Industriekultur in den Regionen

Baden-Württemberg

Lichtenstein-Holzelfingen

Vieh- und Fahrzeugwaage restauriert ■ Im Lichtensteiner Ortsteil Holzelfingen ist die öffentliche Vieh- und Fahrzeugwaage 2017/18 betriebsfähig restauriert worden. Dabei wollte die südlich von Reutlingen liegende Gemeinde sie 2015 im Rahmen der Dorfentwicklung noch abbrechen, berichteten Markus Numberger (Büro für Bauforschung und Denkmalschutz, Esslingen) und Rolf-Dieter Blumer (Landesamt für Denkmalpflege, Esslingen) in der Ausgabe 2/2018 der „Denkmalpflege in Baden-Württemberg". Doch die um 1938 von dem Fabrikanten Karl Bertsch in Reutlingen errichtete Waage war weitgehend original und gut erhalten. Zudem sind derartige Anlagen selten geworden. Das Landesamt für Denkmalpflege lehnte einen Abbruch ab und erreichte nach zähen Verhandlungen, dass die Gemeinde zunächst eine Zustandsanalyse und dann ein Maßnahmenkonzept beauftragte. Die zukünftige Nutzung der Waage in der Römerstraße 16 ist jedoch noch unklar.

Derartige Waagen gehörten früher in Deutschland zum typischen Ortsbild: Im Straßenraum befand sich meistens ein Wiegehäuschen mit einer Brückenwaage davor, die von Fuhrwerken und Lastern befahren werden konnte, oft in der Nähe eines Wirtshauses. Auch an Bahnhöfen und Häfen gab es derartige Waagen. Sie sind selten geworden, weil sich der (oft bäuerliche) Handel verlagert hat und moderne Waagen längst elektronisch arbeiten. Die riesige Mechanik einer Brückenwaage überträgt die draußen auf einer Platte (ein Stahlrahmen mit einem Belag aus Holz, Beton oder Asphalt; in Holzelfingen etwa 7,00 mal 2,50 Meter groß) gewogene Last über Stahlrahmen und Hebel präzise zu dem Tarierinstrument in das Innere des Wiegehäuschens. In Holzelfingen gibt es zudem im Inneren des Häuschens eine kleine mit Gittern umgebene Bodenwaage zum Wiegen von Nutztieren. **S.B.**

Die Gemeindewaage im Zentrum von Holzelfingen wurde funktionsfähig restauriert. Foto: Iris Geiger-Messner / Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart

Bayern

Feucht

Ludwig-Donau-Main-Kanal ist Historisches Wahrzeichen ■ Der Ludwig-Donau-Main-Kanal ist im Juli 2018 mit dem Titel Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland ausgezeichnet worden, teilte die Bundesingenieurkammer in Berlin mit. Die Feier fand in Feucht südöstlich von Nürnberg statt. Dort befindet sich in der Nähe zahlreicher Kanalschleusen der Schwarzach-Brückkanal. Er ist die größte der insgesamt zehn bogenförmigen Trogbrücken aus Naturstein, mit denen der Kanal über Flüsse, Straßen und Einschnitte geführt wurde. Die Brücke führt in einer Höhe von 17,50 Meter über die Schwarzach, hat eine Spannweite von 14,60 Meter und ist 90 Meter lang. Der Bau gilt als herausragende Leistung des Projektes, steht aber auch für den größten Rückschlag. Bereits 1841 fertiggestellt, musste die Brücke 1844 nach Reparaturen weitgehend abgetragen und neu gebaut werden. Ursache war das zum Füllen zwischen den Flügelmauern der Südseite verwendete Material aus toniger Erde und Sand: Es quoll bei der Flutung stärker auf als gedacht und drückte die Mauern auseinander. Beim Wiederaufbau wurde das Innere hohl gelassen. Die spitzbogige Halle im Widerlager erinnert seitdem an eine gotische Kathedrale.

Der 1846 eröffnete Kanal war zu seiner Zeit das mit Abstand größte Wasserbauprojekt im deutschen Sprachraum. Er verband die Donau bei Kelheim mit dem Main bei Bamberg und war 172,4 Kilometer lang. Den Höhenunterschied von 187 Metern bewältigte die Schifffahrt dank 100 Schleusen. Jüngst umfassend saniert wurde die Schleuse 94 in Eggolsheim (siehe IK 1.18, S. 46). Aus wirtschaftlicher Sicht war der Kanal ein Desaster, weil seine Abmessungen für den Schiffsverkehr in Konkurrenz zum damals neuen Verkehrsmittel Eisenbahn zu gering waren. 1950 wurde er endgültig stillgelegt. **S.B.**

Der 90 Meter lange Brückkanal über die Schwarzach in Feucht ist die größte Kanalbrücke des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Foto: Janericloebe / Wikimedia Commons, 2010

Fürth

Lokschuppen verfällt weiter ■ Ein um 1860 erbauter Lokschuppen in Fürth zählt zu den ältesten Eisenbahnbauten in Deutschland – verfällt aber seit mehr als zwei Jahrzehnten. Das örtliche Immobilienunternehmen P&P hatte ihn 2015 mit der Brache des Güterbahnhofes zwischen Jakobinenstraße und der U-Bahn-Station Stadtgrenze gekauft. Ende 2017 wollte es mit bauvorbereiteten Arbeiten beginnen, berichteten die Fürther Nachrichten im Februar 2018. Dann sei bekannt geworden, dass die Deutsche Bahn AG für dort noch liegende Gleise nie einen Abbruch beantragt hatte. Zudem müsse das Eisenbahnbundesamt das Grundstück für Bahnbetriebszwecke freistellen. P&P gehe deshalb von einer neunmonatigen Verzögerung aus. Auf dem 3,7 Hektar großen Gelände sollen laut Zeitung Wohnungen, Büros und andere Gewerbeflächen mit etwa 2 000 Arbeitsplätzen entstehen. Der Lokschuppen würde saniert und umgebaut werden.

Der zweiständige Fürther Lokschuppen mit etwa 200 Quadratmeter Fläche besteht aus Sandsteinblöcken und einem pappgedeckten Satteldach auf hölzernem Dachstuhl. Drinnen blieben noch alte Rauchabzüge und Wassertanks erhalten. Errichtet wurde er wohl um 1860 nahe der Kreuzung der Ludwigseisenbahn und der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, heißt es auf der Internetseite denkmalnetzbayern.de. 1911 wurde der Lokschuppen um ein Nebengebäude in verputzter Ziegelbauweise und Schopfwalmdach, vermutlich eine Schmiede mit Wohnhaus, er-

gänzt. Die Deutsche Bundesbahn nutzte den Schuppen bis Ende der 1980er Jahre; Mitte der 1990er Jahre wurden die Gleise entfernt. Danach verfiel der Bau ungehindert, auch weil sich der Eigentümer, die ehemalige Bahn-Tochtergesellschaft Aurelis, laut Medienberichten sogar vor Gericht gegen Bestandssicherungen wehrte. **S.B.**

Im Inneren des zweiständigen Lokschuppens Fürth blieben uralte Rauchabzüge und Wassertanks erhalten. Foto: Eberhard Lantz / Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, 2009

Nürnberg

Umladehallen am Rangierbahnhof Süd abgerissen ■ Mit einer Ausstellung wollten Bürgerinitiativen den Kahlschlag im neuen Stadtteil Lichtenreuth in Nürnberg verhindern – nun hat der Eigentümer, das Immobilienunternehmen Aurelis, mit einem Abriss der Umladehallen am Rangierbahnhof Süd kurzfristig Fakten geschaffen. Dies berichtete der Onlinedienst nordbayern.de im Juni 2018. „Ein Erhalt der Hallen würde eine Vielzahl von Problemen aufwerfen", hätte Aurelis den geplanten Abriss begründet, schrieb der Donaukurier im März 2018. Es gebe „keinen tragfähigen und zu Ende gedachten Vorschlag" und auch der Denkmalschutz hätte kein Interesse an den Hallen, hieß es weiter. Von einem beispiellosen Akt staatlich sanktionierten Vandalismus sprach dagegen die Stadtbild-Initiative. Sie hatte mit anderen Bürgern für den Erhalt gekämpft, wollte die Hallen umnutzen. Die entsprechende, bis April 2018 im Museum Industriekultur gezeigte Ausstellung ist bei der Initiative noch als Dokumentation erhältlich (stadtbild-initiative-nuernberg.de).
Die an der Münchener Straße liegenden Hallen waren 1929 als Ersatz für eine wesentlich kleinere, mit dem Rangierbahnhof 1903 in Betrieb genommene Halle entworfen worden. Doch erst von 1932 bis 1935 wurden die neuen Hallen mit sieben Durchfahrtsgleisen gebaut.

Die hölzernen Fachwerkbinder der Dächer wurden im Krieg zerstört und von 1951 bis 1957 durch eine filigrane Spannbetonkonstruktion ersetzt. Außerdem wurden sie um Hallenschiffe für weitere vier Gleise ergänzt. Noch 1985 präsentierte die Bahn die Umladestelle als leistungsfähigen Betrieb auf elf Gleisen in einer 280 Meter langen und bis zu 70 Meter breiten Hallenkomplex. Doch dann änderte die Deutsche Bahn ihr Logistik-Konzept und legte 1998 den Umschlagbetrieb Nürnberg Süd still. **S.B.**

Das im Krieg zerstörte Dachtragwerk der Umladehallen wurde bis 1957 durch eine Spannbetonkonstruktion ersetzt. Foto: B. Leuthold, 2014

Hamburg

Frühe Betonbauten der Holsten-Brauerei in Gefahr ■ Die Holsten-Brauerei AG verlässt voraussichtlich 2019 ihren Traditionsstandort an der Holstenstraße in Hamburg-Altona und verlegt ihre Produktion in einen Neubau im Stadtteil Hausbruch. Als Gründe werden in Medienberichten der dichte Straßenverkehr und Probleme mit dem Emissionsschutz mitten in der Stadt genannt. Ein weiterer Grund aber ist laut Hamburger Abendblatt die zu groß gewordene Fabrik. Denn in Altona könnten bis zu drei Millionen Hektoliter Bier pro Jahr gebraut werden; am neuen Standort sei eine Kapazität von lediglich einer Million Hektoliter geplant. Das alte Brauereiareal soll nun zu einem neuen Stadtteil entwickelt werden. Unter Denkmalschutz wurde dort nichts gestellt, weil das gesamte Brauerei-Konglomerat mehrfach für die jeweils veränderten Brauereinutzungen umgebaut wurde, so das Hamburger Denkmalschutzamt im Februar 2018.

Die Investoren mit der SSN Group (Düsseldorf) wollen nach eigenen Angaben dennoch drei Bauten als identitätsstiftende Objekte erhalten: Sudhaus, Malzsilo und Juliusturm. Es sind Eisenbetonskelettbauten von 1911, welche der Architekt Anton Landgräber und der Bauingenieur Ernst Mautner, Oberingenieur der Baufirma Dücker & Co. in Düsseldorf, entworfen hatten. In seinem historischen Wert von den Fachleuten nach eigenen Angaben bisher nicht erkannt und laut SSN Group vom Mai 2018 nunmehr zum Abbruch vorgesehen ist die von 1911 stammende Schwankhalle: eine kühne Eisenbetonkonstruktion mit 9,30 Meter auskragenden Trägern – das war vermutlich damals Weltrekord. Der Ingenieur Ernst Mautner hatte vorher das Straßenbahndepot in Düsseldorf-Bilk und bald darauf den Kuppelbau des Pumpwerkes Alte Emscher in Duisburg (siehe IK 3.13, S. 38) entworfen, ebenfalls aus Beton. **S.B.**

Die auskragenden Eisenbetonträger der Schwankhalle hinter dem alten Verwaltungsgebäude (rechts) der Holsten-Brauerei beeindrucken auch Laien. Foto: Bezirksamt Altona, 2017

Hessen

Bad Karlshafen

Alter Weserhafen wird reaktiviert ■ In nordhessischen Bad Karlshafen wird das 300 Jahre alte Hafenbecken wieder an die Weser angeschlossen. Die etwa 6,5 Millionen Euro teuren Arbeiten sollen bis Ende 2018 abgeschlossen sein, berichteten regionale Zeitungen. Dafür werde der Kanal zur Weser mit einer Schleuse neugebaut, darüber eine neue Brücke für die Bundesstraße 80 errichtet, außerdem der alte Kanal zur Diemel, die das Hafenbecken von oben speist, wieder geöffnet. Nach Restarbeiten ist die Einweihung des Hafens mit Platz für 20 Sportboote für das Frühjahr 2019 vorgesehen. Das verarmte und seit langem im Niedergang begriffene Kurstädtchen erhoffe sich davon neuen Schwung im Fremdenverkehr, hieß es. Der Stadtkern mit dem repräsentativ gestalteten Packhaus am Hafen, das heute als Rathaus fungiert, ist als Ensemble denkmalgeschützt.

Die am Reißbrett entstandene Musterstadt mit bürgerlich-barocken Häusern markiert den Startpunkt eines 1699 vom Landgraf Carl von Hessen-Kassel initiierten Kanalprojektes. Auf der Wasserstraße sollten

Industriekultur 3.18

ISSN 0949-3751 · 6,95 Euro

Schneidwarenindustrie in Europa // Seidenindustrie in den Cevennen // Seidenstrümpfe von alten Maschinen // Weberei Bocholt neu eröffnet // Luftbildfotos von Henry Fair // Zechen im Westen // Die Dömitzer Brücke // Moderner Dampfer „Bremen“ // ERIH: Museumspark Rüdersdorf, Black Country Museum, Bergbaumuseum Rümelingen, Zeche Pozo Sotón

LVR Qualität für Menschen
LWL Für die Menschen. Für Westfalen-Lippe.
Zeitschrift des Landschaftsverbandes Rheinland / LVR-Industriemuseum und des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe / LWL-Industriemuseum
ERIH European Route of Industrial Heritage
www.erih.net