



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR
RHEIN-MAIN

KulturRegion
FrankfurtRheinMain



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN OFFENBACH AM MAIN

NR. 30
LOKALER ROUTENFÜHRER
58 Objekte der Industriekultur
in Offenbach am Main



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

Den Schatz an lebendigen Zeugnissen des produzierenden Gewerbes samt dazugehöriger Infrastruktur zu bergen, wieder ins Bewusstsein zu bringen und zugänglich zu machen, ist Ziel der Route der Industriekultur Rhein-Main. Sie führt zu wichtigen industriekulturellen Orten im gesamten Rhein-Main-Gebiet und befasst sich mit Themen wirtschaftlicher, sozialer, technischer, architektonischer und städtebaulicher Entwicklung in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.

Mehr zur Route der Industriekultur Rhein-Main finden Sie im Faltblatt „Wissenswertes“ unter www.krfrm.de.

INDUSTRIEGESCHICHTE IN OFFENBACH

Stärker als andere Städte des Rhein-Main-Gebiets wurde Offenbach durch seine industrielle Entwicklung geprägt. Den Grundstein hierfür legte Graf Johann Philipp von Isenburg, der mit der Aufnahme hugenottischer Glaubensflüchtlinge 1698/99 für einen kulturellen und wirtschaftlichen Aufschwung sorgte. So entstanden im 18. Jahrhundert die ersten textil- und tabakverarbeitenden Manufakturen; die Nähe zur Messestadt Frankfurt zog weitere Gewerbe an. Zudem profitierte die Stadt von dem Verbot der Frankfurter Zünfte, Fabriken einzurichten und Maschinen aufzustellen. Dies und die seit der Eingliederung in das Großherzogtum Hessen-Darmstadt 1816 geltende Gewerbefreiheit machten Offenbach attraktiv für Gründer der Lederwaren-, Metall- und Maschinenindustrie sowie im Wagenbau. Später kamen Schuhfabriken, Chemie- sowie Druckereibetriebe, Schriftgießereien und andere Branchen dazu.

Die Spuren der industriellen Entwicklung sind bis heute im Stadtbild zu sehen: hinter vielen Wohnhäusern befinden sich im Blockinneren noch Gewerbe- und Fabrikgebäude. Auch einige größere Werksbauten und Anlagen sind - erfolgreich umgenutzt - als industriegeschichtliche Zeugnisse erhalten. Die liberale Einstellung der Fabrikanen, von denen sich viele aus kleinen Handwerksbetrieben emporgearbeitet hatten sowie die in der Arbeiterschaft tief verwurzelte Sozialdemokratie trugen zum unverwechselbaren Charakter der Stadt bei.

Im Zuge der wirtschaftlichen Blüte verwandelte sich die Stadt binnen eines Jahrhunderts von einer ländlich geprägten Klein- in eine dicht bebaute Großstadt, deren dynamisches Wachstum erst mit der Wirtschaftskrise nach dem Ersten Weltkrieg ihr Ende fand: In der Folge mussten zahlreiche Betriebe schließen oder wanderten ab. Nach einer Phase relativer Stabilität wurde in den 1960/70er Jahren auch Offenbach von einem tiefgreifenden Strukturwandel erfasst.

In der Folge prägten Leerstände und Brachen das Stadtbild, die nun wieder revitalisiert werden. Dabei erweist sich heute als Vorteil, dass mancher leer stehende Fabrikbau nicht abgerissen wurde und jetzt von jungen Unternehmen und Kreativen genutzt wird, die mit dazu beigetragen haben, Offenbach als Dienstleistungsstandort in der Region Rhein-Main zu etablieren.

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR IM ÜBERBLICK



Die Orte 1-29 sind fußläufig als Tour erkundbar. Die Orte 30-58 sind besonders als Radtour geeignet.

Alle Orte des Routenführers finden Sie ebenfalls in der interaktiven Karte der KulturRegion FrankfurtRheinMain

www.krfrm.de

1 PORTEFEUILLEFABRIK ROSENTHAL

Berliner Straße 223



Zwischen 1911 und 1913 entstanden auf dem Gelände der ehemaligen Gasfabrik die beiden Neubauten der Portefeuillefabriken Rosenthal und Gunzenhäuser. Deren neoklassizistische Fassaden sind beispielhaft für die selbstbewusste Präsenz von erfolgreichen Unternehmen im Stadtbild: So verstand sich Architektur

auch als Verweis auf den hohen ästhetischen und handwerklichen Anspruch der Produzenten und die von ihnen gefertigte Qualität. In der Weltwirtschaftskrise mussten beide Firmen ihre Produktion einstellen. In das Gebäude Gunzenhäusers zog erst das städtische Arbeitsamt und in den 1970ern die Polizei ein. Das Haus Rosenthal wurde von der Seidentaschenfabrik Wolfgang übernommen und später von Kleinbetrieben verschiedener Branchen genutzt. 1996 wurden das Gebäude und das benachbarte Lofthaus im Stil der Jahre um 1910 modernisiert.

2 METALLWARENFABRIK TSCHATSCH

Bernardstraße 77a



1897 ließ sich die alteingesessene Schuhfabrik Schönhof & Söhne nach Plänen des Ingenieurbüros König & Unverzagt einen schlichten Fabrikbau an der verlängerten Bernardstraße

errichten. Diese war seinerzeit mehr Gewerbe- als Wohngebiet. 1905 übernahm die Trikotweberei Gebrüder Adler den Gebäudekomplex, zu dem auch ein Wohnhausneubau gehörte. 1913 geriet das Unternehmen in wirtschaftliche Bedrängnis und die Gebäude wurden an die Mansmann-Lederstanzerei verkauft. Während des Ersten Weltkriegs befanden sich in dem Fabrikbau die zweite städtische Kriegsküche sowie unter anderem die Kartonagenfabrik Emil Bohrer und in den 1920er Jahren die Schuhfabrik Schnirer. 1940 erwarb die VDO Tachometer AG den Fabrikbau als Offenbacher Zweigwerk und ließ ihn nach Kriegszerstörung in den alten Formen wiederherstellen. Mitte der 1950er verlegte die Firma Gebrüder Tschatsch, Metallwarenfabrik, ihre Produktion von Gürtlerwaren und Metallzubehör für die Lederwarenindustrie in das Gebäude in der Bernardstraße.

3 SCHRIFTGIESSEREI KLINGSPOR

Ludwigstraße 140



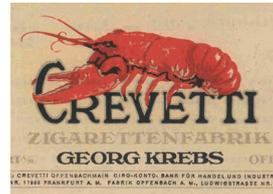
1892 übernahmen die Brüder Karl und Wilhelm Klingspor die alteingesessene Rudhardsche Schriftgießerei. Schon 1897 bezog die Firma an der Ludwigstraße Neubauten im Blockinneren.

Durch Karl Klingspor, 1907 einer der Mitbegründer des Deutschen Werkbundes, wurde die Schriftgießerei Gebr. Klingspor zu einem der führenden Anbieter moderner Schriften und Förderer künstlerischer Buch- und Drucksachengestaltung in Deutschland. Jugendstilkünstler und vor allem der Schriftgestalter Rudolf Koch arbeiteten mit Klingspor zusammen. Qualitätsbewusstsein und „Wertarbeit“ im Sinne des Deutschen Werkbundes prägten jahrzehntelang das Image der Firma. 1956 wurde der graphische Betrieb von der Frankfurter Firma Stempel übernommen. Der erhaltene Nachlass der Firma und die Buchsammlung Karl Klingspors bildeten 1953 den Grundstock des Klingspor Museums (Foto) in der Herrnstraße 37.

www.klingspor-museum.de

4 ZIGARETTENFABRIK HATRY

Ludwigstraße 112



Durch die Verlegung des Gaswerks zum Hafen wurde 1911 eine Fläche für den Neubau der damals Hatry, auch Lypstadt & Co und später Borg genannten Zigarettenfabrik (Handelsmarke Crevetti) frei. In der Firma produzierten überwiegend weibliche Arbeitskräfte rund 200 Millionen Zigaretten pro Jahr für das Inlandsgeschäft und den Export. In seiner Fassadengestaltung passt sich das fünfgeschossige Gebäude trotz seiner großen Fenster den zeitgleich gebauten Mehrfamilienhäusern der Nachbarschaft an. Ein kleiner, ursprünglich mit barocken Elementen geschmückter Rundgiebel, setzt einen baulichen Akzent zur Straßenskreuzung. Nach Aufgabe der Produktion um 1928 erfolgte der Umbau zum Wohnhaus. Seit 1937 befindet sich auch eine Apotheke in dem Gebäude, deren Einrichtung im Stil der Neuen Sachlichkeit noch immer genutzt wird.

5 PORTEFEUILLEFABRIK HIRSCHFELD

Ludwigstraße 91



1914 errichtete die Portefeuillefirma Hirschfeld nach Plänen des Architekten Heinz Collin einen Fabrikneubau mit neoklassizistischer Fassade: Dabei war das Souterrain optisch

durch acht Kolossalpilaster mit den beiden Obergeschossen verbunden. Das dritte Obergeschoss war als Attika konzipiert, ein viertes verbarg sich im Giebelbereich. In den 1920er Jahren waren weitere Feinlederhersteller im Gebäude tätig, die Lederwarenfirma Müller und Trümner war bis 1954 dort ansässig. Von der figürlichen Baudekoration des Bildhauers Karl Huber ist der große Merkurkopf in der Mittelachse erhalten. Das Dach wurde nach Beschädigungen durch den Zweiten Weltkrieg verändert. In den 1980er Jahren erfolgte der Umbau zu einem Hotel.

6 PORTEFEUILLEFABRIK KAHN

Löwenstraße 6



Um 1910 erweiterte der Portefeuillebetrieb Rudolf Kahn seine Lederwarenfabrik mit einem Neubau mit neoklassizistischer Fassade.

7 LEDERWARENFABRIK WESS

Löwenstraße 16



1906 errichtete das Bauunternehmen Gebrüder Hasenbach für die Sattler- und Portefeuillewarenfabrik Vincenzo Valerie einen neuen Firmensitz, mit Klinkerfassade im Stil des späten

Historismus. Lediglich die Durchfahrt im Vorderhaus identifizierte den Gewerbebau. Dort sind noch heute Teile der Gleise sichtbar, auf denen mit einem Rollwagen Materialien und verpackte Fertigprodukte zwischen den Arbeitsräumen im Seitenbau und der Straße transportiert wurden. Nach Schließung der Firma Valerie in den späten

1920er Jahren zogen weitere Lederwarenfabriken in das Haus. Die Inhaber der Firmen M. und S. Gottlob sowie Michels und Fürth mussten 1938 im Zuge der sogenannten „Arisierung“ ihre Geschäfte aufgeben. Nach dem Zweiten Weltkrieg ließ der Inhaber der Firma Martin Wess das Gebäude vereinfacht wiederherstellen. 2010 fusionierte die Lederwarenfabrik Martin Wess mit der Otto & Kopp GmbH zur Kopp GmbH & Co KG.

8 VILLA NEUBECKER

Frankfurter Straße 100



1844 wurde das spätklassizistische Wohnhaus für Philipp Jakob Diehler errichtet. Nach mehreren Eigentümerwechseln im 19. Jahrhundert erwarb der Maschinenfabrikant Carl

Neubecker das benachbart liegende Wohnhaus mit Nebenbauten und großem Garten. Nachdem Neubecker 1888 auf seinem Werksgelände eine Mineralwasserquelle erbohrt hatte und nachfolgend versuchte, damit einen Kurbetrieb aufzuziehen, wurde im Garten neben der provisorisch zum Kurhaus umfunktionierten Villa eine Trinkuranlage mit Musikpavillon gebaut. Allerdings entwickelte sich der Kurbetrieb nicht wie erhofft. Die Villa selbst wurde nun wieder als Wohnhaus der Familie Neubecker genutzt. Nach Schließung der Neubeckerschen Maschinenfabrik um 1989 übernahm die Firma Kaiser-Friedrich-Quelle das Werksgelände. 1996 wurde nach dem Verkauf der Kaiser-Friedrich-Quelle auch dieser Betrieb stillgelegt. Die Villa kaufte ein Investor, der den Garten und das Gelände, auf dem sich die Abfüllanlage befunden hatte, mit Stadthäusern überbaute. Die unter Denkmalschutz stehende Villa konnte nach längerem Leerstand wiederhergestellt werden.

9 HISTORISCHES MESSELAGERHAUS/ DEUTSCHES LEDERMUSEUM

Frankfurter Straße 86



1828 schloss sich das Großherzogtum Hessen-Darmstadt dem Zollverband mit Preußen an. Damit verlagerte sich ein Teil der Frankfurter Herbst- und Frühjahrmessen für einige

Jahre auf hessisches Gebiet nach Offenbach. Die lokale Wirtschaft erlebte einen kräftigen Aufschwung. Um den Warenumsatz weiter zu fördern, errichtete die Kommune 1829–30 gegenüber dem Zollgebäude ein großes Lagerhaus im Stil des Klassizismus. Das Gebäude entstand unter dem Einfluss des Darmstädter Oberbaurats Georg Moller und wurde bis zum Umbau 1936 als Zolllager genutzt. Dann gestaltete der Architekt und Museumsgründer Hugo Eberhardt es zum Deutschen Ledermuseum um. In den 1950er Jahren umgebaut und erweitert, dokumentiert das Museum unter anderem die Geschichte der Offenbacher Portefeuille-, Sattler- und Schuhindustrie.

 www.ledermuseum.de

10 METALLWARENFABRIK HAEGE

Frankfurter Straße 74



Die Pläne für den Fabrikbau mit großen Werkshallen und das freistehende Kesselhaus mit Maschinenhalle in der Mitte entwarf Architekt Philipp Forster zusammen mit der Frankfurter Betonbau-

Gesellschaft. Hinter der zweifarbigen Klinkerfassade verbirgt sich eine Eisenbetonkonstruktion. Die Firma Haege war seit 1876 als Metallröckerei tätig und belieferte Offenbachs Lederwarenfirmen mit Zubehör wie Trinkbechern, Dosen und Kleinteilen. 1908 kamen Thermoskannen dazu und während des Ersten Weltkriegs wurde Munition hergestellt. Nach der Weltwirtschaftskrise wurde das Unternehmen stillgelegt. 1939 übernahm die Firma Mako-Apparatebau das Anwesen, in dem auch einige Lederwarenhersteller Quartier gefunden hatten. Mako stellte als Automaten- und Maschinenbaufirma nach dem Krieg vor allem Fahrkartenkontrollapparate für die Bahn her. Heute sind Büros und ein Kindergarten in dem Gebäude untergebracht.

11 PORTEFEUILLEFABRIK KRAUSS

Ludwigstraße 31-33



Von allen Fabrikbauten Offenbachs steht der Firmenbau der Gebrüder Krauss dem späten Darmstädter Jugendstil am nächsten. Architekt Heinz Collin hatte das Gebäude

mit seiner klaren Fassadenstruktur 1913 entworfen: Fünf kannelierte Säulen strukturieren die Mittelzone und erinnern in Kombination mit dem kräftigen Zahnschnitt der Gebälkzone an eine antike Tempelfassade. Diese und die insgesamt bewegten Formen sowie die detailreichen Dekorationen gelten als typisch für die Spätphase des Jugendstils. Das Gebäude wurde in den 1990er Jahren umgebaut und aufgestockt. Das Krokodil über der Durchfahrt sowie die Schlangenleiber in den Medaillons der Fensterbrüstungen blieben erhalten und erinnern noch heute an die seinerzeit im Hause Krauss verarbeiteten Rohstoffe.

12 LEDERWARENFABRIK LEHMANN

Ludwigstraße 8

Auch in Offenbach waren mittlere und kleinere Industriebetriebe im 19. und frühen 20. Jahrhundert üblicherweise in Hinterhöfen untergebracht. Die weitgehend schmucklosen Nutzbauten mit ihrem oft unverputzten Sichtziegelmauerwerk mit einfachen Stein- oder später auch Betongliederungen haben nach langer Zeit des Leerstands erst in den letzten Jahren eine Renaissance erfahren. Die Gebäude im Hof Ludwigstraße 8 waren ehemals Produktionsstandort feiner Lederwaren der Firma Lehmann und Co, später der Firmen Hopfenblatt, Haug und anderen. Heute befinden sich dort Büros und Ateliers kreativer wirtschaftlicher Betriebe. Die Architektur ist ein gutes Beispiel für eine gelungene Synthese aus der Industrie-Ästhetik des späten 19. Jahrhunderts und den lichtdurchfluteten Glaskonstruktionen des 21. Jahrhunderts.

13 BAHNPOST

Bismarckstraße 152



Die Planungen für den Bahnhofsneubau umfassten auch eine Bahnpostanlage, durch die der umfangreiche Paketverkehr der Offenbacher Industriebetriebe optimiert werden sollte. Während der

Bahnhof jedoch ein Umbauprojekt blieb, errichtete die Oberpostdirektion Frankfurt 1925 in zweijähriger Bauzeit die Postanlage mit ähnlichen, aber nicht identischen Schmuckelementen im Stil der Art-Deco-Reliefs der Einfassung um die Hauptzugänge. Heute befindet sich das Gebäude in Privatbesitz.

14 HAUPTBAHNHOF

Bismarckstraße 146



Mit dem Bau der Bahnstrecke Frankfurt über Bebra nach Berlin in den 1870er Jahren erhielt Offenbach einen neuen Bahnhof und ein Empfangsgebäude am südlichen Ende der Kaiserstraße.

Als 1912-1927 die Bahntrasse höher gelegt wurde, um kreuzungsfreie Straßenverbindungen zu schaffen, wurde auch ein Bahnhofsneubau geplant. Wegen der Wirtschaftskrise nach dem Ersten Weltkrieg war aber nur ein schrittweiser Umbau finanzierbar. Die alte Neorenaissancefassade wich sachlich vereinfachten Formen, als Schmuck blieben wuchtige Konsolen unter den Fensterbänken und Türstürzen. Reliefs mit Adlern betonten den Haupteingang, die Ornamente der Türrahmungen und die Keramikverkleidung des Empfangsraums sind bemerkenswerte Beispiele für ein deutsches Art Deco. Zum Gesamtensemble gehört auch der östlich an das Empfangsgebäude angebaute Nebenbahnhof, ehemals Gepäckabfertigung. Nach langen Jahren der gewerblichen Nutzung steht es nun ebenso leer wie das Empfangsgebäude.

15 SCHUHFABRIK HASSIA GEBR. LIEBMANN

Christian-Pleß-Straße 13



1901 gründete der jüdische Fabrikant Emil Liebmann, vorher Teilhaber der Firma Wallerstein, in der damaligen Sedanstraße eine neue Schuhfabrik und ließ nach Entwürfen des Architekten Fritz Bossert bis 1904 eine große Anlage samt neobarockem Hauptgebäude errichten.

1938 musste die Gründerfamilie aus der Firmenleitung ausscheiden und wurde gezwungen, ihren Aktienanteil aufzugeben. 1943 teilzerstört, wurde die Fabrik nach Kriegsende in vereinfachter Form wieder aufgebaut. Die Fassade der Südseite an der Christian-Pleß-Straße blieb erhalten und steht heute unter Denkmalschutz. Der Schlussstein des Eingangsbogens ist im typischen Stil der Jahrhundertwende gestaltet.



Bis zur Werksschließung produzierte die überwiegend weibliche Belegschaft Schuhe im Hochpreissegment. Nach Konkurs 1997 wurde die Firma verkauft und die Herstellung in Offenbach

beendet. 2001 baute Architekt Jochen Lehmann den teilweise denkmalgeschützten Fabrikkomplex zu einem Dienstleistungs- und Kommunikationszentrum um.

16 MASCHINENFABRIK MAN ROLAND

Christian-Pleß-Straße 18



1871 gründeten Louis Faber und Adolf Schleicher in Frankfurt das „Associationsgeschäft zur Produktion von lithographischen Schnellpressen“. Ein Jahr später verlegten sie das Unterneh-

men nach Offenbach in die Sedanstraße (heute: Christian-Pleß-Straße). 1873 wurde dort das erste Fabrikgebäude errichtet. Mit der Herstellung der ersten Offset-Bogen-Rotationsmaschine „Roland“ gelang der Firma im Jahr 1911 der wirtschaftliche Durchbruch. 1979 erfolgte der Zusammenschluss von Faber und Schleicher und MAN zur „MAN Roland Druckmaschinen AG Offenbach / Main“. Das Werk wurde ständig erweitert, bis es schließlich einen großen Teil des Areals zwischen Christian-Pleß-,

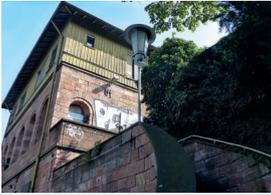


Senefelder-, Gustav-Adolf- und Waldstraße einnahm. Im Zweiten Weltkrieg wurden die Werksanlagen weitgehend zerstört. 1947 begann der Wiederaufbau nach Entwürfen des Offenbacher Architekten Hans Schroeder. Bis 1960 entstand hier Bauabschnitt um Bauabschnitt eine

entlang des Blockrandes. Der Komplex galt lange als eines der besten Beispiele für Industriebauten der Nachkriegszeit. 2004 wurde die Produktion am Standort Senefelderstraße eingestellt, das Hauptwerk befand sich bereits seit längerem in der Mühlheimer Straße. Im Zuge des Stadtumbaus wurden Teile der Werkshallen abgetragen, um ein gemischtes Stadtquartier mit einem Park zu schaffen. Erhalten blieben umgenutzte Montagehallen vor allem an der Senefelderstraße.

17 STELLWERK

Bismarckstraße/ Unterführung Marienstraße



In Stellwerken liefen im 19. Jahrhundert alle Fäden zusammen: von hier konnten Bahntechniker die Gleise überblicken, um Weichen und Signale zu stellen. Später erweiterten

neuere Kommunikationstechniken den Überwachungsradius. Nach der Höherlegung der Gleise um 1920 musste auch das Stellwerk, das mit seiner schlichten Gliederung beispielhaft für einen spätklassizistischen Zweckbau ist, aufgestockt werden. Auf den gemauerten Sockel aus roten Sandsteinblöcken setzten die Bautechniker der Reichsbahnverwaltung ein holzverkleidetes neues Obergeschoss.

18 LITHOGRAPHISCHE ANSTALT UND DRUCKEREI F. SCHOEMBS

Kaiserstraße 15

Für das enge Nebeneinander von Arbeiten und Wohnen im späten 19. Jahrhundert sind die Häuser Kaiserstraße 11 bis 19 beispielhaft. Deren hinter den Vorderhäusern liegende Seitenbauten werden bis heute gewerblich genutzt. In der Kaiserstraße 15 war seit 1884 die Druckerei und lithographische Anstalt Friedrich Schoembs

ansässig. Die Familie nutzte bereits seit 1830 das von Alois Senefelder entwickelte neue lithographische Druckverfahren, das ab 1800 von Offenbach aus seinen Siegeszug um die Welt begonnen hatte. Dessen ständige Weiterentwicklung sorgte um 1900 für ein stetiges Wachstum und für die Expansion auch der Firma Schoembs. Die Weltwirtschaftskrise beendete die Erfolgsgeschichte des Unternehmens. Die ehemaligen Fabrikgebäude wurden im Laufe der Jahre immer wieder umgebaut und schließlich 2002 durch den Frankfurter Architekten Karl Dudler modernisiert.

19 SCHUH- UND SCHÄFTEFABRIK SCHÖNHOF

Rathenaustraße 38



Die in den 1860er Jahren gegründete Schäftefabrik David Schönhof gehört zu den Schuhfabriken, die die manufaktuelle Fertigung schrittweise durch mechanische Verfahren ersetzten.

An den Steppmaschinen waren vor allem junge Frauen beschäftigt. In ihrer Gestalt ist die Anlage typisch für die kleinen Offenbacher Fabrikbetriebe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Da viele Frauen auch in Heimarbeit für Schönhof nähten, täuschen die beengten Dimensionen des Fabriktrakts hinsichtlich des Geschäftsvolumens. 1925 geriet der bereits unter dem Namen Schönhof-Strauss firmierende Betrieb mit 250 Beschäftigten in wirtschaftliche Schieflage. In der Folgezeit wurde das Gebäude von Firmen unterschiedlichster Branchen genutzt und teilweise sogar zu Wohnungen umgebaut, ohne dass es zu starken baulichen Veränderungen kam.

20 LEDERWARENFABRIK GOLDPFEIL

Kaiserstraße 39-43



Von 1911-13 ließ sich die Lederwarenfirma Ludwig Krumm nach Plänen des Architekten Philipp Forster einen neuen Verwaltungs-, Lager- und Produktionsbau errichten. Mit sieben

Geschossen war es bis in die frühen 1950er Jahre das höchste Gebäude der Stadt. Die im Stil des barocken

Späthistorismus gestaltete Sandsteinfassade zeigte das Selbstbewusstsein der Inhaber, die den 1856 gegründeten Betrieb zum bedeutendsten Portefeuille-Exporteur Offenbachs gemacht hatten. Von den etwa 1.000 Beschäftigten waren rund zwei Drittel in Heimarbeit tätig. 1928 fusionierte das Unternehmen mit dem der Gebrüder Langhardt. Die hochwertigen Taschen und KleinleDERwaren wurden nun unter dem Markennamen „Goldpfeil“ vermarktet. Erst in den 1990er Jahren geriet Goldpfeil in die Krise. Das Gebäude steht heute unter Denkmalschutz.

21 SATTLERWARENFABRIK SEEGER

Kaiserstraße 30-34



Bereits 1896 verlegte Karl Seeger seine Sattlerwerkstatt in größere Räume in der Kaiserstraße 32. Die Firma stellte seit 1889 vor allem hochwertige Reisetaschen her und beschäftigte

1913 bereits 147 feste Mitarbeiter. Ausstellungserfolge wie auf der Weltausstellung in Paris machten Seeger zu einem international bekannten Markennamen für Reiseartikel. Nach schweren Kriegszerstörungen wurden die Fabrikgebäude mit Hilfe der Mitarbeiter ab 1946 wieder aufgebaut. Neu hinzu kamen die nach einem Entwurf des Architekten Heinz Collin gebaute zweigeschossige Halle für Fahrräder. Die 1953-54 wiederaufgebauten Wohnhäuser an der Kaiserstraße entwarf Architekt Wilfried Lorenz. 1974 zog die Firma Seeger in das Gewerbegebiet Bieberwaldhof. Die ehemaligen Fabrikbauten werden inzwischen vor allem als Büro- und Praxisräume genutzt.

22 METALL- UND GÜRTLERWARENFABRIK JAKOB MÖNCH

Luisenstraße 63



Die Metallwarenfabrik Jakob Mönch ist eine Nachfolgefirma der in den 1770er Jahren gegründeten Portefeuillefabrik Jacob Mönch und Co., die eine der ältesten FeinleDERmanufakturen Offenbachs war und im 19. Jahrhundert zusätzlich auch Metallzubehör herstellte. Die Firma Jakob Mönch zog in der zweiten

Hälfte des 19. Jahrhunderts in die mittlere Frankfurter Straße und war mit ihren Gürtlerwaren aus Metall Speziallieferant der umliegenden Portefeuillefabriken. 1912 ließ sich die Firma nach Plänen des Architekten Wilhelm Herber auf dem Grundstück Luisenstraße ein neues Produktions- und Verwaltungsgebäude errichten. Dessen repräsentative Steinfassade im Stil des späten Historismus fügte sich trotz ihrer Größe in die Reihe der älteren Wohnhäuser ein. Seit der Schließung der Firma 1971 wird der Baukomplex von verschiedenen Mietern genutzt.

23 SKULPTUREN DES PORTIKUS DER EHEMALIGEN LEDERWERKE JULIUS MAYER & SOHN

Rathaus, Foyer



Die beiden vor den Pfeilern im Rathausfoyer aufgestellten Steinskulpturen standen einst in einer Vierergruppe über dem monumentalen Eingangsbereich der Lederwerke Julius Mayer

und Sohn an der Mainstraße. Der Bildhauer Karl Huber hatte die Figuren zusammen mit dem Architekt Hugo Eberhardt 1910 entworfen. Die Darstellung Felle tragender stilisierter Arbeiter verweist auf die Herstellung von Glanz-Chevreaux. Dieses hochwertige Ziegenleder machte die 1857 in der Luisenstraße als Firma Mayer & Feistmann gegründete Gerberei in den 1870er Jahren zum Weltmarktführer. Nach 1933 emigrierte Direktor Robert von Hirsch, weitere jüdische Firmenleiter der 1929 in eine Aktiengesellschaft umgewandelten Großgerberei wurden entlassen. 1936 übernahm die Salamander AG Kornwestheim die Aktienmehrheit. 1968 wurde das Unternehmen auf Beschluss der Muttergesellschaft nach Worms verlegt und die Fabrikgebäude in Offenbach zwei Jahre später abgerissen. Außer den Figuren im Rathausfoyer wurden weitere Teile des ehemals imposanten Portals vor dem Deutschen Ledermuseum aufgestellt, auf deren Reliefs die Ziegen als Lieferanten des Rohmaterials zu sehen sind.

24 RELIEF DER LITHOGRAPHIE-STEINE, SKULPTUR VON KAI LINKE



An die ehemalige Wirkungsstätte Alois Senefelders in Offenbach erinnert das Denkmal im Büsingpark. Dieser hatte um 1798 in München das erste chemische Flachdruckverfahren entwickelt und dort eine Druckerei gegründet. Nachdem der Offenbacher Musikverleger Johann Anton André (1775-1842) 1799 die

Patentrechte an dieser neuen Drucktechnik erworben hatte, holte er Senefelder im Frühjahr 1800 nach Offenbach, da der Erfinder die Einführung der Lithographie in der Notendruckerei des Verlags persönlich anleiten sollte. Das Wohn- und Geschäftshaus mit Druckerei befand sich an dieser Stelle, an der damaligen Domstraße 21. Die Verlagsproduktion Andrés wurde schrittweise vom Zinn- bzw. Kupfer-Stich auf das schnellere und kostengünstigere Verfahren der Lithographie umgestellt. Zwei Brüder Johann Anton Andrés brachten das neue Druckverfahren vom Offenbacher Stammhaus in die Filialen des Musikverlags nach Paris und London. In der Folge verbreitete sich die Technik, die als Vorläufer des Offsetdrucks gilt, in der ganzen Welt.

25 BÜSINGPALAIS Herrnstraße 82



Um 1775/80 ließen sich die Familien Bernard und d'Orville, Inhaber der 1733 gegründeten Schnupftabakfabrik, ein neues Wohn- und Geschäftshaus bauen: das heutige Büsingpalais. Neben

dem schlossartigen Hauptgebäude mit dem großen Garten befanden sich seitlich des großen Hofes Lagerräume und ein Teil des Manufakturbetriebs, weitere Fabrikbauten lagen in der Nachbarschaft. Ende des 18. Jahrhunderts erlebte das Haus seine Glanzzeit. Peter Bernard verwandte einen beträchtlichen Teil seines Firmengewinns für die Unterhaltung eines Orchesters, mit dem er zusammen musizierte. Nachdem 1896/97 die Errichtung des Bernardbaus die Arbeitsräume im Altbau überflüssig machte, ließ der damalige Inhaber Adolph Freiherr von Büsing-Orville die Anlage im Stil des Neorokoko umbauen. Er verlegte den Firmensitz der Schnupftabakfabrik der

Firma Gebrüder Bernard im Jahr 1923 in die bereits seit 1812 bestehende Filiale in Regensburg. Bereits 1920 konnte die Stadt das Anwesen von ihm erwerben, sie öffnete den Park für die Bevölkerung und nutzte das Gebäude bis zur Kriegszerstörung 1943 als Rathaus. Der Mittelbau blieb bis 1984 eine Ruine. Für die Stadtbücherei und das Klingspor Museum wurden 1953 die Seitenflügel instand gesetzt.

26 BERNARDBAU Herrnstraße 61



1896/97 entstand nach Plänen des Architekten Max Schroeder auf einem Teil des früheren Maingartens ein großzügiger Verwaltungs- und Produktionsbau für die Schnupftabakfabrik

der Firma Gebrüder Bernard. Zur Herrnstraße hin präsentiert sich das Gebäude mit einer verklüfteten Fassade im Stil des Historismus. Dekorative Werksteinelemente betonen die Eingänge und heben das frühere Direktorenzimmer im Eckerker hervor.



Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der ursprüngliche repräsentative Charakter des Gebäudes in seinem Formenreichtum bewusst reduziert. 1955 wurde die Produktion im ehemaligen Stammwerk eingestellt.



Heute sind die Räume unter anderem an die Stadt Offenbach vermietet, die hier mit der Kinder- und Jugendbibliothek, der Jugendkunstschule und

dem Haus der Stadtgeschichte wichtige Einrichtungen des Kulturkarrees etablierte. Dadurch ist auch das Gebäudeinnere zugänglich geworden. Glanzpunkte sind der Büsingraum (Lesesaal) sowie die Industriehalle im Haus der Stadtgeschichte.

 www.haus-der-stadtgeschichte.de

27 RAUCHTABAKMANUFAKTUR KRAFFT

Schlossstraße 27



Das Geschäfts- und Wohnhaus der 1791 gegründeten Rauchtabakmanufaktur Geelvinck, Amerongen und Co. ist nach Kriegszerstörung der im Hofbereich gelegenen Fabriktrakte die letzte bauliche Erinnerung an diese Traditionsfirma. Kurz nach der Gründung wurde das Unternehmen durch den Teilhaber

Philipp Casimir Krafft übernommen, der 1821 Gründungspräsident der Offenbacher Industrie- und Handelskammer wurde. Die noble Fassadengestaltung mit ihrer leicht hervorgehobenen Mittelachse zeigt, welche bedeutende und gewinnbringende Rolle die Tabakverarbeitung im Wirtschaftsgefüge des Rhein-Main-Gebiets bis ins frühe 20. Jahrhundert spielte. Die Firma produzierte jährlich 80.000 Pfund Rauchtabak auf dem imposanten Betriebsgelände.

28 METALLWAREN- UND KASSENSCHRANK-FABRIK KARL STEINERT

Austraße 14

Die 1885 gegründete Bau- und Kunstschlosserei entwickelte sich bis Ende des 19. Jahrhunderts zu einer Kleinfabrik für Kassenschränke. 1896 begann Steinert mit dem Bau des Hinterhauses, der großen Werkstatt im Erdgeschoss und den dortigen Wohnungen sowie einem mehrgeschossigen Vorderhaus. Bürgerliche Repräsentation und Arbeitswelt bildeten zwei getrennte Sphären. Das spiegelt sich auch in der Architektur wider: Die Fassade des Vorderhauses im Stil des späten Historismus fügt sich durch Gliederung und Bauschmuck gefällig in das Straßenbild ein, während Rückseite und Hinterhausfassade reine Zweckbauten ohne ästhetischen Anspruch sind. Der sogenannte „Omnibus“, ein niedriger Wohnraum über der Durchfahrt in den Hinterhof, ist beispielhaft für die sparsame Raumnutzung.

29 „OSTPOL“

Hermann-Steinhäuser-Straße 43-47



Von den zahlreichen Industriebetrieben in der Hermann-Steinhäuser-Straße ist der Gebäudekomplex des sogenannten „Ostpol“ einer der wenigen erhalten gebliebenen

Firmenbauten. Hierher hatte die Maschinenfabrik Stollberg 1878 ihren expandierenden Betrieb verlegt. Sie baute das Werk in den nachfolgenden Jahren auf den Gartenflächen dreier kleiner Wohnhäuser immer weiter aus: Fabrikbauten, Schreiner- und Maschinenwerkstätten, das Kessel- und Maschinenhaus sowie ein Zeichenbüro entstanden. Anfangs wurden Maschinen für die Filzerzeugung und Hutmacherei hergestellt, später hatte das Unternehmen mit Farbreib-, Misch- und Klebmaschinen für verschiedenste Zwecke Erfolg. Von den Fabrikgebäuden und dem Kesselhaus blieb nach dem Krieg nichts erhalten. Als Stollberg den Standort in den 1950er Jahren aufgab, zog 1954 die in der Luisenstrasse ausgebombte Großdruckerei Gerstung auf das Areal. Berühmt waren vor allem die von Rudolf Gerstung seit 1900 in Zusammenarbeit mit Künstlern und der Firma Klingspor hergestellten Akzidentien, Kalender und „Rudolphinischen Drucke“ in zeitgenössisch-moderner Form. Heute sind der Gründercampus Ostpol mit Büros, Ateliers, Veranstaltungs- und Tagungsräumen sowie die Musikschule Offenbach auf dem Gelände untergebracht.

30 SCHLEUSE OFFENBACH

Mainufer zwischen Frankfurt und Offenbach



Im Zuge der Mainkanalisierung Ende des 19. Jahrhunderts wurde 1901 die Offenbacher Schleuse als Nadelwehr errichtet. Dabei erfolgte die Regulierung und Stauung des Wasserpegels

durch viele im Flussgrund eingesetzte parallele Einzelpfosten, sogenannte Nadeln. Nach schweren Beschädigungen im Zweiten Weltkrieg wurde die Schleusenanlage 1949, nun als Walzenwerk mit vier Wehrpfeilern und einer Fußgängerbrücke, wieder aufgebaut. Um dem Anfang der 1990er Jahre auf das dreifache angewachsenen Schiffsverkehr gerecht zu werden, wurden die Schleusenammern



Hanauer Landstraße

Fechenheim

Bürgel

Main

Offenbach am Main

Lauterborn

A 661

31

30

Kaiserlei

Kaiserleistr.

Strahlenbergerstr.

AS Offenbach-Kaiserlei

S

Offenbacher Landstraße

Oberrad

AS Offenbach-Taunusring

A 661

35

36

Taunusring

Sprendlinger Landstr.

37

Lauterborn

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

1994 von 110 m auf 230 m sowie 340 m verlängert und die Becken auf 4 Meter vertieft. Jetzt benötigen Schiffe nur noch 20 Minuten, um durchgeschleust zu werden. In Richtung Frankfurt grüßt eine rote Windfigur als kinetisches Kunstwerk.

31 KAISERLEIBRÜCKE

A 661/Main



Modernität und zeitlose Ästhetik besitzt die 1964 offiziell in Betrieb genommene Kaiserleibrücke, die die Autobahnen Frankfurt-Kassel und Frankfurt-Würzburg zwischen Frankfurt und

Offenbach miteinander verbindet. Ihren Namen erhielt die Brücke von dem angrenzenden Offenbacher Stadtteil Kaiserlei. Die 1960-64 von MAN Gustavsburg und der Rhein Stahl AG in Dortmund gebaute Brücke wurde über den Wasserweg transportiert und von der Offenbacher Firma Stahlbau Lavis montiert. Sie spannt sich 220 m über den Main, hat eine Scheitelhöhe von 26 m und zwischen den Geländern eine Gesamtbreite von 36,70 m. Die Hauptbogenträger sind ausgesteifte Stahlrohre mit jeweils 2 m Durchmesser und einer Wandstärke von 20 mm. Die Fahrbahn ist mittels Stahlstangen an den Bogenträgern aufgehängt. Die Widerlager stehen auf insgesamt 110 Pfählen.

32 GASTURM UND ALTE SCHLOSSEREI

Andréstraße 71



1904 baute das Städtische Gaswerk in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hafen ein modernes Gaswerk. Dazu gehört ein im Stil des Historismus mit dekorativem Ziegelmauerwerk errichteter Turm, in dem das durch Kohleverbrennung erzeugte Rohgas abkühlte. Nach Stilllegung der Gasproduktion 1928

wurde der Turm in Geschosse unterteilt und bekam Fenster statt Holzlamellen vor den Maueröffnungen. 1995 wurden die Stadtwerke privatisiert und die Energieversorgung Offenbach AG stellte den Turm – als eines der letzten verbliebenen Bauteile – in seiner ursprünglichen Form mit

Schiefereindeckung und kupferner Turmspitze wieder her. Die in den 1950er Jahren als betriebseigene Schlosserei errichtete Halle wird seit 2013 für Veranstaltungen aller Art genutzt.

33 BETONOBJEKTE IM DREIEICHPARK

Dreieichring



1879 fand in Offenbach die zweite Landesgewerbeausstellung im Großherzogtum Hessen statt. Dort präsentierte die 1874 in Offenbach eingerichtete Dependence der Portland-Cementfabrik

(ab 1878 Feege und Gotthardt) mit Zementbögen die technischen Möglichkeiten des neuen Materials: Der weit gespannte Bogen, die aufgeständerte Kuppel und das flach gewölbte Deckenteil mit freischwebend wirkender Treppe demonstrierten die Zukunft des Betonbaus. Konsequenter schmucklos und nur aus der Konstruktion heraus entwickelt, besitzt das ungewöhnliche Arrangement bis heute eine wirksame Ästhetik. Mehrfach renoviert, zeugen die Elemente von der großen Industrieausstellung und sind die ältesten erhaltenen Betonbauten ohne Stahlbewehrung in Deutschland. Von dem seinerzeit 75.000 m² großen Ausstellungsgelände am westlichen Stadtrand blieben Teile der Pflanzungen, Teiche, Brücken und der Musikpavillon erhalten und wurden Teil des ersten öffentlichen Parks der Stadt Offenbach.

34 REGULATORENFABRIK JAHNS

Sprendlinger Landstraße 150



Die 1905 gegründete und schnell expandierende Firma stellte Regler für Kraftmaschinen her und zog bereits 1913 in einen Neubaukomplex an der Sprendlinger Landstraße

um. Beim Entwurf des zweigeschossigen Verwaltungsbaus mit seinem hervorspringenden Gebäudemittelteil und dem flachen Dreiecksgiebel orientierte sich Architekt Wilhelm Otto Friedrich Bossert an Vorbildern der Landhausarchitektur des Spätbarock, des Klassizismus sowie am Formgefühl des späten Jugendstils.

Letzterer manifestiert sich in dem Relief über dem Eingang. Die Umsetzung erfolgte allerdings mit modernen Baustoffen wie Stahlbeton. Hinter dem Verwaltungsgebäude lagen die flachen Fabrikbauten mit Sheddächern. Wie bei anderen Offenbacher Betrieben auch, waren während des Zweiten Weltkriegs auf dem Firmengelände Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter untergebracht.

35 MASCHINENFABRIK FREDENHAGEN

Sprendlinger Landstraße 181



1840 ließ sich die 1829 gegründete Eisengießerei Seebaß & Comp. in Offenbach nieder. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stellte das Unternehmen vom Kunstguss von Kosumartikeln auf Maschinenbau um. Nachdem Wilhelm Fredenhagen 1872 die Produktion übernahm, lag der Schwerpunkt der Maschinenfabrik mit eigener Gießerei auf dem Motorenbau. 1904 wurde die Fertigung in die neu errichtete Fabrikanlage an der äußeren Sprendlinger Landstraße verlegt. In den folgenden Jahrzehnten wurde der Firmenkomplex weiter ausgebaut und seit den 1920er Jahren spezialisierte sich die Produktion auf Förderanlagen und Aufzüge. 1938 wurde der Betrieb „arisiert“. Während des Zweiten Weltkrieges erfolgten weitere Ausbauten. Unter Einsatz von Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern wurde vor allem für die Rüstungsindustrie produziert. Unmittelbar nach Kriegsende wurde die Produktion von Transportanlagen wieder aufgenommen. Seit 2006 ist die Produktion eingestellt. Die Gebäude werden inzwischen für Firmen- und Produktpräsentationen professionell vermarktet.

36 WOHNHÄUSER DER FRISCHAUF FAHRRADFABRIK

Sprendlinger Landstraße 220



Die drei Wohnhäuser an der äußeren Sprendlinger Landstraße sind die einzigen Gebäude, die von der Fahrradfabrik „Frisch-auf“ erhalten geblieben sind. Diese hatte der „Arbeiter-Radfahrer-Bund“, ein der Arbeiterbewegung und den freien Gewerkschaften nahestehender Verein, ab 1911 in Offenbach

aufgebaut, um dort preiswerte und solide Fahrräder herzustellen und zu verkaufen. Zum Selbstverständnis des Betriebs mit sozialer Verantwortung gehörte auch der Bau von gut ausgestatteten Werkwohnungen. 1933 beschlagnahmten die Nationalsozialisten die Firma und verkauften sie an die Mayweg-Werke. 1940/41 übernahm die Maschinenbaufabrik Beetz die Gebäude und stellte die Produktion auf Rüstungsbedarf um. Beetz setzte die Fabrikbauten wieder instand, die 1959 nach dem Konkurs der Firma vom Nähmaschinenhersteller Haid und Neu übernommen wurden. Nachdem die US-Armee das Gebäude als Zentrallager genutzt hatte, errichtete die Post auf dem früheren Fabrikgelände ein neues Briefverteilzentrum.

37 WERKSSIEDLUNG ROLAND

Richard-Wagner-Straße / Weikerstblockstraße



Zwischen 1953 und 1961 errichtete die firmeneigene Baugesellschaft von Faber und Schleicher (später MAN-Roland-Druckmaschinen AG, vgl. Nr. 16) in der Richard-Wagner-Straße fast

400 Wohnungen für Mitarbeiter der Maschinenbaufirma. Seinerzeit noch am Stadtrand gelegen, entsprach das städtebauliche Konzept der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“, die seit Kriegsende für die moderne Stadtplanung wegweisend war. Die moderne Architektur der ersten Häuser wird durch Wandbilder in farbiger Putzschnitt-Technik („Sgraffito“) des bekannten Offenbacher Malers Adolf Bode (1904-1970) belebt, die auf die weltweite Geschäftstätigkeit der Firma verweisen. Die Werkwohnungen dokumentieren den wirtschaftlichen Aufschwung der Nachkriegsjahre und das Engagement des Unternehmens bei der Wohnraumschaffung.

38 LAUFKATZE

Industriebahnweg / Ecke Senefelderstraße



Eine Laufkatze ist ein Hebe- und Transportgerät, das in Produktionsstätten eingesetzt wird, um schwere Lasten von oben punktgenau an einer bestimmten Stelle abzusetzen. Dabei läuft der

Kran auf zwei hochgelegenen Kranbahnen. Die auf einer Brückenkonstruktion quer zur Kranbahn bewegliche Laufkatze ist mit einer Seilwinde zum Heben der Lasten versehen. Die Last selber ist an einem Tragmittel, meist einem Flaschenzug, befestigt. Durch die Halbierung des Kraftweges kann in die Last doppelt so groß sein wie die Zugkraft. Die erhaltene Laufkatze erinnert an die frühere Stahlbaufirma Lavis, an deren Standort sich seit Ende der 1990 Jahre ein großes Einkaufszentrum befindet.

39 SCHLEIFSCHLEIBENFABRIK MSO

Senefelderstraße 162



Die 1882 als Firma Mayer und Schmidt gegründete Schmirgelwarenfabrik entwickelte sich schnell zu einem Großbetrieb und war mit ihren Präzisions-Schleifmaschinen weltweit

führend. Nachdem es 1894 gelungen war, Naturschmirgel durch synthetisch hergestellten zu ersetzen, produzierte das Unternehmen auch Schleifscheiben. Nach Großfeuern 1918 sowie 1929 und teilweiser Zerstörung entstanden immer wieder Neubauten auf dem weitläufigen Fabrikgelände, die den jeweiligen Produktionsprozessen angepasst wurden. 1954 entstand zudem der Verwaltungsneubau an der Senefelderstraße 162 nach Plänen des Architekten Hans Schroeder. 1967 übernahm die Firma Cincinatti Milacron Ohio das Werk. 1972 wurde ein Großteil der Belegschaft entlassen, zwei Jahre später wurde das Werk stillgelegt. Bis 1980 waren bereits viele Fabrikbauten abgerissen oder an wechselnde Mieter abgegeben worden. Die Stadt Offenbach erwarb einen Teil des Geländes und seit 2005 nutzt die Stadtwerke Offenbach Holding das Verwaltungsgebäude mit dem für die Architektur der 1950er Jahre typischen, elegant geschwungenen Treppenhaus. Einzig noch verbliebener Anhaltspunkt für die ehemalige Ausdehnung des

Werksgeländes ist das 1906 an seinem südlichen Rand erbaute mehrgeschossige Wohnhaus, heute Waldstraße 201, das zur Hälfte der Firma Friedrich Schmaltz gehörte. Sie vermietete es an Mitarbeiter.

40 ALLGEMEINE ORTSKRANKENKASSE

Friedrichsring 2



Für die bessere Betreuung der etwa 21.800 männlichen und 20.500 weiblichen Versicherten baute Offenbach Allgemeine Ortskrankenkasse (AOK) 1930/31 ein neues Verwaltungsgebäude

am Friedrichsring. Der Entwurf der Architekten Hugo Eberhardt und Fritz Bossert im Baustil der Neuen Sachlichkeit setzte eine städtebauliche Dominante als Kontrast zu zeitgleich gebauten kommunalen Kleinwohnsiedlungen. Neben Räumen für die Verwaltung und einem Saal für Kulturveranstaltungen sahen die Planer ein Gesundheitszentrum mit Einrichtungen für Heilbehandlungen, Badeanlage und eigener Zahnklinik vor. Die Entwürfe wurden nach 1933 nur teilweise realisiert, weil die nationalsozialistische Gesundheitspolitik die Eigenständigkeit der Ortskassen einschränkte.

41 SCHLACHTHOF

Ernst-Griesheimer-Platz 7



Als Offenbach 1904 den neuen Schlachthof eröffnete, war dieser für 100.000 Einwohner konzipiert. Dabei lebten zu diesem Zeitpunkt nur 60.000 Menschen in der Stadt. Der große Komplex

mit Schlachthallen, Maschinenhaus, Wasserturm, Kühlhäusern, Eisfabrik, Verwaltungs- und Wohngebäuden nach Plänen des Architekten Röpert war für die Zukunft gebaut. Er entwarf sachlich schlichte Gebäude in der Tradition des späten Historismus mit mehrfarbigen Sichtigziegelfassaden und einfachen Werksteingliederungen. Lediglich im Eingangsbereich findet sich ornamentaler Bauschmuck. Die Anlieferung von Schlachtvieh, Kohlen und anderen Gütern erfolgte über einen Abzweig der Industriebahn. Der weithin sichtbare Wasserturm besaß

vor dem Krieg einen hohen, geschweiften Turmhelm. Der Offenbacher Schlachthof galt als der modernste Europas und wurde auch von Expertengruppen aus dem Ausland beachtet und besucht. Die Anlage wurde 1990 geschlossen und 1995 in eine Wohnanlage sowie ein Kongress- und Kulturzentrum mit Hotel umgebaut.

42 KOMMUNALER WOHNBAU DER 1920ER JAHRE

Bach-/Friedensstraße



Um der Wohnungsnot nach dem Ende des Ersten Weltkriegs zu begegnen, versuchten Baugenossenschaften und auch die Stadt Offenbach – mit dem Bau kleiner Einfamilienhäuser mit

Garten für Selbstversorger – möglichst viele Wohnungssuchende unterzubringen. Eines dieser Siedlungsprojekte waren die ab 1921 an der Bach- und Friedensstraße sowie am Landgrafenring (früher: Friedrich-Ebert-Ring) gebauten „Zeppelinhäuser“. Mit der markanten Dachform setzten Baurat Sander und Bauinspektor Klingelhöfer hier kostensparende Ersatzbauweisen mit Schlackenbeton sowie Bohlenkonstruktionen für voll ausgebaute Dächer um. Als sich 1924 die Ernährungs- und Finanzierungslage verbesserte, entstanden 1924-26 auch viergeschossige Häuser mit preiswerten Mietwohnungen für Arbeiter.

43 GENOSSENSCHAFTLICHER WOHNBAU DES SPÄTEN 19. JAHRHUNDERTS

Feldstraße

Die Chemiefabrik Oehler war im 19. Jahrhundert der erste Gewerbebetrieb, der Wohnungen für Mitarbeiter errichten ließ. Die Fabrikanten waren in Zeiten der guten Konjunktur am Zuzug neuer Arbeitskräfte interessiert und gründeten 1872 eine gemeinnützige Baugesellschaft, um diesen günstigen Wohnraum zur Verfügung stellen zu können. Mit dem auf Aktienbasis gesammelten Startkapital wurden ab 1873 vor allem an der Feldstraße kleine Doppelhäuser mit Gärten gebaut, die dann von ihren Bewohnern, meistens Facharbeitern, in Ratenzahlung erworben wurden. Bis 1889 entstanden hier 70 Arbeiterwohnhäuser, von denen einige auch von mehreren Mietparteien bewohnt wurden. Um etwas für Arbeiter und Tagelöhner zu tun, ließ die

Baugenossenschaft 1887 in der Flutstraße 29-33 zudem drei sehr schlichte, aber solide gebaute Mehrfamilienhäuser mit billigen Wohnungen errichten.

44 INDUSTRIEBAHNWEG



Mit der Einstellung des Bahnbetriebs 1993 ging die fast 75-jährige Geschichte der Industriebahn in Offenbach am Main zu Ende. Die etwa vier km lange Strecke zwischen Ostbahn-

hof und Sprendlinger Landstraße mit ihren verschiedenen Abzweigungen hatte bis dahin insgesamt 18 Betriebe mit der Fernbahnstrecke Frankfurt – Bebra verbunden. Außerdem bestand eine Verbindung mit der Hafenbahn. Die Anliegerfirmen spiegelten in ihrer Produktionspalette die Tradition der Offenbacher Industrie wider. Dies gilt insbesondere für die Maschinenfabriken Hartmann, Friedrich Schmaltz, Stahlbau-Lavis, MSO, Mayer & Schmidt, die Portland-Zementfabrik oder die Hammonia-Stearinfabrik. Auch der Schlachthof hatte einen eigenen Gleisanschluss. Auf der Strecke lassen sich noch einige Ausstellungsstücke aus der Zeit des Bahnbetriebs besichtigen, wie eine Lore, ein Signal, eine Laufkatze oder verschiedene Weichen.

45 FIRMA CURT MATTHAEI / MATO-FABRIK

Bieberer Straße 215



1922/23 errichtete die Nadel- und Zelluloidfabrik Ludwig Schmetzer AG nach Entwürfen des Architekten Philipp Hufnagel an der Kreuzung Bieberer Straße und Industriebahn einen neuen Firmenkomplex. Allerdings wurde nur der erste Bauabschnitt mit einem Verwaltungs- und Wohngebäude sowie einem inzwischen abgerissenen Fabrikbau realisiert. Über der Durchfahrt neben dem Büroabau befand sich das Musterzimmer. In den Jahren der Weltwirtschaftskrise erwarb die Firma Curt Matthaei / Mato die Anlage und passte sie ihrer Produktion von gestanzten Metallriemenverbindungen für Transmissionen

an. Bald kam die Herstellung von Förderanlagen, Transportgeräten und Apparaten, wie beispielsweise Knipszangen für Schaffner und Fettpressen hinzu. 1988 zog die Firma nach Mühlheim-Dietesheim um. Heute erinnert das Torgebäude an die ehemalige Fabrik auf dem Gelände.

46 CARL FRIEDRICH MALTNER „MYLFLAM“

Fichtestraße 15



1859 als Gürtlerwarenfabrik gegründet, belieferte Maltner Portefeuillefabriken mit Zubehör. Ab 1910 kam die erfolgreiche Fertigung von Feuerzeugen dazu und führte 1920 schließlich zur

Neugründung als Metallwarenfabrik. Ab 1923 sorgten innovative Sortimentserweiterungen, wie unter anderem das Benzinfeuerzeug „Tausendzünder“, das später unter dem Namen „Mylflam“ international vermarktet wurde, für das Wachstum der Firma. In den 1930er Jahren wurden Teile der Werksgebäude nach Entwürfen des Architekten Heinz Collin ausgebaut. Dem Bedürfnis nach Luxus- und Konsumgütern nach Kriegsende kam Maltner mit der Konzentration auf Feuerzeuge sowie Toilettenartikel aus Metall nach. 1974 wurde die Produktion ins Ausland verlegt und nach 1976 eingestellt. Bis Mitte der 1980er Jahre wurden noch Versand und Reparatur der inzwischen in Sammlerkreisen geschätzten Feuerzeuge angeboten.

47 KLEINKINDERSCHULE BIEBER

Am Rebstock 11



Im späten 19. Jahrhundert reichte der väterliche Lohn den jungen Arbeiterfamilien oft nicht zum Unterhalt, die Ehefrauen mussten mitarbeiten. Sogenannte Kleinkinderschulen waren

Sozialeinrichtungen, die berufstätigen Müttern gegen geringe Gebühren die Aufsicht über ihre noch nicht schulpflichtigen Kinder abnahmen. Dies war auch im Interesse der Industriebetriebe, die ihre gut angeleiteten weiblichen Arbeitskräfte auch nach deren Heirat weiter beschäftigen wollten. Bis nach dem Zweiten Weltkrieg wurde aber keine eigene Kinderbetreuung angeboten. Diese war der

Kommune oder kirchlichen Einrichtungen überlassen. In Bieber übernahmen die katholischen „Schwestern von der göttlichen Vorsehung“ in einem 1893 dafür errichteten Gebäude diese Fürsorgeaufgabe. Auch, um kommunistische oder sozialdemokratische Arbeiterfamilien zum Glauben zurückzuführen. In Offenbach befand sich eine vergleichbare Kleinkinderschule im Marienheim in der Krafftstraße.

48 GENOSSENSCHAFTLICHER WOHNBAU DER 1930ER JAHRE

Rumpfenheimer Straße 29-37, Stiftstraße 66 und Von-Behring-Straße 1 und 9



Die seit 1920 vor allem in Tempelsee aktive Kleinwohnungs-Baugenossenschaft „Odenwaldring“ errichtete 1938 nach Entwürfen des Architekten Peter Petermann in Bürgel unter anderem die

Mehrfamilienhaus-Siedlung „Klosterhof“ mit acht zweigeschossigen Gebäuden. Die 40 „Volkswohnungen“ bestanden aus je zwei Zimmern, Küche und einer Schlafkammer. Trotz der sparsamen Bauweise bieten die Gebäude mit ihren Sandsteinsockeln, Erkern, Schlagläden, kleinen Holzbalkonen und Torbögen zum Garteninnenhof ein malerisches Bild im Stil der als „heimatverbunden“ interpretierten traditionalistischen Architektur. Einziger Bauschmuck ist die Skulptur eines Kindes mit Tambourin, die 1914 von Bildhauer Paul Seiler für das Geschäftshaus Frankfurter Straße 1 geschaffen, nach dessen Modernisierung 1928 entfernt und später von Architekt Petermann hierher versetzt wurde.

49 DEUTSCH-AMERIKANISCHE LEDERWERKE BECKER UND CO.

Gerhard-Becker-Straße



Bevor Gerhard Becker 1898 den Gerbereibetrieb am Ortsrand von Bürgel gründete, hatte er sich in Nordamerika mit modernen Lederverarbeitungstechniken befasst. Das Unternehmen wuchs schnell zum Großbetrieb. 1909/10 entstanden

Fabrik- und Verwaltungsgebäude nach Entwürfen des Architekturbüros Brunn und Seeger. Eine besondere Spezialität der Deutsch-Amerikanischen Lederwerke war die Verarbeitung und Färbung von Rindsleder sowie seit den 1920er Jahren von Lackleder und Oberleder für die Schuhproduktion. 1970 wurde die Firma geschlossen, alle Produktionsgebäude abgerissen und das Gelände neu bebaut. Erhalten geblieben sind der denkmalgeschützte Verwaltungsbau und die „Beckerbogen“ genannte Verbindungsbrücke zum früheren Werkstattgebäude.

50 SCHLEIF- UND POLIERAUTOMATEN AUS BÜRGEL – GEBRÜDER HAU MASCHINENFABRIK

Kurfürsten- /Lammertstraße

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs auch das ursprünglich arme Bauerndorf Bürgel zur Industrieansiedlung. Dort wagte 1898 Philipp Gothardt Hau den Schritt in die berufliche Selbstständigkeit, gemeinsam mit seinem Bruder gründete er die „Gebrüder Hau, Maschinenfabrik, Bürgel am Main.“ Der von ihm entwickelte Einspindel-Automat „System Hau“ arbeitete vollkommen selbstständig. 1944 wurden Teile des Firmengeländes durch Fliegerbomben zerstört. In den ersten Nachkriegsjahren wurden noch Teile aus dem alten Maschinenprogramm der Drehautomaten gefertigt. Ab 1957 stellte das Unternehmen ausschließlich HAU-Schleif- und Polierautomaten und Sondermaschinen für die Oberflächenveredlung her. 1970 entstand auf dem circa 12.000 m² großen Gelände an der Lammertstraße nach den Plänen des Architekten Hans Brehm ein dreigeschossiges Büro- und Verwaltungsgebäude und eine circa 7.000 m² große Fertigungshalle. 1973 hatte das Unternehmen 300 Mitarbeiter und Kontakte in über 60 Länder der Erde. Die schlechte Konjunktur in den 1970er und 80er Jahren führte erst zu einer Verringerung der Beschäftigtenzahl und im April 1984 schließlich zur Eröffnung eines Vergleichsverfahrens, das am 30. Juli mit dem Konkurs endete. Mit der Liquiditätsversteigerung am 1. Dezember 1984, bei der der gesamte Maschinenpark sowie die Betriebs- und Büroeinrichtung versteigert wurden, endete ein bedeutender Teil der Bürgeler Industriegeschichte.

51 ROHRBRÜCKE / ANLEGESTELLE FÜR TANKSCHIFFE



Zu den Standortvorteilen der benachbarten, 1842 gegründeten Chemiefabrik (siehe Nr. 52) gehörte die hochwasserfreie Lage am Main. Dies war vor allem seit dem Ende des 19. Jh. einsetzenden Ausbau des Flusses zum Verkehrsweg von Bedeutung. An der erhaltenen Entladestelle für Tankschiffe wurden flüssige und gasförmige Chemikalien angeliefert und über ein Rohrsystem über die Mainstraße hinweg auf das Werksgelände gepumpt.

52 CHEMISCHES FARBERWERK

Mainstraße 169



Die 1842 von Dr. Ernst Sell eingerichtete chemische Fabrik destillierte Teer und war der erste selbständige Hersteller von Asphaltprodukten in Deutschland. Aus Teerabfällen der Steinkohleverkockung in Gasfabriken stellte Sell Desinfektionsmittel, Mottenspulver und vor allem Anilin her. 1850 übernahm Karl Oehler die kleine Firma. Er und sein Sohn Dr. Eduard Oehler, der sogenannte „Blaukönig“, vergrößerten den Betrieb ständig, legten den Produktionsschwerpunkt auf die Herstellung synthetischer Farben und entwickelten das Werk darin zu einem der weltweit bedeutendsten Produzenten. 1905 verkaufte Dr. Eugen Oehler das Werk an die Firma Griesheim-Elektron, die Forschung und Produktion weiter ausbaute und 1912 den unlöslichen Farbstoff „Naphtol AS“ entwickelte. Wirtschaftliche Probleme in der Zwischenkriegszeit, vor allem aber die Eingliederung in den IG-Farben-Konzern 1925 führten zum Produktionsrückgang. Ab 1933 stieg die Nachfrage nach Farbstoffen und sorgte für einen Ausbau- und Modernisierungsschub im Offenbacher Werk. Nach dem Zweiten Weltkrieg und der Zerschlagung der IG-Farben stellte die nun eigenständige Naphtol-Chemie die kriegsbeschädigten Produktionsanlagen wieder her. 1953 wurde

das Unternehmen von den Farbwerken Hoechst übernommen, die den Standort ab 1961 für die Trevira-Produktion ausbauten. Nach mehrfachen Umfirmierungen wurde die chemische Produktion 2010 am Standort Offenbach eingestellt. Inzwischen sind fast alle Fabrikanlagen abgerissen worden. Vereinzelt denkmalgeschützte Gebäude wie der Verwaltungsbau sollen in die geplante Neubebauung des Gewerbegebietes einbezogen werden.

53 SOZIALGEBÄUDE / CHEMISCHES FARBERWERK Friedhofstraße 35



Anlässlich eines Jubiläums beschloss die Firma Griesheim-Elektron auch im Zweigwerk Offenbach ein neues Gebäude für Sozialeinrichtungen zu errichten. Nach Plänen des in Berlin lebenden Architekten Hans Bernoulli entstand 1908 der sogenannte Wohlfahrtsbau, der gleichzeitig als



Werkstor zur Stadt fungierte. Zur Straßenseite hin, traditionell zwischen modernisiertem Barock und Heimatstil, verbirgt sich im Inneren des Hauptgebäudes mit seinem markanten

Turm eine Eisenbetonkonstruktion, die große freitragende Hallen in jedem Geschoss trägt. Das Erdgeschoss beherbergte ein Badehaus für die Mitarbeiter, im Obergeschoss befanden sich die Küche und der Speisesaal mit fast 360 Sitzplätzen. Im östlichen Anbau befanden sich weitere Baderäume für Beamte und die weiblichen Mitarbeiterinnen sowie zusätzliche Sozialeinrichtungen. Nach Jahren des Leerstands haben sich Künstler und Kreative in dem denkmalgeschützten Gebäude niedergelassen.

54 LEDERWERKE SPICHARZ

Mainstraße 143



1825 kaufte die Familie Spicharz die „Neuhütte“, eine am Mainufer gelegene Ziegelei, und richtete dort eine Gerberei ein. Ab den 1830er Jahren von Philipp Jacob Spicharz geführt, stellte sie anfänglich handwerksmäßig besonders Lackleder her. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wandelte die

dritte Unternehmensgeneration die Produktion zum Industriebetrieb um. 1910 vernichtete ein Großbrand den älteren Teil der Fabrikanlage und das noch aus den Zeiten der Neuhütte stammende Wohnhaus, das durch einen modernen Verwaltungsbau ersetzt wurde. Allerdings gelang es den Lederwerken, ehemals Spicharz AG, trotz neuer Produktionsanlagen nicht, wieder an die Prosperität der früheren Jahrzehnte anzuschließen. Ab 1925 entließ die Firma einen Großteil der Mitarbeiter und stellte die Produktion weitgehend ein. 1929 wurde der Betrieb geschlossen und bis auf den Verwaltungsbau abgerissen. 1953 kaufte die Bäcker Genossenschaft und -innung das Gebäude und unterhielt dort bis in die 2000er Jahre Büro- und Lagerräume.

55 HAFENBAHN



Bereits bei der Planung des Offenbacher Hafens wurde eine Bahntrasse mitberücksichtigt, die diesen entlang des Mainufers mit der Frankfurt-Bebraer-Bahnstrecke verbindet. Vor allem

die chemische Fabrik Oehler hatte schon lange einen eigenen Bahnanschluss gefordert und diesen 1898/99 endlich bekommen. Mit der Eröffnung des Hafens 1902 wurde auch die Hafenbahn in Betrieb genommen. Im Zuge der damaligen Höherlegung der Frankfurt-Bebraer-Bahn und der Neuordnung des Bahngeländes wurde 1914-19 ein neuer Güterbahnhof gebaut. Der Ostbahnhof war Ausgangspunkt der Industriebahn, die auch die großen Fabrikbetriebe an der Waldstraße sowie der Sprendlinger Landstraße vom Hafen aus mit Rohstoffen und Gütern versorgte. An die einstige Hafenbahn erinnert heute noch ein Abschnitt der Schienentrasse, das „Kulturgleis“ mit einem Güterwaggon, der für kulturelle Veranstaltungen

genutzt wird. Am östlichen Ende schraubt sich das Gleis als Kunstwerk in Form einer Helix himmelwärts. Das Kulturgleis markiert zugleich die Lage des Mainkais der Stadt, der vor dem Bau des Hafens als Schiffsanlagestelle diente.

56 HAFEN OFFENBACH



Mit fortschreitender Industrialisierung gewann der kostengünstige Transport von Rohstoffen und Waren über die Flüsse an Bedeutung. Nach dem Ausbau der Rhein-Main-

Wasserstraße begannen 1899 die Bauarbeiten für ein großes Hafenbecken. Dieses wurde 1902 eingeweiht und besaß eine Länge von 770 m, eine Breite von 65 m und eine Tiefe von 2,50 m. 1902 betrug der Güterumschlag 58.400 t; 1913 waren es bereits 335.000 Tonnen.

Im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels und der Umstellung auf Containerterminals verlor der Hafen Offenbach zunehmend an Bedeutung, bis der Betrieb in den 1990er Jahren dann endgültig eingestellt wurde. Heute beherbergt das 256.000 m² große Areal ein urbanes Quartier, an dessen frühere Funktion lediglich noch der erhaltene Hafenkran erinnert.

57 HEYNE - FABRIK

Ludwigstraße 178



1896 verlegte die seit 1869 bestehende Metallschrauben- und Präzisionsdrehteilfabrik Gebrüder Heyne die Produktion in das neu errichtete größere Werk neben dem Hafen. Das

Schraubenfabrik Gebr. Heyne, Offenbach

Schrauben sind - so klein sie manchmal am großen Werkstück erscheinen - lebenswichtige Multitalente. Sie stellen aus feinstem und einwandfreiem Werkzeugstahl her und sind auf Hundertstel Millimeter Genauigkeit gearbei-

tet. Unser Werk ist auf Materialstärke und auf Genauigkeit eingestellt. Langjährige Erfahrung, gedachte Arbeiter und ein großer Maschinenpark sorgen für präzise und erfindliche Arbeit.

Genauigkeit:



Hundertstel Millimeter

Unternehmen wuchs, 1913 waren dort fast 400 Arbeiter beschäftigt. Damit war es Offenbachs drittgrößter Industriebetrieb. Nach und nach entstanden weitere Fabriktrakte, die sich um mehrere Höfe gruppieren. Von diesen Klinkerbauten hebt sich der von dem Architekten Hugo Eberhardt 1912/14 entworfene repräsentative Verwaltungsbau klar

ab: Den Eingangsbereich schmückten Skulpturen eines jungen und eines älteren Arbeiters, ornamentale Reliefs und hohe Bronzekandelaber im Stil des späten Darmstädter Jugendstils. Während beider Kriege produzierte Heyne in großem Umfang Rüstungsgüter, im Zweiten Weltkrieg unter Einsatz vieler Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter. 1962 wurde das Unternehmen an den Stinnes-Konzern verkauft, der die Produktion 1968 einstellte. Nach langen Jahren des Leerstands entdeckten in den 1990er Jahren Kreative die Räume für Büros und Ateliers für sich. Heute ist die Heyne-Fabrik eine Vorzeigeeimmobilie zum Thema Umnutzung in Offenbach und wurde mit mehreren Architektur- und Denkmalschutzpreisen ausgezeichnet.

58 KRAN, KOHLEFÖRDERBAND UND KRAFTWERK



Abends illuminiert und von weitem sichtbar, transportiert der 1949 gebaute Kran rund 100.000 t Steinkohle jährlich von Schiffen auf einen Lagerplatz und von dort auf Förderbändern über



den Nordring hinweg in einen Kohlebunker der Energieversorgung Offenbach (EVO). Dabei rangiert er mit einer Geschwindigkeit von 15 km/h auf einer 53 m langen Ladebrücke. Doch

erst seine genietete Eisengitterkonstruktion macht ihn zu einem Denkmal, einem künstlerisch wertvollen noch dazu. Denn seit der „Luminale“ 2010 wird der Kohlekran in den Abend- und Nachtstunden von insgesamt 380 m langen LED-Leuchten rhythmisch beleuchtet.

VERLORENE ORTE DER INDUSTRIEKULTUR OFFENBACHS

Die in diesem Faltblatt aufgespürten Zeugnisse der industriellen Vergangenheit Offenbachs lassen heute nur noch in Ansätzen erahnen, wie dicht sich hier große und kleine Betriebe aneinander drängten, wie deren Wirken das Leben in der Stadt – in Werken und Hinterhöfen – prägte und wie weit der Name Offenbach als Industriestandort ausstrahlte.



Das enge Nebeneinander der zahlreichen, teilweise stark spezialisierten Lederverarbeitenden oder der Lederindustrie zuliefernden Betriebe um Ludwig- und Luisenstraße etwa begründete,

dass dieses Stadtgebiet im Sprachgebrauch als das „Portefeuiller Viertel“ bekannt war. Daneben waren aber auch einige größere Unternehmen in anderen Sparten tätig, die heute nicht mehr sichtbar sind: Von besonderer Bedeutung war z. B. die Hofwagenfabrik Dick & Kirschten, die – i.W. noch handwerklich tätig – Weltruf genoss. Unter den vielen metallverarbeitenden Werkzeug-, Maschinen- und Automatenfabriken waren z.B. Collet & Engelhard, Hartmann, Mabeg, Markomat, Sachs oder Schlesinger Arbeitsstätten Tausender Offenbacher. Die Firma Stahlbau Lavis hinterließ in der Region einige eindrucksvolle Brückenbauwerke – vor Ort erinnert an sie nur noch eine Laufkatze (siehe Nr. 38). Die weithin unter dem Markennamen Rowenta bekannte Firma Weintraud & Co. war in Offenbach zuletzt noch Namensgeber einer Straße. Von der Stearinfabrik Hammonia zeugt heute nichts mehr, während die Seifenfabrik Kappus, deren historischer Stammsitz in der Luisenstraße zwar nicht mehr existiert, noch immer – nun in modernen Werkshallen – in der Stadt produziert. Auch die in Frankfurt ansässige Glockenbäckerei hat an ihrem Gründungsstandort Offenbach keine Spuren im Stadtbild hinterlassen. Dies gilt ebenso für den Pelzveredelungsbetrieb Thorer & Co. oder die Kaiser-Friedrich-Quelle, die einst Ausgangspunkt für ein Kurbad in Offenbach sein sollte.

Sukzessive soll die Werksgeschichte solcher „verlorener Orte der Industriekultur Offenbachs“ aufgearbeitet und im Internet publiziert werden.

 <https://www.offenbach.de/kultur-und-tourismus/fuehrungen-und-routen/route-der-industriekultur>



Route der Industriekultur Rhein-Main

Rund 1.000 Orte von lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung umfasst die Route der Industriekultur Rhein-Main. Von Hafenanlagen über Brücken, Bahnhöfe, Klärwerke, Arbeitersiedlungen bis zum Technologiepark – das Projekt bringt die vielen lebendigen Zeugnisse des produzierenden Gewerbes der Region wieder in das öffentliche Bewusstsein.

Die Route der Industriekultur beschäftigt sich mit den wirtschaftlichen, sozialen, technischen, architektonischen und städtebaulichen Entwicklungen der Industriekultur – in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Die jährlich stattfindenden Tage der Industriekultur im Sommer sind eine feste Größe im regionalen Veranstaltungskalender. Sie machen industriekulturelle Orte zugänglich, die man sonst nur von außen sehen kann. Dank jährlich wechselnder Fokus-Themen können Teilnehmer immer neue Facetten von Industriekultur vor Ort erleben.

rdik@krfrm.de

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR
RHEIN-MAIN



IMPRESSUM

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR
RHEIN - MAIN



Herausgeber:

KulturRegion FrankfurtRheinMain gGmbH

Unter Mitwirkung:

Magistrat der Stadt Offenbach am Main

Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement

Texte: Andrea Ehrig, Dr. Jürgen Eichenauer, Birgit Grün,
Funda Karaca, Marion Rüber-Steins, Christina Uslular-Thiele

Fotos: Stadt Offenbach, Haus der Stadtgeschichte Offenbach
und Landesamt für Denkmalpflege Hessen

Gestalterisches Konzept: unit-design

Gestaltung: Transparent Design Management GmbH

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

Geschäftsstelle KulturRegion FrankfurtRheinMain gGmbH

Poststraße 16

60329 Frankfurt am Main

Tel.: 069 25771700

www.krfrm.de

rdik@krfrm.de

Juli 2017 / 3. Auflage / 6.000

© KulturRegion FrankfurtRheinMain 2017



KulturRegion
FrankfurtRheinMain



Haus der Stadtgeschichte
Offenbach am Main

Gefördert durch:

HESSEN



Hessisches
Ministerium für
Wissenschaft
und Kunst

Regionalverband
FrankfurtRheinMain



European
Route
of Industrial
Heritage

www.erih.net