

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

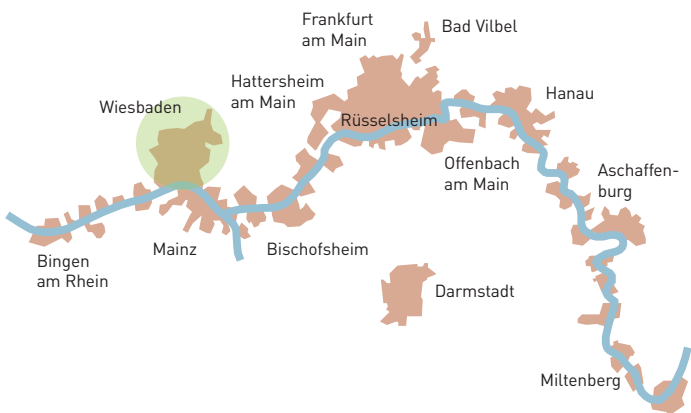
Die Route der Industriekultur Rhein-Main führt zu wichtigen industriekulturellen Orten zwischen Aschaffenburg am Main und Bingen am Rhein. Sie befasst sich mit Themen wirtschaftlicher, sozialer, technischer, architektonischer und städtebaulicher Entwicklung in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.

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

INDUSTRIEGESCHICHTE IN WIESBADEN

Die Talroute der Industriekultur in Wiesbaden verläuft am Salzbach entlang zur Wiesbadener Innenstadt, weiter durch das Nerotal bis zum Rand des Taunus und führt zu Orten, die fast alle mit dem Thema Wasser verknüpft sind. Doch das Thermalwasser, das den Ruhm der Kurstadt begründete, war auch eine der Ursachen des Wiesbadener Wasserproblems. Der Bau von Brunnen war in Wiesbaden traditionell problematisch, weil das Wasser der heißen Quellen stets einsickerte und das Trinkwasser verdarb. Frisches, reines Trinkwasser war insbesondere im Zeitalter der Industrialisierung im schnell wachsenden „Nizza des Nordens“ Mangelware. Die Versorgung mit Frischwasser wurde ab 1875 mit dem Bau der Trinkwasserstollen im Taunus auf eine in Deutschland einzigartige Weise gelöst. Gleich unterirdischen Talsperren sammeln die Tiefstollen auch heute noch das Taunusquellwasser und sichern gemeinsam mit dem Schiersteiner Wasserwerk (siehe: Wiesbaden II, Industriegeschichte zwischen Schierstein und Mainz-Kostheim) die Wiesbadener Trinkwasserversorgung. Mit der modernen Wasserversorgung und hygienischen Entsorgungseinrichtungen wahrte Wiesbaden seinen guten Ruf als Gesundheitsstadt und zog nicht nur in den Sommermonaten die Elite des deutschen Kaiserreichs an. Die Villengebiete boten Großindustriellen und wohlhabenden Pensionären Wohnraum. Wiesbaden liefert damit einige sehenswerte Beispiele repräsentativer Unternehmervillen.

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR IM ÜBERBLICK



Zentraler Ausgangspunkt für den vorliegenden lokalen Routenführer Wiesbaden I -Industriegeschichte zwischen Neroberg und Salzachtal ist der ebenfalls in diesem Führer aufgenommene Hauptbahnhof. Dort findet sich auch der zentrale Bushaltepunkt, zu erreichen durch vielfache Anschlüsse der Bahn [S, RB, IC, ICE], und über die Autobahnen A3, Ausfahrt Wiesbaden; A66, bis Ausfahrt Mainzer-Straße; A671, bis Anschlussstelle Amöneburg. Ausreichend **P+R** Parkplätze befinden sich auf der Ostseite des Bahnhofes. Die Zugänglichkeit für Behinderte zu den Bahnsteigen ist gegeben.



Information

P+R Park+Ride



Besichtigung



Öffentliche Verkehrsmittel

1

OPELBAD

Am Neroberg



Wie ein Ozeandampfer wirkt das Opelbad von weitem – und diese Anmutung lag durchaus auch in der Absicht des Architekten Franz Schuster, der das Schwimmbad 1933/34 in der Formensprache des „Neuen Bauens“ errichtete. Der Wiener Architekt wirkte in dieser Zeit als Mitarbeiter von Ernst May am sozialen Wohnungsbau in Frankfurt mit. Der Stifter, der in Wiesbaden ansässige Großindustrielle Wilhelm von Opel, hatte den Bauplatz des – wie die Wiesbadener finden – schönsten Schwimmbads Deutschlands in prominenter Lage gegen einige Widerstände durchgesetzt. Das

Opelbad ist von Mai bis September jeweils von 7 bis 20 Uhr geöffnet.



Bus-Linie 1



www.wiesbaden.de/baeder, opelbad@wiesbaden.de,
Tel.: 0611-172 98 85

2

NEROBERGBAHN

Nerototal



Selbst die Nerobergbahn hat mit Wasser zu tun, auch wenn man es ihr auf den ersten Blick nicht ansieht. Die beiden Wagen der Zahnradbahn sind mit einem Drahtseil verbunden, wobei der talwärts fahrende Wagen durch seine Schwerkraft den anderen Wagen heraufzieht. Für das nötige Gewicht sorgt das Ballastwasser, das in der Menge stets der Besetzung der Bahn angepasst wird. Auf diese Weise überwindet die Bahn seit 1888 zuverlässig die Steigung zum Neroberg, die durchschnittlich immerhin 19,5% beträgt. Die Maulesel, die vor dem Dreikaiserjahr die Ausflügler auf Wiesbadens Hausberg brachten, wurden auf diese Weise arbeitslos.



Bus-Linie 1



<http://www.nerobergbahn.de/>

3

THALHAUS

Nerototal 18



Dort, wo das heutige Thalhaus steht, entstand 1838 – damals noch weit draußen vor der Stadt – die erste Wiesbadener Fabrik. Die Textilfabrik der Brüder Löwenherz nutzte das Wasser des Nerobachs zum Antrieb ihrer Maschinen, was bald zu einem schweren Konflikt mit den anliegenden Grundstückseigentümern führte, die den jüdischen Unternehmern 1842 buchstäblich das Wasser abgruben. Sie beschwerten sich über die giftigen Farbstoffe, die das Wasser verunreinigten und für die weitere Nutzung unbrauchbar machten. Wirtschaftliche Probleme, die Konflikte mit den Nachbarn wie auch mit Vertretern der Stadt führten zur Aufgabe des Fabrikstandorts. Die Tuchfabrik transferierte man ins nahe Biebrich. Passend zum Profil des wachsenden Kurortes widmete Löwenherz seine Fabrik 1851 in eine Kalt-

wasserheilstadt um 1905 wurde in gemäßigter neobarocker Formensprache ein neues Gebäude errichtet. Die zum Park hin orientierte symmetrische Hauptansicht mit ihren zahlreichen Balkonen verrät noch immer den ursprünglichen Zweck des Gebäudes.



Bus-Linie 1

4

INSTITUT FÜR KÜNSTLICHE AUGEN Taanusstraße 44



In der Weltkurstadt ließen sich einige Hersteller von Produkten rund um die Gesundheit des Menschen nieder. Hinter der Fassade dieses spätklassizistischen Gebäudes gründete vor mehr

als 130 Jahren Friedrich Adolf Müller die erste Fabrikation künstlicher Augen in Deutschland, die nicht nur ästhetischen, sondern auch therapeutischen Ansprüchen genügen sollte. So genanntes Kryolith-Glas bildete das Ausgangsmaterial für Augenprothesen mit gänzlich neuem Tragekomfort. Der berühmte Augenarzt Alexander Pagenstecher hatte Müller 1872 nach Wiesbaden geholt, der sich ganz in der Nähe der in der Kapellenstraße gelegenen Augenheilstadt niederließ. Das Institut für künstliche Augen erwarb sich mit seinen hochwertigen Prothesen bald weltweit einen großen Namen. Allein 1907 wurden 6.000 Menschen aller Nationalitäten behandelt und 26.000 künstliche Augen weltweit verschickt. Die Nachfolger von Friedrich Adolf Müller produzieren heute in der fünften Generation Augenprothesen in dem Verfahren, das in seinen Grundlagen von ihm und seinen Söhnen entwickelt wurde.



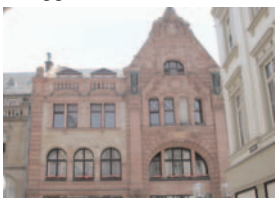
Bus-Linie 1



www.mueller-uri.de

5 TAGBLATTHAUS

Langgasse 21



Wo heute das Wiesbadener Pressehaus dem Wiesbadener Kurier und dem Wiesbadener Tagblatt eine repräsentative Adresse bietet, hatte bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts die

Schellenberg'sche Hofbuchdruckerei ihren Standort. Hier erschien 1844 auch die erste Wiesbadener Zeitung, das Wiesbadener Wochenblatt, später in das Wiesbadener Tagblatt umgewandelt. In dem 1909 errichteten repräsentativen historistischen Bau wurden Druckerei, Redaktion und Verkauf zusammengefasst. Die Druckerei mit drei Rotationsdruckmaschinen konnte 1912 täglich eine Papierbahn von 104 Kilometern Länge bedrucken. Bei der überlebensgroßen Plastik, die das Gebäude krönt, handelt es sich um eine Kupferfigur des Frankfurter Bildhauers Philipp Modrow mit dem Titel „Das Wissen“.



Bus-Linie 1

6 VILLA SÖHNLEIN-PABST (WEISSES HAUS)

Paulinenstraße 7



Bauherr dieser prachtvollen Villa, die nicht von ungefähr an das Weiße Haus in Washington erinnert, war Friedrich Wilhelm Söhnlein, der Sohn des Begründers der Schiersteiner Sektfabrik.

Dieser hatte Emma Pabst geheiratet, die Tochter einer begüterten Brauereidynastie aus New York. Mit der nicht unbeträchtlichen Mitgift der jungen Unternehmergattin wurde die Villa in der vornehmsten Wiesbadener Wohngegend gebaut, als Stilzitat, das an das prominenteste Gebäude ihrer amerikanischen Heimat erinnert. Baumeister waren die Züricher Architekten Otto Wilhelm Pflughard und Max Haefeli, die die Villa in den Jahren 1903 bis 1906 errichteten. Überaus luxuriös war die Ausstattung des Baus, der ausschließlich von der Familie bewohnt wurde: Fußboden und Wände der Bäder sind mit kostbarem Marmor bekleidet, wertvolle Hölzer und Stuckarbeiten schmücken die Decken, künstlerisch ausgeführte Kamine und große facettierte Spiegelglasflächen an Wänden und Türen

sorgten für Wohnkomfort in dieser Villa großen Stils. Die Räume für Hauswirtschaft und Personal wurden im Nebengebäude untergebracht. Das Sockelgeschoss, das in kleineren Villen die Wirtschaftsräume beherbergt, konnte daher hier mit Billardzimmer und Kegelbahn für die Freizeitaktivitäten der Familie genutzt werden. In der reich ausgestatteten Industriellenresidenz wohnte die Familie nur bis zum Jahr 1938. Zwei Jahre später wurde sie an die Polizeiverwaltung vermietet und 1944 an die NS-Volkswohlfahrt verkauft. 1945 von Amerikanern besetzt, war dort ab 1954 der Eagle Club, zeitweise auch das Hauptquartier des Standortes Wiesbaden untergebracht. Nach dem Abzug der Amerikaner war zunächst die Unterbringung der Staatskanzlei hier angedacht. Die Regierungszentrale hat inzwischen in dem ehemaligen Hotel „Rose“ eine repräsentative Unterkunft gefunden. Das Land Hessen beabsichtigt den Verkauf der Villa „Söhnlein-Pabst“.



Bus-Linien 1, 2, 8 und 16

7

VILLA CLEMENTINE

Frankfurter Straße 1



Auch die Villa Clementine, heute das Literaturhaus Wiesbadens, ist als „Landhaus“ eines Industriellen gebaut. Der Mainzer Lederfabrikant Ernst Mayer hatte sie in den Jahren 1878 bis 1882 durch den Architekten Georg Friedrich Fürstchen erbauen lassen und nach seiner Gattin benannt. Noch bevor der Bau vollendet war, starb Clementine Mayer und der verwitwete Fabrikant bot das „Landhaus im Bauquartier an der Englischen Kirche“ zum Kauf an. 1888 bezog die Königin von Serbien, die vor den Eskapaden ihres Ehegatten „König Lustig“ geflüchtet war, die Villa im Stil des monumentalen Historismus. Im gleichen Jahr fand hier der „Wiesbadener Prinzenraub“ statt, bei dem König Milan seinen Sohn zurück nach Serbien bringen ließ. 1891 ging sie in das Eigentum des Elberfelder Fabrikanten Carl-Eugen Siebel über, der sich in Wiesbaden zur Ruhe gesetzt hatte. 1978 diente das Gebäude als Kulisse für die Fernsehserie „Die Buddenbrooks“.

8

FAYENCEN FABRIK HÖPPLI: BAUKERAMIK

Wörthstraße 4–6



Die Produkte der Fayencen Fabrik zieren noch heute die Fassade des Hauses. Der 1822 in der Schweiz geborene Bildhauer Jacob Höppli widmete sich mit seiner 1850 gegründeten Manufaktur der Serienproduktion von Baukeramik. Die „Tonwaren- und Fayencenfabrik“ belieferte die Bauherren in ganz Deutschland mit ihren künstlerisch gestalteten Terracotten in großem Stil: Ob Säulenfüße oder Rosetten, Konsolen, Balustraden oder lebensgroße Götterfiguren – Höppli bot allen Zierrat, der für das Bauen im "pompösen" Zeitalter benötigt wurde. Das Rohmaterial lieferten die Tonvorkommen im Westerwald, bei Hofheim und Wicker. Noch heute lassen sich Höpplis keramische Werke an zahlreichen Wiesbadener Bauwerken bewundern: der russisch-orthodoxen Kapelle, der Marktkirche, Theater, Kurhaus, Landesbibliothek, Museum und vielen mehr.



Bus-Linien 18 und 23

9

ELEKTROUHRENFABRIK WAGNER

Schiersteiner Straße 31–33



Den Erfinder und Uhrmacher Carl Theodor Wagner zog es 1863 wegen der guten Eisenbahnverbindung nach Wiesbaden. Wenig später startete er hier seine Fabrikation elektrischer Uhren.

Den wirtschaftlichen Durchbruch erzielte Wagner mit dem Auftrag für die Uhrenanlage am Frankfurter Hauptbahnhof: 60 Uhren, davon zehn Chronometer mit Zifferblättern mit einem Durchmesser von je zwei Metern, mit exakten Zeitangaben auf der Höhe der technischen Entwicklung. Die Wagner-Werke waren ab 1880 Hauptlieferant der Reichsbahn. 1913 nahm die Fabrikantenfamilie diesen neuen Fabrikbau in der Schiersteiner Straße in Angriff. Während viele Industrielle schon längst repräsentativ in den Villengebieten residierten, behielt die Familie Wagner ihren Wohnsitz bei der Firma: Das Haus wurde als Wohn- und Fabrikgebäude geplant und gebaut.



Neroberg

Richtung A3
Idstein

Platter Str.

Röder Str.

Sonnenberger Str.

Danziger Str.

Emser Str.

Bierstadter Str.

Bleichstr.

Schwalbacher Str.

Wilhelmstr.

Dotzheimer Str.

Rheinstr.

Frankfurter Str.

Bismarckring

Oranienstr.

Friedrich-Ebert-Allee

Wörthstr.

Moritzstr.

Bahnhofstr.

New-York-Str.

Kaiser-Friedrich-Ring

Gustav-Stresemann-Ring

Berliner Str.

Schiersteiner Str.

Hauptbahnhof

Mainzer Str.

Konrad-Adenauer-Ring

Biebricher Allee

Wiesbaden

Erich-Ollenhauer-Str.

Siegfriedring

Wiesbaden Biebrich

A 66

A 66

Richtung Schiersteiner Kreuz/B 42

Richtung Frankfurt Main

Appelallee

Didierstr.

Kasteler Str.

Salzbach Str.

Wiesbaden Biebrich

Schlosspark Biebrich

Straße der Republik

Breslauer Str.

Mainzer

Wiesbaden Biebrich

Schloss

Rathausstr.

Stettiner Str.

Wiesbadener Landstr.

Rheingaustraße

Zoll

Biebricher Allee

Mainz-Amöneburg

Richtung A60 Mainz/Rüsselsheim

Rettbergsaue

Rhein

Richtung Mainz

Biebricher Str.

A 671

A 671

IMPRESSUM

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR
RHEIN-MAIN



Herausgeber:

Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden, Postfach 3920,
65029 Wiesbaden

Informationen zur Route der Industriekultur in Wiesbaden unter
0 611 - 31 65 94 (Stadtplanungsamt) oder
0 611 - 360 82 63 (Projektbüro Stadtmuseum)

Informationen zur Route der Industriekultur Rhein-Main:
www.route-der-industriekultur-rhein-main.de

Gestalterisches Konzept:
unit-design für die Route der Industriekultur Rhein-Main

Grafik:
Standard Rad.

Fotos:
Marcus Vaupel

Texte:
Dr. Bärbel Maul, Marcus Vaupel

Juni 2005/Auflage 4.000

© Route der Industriekultur Rhein-Main 2005



WIESBADEN
LANDESHAUPTSTADT



10

HAUPTBAHNHOF**Bahnhofplatz**

Der prachtvolle neobarocke Hauptbahnhof wurde zwischen 1904 und 1906 unter prominenter Beteiligung errichtet: Kaiser Wilhelm II., der anlässlich seiner Wiesbadenaufenthalte mit dem

Zug anzureisen pflegte, ließ sich die Pläne des Architekten Fritz Klingholz vorlegen und achtete auf die prachtvolle Ausgestaltung des Kopfbahnhofs. Die Fassadengestaltung übernimmt thematische Anklänge an die Stadt der heißen Quellen, (Diadem der Frauengestalt oberhalb des Haupteingangs), den Rheingau (Reben beim Schmuck der gegenüberliegenden Gestalt), die politische Zugehörigkeit (preußischer Adler mit Krone) und an den Stand der technischen Entwicklung (Dampf- und Elektroantrieb der Züge). Für den neuen Kopfbahnhof, der die drei kleineren Bahnhöfe der Taunusbahn, der Rheinbahn und der Ludwigsbahn ablöste, musste das Salzachtal zugeschüttet und ein neuer Abwasserkanal angelegt werden.

11

WASSERTURM SCHLACHTHOF**Mainzer Straße 75**

Vom 1895 bis 1902 von Stadtbaumeister Felix Genzmer errichteten Wiesbadener Schlachthof steht nur noch der Wasserturm mit integriertem Schornstein. Die Verbindung von Wasserturm und Schornstein zu einem pittoresken Ganzen war der prominenten Lage an den Schienen

kurz vor dem Hauptbahnhof geschuldet: Die Reisenden sollten am Entree der Weltkurstadt nicht durch den Anblick von Schloten und Fabrikbauten verschreckt werden. In der Kühl- und Maschinenhausanlage wurde seit 1883 Eis nach dem System der Firma Linde in Kostheim hergestellt.

12

WASSTURM BIEBRICH**Rudolf-Vogt-Straße**

Der Biebricher Wasserturm mit seiner Höhe von 42,5 Metern hatte schon 1923 mit der Verbindung der Wiesbadener und Biebricher Wasserleitungsnetze seine Funktion verloren. 1896/97 von dem Biebricher Stadtbaumeister Thiel erbaut, wurde er damals nicht nur für seinen Zweck, die Wasserversorgung der Biebricher zu sichern, sondern auch als Aussichtsturm konzipiert. 235 Stufen führen hinauf zu dem weithin sichtbaren technischen Denkmal, das als Trinkwasserreservoir mit einer Kapazität von 220 Kubikmetern den Stadtteil Adolphshöhe versorgte.



Bus-Linien 4 und 14

13

SEKTKELLEREI HENKELL**Biebricher Allee 142**

Die Sektkellerei Henkell & Co. kann auf eine mehr als 170-jährige Geschichte zurück blicken. Sie geht auf die 1832 gegründete Weinhandlung Henkell in Mainz zurück. Der Enkel des Gründers schuf als Jungunternehmer mit Weitblick 1894 die Sektmarke Henkell Trocken, die bald mit geistreicher Werbegrafik in breiten Kampagnen beworben wurde. Als nach der Jahrhundertwende das Geschäft florierte und der Platz in Mainz nicht mehr ausreichte, bot sich mit einer auf der Biebricher Höhe gelegenen verlassenen Kiesgrube ein Gelände, wo leicht die erforderlichen Kellergeschosse untergebracht werden konnten und das zudem optimal an die Eisenbahn angeschlossen war. In dem 1907 von Otto Henkell ausgeschriebenen Architekten-Wettbewerb siegte Paul Bonatz, der mit seinem Entwurf nicht nur den Anforderungen an Repräsentation und Produktion entsprach, sondern darüber hinaus auch den Wiesbadener Klassizismus zitierte. Mit dem einladenden, Säulen umstandenen Arkadenrund verbeugte sich der Meister vor dem Architekten des alten Kurhauses, Christian Zais, der in seinem ersten Entwurf für das Kurhaus 1807 Ähnliches projektiert hatte. Die von Bonatz noch eher schlicht gehaltene – heute im Neobarock prunkende – Empfangshalle bildet wie der Kursaal den festlichen Mittelpunkt des Hauses. Von hier aus gelangt man über eine breite Treppe in die fünf Kellergeschosse. Heute wie vor

knapp hundert Jahren erfreuen sich Führungen durch das einzigartige Bauwerk großer Beliebtheit.



Bus-Linien 4, 14 und 38



www.henkell.de

14

HAUPTKLÄRWERK



Durchschnittlich 60.000 Kubikmeter Abwasser erreichen Tag für Tag das Wiesbadener Hauptklärwerk. Abwasser aus der gesamten Innenstadt und einigen östlichen Vororten wird hier nach

dem neuesten Stand der Technik in 47,5 Stunden gereinigt. So lange dauert der Reinigungsprozess von der Ankunft im Rechenhaus bis zur Mikrosiebanlage als letzte Station vor der Einleitung in den Rhein. An Regentagen fließen gar bis zu 168.000 Kubikmeter Abwasser in Mischwasserkanälen dem Hauptklärwerk entgegen. Durch vorgeschaltete Hauptsammler im Kanalsystem kann die im Klärwerk ankommende Abwassermenge aber so gesteuert werden, wie es die dort vorhandenen Kapazitäten erfordern. Das Herz des Hauptklärwerks ist die biologische Reinigung, in der unzählige Bakterien in Klärbecken, die bis zu 7,25 Meter tief sind, dem Abwasser zuleibe rücken. Der hierbei entstehende Klärschlamm wird in zwei großen Faultürmen in unmittelbarer Nähe der Klärbecken behandelt. Was im Klärwerk geschieht, läuft genauso in der Natur ab. Nur werden im Klärwerk die natürlichen Reinigungsprozesse sehr viel komprimierter nachgebildet. So sorgt das Wiesbadener Hauptklärwerk mit modernster Technik dafür, dass die Flüsse und Seen wieder sauber sind und es auch bleiben. Damit wird die Lebensgrundlage Wasser in hoher Qualität gesichert.

15

HAMMERMÜHLE



Am tiefsten Punkt von Wiesbaden ist die Hammermühle gelegen, wo der Salzbach bis 1688 einen Eisenhammerantrieb. Das technische Denkmal wurde dann nach der Zerstörung im pfälzischen Erbfolgekrieg ab 1690 als Getreidemühle wieder aufgebaut. Die hundert Jahre später wiederum in den Kriegswirren heruntergewirtschaftete Mühle wurde von dem 1807 aus dem Hunsrück zugewanderten Müller und Land-

wirt Bernhard May ausgebaut. Die fortschrittlichen Methoden des Hunsrückers, die Modernisierung der Mahlgänge, der frühe Einsatz der Stickstoffdüngung und der Maschineneinsatz in der Landwirtschaft trugen den Ruhm des selbstbewussten Großbauern bis nach England, von wo aus der Gemahl von Königin Viktoria anreiste, um den landwirtschaftlichen Musterbetrieb zu besichtigen. Der Betrieb florierte im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts – nicht zuletzt weil Bernhard May seit 1819 die Wiesbadener Garnison mit Brot belieferte. Die politischen Ansichten des freisinnigen Politikers wirkten sich allerdings bald geschäftsschädigend aus: Als der Herzog 1832 von dessen Teilnahme am Hambacher Fest erfuhr, entzog er May die Brotlieferungen, was diesen nicht davon abhielt, sich auch 1848 wieder am revolutionären Geschehen zu beteiligen und beim Frankfurter Vorparlament mitzuwirken. In der Hammermühle unterhielt er eine Art geistiges Zentrum, wo neben dem Revolutionär Robert Blum auch die Pianistin Clara Schumann und der Komponist Johannes Brahms ein- und ausgingen.

16

BRAUEREI WUTH

Erbenheimer Weg 1



In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts gründete der Biebricher Neubürger Carl Wuth seine Brauerei, die später unter dem Namen Taunusbrauerei firmierte. Das weithin sichtbar in warmen Farben leuchtende Gebäude wurde 1905 in einem Stilmix von Neoromanik und Neogotik errichtet. Typisch ist die Verwendung zweifarbigen Klinkers in Gelb und Rot. Zinnenkranz und Türme geben dem Bau die Anmutung einer mittelalterlichen Burg. Das Gebäude wurde vor dem Abriss gerettet und beherbergt heute mit dem Institut für Marketing und Kommunikation eine Ausbildungsstätte für Werbefachleute.



Bus-Linie 33



Besichtigungen auf Anfrage: Tel.: 0611 999 42 13.

DYCKERHOFF: WÄRMETAUSCHERTÜRME UND WALKMÜHLE



Die beiden von Ernst Neufert errichteten Wärmetauscher-türme bilden zusammen mit den davor liegenden riesigen Drehöfen das Herzstück der Wiesbadener Zementpro- duktion. Von 1967 bis 1970 im Vierendeel-Raumfach- werk mit freigestellten Ecken erbaut, wurden die kompli- zierten technischen Einrich- tungen in dieses großräumi- ge Gitternetz mühelos eingefügt. Von den beiden

Türmen ist heute nur noch einer in Betrieb. Im Inneren wird die Abwärme der Drehöfen genutzt, um das kontinu- ierlich über Förderbänder vom Steinbruch Kastel antrans- portierte Rohmaterial zu erhitzen. Es wird dabei weiter zerkleinert und gemahlen, um schließlich im 80 Meter langen Drehofen (Durchmesser: 5,2 Meter) zu Zement- klinker verarbeitet zu werden. In die leicht geneigten Ofen- rohre rutscht das Rohmaterial hinein, während ihm von unten eine heiße Flamme entgegen schlägt. So sintert das Material bei einer Temperatur von 1450 Grad Celsius ab. Der dabei entstehende Zementklinker wird unter Beigabe verschiedener Zusätze zu verschiedenen genorm- ten Zementqualitäten vermahlen.

Vom Rhein aus gesehen hinter den beiden Türmen ist die Zementmühle gelegen. Sie wurde bereits 1956 von Ernst Neufert errichtet. Neufert versuchte – ganz zeittypisch – den Einsatz der Baustoffe zu minimieren. Er setzte ein- fach mehrere Zylinder aneinander. Glasausfachungen sorgten für Leichtigkeit und Transparenz. So entstand ein Baukörper von dynamischer Eleganz, der die typischen ästhetischen Charakteristika reiner Zweckbauten der fünfziger Jahre trägt.



Bus-Linien: 3 und 38

Rheingaustraße



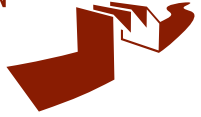
Ein Zollamt gab es in Biebrich bereits seit 1838. Auf Beschluss der Rheinschiff-fahrtskommission war Biebrich 1830 zum Rheinhafen mit dem Recht auf ein Warenfreilager erklärt worden, was

den Neid der zunehmend von den Warenströmen abgeschnittenen Mainzer Kaufleute heraufbeschwor. Beim „Mainzer Nebeljugenstreich“ 1841 blockierten sie in einer Nacht mit 50.000 Zentnern Bruchsandstein die Biebricher Hafenzufahrt. Erst nach einer Beschwerde beim Frankfurter Bundestag und nach der Beseitigung des Damms durch österreichische und preußische Soldaten der Mainzer Garnison drei Monate später konnte das erste Dampfschiff wieder nach Biebrich gelangen. Das heutige Zollamtsgebäude wurde Anfang des 19. Jahrhunderts – als symmetrische Anlage von zwei turmartigen Gebäuden flankiert – erbaut, die aber später wieder abgebrochen wurden. Der fünfgeschossige Zollspeicher wurde 1948 geplant und in den 1950er Jahren errichtet. Ein 25 Meter auf den Rhein auskragender stählerner Ladekran wurde in den 1990er Jahren demontiert und verschrottet. Die beiden halbrunden Erhebungen in der Kaimauer zeugen noch von diesem Bauwerk. Die Gebäude des Zollamts und Zollspeichers stehen heute leer. Aufgrund seiner Lage am Fluss ist eine Umnutzung im Rahmen des Projekts „Soziale Stadt“ im Gespräch. Aus dem direkt am Rhein platzierten „hässlichen Entlein“ soll ein soziales und kulturelles Zentrum für den Stadtteil werden. Hier ist in naher Zukunft die Andockstelle für die Route der Industriekultur Rhein-Main geplant und von hier aus erschließt die Wiesbadener Talroute die industriekulturell bedeutsamen Orte in der Innenstadt.



Bus-Linien 4, 14 und 38

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR
RHEIN - MAIN



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN - MAIN WIESBADEN I

INDUSTRIEGESCHICHTE ZWISCHEN
NEROBERG UND SALZBACHTAL

NR. 4
LOKALER ROUTENFÜHRER
18 Objekte der Industriegeschichte
in Wiesbaden / Talroute