren Enkeln. Diese familiäre Geborgenheit entschädigt Sie etwas für einen Traum, der bedauerlicherweise nie Realität wurde.

Heribert Müller, technikum29, Kelkheim

technikum29
Lebendiges Museum

Dankesworte zum 80. Geburtstag

Prof. Dr. med. Wolfgang Giere ist in Deutschland einer der Pioniere der Medizinischen Informatik und damit auch Vorreiter der heutigen elektronischen Gesundheitssysteme. Seine Vision war die bessere Information für den Arzt zur richtigen Zeit am richtigen Ort.

Seit 1958 ist er als Arzt in Tübingen, Duisburg und Stuttgart tätig gewesen, seit 1965 hat er sich kontinuierlich mit der Informationstechnologie im Gesundheitswesen beschäftigt. Bereits vor 50 Jahren hat er in Deutschland den ersten elektronischen Arztbrief am Evangelischen Krankenhaus Bethesda zu Duisburg mit Hilfe einer Lochstreifenschreibmaschine erstellt. Ab 1969 hat er das erste Medizinische Rechenzentrum an einem deutschen Krankenhaus in der Deutschen Klinik für Diagnostik (DKD) in Wiesbaden aufgebaut. An dieser Stelle können leider nicht alle seine Arbeiten und Verdienste aus seinen Zeiten in Tübingen, Duisburg, Stuttgart und Wiesbaden dargestellt werden.

Von 1976 bis 2003 war Professor Giere als Direktor des Zentrums für Medizinische Informatik am Klinikum der J.W.Goethe-Universität Frankfurt tätig. Während dieser Zeit hat er die Informationsverarbeitung für die Patientenversorgung aufgebaut, weiterhin war er für die Lehre und Forschung in der Medizinischen Informatik verantwortlich. Dabei hat er sich u. a. mit Informationssystemen des Gesundheitswe-

sens sowie mit Fragen der Dokumentation, Terminologie, Klassifikation, Linguistik und Textanalyse befasst. Sein Lebenswerk umfasst über 50 Publikationen zu seinen Forschungsschwerpunkten. Aus der großen Fülle seiner Leistungen und wissenschaftlichen Arbeiten sind insbesondere seine Beteiligung an der Entwicklung von Klassifikationen (z. B. AGK-Thesaurus, ICD-10, OPS 301, PCS) und seine Entwicklungen von Software-Systemen zu nennen. Ein Beispiel dafür ist das Projekt „Befunddokumentation und Arztbriefschreibung im Krankenhaus (BAIK)“, in dem die elektronische Krankengeschichte von Patienten in zwölf deutschen Krankenhäusern eingeführt wurde. Seine Arbeiten haben seinerseits den technischen und methodischen Fortschritt in der Medizinischen Informatik wesentlich mitgeprägt. Diese sind heute noch trotz des immensen technischen Fortschritts Grundlage für die Konzeption und Entwicklung von Software in der Healthcare-IT. Sein Wirken galt auch

der Weiterentwicklung, Nutzung und Verbreitung der Programmiersprache MUMPS, mit der in den 80- und 90-ziger Jahren die meisten im deutschen Gesundheitswesen eingesetzten Software-Systeme entwickelt wurden.

Professor Giere hat sich mehrere Jahrzehnte in die Deutsche Gesellschaft für Medizinische Informatik, Biometrie und Epidemiologie e.V. (GMDS) eingebracht. 1984 hat er in Frankfurt die GMDS-Jahrestagung mit dem Rahmenthema „Krankendaten, Krankheitsregister, Datenschutz“ ausgerichtet. Er hat gestaltend im GMDS-Beirat und in verschiedenen GMDS-Arbeitsgruppen (z. B. AG Klartextverarbeitung) mitgewirkt.

Die GMDS dankt Herrn Professor Giere für seine für alle Nachfahren bedeutenden Arbeiten sowie seinen Erfahrungsschatz, auf den immer noch nicht nur GMDS-Mitglieder gerne zurückgreifen. Als Dank möchten GMDS-Mitglieder in den nächsten Monaten sein Archivmaterial zur Medizinischen Informatik im Umfang von 110 laufenden Metern aufbereiten und für die Nachwelt erhalten.

Die GMDS wünscht Herrn Professor Giere zu seinem 80. Geburtstag alles Gute, insbesondere Gesundheit, Wohlergehen, Zufriedenheit, Frieden, Kreativität, Glück und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Muße und Aktivitäten.

Prof. Dr. Paul Schmücker
Präsident der GMDS von 2013 bis 2015



Nachruf für Jonas Bechtel

Wolfgang Giere

Eine große Trauergemeinde hat Ende Juli 2015 in Bischofsheim Abschied von Jonas Bechtel genommen. Nie wieder werde ich sein bedächtiges „Weißt Du, Wolfgang...“ hören.

Jonas hat mich jahrelang, wohl mehr als zehn Jahre, fast jeden Mittwoch unterstützt bei der Arbeit an meiner Computersammlung im Magazin des Historischen Museums der Stadt Frankfurt. Ich holte ihn morgens ab am Sedanplatz und setzte ihn abends wieder ab. Viele Stunden verbrachten wir auch gemeinsam an meinem Schreibtisch bei der Aufarbeitung der im Magazin gemachten Fotos, beim Korrigieren des Kataloges. Er war bestens informiert und hatte ein untrügliches Gedächtnis, ein unglaublicher Glücksfall für mich. Alleine hätte ich die Arbeit nie geschafft, vor allem nicht so gründlich: Jonas ließ keine Schlamperie zu, keine Oberflächlichkeit, kein ungefähr. Er war penibel genau und informierte sich über Zusammenhänge und Hintergründe. Über alles Neue dachte er ausführlich nach, analysierte und fragte dann sehr

spezifisch, sehr exakt. Obwohl ihn an sich die Technik als solche nicht so sehr interessierte, eher die sozialen und gesellschaftlichen Hintergründe, begriff er die Bedeutung und konnte mich sachkundig unterstützen, mir gelegentlich auch – und das freute ihn dann besonders – Irrtümer oder Ungenauigkeiten nachweisen.

Besonders gerne und intensiv unterhielt er sich mit dem Betreuer der Hartmann & Braun-Sammlung, Herrn Gress. Das war derjenige, der uns mittwochs in das Magazin einließ. Und der fragte auch regelmäßig nach ihm, als Jonas aufhörte, mich zu unterstützen, weil er Kontakt zu einem Fachbetreuer vom Diakonischen Werk gefunden hatte. Er wollte nicht, dass ich mit dem Kontakt aufnahm.

Ich hatte ja ein schlechtes Gewissen, Jonas Mini-Job-Dienste in Anspruch zu nehmen, weil ich befürchtete, mit dieser Arbeit, die er ja sehr gerne machte, eine mögliche Berufsausbildung zu verhindern. Immer wieder habe ich das angesprochen und Jonas gedrängt, sich ausbilden zu lassen. Aber seine Erkrankung verhinderte das. Er hat gerne für den FITG gearbeitet, bis er sich in Behandlung begab.

In Wiesbaden ging es ihm immer schlechter. Von vielen Medikamenten fühlte er sich entmündigt. Es gelang ihm nicht, zu sich zu kommen. Immer weiter entfernte er sich von uns.

Aber kurz vor seinem Tode gab es sehr konkrete Hoffnung. Wie gerne hätte ich das noch unaufgeräumte Computerlager in der in Seitzenhahn angemieteten Garage mit ihm zusammen geordnet und katalogisiert! Er hatte das zugesagt und wollte mich dabei unterstützen.

Das geht nun nicht mehr. Ich muss eine andere Hilfe suchen. Das habe ich jahrelang vermieden, weil ich immer auf ihn gehofft hatte, wissend, wie gerne er die Arbeit hatte, und wieviel Wissen und Intelligenz er einbringen konnte. Jetzt hilft es nichts mehr: Ich kann nichts mehr von ihm erhoffen. Er steht nicht mehr zur Verfügung. Ein so liebenswerter, wertvoller Mensch ist einfach nicht mehr, hat keinen Ausweg mehr aus seiner Not gefunden. Es ist unfassbar und unbeschreiblich traurig! Wir bleiben ihm unendlich dankbar.



Die planmäßige Absenkung der Duisburg-Ruhrorter Häfen durch gezielten Kohleabbau

Wolfgang Kirsten

Die Rheinsohle im Gebiet des Niederrheines hat sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts um etwa 4 Meter vertieft. Dadurch sank nicht nur der Wasserspiegel des Rheins, sondern auch die der einmündenden Hafenbecken und Kanäle. Sie wurden immer seichter, was insbesondere in Niedrigwasserzeiten ein großes Problem war. Das betraf natürlich auch die Duisburg-Ruhrorter Häfen. Die Gegenmaßnahmen, die in den 1950'er Jahren in Duisburg ergriffen wurden, erregten weltweites Aufsehen. Die Duisburger machten sich den Bergbau zu Nutze und senkten durch gezielte Bergsenkungen das gesamte Hafengebiet ab.

Fragen zu (Binnen-)Häfen oder Kohleabbau liegen normalerweise außerhalb des Interessengebiets unseres Förderkreises. Aber unser Vereins-Vorsitzender, Professor Giere, hat diese Absenkung des Duisburger Hafengebietes in der Jugend persönlich erlebt. Sein

Vater war zu dieser Zeit Stadtkämmerer von Duisburg und war daher in das Projekt eingebunden.

Anlässlich des 80. Geburtstages von Prof. Wolfgang Giere möchte der Autor dieses Beitrags an diese außergewöhnliche technische Meisterleistung erinnern.

Die Häfen Duisburg-Ruhrort

„Die Duisburg-Ruhrorter Häfen befinden sich in Duisburg an der Mündung der Ruhr in den Rhein. Sie gelten als größter Binnenhafen Europas. In einer Gesamtbeurteilung aller öffentlichen und privaten Hafenanlagen sogar als größter Binnenhafen der Welt. Mit einer Gesamtfläche von 10 km² zieht sich der Bereich des eigentlichen Hafens von den Hafenbecken an der Ruhrmündung entlang des Rheins aufwärts bis nach Duisburg-Rheinhausen.“ (Wiki)

Heute würde man die Häfen eine überregionale Logistikdrehscheibe nennen.

Eine gute Übersicht der Geschichte der Häfen in den letzten hundert Jahren findet man in: <http://www.duisport.de/unternehmen/ueber-uns/geschichte.html>

Dort wird über die Beseitigung der katastrophalen Kriegsschäden und über den Wiederaufbau der Häfen nach dem 2. Weltkrieg berichtet. In dieser Zeit – 1945 bis 1950 – wurden die Hafenanlagen zusätzlich neu strukturiert und auch die Pläne zu einer Absenkung des Hafengebietes zum ersten Mal erörtert.

Die Hafen Ruhrort nördlich der Ruhr und Duisburg – südlich davon – waren ursprünglich eigenständige

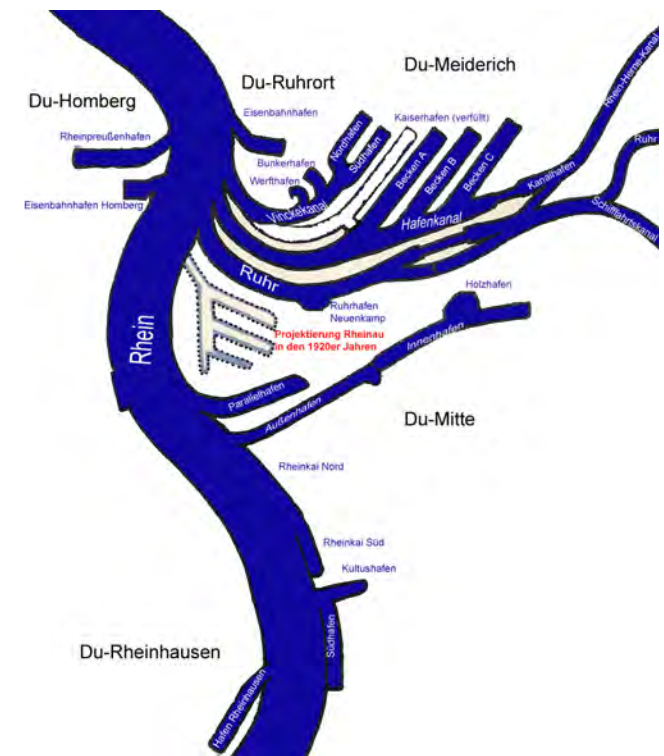


Abb. 1. „Duisburg Ruhrorter Häfen“

Spazzo/Wikimedia Commons.

Hafenanlagen. Der ältere und bedeutendere – Ruhrort – war im 18. und insbesondere im 19. Jahrhundert den europäischen Handelsfirmen in Rotterdam oder London schon vertraut. Die Verantwortlichkeiten waren unterschiedlich geregelt. Der Hafen Ruhrort war in preußischer Verwaltung, der Hafen von Duisburg ein Stadthafen. Nicht gemeinsam abgesprochene Erweiterungen der Häfen im 19. Jahrhundert führten auf Seiten Duisburgs zu Neidgefühlen und zu einer starken Konkurrenzsituation beider Häfen.

Als Folge entstand nach langen Streitigkeiten im Oktober 1905 eine Betriebsgemeinschaft beider Hafengesellschaften. Der Ruhrfiskus und die Stadt Duisburg gründeten die Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen. Parallel dazu erfolgte auf Drängen der preußischen Regierung der Zusammenschluss der Städte Duisburg, Ruhrort und Meiderich, auf deren Gebiet sich die Ruhrorter Häfen bereits ausgedehnt hatten, zur neuen Stadt Duisburg.

Es gibt verschiedene Faktoren, die dazu führten, dass die Duisburg-Ruhrorter Häfen im Laufe der Zeit zum größten Binnenhafen in Westeuropa wurden. Einige davon wollen wir erwähnen.

Ursprünglich waren die Ruhrort-Häfen die Drehscheibe für den Kohlehandel und später der – nördlich von Duisburg angesiedelten – Schwerindustrie. Über einen langen Zeitraum war die Ruhr die am stärksten genutzte Wasserstraße Europas. Die kommerzielle Ruhrschifffahrt endete jedoch mit dem Aufkommen der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts.

Genauso wichtig war der Ausbau des Rheins als Rückgrat der Binnenschifffahrt in Westeuropa im 19. Jahrhundert. Hier sind nur kurz zu nennen: Die Rheinbegradigung am Oberrhein zwischen 1817 und 1879 von Tulla und seinen Nachfolgern (u. a. durch

Max Honsell) und die Korrektur des Niederrheins, bei der durch das Anbinden zahlreicher Inseln ein geschlossenes Fahrwasser hergestellt wurde.

Mit der Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein wurden sukzessive auch die Nebenflüsse der Großschifffahrt erschlossen: Neckar, Main und später die Mosel. So wurde die nach der durchgeführten Kanalisierung des Mains von der Mündung bis Offenbach (1883–1900) die Schiffbarkeit in der Zeit 1913–1921 bis Aschaffenburg hergestellt. Die etwas kompliziertere Erweiterung des Oberrheins von Mannheim/Ludwigshafen bis Basel wird hier nur erwähnt.

1914 bis 1915 wurden innerhalb eines Jahres Schifffahrtskanäle in einem Umfang in Betrieb genommen, wie nie vorher und nie wieder danach. Es waren der Rhein-Herne-Kanal, die Verbindung des Rheins mit der Ems über den früher erbauten Dortmund-Ems-Kanal, sowie der Westteil des Mittellandkanals, der 1915 Ems und Weser miteinander verband. Diese Kanäle machten aus den vorher getrennten Stromgebieten ein großes deutsches Wasserstraßennetz. Das kam den Ruhrorter-Häfen direkt zugute, da sie über den „Hafenkanal“ (siehe Abb. 1) östlich an den Rhein-Herne-Kanal angebunden sind.

Rheinerosion und ihre Folgen

Es gibt verschiedene Gründe für die Erosion des Flussbettes im Bereich des Niederrheins. Wir erwähnen nur zwei Hauptursachen: Ursprünglich erstreckte sich der Rhein auf langen Strecken über viele Seitenarme. Die Verkürzung oder Korrektur des Fahrwassers führte zu einer Erhöhung der Fließgeschwindigkeit und hat zur Folge, dass sich die Kraft der fließenden Welle erhöht. Der Bau von Längs- und Querwerken verminderte zwar die natürliche Seitenerosion der Ufer, aber sie

erhöhte die Tiefenerosion, d. h. die Rheinsohle koferte aus. Es kam erschwerend hinzu, dass sich durch Stauregelungen am Oberrhein und bei den Nebenflüssen das Geschiebegleichgewicht wegen verminderten Materialzufuhr änderte. Außerdem führten die Schiffschrauben von starken Motorschiffen zum Aufwühlen der Rheinsohle, so dass das dadurch aufgewühlte Geschiebe ständig zu Tal getragen wurde.

Viel stärker noch wirkte sich die Kiesentnahme aus dem Rhein aus. Zwischen den Weltkriegen und dann noch bis 1955 wurden, ohne Rücksicht auf die Ökologie, viele Millionen Kubikmeter Kies zu Bauzwecken aus dem Rhein entnommen. Später wurde die Kiesgewinnung untersagt und Kies, der zur Vertiefung des Fahrwassers durch Ausbaggern von Untiefen entnommen wurde, wurde nun dem Rhein an Stellen mit Übertiefen zurückgegeben.

Die Absenkung

Für die folgende Beschreibung der Absenkung nehmen wir einen Fachartikel von Dipl.-Ing. Hermann Bumm zu Rate, den er im *Jahrbuch der Hafentechnischen Gesellschaft* (30. und 31. Band) im Jahr 1968 veröffentlichte. Hermann Bumm war damals Hafendirektor der Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Im Jahre 1951 kam es zu einem Vertrag zwischen den folgenden drei Beteiligten:

- der Hamborner Bergbau AG, die die Zeche Westende unterhalb des Hafens von Ruhrort betrieb,
- der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster sowie
- den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Hermann Bumm schreibt dazu in seinem Artikel: „... Die Zeche Westende soll die Kohle nach einem bestimmten Plan abbauen, wobei die Wasser- und Schifffahrts-

direktion Münster und die Duisburg-Ruhrorter Häfen sich verpflichteten, einen Teil der Bergschäden, die über das übliche Maß hinausgehen, zu tragen. Der Bergbau übernahm damit eine bedeutungsvolle und schwierige Aufgabe, die Kohle unter Tage mit besonderer Vorsicht so abzubauen, dass über Tage absichtlich gezielte Bergsenkungen zum Vorteil der Oberlieger entstehen sollten, wobei Schäden an den zahlreichen und komplizierten Bauwerken möglichst zu vermeiden waren. In einem derartigen Umfang und Ausdehnung ist Bergbau mit den besonders zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen bisher nicht betrieben worden. Aber auch für die Hafenverwaltung war es eine neue und interessante Aufgabe, trotz der Auswirkungen der Bergsenkungen der

verschiedenenartigen Bauwerke – es waren rd. 14 km Ufer, 4 Kohlekipper, 9,5 km Krangleise, 45 km Gleise und Tankläger mit 300.000 m³ Tankraum und den dazugehörigen Rohrleitungen sowie zahlreiche Hochbauten betroffen – jederzeit betriebsfähig zu halten, wobei die verschiedenen Interessen zwischen Bergbau und Hafenverwaltung jeweils abzustimmen waren.“

Die Abb. 2 zeigt die geplanten Absenkungen der Ruhrorter Hafenanlagen.

In langwierigen Untersuchungen wurde gemeinsam mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Duisburger Hafen AG geklärt, in welchem Umfang und an welchen Stellen eine Absenkung des Hafens besonders vordringlich und von Vorteil sein

würde. Man kam zu dem Ergebnis, dass die Senkungen an der Schleuse 1 des Rhein-Herne-Kanals (hier kurz Schleuse 1 genannt) möglichst groß und bei etwa 2,20 m liegen sollte. Der Hintergrund war: Der Unterschied zwischen dem gemessenen höchsten und niedrigsten Wasserstand betrug über 11 Meter. Besonders schwierig waren die Verhältnisse an der Schleuse 1, aber auch an der Ruhrschleuse. Beide Schleusen bilden den Zugang zum Rhein-Herne-Kanal bzw. zum Ruhrschifffahrtsweg. In Niedrigwasserzeiten konnten diese Schleusen vollgeladene Schiffe nicht mehr aufnehmen. Die Schiffe mussten also im Ruhrorter Hafen geleichtert werden. Bei der Weiterfahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal oder der Ruhr hätten sie dagegen wieder voll beladen sein können, da sich der Wasserstand hier nicht ändert. Ihr Frachtraum war also aus den vorgenannten Gründen nur wenig genutzt.

Insgesamt sollten die 6 Ruhrorter Hafenbecken A, B und C sowie Kaiser-, Nord- und Süd-Hafen um 1,60 – 2,00 m und die beiden schon genannten Eingangsschleusen um 2,25 m durch den Abbau von drei Kohleflözen, die in 90 – 500 m Tiefe lagen, abgesenkt werden.

Der Kohleabbau

In dem schon genannten Vertrag waren neben dem Ausmaß der hierbei zu führenden Senkungen auch zeitlich festgelegt, bis wann bestimmte Senkungen an den verschiedenen Stellen des Hafengebiets realisiert sein sollten. Ehe also mit dem Kohleabbau im Hafengebiet begonnen werden konnte, mussten Querschläge und Richtstrecken bis zur äußeren Feldgrenze entstehen.

Die Kohle wurde in vier Flözen (nämlich Flöz Sonnenschein, Flöz Präsident, Flöz Finefrau und Flöz

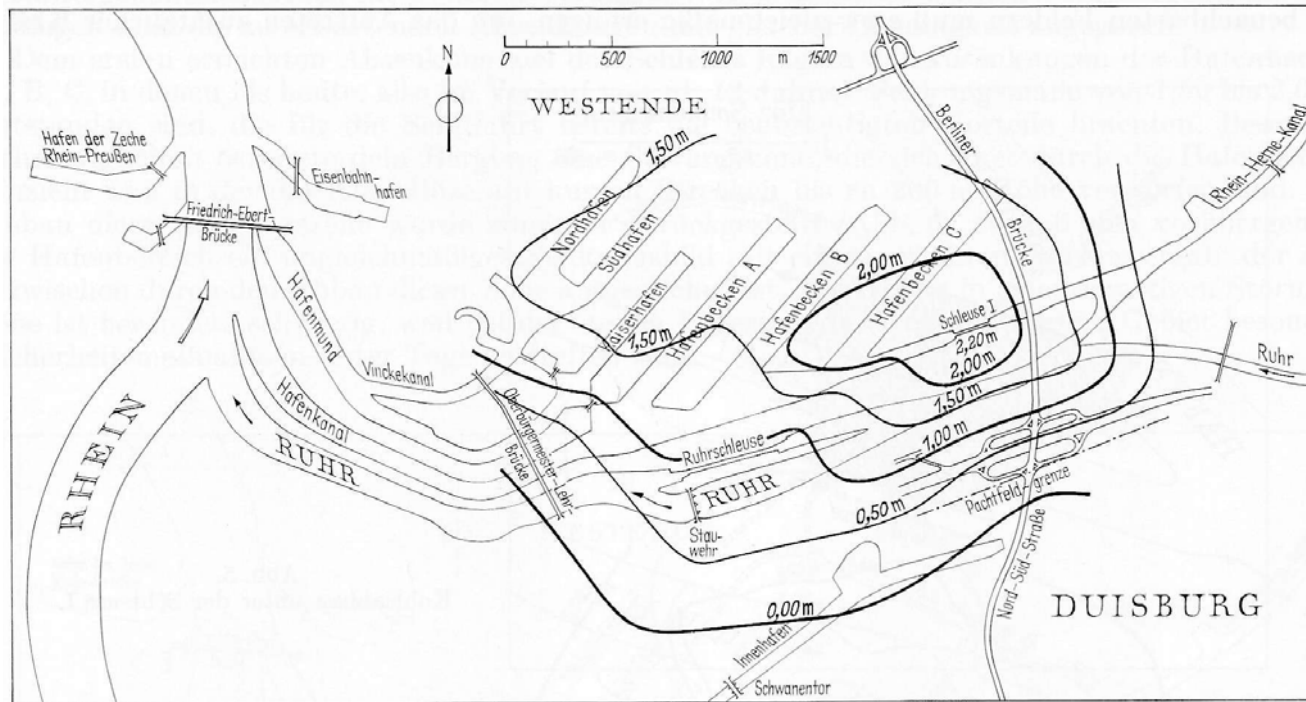


Abb. 2: Geplante Absenkung der Ruhrorter Hafenanlagen.

(Bild aus dem genannten Bericht von H. Bumm)

Girondelle) abgebaut, wobei man möglichst große Flächen zusammenhängend auskohlte, um eine möglichst gleichmäßige Absenkung zu erzielen. Insgesamt, bis zur Stilllegung der Zechenanlage Westende im Juli 1968, wurde unter dem Hafengebiet ein Kohlenfeld mit etwa 10 Millionen Tonnen Kohle abgebaut.

Die Flöze wurden nach dem Ausbau der Kohle zum Teil wieder mit Gesteinsmaterial verfüllt. Bei anderen ließ man die Hohlräume gezielt einstürzen. Diese Planung und die verantwortlichen Entscheidungen dazu gehören in das Tätigkeitsgebiet der Markscheider. Diese Leistungen für die Steuerung des Abbaus und größte Genauigkeit der Setzungen waren außergewöhnlich. Ein Markscheider ist ein speziell im

Bergbau tätiger Vermessungsingenieur, ein alter und angesehener Beruf im Bergbau.

Zu Einzelheiten der Technik des Kohleabbaus unter den Ruhrorter Häfen können wir auf die Internetseite von Dieter Schulze-Elvert verweisen, der 2013 verstarb. Er war Bergmann und sein Leben lang hat er sorgsam und detailliert die Geschichte des Bergbau im Ruhrgebiet protokolliert: http://www.schulzeelvert.de/html/ruhrorter_hafen.html.

Ende 1955, also rund vier Jahre nach Vertragsabschluss, wurde als erster der Abbau von Flöz Sonnenschein zur Absenkung der Schleuse 1 aufgenommen. Im Frühjahr 1957 war am Unterhaupt der Schleuse 1 das erste angestrebte Senkungsziel von 45 cm erreicht.

Am Oberhaupt war sie dagegen nur um 9 cm abgesunken, d.h. die Schleuse hatte in der Längsachse eine Schiefstellung erlitten, die allerdings bei einer Länge von 180 m keine Erschwernisse im Schleusenbetrieb zur Folge hatte. Bis 1967 wurde das wesentliche Abbauziel im Hafenbecken A, B und C voll erreicht und zum Teil sogar überschritten (vergleiche Abb. 3), an anderen Stellen aber wegen Störungen in der Geologie nicht erreicht. So war die Absenkung am hinteren Teil der Häfen A, B mit 1,80 m geplant, erreicht wurden aber 2,00 m. An der Schleuse 1 wurde dagegen nur eine Absenkung von etwa 1 m erreicht. Im südlichen Teil des Hafens hatte sich nämlich ergeben, dass die durch den Hafen verlaufende Verwerfung unter der Ruhrschleuse und im hinteren Teil des Nordhafens so starke Störungen aufweist, dass der Kohleabbau hier untersagt wurde. Dies war die einzige falsche Voraussetzung in der ursprünglichen Planung.

Bergschäden

Bei diesem Vorhaben stand es von vornherein fest, dass man in gewissem Umfang Bergschäden akzeptieren musste. Durch rechtzeitige Vorsorge wurde aber der Schadensumfang gering gehalten, beispielsweise durch vorbeugenden Verbau wie: Sicherungen, Verstärkungen, Einbau von Fugen und Dehnern.

Am besten vertrugen Massivbauten die Bergsenkung. Ein Beispiel ist die 112 m lange und 20 m hohe Kohlenmischanlage, ein Stahlbeton-Gebäude, das eine beträchtliche Absenkung von 1,80 m ohne Risse oder Betriebsstörung vertrag.

Leichtere Bauwerke erleiden meist stärkere Schäden. So stellten sich die leichten Stützen der Verladebänder der Kohlenmischanlage schief und ihre Neigung änderte sich dauernd. Durch fortlaufendes

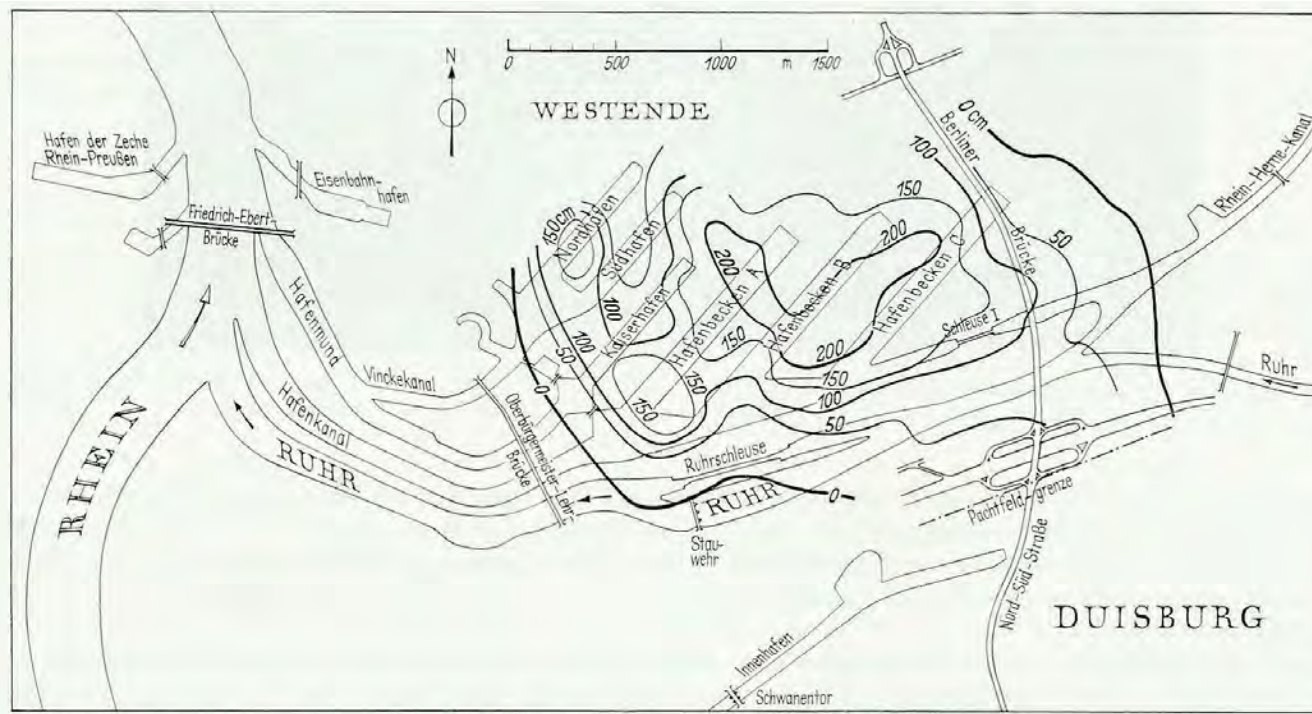


Abb. 3. Erreichte Absenkung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

(Bild aus dem genannten Bericht von H. Bumm)

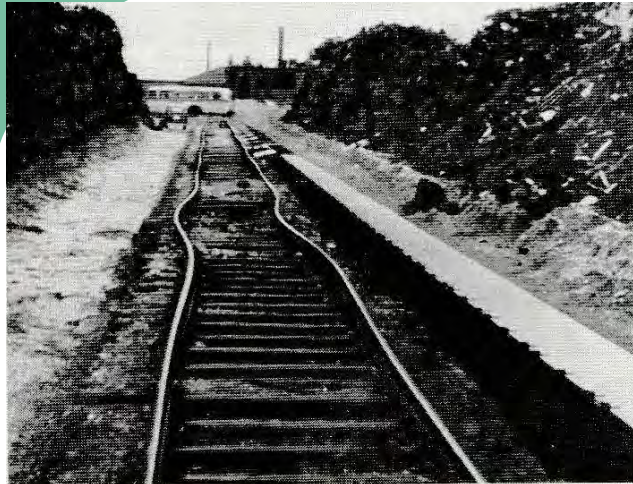


Abb. 4: Gleisverwerfung.

(Bild aus dem genannten Bericht von H. Bumm)

Korrigieren der Festpunktstützen war es aber nicht schwierig, sie wieder auszurichten.

Für die Setzungen waren die Kranbahnen und die Hafensbahn am empfindlichsten und die Bergschäden waren signifikant. Die Gleise pressten und zerrten, schoben im Schotterbett, bildeten Senken und das Gleisgefälle änderte sich dauernd. Hier mussten an vielen Stellen laufend Anpassungen durchgeführt werden und die Betriebsverhältnisse veränderten sich permanent (siehe Abb. 4). Verbunden war dies mit zusätzlichem Bedarf an Rangierpersonal.

Vorbeugender Aufwand war bei den Tankanlagen erforderlich. So wurden an dem mit ihnen verbundenen Rohrleitungsnetz viele Sicherungen, etwa Dehnern installiert. Trotzdem wurde immer wieder infolge Zerrungen oder Pressungen eine dauernde Änderung der Rohrleitungsänderungen erforderlich.

Die kostspieligste vorbeugende Sicherungsmaßnahme war an der 1800 m lange „Berliner Brücke“. Hier mussten zusätzliche Bewehrungen montiert wer-

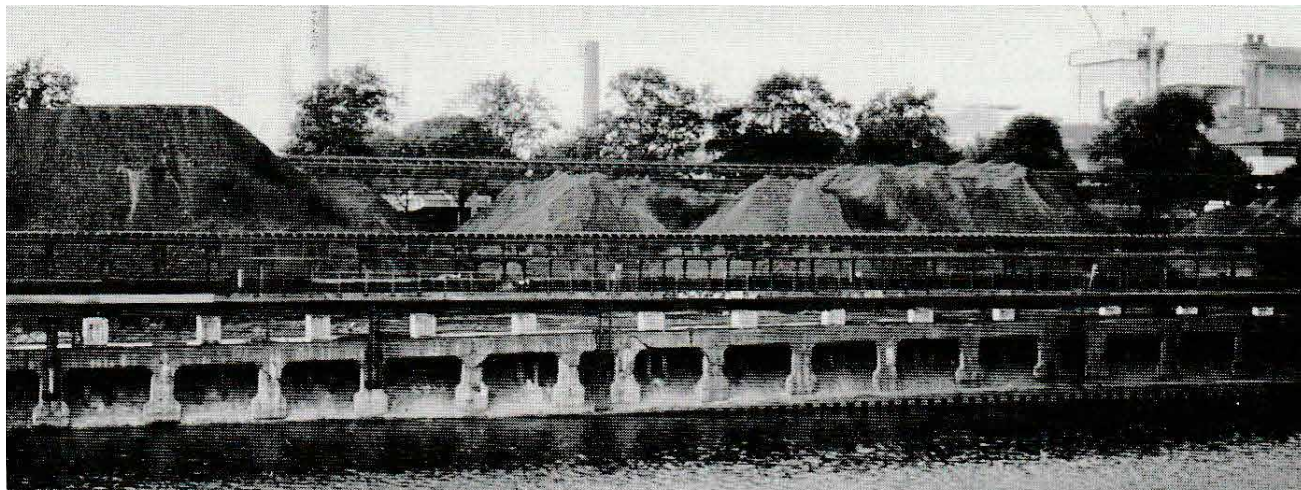


Abb. 5: Ungleichmäßig abgesunkenes Ufer im Nordhafen am Ende der Abbauzone. Neigung der Oberkante Spundwand auf 50 cm um 1 m. Die Kranbahn ist durch Betonsockel ausgerichtet

(Bild aus dem genannten Bericht von H. Bumm)

den und die Stützen der Brücke wurden vollkommen regulierbar gelagert. Die Absenkung und das Ausrichten der Brücke geschahen ohne Einschränkung bei der Nutzung, d. h. bei vollem Verkehr. Es konnte erreicht werden, dass der Brückenzug die Senkung ohne jeden Schaden überstand.

Die Spundwände folgten den Senkungen recht gut. Beim Becken C lag die Oberkante der etwa 650 m langen Spundwand nach der Absenkung vollkommen horizontal. An einigen Stellen – z. B. in der Mitte des Nordhafens – verblieben ungünstige Verhältnisse und es entstand hier auf kurzer Strecke am Ufer ein Gefälle von 1,00 m (siehe Abb. 5).

Epilog

Wir möchten zum Schluss noch einmal Hermann Bumm zitieren:

„Der Abbau der Kohle unter den Häfen erfolgte in bergmännisch so hervorragender Weise, dass er für die Duisburg-Ruhrorter Häfen AG mit den beschriebenen Einschränkungen ein voller Erfolg gewesen ist. Hervorzuheben seien an dieser Stelle nochmals die ganz außergewöhnlichen Leistungen der Markscheider, die den Abbau der Kohle gesteuert und in größter Genauigkeit der Setzungen und ihre Folgen vorausgesagt haben, so dass mit den vorbeugenden Maßnahmen die Schäden in tragbaren Grenzen gehalten werden konnten“ ... „Es mag für Außenstehende kaum glaubhaft sein, dass man ein so kompliziertes Gebilde, wie einen Hafen mit seinen umfangreichen vielseitigen Bauanlagen, um 2,00 m absenken kann, in dem man praktisch den Boden unter ihm wegzieht, aber die jahrelangen Erfahrungen und die großen Fachkenntnisse der Markscheider haben gezeigt, dass es trotz allen gegenteiligen Vorstellungen möglich war.“

Mit Dampf in die Zukunft – Die frühe Industrialisierung in Frankfurt/Main

Karl-Heinz Steiner

Das Institut für Stadtgeschichte Frankfurt/Main setzte seine Präsentationen zur Frankfurter Industriegeschichte mit einer weiteren Ausstellung fort. Dazu schreiben die Veranstalter im Flyer: „Gemeinhin gilt in Verbindung mit der Tradition als Handelsstadt die Annahme die Industrialisierung in Frankfurt habe erst spät eingesetzt. Die Ausstellung verdeutlicht, dass es aber in vielen Fällen Kaufleute waren, die industrieähnliche Betriebe und Manufakturen in der Stadt, den städtischen Dörfern und im Umland gründeten. Um 1850 besaß Frankfurt schon eine Reihe von Betrieben, dazu auch zwei der Schwerindustrie Einer davon, die Gießerei und Maschinenfabrik J. S. Fries, stellte sogar Dampfmaschinen und Teile für Eisenkonstruktionen für Brücken (Eisernen Steg) her.“

Nach einem kurzen Abschnitt über die Nutzung der Dampfkraft zu Lande und zu Wasser sind Frankfurter Firmen und die städtische Infrastruktur: Gas, Wasser, Nahverkehr, Stadtreinigung, Stromversorgung

im Blick der Ausstellung. Leider ist der Platz an den Wänden des im ersten Stock des Karmeliterklosters gelegenen Vortragssaales recht knapp bemessen. Man musste sich daher auf die Präsentation von 15 Firmen in Wandvitruinen und auf Plakatwänden beschränken. Die Größe der gezeigten Exponate wird durch die Abmessungen der Tischvitruinen limitiert. Es kommen daher nur kleinere Ausstellungsstücke – Dampfmaschinenmodelle, Verpackungen, usw. in Frage.

Der rote Faden der Ausstellung beginnt im Jahre 1844 in der noch vorindustriellen Zeit Frankfurts. Manufakturen bestimmen die Produktion auf Frankfurter Stadtgebiet. Berichtet wird über Metallverarbeiter (insbesondere Gießereien für Eisen und Bronze),



Bild: Der Maschinenfabrikant Johann Conrad Kämpf (mit Jacke, Bildmitte) stellte sich 1890 mit seiner Belegschaft für den Fotografen in Positur. Seit 1879 produzierte Kämpf mit zwanzig Arbeitern in der Höhenstraße Zentrifugalpumpen und Ventilatoren. (Foto Institut für Stadtgeschichte).

Webereien (Wolle) und immerhin 5 Hasenhaarschneidereien mit insgesamt 279 Arbeitern auf Frankfurter Stadtgebiet.

Neben dem Industriezweig Hasenhaarschneiderei hatte das Druckgewerbe (lithographischen Anstalten), darunter die **Dondorf Druckerei**, mit 268 Mitarbeitern die höchsten Beschäftigungszahlen.

„Follow up“ zum Kulturcampus Bockenheim/Gebäude der Dondorf Druckerei:

Das ehemalige Gebäude der Dondorf Druckerei (denkmalgeschützt, wir berichteten im FITG-Journal 3/2008), der Universitätsbibliothek in Bockenheim benachbart, beherbergt das Institut für Kunst und Musikpädagogik der Johann Wolfgang Goethe-Universität. Da der gesamte Campus aus Bockenheim verlagert wird, steht die Nutzung des Fabrikgebäudes in absehbarer Zeit zur Disposition. Die Zukunft des Gebäudes ist mit den aktuellen Überlegungen zum Kulturcampus Bockenheim verknüpft. Der Neubau der Musik-Hochschule ist nicht mehr auf der Fläche der Universitätsbibliothek mit Integration des Dondorf Gebäudes, sondern bis 2025 auf dem Gelände des heutigen Juridicums geplant. Das Land Hessen – Heureka Programm – stellt dafür 90 Mio. € zur Verfügung. Die Verlagerung der Universitätsbibliothek in einen Neubau an der Miquelallee ist zeitlich unbestimmt und damit auch die Entscheidung über das Gebäudeensemble bestehend aus Universitätsbibliothek/benachbarter Dondorf Druckerei. Man muss daher, in Anbetracht der langen Realisierungszeiträume, erneut die Frage diskutieren, ob das Gebäude der Dondorf Druckerei aus dem Jahre 1890 nicht Standort eines Museums für Industriegeschichte Frankfurt wer-

den könnte. Bis zu einem Projektstart – um 2025 – sind Neubau des Historischen Museums, Neubau des Museums der Romantik und Erweiterung des Jüdischen Museums längst Geschichte, der Neubau des Museums für Weltkulturen hoffentlich in der Abwicklung. Somit müssten die Kapazitäten der Kulturträger (und vielleicht sogar das Geld) zur Verfügung stehen, endlich auch den letzten fehlenden Baustein der Frankfurter Museums-Landschaft – das Museum zur Industriegeschichte Frankfurts – zu realisieren. In jedem Fall sollte der noch vorhandene Industrieschornstein – eine Landmarke der Industriegeschichte Bockenheims – erhalten bleiben.

Zurück zur Ausstellung. Ausstellungsobjekt war auch die städtische Infrastruktur: Gas, Wasser, Strom usw. Insbesondere die Geschichte der Frankfurter Gasversorgung ist schon gut in Publikationen – hier gibt es mehrere Bücher zu den Jubiläen der Mainova – dokumentiert.

Hinsichtlich des Nahverkehrs sei auf das Verkehrsmuseum, seine Publikationen und seine Ausstellungen verwiesen. Dazu aktuell unter: <http://www.op-online.de/region/frankfurt/pferdeomnibusse-zwei-durch-frankfurt-5672004.html>

„Vor 175 Jahren, am 1. November 1840, beginnt in Frankfurt mit einem Pferdeomnibus das Zeitalter des planmäßigen Verkehrsbetriebs. Aus der privaten Initiative entwickelt sich ein dichtes Nahverkehrsnetz aus Straßenbahn, Bus sowie U- und S-Bahn. Rund 260 Millionen Fahrgäste sind in der Mainmetropole

Exkurs zur Hasenhaarschneiderei

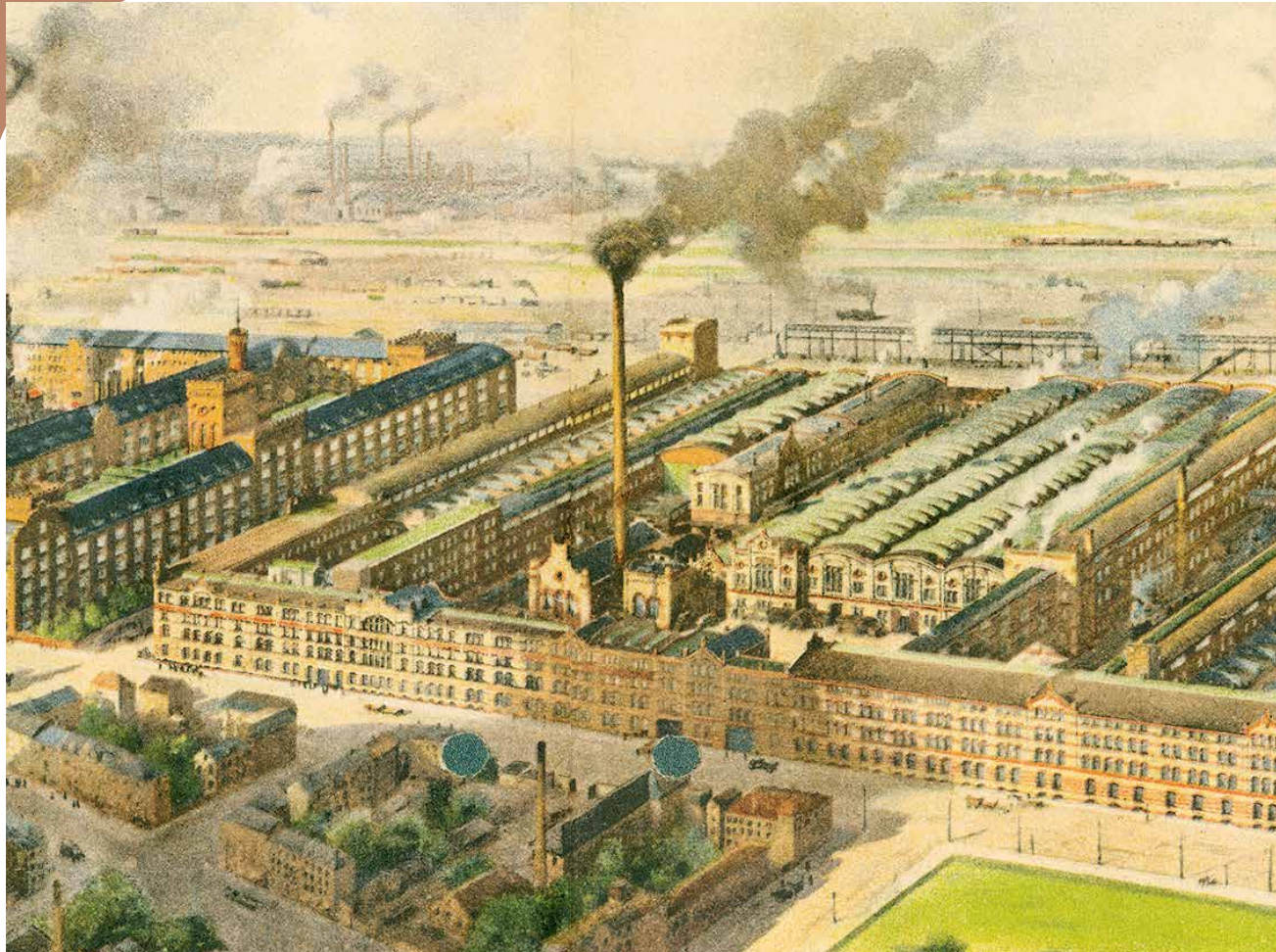
Es handelt sich um einen Handwerker, der Hasen- und Kaninchenfelle zum Zwecke der Rohstoffgewinnung für Filzhüte schor und die Haare aufbereitete. Diese Technologie wurde wahrscheinlich mit den Hugenotten eingeführt.

Gibt man den Begriff Hasenhaarschneiderei in Google ein, so findet man einiges über die Verwendung von Hasenhaar-Filz bei der Hutproduktion, jedoch erstaunlich wenige Treffer zum Berufsstand der Hasenhaarschneiderei. Was man findet, deutet darauf hin, dass dieser Berufszweig im Rhein-Main Gebiet recht verbreitet war. Eine Quelle, die das bestätigt, ist die Teilnahme Mainzer Schüler an einem bundesweiten Geschichtswettbewerb. Mit Unterstützung ihres Tutors Ferdinand Scherf erstellten drei Schüler vom Mainzer Rabanus-Maurus-Gymnasium die Arbeit **„Das geschlossene Fenster. Hasenhaarschneider in Kelsterbach“**. Sie errangen einen von bundesweit fünf ersten Preisen (FAZ vom 19.10.2005, Mainzer Schüler forschen über Hasenhaarschneider). Einen weiteren Hinweis entnimmt man einem Artikel aus der Frankfurter Neue Presse von 2010, Serie Stadtteilhistoriker, mit Informationen über das Leben in Sossenheim, Titel: **„Butterkarl und Hasenhaarschneider“**. Grundsätzliches zum Berufsstand erfährt man durch eine Publikation aus dem Jahre 1995 mit dem Titel **„Die Hasenhaarschneider“**. Erschienen ist die Broschüre in der Reihe Heimatkundliche Beiträge zur Geschichte von Kelsterbach. Der Verfasser, Karl Laun, schildert auf 102 Seiten (DIN A5, keine ISBN-Nummer und vergriffen), die Geschichte des Gewerkes.

Zitat aus dem heimatkundlichen Beitrag bzw. aus dem Jahresbericht 1863 der Industrie und Handelskammer (IHK) Frankfurt.

*„Die Hasenhaarschneiderei beschäftigt hier in vier größeren Etablissements mehr als 1000 Arbeiter, von denen etwa 400 in den Fabriken selbst und 600 in den umliegenden Ortschaften tätig sind. Zwei dieser Fabriken haben **Dampfmaschinen**, welche ca. 20 Schneidemaschinen und ca. 7 bis 8 Blasmuschinen in Bewegung setzen. Im Jahre 1863 verarbeiteten dieselben zwei bis zweieinhalb Millionen Hasen- und über drei Millionen Kaninchenfelle. Dem Werte nach beträgt der Gesamtumsatz in diesen Artikeln etwa ein- bis eineinhalb Millionen Gulden. Geschürt wurde in Kelsterbach, Rüsselsheim (4 Betriebe), Sossenheim, Neu Isenburg, Niederrad und Fechenheim.“*

Vielleicht eine Anregung an das Stadtarchiv, diesem Industriezweig und der darauf basierenden Hutfertigung einmal nachzugehen und ihn in einer kleinen Sonderausstellung zu würdigen. Dabei könnte man auch die Diskrepanz zwischen den doch recht unterschiedlichen Beschäftigungszahlen des Raumes Frankfurt – 400 oder 1000 Arbeiter – aufklären.



Adler Werke Frankfurt um 1920

(Foto: Haus für Stadtgeschichte Frankfurt)

Jahr für Jahr „öffentlich“ unterwegs“. Auch über die Trinkwasserversorgung unserer Stadt wird regelmäßig berichtet. Der Wasserpark an der Friedberger Warte (öffentlich zugänglich) und den Boehle-Park (von Hessenwasser gesperrt) an der Sachsenhäuser Warte sind in ihrer Funktion als Trinkwasserspeicher allgemein bekannt. Nicht zu vergessen das Wasserwerk

in Hattersheim mit einer weitgehend kompletten Dampfmaschineninstallation. Auch zu diesem Technikdenkmal gibt es eine Einzelpublikation aus dem Jahre 2007. Volker Rödel: „100 Jahre Wasserwerk Hattersheim“. Gleiches gilt für den Bereich des Abwassers. Hier bietet das Buch von Herrn Thomas Bauer, „Im Bauch der Stadt“ (leider vergriffen), eine gut

lesbare Zusammenstellung. Auch in der Publikation der Stadtentwässerung Frankfurt, Titel: „Rein in den Main“ aus 2008 findet sich ein historischer Rückblick.

Es folgen in der Ausstellung des Institutes für Stadtgeschichte natürlich noch die Einzelbeschreibungen von Firmen, z.B.: Adler Werke, Hartmann und Braun, Naxos, Mouson, den Frankfurter Schriftgießereien, der Lebensmittelbranche (Brauerei Binding) und der Chemischen Industrie. Hier sei, für die vorindustrielle Zeit, die Chininfabrik von Dr. Carl Zimmer in Sachsenhausen in der Nähe des späteren Lokalbahnhofes genannt.

Frühzeit der chemischen Industrie in Frankfurt

Im Gegensatz zu Farbwerke Hoechst, Cassella, Griesheim, Degussa, Adox Fotowerke ist die im Jahre 1836 – also rund 27 Jahre vor Hoechst – gegründete Chininfabrik weniger präsent in der Erinnerung unserer Stadt. Bereits im Jahre 1844 installierte man am Standort Darmstädter Landstraße – Lage des Unternehmens siehe Delkeskamp Plan von 1864 – eine Dampfmaschine.

Bei der Zimmerschen Chininfabrik handelt es sich durchaus um ein größeres Unternehmen mit überregionaler Bedeutung und weitreichenden Geschäftsverbindungen:

Durch wachsende Konkurrenz wurde das Chinin-Geschäft jedoch immer schwieriger, weshalb es im Jahre 1887 zur Fusion mit dem Stuttgarter Wettbewerber Jobst'sche Chinin-Fabrik und zur Gründung der Vereinigten Chininfabriken Zimmer & Cie. kam. Julius von Jobst übernahm den Vorstand. Im Jahre 1906 lieferte die Firma 17% der Chinin-Weltproduktion, und, obwohl es im Jahre 1914 wegen Rohstoff-

mangels zu einer vorübergehenden Einstellung der Produktion und Entlassung der Arbeiter kam, entwickelte sich das Unternehmen bis 1920 zum sechstgrößten Chinin-Produzenten der Welt.

Im Jahre 1926 erwarb die Mannheimer Firma C.F. Böhringer & Söhne GmbH das unter den Nachwirkungen des Ersten Weltkrieges und dem Chinin-Preis-

Die Chemische Industrie auf der Columbischen Weltausstellung im Jahre 1893.

Von Dr. Otto Mühlhäuser.

Zu: Vereinigte Fabriken Zimmer und Co. in Frankfurt a. M. Arbeitskräfte:

1 Präsident; 2 Directoren, 4 höhere Beamte, 5 Chemiker, 170 Unterbeamte und Arbeiter.

Geschichtliches:

Sie wurde 1837 von Conrad Zimmer in Frankfurt gegründet und nahm 1855 die Fabrikation **künstlicher Dünger in Mannheim** auf. 1865 gründete C. Zimmer eine **chemische Fabrik in Börnecke** bei Stassfurt, welche später mit den Werken des Grafen Douglas zu den **Consolidirten Alkaliwerken Westeregeln** vereinigt wurde. 1876 legte die Firma Zimmer eine **Chinarindenplantage auf Java** an, 1880 wurde die **Anilinfarbenfabrikation** aufgenommen.

Produktpalette in Frankfurt:

Die Vereinigten Chininfabriken verarbeiten Chinarinden, Cocablätter, in Südamerika hergestelltes Rohcocaïn und viele medicinische Drogen auf die verschiedensten Alkaloide: Chinin, die Nebenalkaloide der Chinarinden, Chinidin (Conchinin), Cinchonidin, Cinchonin, Chinium, Chininperlen, -chokolade und -wein, Berberin, Cocaïn, Cotoin, Paracotoin, Morphinum, Codeïn u.s.w., Extracte und Tincturen.

Man beachte zu Cocain, Morphinum und Codein: Sachsenhausen beherbergte Mitte des 19. Jahrhunderts offensichtlich eine Drogenküche. Eine Versorgung der Stadt mit Drogen wäre sogar straffrei gewesen. Erst im Jahre 1920 verbot z.B. England per Gesetzesbeschluss die freie Verkäuflichkeit von Opiaten.

verfall beeinträchtigte Unternehmen. Für den Frankfurter Teil des Unternehmens findet man in einem Bericht aus Dingers Journal Hinweise auf bis nach Indonesien (Java) reichende Geschäftsaktivitäten.

Zum Teil wurden diese Frankfurter Unternehmen auch schon in Einzelausstellungen – z.B.: Mouson – im Karmeliterkloster präsentiert. Dies ist ein guter Ansatz diese Firmen aus der Vergessenheit zurückzuholen. Man würde es sich aber wünschen, dass es auch einmal mit einer umfangreicheren Ausstellung der Frankfurter Industriegeschichte klappen würde. Z.B.: eine Ausstellung zur Geschichte der Chemischen Industrie in FFM, zur Geschichte der Datenverarbeitung (Erste Univac-Rechnerinstallation in Deutschland) oder eine ambitionierte Ausstellung zu den Adlerwerken und ihrer umfangreichen Produktpalette von Schreibmaschine über Fahrrad bis zum Automobil. Ein produktbezogener Ansatz wäre vorstellbar: Historie der Frankfurter Büromaschinenproduktion,



Stangeneis-Kühlschrank

(Foto aus Wikipedia)



Derartige Gespanne zur Stangeneislieferung an Privat-Haushalte und Einzelhandelsgeschäften waren noch in den 50'er Jahren des vergangenen Jahrhunderts in Frankfurt unterwegs.

Schreibmaschinen von Adler, Torpedo, Merz usw.. Auch zur Firma J.S. Fries, gibt es meines Wissens – obwohl sie faktisch in jeder Ausstellung zur Industriegeschichte Frankfurts vorkommt – keine Monografie. Dies gilt auch für die Landmaschinenfabrik Mayfarth, dem Stangeneisproduzenten „Eis-Günther“ und nicht zuletzt dem Hersteller mechanischer Klaviere, der Firma J.D. Philipps AG (Pianella).

Die erwähnte Firma UNIVAC (**Universal Automatic Calculator**) engagierte sich im Jahre 1956 in Frankfurt. Wir verweisen hierzu auf den ausführlichen und interessanten Beitrag „Der Univac – Ein internationales Meisterwerk der elektronischen Datenverarbeitung“ von Corinna Schlombs in Kultur&Technik aus dem Jahr 2008 (<http://www.deutsches-museum.de/verlag/kultur-technik/archiv/32-jhrg-2008/>). Der Univac steht heute im Deutschen Museum in München.

Spätestens Mitte der 19.ten Jahrhunderts begann der Rückzug einer Nutzung von Wind-, Wasserkraft, Antrieb durch Pferde bzw. Ochsen in Werkstätten und die Dampfmaschine wurde Energielieferant. Von der zentralen Welle der Dampfmaschine ausgehend wurde die Antriebsenergie über Transmissionen an die Bearbeitungsmaschinen der Werkstatt verteilt.

Knapp 50 Jahre später trat dann bereits der Elektromotor seinen Siegeszug an.

Die erste in Frankfurt installierte Dampfmaschine wurde im Jahre 1835 in Betrieb genommen. Die Druckerei Heller & Rohm hatte die Maschine zum Betrieb von zwei Schnelldruckpressen erworben. Die Anzahl der Dampfmaschinen, des Symbols der Industriellen Revolution, erhöhte sich bis zur Einführung der Gewerbefreiheit 1864 zunächst nur langsam auf etwa sechzig. Die Masse der Erstinstallationen erfolgten

dann in den Jahren um 1890 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

Die Internetseiten von Albert Gieseler (http://www.albert-gieseler.de/dampf_de/texte/einfuehr.shtml) machen den Versuch den Bestand der jemals in Deutschland installierten Dampfmaschinen zu dokumentieren. Die Listen umfassen ca. 38.000 einzelne Dampfmaschinen, davon ca. 32.000 mit Nachweis ihrer Betriebsstätten. Die anderen sind Datentabellen entnommen und umfassen daher nur technische Angaben. Diese Anzahl erscheint zwar sehr hoch, sie umfasst jedoch nur einen kleinen Teil der jemals gebauten Dampfmaschinen. Allein um 1900 gab es im Deutschen Reich ca. 100.000 Dampfmaschinen; viele weitere waren zu dieser Zeit schon verschrottet, andere noch gar nicht gebaut.

Studiert man diese Tabellen, hat man den Eindruck, dass sich zunächst jeder qualifizierte Schlosser als Dampfmaschinenbauer versuchte und es erst im Laufe der Jahre zu einer Bereinigung der Anbieter kam. Die Produktionsbedingungen in einer der führenden Dampfmaschinenfabriken des Jahres 1912 kann man sich sogar auf einem Film mit dem Titel „Die Lokomobil-Fabrik R. Wolf Magdeburg-Buckau, 1912, Spielfilm 23 Minuten) anschauen. Abzurufen ist dieser Film aus der Deutschen Digitalen Bibliothek unter <https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/item/FAOVBSHZKEH2PUIWHRYSPG5QIJOC5PM>

Bekannte Hersteller von Dampfmaschinen aus dem Frankfurter / Offenbacher Raum waren die Maschinenbau-AG vorm. Pokorny & Wittekind, J.S. Fries Sohn, Gebr. Heim und Gebr. Schmaltz (OF).

Fries baute Dampfmaschinen – stationär und mobil – wurde aber später eher durch Stahlbau, Kräne und Brückenkonstruktionen bekannt. So produzierte

Fries den Strabokrans, einen transportablen Straßenbockkran, der im Zweiten Weltkrieg hauptsächlich für die Panzerinstandsetzung an der Front verwendet wurde.

Ein Offenbacher Dampfmaschinenproduzent, die Firma Gebr. Schmaltz, war jüngst Thema eines Artikels in der Frankfurter Neuen Presse (FNP vom 22.10.2015)

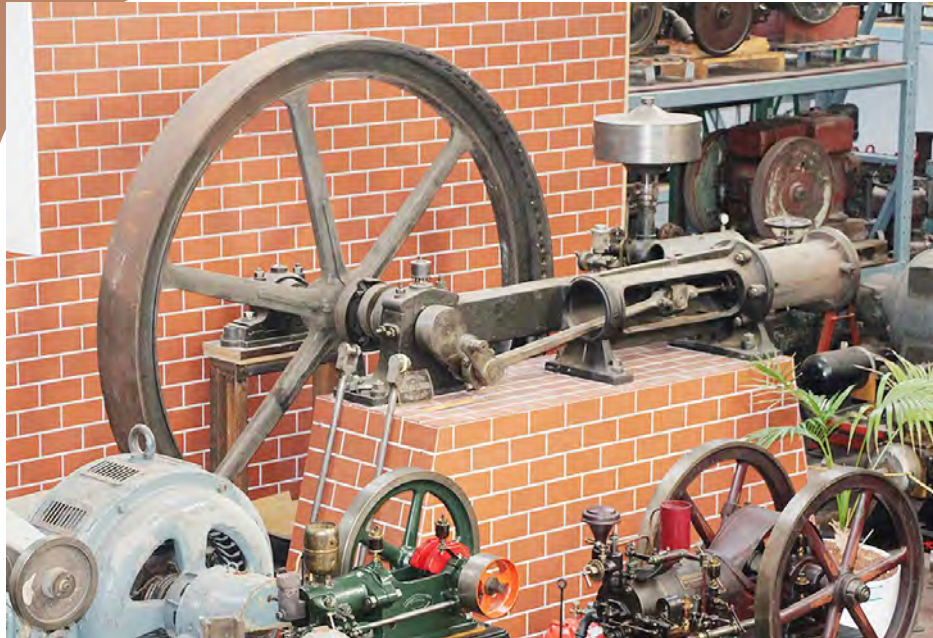
Berichtet wurde über eines der beiden, von der Maschinenfabrik Gebrüder Schmaltz in Offenbach gefertigten Dampfmaschinenmodelle mit der speziellen Collmann'schen Patent-Ventilsteuierung. Diese Dampfmaschine steht seit 1905 im Gebäude der Schreinerei Diehl in Kelsterbach. 1872 gebaut verrichtete sie erst ihren Dienst in der Kneisel-Papiermühle in Unterliederbach, nach deren Schließung dann im Dampfsägewerk Diehl an der Weberstraße. Dort blieb sie bis zum heutigen Tag erhalten. Unzählige Versuche hätten die Diehls schon unternommen, die historische Dampfmaschine an ein Museum oder einen Liebhaber-Verein zu verkaufen. Erst vor kurzem sei wieder eine Gruppe von Dampfmaschinen-Freunden hier gewesen – doch die Maschine und ihr Transport, d.h. die Verlagerung ist kaum sinnvoll, da man eine derartige Maschine am besten an ihrem ursprünglichen Betriebsort der Öffentlichkeit zugänglich macht.

Bei der Diehl'schen Maschine handelt sich um

Anmerkung: Collmann-Steuerung

Eine Erläuterung findet man in Dingers Journal (1877, Band 225, Seite 316 – 321)

Der komplette Artikel, enthält eine Funktionsbeschreibung, ist unter <http://dinger.culture.hu-berlin.de/article/pj225/ar225095> in Dingers Journal – digitalisierte Ausgabe der Universität Berlin – nachzulesen.



Dampfmaschine F. S. Fries – Eigentümer hmf

(Foto K.H. Steiner)



Dampfmaschine J. S. Fries – Firmenschild

(Foto K.H. Steiner)

eine Einzylinder-Maschine mit einem beeindruckenden Schwungrad von drei Metern Durchmesser.

Man kann nur hoffen dass es in Gesprächen zwischen Museumsverein Kelkheim und den Besitzern gelingt eine tragfähige Basis für Erhalt und Präsentation im industriegeschichtlichen Verbund „Möbelproduktion in Kelkheim“ zu finden. Letztlich würde damit auch das Andenken an die Besitzer des Technikdenkmals „Dampfmaschine der Firma Diehl“ und die Geschichte ihrer unternehmerischen Tätigkeit in Kelkheim in die Stadtgeschichte integriert.

Auch von unserem Frankfurter Dampfmaschinenhersteller J. S. Fries gibt es glücklicherweise ein erhaltenes Referenzobjekt im Bestand des Historischen Museums Frankfurt (hmf). Diese Dampfmaschine ist zurzeit in den Räumen der der Technischen Sammlung Hochhut (im Gallus) aufgestellt. Trotz der für eine Dampfmaschine noch recht bescheidenen Abmessungen

ist eine Präsentation (Ausstellungsbereich „Frankfurt Einst“) im Neubau des Historischen Museums nicht beabsichtigt.

Zu guter Letzt noch ein Hinweis auf einen weiteren der frühen Frankfurter Dampfmaschinen Produzenten, die Firma Pokorny und Wittekind. Auch diese Firma nahm natürlich an der Elektrotechnischen Ausstellung, dem Frankfurter Ereignis des Jahres 1891 teil und präsentierte dort seine neuesten Modelle.

Die Dampfmaschinen der Internationalen elektrotechnischen Ausstellung zu Frankfurt a. M. 1891.

Die Firma Pokorny und Wittekind in Bockenheim bei Frankfurt a. M. hatte drei Dampfmaschinen verschiedener Systeme ausgestellt. Ein Modell war eine schnellaufende, mit Condensation arbeitende Ein-

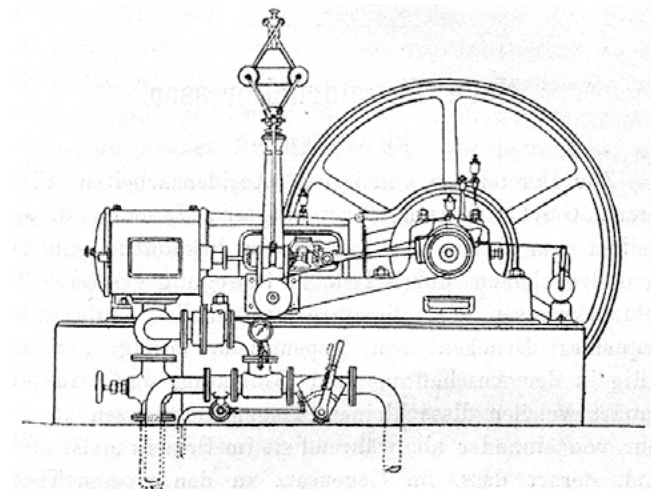


Fig. 22.
Einzylindermaschine von Pokorny und Wittekind.

Einzylindermaschine von Pokorny & Wittekind

(Grafik Dingler's Journal)

cylindermaschine liegender Construction von 250 mm Cylinderdurchmesser und 300 mm Kolbenhub. Dies veranschaulicht Fig. 22. Sie soll bei 8 at Anfangsspannung mit 235 minutlichen Umdrehungen eine Leistung von 40 effectiven PS entwickeln.

Pokorny und Wittekind (FMA) wurde in späteren Jahren durch die Fertigung von Kompressoren bekannt. Ein noch unrestaurierter historischer Kompress-

or ist im Eingangsbereich der Technischen Sammlung Hochhut zu besichtigen.

Obwohl eine Dampfmaschine gewissermaßen der „Eye-Catcher“ eines Technikmuseums ist, bedeutet die Verlagerung einer kompletten Dampfmaschinenanlage einen so hohen Aufwand und Platzbedarf, dass man meist davor zurückschreckt. Zudem wird dadurch den Sinnzusammenhang des Technischen



Ein unrestaurierter Kompressor Frankfurter Maschinenbau AG (FMA) aus dem Jahre 1911. Der wassergekühlte Kompressor, mit lenkbarer Vorderachse und gummibereiften Stahlrädern, besitzt einen U-förmigen Druckbehälter um den Kompressormotor. (Foto K.H. Steiner)

Weblinks zur Industriegeschichte

Adler Motoren Veteranen Club
www.adler-veteranen.de

Braun-Sammlung in Kronberg
www.foerderkreis-braunsammlung.de/de/
www.braun.com/de/world-of-braun/braun-collection.html

DECHEMA Gesellschaft für Chemische Technik und Biotechnologie e.V.
www.dechema.de

Dietesheimer Techniksammlung
<http://www.dietesheimertechniksammlung.de/>

Fahrzeugveteranenverein Dreieich
www.fvvd.de

Feldbahnmuseum Frankfurt
www.feldbahn-ffm.de

Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte (FITG)
www.fitg.de

Hessisches Wirtschaftsarchiv
www.hessischeswirtschaftsarchiv.de/

Historisches Museum der Stadt Frankfurt
www.historisches-museum.frankfurt.de

Museum der Stadt Rüsselsheim
www.museum-ruesselsheim.de

Museum für Rechner-, Computer und Kommunikationstechnik
www.technikum29.de/

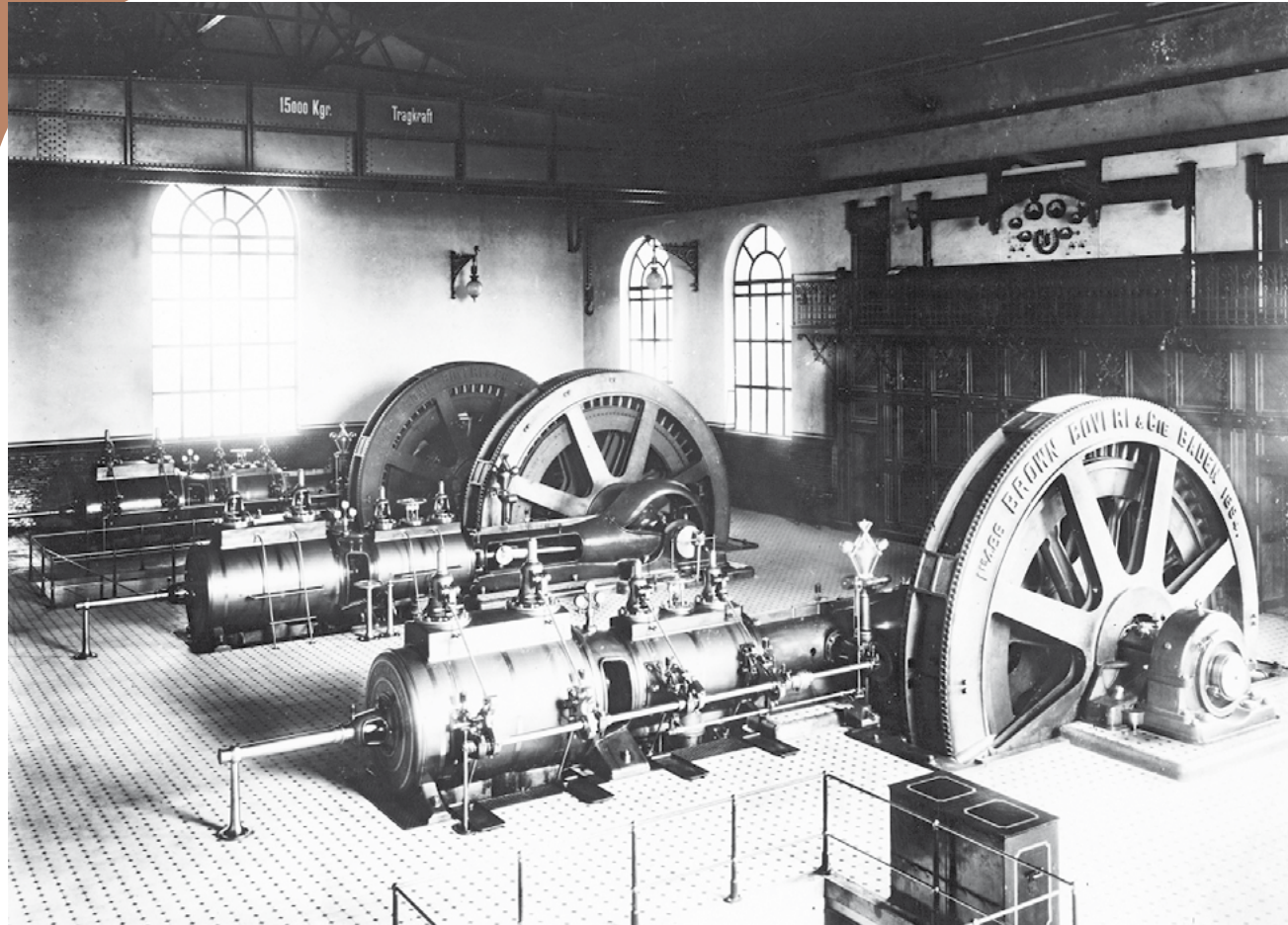
Route Industriekultur Rhein Main
www.route-der-industriekultur-rhein-main.de/

Sammlung Hochhut
www.technische-sammlung-hochhut.de

Stadtwerke Verkehrsmuseum Frankfurt
www.hsf-ffm.de

Urban Exploration
www.geisterstadttaxi.de

Zeppelin-Museum Zeppelinheim
www.zeppelin-museum-zeppelinheim.de/



Mit drei Dampfmaschinen von Brown, Boveri & Cie. ausgestattete Maschinenhalle des Frankfurter Elektrizitätswerks an der Speicherstraße. Fotografie aus dem Jahr 1895 (Foto Haus für Stadtgeschichte Frankfurt).

Denkmals der Energieerzeugung mit seiner produzierenden, energiekonsumierenden Umwelt unweigerlich zerstört.

Glücksfälle, wie die am Betriebsort erhaltene Anlage im Wasserwerk Hattersheim (mit kompletter Feuerungsanlage) sind eher die Ausnahme. Auch in diesem Falle scheut man natürlich den Aufwand eines „Echt-

dampfbetriebes“ mit kohlebefeuertem Heizkessel. Die Probleme eines „Echtdampfbetriebes“ gelten insbesondere für die stationären Anlagen. Alles was sich bewegt, Dampflokomotiven, Dampfschiffe, Dampfrollen hat zumindest die Option des „Echtdampfbetriebes“ und kann dann durch Ausflugsfahrten einen Beitrag zu den Unterhaltskosten leisten.

Zusammenfassend gelang dem Institut für Stadtgeschichte eine sehr gute gemachte Überblicks-Ausstellung zu Frankfurts Weg in die Industrialisierung.

Die Ausstellung umfasste Themenbereich, die man sich als Bestand der Allgemeinbildung eines an der lokalen Industriegeschichte interessierten Frankfurter Bürgers – neben dem Wissen über Goethe, der bekanntlich aus seinem Geburtsort schon im Alter von 16 Jahren in Richtung Leipzig flüchtete – wünschen würde.

Parallel zu der von Thomas Bauer erarbeiteten Fotoschau ist im Institut für Stadtgeschichte zum Preis von 14,90 Euro das Buch „Mit Dampf in die Zukunft! Frankfurts Weg in die Industrialisierung“ erhältlich. Autor ist Dr. Konrad Schneider. Das 116seitige Werk ist reich bebildert und bei Henrich Editionen in Frankfurt erschienen (ISBN 978-3-943407-29-7). Die Ausstellung wurde durch ein umfangreiches und interessantes Vortragsprogramm begleitet.



„Das verborgene Museum“ – Dokumentation eines Schatzes

von Karl-Heinz Steiner

Im FITG-Journal 01/02-2013 schrieben wir auf Seite 15: „Vermittelt wurde die Besichtigung der Lederprägwerkstatt durch Herrn Dr. Eichenauer vom Offenbacher Haus der Stadtgeschichte und von Frau Marion Rüber-Steins vom Stadtplanungsamt Offenbach. Die exklusive Führung für Mitglieder des Facharbeitskreises der Route der Industriekultur Rhein-Main und Interessierte erfolgte durch Herrn Rosenberger. Er stellte seine seit 25 Jahren stillgelegte Lederprägwerkstatt vor.“

In den vergangenen zwei Jahren ergaben sich, was die langfristige Sicherung der Werkstatt mit Wohnbereichen als Gesamtensemble betrifft, keine entscheidenden Fortschritte.

Der Umgang mit solchen historischen Maschinen ist in der Tat eine große Herausforderung für Besitzer und Institutionen. Das typische Beispiel aus Offenbach ist die ehemalige Lederpräganstalt Rosenberger. Im Keller stehen Offenbacher Maschinen aus dem 19. Jahrhundert mit Gasanschlüssen, die Fabrik ist

komplett im Erbauungszustand von 1946 erhalten, von den Bakelitschaltern bis hin zur Fabrikantenwohnung im Obergeschoss, alles ist original. Der ehemalige Betrieb wird vom 85jährigen Sohn des letzten Besitzers betreut, glücklicherweise befindet er sich in Familienbesitz.

Im Offenbacher Museum ist leider kein Platz für die Übernahme des Gesamtensembles, so hat Dr. Eichenauer das komplette durchfotografieren der Werkstatt veranlasst. Gewissermaßen eine Art Notgrabung, wie man Sie sonst nur aus den Braunkohletagebauebenen kennt. Der Versuch ein Bodendenkmal/ ein Stück Industriekultur, kurz vorm Wegbaggern, zumindest fotografisch, für die Nachwelt festzuhalten. Für den langfristigen Erhalt solcher Räume, wie die der Lederpräganstalt Rosenberger, braucht man entweder einen Verein, ein Nutzungskonzept oder die Unterschutzstellung, die meistens nicht geschieht, wenn kein Nutzungskonzept ersichtlich ist. Denn damit würden für eine Stadt irgendwann reale Kosten

entstehen, und die untere Denkmalschutzbehörde ist ja Teil einer Kommunalverwaltung, die solches eher nicht will.

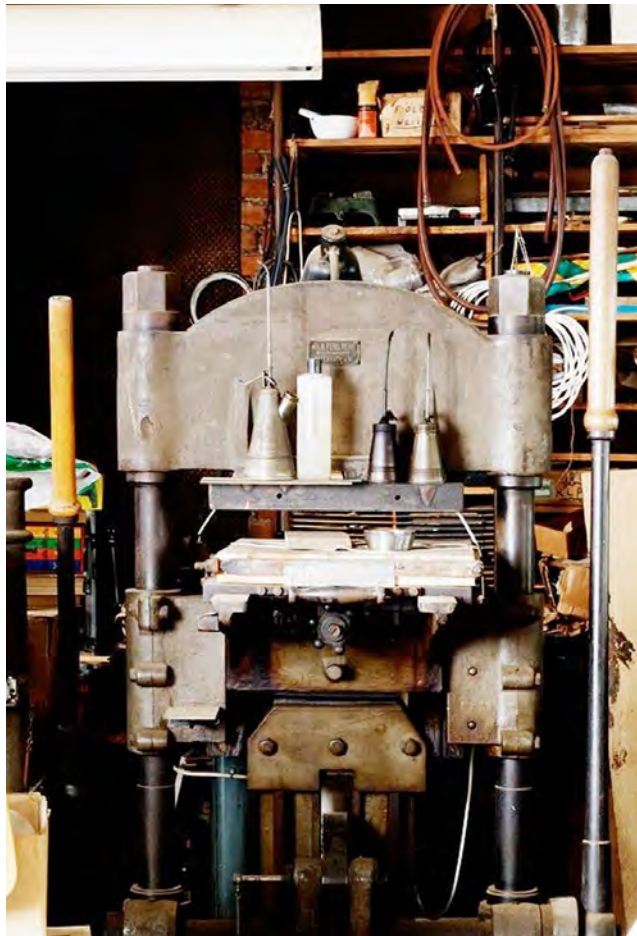
Für ‚normale‘ Museen wie im Falle von Offenbach, mit einem Depot, das sowieso schon aus allen Nähten platzt, noch dazu in einer ‚Schutzschirmkommune‘, ist dies schwierig.

Es gelang für die Erstellung einer Fotodokumentation die Fotografin Kirsten Bucher zu gewinnen:



Ausstellungseröffnung durch Dr. Eichenauer
(Foto K. H. Steiner)

Das Haus der Stadtgeschichte zeigte Ergebnisse der Arbeit in einer Ausstellung „Das verborgene Museum – Dokumentation eines Offenbacher Schatzes“. Im Gegensatz zu den abgedruckten Fotografien im FITG-Journal 01/02-2013 fangen die Bilder von Frau Bucher – lange Belichtungszeiten, kein Blitzlicht – die noch unverfälschte Atmosphäre der „Werkstatt im Dornröschenschlaf“ in bemerkenswerter Qualität ein.



Werkzeug aus vergangener Zeit (Foto Kirsten Bucher)

Das Projekt erfolgte in Kooperation mit der Fotografin und dem Besitzer der Lederpräganstalt Heinz Rosenberger.

Das Museum schrieb zu diesem Projekt: *„Die Firma Rosenberger war ein klassisches Offenbacher Beispiel einer sogenannten Lederpräganstalt: ein Familienunternehmen in einem Hinterhaus der Ludwigstraße mitten im Herzen Offenbachs. An den Empfang schließen zwei Stockwerke Werkstatt an, und aus der Wohnung im oberen Stockwerk läutete die Mutter jeden Tag das gemeinsame Mittagessen ein. Das Besondere an der Firma, die 1946 wiedereröffnet wurde, ist, dass es die Räume noch im Originalzustand gibt! Der hochbetagte Besitzer Heinz Rosenberger hat sie mehr oder weniger in dem Zustand belassen, in dem 1988 ihre Pforten zum letzten Mal geschlossen wurden. Er ermöglicht damit eine Reise in die Vergangenheit, die sich vor allem in Detail und Atmosphäre widerspiegelt.“*

Zur Ausstellung im Herbst 2015 erschien eine Dokumentation. Diese ist für 15 € im Haus der Stadtgeschichte erhältlich.

Ich bin davon überzeugt, dass diese Dokumentation eine überzeugende Argu-

mentationshilfe zum langfristigen Erhalt des Industriedenkmals, d. h. auch für die Sponsorsuche, sein wird.

Wir, der FITG, wünschen Dr. Eichenhauer bei diesem Unterfangen viel Erfolg.

Leider ist diese Situation in Offenbach kein Einzelfall. Ich erinnere an das Schicksal der Werksausstellung der Allessa in Offenbach (FITG Journal 03-2011, Seite 12: „Hier stimmt die Chemie! (?)“). Auch hier gelang zwar die Sicherung der Exponate durch Einlagerung in das Depot des Hauses der Stadtgeschichte. Die Präsentation in der Öffentlichkeit wird leider – Finanzierung – auf sich warten lassen.



Einblick in die Werkstatt

(Foto Kirsten Bucher)

Der Tod aus dem Nichts – Antike Geschütze

Sonderausstellung der VEX LEG VIII AVG in Zusammenarbeit mit dem Römerkastell Saalburg

Karl-Heinz Steiner

Kriegstechnik ist in der Regel nicht Thema unseres Journals. Handelt es sich jedoch dabei um Römische Waffen längst vergangener Zeiten, dürfen wir sicher eine Ausnahme machen. Auf die aktuellen technischen Probleme des Sturmgewehres G36 (Heckler & Koch) werden wir aber sicherlich nicht eingehen.

Die Sonderausstellung – Juli bis November 2015 – im Römerkastell Saalburg präsentierte mit originalen Fundstücken, Nachbauten, Installationen, informativen Texten und Abbildungen einen spannenden Überblick über die ausgefeilte Waffentechnik der römischen Armee.

Ausgangspunkt sind die rekonstruierten Geschütze aus der in ihrer Vielfalt einzigartigen Sammlung des Römerkastells Saalburg. Diese Katapulte entstanden



*Ein nicht allzu ernst gemeintes Warnschild im Ausstellungsbereich
(Foto K.H. Steiner)*

zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf der Saalburg und haben seitdem Besucher und Archäologen gleichermaßen in ihren Bann gezogen.

Die Arbeitsgemeinschaft Vexillatio Legionis Octaviae Augustae baut und experimentiert seit über 20 Jahren mit antiken Geschützen und präsentiert in dieser Ausstellung ihre gesammelten Erfahrungen. Wir sehen Kriegstechnik, wie sie von den Römern während ihrer Besatzungszeit in unseren hessischen Landen installiert wurde

Aus der Pressemitteilung der Saalburg vom 30. August 2015: *Das Römerkastell Saalburg lud zum im Jahre 2015, alle interessierten Besucher zu einem Experimentiertag in der Saalburg ein. Römische Soldaten der VEX LEG VIII AVG zeigen im Experiment die Funktionsweise antiker Geschütze. Unter anderem wird erstmalig der „Experimentalrahmen 2015“ eingesetzt, eine Vorrichtung, mit der diverse Messungen am Torsionska-*



*Römische Soldaten mit Pfeilschleuder
(Foto K.H. Steiner)*

tapult möglich sind. So kann beispielsweise erforscht werden, wie sich die Veränderung der Lage der Wurf-Arme und der Torsionsbündel auf die Wirkungsweise der Geschütze auswirken. Ein kontrollierter Wurfarmbruch soll Auskunft geben, welche Kräfte bei der Torsionswaffe wirken. Außerdem wird ein Funktionsmodell des ‚Onager‘, einer antiken Steinschleuder, aufgebaut. Anders als bei bereits existierenden Nachbauten wird dazu eine Konstruktion aus Balken und Flaschenzügen verwendet, wie es der römische Schriftsteller Ammianus Marcellinus überlieferte.

Zur Ausstellung gibt es eine Begleitbroschüre, die im Museumsshop erhältlich ist.

Torsionsgeschütz ist ein Sammelbegriff für historische Artillerie-Waffen, welche die für den Schuss nötige Energie aus der beim Spannen auftretenden Verdrehung von Seilbündeln und der daraus resultierenden elastischen Verformung des umgebenden Rahmens beziehen. Die Seile bestehen in der Regel aus



Römische Armbrust

(Foto K.H. Steiner)

Tiersehnen, aber auch die Verwendung von in Öl getränkten Frauenhaaren ist überliefert. Die bekanntesten Waffen dieser Art sind die griechische Palintona (römisch Balliste bzw. Scorpio) und der Onager.

Nach meiner persönlichen Meinung erscheint mir das Römische-Pfeilschleuder-Equipment für die historischen Bedingungen in unseren Landen etwas sperrig zu sein. Zu Sicherung eines Kastells mag es angehen, der Transport durch die Wälder der „Barbaren“ (meine Vorfahren) zum Einsatzort – freies Schußfeld? – auf Esel, Pferd oder Rücken des Legionärs ist sicher suboptimal. Die Kadenz der „Armbrustartigen“ Pfeilschleudern war im Vergleich zu den im 13./14. Jahrhundert erfolgreichen Langbögen aus England (Schlacht von Azincourt) wesentlich langsamer (1–2 pro Minute gegenüber max. 10–12 beim Langbogen). Sie war daher weniger zur offenen Feldschlacht geeignet, sondern mehr als Scharfschützenwaffe für statische Belagerungskämpfe. Vorteil der Armbrust war die einfachere Ausbildung des Schützen an der Armbrust. Sie stellte weniger physische Ansprüche (Spannen über Hebel oder Kurbelmechanismus) als die der Bogenschützen, so dass sie aufgrund aller Faktoren zur Hauptwaffe der (schon verweichlichten) Städter wurde.

Englischer Langbogen

Als Englischer Langbogen wird der meist aus Eibe oder Ulme hergestellte Stabbogentyp des Spätmittelalters bezeichnet, der vor allem durch den massenhaften Einsatz in spätmittelalterlichen Schlachten bekannt wurde.

Langbogenschützen waren hoch spezialisierte Einheiten mit hohem Ausbildungsaufwand. Ausgebildete Langbogenschützen konnten bis zu zehn Pfeile pro

Minute über Reichweiten von bis zu 200 m abschießen.

Dabei wurde vermutlich mehr Wert auf die Menge als auf die Genauigkeit gelegt, da in einer Schlacht wohl eher Gebiete beschossen wurden als Einzelziele. 1.000 Schützen konnten so in der Minute 500 kg Pfeile verschießen. Dieser immense Verbrauch hielt einen ganzen ‚Industriezweig‘ am Leben, von dem viele Berufsstände existierten. Nicht nur die Bogenbauer (bowyer) und Pfeilmacher (arrowsmith, fletcher), sondern auch Schmiede, Seilereien (stringer, string-fellow), Holzhändler, Fuhrbetriebe etc.

Letztlich ist es aber immer besser dem alten Leitspruch ‚Make Love (Römer + Blonde Germaninnen) not War‘ zu beherzigen. Dies sage ich als ehemaliger ZIVI (Zivildienst-Leistender).

Diese, im Rahmen dieser Ausstellung gezeigte, experimentelle Archäologie ist auch ein Beitrag zum Erkenntnisgewinn und daher ein lobenswertes Unterfangen. Man kann dadurch auch lang vergessene Fertigungstechniken in ihren historischen Zusammenhang stellen, den „Stand der Technik“ des historischen Zeitabschnittes verdeutlichen und dadurch u. a. auch auf wirtschaftliche Konsequenzen – z. B.: Übungsaufwand der Langbogenschützen, Materialbedarf für militärisches Gerät – aufzeigen.

Wir verweisen abschließend noch auf eine Literaturstelle:

T. Beck: Der altgriechische und altrömische Geschützbau nach Heron dem Älteren, Philon, Vitruv und Ammianus Marcellinus. Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie / Zeitschriftenband (1911) / Artikel / S. 163–184

http://www.digizeitschriften.de/dms/resolveppn/?PID=PPN513009817_0003|log11

Tankstellen

von Karl-Heinz Steiner

Nachdem viele verschwunden sind bzw. die verbliebenen durch Neubauten von Kaufhäusern der Nahversorgung ohne Öffnungszeitbeschränkung – mit einigen, überdachten Betriebsstoff-Zapfsäulen – ersetzt wurden, beklagt man nunmehr das Verschwinden der Vielfalt unserer Übernahmestationen für den (noch) unverzichtbaren Betriebsstoff des Verbrennungsmotors. Hatten wir im Jahre 1965 alleine im Bundesgebiet noch rund 40.000 Tankstellen, so ist ihre Zahl im Jahre 2015 auf etwa 14.000 (Deutschland) geschrumpft.

Höchste Zeit für eine Bestandsaufnahme, denn die nächste Entwicklung zeichnet sich bereits ab. Die Öffnungszeiten unserer Supermärkte weiten sich aus und überdecken in der Zwischenzeit schon sechs von sieben Wochentagen mit Öffnungszeiten bis Mitternacht und das Elektromobil wird die bisher gewohnte Zapfsäule durch eine Norm-Steckdose (zu Hause?) ersetzen.

Ein frühes Beispiel des Erhalts einer zeittypischen Konstruktion ist die gegen Ende der 50er Jahre vom Architekten Herbert Baumann in Köln-Deutz errichtete Zapfanlage (siehe nächste Seite).

In den 70er Jahren wurde die Anlage stillgelegt, aber schon damals wegen seines markanten Designs und dem „fliegenden Dach“ unter Denkmalschutz gestellt. Die Anlage wurde komplett saniert, teilweise rekonstruiert und um zwei weitere Vordächer in Absprache mit der Denkmalpflege erweitert.

2000 erhielt das Projekt den „Renault Traffic Design Award“.

Derartige technologische Umbrüche generieren häufig die folgenden Begleiterscheinungen.

1. Denkmalschutz

Die Stiftung Denkmalschutz erkennt das Problem der verschwindenden bzw. verrottenden Bauten der Benzinversorgung, konstatiert die Eigenschaft „Erhaltenswürdiges Kulturgut“ und publiziert darüber in ihrer Zeitschrift *Monumente*. Siehe dazu einen im August 2015 dieses Jahres erschienen Artikel im *Monumente Online Magazin*: „Der Preis der Freiheit, Eine kleine Kulturgeschichte der Tankstelle“.



Tankstelle der 1920'er Jahre

(Foto: Aral AG)



Deutz-Kalker Str. 103

(Foto: Stadt Köln)

2. Museale Aneignung

Das früher in einer öl- bzw. benzingeschwängerten Umgebung installierte Equipment, die Benzinzapfsäule, wird von allen Geruchsspuren gereinigt, in den Zustand fabrikneu restauriert und findet Eingang in unsere Verkehrsmuseen. In der Abbildung rechts oben ist ein Beispiel einer kompletten Tankstelle aus dem Verkehrsmuseum in München dargestellt.

Schon früh wurden Zapfgeräte entwickelt, die ein saubereres Abfüllen erleichterten. Sie gelten als



Zapfsäulensammelsurium

(Foto: Verkehrsmuseum München)

Vorläufer der Benzinpumpen, die in den 1920er-Jahren eingeführt wurden. Auch dazu ein Beispiel einer einzelnen restaurierten Zapfsäule aus dem Deutschen Historischen Museum in Berlin (siehe nächste Seite).

3. Sammelfieber

Dieser Schritt in die museale Präsentation edelt die Zapfsäule und den Öldosenschrank zum Sammelobjekt und beide werden gelegentlich auch zum „hippen Einrichtungsgegenstand“. Hier entwickelt sich

ein Markt und Firmen, z.B.: Die Firma „Tankstelle“ – www.alte-tanksaeulen.de – finden, restaurieren und verkaufen bereits seit dem Jahr 2000 historische Zapfsäulen und Tankstellenzubehör aus der Vorkriegs- und Nachkriegszeit. Neben der Beschaffung der historischen Zapfsäulen und den dazu passenden Öldosenschränken und Ölkabinetten bietet die Firma noch die komplette, technisch korrekte Restauration. Nach dem kompletten Zerlegen erfolgt eine gründliche Reinigung aller Teile, inklusive der Zapfpistolen



Leuna Zapfsäule DHM Berlin (Foto: K.H. Steiner)



Gasolin-Tankstelle der Centralgarage Bad Homburg

(Foto: K.H. Steiner)

und Schläuche. Alle Anbauteile werden zerlegt und Chromteile werden gegebenenfalls zum Neuverchromen gebracht, außerdem werden oxidierte Aluminiumbeschläge, Zapfpistolen und Zierleisten wieder auf Hochglanz poliert.

Ein Beispiel für die „hippe“ Verwendung war vor ein paar Jahren im Rahmen des „Tages der Architek-

tur“ in Frankfurt zu besichtigen. Ein Wohnhaus mit den folgenden Highlights: Die Trennwand zwischen Wohnzimmer und Garage wurde durch eine Schaufensterscheibe mit den Abmessungen 2,5 x 4 m ersetzt, die Garage mit Grauwacke-Pflaster ausgelegt, darauf das Mercedes Cabriolet (Oldtimer Nummernschild!) geparkt und als – von Punktstrahler anstrahlten

– „Eyecatcher“ dazu eine vorbildlich restaurierte, frischlackierte Zapfsäule mit unbekanntem Inhalt (Golftasche von Hermes?).

4. Rekonstruktion und Wiedererrichtung

Diesen Weg ist die Centralgarage in Bad Homburg (siehe Foto auf vorheriger Seite) gegangen und hat auf ihrem Freigelände eine restaurierte Tankstelle als sinnvolle Ergänzung zu den Präsentationen/Ausstellungen historischer Fahrzeuge im Gebäude errichtet.

Die Besichtigung der Tankstelle sollte man natürlich mit einem Besuch der zurzeit und noch bis Mitte 2016 präsentierten Ausstellung „Mit dem Auto in die Kurstadt“ kombinieren

Ein Besuch lohnt sich (Öffnungszeiten siehe Internet www.central-garage.de). Zum Tankstellenprojekt auf der Freifläche heißt es auf den Seiten der Centralgarage: *„Historische Tankstellen sind besondere Denkmale und sehr gefährdet. Ökostrom und regenerative Energiegewinnung erfordern ein Umdenken in Wirtschaft und Gesellschaft. Wer weiß, ob es die klassische Tankstelle in Zukunft noch geben wird. Umso wichtiger ist es, ihre Ahnen als wertvolle Zeugnisse der Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts wahrzunehmen und zu bewahren.“*

Im Mai 2015 haben wir auf dem Freigelände der Central-Garage eine historische GASOLIN-Tankstelle eröffnet. Fast zwei Jahre hat der Sammler und Autor der beiden Traumgaragen-Bücher Fritz Schmidt jr. mit seiner Firma MotorFritz dieses faszinierende Projekt für unser Automuseum in Bad Homburg v.d. Höhe entwickelt und umgesetzt.

Basis der Idee war ein Original-Tankwarthäuschen aus den 1940–50er Jahren, das zweckentfremdet in

einem Garten entdeckt wurde. Fritz Schmidt jr. erkannte sofort das Potential des Fundes und sicherte das Objekt. Als er kurze Zeit später seine Vision zur Rekonstruktion des Tankwart-Häuschens im Außenbereich der Central Garage vorstellte, waren wir begeistert und gingen gemeinsam und mit großer Leidenschaft an das Projekt heran. Das Ergebnis der Zusammenarbeit ist beeindruckend und ein Stück Geschichte.“

5. Dokumentation des Verlustes

Jetzt kommen unsere Fotografen ins Spiel. Begründet hat diese Tradition der Fotodokumentation – Fördertürme, Wassertürme, Fabrikhallen usw. das Fotografen-Ehepaar Bernd und Hilla Becher, (siehe https://de.wikipedia.org/wiki/Bernd_und_Hilla_Becher). Diesen Ansatz verfolgt auch Joachim Gies. Beispielhaft hat er den Zustand ausgedienter Tankstellen im Ruhrgebiet, im Sauerland, im Bergischen Land sowie im Rheinland dokumentiert. Gies hat seine Arbeit in vier Kapitel gegliedert: Essen und Trinken fasst gastronomische Nachnutzungen zusammen; Auto-mobil handelt von Werkstätten, Gebrauchtwagen und Reifenhandel auf den Geländen; in „querbeet“ finden sich unter anderem ein Reisebüro, ein Friseursalon, eine Autobahnkapelle und Wohnungen in den Gebäuden der aufgegebenen Stationen. „Leerstand“ schließlich erfasst die Gelände, die verfallen.

Für das Projekt „Abgetankt“ recherchierte Joachim Gies u. a. anhand alter Telefonbücher eine Vielzahl von Adressen ehemaliger Tankstellen. Rund 300 alten Tanken fuhr der Fotograf an – und fand dabei unterwegs immer weitere Tankstellen. „Alte Tanken finden ist wie Pilze suchen. Hat man seine Sinne erst sensibilisiert, tauchen sie auf einmal aus ihrem verborgenen Dasein auf“, fasst Gies seine Erfahrungen

zusammen. Seine meisterhaften Bilder hat Joachim Gies in einem Buch veröffentlicht, für das er bereits viele positive Kritiken bekommen hat.

Im März 2015 stellte er die besten Werke in der Ausstellung „Abgetankt“ im Haus der Architekten im Düsseldorfer Medienhafen vor. – Eine Fortführung des Projektes ist geplant.

Buchtipps:

Abgetankt

von Joachim Gies



In einer Auswahl von 61 Bildern zeigt der Fotograf Joachim Gies in diesem Buch beispielhaft den Zustand ausgedienter Tankstationen im Ruhrgebiet, im Sauerland, im Bergischen Land sowie im Rheinland. Getankt werden kann an keiner dieser Tankstellen mehr. Dafür haben sich zahlreiche andere Nutzungen gefunden, wie z. B. Wohnen, Werkstatt oder ein Friseursalon.

Das Buch kann für 35 € direkt beim Autor bestellt werden, siehe <http://www.abgetankt.de/>. (Softcover, 30 x 20 cm, 134 Seiten, 61 Farbfotografien)

Die Blechkonserve im Unternehmensarchiv

Reiner Conrad

In der Ausgabe des FITG Journals vom Frühjahr 2015 wurde von Ulrich Eisenbach im Beitrag „Informationen aus dem Hessischen Wirtschaftsarchiv“ die Frage formuliert, wie wohl eine Konservendose mit Vollkornbrot in das Firmenarchiv der früheren Cassella gelangen konnte.

Reiner Conrad, Betriebsrat der Allessa GmbH, hat sich der Frage angenommen und uns die nachfolgende Erklärung zugesandt.

„Keine Angst vor Experimenten“ und „Mehr Demokratie wagen“ waren 1969 gewichtige Formulierungen des ersten sozialdemokratischen Bundeskanzlers Willy Brand und drückten treffend den damaligen Zeitgeist aus. Der Wohlstand schien gesichert, nichtsdestotrotz wurde über die gerechte Verteilung leidenschaftlich diskutiert. Angefacht von den spontanen Arbeitsniederlegungen 1969, wurde im Organisationsbereich der Industriegewerkschaft Chemie-Papier-Keramik eine Abkehr von der traditionellen hin zu einer betriebsnahen Tarifpolitik vertreten. Im Sinne einer aktiven

Streikabwehr wurde vor diesem Hintergrund im Offenbacher Werk der Hoechst AG 1970 außer Luftma-



Der merkwürdige Fund einer Konserve mit Reisebrot bei der Übernahme des Firmenarchivs der früheren Cassella an das Hessische Wirtschaftsarchiv ist jetzt geklärt.

tratten und Decken auch Versorgungskonserven wie das „Reise-Brot“ von Sökeland bevorratet. Der Tarifkonflikt 1970 wurde ohne Arbeitskampf per Schiedsspruch beendet. Doch im Folgejahr 1971 kam es in der chemischen Industrie zum Streik, dem zweiten seit 1925 und bis heute letztem. Im Offenbacher Werk der Hoechst AG waren Arbeitswillige mehrere Tage unterbrochen in der Fabrik. Da die Lebensmittelversorgung immer gewährleistet war, wurden die eingelagerten Vollkornbrotbestände nicht verbraucht.

Der Bericht der Offenbacher Sozialbetriebe formulierte die Situation nach dem Streikende:

„Die Verpflegung, die größtenteils mit Konserven geplant war, stieß schon sehr bald auf Schwierigkeiten, da sich hier eine gewisse Eintönigkeit nicht vermeiden läßt. Dies konnte von uns nur dadurch so schnell überbrückt werden, weil wir die ganze Zeit über ungehindert Lebensmittel in das Werk einführen konnten.“

Von den 490 damals gekauften Luftmatratzen ist bekannt, dass die Restbestände Ende 1971 an die Mitarbeiter, die während des Streiks gearbeitet hatten, günstig verkauft wurden.

Die restlichen Brotkonserven störten keinen und lagerten in Offenbach bis zur Beendigung der letzten Produktionsaktivitäten 2010. Die Übergabe des gepachteten Industrieparkgeländes Offenbach an die Besitzerfirma Clariant war so definiert, dass sich die Verwaltungsgebäude in einem besenreinen Zustand befinden müssen. Allessa-Mitarbeiter aus Fechenheim waren 2012 damit beauftragt, den gewünschten Zustand herzustellen. Einige der in den Kellerräumen der alten Kantine gefundenen Brotkonserven fanden dabei den Weg nach Fechenheim und eine davon landete im Firmenarchiv.

Aktuelle Mitteilungen und Veranstaltungen

Route der Industriekultur Rhein-Main Winterprogramm 2015/16

Die Vorträge reichen von den Anfängen der Industrialisierung bis zur Gegenwart. Das diesjährige Fokusthema „Gestaltung“ aufgreifend, geht es um: Das Neue Frankfurt, Design und Entwicklung bei Braun, Gestaltung von Industrie, Technik und Arbeit in Kunstwerken, nachhaltige Industrie- und Gewerbegebiete, die Architektur der Industrie sowie das Automobildesign bei Opel.

<http://www.krfrm.de/projekte/route-der-industriekultur/winterprogramm-2015-16/>

Information über Stadtteilhistoriker Frankfurt (Staffel V)

In der neuen Staffel V der Stadtteilhistoriker – 2014 bis 2016 – wurden zwei Themen angemeldet, die auch für unseren Leserkreis von Interesse sein könnten.

Ralf Thee

Ostend : Die Familie Pfungst, Gründer der ehemaligen Naxos-Union

In der Arbeit soll das Leben und Wirken der Fami-

lie Pfungst, einer jüdischen Familie aus Freigeistern, Wohltätern und erfolgreichen Unternehmern, untersucht und beleuchtet werden. Neben dem sozialen Engagement und Unternehmertum der Familie wird auch ein Blick auf das Umfeld der damaligen Zeit geworfen. Was bedeutete es im 19. Jahrhundert für eine jüdische Familie, ein erfolgreiches Unternehmen zu gründen und sich für das Gemeinwohl der Stadt einzusetzen?

Rudolf K. Wagner

Sachsenhausen : Die Entwicklung der Brauerei Henrich, Frankfurt a. M. bis zur Fusion mit der Henninger Brauerei im Jahr 1921

Schon zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts gehörte die Brauerei Henrich zu den innovativsten Brauereien und sie legte damit den Grundstock für jahrzehntelanges industrielles Wachstum dieser Branche in unserer Stadt. Letztendlich war das Familienunternehmen aber nach dem Ersten Weltkrieg aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen, mit der Brauerei Henninger zu fusionieren. Auch eine familiäre Verandelung der agierenden Personen half da-

bei, Henninger zu einer der ganz großen Frankfurter Brauereien aufzubauen, die später Bedeutung auch über Deutschland hinaus errang.

Sobald uns Ergebnisse der beiden Arbeiten bekannt werden, werden wir im FITG-Journal darüber berichten.

Themen zur Industriegeschichte sind bei den „Stadtteilhistorikern“ gut aufgehoben. Bis zur Beantragung für Projekte der Staffel VI – 2017-2018 – hat man noch etwa Zeit. Vielleicht findet einer unserer Leser/-innen ein interessantes industriegeschichtliches Thema und entschließt sich zur Teilnahme.

Fortbildung für Stadt-, Museums- und GästeführerInnen

Gemeinsame Fortbildung der Projekte GartenRheinMain und Route der Industriekultur Rhein-Main: Die Fortbildung richtet sich an GästeführerInnen, die ihr Grundlagenwissen zu Themen der Industriekultur und Gartenkultur erweitern und in ihre Angebote integrieren möchten.

Die *KulturRegion FrankfurtRheinMain* bietet im Frühjahr 2016 eine Fortbildung für Stadt-, Gäste und MuseumsführerInnen an. Die Fortbildung besteht aus zwei Teilen – Teil I ist eine Fortbildung im Bereich „Industriekultur“ und Teil II ist eine Fortbildung zu dem Projekt „Garten RheinMain“.

Die Fortbildungen sind für die TeilnehmerInnen kostenfrei.

Die Fortbildungen können getrennt voneinander besucht werden. Am Ende der Fortbildungen erhalten die Teilnehmer eine Teilnahmebestätigung sowie ein Zertifikat.

<http://www.kulturregion-frankfurt-rheinmain.de/>

Beitrittserklärung

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

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

auf das Konto: IBAN: DE02 500 502 01 0000 653497
 BIC: HELADEF1822 bei der Frankfurter Sparkasse zu zahlen.

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

St.-Nr.: 045 250 6884 5 - K 32
 Finanzamt Frankfurt am Main – Börse

 Name, Vorname

 Firma

 Straße

 PLZ Ort

 Geburtsdatum

 Telefon

 Fax

 E-Mail

- Ich bin / wir sind damit einverstanden, dass meine / unsere Daten in die Internet-Adressliste aufgenommen werden.

 → Ort, Datum

 → Unterschrift

Die hier stehenden Daten werden entsprechend dem Bundesdatenschutzgesetz behandelt.

SEPA-Lastschriftmandat

Ich ermächtige / Wir ermächtigen den Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V., den oben angegebenen Jahresbeitrag von meinem / unserem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein / weisen wir unser Kreditinstitut an, die vom Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V. auf mein / unser Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann / Wir können innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem / unserem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Zahlungspflichtiger (bitte ausfüllen)

Name	
Anschrift	
IBAN	
BIC	
Zahlungsart	jährlich wiederkehrende Zahlung

 → Ort, Datum

 → Unterschrift des/der Zahlungspflichtigen

Bitte senden oder faxen an:

Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V.
 Vorsitzender Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere
 Am Dachsberg 51
 60435 Frankfurt
 Fon: 06128-944133
 Fax: 06128-944132
 E-Mail: w.giere@fitg.de
 Web: www.fitg.de

Zahlungsempfänger

Name:	Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V.
Anschrift	c/o FITG Am Dachsberg 51 60435 Frankfurt am Main
IBAN BIC	DE02 500 502 01 0000 653497 HELADEF1822
Gläubiger-Identifikationsnummer	DE95 ZZZ 00000 769 118
Mandatsreferenz:	(wird vom Zahlungsempfänger ausgefüllt)