



Rhein-Neckar-Industriekultur e.V.

DER MANNHEIMER INDUSTRIEHAFEN

WEGE | ZUR
INDUSTRIE
KULTUR



WEGE | ZUR INDUSTRIE KULTUR

Der Industriehafen, vor mehr als 100 Jahren fertig gestellt, war für Mannheims Wirtschaft und Stadtentwicklung eine Initialzündung. Reger Schiffsverkehr, sechs Großmühlen, zig rauchende Schloten und hunderte von Arbeiter*innen strömten in die Fabriken. Heute bestimmt dröhnender LKW-Verkehr den Industriehafen. Doch am Wochenende – das empfehlen wir – kann man auf Entdeckungstour gehen: Erstaunlich viel von der historischen Bausubstanz ist erhalten, steht unter Denkmalschutz und wird neu genutzt. Kleine Handwerksbetriebe behaupten sich neben alteingesessenen Firmen. Start-Ups, Kreative, Schrottplätze, Künstlerateliers, Discos, Hotels, Sporthallen und „Bausünden“ – alles ist hier zu finden.

Die selbstständige Erkundung des Industriehafens wollen wir mit dieser neu aufgelegten Broschüre erleichtern. Sie ist gegenüber den „Wegen zur Industriekultur“ von 2014 um einige Betriebe erweitert. Die Stationen beziehen sich auf die Standorte der Tafeln, die tiefergehende Informationen und vor allem historische Bilder bieten. Außerdem kann über den QR-Code gezielt auf die ausführlichen Informationen unserer Webseite zugegriffen werden, z.T. sogar auf Englisch und Französisch.

Unsere Führungen, seien es Spaziergänge, Radtouren oder Schiffstouren mit der *MS Kurpfalz*, vertiefen verschiedene Aspekte dieses Hafens. Da geht es beispielsweise um die Lebensmittelindustrie, um die ganz unterschiedlichen Mühlen, um Architektur, interessante Umnutzungen, die Fauna am Ufer, die spezielle Kulinarik am Hafen, aber auch um schmerzhaft Themen wie „Arisierung“ und Kolonialismus – Themen, die durchaus ihre Nachwirkungen bis heute entfalten.

Die Termine für unsere Führungen veröffentlichen wir auf unserer Webseite. Betreten Sie Firmengelände bitte nicht ohne Erlaubnis der Eigentümer.

Nun wünschen wir Ihnen viele interessante Einblicke auf dem „Weg zur Industriekultur“.





INDUSTRIEHAFEN

PANORAMA

Als nach Inkrafttreten der Rhein-Schiffahrtsakte (*Mannheimer Akte*) von 1868 der Rhein frei befahrbar wird, entwickelt sich Mannheim zum zentralen Handelsplatz in Südwestdeutschland. Die Stadt wächst enorm und mit ihr die Industrie. Die Betriebe fordern mehr Platz und Anschluss an das Straßen-, Bahn- und Wassernetz. Vor allem wollen sie die Grundstücke kaufen – nicht nur pachten, wie im staatlichen Hafen üblich. Das Gebiet außerhalb der Stadt an der Altrheinschleife ist für den Bau eines Industriedhafens ideal. Doch der Staat Baden weigert sich zunächst.

1895 entschließt sich die Kommune unter Oberbürgermeister *Otto Beck*, das Projekt selbst in die Hand zu nehmen. Erste – später verworfene – Pläne sehen Hafenbecken bis tief in die noch kaum besiedelte Neckarstadt vor.

Der Staat stellt schließlich doch Gelände zur Verfügung, baggert die Fahrrinnen aus, errichtet eine Schleusenanlage und den Eisenbahzubringer. Die Stadt baut die Ufer und Stichbecken aus und stellt die Infrastruktur her: Straßen, Brücken, Kanalisation, Stromversorgung, Hafen- und Straßenbahn. Kosten insgesamt 8,5 Millionen Mark, allein für die Stadt fast 6,5 Mio., damals eine unglaublich hohe Summe.



Panorama auf der Diffenébrücke,
von der Stadt kommend die zweite
Ausbuchtung nach der Brücke.

P1



Foto: Barbara Ritter

DIE DIFFENÉBRÜCKE

Es ist ein spektakulärer Anblick, wenn sich die drei roten Köpfe senken und die beiden Brückenteile für Straße und Schiene langsam aufrichten, um ein Schiff bei hohem Wasserstand passieren zu lassen. Die stählernen Klappbrücken sind jeweils 28 Meter lang; sie werden per Fernbedienung von drei Elektromotoren mit 120 PS Leistung um einen Winkel von 82 Grad angehoben. Seit 1988 ist die Brücke das moderne Wahrzeichen des Industriehafens.

Die alte Drehbrücke, 1902/03 von der Firma *Grün und Bilfinger* und der Brückenbauanstalt der *MAN* in Mainz-Gustavsburg als stählerne Fachwerkkonstruktion erbaut, war nach insgesamt 15.000 Drehungen dem Schwerlastverkehr und den Straßenbahnen (von 1912 bis 1956) nicht mehr gewachsen.

Längs der Duffené-Brücke liegt die *Segler-Vereinigung Mannheim* mit dem Rheinraddampfer *DORDRECHT*, der 1922 auf der *Mannheimer Werft* gebaut worden war. 1961 vor der Verschrottung gerettet, ist er nun eine Segelsportanlage.

Der Namenspatron der Brücke ist *Philipp Duffené* (1833-1903). Er war Präsident der Handelskammer, Vorsitzender der Sektion Mannheim des *Deutschen Kolonialvereins* und setzte sich stark für den Bau des Industriehafens ein.



Duffenébrücke

zweite Bucht nach der Brücke

Weiter: 170 m Richtung Osten





DER WASSERTURM UND SEIN DRUMHERUM

Die Firma *Brillux* ersetzt 2016 das über 100 Jahre alte, reizvolle Anwesen der ehemaligen Pflanzenbutterfabrik durch einen schwarz-weißen Kubus.



Wuchtig und reich verziert thront der Luzenberger Wasserturm oberhalb des Industriebahnhofs. Als zweiter städtischer Wasserturm wird er 1909 in Betrieb genommen. Da er etwa fünf Meter höher ist als der am Friedrichsplatz, hält er den Wasserdruck im Leitungsnetz konstant. Seit 1979 ist er außer Betrieb, aber als technisches Denkmal erhalten.

Die Industriebetriebe am Altrhein und am Hafen haben meist eigene Wassertürme bzw. Brunnen. Mit ihrer Ansiedlung weitet sich der Arbeitervorort Luzern aus. Eine Schule wird erforderlich, die 1912 – 1914 direkt am Wasserturm angebaut wird.



Auf einer Aussichtsplattform seitlich der Brücke (Musikinsel) steht ein Pylon aus grob behauenen Sandstein. Seine Inschriftentafel erinnert an die Einweihung des Industriebahnhofs im Jahr 1907, den Initiator des Industriebahnhofs *Otto Beck* und den Erbauer *Moritz Eisenlohr*.

Am Ufer vom Waldhofbecken und Altrhein hat sich seit 2016 „*Joy am Ufer*“ ausgebreitet, eine erste Wohnanlage direkt am Wasser mit 89 Eigentumswohnungen inklusive Bootsanlegern.

Diffenéstraße 10
Weiter: 120 m, die Diffenéstraße an
der Ampel Richtung Süden überqueren.

01



Foto: Barbara Ritter

DIE FACHWERKVILLA

VISITENKARTE DES ZIMMERMANNS

Der Zimmermann Peter Dostmann errichtet 1901 sein Wohn- und Geschäftshaus als gebauten Katalog seines handwerklichen Könnens. So entsteht mitten im Industriegebiet eine stattliche Villa mit Zierfachwerk, geschweiften Giebeln, Türmchen und Erkern. Die Zimmerei, Schreinerei und Glaserei, bereits 1862 in Mannheim gegründet, hat 60 Beschäftigte, die an elektrisch betriebenen Band- und Kreissägen, Hobel- und Fräsmaschinen arbeiten. Auf 3 000 qm erstrecken sich Werkstattgebäude und Schuppen zum Trockenlagern der Hölzer.

Am Industriehafen bauen die Söhne eine Holzwollefabrik und ein Holzbaugeschäft auf. In den 1950er Jahren konzentrieren sich die Zimmerleute auf Hallenbauten und betreiben eine Kistenfabrik. 1957 kommt der Gerüstbau dazu, lange Zeit sind das Holzkonstruktionen.

1967 hat sich die heutige Generation mit Frank Dostmann (jetzt Industriestraße 2) auf Gerüstbau verlegt. Dostmann ist Spezialist für Kirchturm-, Hochhaus- und Industrierüstbau.

Das unter Denkmalschutz stehende Fachwerkhhaus hat schon seit 1930er Jahre mehrere andere Nutzer. Seit den 1980er Jahren wird auf dem Gelände Metall recycelt und gehandelt.

02

Industriestraße 60
Weiter: Industriestraße überqueren





DAS LAGERHAUS

MUCKEFUCK UND KAFFEERÖSTER

Lagerhaus steht auf diesem imposanten Eckgebäude. Das schmucke Backsteinhaus gehörte ursprünglich zur Kaffeerösterei und Malzkaffeeabrik von Valentin Knieriem. Er baut 1906 an diesem Verkehrsknotenpunkt zunächst flache Produktionsgebäude, später kommt das spitz zulaufende, hohe Haus dazu. Ein großer Lastenaufzug ist dort angebracht, wo heute das moderne Treppenhaus steht.

Knieriem stellt u. a. *Pyra-Malzkaffee* her, den er als „vorzüglichen Volks-Kaffee-Ersatz“ bewirbt, auch „Muckefuck“ genannt, von *mocca faux*, französisch für falschen Kaffee. Die Firma gehört zur Rheinischen Getreidekaffee-Gesellschaft, die mehrere Produktionsanlagen in Deutschland unterhält. Knieriems Witwe und anschließend die Firma *Andrae & Co* führen den Betrieb bis 1945 fort. Dann ziehen hier Betriebe unterschiedlicher Gewerbe ein.

Das herabgewirtschaftete Gebäude ist fast nur noch eine Ruine, als es 1996 für die Umnutzung zum Veranstaltungshaus saniert wird. Das Lagerhaus wird Treffpunkt für viele Kulturschaffende. Hier wurden die Pläne für die Mannheimer Popakademie geschmiedet. Bis auf Weiteres kann es für private Veranstaltungen gemietet werden.



Industriestraße 52a
Weiter: auf der Industriestraße 130 m
Richtung Süden

03



Foto: Barbara Ritter

DOROTHEE SCHUMACHER

WELTBERÜHMTE MODEDESIGNERIN

Inmitten von Werkstätten und Industriebetrieben liegt der Unternehmenssitz von *Dorothee Schumacher*, die 1989 ihr international erfolgreiches Modelabel gründet.

Ursprünglich produzierte in der monumentalen Halle die *Oberrheinische Kartonagenfabrik Alfred Hirschland*, die 1908 aus der Verpackungsabteilung der *Miederfabrik Felina* hervorgegangen war.

Die Nationalsozialisten zwingen den jüdischen Eigentümer Alfred Hirschland 1938 seine Fabrik weit unter Wert zu verkaufen. Neuer Eigentümer wird die *Kartonagenfabrik Annweiler*, die hier bis in die 1990er Jahre Verpackungen herstellt.

Der hohe Betonbau und die anschließenden Industriehallen aus den 1960er Jahren gehörten zur *Maschinenfabrik Gustav Spangenberg*, die von 1904 bis 1982 Mühlen- und Spezialmaschinen für die Lack- und Farbenindustrie herstellte.

1998 kauft Dorothee Schumacher die Gebäude und lässt sie vom französischen Star-Architekten Yves Bayard in ein modernes, lichtdurchflutetes Industrieloft umgestalten.

Vertrieb, Kommunikation, Marketing und Logistik sind im Erdgeschoss der Halle untergebracht. Design, das hauseigene Atelier sowie die Produktentwicklung finden in der ersten Etage ihren Platz.

04

Industriestraße 47
Weiter: Industriestraße 100 m





DIE INDUSTRIERUINE

MIT DEKORIERTEN FABRIKSCHORNSTEINEN

Das unverputzte Backsteingebäude mit dem kleinen Bürovorbau wirkt wie aus der Zeit gefallen. Seine Fassade ist mit Klinkergliederungen geschmückt, die hohen Schornsteine tragen Ornamente aus farbigen Ziegelsteinen.

Das 1901 für die *Rheinische Gipsindustrie* gebaute Anwesen ist Jahrzehnte lang im Besitz der *Rheinischen Industriegesellschaft*. Es wird zur Kunstlederfabrik, Kunstseidenfabrik, Getreidepresshefe- und Spiritusfabrik. Die Mieter sind meist nach kurzer Zeit insolvent. 1913 zieht Karl Renninger mit seiner Flaschenkastenfabrik ein. Im Ersten Weltkrieg stellt er Zündnadeln für Granaten und Patronenhülsen her. 1925 schwenkt er auf Chemie um und produziert Rostschutzfarben. 1933 wird er von den Nationalsozialisten zum Oberbürgermeister ernannt, ein Amt das er bis 1945 mit großer Härte gegen politische Gegner und jüdische Bürger führt. Nach seinem Tod 1951 kauft sein Sohn das Anwesen und vermietet es.

Auf dem Areal werden mehrere Firmen tätig: u. a. eine Spedition, eine Glaserei, ein Fensterbaubetrieb, eine Mineralmühle, eine Kfz-Werkstatt und ein Baugeschäft. Seit 2010 gehört das Anwesen dem *Hoch- und Tiefbau-Unternehmer Polat*.



Industriestraße 43
Weiter: Industriestraße 50 m

05



METALLRÖHREN UND BESEN IN ENGER NACHBARSCHAFT

„Lieferung am Tag des Bestelleingangs“ – damit wirbt um 1925 die *Röhrengroßhandlung Leopold Weill*. Seit 1911 ist das Unternehmen am Industriehafen ansässig und richtet mit ca. 80 Beschäftigten Metallrohre aller Art und Formstücke genau auf die Wünsche der Kundschaft zu.



Doch 1938 wird die jüdische Firma „arisiert“ und als *Röhrenlager Mannheim AG* weitergeführt, das zuletzt von Benteler Distribution übernommen wird. Von 1970 bis 2011 schlägt hier das *Salzkontor Kurpfalz GmbH* jährlich ca. 15 000 Tonnen Salz um, vom Streusalz für Straßen bis zum Salz für Brezeln, die Hälfte geht jedoch an die Industrie.

Wand an Wand handelt die benachbarte Firma *Cahn und Rheinauer* mit Rohmaterialien für die Besen- und Bürstenfabrikation. Sie richtet die in den Kolonien gewonnenen Naturfasern für die Bürstenmacher der Blindenvereine zu. Auch



diese Firma wird 1938 arisiert. Mitbesitzer war Dr. Fritz Cahn-Garnier (1889 bis 1949), Stadtsyndikus und nach der NS-Zeit Oberbürgermeister von Mannheim.

Das 1910 erbaute langgestreckte Gebäude mit Walmdach und prägnantem Gebälk wird heute für Proberäume von *ProMusik* genutzt.

06

Industriestraße 41

Tafel am Zaun von Nr. 41a

Weiter: Industriestraße 130 m



DIE ALTE CHEMIEFABRIK

SCHUHWICHSE UND WÄSCHE-APPRETUR

Corniche heißt das seit 2013 in dem ehemaligen Verwaltungs- und Laborgebäude ansässige Hotel. Kaum etwas deutet darauf hin, dass hier über 100 Jahre lang Chemiefabrikate hergestellt wurden.

Im linken Geländeteil erbaut Adolf Krebs 1903 die *Pilo-Werke*, eine Schuhfett- und Wichsefabrik, die seine Witwe weiterführt. Auf dem rechten Bauplatz gründen ebenfalls 1903 32 Seifenfabrikanten die Fettsäure- und Glycerinfabrik für die Weiterverarbeitung des bei der Produktion anfallenden Glycerins. Ab 1905 wird Reinglyzerin u.a. auch für Sprengstoff hergestellt.

1950 siedelt sich die *Chemische Fabrik Theodor Rotta* an, die Textilhilfsmittel und Papierveredelungsprodukte produziert: Chemikalien, die z.B. Hemden bügelfrei oder Vorhänge schwer entflammbar machen. Rotta gilt in den 1980ern als führender Spezialist der Textilchemie. Mit der Verlagerung der Textilindustrie nach Asien wird das Werk 2007 aufgelöst.

Seit 2012 betreibt der Unternehmer Klaus Kungl auf dem gesamten Gelände einen vielfältigen Gewerbepark, u. a. mit Hotel, Indoor-3d-Minigolf, Tanzschule und Boulderhalle, die direkt am Ufer eine Terrasse mit genialem Hafenblick hat.



Industriestraße 39
Weiter: Industriestraße 150 m

07



Foto: Barbara Ritter

DIE BETTFEDERNFABRIK EINE BEWEGTE FAMILIENGESCHICHTE

Was klein beginnt, entwickelt sich im Laufe von Jahrzehnten zu einer der großen Bettfedernfabriken in Deutschland: 1826 sammelt der jüdische Kaufmann Michael Kahn aus der Nähe von Heilbronn bei den Bauern der Umgebung Federn zum Herstellen von Kissen. Das Geschäft läuft so gut, dass er 1854 nach Mannheim zieht. Der Firmensitz der *Bettfedernfabrik M. Kahn Söhne* wird 1905 an den Industriehafen verlegt.

Bernhard Kahn, einer der Söhne, stürzt sich in die 1848er Revolution, flieht in die USA, kehrt wieder nach Mannheim zurück und gründet mit seinen Brüdern das *Bankhaus M. Kahn Söhne*. Er ist 26 Jahre lang Stadtrat in Mannheim. Der umtriebige Fabrikant holt die *Gebr. Straus* aus der Ulmer Federn-Dynastie in die Firma. Als die Nationalsozialisten jüdische Firmen „arisieren“, wird das Unternehmen weit unter Wert verkauft. Es heißt jetzt *Mannheimer Bettfedernfabrik Kauffmann und Co.*

1972 steigt eine dänische Firma ein. 2004 kommt schließlich das Aus für das Mannheimer Traditionsunternehmen. Teile davon werden von einem Mitarbeiter als *Betten-Rohde* weiter geführt. Unter dem Namen *Hafenpark* sind mehr als 20 Firmen der Kreativwirtschaft im Gebäude angesiedelt.

08

Industriestraße 35
Weiter: Industriestraße 200 m
rechts in die Hansastraße 10 m





DIE „HUTSCH“

KAUTSCHUK FÜR ALLE LEBENSLAGEN

Die *Hutsch*, wie die Mannheimer die französische *Gummi- und Kautschukfabrik Etablissement Hutchinson* nennen, beginnt 1860 im Quadrat 56, 1 mit der Produktion von Galoschen, Überschuhen aus Gummi. Später kommen Fahrradreifen hinzu. 1900 übersiedelt sie in den Neubau am Industriehafen. Dort werden u.a. Vollgummireifen für die *Automobilfabrik Benz & Co* fabriziert. 1914 arbeiten hier schon 1000 Beschäftigte, mehr als die Hälfte davon sind Frauen.

Das Kolonialprodukt Kautschuk setzt sich als Gummi in allen Lebensbereichen durch, von Bodenbelägen bis zu Einmachringen, vom Schnuller bis zum Präservativ und ist bis heute Bestandteil vieler Produkte.

Ende der 1970er Jahre konzentriert man sich auf den Automobilsektor, insbesondere auf Notlaufsysteme für militärische und zivile Fahrzeuge. Der Betrieb dehnt sich mit langen Hallen auf dem benachbarten Gelände aus und wird zum Entwicklungszentrum für Leitungssysteme für die Automobil-, Luft- und Raumfahrtindustrie.

Die *Hutchinson-Gruppe* umfasst heute weltweit rund 95 Produktionsstätten mit mehr als 38.000 Mitarbeiter*innen in 25 Ländern. Der Schwerpunkt von Produktion und Umsatz liegt in Europa.



Hansastraße 66
Weiter: links abbiegen
in die Lagerstraße 200 m

09



Foto: Barbara Ritter

DIE LAGERSTRASSE

ALLES FÜR DEN KOLONIALWARENLADEN

Die Landzunge am Kaiser-Wilhelm-Becken wird ab 1902 bebaut – doch kaum etwas ist original erhalten.

In der Nr. 5 lässt sich um 1920 die *Fabrik Technischer Öle und Fette F. & J. Löbmann* nieder. 1938 müssen die jüdischen Besitzer verkaufen. Ihre Marke *Renolit* wird von Rudolf Fuchs weitergeführt. Nur Julius Löbmann überlebt den Holocaust. Die Gebäude weichen in den 1980er Jahren der *DRK-Rettungswache*.

Das stattliche DRK Verwaltungsgebäude in der Nr. 7 stammt von einer 1903 gegründeten Malzfabrik, die ab 1920 für Textilchemikalien genutzt wird, danach von einer Likörfabrik.

In der Nr. 9 ist bis 1913 der Flaschenkistenfabrikant und spätere NS-Oberbürgermeister Renninger ansässig, in den 1920er Jahren die *Deutsch-Koloniale-Bananenmühle*.

Die Nr. 11 wird ca. 50 Jahre lang von „Brotfabriken“ genutzt, bis die Gewürzmühle Seyfried einzieht. Sie handelt seit 1857 mit meist exotischen Gewürzen – man kann es riechen – und beliefert vor allem die Lebensmittelindustrie mit ihren Gewürzmischungen.

Die *Germania-Mühle* auf der rechten Seite ist seit 1979 durch die Shedhallen von Hutchinson ersetzt, eine Kohlenhandlung durch den Metallrecycler und Schrottentsorger *TSR*.

10

Tafel an der **Lagerstraße 7**
Weiter: zurück auf die Industriestraße
(300 m)





DER GÜTERBAHNHOF WO DIE SACKTRÄGER SCHUFTEN

Schon seit Planung des Industriehafens ist der Anschluss an das Wasser-, Straßen- und Schienennetz Standard. Das schmucke Stationsamt der Bahn – der Güterbahnhof des Industriehafens – wird 1899 bewusst an das *Kaiser-Wilhelm-Becken* gelegt, denn hier sind senkrechte Ladekais ausgebaut, die das Be- und Entladen von Schiffen erleichtern. Die Fracht, damals verpackt in Fässern, Kisten, Kartons und Säcken, wird zunächst mit Pferdefuhrwerken transportiert, die auf dem kleinteiligen Pflaster entlang holpern.

Es gibt zwar elektrisch betriebene Kräne, aber die meiste Arbeit leisten die Hafen- und Bahnarbeiter mit ihrer Körperkraft. Sackträger, die Lasten bis zu 100 Kilo buckeln, sind lange Zeit nur ungeschützte Gelegenheitsarbeiter. Erst ab den 1950er Jahren beschäftigt ein Mannheimer Umschlagbetrieb 2000 Sackträger in festen Arbeitsverhältnissen.

Seit 1990 ist das ehemalige Stationsamt ein Wohnhaus. Von den ehemals fünf Gleisen ist wenig übrig. Die Bahn spielt nur noch für einzelne Betriebe, wie z. B. den Recyclingbetrieb *TSR* und die Mühlen, eine Rolle. Nur wenige der früher 35 km langen Gleisanlagen werden heute regelmäßig genutzt.



Industriestraße 27
Tafel an der Güterhalle links
Weiter: über die Industriestraße
gegenüber

11



Foto: Barbara Ritter

DIE LACKFABRIK

„GROSSOL LANZ-BLAU“ FÜR DEN BULLDOG

Seit 1918 hat die *Lackfabrik Gross und Perthun GmbH & Co. KG* ihren Sitz in der Industriestraße. Auf 250 Meter sind die gelben Flachdachbauten angewachsen, in denen gemischt, gemahlen, geprüft und abgefüllt wird. Das Familienunternehmen stellt Lacke und andere Beschichtungssysteme ausschließlich für die Industrie her.

So wird die *Landmaschinenfirma Lanz* mit dem 1921 entwickelten *Bulldog* einer der ersten Großkunden: *Grossol Lanzblau* in großen Mengen und Zinnoberrot für die Räder. Inzwischen ist grün und gelb angesagt, die Markenfarben von *John Deere*, die 1956 *Lanz* übernommen haben.

Nicht nur um Farbe und Glanz geht es bei der Lackproduktion, sondern um strapazierfähige Funktionsbeschichtung für Landmaschinen, Traktoren und Nutzfahrzeuge aber auch Schutzlack für Gussteile. Für Busse im Nahverkehr entwickelt *G & P* eine Fußbodendirektbeschichtung, die wasserdicht und leicht zu reinigen ist und hohen Beanspruchungen Stand hält.

Andere Produkte zeichnen sich durch gute Körperschalldämmung, extreme Verschleißfestigkeit, kalteelastisches Verhalten und eine fugenlose Oberfläche aus. Anti-Graffiti-Beschichtung, Strukturlack und Rohrbeschichtung sind weitere Produkte der Firma.

N1

Industriestraße 12–14 (ohne Tafel)
Weiter: 400 m weiter auf der
Industriestraße Richtung Süden





DIE KONSUM-ZENTRALE GENOSSENSCHAFT DER ARBEITERBEWEGUNG

Um 1900 wehrt sich die Arbeiterbewegung gegen den Verkauf von schlechten und überteuerten Lebensmitteln. Überall werden deshalb Konsumgenossenschaften gegründet. Rückvergütung der Überschüsse, jedes Mitglied eine Stimme, das gehört zu den Leitlinien des Konsumvereins.

1908 lässt der Konsumverein seine Mannheimer Zentrale im Stil der Neorenaissance vom renommierten Architekten Wendelin Leonhardt bauen: Büros und Sitzungssäle, Zentrallager, eine Bier- und Limonade-Abfüllerei sowie Bäckerei, Metzgerei, Kaffeerösterei und Sauerkrautfabrik.

Ende des Jahres 1925 zählt der Konsumverein fast 24 000 Mitglieder (= Familien, also weit über 100 000 Menschen) und verfügt über 53 Verkaufsstellen in Mannheim und Umgebung. 1933 übernehmen die Nationalsozialisten das Ruder.

Nach dem Krieg werden Konsumläden mit dem ursprünglichen Konzept wiedereröffnet. Seine ersten Selbstbedienungsläden eröffnen. Aus Konsum wird 1968 co op und später die co op Aktiengesellschaft. Bis Ende 1981 ist das Gebäude Hauptsitz der Verwaltung, mit Zentrallager und Backbetrieb. Die Geschichte endet 1990 als Folge von zunehmender Konkurrenz und Managementfehlern.

Das Gebäude steht unter Denkmalschutz und wird 2023 für Wohnzwecke saniert.



Industriestraße 6
Tafel am Zaun gegenüber
Weiter: Industriestraße 100 m

12



Foto: Barbara Ritter

DIE HUBER MÜHLE

MALZ – GRAUPEN – REIS

Adolf Heymann lässt sich 1899 als einer der ersten Unternehmer am Industriehafen nieder, zunächst mit einer Malzfabrik. Die Lagerhäuser auf der anderen Straßenseite und die lotrechte Kaimauer mit Kränen gehören dazu.

Sein Nachfolger Albert Heymann wandelt die Fabrik 1917 in eine Schäl­mühle für Graupen, Erbsen, Hirse und Reis um. Heymann ist als Jude von der „Arisierung“ betroffen und muss verkaufen. 1938 firmiert der neue Besitzer den Betrieb in *Huber Mühle* um. Heymann flieht nach Holland und wird wenig später im KZ Bergen-Belsen umgebracht.

Nach dem Krieg darf zunächst nur Mehl gemahlen werden. Zeitweise sind allein im Maschinen- und Kesselhaus der Dampfmaschine 20 bis 25 Arbeiter in drei Schichten eingesetzt. Erst Mitte der 1950er Jahre elektrifiziert Huber die Produktionsanlagen. Das Wirtschaftswunder ersetzt Graupen auf der Speisekarte bald durch Nudeln. Huber betreibt nun das selbständige Familienunternehmen bis 2013 als Schäl­mühle für Reis und Hülsenfrüchte.

Seit 2014 nutzt die Schweizer Firma *Granosa AG* die Mühle als Lager für Bio- und konventionelles Getreide und Ölsaaten. Ein Teil der wasserseitigen Lagerhallen dient als Eventcenter für große Feste.

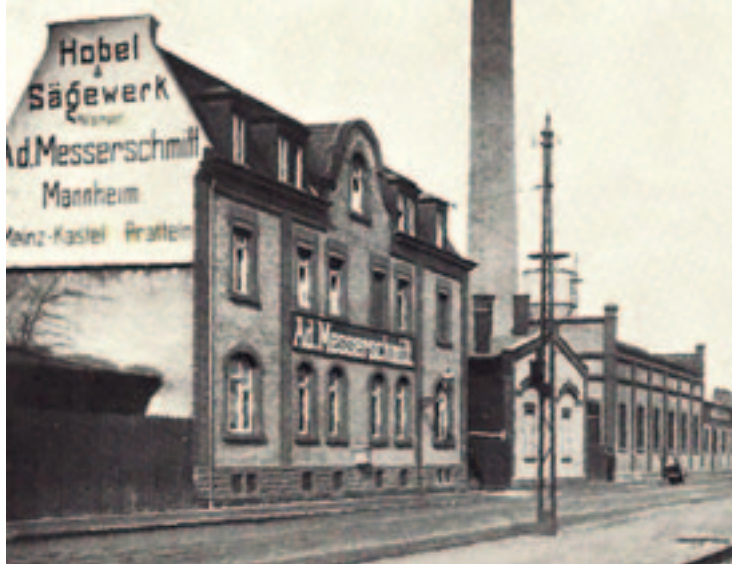
13

Industriestraße 4

Tafel am Lagerhaus gegenüber

Weiter: Industriestraße 180 m





DER DAMPFHOBEL LUXUSHÖLZER AUS ÜBERSEE

Von 1902 bis 1936 raucht hier der Schornstein eines der größten Mannheimer Unternehmen der Holzbranche, der Firma *Ad. Messerschmitt, Dampfobel- und Sägewerk*. Es führt z.B. afrikanisches Mahagoni, Teak, Kauri, Palisander, Sobicou, Padouc, Ebenholz, Rosenholz, Olivenholz, Pockholz, Grenadilla und „alle überseeischen Phantasie- und Luxus-hölzer“. Mit Letzteren bezeichnete man Hölzer, die den Kolonialisten noch nicht bekannt waren.

Um 1900 wird mehr Holz verbraucht als heute, z.B. im Hausbau, für Gerüste, Transportkisten, Eisenbahnschwellen, Fässer, Möbel oder Sperrholz für Luftschiffbau. Um 1910 gibt es 36 Holzhandlungen in Mannheim, davon 11 am Industriehafen.

An die Zweitnutzung erinnert allein eine Neonreklame. Ab 1936 stellt hier die *Chemische Fabrik Badenia* Dachpappen, Teerdestillationsprodukte und Klebmassen her. 1994 übernimmt die *Esso AG* die *Chemische Fabrik Badenia* mit ihren rund 100 Beschäftigten. Im Jahr 2007 wird die Firma komplett abgewickelt. Eine Möbelhandlung und andere Gewerbe ziehen ein. Der markante Schornstein wurde 2015 abgerissen.

Am Ufer gelangt man auf unwegsamem Gelände zur vier Meter hohen Pyramide von 1810, die als astronomischer Messpunkt (Mire) der Sternwarte diente.



Industriestraße 9 (ohne Tafel)
Weiter: gegenüber

14



Foto: Barbara Ritter

DIE ALTE TABAKFABRIK

FERMENTIERUNG BESTER SORTEN

Nur verwischte Großbuchstaben auf der Fassade erinnern an das Tabakgewerbe im Industriehafen. In den 1930er Jahren siedelt sich die *Rohtabakhandlung Josef Strack & Co* am Industriehafen an. Sie fermentiert den getrocknet angelieferten Tabak und verkauft ihn für die Weiterverarbeitung an Zigarren- und Zigarettenfabriken. Bevor Strack den Tabakhandel 1964 aufgibt, vermietet er Teile seines Werkes bis zu ihrem Wegzug nach Hockenheim an die *Deutsch-Holländische Tabakgesellschaft*, die Tabakfolien zur Verwendung als Deckblatt für Zigarren herstellt.

Im weitläufigen Gelände der Industriestraße 2 A bis 2 L hatten sich viele Handwerker niedergelassen, darunter eine Verzinkerei und eine Schreinerei; von 1920 bis 1968 auch die Reparaturwerkstatt der *Allgemeinen Werkzeugmaschinen AG*, heute genutzt von *Zengin-Ladenbau*. Im Zweiten Weltkrieg zwängt man ein Lager für französische Kriegsgefangene hinein.

Ab den 1980er Jahren siedeln sich zunehmend Kfz-Händler an. Die alte Tabakfabrik wird zwar überwiegend als Lager genutzt, doch seit 2019 bringt die *Stimmgabel*, eine Spezialwerkstatt für Klavierbau Kultur in den schnöden Bau.

15

Industriestraße 2 H
Weiter: Industriestraße 140 m





RECYCLING KINDLA

SCHROTTHANDEL SUCHT HOFSCHAFFER

Neben bunt bemalten Nachtclubs taucht das schrille Wandgemälde *Container-Dienst Lehr und Kindla* auf. Es zeigt, worum es dabei geht: um Metallrecycling, vulgo: Schrotthandel. Altmetall wird seit Jahrhunderten wiederverwertet. Das kann ein durchaus lukratives Gewerbe sein, verlangt allerdings viel Sachkenntnisse und striktes Einhalten von Vorschriften für Umweltschutz und das Erkennen von Hehlerware.

Altmetall wird gereinigt und sortiert, allein Eisenschrott nach über 40 Spezifikationen, zum Teil geschreddert, gemahlen und gepresst und meist über eine Kette von Zwischenhändlern als Sekundärrohstoff an Stahlwerke und Gießereien verkauft. Durch Schrott werden 45 % der deutschen Stahlproduktion abgedeckt. Deshalb wird Schrott zu Tagespreisen gehandelt.

Ronny Kindla fängt 1994 als Zwei-Mann-Betrieb mit einem alten LKW auf 200 qm an. Heute verfügt er über 8.000 qm. Ein Betriebsgelände, auf dem vor 100 Jahren edle Hölzer gelagert wurden, später Dachpappe der *Chemischen Fabrik Badenia*. *Kindla* recycelt neben Autos und Metall auch Bau-schutt, Holz und Gewerbeabfälle. Ab und zu sucht er „än Hofschaffer... Gut wär wen de Radlader un Bagga fahre konscht“.



Industriestraße 5 (ohne Tafel)
Weiter: Industriestraße, links
abbiegen auf Fardelystraße (180 m)

N2



Foto: Barbara Ritter

DAS ELEKTRIZITÄTSWERK

STROM KOMMT IN DIE STADT

Hier beginnt 1898 das Zeitalter der öffentlichen Stromversorgung für Mannheim. Der Stadtrat bewilligt die damals gewaltige Summe von 3,3 Millionen Reichsmark zum Bau des ersten städtischen Elektrizitätswerkes für Straßenbeleuchtung und Straßenbahnbetrieb sowie zur Versorgung von privaten und gewerblichen Nutzern.

Die Schweizer Firma *Brown, Boveri und Cie.* erhält den Auftrag für die elektrische Ausrüstung und den Betrieb des städtischen Elektrizitätswerks – wenn sie auch noch eine „große elektrische Fabrik“ aufbaut und Mannheim zum Sitz von *BBC-Deutschland* macht. Am 15. Oktober 1899 geht das Werk in Betrieb, anfangs mit 457 Stromabnehmern, zwei Jahre später sind es schon über Tausend.

1906 übernimmt die Stadt Mannheim das Elektrizitätswerk in Eigenregie und verdreifacht die Erzeugungsleistung. Seit 1913 besteht eine Kabelverbindung zum privaten Elektrizitätswerk im Rheinauer Hafen. Bis zur Inbetriebnahme des Großkraftwerks 1923 versorgen die beiden Stromfabriken ganz Mannheim. 1926 wird die Stromerzeugung eingestellt. Es dient seither als Verteilerstation. 2019 verkauft die *MVV* das „Stromwerk“ an den privaten Immobilien-Investor *Hildebrandt & Hees*, die als Zwischennutzung den "Nachmarkt" etablieren.

Fardelystraße 3

Weiter: Fardelystraße zurück, links abbiegen auf die Inselstraße. Um den Gebrauchtwagenhandel weiter (500 m). Einfahrt der Firma Tassis rechts am Zaun entlang auf dem Pfad durch das Gebüsch (30 m).

16





ALTE NECKARMÜNDUNG UND BONADIESHAFFEN

Die ursprüngliche Mündung des Neckars in den Rhein an dieser Stelle wird wenige Jahre nach der Rheinbegradigung (1862) ebenfalls verlegt. Nur ein schmaler, verschließbarer Durchlass bleibt erhalten, damit das vom Neckar kommende Floßholz direkt auf den Altrhein – den späteren Industriehafen – geleitet werden kann.

Das südliche Becken – der Bonadieshafen – reicht damals ca. 100 Meter weiter bis zum Elektrizitätswerk, so dass dieses von den Kohleschiffen direkt beliefert werden kann. Eine Schiffswerft mit Ankerschmiede kann auf einer schrägen Ebene Schiffe zur Reparatur hochziehen.

Nachdem das E-Werk ab 1927 ausschließlich als Umspannwerk dient und der Floßholzhandel zum Erliegen gekommen ist, wird in diesem Teil des Hafens nur noch ein Fluss-Schwimmbad bis in die 1960er Jahre betrieben.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wird ein großer Teil des Bonadieshafens mit den Gebäudetrümmern aus der Neckarstadt verfüllt. Auch der Floßdurchlass wird mit einem Damm verbaut. Erst Ende der 1960er Jahre entsteht die aktuelle Straßenführung. Die Ankerfabrik schließt in den 1970er Jahren. Die *BMW*-Niederlassung siedelt sich 1992 an.



Inselstraße 6, die Tafel hängt außen am Zaun des Autohandels.
Weiter: Zurück auf die Inselstraße, 400 m Richtung Westen. Beste Aussicht vom Weg auf dem Neckardamm.



Foto: Ricardo Wiesinger

VDO – BUNGE

SPEISEÖL UND BIO-SPRIT

Nackte Betonsilos, vier mal zehn Stück und ein kubischer Klinkerbau, dieser Anblick ist für die 1920er Jahre ungewöhnlich. Heute ducken sie sich zwischen den riesigen Metalltanks, Betonsilos und hochmodernen Anlagen, verbunden durch ein gigantisches Rohrleitungssystem.

Der *Verein Deutscher Oelfabriken in Mannheim (VDO)* wird 1887 als Aktiengesellschaft durch Fusion von sechs süddeutschen Ölmühlen gegründet. Seit 1907 steht die Ölmühle an der Kammerschleuse. Industrialisierung, Bevölkerungswachstum und kalorienreiche Ernährung begünstigen die steigende Nachfrage nach Speiseöl. Der Zugriff auf koloniale Rohstoffe wie Erdnüsse, Kokos-, Palm- und Baumwollkerne lassen die *VDO* zu einer großen und rentablen Ölmühle wachsen.

1920 wird *VDO* international: Das holländische Unternehmen *Unilever* kauft die Mühle. Über mehrere Besitzerwechsel kommt sie 2002 zum amerikanischen *Bunge-Konzern*, der sie zu einer der effizientesten Ölmühlen Europas macht. Das produzierte Rapsöl findet Verwendung in der Biodieselbranche, als Speiseöl, in Margarine sowie als Zusatz z. B. in Lippenstiften, Medikamenten und sogar Bodenbelägen. Rapsschrot dient als eiweißreiches Futtermittel.

Bonadiesstraße 3, die Tafel steht auf dem Neckardamm bei Inselstraße 1 – **Weiter:** Der Inselstraße 300 m folgen, die

Schleuse überqueren. Alternativweg: dem Damms weiter folgen, bei der Schleuse rechts, am alten Schleusenwärterhaus vorbei.

17





DIE INSEL

1817 beginnt der Ingenieur Johann Gottfried Tulla den verschlungenen Flusslauf des Rheins zu begradigen. Das vermindert die Hochwasser- und Vereisungsgefahr, legt malarieverseuchte Auen trocken und beschleunigt den Schiffsverkehr. Nach 35 Jahren Arbeit an der Baustelle nördlich von Mannheim kann 1862 der 4590 Meter lange „Friesenheimer Durchstich“ befahren werden. Das abgetrennte, landwirtschaftlich genutzte Gebiet gehört ursprünglich zum linksrheinischen Friesenheim, jetzt zum badischen Sandhofen, verbunden mit einer Fähre und einer Drehbrücke bei der Schleuse.

Die verbliebene Altrheinschleife wird zunächst als Floßhafen genutzt. Am Hochufer siedeln sich nach der Spiegelfabrik (1856) der Pharmabetrieb *Boehringer* 1872 (heute *Roche*) und die Zellstofffabrik (1884) heute *Essity* an.

Als in Mannheim die Industrie an Bedeutung gewinnt, sucht sie dringend neue Standorte. Die Kommune kauft 1895 die Friesenheimer Insel und legt den städtischen Industriehafen an. Zwei Jahre später beginnen die Arbeiten am östlichen Ufer und an der Kammerschleuse, 1902 ist das westliche Ufer im Bau. Nach fünf Jahren ist alles fertig. Gesamtbaizeit 10 Jahre.



Friesenheimer Straße 2
am Geländer der Schleusenbrücke
Weiter: Friesenheimer Straße 450 m
nach Norden.
Radfahrer: Achtung Schienen!





Foto: Barbara Ritter

ZPM-PUMPENFABRIK

STREIKS FÜR DIE 40-STUNDEN-WOCHE

1908 errichtet Isidor Reis, Sohn eines Lumpenhändlers, eine schicke Textilverwertungsanlage, in der Baumwollabfälle für die Papierherstellung sortiert, gewaschen, gebleicht und zerkleinert werden.

Auf das Nachbargrundstück zieht 1910 der Pumpen-Tüftler Friedrich August Neidig. Seine 1903 in einer Waschküche in der Neckarstadt gegründete Maschinenfabrik gilt als erste deutsche Zahnradpumpenfabrik. Neidig macht im Ersten Weltkrieg gute Geschäfte mit der Kriegsmarine. Nach dem Tod von Reis erwirbt Neidig dessen Grundstück und richtet 1928 dort Produktionsanlagen für Ölkühler und Ölfilter ein, die er in die ganze Welt exportiert. Für die Ölhydraulik macht er bahnbrechende Entwicklungen.

1932 sperrt Neidig alle 800 Mann aus Furcht vor Kommunisten aus. Doch Linientreue nutzt nichts, im Krieg werden sein Betrieb und die beiden Villen zerstört. Noch einmal spielt der große Metallbetrieb eine Rolle in der Arbeiterbewegung: 1967 streiken 400 Beschäftigte wochenlang für die 40-Stunden Woche.

Streit innerhalb der Familie und Managementfehler führen 1979 zum Konkurs. Heute stellt in den alten Gemäuern die *ZPM Zahnradpumpenfabrik Mannheim GmbH* Pumpen her.

18

Friesenheimer Straße 3

Weiter: Friesenheimer 200m, rechts
abbiegen in die Rheinrottstraße 250m.





DIE PFALZMÜHLE

DIE HEIMAT VON GOLDPUDER

Von der Wasserseite zeigt sich die Mühle besonders eindrucksvoll: der dunkelrote Klinkerbau, sechs Stockwerke hoch, 150 Fenster, überragt vom Wasserturm. Jugendstil prägt die Architektur der Mühle und der alten Silos mit modernen Zweckbauten an den Flanken. *Goldpuder* heißt die Marke der *Pfälzischen Mühlenwerke*, die 1907 aus Schifferstadt/Pfalz an den Industriehafen ziehen.

Zwischen Korn und Mehl liegen aufwändige, mittlerweile hoch technisierte Arbeitsschritte: Laborprüfung schon bei der Annahme, dann Reinigung der Körner in Schwingsieben, Luftkanälen, Stein- und Farbauslesern, zuletzt netzen und scheuern. Erst jetzt wird das Korn bis zu 20 mal gesiebt und vermahlen. Durch spezielle Mischungen entstehen bis zu 70 Produkte. In den Silos lagern in rund 100 Zellen unterschiedliche Brot-, Kuchen- und Grießmehle.

Die *Pfalzmühle* entwickelt sich zu einer bedeutenden Großmühle, finanziell und personell beteiligt an der *Kauffmannmühle*. Um 1928 sind dort 170 Arbeiter und 46 Beamte beschäftigt. Inzwischen stillgelegt, ist sie seit 2014 im Besitz der *Bindewald-Gutting-Mühlengruppe*. Ein Teil der Gebäude ist als Künstler*innen-Ateliers vermietet, ein anderer an die Firma Catural.

Mühlenstraße 1

Achtung Schienen und Züge am Ufer.

Weiter: Rheinrottstraße 50 Meter zurück, links 350 m die Mühlenstraße bis zum Ende (Sackgasse)





Foto: Barbara Ritter

VON GETREIDE ZU GRAFIT RHENANIA-LAGERHAUS

Die Brüder *Jacob* und *Hermann Hecht* leiten seit 1908 mit großem Erfolg ihr internationales Binnenschiffahrtsunternehmen *Rhenania* mit über 100 Kähnen und 20 Dampfern, mehreren Niederlassungen entlang des Rheins. Als sie das Getreide-Lagerhaus 1911 am Industriehafen errichten, ist es mit seinen Elektrokränen und einem Waggon-Selbstentlader das modernste am ganzen Rhein. Nach dem 2. Weltkrieg erreichten die jüdischen Brüder die Rückerstattung ihres „arisierten“ Besitzes und bauen das beschädigte Lagerhaus wieder auf.



Erneut sind sie Vorreiter bei technischen Neuerungen: *Rhenania* betreibt 1968 im Mühlauhafen den ersten Containerterminal in einem deutschen Binnenhafen.

Bis 2016 dient das Lagerhaus ausschließlich der Ölmühle *Bunge*. 2020 wird es an die benachbarte Grafitmühle *Richard Anton* verkauft. Nur der Silobau steht unter Denkmalschutz. Nach dem Abbruch des Schüttbodenbaus erweitert sich die Grafitmühle um Produktionsanlagen für feinste Mahlgrafite im Micrometer-Bereich (0,001 mm).



Mühlenstraße 5

Weiter: Mühlenstraße zurück. Links in die Rheinrottstraße, rechts auf die Friesenheimer Straße (insgesamt 550 m).

20



DIE MARGARINEFABRIK KOLONIALE ÖLFRÜCHTE FÜR RAMA UND SANELLA



Was soll das Stillleben mit Palme neben einer öden Trapezblechfassade? Palmölfrüchte weisen auf die seit 1912 hier ansässige *Margarinefabrik Estol* hin.

Entwickelt wurde Margarine schon 1869 auf Initiative von Napoleon III als ein haltbares Ersatzprodukt für die Truppenverpflegung. Hergestellt wird sie bald aus kolonialen Ölfrüchten wie Erdnüsse und Palmöl aber auch aus heimischen Ölsaaten. Als *Feinste Cocosnuss Butter* hält das Produkt von *Soff & Reichenburg* unter dem Namen *Estol* Einzug in die Arbeiterhaushalte; die sich „gute Butter“ nicht leisten können.

Über mehrere Zusammenschlüsse großer Margarineproduzenten gelangt die *Estol* schließlich in den Konzern von *Unilever*. Zum Zeitpunkt der Werksschließung wird *Rama*, *Sanella*, *Becel* und *Biskin* mit 220 Mitarbeiter*innen hergestellt. Es entsteht ein kleiner Gewerbepark.

In der Rheinrottstr. 5 stehen seit 1905 die Gebäude der *Sackfabrik Temmler und Koppel*, die von der *Estol* gekauft wurden.



Seit 2013 sind sie an die Kreativen von *Peer 23 e.V.* vermietet, ein nicht kommerzieller Verein, der sozial und kreativ tätigen Menschen Raum und Entfaltungsmöglichkeiten bietet.

**Friesenheimer Straße 12 und
Rheinrottstraße 5 (ohne Tafeln)**
Weiter: 80 m der Friesenheimer Straße folgen.

N3



Foto: Barbara Ritter

DIE GEG

EIN GEWALTIGER FABRIKKOMPLEX

„Genossenschaftliche Burg“ wird dieser Fabrikkomplex der ‚Großeinkaufsgesellschaft-Gesellschaft Deutscher Consumervereine‘ (GEG) nach Fertigstellung 1931 bezeichnet – in einer Zeit, in der die Nazis ihre Hetze gegen die Genossenschaftsbewegung verschärfen. Der gewaltige Baukomplex zur Produktion von Malzkaffee, Mehl und Teigwaren, – ab 1962 auch von Verpackungsmaterialien und mit Druckerei – wirkt nach außen geschlossen. Er gilt als ein herausragendes Beispiel für Industriearchitektur im Stil der Neuen Sachlichkeit.

Das genossenschaftliche Unternehmen beliefert die *Konsum-* und später *co op*-Läden in ganz Süddeutschland. Technisch und sozial gilt die Werksanlage als vorbildlich: neben einer Versuchsbäckerei verfügt sie über eine werksärztliche Station, eine Kantine und Arbeiterbäder.

Die perfekt funktionierenden Werke werden von den Nazis übernommen und 1939 gar zu „nationalsozialistischen Musterbetrieben“ erklärt. Sie beliefern nun vor allem die Wehrmacht; Zwangsarbeiter*innen werden eingesetzt. Nach 1946 erhält die genossenschaftliche GEG ihr Eigentum zurück. Nach vier erfolgreichen Jahrzehnten beginnt der Niedergang der GEG.

Seit 1997 nutzt die Spedition WETLOG die meisten Gebäude als Speziallager. Außerdem haben hier Handwerker und Künstler*innen ihre Werkstätten und Ateliers.

21

Friesenheimer Straße 14
Weiter: 290 m der Friesenheimer
Straße folgen.





FUCHS PETROLUB

DIE WELT DER SCHMIERSTOFFE

Mehr als 600 Meter zieht sich der Stammsitz von *Fuchs Petrolub SE* entlang der Friesenheimer Straße. Das Unternehmen entwickelt, produziert und vertreibt mehrere tausend Sorten Schmierstoffe für unterschiedliche Branchen. Zwischen dem vollautomatischen Hochregallager, den Forschungslabors, Verwaltungsbauten und Lagertanks stehen noch einige Produktionshallen aus den 1950er Jahren. Alles verbindet ein weitverzweigtes Rohrleitungsnetz.

Als Rudolf Fuchs 1931 seinen Importhandel für Schmierstoffe am Schlachthof gründet, müssen Fahrzeuge noch wöchentlich geschmiert werden, ein Motorölwechsel ist nach ca. 1500 km fällig. Heute ist dieser bei LKW's erst bei etwa 150 000 Kilometern nötig. Rudolf Fuchs steigt 1936 in die eigene Produktion ein und lässt sich 1939 in der Friesenheimer Straße nieder. Im Krieg spezialisiert er sich auf Industrieöle, zuerst für die Metallverarbeitung, später auch für die Bauindustrie.

Bereits in den 1950er Jahren dehnt sich das Unternehmen auf das Nachbargelände aus und startet 1951 mit dem Auslandsgeschäft. Seither ist Fuchs stetig gewachsen und hat sich zu einer familiengeprägten, weltweit agierenden Aktiengesellschaft entwickelt.

Friesenheimer Straße 19

Weiter: Der Friesenheimer Straße folgen. Rechts in die Hombuschstraße, noch mal rechts in die Franzosenstraße (insgesamt 500 m)





Foto: Barbara Ritter

BIRKEL UND DEUKA MACCARONI UND TIERFUTTER

Birkel steht auf dem fensterlosen Hochregallager an der Friesenheimer Straße. Ansonsten präsentiert sich der Herstellungsort für Deutschlands bekannteste Nudelmarke unspektakulär.



Die Gründerfamilie von *Balthasar Stephan Birkel* hat im Schwäbischen eine 150 Jahre alte Tradition. 1980 übernimmt sie in Mannheim die *Teigwarenfabrik (TAG)* der *Konsumgenossenschaft*. Der sog. Flüssig-Ei-Skandal 1980 führt letztendlich 10 Jahre später zum Verkauf an den Global Player *Danone*. 1991 erfolgt die Fusion mit den Weinheimer *3Glocken-Werken*. 2014 wird *Birkel* vom italienischen Lebensmittelkonzern *Newlat* übernommen – mit Sitz im Schweizer Paradies (Bezirk Lugano) und Deutschlandzentrale am Mannheimer Industriehafen. Nach wie vor werden hier alle Sorten Nudeln und Spaghetti produziert.

Mit der Herstellung von Mischfutter für Rinder, Schweine und Geflügel ist der hoch aufragende Nachbarbetrieb *DEUKA* befasst, der zum größten deutschen Futtermittelhersteller *Deutsche Tiernahrung Cremer* gehört. Hier werden Futterstoffe gemahlen und gemischt. Die Marke *Club* geht auf den *Club der Legehennenhalter* zurück, der mit seinem Hühnerfutter beste Erfolge erzielt haben soll.



N4

BIRKEL: Franzosenstraße 9 (ohne Tafel)

DEUKA: Franzosenstr. 3 – 7 (ohne Tafel)

Weiter: zurück auf der Franzosenstraße bis zur Hombuschstraße



DIE HILDEBRANDMÜHLE

AURORA MIT DEM SONNENSTERN

Die glänzenden Stahlsilos ziehen den Blick auf die Hildebrandmühle. Das historische Silo mit seiner inzwischen fast schwarzen Klinkerfassade dient nur noch als Getreidespeicher.

Die *Gebrüder Hildebrand* betreiben in Weinheim bereits seit 1845 Wassermühlen an der Weschnitz. Schon 1865 automatisieren sie den Mühlenbetrieb und nutzen erste Dampfmaschinen. Um im zunehmenden Weltgetreidehandel konkurrenzfähig zu bleiben, ziehen sie 1907 an den Mannheimer Industriehafen, in dem Weizen per Schiff bis aus den USA ankommt.

1928 übernehmen die renommierten *Kampffmeyer Mühlen* die *Hildebrandmühle*, die sie 1957 voll elektrisch ausstatten. 1993 wird die alte Mühle weitgehend abgerissen. Allein das alte Silo bleibt unter Denkmalschutz stehen. Von diesem Zeitpunkt an wird ausschließlich Hartweizen-Grieß für die Teigwarenindustrie hergestellt.

Seit 2014 gehört die Mühle zur *GoodMills Deutschland GmbH*. Der *Aurora-Sonnenstern* als Handelsmarke für Endverbraucher ist hier nur noch ein Andenken. 2021 kommt eine Anlage für die Produktion von Bulgur und Couscous dazu, die erste in Deutschland. Mit einer Kapazität von 150.000 t ist sie der größte Mühlbetrieb für Hartweizen in Deutschland.



Hombuschstraße 5
Weiter: zurück auf der
Hombuschstraße, dann rechts auf die
Friesenheimer Straße (450 m).



Foto: Barbara Ritter

DIE SACKFABRIK

PAPIERGARN FÜR DIE SCHÜTZENGRÄBEN

Für Säcke gibt es im Mannheimer Hafen um 1900 enormen Bedarf. Aus einer kleinen Sack-Verleihanstalt der Gebr. Blumenstein entsteht 1908 die *Sack- und Deckenfabrik Blumenstein* mit eigener Reklamedruckerei. 1912 steigt Joseph Blumenstein in eine neue Technologie ein: Papier statt Jute als Rohstoff.

Als im Ersten Weltkrieg das Heer für die Schützengräben unendliche Mengen von Sandsäcken aus Papiergarn braucht, wird er zum Hauptlieferanten, da Jute und Baumwolle nicht mehr eingeführt werden können. Andere Webereien und Spinnereien schaffen die Umstellung nicht. Blumenstein gründet 1919 in Berlin die Bank für Textilindustrie und kauft mehr als 50 Unternehmen der Grob-Textilbranche auf. Ende der 1920er Jahre wird der Konzern infolge der Weltwirtschaftskrise zerschlagen.

Blumenstein behält die Mannheimer Sackfabrik bis 1935. Als Jude verfolgt, flieht er nach Holland, die Fabrik wird „arisiert“. Kurz vor Kriegsende kommt er im KZ Bergen-Belsen um.

1938 zieht die Firma *Motor Condensator Companie* ein, die Auspufftöpfe herstellt und 1969 vom amerikanischen Autozulieferer *Walker* übernommen wird. Seit 2020 entwickelt der Vertriebsdienst SI-Electronics den Gebäudekomplex neu.

Friesenheimer Straße 25

Weiter: Der Friesenheimer Straße folgen, links in die Diffenéstraße, Einsteinstraße überqueren. Insgesamt 500 m, Achtung Bahnverkehr!

24





DAS ALTE KLÄRWERK

EINE ABWASSERKIRCHE WIRD ATELIER

Bis 1900 leiten Stadt und Industrie ihr Abwasser ungeklärt in Neckar und Altrhein, sehr zum Ärger der rheinabwärts liegenden Gemeinden, die ihr Trinkwasser aus dem Fluss entnehmen. Als mit der geplanten Schwemmkanalisation zusätzlich die Fäkalien abgeleitet werden sollen, schreibt die Bezirksregierung den Bau eines Klärwerks vor.

1905 wird die mechanische Kläranlage eingeweiht. Für die Technik zeichnet William H. Lindley verantwortlich, für die außergewöhnliche Architektur Stadtbaumeister Richard Perrey. Das große Pumpenhaus wirkt wie eine Kirche der norddeutschen Backsteingotik.

Ein Ingenieur analysiert die Zusammensetzung des Klärschlammes. Facharbeiter warten die Pumpen, die den Schlamm auf die Felder und das gereinigte Abwasser in den Rhein leiten. Das Kontrollieren der Rechen, Schieber und Armaturen zum Regeln der Wasserstände und die Reinigung der Becken ist dagegen Schwerstarbeit.

Das Ensemble – bis zum Bau des neuen biologischen Klärwerks 1973 in Betrieb – ist fast vollständig erhalten und steht unter Denkmalschutz. Seit 2007 hat der Künstler Rüdiger Krenkel sein Atelier im Pumpenhaus. Seiner Arbeit ist zu verdanken, dass sich das Alte Klärwerk heute so idyllisch präsentiert.



Diffenésstraße 29

Weiter: Diffenésstraße 600 m
zurücklaufen, bei der Ampel überqueren
und auf der linken Seite weiter.

25



Foto: Lutz Walzel

DER HAFENBAUER

BETONPFÄHLE FÜR OSTAFRIKA

1900 beauftragt die Stadt das Tief- und Wasserbauunternehmen *Grün & Bilfinger*, das nördliche Ufer des Industriehafens zu erschließen und die Diffenébrücke zu bauen.

Die Firma erwirbt direkt vor Ort Gelände und errichtet dort ihre Zentralwerkstatt mit Lagerplatz für Baumaschinen und Material. Zudem baut sie einen besonders gut ausgestatteten Schiffsanlegeplatz, da sie über mehrere Schwimmbagger und -elevatoren verfügt.

1912 entsteht auf dem Gelände eine Anlage zur Serienfertigung von Betonpfählen, die über den Rhein bis zu einer Baustelle nach Ostafrika verschifft werden. *Bilfinger* profitiert so vom deutschen Kolonialismus durch den Ausbau mehrerer Häfen in Afrika.

Zwischen 1916 und 1920 baut der Architekt Karl Wiener ein zweites, modernes Gebäude direkt an den Backsteinbau. Quer über die Fassade zieht sich die Inschrift „Der Anfang war schwer – doch schwerer das Ende“. Sie bezieht sich auf den verlorenen Weltkrieg. Doch der Krieg brachte dem Unternehmen nicht nur Beeinträchtigungen, sondern viele militärische Aufträge.

Die Gebäude werden noch genutzt bis Bilfinger 2014 den Ingenieurbaubereich aufgibt und an den Schweizer Baudienstleister *Implenia* verkauft.

26

Diffenéstraße 12

Weiter: die Diffenéstraße 160 m

Richtung Brücke zum Ausgangspunkt.





Industrieboles.

WANDEL UND BRÜCHE

ENTDECKUNGEN AM INDUSTRIEHAFEN

Mehr als 120 Jahre sind seit Gründung des Industriehafens vergangen. Auf den ersten Blick erscheinen heute erstaunlich viele Gebäude gut erhalten. Doch zwei Weltkriege, technischer Fortschritt, Wirtschaftskrisen, Betriebsübernahmen und Strukturwandel tragen dazu bei, dass fast nichts mehr so ist wie es war. Abriss und Neubau oder Umnutzung ganzer Fabriken verändern den Industriehafen permanent.

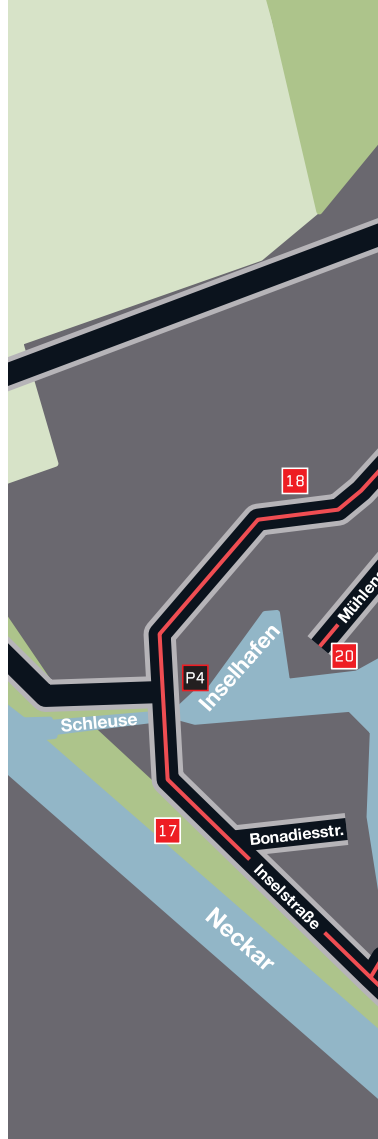
Bei unseren Führungen durch den Industriehafen gehen wir auch auf Fakten ein, die auf den ersten Blick nicht sichtbar sind, die in Firmenchroniken oft verdrängt sind. Die tragischsten Änderungen der Besitzverhältnisse erzwingen die Nationalsozialisten in den Jahren 1933 – 1938 durch die Enteignung und Aneignung jüdischer Betriebe. Ein weiteres, bitteres Kapitel ist die Ausbeutung von Zwangsarbeiter*innen und Kriegsgefangenen im zweiten Weltkrieg. Über 1300 Menschen schufteten unter erbärmlichsten Bedingungen in fast allen Betrieben des Industriehafens, wo allein 16 Lager bekannt sind.

Ein kritischer Blick auf die Herkunft vieler Rohstoffe, die im Industriehafen verarbeitet wurden und werden, reicht in die Zeit des Kolonialismus. Wo kommen Kautschuk, Jute, Erdnüsse, Palmkerne, und Petroleum ursprünglich her?

Wer genau hinschaut oder sich einer unserer botanischen Exkursionen anschließt, entdeckt im Industriehafen Pflanzen in internationaler Artenvielfalt, die als „blinde Passagiere“ eine lange Schiffsreise aus Übersee überlebten.

Das alles kann man am Industriehafen ablesen. Je länger man sich damit beschäftigt, umso mehr kann man entdecken.

P1	INDUSTRIEHAFEN	3
P2	DIFFENÉBRÜCKE	4
01	DER WASSERTURM	5
02	FACHWERKVILLA	6
03	LAGERHAUS	7
04	SCHUMACHER	8
05	DIE INDUSTRIERUINE	9
06	METALLRÖHREN	10
07	ALTE CHEMIEFABRIK	11
08	BETTFEDERNFABRIK	12
09	HUTCHINSON	13
10	DIE LAGERSTRASSE	14
11	DER GÜTERBAHNHOF	15
N1	LACKFABRIK	16
12	COOP-ZENTRALE	17
13	HUBERMÜHLE	18
14	DAMPFHOBEL	19
15	ALTE TABAKFABRIK	20
N2	RECYCLING KINDLA	21
16	ELEKTRIZITÄTSWERK	22



P3	ALTE NECKARMÜNDUNG	23
17	VDO-BUNGE	24
P4	FRIESENHEIMER INSEL	25
18	ZPM-PUMPENWERK	26
19	PFALZMÜHLE	27



- | | | | |
|----------------------------|----|---------------------------|----|
| 20 RHENANIA | 28 | 23 HILDEBRANDMÜHLE | 33 |
| N3 MARGARINEFABRIK | 29 | 24 SACKFABRIK | 35 |
| 21 DIE GEG | 30 | 25 ALTES KLÄRWERK | 36 |
| 22 FUCHS PETROLUB | 31 | 26 GRÜN+BILFINGER | 37 |
| N4 BIRKEL UND DEUKA | 32 | | |

IMPRESSUM

Herausgeber:

Rhein-Neckar-Industriekultur e.V.
Valentin-Streuber-Straße 55
68199 Mannheim

3. geänderte Auflage 2023

Spendenkonto:

IBAN: DE50 6705 0505 0038 8829 10

Fördermitglied werden!

Damit unterstützen Sie die ehrenamtliche Arbeit des Vereins Rhein-Neckar-Industriekultur unterstützen. Wir finanzieren damit den Druck unserer Broschüren und die Pflege unserer umfangreichen Webseite und Datenbank.

Aktiv mitmachen

Nehmen Sie Kontakt zum Verein auf. Wir freuen uns auf Unterstützung beim Recherchieren, Objekte beschreiben, Exkursionen leiten, Ideen entwickeln und vieles mehr.



Mehr Infos auf unserer Website:

www.rhein-neckar-industriekultur.de unter „über uns“



Rhein-Neckar-Industriekultur.de