



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN MAINSPITZE

BISCHOFSHHEIM / GINSHEIM-GUSTAVSBURG

NR. 12
LOKALER ROUTENFÜHRER
20 Objekte der Industriegeschichte
an der Mainspitze



ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

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

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

INDUSTRIEGESCHICHTE IN BISCHOFSHHEIM

Die Industriegeschichte der „Eisenbahngemeinde“ Bischofsheim ist vor allem Eisenbahngeschichte. Der Bau der Rhein-Main-Bahn der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn (1858, Aschaffenburg - Darmstadt - Mainz) und der Mainbahn (1862, Frankfurt - Mainz) mit der Mainzer Südbrücke verwandelte Bischofsheim mit seinen 1.000 Einwohnern in wenigen Jahrzehnten vom Bauern- zum Arbeiterdorf und zur neuen Heimat von Familien aus allen Teilen Deutschlands. Mit dem Bau der Kaiserbrücke in Mainz und der Hochheimer Eisenbahnbrücke sowie der Errichtung der Umgebungsbahn Mombach - Bischofsheim wurde der Bischofsheimer Bahnhof im Jahre 1900-1904 zu einem bedeutenden Güter- und Verschiebebahnhof ausgebaut und war kurze Zeit der zweitgrößte Güterbahnhof südlich der Mainlinie. Bei der Eisenbahn und in den benachbarten Industriezentren Opel in Rüsselheim und MAN in Gustavsburg sowie im wachsenden einheimischen Gewerbe entstanden begehrte Arbeitsplätze, und Bischofsheim wurde zu einem verkehrsgünstigen Wohn- und Arbeitsort. Heute bietet die „Eisenbahnlandschaft Bischofsheim“ ein einzigartiges und fast komplett erhaltenes Eisenbahn-Ensemble. Der Routenführer will die industriekulturellen Objekte dokumentieren und ins Bewusstsein einer breiten Öffentlichkeit rücken.

1 NEUER BAHNHOF Am Bahnhofplatz 1-3



Der sogenannte neue Bahnhof wurde 1900 im Zuge des Streckenausbaus rund um Mainz errichtet. Der Zugang für Reisende befindet sich im Obergeschoss, das über eine aufgeschüttete Plattform erreicht wird und von wo aus man über einen Steg die Bahnsteige erreichen kann. Das aus massivem Mauerwerk errichtete Gebäude ist in zeittypischen Heimatstil mit Anklängen an Fachwerk gestaltet. 2002 wurde es nach Plänen von G. Heidacker runderneuert und mit barrierefreien Zugängen zu den Zügen versehen. Vor dem Eingang wurde eine „Eisenbahn-Skulptur“ von Ludwig Gützkow aufgestellt.



58, 59, Haltestelle Bischofsheim (gilt für alle Objekte)

2 WASSERTURM An der Bahn



Der Wasserturm in der Nähe des alten Empfangsgebäudes wurde 1912 zur Versorgung der Lokomotiven mit Wasser errichtet. Der runde Schaft des Turmes besteht aus verputztem Ziegelmauerwerk, der Erdgeschossbereich wurde mit rotem Sandstein verkleidet. Der 160 cbm fassende, offene einkammerige Barkhausenbehälter ist mit einer zehneckigen Holzkonstruktion mit Schieferverkleidung und abgetrepptem Dach verkleidet. Seit Ende des Dampflokbetriebes im Jahre 1964 ist der 19 m hohe Wasserturm ohne Funktion.

3 FUSSGÄNGERSTEG An der Bahn



Der ca. 110 m lange Fußgängersteg über die Gleisanlage entstand 1900 im Zusammenhang mit der Erweiterung des Rangierbahnhofs und der Verlegung des Personenbahnhofs. Er diente u. a. dem Zugang der Eisenbahner zu den Güterzügen am Westende des Güterbahnhofs sowie der Viehbehandlungsanlage, welche zwischen den Gleisen angeordnet war. Die genietete dreifeldrige Stahlfachwerk-Kastenbrücke ist an den Enden über je eine einläufige Podesttreppe erreichbar. 1956 wurde der Steg wegen der Elektrifizierung um ca. 1,50 m angehoben. Später wurde er durch eine neuere Stahlbetonbrücke über die B 43 zur Dr.-Hans-Böckler-Siedlung hin verlängert.

4 ALTER BAHNHOF An der Bahn



Das dreigeschossige massiv gemauerte Gebäude wurde 1862 zur Eröffnung der Ludwigsbahn errichtet. Es stellt mit seiner ruhigen, klassischen, fünfschigen Architektur ein typisches Bahnhofsgebäude des 19. Jahrhunderts dar. Die Laibungen der Rundbogenfenster und -türen im Erdgeschoss bestehen, wie die der hochrechten Fenster im Obergeschoss und die umlaufenden Fensterbankgesimse, aus rotem Sandstein. Später wurden nordwestlich und südöstlich eingeschossige Anbauten angefügt. Seit Inbetriebnahme des neuen Empfangsgebäudes diente der alte Bahnhof als Wohn- und Verwaltungsgebäude.

5 GÜTERSCHUPPEN An der Bahn



Auf der ehemaligen Viehverladerampe aus massivem Sandsteinmauerwerk wurde 1935 ein rechteckiger, geradezu elegant erscheinender Güterschuppen errichtet. Die Fassaden aus rotem Ziegelmauerwerk wurden flächig und glatt durch gesimsbandähnliche Mauerverbandswechsel strukturiert. Das weit auskragende flache Walmdach ruht auf Stahlbetonbindern. Der Lagerraum verfügt über fünf eiserne Schiebetüren und wird unter anderem auch durch ein Oberlicht belichtet.

6 LEHRSTELLWERK An der Bahn



Das abseits vom Bahnkörper gelegene Gebäude ähnelt den früheren Stellwerken im Darmstädter Hauptbahnhof, so dass es wahrscheinlich zur selben Zeit, um 1912 entstanden sein wird. Da am Standort keine Gleisanlagen zu überwachen waren, hat es wohl als Lehrstellwerk der Ausbildung von Stellwerkspersonal gedient. Über dem massiv gemauerten Erdgeschoss aus rotem Sandstein befindet sich der achteckige Stellwerksraum als Holzfachwerkkonstruktion mit Bretterschalung. Das Gebäude wird von einem schiefergedeckten Walmdach geschlossen.

7 LOKWERKSTATT Am alten Gerauer Weg 14



Der nördliche zweigleisige Teil der heute siebengleisigen Lokwerkstatt entstand 1868 als Lokomotivhalle. Das langgestreckte massiv gemauerte Gebäude ist mit rötlichem Sandstein verkleidet, die Tore der giebelseitigen Gleiseinfahrten waren ebenso rundbogig wie die Fenster der Längswände, welche durch Lisenen gegliedert werden. 1880 wurde, in gleicher Weise gestaltet, der ebenfalls zweigleisige südliche Teil und ein dazwischen liegender Büro- und Werkstatt-Trakt errichtet. Vom ursprünglichen Lokschuppen sind heute nur noch Teile der Außenwände erhalten. Die Bahntochter Railion benutzt heutzutage die Werkstatt wie auch das umliegende Gelände zur Pflege und Reparatur von Güterwagen und Lokomotiven.

8 RINGLOKSCHUPPEN UND DREHSCHLEIBE Am alten Gerauer Weg 14



Der Ringlokschuppen mit 20 m Drehscheibe stammt aus der Zeit der Bahnhofserweiterungen ab 1902. Die Umfassungswände des Gebäudes sind aus massivem rotem Sandstein gemauert und bemerkenswert gestaltet. Je zwei Rundbogenfenster sind mit Rundbögen zusammengefasst. Auf der Innenseite ruhen die Dachbinder auf Stahlprofilstützen. Die genieteten Stahltore sind teilweise durch Mauerwerk ersetzt. Nach Ende der Dampflokunterhaltung wurde 1963 die Halle über zehn der ursprünglich 23 Lokomotivständen abgerissen und die Giebelfläche durch eine Stahlfachwerkwand mit Ziegelmauerwerk verschlossen. Der Ringlokschuppen ist einer der letzten erhaltenen seiner Art im Rhein Main Gebiet und steht weitestgehend leer.

9 TRANSFORMATORENHAUS Am alten Gerauer Weg 14



Das Trafohaus wurde 1926 aus massivem Ziegelmauerwerk errichtet. Die Fassade zum Hof ist durch Zickzackbänder, auf der Spitze stehenden Quadratfenstern und drei in Kunststein gefassten Leuchtkörpern verziert. Bis in Höhe des Sturzes der drei Eisendoppeltore sind die Längsmauern über die Flucht der Schmalseiten hinausgeführt. Auf der Straßenseite springen diese Flügelmauern vor die Wandfläche, im Bereich der vierhochrechten Fenster ist die Oberkante des Vorsprungs abgesenkt. Über einen kräftigen Konsolgesims schließt ein flaches Dach das Gebäude ab. Auch dieses Gebäude steht leer und harrt einer neuen Nutzung.

10 SIEDLUNG „JERUSALEM“ Am alten Gerauer Weg



Die 1927/28 nach Plänen des Bahnarchitekten Hans Kleinschmidt errichtete Wohnanlage besteht aus Geschosswohnungen in den Flankierungsbauten um einen Innenhof am alten Gerauer Weg und im Mittelbau, welcher von der Franz Schubert-Straße erschlossen wird. Im Erdgeschoss des Mittelbaues befinden sich gemeinschaftlich genutzte Wasch- und Trockenräume. Entlang des alten Gerauer Wegs schließen sich Flügeldächern mit Maisonette-Wohnungen an. Die Gebäude aus massiven Ziegelsteinsichtmauerwerk sind durch Fensterbänder mit vorspringenden Ziegelreihen und Kunststeineinfassungen horizontal gegliedert. Flache Walmdächer schließen die Gebäude ab. Die bemerkenswerten, an expressionistische Architektur angelehnte äußere Gestaltung der kleinen Siedlung verblüffte seinerzeit die Bewohner und rief Assoziationen zum Vorderen Orient hervor, was ihr den Namen Klein Jerusalem einbrachte.



Herausgeber Bischofsheim:
Der Gemeindevorstand der
Gemeinde Bischofsheim
Schulstraße 11-13, 65474 Bischofsheim
www.bischofsheim.de
Informationen zur Route der Industriekultur in Bischofsheim
unter Telefon 06144-404 72 oder b.schiffler@bischofsheim.de

Herausgeber Ginsheim-Gustavsburg:
Der Gemeindevorstand
der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg
Dr.-Herrmann-Straße 32, 65462 Ginsheim-Gustavsburg
www.ginsheim-gustavsburg.de
Gemeinde@ginsheim-gustavsburg.de

Gestalterisches Konzept: unit-design
Gestaltung: Transparent Design Management
Inhalt und Fotos Bischofsheim:
B. Schiffler, Prof. DW. Dreysse / Architekten ABS
Inhalt und Fotos Ginsheim-Gustavsburg:
A. Klopp, Prof. DW. Dreysse / Architekten ABS

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR RHEIN-MAIN

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

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

August 2006/Auflage 8.000
© Route der Industriekultur Rhein-Main 2006

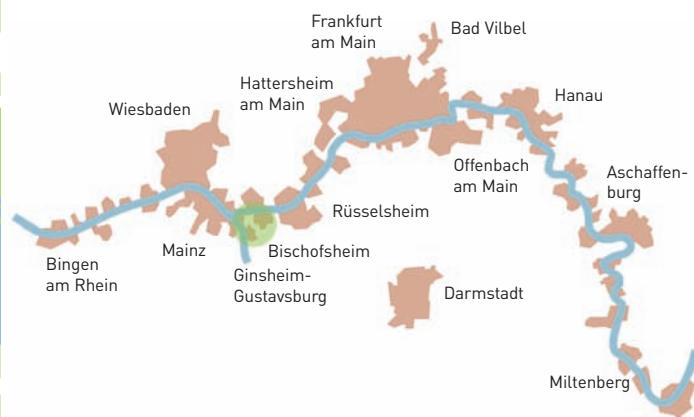




INDUSTRIEGESCHICHTE IN GINSHEIM-GUSTAVSBURG

Die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg (16.000 Einwohner) liegt im Nordwesten des Landkreises Groß-Gerau am Zusammenfluss von Rhein und Main (Mainspitze). Der Ortsteil Ginsheim entwickelte sich durch seine idyllische Lage am Altrhein zu einem beliebten Wohn- und Naherholungsort. Die Entstehung des Ortsteils Gustavsburg ist eng mit dem Bau der Eisenbahnbrücke und der Ansiedlung des MAN-Werkes im 19. Jahrhundert verbunden. In Gustavsburg entstand schon früh eine gewerblich-industrielle Struktur. Verschiedene Fabrik- und Wohnbauten, Brücken und Anlagen zeugen von dieser Entwicklung und sind heute Teil der Industriekultur. Eine Auswahl der industriellen Baukunst im Ortsteil Gustavsburg wird im Folgenden dargestellt.

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.

Die Buslinien starten im Allgemeinen an den Bahnhöfen.

Öffentliche Verkehrsmittel

1 MAN GUSTAVSBURG

Ginsheimer Straße 2



Werkansicht von Norden, 1895

Das MAN-Werk in Gustavsburg zählt zu den bedeutendsten Industrieansiedlungen im Rhein-Main-Gebiet. Seine Gründung (und damit die Entstehung des Ortes Gustavsburg) geht zurück auf den Auftrag von 1860 an die Maschinenfabrik Klett & Co

aus Nürnberg zum Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein für die Ludwigsbahn von Darmstadt (und später auch von Frankfurt) nach Mainz. Aus dem ursprünglichen Montageplatz entwickelte sich eine florierende Filiale von Klett & Co zum Bau zahlreicher Eisenbahnbrücken im süddeutschen Raum, später in ganz Deutschland sowie in vielen europäischen Ländern und Übersee. Es folgte der Bau von Eisenbahnwaggons (Güter- und Personenwagen), Staufstufen, Hochöfen, Fabrikbauten, Gasbehältern, der Wuppertaler Schwebebahn, Kraftwerken, Theaterbauten und vieles andere mehr. In Kriegszeiten wurden natürlich auch kriegswichtige Erzeugnisse hergestellt, wie Notbrücken, Lastwagen und U-Boot-Elemente. Heute werden im Werk Gustavsburg Chassis-Träger und Karosserieteile für Last- und Personenwagen im Kaltpressverfahren aus Grob- und Feinblechen produziert. 1898 schlossen sich die beiden konkurrierenden Maschinenfabriken in Augsburg und Nürnberg zur „Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg“ (M.A.N.) als Aktiengesellschaft zusammen. Die heutige Fabrikanlage ist nur auf einem Teil des ehemaligen Werksgeländes begrenzt. Nicht mehr benötigte Teile (Fabrikhallen, Verwaltungsbau, Hafen) wurden verkauft. Der Eisenbahnanschluss wird nur noch gelegentlich benutzt. Die vorhandenen, teilweise ursprünglichen Fabrikhallen sind weiterhin von einer beeindruckenden Architektur und Größe.

58, Haltestelle Gustavsburg (gilt für alle Objekte)

1A RAHMENTEILEFERTIGUNG



Die heutige Gebäude der Rahmenteilefertigung wurde ab 1900 in filigraner Stahlkonstruktion errichtet. Das Tonnendach besitzt im mittleren Teil ein Oberlichtband. Die Stahlstützen dienen auch als Auflager für die Kranbahn. Die reich verzierte und detaillierte Klinkerfassade wurde vorgestellt. Das ursprünglich noch längere Gebäude wurde nach Kriegszerstörungen auf das heutige Maß verkürzt.

1B GROBBLECHFERTIGUNG



Die 3-schiffige gigantische Halle, das sogenannte Südwerk, stellt die erste Großraum-Werkstätte von MAN dar. Sie wurde von 1906 bis 1908 bei einer Breite von 75 m und einer Länge von 250 m als Stahlbogenkonstruktion mit Oberlichtbändern errichtet. Sie war ursprünglich für den Stahl-Hochbau bestimmt und mit Lauf- und Portalkränen ausgestattet. Heute werden hier mittels Umformpressen Chassis- und Karosserieteile für diverse Automobilwerke hergestellt.

1C LÄNGSTRÄGERFERTIGUNG



Die ursprüngliche von 1970 stammende Stahlbauhalle ist verschiedentlich erweitert und umgenutzt worden. Heute weist sie eine Länge von ca. 250 m und eine Breite von 50 m auf und dient der Fertigung von Chassis-Trägern für LKWs. Sie beherbergt die beiden größten hydraulischen Biegepressen von MAN, mit einer Presskraft von jeweils 5.000 Tonnen und eine Oberflächenbeschichtungsanlage.

1D KRANBAHN / MONTAGEPLATZ



Das Gelände der zweireihigen Kranbahn diente in der Vergangenheit der Großmontage von Brückenbauteilen und Hochbaukomponenten unter freiem Himmel. Heute wird es als Lagerplatz genutzt. Bemerkenswert sind unter anderen die Laufkrane für Traglasten von bis zu 30 Tonnen.

1E GERBERTRÄGER



Die beiden Techniker Ludwig Werder und Heinrich Gerber waren bei der Firma Klett & Co verantwortlich für die Konzeption und Durchführung der Mainzer Südbrücke. Der von ihnen weiterentwickelte Fischbauchträger (Obergurt als starker Druckbalken, Untergurt als schmales Zugseil) trägt den Namen Gerberträger. Der original erhaltene Träger von 1861 war in der ursprünglichen Auffahrtsrampe verwendet worden und steht heute als Denkmal auf dem Werksgelände von MAN.

2 EHEMALIGES MAN-VERWALTUNGS- GEBÄUDE

Ginsheimer Straße 1



Das „neue“ Verwaltungsgebäude wurde 1900 außerhalb des Werksgeländes errichtet. Seine von Bürgerhäusern entlehnte Renaissance-Architektur entsprach dem Stolz der neuen MAN-Fabrikherren. Der Südflügel beherbergte hinter den hohen Fenstern die Zeichensäle. Der Nordflügel (mit niedrigeren Bürogeschossen) wurde ca. 10 Jahre später angebaut. Das repräsentative Gebäude wird heute als Technologie-, Innovations- und Gründer/innen-Zentrum GmbH genutzt.

3 GERBER-HAUS

Ginsheimer Straße, an der Bahnschranke



Verwaltungsgebäude des Montageplatzes der Firma Klett von 1861 mit Büroräumen und Zeichensälen („Brückenbaubüro“). Nach 1900 wurde hier die Werksschule eingerichtet. Ein zwei- bis dreigeschossiges Fachwerkgebäude mit einem späteren Wasserturmanbau im Renaissancestil. Heute ist hier ein Jugendzentrum der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg untergebracht.

4 RHEINHAFEN

5 CRAMER-KLETT SIEDLUNG

nördlich der Darmstädter Landstraße / Cramer-Klett-Platz



Mit dem Bau dieser ersten „Klett-Kolonie“ (40 Häuser für ca. 100 Arbeiterfamilien) entstand ab 1897 zum ersten Mal ein richtiger Ort in Gustavsburg. Hier wohnten ausschließlich MAN-Mitarbeiter. Das ganzheitlich von dem Darmstädter Architekten Karl Hoffmann gestaltete Ensemble sollte kleinstädtische Idylle und heimische Geborgenheit ausstrahlen. Die Häuser sind unterschiedlich gestaltet und werden von der gemeinnützigen Baugenossenschaft Mainspitze e. G. vermietet.

5A STAHLHÄUSER



Nach dem 2. Weltkrieg entwickelte MAN ein Hausbausystem aus Stahl als mögliches neues, ziviles Produkt. Von diesem Bausystem sind zwischen 1948 und 1953 neun Musterhäuser inner-

halb der Siedlung an der Robert-Koch-Straße errichtet worden. Sie sind bis heute bewohnt. Es handelt sich um eingeschossige Häuser mit drei Zimmern und flach geneigten Dächern. Die Tragstruktur sowie die Außenwandverkleidungen sind aus gepressten Stahlblechen.

6 MAINZER SÜDBRÜCKE



Die 1860 - 1862 errichtete Eisenbahnbrücke ist der erste Brückenbau über den mittleren Rhein seit der Römerzeit. Auftraggeber war die Hessische Ludwigsbahn, ausgeführt wurde sie durch die Firma Klett & Co, Nürnberg und Gustavsburg. Die Auffahrtsrampe (Bild) mit 35 m weiten Brückenfeldern stellt eine sogenannten Flutbrücke dar. Ursprünglich war sie als „Gerberträger“, heute ist sie als Mischkonstruktion (Beton, Stahl) auf Sandsteinpfeilern ausgeführt. Die Hauptbrücke (vier Felder je 105 m) war ursprünglich als Bogenkonstruktion nach dem Paulinschen Trägersystem errichtet. Nach der Sprengung im 2. Weltkrieg wurde sie 1947 - 1949 als Stahlfachwerk-Kastenbrücke unter Verwendung des vorhandenen Kriegsbrückengeräts SKR von 1944 des MAN-Werks wiederaufgebaut.

7 KOSTHEIMER BRÜCKE

8 BAHNHOF

Dr.-Hermann-Straße

9 SCHIFFSWERFT GUSTAVSBURG

Am Mainufer 18

Die Werft wurde im Jahre 1886 vom Mainzer Schiffsbauer Franz Schmidt als Reparaturwerkstatt für Maschinen gegründet, die sich schnell auf das Reparieren von Schiffen spezialisierte. Bis 1909 wurden hier zuerst



Holzschiffe und dann Ketenschlepper („Maakuh“) gebaut, ab 1913 Kran- und Tankschiffe, Schleppkähne, Eimerkettenbagger und Frachtschiffe. Zwischen 1939 und 1945 wurden hier verschiedene Kriegsfahrzeuge für die Marine hergestellt.



Nach dem zweiten Weltkrieg wurden Reparaturarbeiten für die Binnenflotte durchgeführt und allein bis 1958 über 50 neue Schiffe gebaut.

1989 meldete die „Werft Gustavsburg GmbH“, die inzwischen zur „Rhenus WTAG-Gruppe“ gehörte, Konkurs an. Die Gebäude und Freiflächen wurden 1990 vom Mainzer Speditionsunternehmen Alex Kayser gekauft und werden heute als Lager und Werkstatt u. a. von der Firma Container Terminal Mainz (CTM) genutzt. Die Werft ist neben der Werft in Erlenbach die einzige Anlage dieser Art im Rhein-Main-Gebiet. Sie besteht aus einer schrägen Gleitbühne mit Turmdrehkran und mehreren festen Gebäuden aus rotem Klinker und mit Walmdächern. Die Bauten und der Kran zeigen eine für das Ende der 1920er Jahre typische Formensprache von beachtenswerter Qualität.

10 HOCHHEIMER EISENBAHNBRÜCKE

Zwischen Hochheim und Bischofsheim



Die Brücke entstand 1904 im Zuge der Neuordnung des Eisenbahnnetzes rund um den überlasteten Mainzer Hauptbahnhof, zeitgleich mit der Kaiserbrücke über den Rhein. Sie ist eine äußerst markante, vierteilige Stahlbrücke mit einer Länge von ca. 200 m. Sie besteht aus zwei größeren und zwei kleineren Brückenbögen. Die Auflager und die skulptural ausgebildeten Brückenportale bestehen aus rotem Sandstein. Das schmiedeeiserne Geländer weist Anklänge an den Jugendstil auf. Diese Brücke ist aufgrund ihrer hohen Bögen zu einer Landmarke am unteren Main geworden.

Foto: Liz Rehm