



Aschaffenburg. Stich von Matthaeus Merian in der Topographia Germaniae (1675)

Eintagesexkursion am Freitag, 9. Dezember 2011 nach Aschaffenburg

im Rahmen des Ausstellungsprojekts

„Main und Meer‘ – Recherchen zur und Einblicke in die Landesausstellung 2013 des Hauses der bayerischen Geschichte in Schweinfurt“ (WS 2011/12, Vorl.-Nr. 0406637)

Programm:

- 8:25 **Treffpunkt:** Hauptbahnhof Würzburg, Bushaltestelle vor dem Parkhaus am Quellbach mit Bus der Fa. Mahler
- 10:00 Schloss Johannisburg, Innhof bzw. Zunftsaal:
- Dr. Thomas Richter: Begrüßung und allgemeine Informationen zu den Museen der Stadt Aschaffenburg
- Anja Lippert M.A. unter Mitarbeit von Julia Hasenstab M.A. (Volontärin): Exponatrecherche im Museum: Handkartei, MuseumPlus (Christine Fröhlich), Schiffsmodelle, Fotoarchiv, Schulprojekt und Audio-Einheit für die Dauerausstellung, andere Objekte zum Thema Main, Ausleihe von Objekten
- 12:00 Mittagspause (Selbstverpflegung oder Angebote vor Ort)
- 13:00 Schloss Johannisburg:
- Anja Lippert M.A. unter Mitarbeit von Julia Hasenstab M.A. (Volontärin): Filme zur Kettenschiffahrt mit technikhistorischen Erläuterungen durch Herrn Sommer (Stadtplanungsamt); Präsentation von Objekten zum Main in der Dauerausstellung; Blick in ein Museumsdepot
- 15:00 Fahrt nach Nilkheim: Meekuh-Fernblick und Depot (Restauratorin Sabine Denecke)
- 17:00 Rückfahrt nach Würzburg

Unkosten:

- Bus: 4 €, Eintritte und Führungskosten werden uns freundlicherweise erlassen!

Museen der Stadt Aschaffenburg

Von der Stadt Aschaffenburg werden mehrere sieben Museen und Ausstellungshäuser verwaltet (Museumsleitung: Dr. Thomas Richter, Schloss Johannisburg, Schlossplatz 4, 63739 Aschaffenburg, Telefon: 0049-(0)6021- 3 86 74 0, E-Mail: museum@aschaffenburg.de, <http://www.museen-aschaffenburg.de/>):

- **Stiftsmuseum:** Das ehemaligen Kapitelhaus des Stiftes St. Peter und Alexander, einem Bau der bis auf die Gründung des Stiftes im 10. Jahrhundert zurückreicht, beherbergt heute das Stiftsmuseum der Stadt Aschaffenburg. Im Stammhaus der städtischen Museen sind die archäologischen Funde aus der Zeit der Kelten, der Römer und der Germanen, mittelalterliche Plastik, kirchliche Schätze, altdeutsche Tafelmalerei und religiöse Volkskunst ausgestellt. Besonders hervorzuheben sind in der Ausstellung das Aschaffener Tafelbild von 1250 und das älteste Schachbrett Deutschlands sowie der wieder zusammengeführte Magdalenenaltar von Lucas Cranach der Ältere und der Stiftungsschatz.
- **Bayerische Staatsgalerie im Schloss Johannisburg** mit der bedeutendsten europäischen Cranach-Sammlung.
- **Naturwissenschaftliches Museum:** Diese Ausstellung verdankt ihre Bedeutung vor allem der umfangreichen Sammlung von Insekten sowie einer repräsentativen Darstellung der Mineralogie und Geologie des Spessarts. Angesiedelt ist es im Schönborner Hof, der von der Familie Schönborn als Stadtpalais von 1673 bis 1681 errichtet worden ist.
- **Gentilhaus:** Das Gentilhaus wurde von dem Aschaffener Industriellen und Sammler Anton Gentil als Präsentationsort für seine umfangreiche Sammlung in den 1920er Jahren erbaut. Neben mittelalterlicher Plastik, einer Welte-Philharmonie-Orgel, Gemälden und volkstümlicher Keramik beherbergt die Sammlung vor allem Werke von Künstlern, die mit Anton Gentil befreundet waren.
- **Städtische Galerie „Kunsthalle Jesuitenkirche“** mit wechselnden Sonderausstellungen.
- **Neuer Kunstverein Aschaffenburg e. V. KunstLANDing** in der Landingstraße 16 mit Sonderausstellungen aktueller Kunst.
- **Künstlerhaus Walter Helm**
- **Museum jüdischer Geschichte und Kultur.**



Kettenschleppschiff der Mainkette-AG vor dem „Mainkai“ in Frankfurt (aus: Wolfgang Klötzer (Wissenschaftlicher Leiter): Frankfurt-Archiv. Braunschweig 1982–88)

Kettenschleppschiffahrt auf dem Main

Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Kettenschiffahrt_auf_dem_Main:

„Bereits am 25. Mai 1840 richtete ein Buchhalter namens Jaeger ein Gesuch an König Ludwig I. von Bayern mit dem Ziel, sein Gewerbsprivileg dahingehend abzuändern, die „Erfindung, Schiffe auf Kanälen und Flüssen mittelst Ketten ohne Ende“ einführen zu dürfen. Das Gesuch blieb ohne Erfolg, auch weil Ludwig Bedenken wegen einer Beeinträchtigung der „inländischen“ Schifffahrt hatte, besonders auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal.

Ein weiterer, diesmal erfolgreicher Impuls zur Errichtung der Ketten-Schleppschiffahrt auf dem Main ging über drei Jahrzehnte später von Heino Held, dem Inhaber einer Mainzer Speditions- und Kohlenhandlung mit dem Namen C. J.H. Held & Cie. aus. 1872 gründeten daraufhin die verschiedenen Länder und Städte entlang des Mains ein Komitee in Aschaffenburg. Unterstützt wurde das Komitee durch Ewald Bellingrath, der schon bei der Einführung der Kettenschiffahrt auf der Elbe und dem Neckar federführend war. Zur Debatte standen die Kettenschiffahrt und die Kanalisierung des Mains. Das zum Großherzogtum Hessen gehörende Mainz trat für die Kettenschiffahrt ein, da es befürchtete, dass nach einer Kanalisierung des Mains die Rheinschiffe ihre Güter direkt bis nach Frankfurt bringen könnten und Mainz so seine Stellung als Umschlagplatz verlore. Das damals zu Preußen gehörende Frankfurt wollte Rheinhafen werden und stimmte der Kette erst zu, nachdem die Kanalisierung bis Frankfurt vollendet war. Der bayerische Landtag war ebenfalls Gegner der Kette; er fürchtete eine Konkurrenz für die staatliche bayerische Eisenbahn und genehmigte die Kette vorerst nur bis Aschaffenburg.

Die Kette im Main verlegte die hessische Aktiengesellschaft Mainkette-AG. Die Kettenboote wurden 1886 auf der Neckarwerft in Neckarsulm gebaut. Die Pläne zum Bau stammten von der Firma Gebr. Sachsenberg aus Roßlau (Elbe), die bereits viele Jahre Erfahrungen mit dem Bau von Kettenschiffen gesammelt hatte und auch die gesamten Maschinenanlagen zur Fortbewegung mit der Kette an den Neckar lieferte. Vom Neckar zum Main konnten die Kettenschiffe direkt auf dem Wasserwege transportiert werden, was von der Elbe aus nicht möglich gewesen wäre. Die Kettenschiffe zogen sich selbst und bis zu zehn angehängte Kähne und erreichten dabei eine Geschwindigkeit von etwa fünf Kilometern pro Stunde.

Am 7. August 1886 wurde die Strecke zwischen Mainz und Aschaffenburg in Betrieb genommen. Bis Oktober des Jahres waren alle drei Kettenboote (Mainkette I-III) auf dieser Strecke im Einsatz. Der Fränkische Kurier schrieb in einem Rückblick über die Anfänge der Kettenschiffahrt: „Das war die Zeit, in der eines Tages das ‚Kettenboot‘ die Dörfer und Städte überraschte. Welch ein Jubel damals! Als wäre ein Ueberseedampfer den Rhein und Main heraufgekommen! [...] Meter um Meter stieg da tiefend wie eine eiserne Schlange die Kette aus der Tiefe, rollte über das Verdeck, verkroch sich, und plötzlich war sie wieder da, um im nassen Element zu verschwinden. Und die Kinder und Alten standen und staunten.“

In den folgenden Jahren vergrößerte die Mainkette-AG ihren Schiffspark um drei Schraubendampfschlepper, die zuerst hauptsächlich als Zubringer in Mainz-Kostheim und Frankfurt eingesetzt wurden, dann aber immer häufiger auch für den Schleppdienst zwischen Mainz und Frankfurt selbst eingesetzt wurden.

1892 stimmte die bayerische Regierung zögernd dem mehrfachen Antrag der Mainkette-AG zur Verlängerung ihrer Kette bis Miltenberg zu, jedoch unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs. Die bayerische Regierung beschloss allerdings schon zwei Jahre später ein Gesetz zur Einrichtung einer eigenen Kettenschiffahrt auf dem Main und ließ im Sommer 1895 ihre Kette bis Lohr verlegen. Der Mainkette-AG wurde in Ermangelung eigener Kettenschlepper der Betrieb auf diesem Flussabschnitt gegen eine Kettenbenutzungsgebühr gestattet. Von 1895 bis 1901 fuhren daher die Kettenboote der hessischen Mainkette-AG noch auf den bayerischen Flussabschnitten bis Miltenberg oder Lohr.

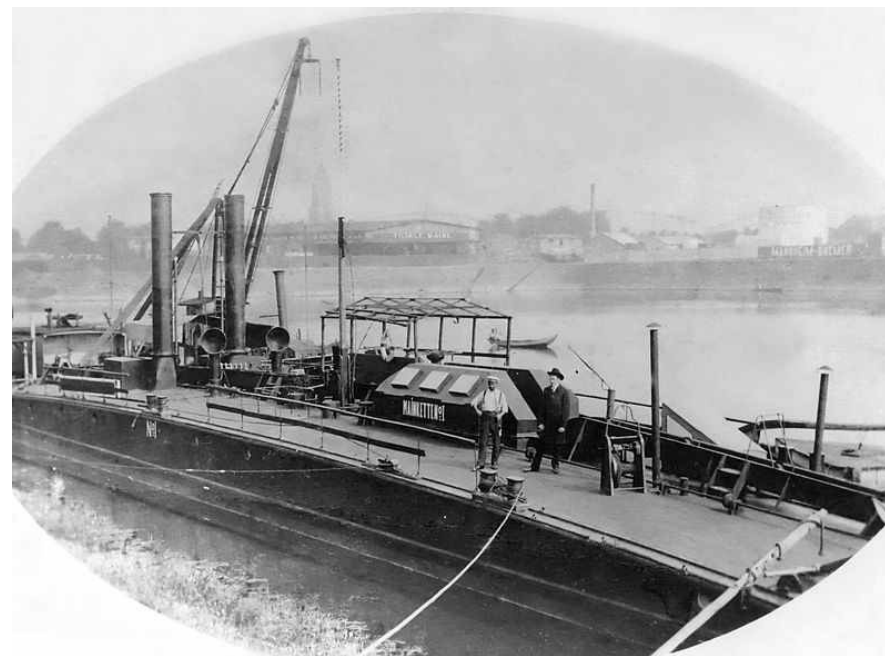
1898 wurde vom bayerischen Königreich die Königlich Bayerische Kettenschleppschiffahrt-Gesellschaft (kurz KBKS) in Würzburg gegründet und von der bayerischen Staatseisenbahn verwaltet. Die neugegründete staatliche Gesellschaft hatte den Auftrag zum Bau von fünf Kettenschleppern K.B.K.S. No. I bis V an die Schiffswerft Übigau bei Dresden vergeben. Die

Schlepper wurden in der Schiffswerft vorgefertigt, zerlegt mit der Bahn nach Aschaffenburg transportiert, zusammengenietet und zwischen 1898 und 1900 zu Wasser gelassen.

Mit dem Einsatz aller neuen bayerischen Kettenschlepper musste sich die hessische Mainkette-AG jedoch aus Bayern zurückziehen. Die Königlich Bayerische Kettenschleppschiffahrt-Gesellschaft kaufte der Mainkette-AG die Kette zwischen Aschaffenburg und Miltenberg ab und verlängerte sie in den Folgejahren: 1900 bis Kitzingen, 1911 bis Schweinfurt und 1912 bis Bamberg. Damit hatte die Kette mit 396 Kilometern ihre größte Länge erreicht. In den Jahren 1910 und 1911 wurden drei weitere Kettenschlepper mit den Bezeichnungen K.B.K.S. No. VI bis VIII in Übigau gebaut. Ab 1912 waren somit acht bayerische Kettenschleppbote auf dem Main zwischen Aschaffenburg und Bamberg unterwegs.

Die Kettenschiffe wurden meist nur auf der Bergfahrt benutzt. Die Situation der Kettenschiffahrt wird 1900 in der Aschaffener Zeitung wie folgt beschrieben: „Die königlich bayerischen Kettenschiffe beförderten im Monat Juni in 22 Schleppzügen 430 Fahrzeuge mit 24 568 t Tragfähigkeit und 4 706 t Ladung bergwärts. Thalwärts schleppten sie 4 Fahrzeuge mit 467 t Tragfähigkeit und 28 t Ladung. Die Einnahmen hierfür betragen 8 026 M., 70 Pf.“

Nach dem Sturz des bayerischen Königs Ludwig III. im Jahr 1918 wurde das 'K' für königlich gestrichen und die Schiffe nur noch zum Beispiel B.K.S. No.VIII genannt. Mit der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 1920/21 wurde der Name DRG KS Nr VIII (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Kettenschiff Nummer 8) benutzt, ab 1936 DR. KS Nr VIII (Deutsche Reichsbahn Kettenschiff Nummer 8).



Kettenschiff Mainkette No. I bei Mainz um 1900

(Quelle: Schifffahrts- und Schifbaumuseum Würth am Main, Fotograf unbekannt)

So wie anfangs die Frankfurter an der Kanalisierung des Mains bis zu ihrer Stadt interessiert waren, zeigte nun der bayerische Staat größtes Interesse an der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg. Alle Güter sollten bis dorthin per Schiff kommen und dort verteilt werden. Die mainaufwärts tätige staatliche bayerische Kettenschiffahrt wurde dadurch nicht beeinflusst, die Folgen hatte jedoch die Mainzer Gesellschaft Mainkette-AG zu tragen. Das Aufstauen des Flusses führte zu einer größeren Wassertiefe und reduzierte gleichzeitig die Fließgeschwindigkeit. Vor allem mussten die langen Schleppzüge an den Schleusen der Staustufen aufgeteilt und getrennt geschleust werden. Das konnte bis zu fünf Stunden Verzögerung bedeuten, da die Schleppkähne mühsam per Menschenkraft in die Schleuse hinein und auch wieder herausgezogen werden mussten.

Alles das verschob die Rentabilität von der Kettenschiffahrt zu schraubengetriebenen Schiffen. Die Mainkette-AG konnte mit der fortschreitenden Mainkanalisierung bis Aschaffenburg im Jahr 1921 nur noch ihre Schraubenschlepper wirtschaftlich einsetzen und gab den Schleppbetrieb Anfang der 1930er Jahre ganz auf.

Auch für die bayerische Strecke musste die Reichsbahndirektion Nürnberg 1935 feststellen: „Das Verkehrsaufkommen bei der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main ist in der 1. Hälfte dieses Jahres [1935] durch den Wettbewerb der Schraubenschiffe außerordentlich zurückgegangen, sodaß der Betrieb nahezu zum Erliegen gekommen ist und die Frage der völligen Auflassung des Unternehmens ins Auge gefaßt werden muß.“ Als Grund hierfür wurde angegeben: „Dabei kommt den Schraubenschleppern zu statten, daß sie in ihrer Anschaffung und im Betriebe trotz der erforderlichen stärkeren Maschinenleistung erheblich billiger sind als die Kettenboote. Ein Motorschraubenschlepper von gleicher Leistung wie die Kettenschleppschiffe erfordert nur die halbe Bedienungsmannschaft (3 statt 6). Der ganze Kapitalaufwand für die Kette und ihre Erneuerung entfällt. Die Schraubenschlepper können ferner die Schleusen rascher und leichter befahren als die Kettenboote, auch die Störungen der Kettenbrüche treten nicht auf. Eine weitere, bei schwachem Verkehr wesentliche wirtschaftliche Überlegenheit liegt darin, daß sie als kleinere Einheiten nicht das Zustandekommen eines großen Schiffszuges abwarten müssen, daher den Verkehr rascher bedienen können und weiter, daß sie die jetzt auftretende neue Verkehrsaufgabe in dem mit viel geringerer Strömung fließenden Wasser auch talwärts schleppen, somit die Fahrt stromabwärts ausnutzen können. [...] Außer den Schleppbooten kommen übrigens in jüngster Zeit auch motorisierte Kähne vom Rhein herauf, die also weder Schraubenschlepper noch die Kettenschlepper benötigen.“

Ein weiterer Nachteil der Kettenschleppschiffahrt lag in den Seitwärtsbewegungen der Kette über den Flussgrund hinweg, weil sie jeweils in das Kurveninnere gezogen werden konnte. Damit verschleifte die Kette manchmal auch größere Steinbrocken in die Fahrrinne oder kantete dort bereits liegende Steine auf. Außerdem wurde sie nach jedem Anheben nicht wieder genau dort abgelegt, wo sie vorher lag.

Die Bayerische Kettenschiffahrt wurde im Juli 1936 vollständig eingestellt und die Kette 1938 gehoben. Der Fränkische Kurier beschreibt am 14. Mai 1938 die letzte Fahrt eines Kettenschiffs auf dem Main: „Die ‚Mainkuh‘ hat in Aschaffenburg ihre letzte Fahrt nach Bamberg angetreten. Die ganze Reise wird ein einziger Abschied sein; denn ihre Kette verlässt nun für immer den Fluss, und überall am Main, nicht nur in den bekannten alten Schifferstädtchen und Schifferdörfern [...] sind mit dieser Mainkette und ihren ‚Kettenbooten‘ tausend Erinnerungen verknüpft. Die Mä-, die Maa-, die Meekuh, wie man den Kettenschlepper mainaufwärts mit immer neuem Klang getauft hat, ist jedem Kind am Main bekannt. Heute noch. Morgen aber wird sie der Geschichte der Mainschiffahrt angehören.“

Der Name Mainkuh und ‚ihre‘ Technik

Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Kettenschiffahrt_auf_dem_Main:

Vor gefährlichen Flussstellen hatte der Kettenschleppverband Vorrang vor anderen Schiffen. Diese mussten beidrehen und den Schleppverband durchlassen. Um die anderen Schiffe zu warnen, gaben die Kettenschiffe schon lange vorher ein lautes Pfeifsignal ab. Ein solches Signal ertönte auch, bevor Schiffe an- oder abgekoppelt wurden. Passierte ein Schleppverband den Heimathafen des Kettenschleppers oder eines der Schleppkähne, wurden ebenfalls Signale gegeben. Die Familien der Schiffer wussten so von der Ankunft und konnten über kleine Boote, den sogenannten Nachen, Proviant, Kleidung und Neuigkeiten überbringen. Das Tuten der Kettenschleppschiffe, das sich wie lautes Muhen anhörte, und die laut rasselnden Ketten – wie in einem Kuhstall – führten landläufig [??] zu der Bezeichnung Mainkuh oder je nach Dialekt und Aussprache auch zu Määkuh, Meekuh, Maakuh oder Meankuh.

Die Kettenschlepper selbst hangelten sich entlang einer im Flussbett verlegten Kette, die nur an ihrem Anfang und Ende im Fluss fixiert war. Die steglose Kette bestand aus 118 mm langen und 85 mm breiten eisernen Gliedern mit einer Stärke von 26 Millimetern. Allein durch das Eigengewicht der Kette und das natürliche Verhaken mit dem Flussgrund konnte an dieser eine Zugkraft von etwa 40000 Newton (entsprechen etwa 4000 kg) auftreten. Am Bug und am Heck des Schiffes waren Verlängerungen (Ausleger) angebracht, die seitlich in beide Richtungen geschwenkt werden konnten. Die Kette wurde über den vorderen Ausleger aus dem Flussbett geholt und über Deck entlang der Schiffsachse zum Kettenantrieb in der Mitte des Schiffes geführt. Führungsrollen sorgten für eine exakte Ausrichtung der Kette. Von dort führte die Kette über Deck zum Ausleger am Heck und wieder zurück in den Fluss. Durch die seitliche Beweglichkeit des Auslegers und die beiden sowohl vorne und hinten angebrachten Ruder war es möglich, die Kette auch bei Flussbiegungen wieder in der Flussmitte abzulegen.

