

# ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN OFFENBACH II



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN



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

## ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

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

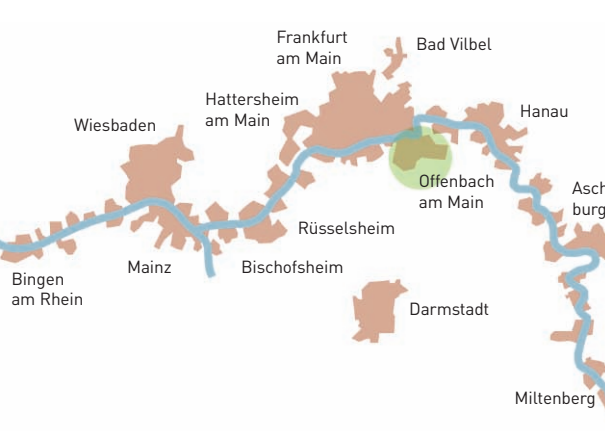
Mehr zur Route finden Sie im Faltblatt „Wissenswertes“ oder unter [www.route-der-industriekultur-rhein-main.de](http://www.route-der-industriekultur-rhein-main.de).

## INDUSTRIEGESCHICHTE IN OFFENBACH

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

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

## ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR IM ÜBERBLICK



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

Öffentliche Verkehrsmittel Information

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

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

**38 BERNARDBAU**  
**Herrnstraße 61**



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

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

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

**39 KRAFFT**  
**Schlossstraße 27**

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

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

**40 METALLWAREN- UND KASSENSCHRANK-FABRIK KARL STEINERT**

**Austraße 14**

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

Buslinien 106, Haltestelle Mathildensplatz, 103, Haltestelle Finanzamt

**41 LEDERWERKE SPICCHARZ**  
**Mainstraße 143**

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

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

Buslinie 101, Haltestelle Arthur-Zitscher-Straße

**42 SOZIALGEBÄUDE (ALLESSA)**  
**Friedhofstraße 35**



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

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

Buslinie 106, Haltestelle Alter Friedhof [www.allessa.de](http://www.allessa.de)

**43 ALLESSA CHEMIE**  
**Mainstraße 169 (alter Eingang)**

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

Buslinie 101, Haltestelle Hafenbahn [www.allessa.de](http://www.allessa.de)

**44 MATO-FABRIK**  
**Bieberer Straße 215, Industriebahnweg**



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

Buslinie 102

**45 INDUSTRIEBAHNWEG**  
**Industriebahnweg**



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

## IMPRESSUM

Herausgeber:  
Dezernat I

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

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

## ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

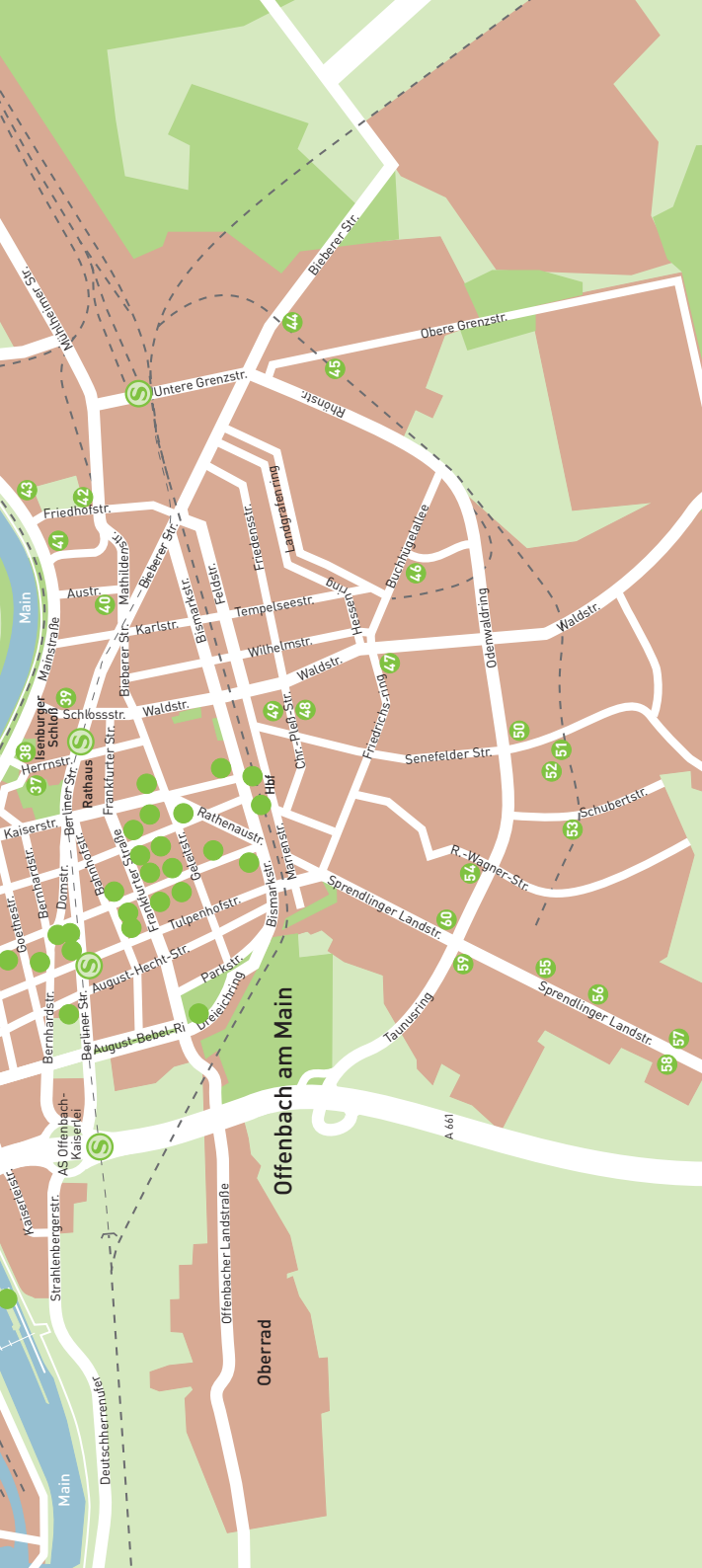
Geschäftsstelle KulturRegion Frankfurt RheinMain gGmbH  
Poststraße 16  
60329 Frankfurt am Main  
Tel.: 069 25 77 17 00

[www.route-der-industriekultur-rhein-main.de](http://www.route-der-industriekultur-rhein-main.de)  
[info@route-der-industriekultur-rhein-main.de](mailto:info@route-der-industriekultur-rhein-main.de)

August 2006 / 8.000

© Route der Industriekultur Rhein-Main 2006





Stearinfabrik). Auch der Schlachthof hatte einen eigenen Gleisanschluss. Der Industriebahnweg auf der ehemaligen Trasse der Gleise bietet an vielen Stellen die Möglichkeit der Begegnung mit der Industriegeschichte Offenbachs. An den jeweiligen Orten ist die Firmengeschichte der Industriebetriebe dokumentiert. Einzelne Ausstellungsstücke, die noch aus der Zeit des Bahnbetriebes stammen, sind zu besichtigen, so eine Lore, ein Signal, eine Laufkatze oder verschiedene Weichen.

Buslinien 106, 107

**46 SCHLACHTHOF**  
Ernst-Grieffheimer-Platz



Schlachthof und Industriebahntrasse waren ehemals durch eine Gleisabzweigung miteinander verbunden, denn die Anlieferung von Schlachtvieh, Kohlen und anderen Gütern erfolgte über die Industriebahn. 1902/04 wurden der große Komplex mit Schlachthallen, Maschinenhaus, Wasserturm, Kühlhäusern, Eisfabrik, Verwaltungs- und Wohngebäuden nach Plänen des Architekten Röpert gebaut. Es handelt sich um eine sachlich-schlichte Architektur in der Tradition des späten Historismus. Mehrfarbige Sichtziegelfassaden und einfache Werksteingliederungen bestimmen das Bild; im Eingangsbereich findet sich auch ornamentaler Bauschmuck. Der weithin sichtbare Wasserturm besaß vor dem Krieg einen hohen, geschweiften Turmhelm. Als musterhafter Betrieb und bauliches Vorbild für ähnliche Anlagen wurde der Schlachthof vielfach von auswärtigen Expertengruppen besucht. Die Anlage wurde 1990 geschlossen und 1995 in eine Wohnanlage und ein Kongress- und Kulturzentrum mit Hotel umgebaut.

Buslinie 106, Haltestelle Buchhügelallee 1 www.achat-hotels.de

**47 ALLGEMEINE ORTSKRANKENKASSE**  
Friedrichsring 2

Buslinien 101, 104, 970, OF-30

**48 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 es nach Offen-



bach an die Sedanstraße (heute: Christian-Pleß-Straße). 1873 wurde das erste Fabrikgebäude errichtet. Der Firma gelang 1911 der wirtschaftliche Durchbruch mit der ersten Offset-Bogen-Rotationsmaschine „Roland“, die auf der Turiner Messe eine Goldmedaille gewann. 1979 erfolgte der Zusammenschluss zur „MAN Roland Druckmaschinen AG Offenbach/Main“.

Das Werk wurde sukzessive erweitert, bis es schließlich einen großen Teil der Fläche zwischen Christian-Pleß-, Senefelder-, Gustav-Adolf- und Waldstraße einnahm. Im 2. Weltkrieg wurden die Werksanlagen weitgehend zerstört. Von der ursprünglichen Bebauung existiert nur noch ein Teil der 1899 errichteten Gießereihalle. 1947 begann der Wiederaufbau nach Entwürfen des Offenbacher Architekten Hans Schroeder. Bis 1960 entstand in rascher Folge eine zweigeschossige Bebauung entlang des Blockrandes. Seinen baulichen Abschluss erfuhr das Werk mit dem 1970 errichteten Verwaltungsgebäude. Die Anlage ist eines der besten Beispiele für Industriebauten der Nachkriegszeit, bei dem es gelungen ist, trotz mehrerer Bauabschnitte ein einheitliches Erscheinungsbild mit hohem gestalterischem Anspruch zu erzielen.

Buslinien 101, 104, Haltestelle Waldstraße, 105, 106, Haltestelle Arndtstraße 1 www.man-roland.de

**49 SCHUHFABRIK HASSIA**  
GEBR. LIEBMANN  
Christian-Pleß-Straße 13

Die neoklassizistische Fabrik wurde in der damaligen Sedanstraße in den Jahren 1901-1904 vom Architekten Wilhelm Otto Friedrich Bossert im Auftrag der jüdischen Fabrikantenfamilie Liebmann geplant und errichtet. Unter dem bekanntesten Markennamen "Hassia sana" ent-

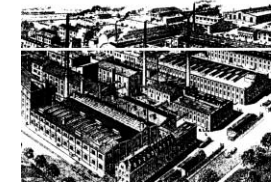


stand hier Schuhwerk, das in Ausführung und modischer Gestaltung weit über dem Durchschnitt stehen sollte, der spätere "Komfortschuh". Im Jahre 1943 wurde die Fabrik zerstört und

Ende 1948 wieder aufgebaut. Die Fassade der Südseite an der Christian-Pleß-Straße wurde erhalten und steht heute unter Denkmalschutz. Der Schlussstein des Eingangs Bogens ist im typischen Stil der Jahrhundertwende gestaltet. Die Fabrik mit ca. 10.000 qm Nutzfläche wurde im Jahr 2001 von dem Architekten Jochen Lehmann zu einem Dienstleistungszentrum und Kommunikationszentrum für Werbeagenturen, Werbefotografateliers, Lampendesigner, Tonstudios, Verlage sowie Lofts zum Wohnen und Arbeiten ausgebaut. Durch ein überlegtes Erschließungs- und Versorgungskonzept ist es gelungen, mit geringen Eingriffen in die Grundstruktur eine optimale Aufteilung der Hallen und Produktionsflächen für den Bedarf der neuen Nutzer zu realisieren.

Buslinien 101, 104, Haltestelle Waldstraße, 105, 106, Haltestelle Arndtstraße

**50 SCHLEIFSCHEIBENFABRIK MSO**  
Senefelder Straße 162



Mit Präzisions-Schleifmaschinen erreichte MSO eine weltweit führende Position. Zu einem begehrten Produkt wurden zudem Schleifscheiben, nachdem es gelungen war, den natürlichen Schmirgel durch einen künstlichen zu ersetzen. Zu Großserien gelangte die Herstellung von Zylinderbüchsen. 1904 nahm MSO ein Zweigwerk im badischen Rheinfeld in Betrieb. Von den großen Gebäuden der Firmen Mayer & Schmidt, Schleifmaschinen & Schmirgel-Werke AG / MSO sowie Friedrich Schmaltz / F.S.O., die beide Ende des 19. Jahrhunderts an die südliche Waldstraße zogen, ist nach dem Strukturwandel in der Maschinenbauindustrie Offenbachs in den Jahren nach 1970 nichts erhalten geblieben. Einziger baulicher Anhaltspunkt ist das heute isoliert an der Waldstraße stehende, mehrgeschossige Wohnhaus (Hausnr. 201): 1906 gebaut, gehörte es zur Hälfte der Firma Friedrich Schmaltz, die es an Mitarbeiter vermiete-

te. Im Erdgeschoss der anderen Hälfte befand sich die Gastwirtschaft „Zur neuen Starkenburg“, auch nach dem Betreiber „Die Wiederroder“ genannt, ein beliebter Treffpunkt für die Arbeiter aus den umliegenden Fabriken.

Buslinien 104, Haltestelle Senefelder Straße, 107, Haltestelle Brüder-Grimm-Schule

**51 STATION LAUFKATZE**  
Industriebahnweg Ecke Senefelder Straße



Eine „Laufkatze“ ist ein Hebe- und Transportgerät. Sie wird in Produktionsstätten eingesetzt, bei denen es darum geht, schwere Lasten von oben punktgenau an eine bestimmte Stelle zu transportieren. Der Kran in Brückenkonstruktion läuft auf zwei hochgelegenen Kranbahnen. Die auf der 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. Ein solcher Flaschenzug besteht aus einer an einem Seil befestigten Umlenkrolle und einem Seil. Ist die Rolle lose in das Seil eingehängt, bewegt sich die Last nur um den halben Weg des gezogenen Seiles. Durch die Halbierung des Kraftweges kann in diesem Fall die Last doppelt so groß sein wie die Zugkraft. Die Aneinanderreihung mehrerer Rollen ermöglicht nach diesem Prinzip, auch gewaltige Lasten zu heben. Der Antrieb dieser Hebeanlagen erfolgt in der Stahlindustrie über Elektromotoren.

Buslinie 107, Haltestelle Schreiberstraße

**52 STAHLBAU LAVIS**  
Odenwaldring 70 (heute: Ring Center)



Die 1897 als Kesselschmiede von Michael Lavis gegründete Firma hatte sich seit Mitte der 1920er Jahre zu einem bedeutenden Stahlbau-Unternehmen im Hoch- und Brückenbau entwickelt. Ein Beispiel dafür ist das – allerdings unsichtbar verbaute – Stahlskelett des Kirchnerneubaus St. Josef 1930 im Offenbacher Westend. Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Firma Lavis maßgeblich am Wiederaufbau vieler kriegs-

zerstörter Brücken beteiligt, auch zwischen Offenbach und Fechenheim und zwischen Hanau und Steinheim. Der Betrieb produzierte Investitionsgüter wie groß dimensionierte Rohrlegungen, Apparate, Behälter und Kräne für Abnehmer im In- und Ausland. Lavis war an fast allen großen deutschen Kraftwerken und an der Versuchsstrecke der Magnetschwebebahn Transrapid beteiligt. In den 70er Jahren konzentrierte sich das Unternehmen zunehmend auf den Hochbau und hatte im Stahlhochbau eine starke Stellung. 1990 wurde die Offenbacher Firma an die Philipp Holzmann AG verkauft. Ab 1996 wurde die Produktion nach Aschaffenburg verlegt, existiert aber dort heute ebenfalls nicht mehr. Das Offenbacher Betriebsgelände wurde zur Gewerbefläche für Einzelhandel umgewandelt und neu bebaut.

Buslinie 107, Haltestelle Schreiberstraße

**53 SKULPTUR „METALLSCHWINGEN“**  
Industriebahnweg Ecke Schubertstraße



In Zusammenarbeit zwischen Ludwig-Dern-Schule und Jugendkunstschule wurde im Rahmen einer Projektwoche mit Schülerinnen und Schülern eine Metallskulptur geschaffen und im Oktober 2002 in der Nähe des ehemaligen Stahlwerkes Lavis (Ort Nr. 52) aufgebaut. Die Idee ist, die Umwandlung der Industriebahntrasse in einen begrünten Fuß-

und Radweg, also eines „Raumes der Arbeitswelt“ in einen „Freizeitraum“, zu verdeutlichen. Aus schwerem und sperrigem Eisen als dem Endprodukt eines komplexen, industriell-technologischen Prozesses (= Arbeit) entwickelt sich eine leicht und verspielt wirkende Form (= Freizeit). Vier in einer Reihe auf einer Grundplatte stehende Elemente, die bereits bei leichtem Wind zu schwingen beginnen, versinnbildlichen diesen Gedanken.

Buslinien 104, 107, Haltestelle Lauterbornschule

**54 WERKSSIEDLUNG ROLAND**  
Richard-Wagner-Straße 27-35, Franz-Liszt-Straße 8-10

Zwischen 1953 und 1961 errichtete die firmeneigene Baugesellschaft von Faber und Schleicher in der Roland-Werkssiedlung fast 400 Wohnungen für Mitarbeiter der Maschinenbaufirma. Seinerzeit am Stadtrand gelegen, entsprach das städtebauliche Konzept dem der Charta



von Athen und dem Konzept der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“, die seit Kriegsende für moderne Stadtplanung wegweisend waren. So entstand eine Siedlung, deren Mehrfamilienhäuser frei und in lockerer Reihung in einer weitläufigen, durch große Rasenflächen geprägten Grünanlage stehen. Die gemäßigt moderne Architektursprache der in den frühen Bauabschnitten entstandenen Häuser wird durch Wandbilder in farbiger Putzschnitt-Technik, ausgeführt durch den Offenbacher Maler Adolf Bode, belebt. Die Werkwohnungen dokumentieren den wirtschaftlichen Aufschwung der Nachkriegsjahre und das Engagement des Unternehmens bei der Wohnraumschaffung. Die Nachfolgefirma von Faber und Schleicher, MAN-Roland-Druckmaschinen AG, stellte Druckmaschinen in Offenbach her (Ort Nr. 48).

Buslinie 105

**55 JAHNS-REGULATOREN-FABRIK**  
Spremlinger Landstraße 150



Die 1905 gegründete und schnell expandierende Firma, die Regler für Kraftmaschinen herstellte, wurde 1913 in einen Neubaukomplex an der Spremlinger Landstraße verlegt. Beim Entwurf der zweigeschossigen Straßenfassade des Verwaltungsbaus mit Mittelrisalit und flachem Dreiecksgiebel orientierte sich Architekt Bossert an Vorbildern der Landhausarchitektur des Spätbarock und Klassizismus. Die Umsetzung erfolgte allerdings mit modernen Baustoffen wie Stahlbeton sowie mit dem Formgefühl des späten Jugendstils, sichtbar am Relief mit den Putten über dem Eingang. Die flachen Fabrikbauten mit Sheddächern lagen hinter dem Verwaltungsbau. Architekt Bossert entwarf auch das nahe gelegene Wohnhaus des Firmeninhabers Karl Wilhelm Jahn im Taunusring 25. Wie bei vielen Offenbacher Betrieben war während des Zweiten Weltkriegs auch auf diesem Firmengelände ein Wohnlager für hier beschäftigte Zwangsarbeiter untergebracht. Wenige Fabrikbetriebe sind heute noch in ihren früheren Räumlichkeiten tätig. Diese Firma ist eine davon.

Buslinien 106, Haltestelle Merianstraße, 970, Haltestelle Backstraße

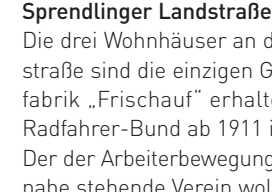
**56 STEARINFABRIK HAMMONIA**  
Spremlinger Landstraße 178



Die aus der Stearin-, Seifen- und Lichterfabrik Gebrüder Volmar hervor gegangene „Hammonia-Stearinfabrik“ hatte sich ursprünglich in der Offenbacher Innenstadt befunden. Aufgrund der Fabrikationsgerüche und der Brandgefahr war die Fabrikation Anfang des 20. Jahrhunderts an den Stadtrand, Spremlinger Landstraße umgesiedelt worden. Ursprünglich verarbeitete der Betrieb Palmöl aus den damaligen deutschen Übersee-Kolonien zu Glycerin und Stearin. Später produzierte er Grundstoffe für die Gummi- und Textilindustrie. Die Herstellung von „Kerzen aus Offenbach“ wurde 1925 eingestellt. 1941 gelangte das Unternehmen in den Besitz der Scheidemantel-Motard-Werke. Dieser Betrieb wurde 1966 aufgegeben und die Werksanlage abgebrochen.

Buslinien 106, 970, Haltestelle Bert-Brecht-Straße

**57 WOHNHÄUSER DER FRISCHAUF-FAHRRADFABRIK**  
Spremlinger Landstraße 220-224

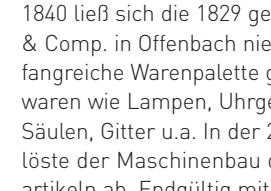


Die drei Wohnhäuser an der äußeren Spremlinger Landstraße sind die einzigen Gebäude, die von der Fahrradfabrik „Frischauf“ erhalten blieben, die der Arbeiter-Radfahrer-Bund ab 1911 in Offenbach aufgebaut hatte. Der der Arbeiterbewegung und den freien Gewerkschaften nahe stehende Verein wollte selbst preiswerte und solide Fahrräder herstellen und verkaufen. Zum Selbstverständnis als Betrieb mit sozialer Verantwortung gehörte der Bau von gut ausgestatteten Werkwohnungen. Das Erscheinungsbild der Häuser entsprach dem zeitgenössischer bürgerlicher Wohnhäuser in der Art des schlichten späten Jugendstils. 1933 beschlagnahmten die Nationalsozialisten die Firma und verkauften sie an die Mayweg-Werke. 1940/41 nach Übernahme durch die Maschinenbaufabrik Beetz endete die Herstellung von Fahrrädern und Motorrädern für die Umstellung auf Rüstungsbedarf. Nach Kriegsende erhielt der neu gegründete Bund Solidarität statt Rückgabe seiner Firma und Immobilien nur eine Abfindung. Beetz setzte die Fabrikbauten wieder instand, die dann 1959 bis zum Konkurs einige Jahre später vom Nähmaschinenhersteller Haid und Neu übernommen wurden. Nach einer Nutzung als Zentrallager durch die

US-Armee errichtete die Post auf dem früheren Fabrikgelände hinter den Wohnhäusern ein neues Briefverteilzentrum.

Buslinien 106, 970, Haltestelle Bert-Brecht-Straße

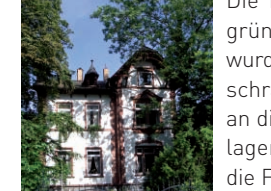
**58 MASCHINENFABRIK FREDENHAGEN**  
Spremlinger Landstraße 181



1840 ließ sich die 1829 gegründete Eisengießerei Seebach & Comp. in Offenbach nieder und produzierte eine umfangreiche Warenpalette gegossener Eisen- und Bronzewaren wie Lampen, Uhrgehäuse, Betten, Grabkreuze, Säulen, Gitter u.a. In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts löste der Maschinenbau den Kunstguss von Konsumartikeln ab. Endgültig mit der Übernahme durch Wilhelm Fredenhagen 1872 lag dann der Schwerpunkt der Maschinenfabrik mit eigener Gießerei auf dem Motorenbau. 1904 verlegte man die Fertigung in die neu errichtete Fabrikanlage an der äußeren Spremlinger Landstraße, damals hatte die Firma 200 Mitarbeiter. In den folgenden Jahrzehnten wurde der Firmenkern weiter ausgebaut, seit den 1920er Jahren spezialisiert auf Förderanlagen und Aufzüge. 1938 wurde der Betrieb „arisiert“. Während des Krieges folgten weitere Ausbauten, da man nun für die Rüstungsindustrie unter Einsatz von Zwangsarbeitern produzierte. Nach dem Kriegsende wurde durch Bomben stark zerstört Anlage schnell instand gesetzt und die Herstellung wieder aufgenommen, nun mit dem Schwerpunkt auf Transportanlagen.

Buslinien 106, 970, Haltestelle Bert-Brecht-Straße

**59 VILLA MOLLER**  
Spremlinger Landstraße 103



Die 1848 als Stahlwarenfabrik gegründete Firma Friedrich Moller wurde 1882 als Präzisions-Metallschrauben-Fabrik und Formdreherei an die Spremlinger Landstraße verlagert. 1928 wurde der Betrieb an die Firma Heyne verkauft, nachfolgend stillgelegt und Ende der 1930er Jahre abgebrochen. Vom Fabrikkomplex Moller ist nur die 1889 für den Sohn des Firmengründers erbaute Villa erhalten. Architekt Steuerwald entwarf ein Wohnhaus, welches von außen zwar groß wirkt, in jedem Stockwerk aber nur

drei Räume besitzt und – für die damalige Zeit keineswegs selbstverständlich – jeweils ein Badezimmer. Der Ausbau im Stil des Historismus erinnert mit Türmchen, Ziergäuben und Holzveranda an ein kleines Schlösschen und lässt vergessen, dass Villa und Garten ehemals der Fabrikanlage benachbart lagen. Das heutige Erscheinungsbild ist auch Ergebnis umfangreicher Erneuerungsarbeiten ab 1957. Bei den im Vorgarten aufgestellten Metallobjekten handelt es sich um historische Blitzableiter.

Buslinien 106, 970, Haltestelle Bert-Brecht-Straße

**60 GENOSSENSCHAFTLICHER WOHNUNGSBAU DER 30ER JAHRE**  
Spremlinger Landstraße 82-90



In den Jahren 1923/1924 errichtete die Stadt Offenbach auf dem Gelände des ehemaligen Milchhofs einige Mehrfamilienhäuser mit preiswerten Wohnungen (Abbruch 1999). Daneben

bauete 1937/38 die Kleinwohnungs-Baugenossenschaft „Odenwaldring“ eine weitere Häusergruppe mit kleinen so genannten „Volkswohnungen“ im Stile einer damals als „heimatverbunden“ interpretierten, traditionalistischen Architektur. Jener vorgeblich „gesunden Baugesinnung“ entsprachen die Sandsteinsockel und Erker, Schlagläden, kleinen Holzbalkone und Torbögen zu den Gartenhöfen. Den einzigen Bauschmuck bilden die großen musizierenden Putto-Skulpturen des Bildhauers Paul Seiler von 1914, die 1928 beim Umbau des Kaufhauses Oppenheimer von der Frankfurter Straße, entfernt worden waren und die der Architekt Petermann hierher versetzen ließ. Anstelle der 1999 abgebrochenen Mehrfamilienhäuser errichtete die „Gemeinnützige Offenbacher Wohnungsbau-gesellschaft“ (GBO) nach dem Entwurf des Architekten Marx eine neue Wohnanlage mit 40 Wohneinheiten.

Buslinien 106, 970, Haltestelle Odenwaldring

