



## editorial

Liebe Mitglieder und Freunde  
des HWA,

anstelle unseres Vorsitzenden Alfred Clouth, der leider erkrankt ist und dem wir an dieser Stelle eine rasche Genesung wünschen, darf ich Sie zur neuen Ausgabe unserer halbjährlich erscheinenden „informationen“ begrüßen.

Die seit März geltenden Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie gehen natürlich auch am Hessischen Wirtschaftsarchiv nicht spurlos vorüber. Zwar war der Lesesaal nur zwei Wochen geschlossen, doch viele anstehende Termine mussten abgesagt werden. An die Sichtung oder Übernahme von Aktenbeständen bei Unternehmen oder Kammern ist immer noch nicht zu denken. Der erzwungene Stillstand in einigen Bereichen wurde allerdings dazu genutzt, Erschließungsrückstände anzugehen. So konnte die Verzeichnung wichtiger Bestände forciert und z.T. abgeschlossen werden.

Ich hoffe, dass die diesjährige Mitgliederversammlung wie gewohnt stattfinden kann.

Bleiben Sie gesund!

Ihr  
Uwe Vetterlein



## Die Lahn als Schifffahrtsstraße

Wanderausstellung startet im September 2020

Über das Archiv des Lahnkanal-Vereins, der sich später Verein zur Förderung der Lahnschifffahrt nannte, ist an dieser Stelle schon einmal kurz berichtet worden. Die Faszination an diesem vergessenen Kapitel mittelhessischer Verkehrsgeschichte hat das Hessische Wirtschaftsarchiv veranlasst, es zum Thema einer Wanderausstellung zu machen. Inzwischen ist die Ausstellung, bestehend aus 16 Schautafeln, fertig gestellt und wartet darauf, präsentiert zu werden. Gezeigt werden vor allem Fotografien von Schiffen, Brücken, Wasserkraftwerken, Schleusenanlagen und Verladestellen, die zwischen 1950 und 1963 vom Lahn-Kanalverein in Auftrag gegeben wurden. Ein Highlight der Ausstellung wird das etwa 60 cm lange, maßstabsgetreue Modell des ersten Selbstfahrers auf der Lahn, der „Eduard Kaiser“, sein, das 1914 in Dienst gestellt und nur drei Jahre später wieder verschrottet wurde. Von ihm gibt es nur Baupläne, aber nicht ein einziges Foto.

1844 vereinbarten die drei Lahnranrainerstaaten Nassau, Preußen und Hessen, die Lahn von der Mündung bis Gießen dergestalt schiffbar zu machen, dass sie von Kähnen mit 31,4 m Länge, 3,1 m Breite und 62,8 cm Tiefgang befahren werden konnte. Als „wünschenswert“ wurde eine durchgängige Wassertiefe von 93,7 cm bezeichnet. Es dauerte bis 1859, bis alle vereinbarten Maßnahmen abgeschlossen waren, Nadelwehre, Schleusen und „Häfen“ gebaut und an beiden Ufern Leinpfade angelegt waren. Der er-

hoffte rege Schiffsverkehr jedoch blieb aus, weil wenige Jahre später, 1863, die Lahntalbahn zwischen Oberlahnstein und Wetzlar den Betrieb aufnahm und den Gütertransport an sich zog.

1903 gründete sich in Limburg der Lahnkanal-Verein, der nun eine Vollkanalisierung der Lahn forderte, um sie für größere Motorschiffe schiffbar zu machen. Getragen wurde er hauptsächlich von den Bergbaubetrieben des Lahngebiets, die

## DIE LAHN ALS SCHIFFFAHRTSWEG

Das Archiv des Lahnkanal-Vereins, das mit dem Archiv der früheren Buderus AG in Wetzlar ins Hessische Wirtschaftsarchiv gekommen ist, zeugt von den jahrzehntelangen Forderungen der Grundstoff- und Schwerindustrie nach einem Ausbau der Lahn zu einer leistungsfähigen Schifffahrtsstraße. Sie scheiterten allesamt an den immensen Kosten und der fehlenden Rentabilität. Bergbau und Schwerindustrie, soviel lässt sich nach einem gewissen zeitlichen Abstand heute sagen, hätten auch mit günstigeren Frachttarifen, wie sie die Binnenschifffahrt bietet, nicht überlebt.



Eine Ausstellung des  
Hessischen Wirtschaftsarchivs

Eine Initiative der hessischen  
Industrie- und Handelskammern  
und der Handwerkskammer  
Frankfurt-Rhein-Main

hofften, dass ein preisgünstigerer Transport der Erze ins Ruhrgebiet den immer tiefer in die Krise rutschenden Eisenerzbergbau stabilisieren könnte. In seiner rund 70-jährigen Geschichte verfolgte der Verein, der sich später zeitweise in Fulda-Lahnkanal-Verein umbenannte, teilweise sehr hochgesteckte, oft unrealistische Ziele. So etwa sollte die Lahn für 1000 t-Schiffe befahrbar und über Kanäle mit der Weser und dem Main verbunden werden. Immerhin aber konnte 1925 ein Ausbau der unteren Lahn für Motorschiffe bis 190 t von der Mündung bis nach Steeden durchgesetzt werden. Vor allem die Kalksteinbrüche profitierten davon.

*Theodor Reiffensteins Gemälde „Ansicht von Weilburg“ (Ausschnitt), kurz nach der Eröffnung der Lahntalbahn 1863 entstanden, hat etwas Symbolisches: Die Eisenbahn tritt ihren Siegeszug an, die Treidelkähne auf der Lahn werden bald der Vergangenheit angehören (Privatbesitz)*

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Forderungen des Lahnkanal-Vereins bescheidener und beschränkten sich im Wesentlichen auf einen Ausbau bis Wetzlar, um für den Erzbergbau günstigere Frachtbedingungen zu schaffen. Um 1960 sah es kurzzeitig so aus, als sollten die Planungen Realität werden. Letztendlich aber sah das zuständige Bundesverkehrsministerium die Rentabilität als nicht gegeben. Mitte der 1960er Jah-

re verfolgten die Hoffnungen auf einen weiteren Ausbau der Lahn. Bis zu seiner Auflösung 1976 entfaltete der Verein zur Förderung der Lahnschifffahrt, wie er sich mittlerweile nannte, kaum noch Aktivitäten.

Die Wanderausstellung startet am 28. September 2020 in Gießen in der Filiale der Volksbank Mittelhessen (Goethestraße). Anschließend wird sie in Wetzlar, Weilburg, Limburg, Diez und Bad Ems gezeigt.



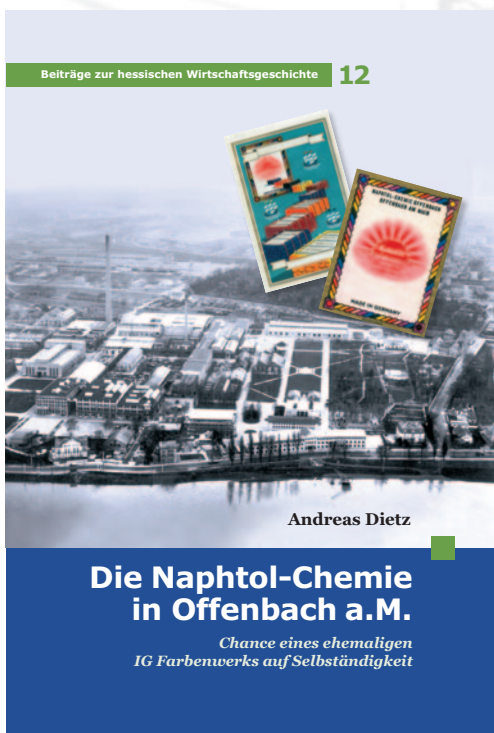
## **Publikation über die Naphtol-Chemie in Offenbach a.M.**

### **Zum Schicksal eines ehemaligen IG Farbenwerks nach dem Krieg**

„Die Naphtol-Chemie in Offenbach a.M. – Chance eines ehemaligen IG Farbenwerks auf Selbständigkeit“ – so heißt der neue,

12. Band in der Reihe „Beiträge zur hessischen Wirtschaftsgeschichte“. Der Autor Andreas Dietz ist Offenbacher und hat an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Geschichte studiert.

linfarbstoffen auf. 1905 verkaufte Oehlers Sohn das Unternehmen an die Aktiengesellschaft Griesheim-Elektron und mit ihr wurde es 1925 Teil der I.G. Farbenindustrie AG.



Offenbach a.M. als Stadt der Lederwaren- und der Metallwarenindustrie ist nach wie vor im Gedächtnis vieler Bewohner präsent, obwohl beide Wirtschaftszweige weitgehend verschwunden sind. Die Tatsache jedoch, dass die Stadt auch ein bedeutender Chemiestandort war, ist weitgehend vergessen. An das ehemalige Chemiewerk am Scheitelpunkt des Offenbacher Mainknies, das zu den ältesten Farbenfabriken Deutschlands gehörte, erinnern heute nur noch wenige denkmalgeschützte Gebäude. 1842 gründete Ernst Sell, ein Schüler des berühmten Justus Liebig, die „Teerdestillation und Asphalt-Fabrik“. 1850 erwarb sie der Chemiker Karl Oehler und nahm 1860 – drei Jahre vor Gründung der Hoechst AG – als einer der ersten in Deutschland die Produktion von Ani-

Nach der von den Besatzungsmächten verfügten Auflösung der I.G. Farbenindustrie AG 1945 wurde das Werk unter der Firmierung „Naphtol-Chemie Offenbach“ – wenn auch unter Aufsicht der US-Militärregierung – vorübergehend wieder selbständig, um dann 1953 im Rahmen der Neuordnung der westdeutschen chemischen Industrie in die Farbwerke Hoechst AG eingegliedert zu werden. Diese sieben Jahre der Unternehmensgeschichte, die Neuausrichtung und das vergebliche Ringen um die Beibehaltung der Selbständigkeit bilden den Schwerpunkt der Arbeit. Sie stehen für eines der interessantesten Kapitel in der Geschichte der deutschen chemischen Industrie – eines Kapitels, das bislang noch nicht die ihm gebührende Beachtung gefunden hat.

Die Untersuchung ist als Magisterarbeit am Historischen Seminar der Johann Wolfgang Goethe-Universität bei Prof. Dr. Werner Plumpe entstanden. Sie beruht weitgehend auf dem Aktenbestand Abt. 207 (Naphtol-

Chemie) des Hessischen Wirtschaftsarchivs. Auf Vorschlag des Herausgebers ist die Arbeit vom Autor an einigen Stellen gekürzt, an anderen erweitert worden. Die Bildauswahl hat der Herausgeber getroffen. Das Lektorat hat Frau Ute Mayer M.A. vom Hessischen Wirtschaftsarchiv übernommen.

Autor und Verlag danken sehr herzlich der IHK Offenbach a.M., der Clariant SE in Sulzbach/Ts. sowie dem Arbeitgeberverband Chemie und verwandte Industrien für das Land Hessen e.V. (HessenChemie) in Wiesbaden, die durch ihre Spenden die Drucklegung der Arbeit ermöglicht haben.

Andreas Dietz, Die Naphtol-Chemie in Offenbach a.M. – Chance eines ehemaligen IG Farbenwerks auf Selbstständigkeit, Darmstadt 2020 (Beiträge zur hessischen Wirtschaftsgeschichte 12), 77 S., zahlr. Abb., ISBN 978-3-9816089-4-6

## Erste Ergebnisse bei der Erschließung des Archivs der Sparkasse Oberhessen



Als die Sparkasse Oberhessen sich entschied, ihr historisches Archiv als Depositum an das Hessische Wirtschaftsarchiv zu übergeben, war bereits deutlich, dass es sich um einen sehr umfangreichen Bestand handelt. Anfang 2015 wurde das Archivgut schließlich in mehreren Teilablieferungen an das HWA überstellt und mit den Verzeichnungsarbeiten begonnen.

Die älteste Vorgängerinstitution der Sparkasse Oberhessen – die 1833 gegründete Spar- und Leihkasse Nidda (später Ludwig- und Mathildienstiftung Nidda, zu Ehren der Hochzeit des Großherzogs Ludwig III. mit Prinzessin Mathilde v. Bayern) war gleichzeitig die erste Sparkassengründung der Provinz Oberhessen. Zeitgleich wurden Geschäftsstellen in Schotten und Ortenberg eingerichtet, die ab 1848 bereits selbstständig waren. Ebenfalls 1833 wurde das Mathildienstift Friedberg ins Leben gerufen. Neben der Hauptstelle Friedberg wurden Nebenstellen in Groß-Karben (1833, ab 1853 in Vibel) und Butzbach (1849) eröffnet. Die erste Sparkassengründung im Vogelsbergkreis war die 1835 gegründete „Spar- und Leihkasse“ Alsfeld. Die heutige Sparkasse Oberhessen ging letztendlich 2006 aus der Fusion der Sparkassen Wetterau und Vogelsbergkreis hervor. Sie geht auf insgesamt 19 Vorgängereinrichtungen zurück und lässt so ihre wechselvolle Geschichte erahnen.



Bei der Klassifikation wird versucht, dies zu berücksichtigen, wobei eine eindeutige Zuordnung bzw. Abgrenzung der einzelnen Kassen nicht immer möglich ist. Der Bestand enthält Unterlagen zu allen 19 Sparkassen, wobei der Schwerpunkt bisher auf den Kassen des Wetteraukreises liegt. Grund dafür mag sein, dass das Unternehmensarchiv ursprünglich bei der Kreissparkasse Friedberg bzw. der Sparkasse Wetterau angesiedelt war.

Die bisher ca. 3.200 Verzeichnungseinheiten beinhalten umfassendes Material zum Rechnungswesen der einzelnen Kassen, das bis in die Anfänge zurückreicht, zudem Protokolle verschiedener Gremien und Ausschüsse. Aber auch Unterlagen zum

### Spardosen der Vorgängerinstitutionen der Sparkasse Oberhessen aus den 1950er und 1960er Jahren

Geschäftsbetrieb, den Zweigstellen, den Sparkassenstiftungen, dem Hessischen Sparkassen- und Giroverband und vieles mehr sind enthalten. So erfährt man zum Beispiel auch etwas zur Geschichte der Währungs-

umstellung, zu Weltspartagen, zum Schulsparen oder aber zur kulturellen Verankerung der Kassen in der Region. Ein interessantes Kapitel stellt sicher auch die Zusammenarbeit der Kreissparkasse Wetterau mit den Sparkassen der ehemaligen DDR dar. Hierzu sind bisher sechs umfangreiche Akten überliefert. Neben dem umfangreichen Schriftgut enthält der Bestand auch eine beachtliche Anzahl an Fotos, z. B. von Veranstaltungen, Gebäuden oder Mitarbeitern. Die Verzeichnung der Fotos soll in einem letzten Schritt geschehen.

Die Erschließungsarbeiten sollen in spätestens zwei Jahren abgeschlossen sein. Man darf gespannt sein, was aus den Umzugskisten noch alles zutage gefördert wird.



## *Anstecknadeln aus Lahnmarmor in einer Akte der IHK Limburg*



*Muster-Anstecknadeln für das Winterhilfswerk aus verschiedenen Lahnmarmor-Sorten, 1933*

In Akten finden sich nicht nur Korrespondenzen, Fotos und Broschüren, sondern manchmal auch Gegenstände, die man nicht unbedingt erwartet. Proben von Materialien oder Muster als Anlage zu Angeboten sind gar nicht so selten, wie man glaubt. In einer Akte der IHK Limburg beispielsweise, in der es um die Förderung der Lahnmarmorindustrie geht, befinden sich ein Dutzend Anstecknadel aus Marmor, der in den Brüchen zwischen Diez und Weilburg gewonnen wurde.

Nassauischer Marmor erfreute sich seit dem 19. Jahrhundert weltweit eines guten Rufs. Er fand u.a. in den Domen zu Aachen, Trier und Berlin, in den Kurhäusern von Bad Ems und Wiesbaden, in den Schlössern Hohkönigsburg und Homburg, im Rathausneubau in Rotterdam, im Bahnhof Konstantinopel, in der Moskauer U-Bahn, im Empire State Building in New York und im Capitol in New Orleans Verwendung. Seit dem Ersten Weltkrieg jedoch ging der Absatz zurück, und mit der Weltwirtschaftskrise ab 1929 geriet die Branche in eine Existenz bedrohende Notlage. Unter Federführung der IHK Limburg gründeten die Betriebe 1933 die Arbeitsgemeinschaft für Nassauer Marmor, die sich bei den neuen Machthabern für öffentliche Aufträge einsetzte. U.a. beteiligte sie sich auch an einer Ausschreibung des Winterhilfswerks.

Dabei ging es um die Herstellung von Anstecknadeln, die anzeigten, dass ihr Träger für das „Winterhilfswerk des Deutschen Volks“ gespendet hatte und nicht nochmals von den Sammeltrupps belästigt werden wollte. Über 100 verschiedene Muster aus Holz, Kunststoff, Metallen, Stoffen etc. gingen auf die Ausschreibung ein. Die Arbeitsgemeinschaft für Nassauer Marmor ging leer aus. Ihre Anstecknadeln waren in der Produktion schlichtweg zu teuer. Dennoch profitierte auch die nassauische Marmorindustrie von den Autarkiebestrebungen der Nationalsozialisten. Beim Bau der pompösen Berliner Regierungs- und Olympiabauten sowie des Nürnberger Reichsparteitagsgeländes kam sie zum Zuge.

Wir verdanken dem gescheiterten Angebot eine schöne Auswahl nassauischer Marmormuster.



*Auf der großen Ausstellung „Die Rhein-Mainische Wirtschaft“, die 1935 auf dem Festhallengelände in Frankfurt a.M. stattfand, wurde für die Verwendung von Lahnmarmor geworben.*

Herausgeber:  
Hessisches Wirtschaftsarchiv e.V.  
Karolinenplatz 3 · 64289 Darmstadt  
Telefon: 06151/1621770 · Fax: 06151/1621773  
Internet: [www.hessischeswirtschaftsarchiv.de](http://www.hessischeswirtschaftsarchiv.de)  
E-Mail: [eisenbach@hessischeswirtschaftsarchiv.de](mailto:eisenbach@hessischeswirtschaftsarchiv.de)  
V.i.S.d.P.: Dr. Ulrich Eisenbach