

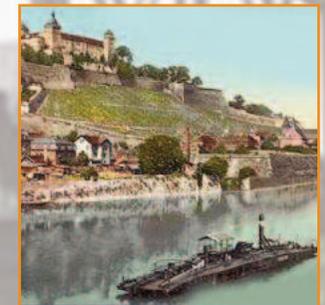
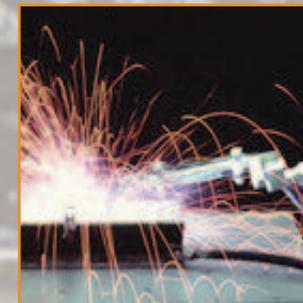
FITG-Journal

Industrie- und Technikgeschichte
in Frankfurt und der
Rhein-Main-Region

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

No.: 01-2007

April 2007



Inhalt: Editorial: Hiobsbotschaft für Frankfurt · Historische Entwicklung der Frankfurter Eisenbahnanlagen · Die „Maakuh“ – Kettenschiffahrt auf dem Main · Hessisches Wirtschaftsarchiv in Darmstadt · Leserbrief: „Es gibt sie heute nicht mehr.“ Autobahnbau in Hessen bis 1943 (Buchbesprechung) · Veranstaltungen · FITG-Jahreshauptversammlung am 26.4.2007

FITG-Journal

Industrie- und Technikgeschichte
in Frankfurt und der
Rhein-Main-Region

Zeitschrift des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte e.V.

No.: 01-2007

April 2007

Inhalt

Editorial: Hiobsbotschaft für Frankfurt
von Wolfgang Giere Seite 3

Historische Entwicklung der Frankfurter Eisenbahnanlagen
von Bernhard Hager Seite 4

Die „Maakuh“ – Kettenschiffahrt auf dem Main
von Wolfgang Kirsten Seite 13

Hessisches Wirtschaftsarchiv in Darmstadt Seite 21

Aus den Beständen des Hessischen Wirtschaftsarchiv

Aktie der Maschinenfabrik und Eisengießerei Darmstadt Seite 21

Wilhelm Merton als Unternehmer und Sozialreformer Seite 23

Leserbrief zu „Mit dem Schaufelraddampfer auf der Elbe“
von Dieter Schmidt Seite 25

Buchbesprechung: „Autobahnbau in Hessen bis 1943“
von Wolfgang Giere Seite 27

Veranstaltungshinweise

Braun+Design Börse 2007 Seite 28

Frankfurter Feldbahnmuseum Seite 29

Adler-Motor-Veteranen-Club Seite 30

Einladung zur FITG-Jahreshauptversammlung am 26.4.2007 Seite 30

Beitrittserklärung Seite 31

Stammtisch · Stammtisch · Stammtisch

die nächsten Stammtische des FITG finden statt am Donnerstag, den 19. April und am Donnerstag, den 21. Juni um 18 Uhr im Oldtimer-Stübchen bei der Technischen Sammlung Hochhut, Frankenallee / Hattersheimer Str. 2 – 4, Frankfurt am Main

Impressum

ISSN-Nr.: 1613-5369

Herausgeber: Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V.

Vorsitzender: Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere

Waldschmidtstraße 39 · 60316 Frankfurt am Main

Fon: 069-43 03 09 · Fax: 069-43 03 00

E-Mail: w.giere@fitg.de

Web: www.fitg.de

Verantw. Editor: Dr. Wolfgang Kirsten

E-Mail: wolfgang.kirsten@kgu.de

Mitarbeit: Ursula Rösner und Michael Heuke

Konto: 653 497 · Frankfurter Sparkasse · BLZ: 500 502 01

Gestaltung: Schwarz auf Weiß, Darmstadt, saw@hdhd.de

Hiobsbotschaft für Frankfurt

Mit der „Route der Industriekultur“ hat sich Frankfurt zu ihr bekannt: der Industriekultur als wichtigem Erbe, das es zu bewahren gilt. Frankfurt spielt eine zentrale Rolle in der Erfolgsgeschichte dieser länderübergreifenden Aktivität. Für eine ganze Region stiftet sie Identität und bietet völlig neue Beschäftigungen. Erstklassige Dokumentationen wurden erarbeitet und bei den vielfältigen Veranstaltungen, nicht zuletzt den so erfolgreichen „Tagen der Industriekultur“ den Ausstellern aus den Händen gerissen. Unerwartet hoch ist der Andrang bei Gelegenheiten, industrielles Erbe zu besichtigen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um Gebäude, Fabriken oder alte Maschinen handelt. Die Begeisterung für Industrie- und Technikgeschichte wächst in jüngster Zeit ganz allgemein, nicht nur in unserem Raum, nicht nur entlang der Ufer von Main und Rhein.

So war es letztes Jahr auch bei der Besichtigung der nur in Frankfurt vorhandenen Hochpräzisions-Schleifmaschinen aus dem Erbe der berühmten Naxos Union. Wissen Sie, wie eine Kurbelwellenschleifmaschine funktionierte? Ohne sie hätte es unser Wirtschaftswunder nicht gegeben. Sie sind einzigartige Zeugen der berühmten deutschen Maschinenbautradition, Spezial- und Präzisionsmaschinen, die in die ganze Welt expor-

tiert wurden. Aber das Interesse der Besucher galt nicht nur ihnen, sondern auch der guten Ausstellung zur Lehrlingsausbildung. Wie stellt man eine wirklich plane Bahn für eine Drehbank her, meterlang und ohne Abweichungen im Bereich von hundertstel Millimetern, viel weniger als Haarsbreite? Noch kann Herr Werner höchst persönlich über dieses Fundament deutscher Facharbeiter-Ausbildung berichten, um das uns seinerzeit so viele beneidet haben. Man kann darüber nachlesen in den lebendigen Berichten aus dem Erzählcafé, die wir (FITG) herausgegeben haben. (www.fitg.de/fitg_deutsch/aktiv/2003naxos/index.html). Ich rede von der hochgelobten Ausstellung der Dr. Arthur Pfungst-Stiftung in Fechenheim. Die Anregung, sie in die Führungen der Tage der Industriekultur aufzunehmen, stammte von mir und der Erfolg war gut, ich war selbst dabei.

Und nun die Hiobsbotschaft: Die Ausstellung soll geschlossen werden. Der Stiftungsrat hat es beschlossen. Das ersparte Geld soll anderen Zwecken zufließen. Das wäre ein unwiederbringlicher Verlust – genauso unwiederbringlich, wie für Frankfurt (und die ganze Welt) der Verlust der unbeschreiblichen Rennwagensammlung des Herrn Kaus, die so wie sie war, nicht mehr existiert und nie wieder zusammenzubringen ist. – Sind die

Maschinen erst verschrottet, ist dieses Juwel der Industriekultur auch nicht mehr wiederherzustellen.

Es ist wirklich an der Zeit, den Gedanken eines Industrie- und Technikmuseums wiederzubeleben. Erfolgreiche private Gründungen, z. B. in Kelkheim, zeigen, dass die Zeit reif ist. Frankfurt ist und war keine reine Banken- und Handelsstadt. Es sollte auch in ihr möglich sein, lokale Zeugnisse der Industriekultur vor der endgültigen Zerstörung, dem Verschrotten zu bewahren. Allzuviel ist schon für Frankfurt verloren, angefangen von den Schätzen der weltberühmten Stempel-AG über das AEG-Archiv bis hin zu der Rennwagensammlung des Herrn Kaus. Gibt es keine leerstehende Fabrik für einen Industrie-Erlebnispark? Keinen Investor wie Halder in Berlin (und jetzt auch Düsseldorf), der Bewahren, Liebhaberei, Freizeitbeschäftigung und Kommerz blendend miteinander verbindet, der sich „events“ öffnet und der in Frankfurt zusammen mit Herr Kaus nicht zum Zuge kam, weil angeblich die Stadt kein Interesse hatte. Ist es nicht an der Zeit, auch über neue Ausbildungszweige im Bereich des Bewahrens und der Restauration alten Gerätes nachzudenken, hier mit gemeinnütziger Arbeit anzusetzen und zukunfts-trächtige Modelle zu entwickeln?

Offenbach pflegt sein Ledermuseum. Frankfurt schließt seine Naxos-Ausstellung – muss das wirklich so sein? Hoffentlich ist es nicht zu spät. Ich rufe um Hilfe!

Wolfgang Giere, Vorsitzender FITG

Historische Entwicklung der Frankfurter Eisenbahnanlagen

von Bernhard Hager M.A.

In knapp einhundert Jahren, zwischen 1839 und 1924, hat sich die Konfiguration der Frankfurter Bahnanlagen in ihrer noch heute prägenden Gestalt herausgebildet. Schon früh ergab sich die Notwendigkeit, die einzelnen Strecken miteinander zu verbinden. Die 1880er Jahre sahen sodann im Westen der Stadt eine umfassende Neugestaltung und Erweiterung der Bahnanlagen mit einem zentralen Hauptbahnhof, dessen Anlage noch heute zu den großartigsten ihrer Art in Deutschland zählt. Mit erheblicher zeitlicher Verzögerung gelang kurz vor dem Ersten Weltkrieg im Osten Frankfurts eine Umstrukturierung der Betriebsanlagen. Einen Abschluss nahm die Entwicklung mit der Erweiterung des Hauptbahnhofes von drei auf fünf Bahnsteighallen 1912 – 1924.

Die Voraussetzungen zur Entstehung des Eisenbahnknotens Frankfurt

Grundsätzlich sind die naturräumlichen Voraussetzungen in Bezug auf die steigungsempfindliche Rad-Schiene-Technik für Frankfurt nur eingeschränkt als günstig zu bewerten: Klar eine

Nord-Süd-Verbindung (Norddeutsche Tiefebene – Hessische Senke – Wetterau – Oberrheinische Tiefebene) vorzeichnend und daneben durch die Talssysteme von Rhein, Main und Kinzig begünstigt, wirkten die Mittelgebirge (Taunus, Odenwald, Spessart) verkehrshemmend. So ist es kein Zufall, dass die ersten Frankfurt berührenden Fernstrecken, Main-Weser- und Main-Neckar-Bahn, sich an der genannten Nord-Süd-Achse orientierten, während die bereits um die Mitte des 19. Jahrhunderts diskutierte Verbindung von Köln über die Höhen



Um 1939 präsentierte sich der Lokalbahnhof in Sachsenhausen in heruntergekommenem Zustand

von Westerwald und Taunus nach Frankfurt erst mit der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main Realität wird.

Weitaus problematischer für das Aufkommen der Eisenbahn im heutigen südhessischen Raum waren die politisch-territorialen Verhältnisse im 19. Jahrhundert.

Wies das unter Napoleon untergegangene alte Reich mehr als dreihundert selbstständige Staatsgebilde auf, schuf 1815 der Wiener Kongress 36 deutsche, im Deutschen Bund lose zusammengefasste Staaten. Im heutigen Rhein-Main-Gebiet waren allerdings weiterhin kleinstaatliche Strukturen anzutreffen: Hier traten neben die Freie Stadt Frankfurt nördlich und südlich von Frankfurt das Großherzogtum Hessen-Darmstadt, nördlich und östlich von Frankfurt das Kurfürstentum Hessen – also Hessen-Kassel – und westlich der Stadt das Herzogtum Nassau auf. Hinzu kam nördlich noch die Landgrafschaft Hessen-Homburg.

Der primär um die Frage der preußischen oder österreichischen Suprematie im deutschen Raum geführte und für Preußen siegreich ausgehende Deutsche Krieg von 1866 brachte eine radikale Vereinfachung der territorialen Situation: Im Rhein-Main-Raum annektierte Preußen die Österreich nahe stehenden Staaten Kurhessen, Nassau und Frankfurt. Mit dem Erlöschen des Hauses Hessen-Homburg ist die Landgrafschaft bereits vor Kriegsbeginn 1866 untergegangen. Wenngleich die Einverleibung in Preußen für Frankfurt zunächst unglücklich verlief, wirkte sie sich wirt-

Historische Entwicklung der Frankfurter Eisenbahnanlagen

schaftlich und verkehrlich positiv aus: Nach 1866 war neben Preußen nur noch Hessen-Darmstadt territorial präsent.

Die Kleinstaaterei vor allem bis 1866 hat denn auch den Eisenbahnbau in und um Frankfurt negativ beeinflusst. Dass Frankfurt seine Interessen gegenüber den Nachbarstaaten bis 1866 stets zu wahren wusste, lag an seiner damaligen Bedeutung als Finanzplatz: Hier konzentrierte sich das für den Bahnbau – privat oder staatlich – erforderliche Kapital.

Die Entstehung der frühen von Frankfurt ausstrahlenden Bahnlinien zwischen 1839 und 1852

Die 1839/40 eröffnete, rechtsmainisch verlaufende Taunusbahn von Frankfurt über Höchst und Kastel nach Wiesbaden ist die erste Bahnlinie im Rhein-Main-Gebiet und die neunte im deutschen Raum. In Wiesbaden schloss sie an die 1856 – 1871 entstandene rechtsrheinische Strecke über Oberlahnstein nach Deutz an. 1863 übernahm die Taunusbahn die bereits 1847 in Betrieb gegangene Höchst-Sodener Eisenbahn.

Seit 1848 verkehrt die rechtsmainische Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Ab 1854 gewann sie mittels einer Verlängerung nach Aschaffenburg überregionale Bedeutung: Hier stieß sie auf eine Strecke von Bamberg über Würzburg, die in Bamberg Anschlüsse über Hof nach Leipzig und über Augsburg nach München schuf. 1862 – 72 erfolgte die Übernahme der Frankfurt-Hanauer Bahn durch die Hessische Ludwigsbahn.

Bei der 1846/48 eröffneten Main-Neckar-Bahn von Frankfurt über Darmstadt und entlang der Bergstraße nach Heidelberg und Mannheim, die neben Frankfurter Territorium auch hessen-darmstädtisches und, südlich hinter Heppenheim, badisches Gebiet berührte, stand von vornherein das Primat des Durchgangsverkehres vor der lokalen Erschließung fest, was die noch heute auffallende ortsferne Lage einiger Unterwegsstationen erklärt. Nachdem zunächst ein privates Projekt gescheitert

war, einigten sich Frankfurt, Hessen-Darmstadt und Baden auf Bau und Betrieb einer gemeinschaftlichen Staatsbahn, die in Heidelberg bis 1855 Anschlüsse Richtung Karlsruhe-Basel und Stuttgart-München erhielt.

Demgegenüber kam der 1848 eröffneten, als gemeinschaftlich von Hessen-Darmstadt und Frankfurt gebauten und betriebenen linksmainischen Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn zwischen Sachsenhausen und Offenbach überwiegend



Darstellung der Westbahnhöfe, des Hanauer Bahnhofes und des Sachsenhausener Bahnhofes der Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn (um 1865)

Historische Entwicklung der Frankfurter Eisenbahnanlagen

lokale Bedeutung zu. Die spätere Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn existierte bis 1955.

Streitereien der beteiligten Staaten untereinander hatten das Entstehen der 1849 – 1852 dem Betrieb übergebenen, in Anlehnung an die Main-Neckar-Bahn von Kurhessen, Hessen-Darmstadt und Frankfurt als gemeinschaftliche Staatsbahn konzipierten Main-Weser-Bahn von Kassel über Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg nach Frankfurt verzögert. Die Main-Weser-Bahn vermittelte Frankfurt erste Verbindungen zu den Nordseehäfen, nach Berlin und Leipzig.

Die kleinräumige Lage der ersten Frankfurter Bahnhöfe

Sämtliche der frühen Frankfurter Bahnhöfe existieren nicht mehr. Keinerlei Spuren deuten heute noch auf sie hin. Unmittelbar westlich des die Altstadt umsäumenden Anlagenringes, westsüdwestlich der heutigen Gallusanlage, lagen die drei so genannten Westbahnhöfe. Der 1850 eröffnete Main-Weser-Bahnhof befand sich zwischen Taunus- und Neckarstraße. Die heutige Zentrale der Dresdner Bank markiert in etwa seinen Standort. Südlich davon, an

der Einmündung der westlichen Kaiserstraße in die Gallusanlage, stand seit 1839 mit dem Taunusbahnhof Frankfurts ältester Bahnhof. Wiederum hiervon südlich lag an der Einmündung der Münchener Straße in die Gallusanlage der 1848 in Betrieb genommene Main-Neckar-Bahnhof. Das ehemalige Hotel Fürstenhof nimmt ungefähr seinen Platz ein.

Demgegenüber befand sich der Ausgangspunkt der Frankfurt-Hanauer Bahn östlich der Altstadt und jenseits des Anlagenringes. Im heutigen Ostend, im Bereich der Kesselstädter Straße und nordwestlich des heutigen Ostbahnhofes, stand der alte Hanauer Bahnhof.

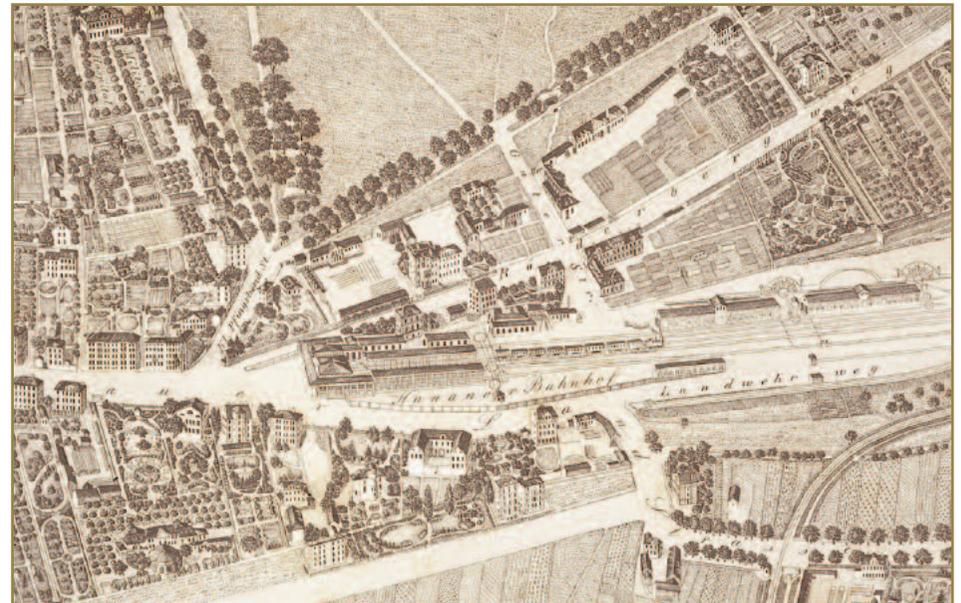
Der Bahnhof der Frankfurt-Offenbacher Bahn in Sachsenhausen, zeitweise (1849 – 1875) als Durchgangsbahnhof mit einer Durchbindung zur alten Mainbrücke der Main-Neckar-Bahn fungierend und später als Lokalbahnstation bezeichnet, war ungefähr östlich der heutigen Kreuzung der Textorstraße mit der Darmstädter Landstraße situiert.

Verbindungsstrecken in Frankfurt

Somit konzentrierten sich nach 1850 westlich der Stadt drei un-



Auszug aus einem 1864 erschienenen Plan mit den Westbahnhöfen (rechts) und der Verbindungsbahn von 1851 (links)



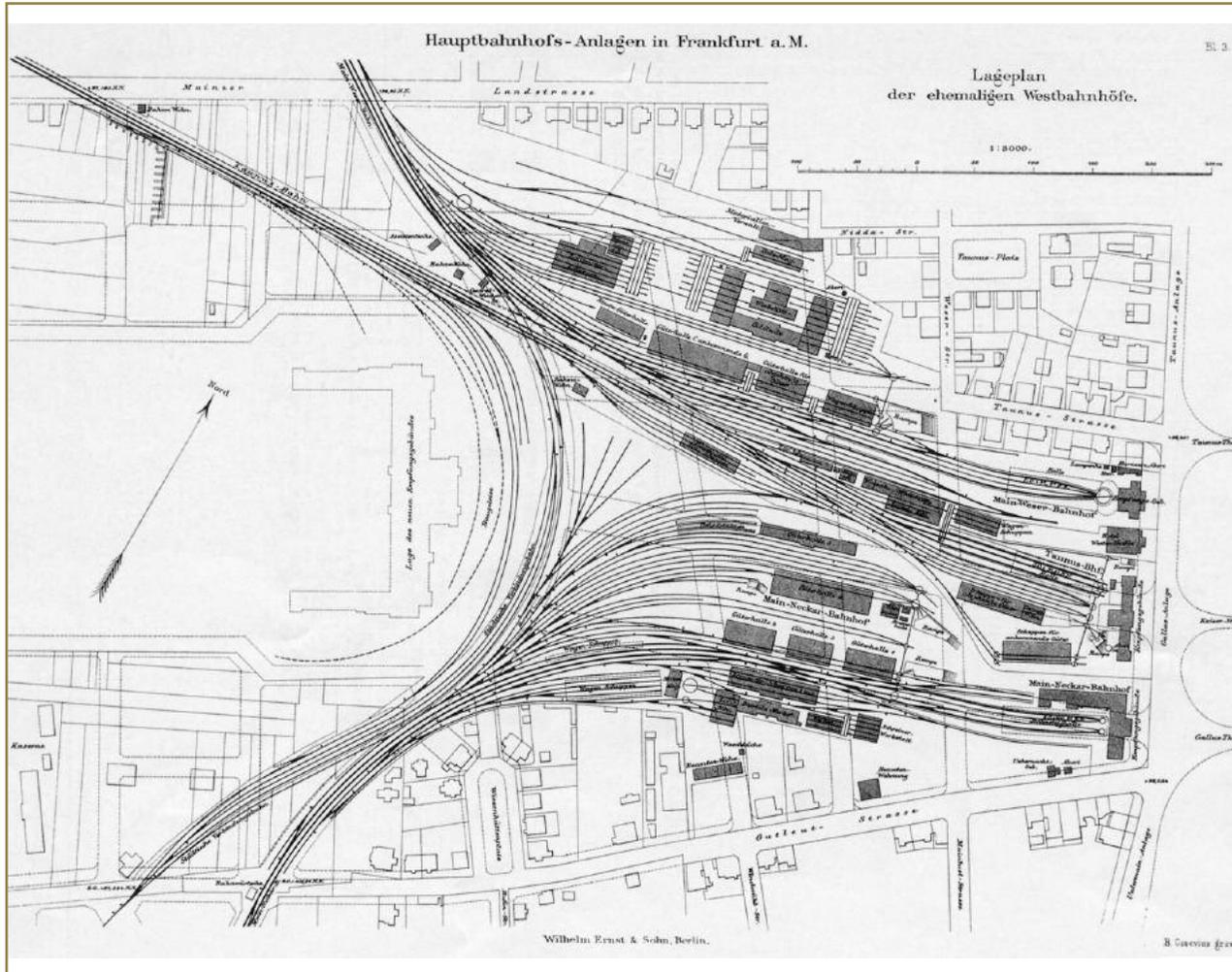
Auszug aus einem 1864 erschienenen Plan mit dem Hanauer Bahnhof (rechts unten) die städtische Verbindungsbahn von 1859

Historische Entwicklung der Frankfurter Eisenbahnanlagen

mittelbar nebeneinander liegende, aber nicht miteinander verbundene Bahnhöfe. Von ihnen getrennt und am anderen Ende der Stadt befand sich der Hanauer Bahnhof. Entsprechend problematisch gestalteten sich die Verkehrsbeziehungen der Bahnen untereinander.

1851 wurde eine kurze Verbindungsbahn zwischen den Gleisvorfeldern von Main-Weser- und Main-Neckar-Bahnhof angelegt. Ihr charakteristisches Halbrund gab später den Standort des heutigen Hauptbahnhofes vor und ist im Straßenzug „Am Hauptbahnhof“ noch heute nachvollziehbar.

Die 1859 eröffnete, am rechten Mainufer entlang unmittelbar durch die Stadt führende und den Hanauer Bahnhof an die Westbahnhöfe anbindende städtische Verbindungsbahn wurde von Anfang an von der Frankfurt-Hanauer Bahn und wie diese später durch die Hessische Ludwigsbahn (HLB) betrieben. Nach der Verstaatlichung der HLB übernahm die preußische Staatsbahnverwaltung die Betriebsführung, die seit 1913 unmittelbar bei der Stadt, die stets Eigentümerin war, liegt. Zeitweise hatte die städtische Verbindungsbahn und spätere Hafenbahn Bedeutung für den Durchgangsverkehr. Bis 1913 verkehrten auf ihr Nahverkehrszüge; am Eisernen Steg befand sich die kleine Station Fahrtror.

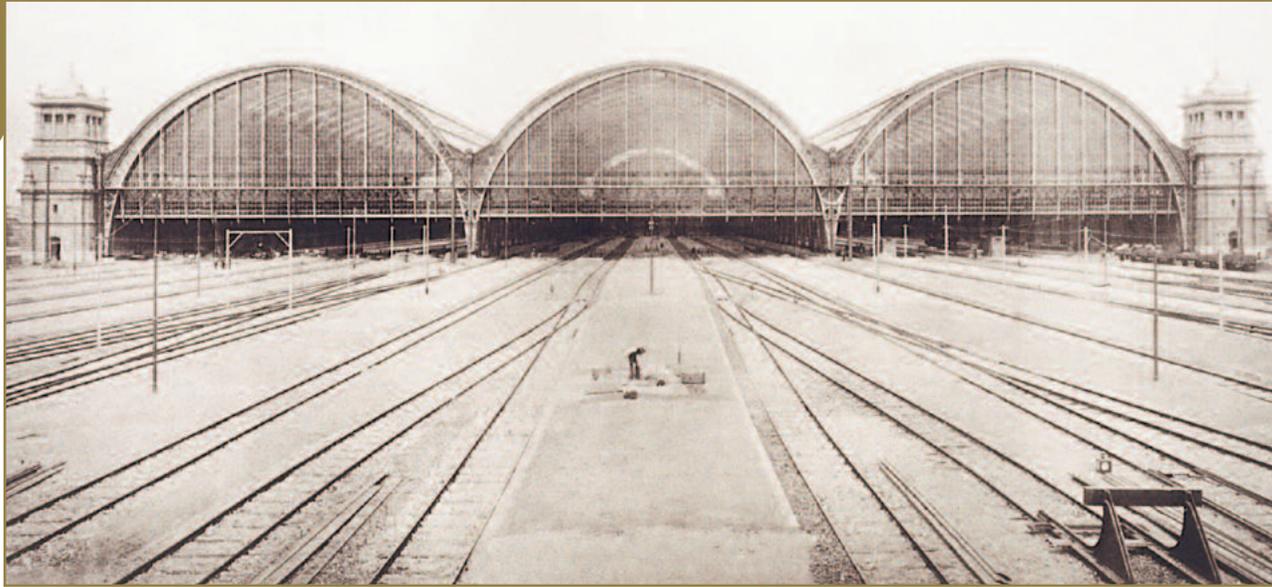


Situationsplan der ehemaligen Westbahnhöfe und des neuen „Centralbahnhofs“ um 1885

Die Entstehung der von Frankfurt ausstrahlenden Bahnlinien zwischen 1860 und 1884

Die Hessische Ludwigsbahn

Mit der 1863 eröffneten und Köln erstmals mit Frankfurt verbindenden Strecke (Mainz-) Bischofsheim – Rüsselsheim – Frankfurt griff die im seinerzeit hessen-darmstädtischen Mainz ansässige und zu den bedeutendsten Privatbahnen Deutschlands zählende Hessische Ludwigsbahn nach Frankfurt aus. 1862/72 übernahm sie die Frankfurt-Hanauer Bahn. Von dem ambitionierten Projekt einer Fernlinie von Köln und Hagen über Westerwald und Taunus nach Frankfurt ließ sich lediglich 1875 – 77 die Strecke Limburg – Höchst realisieren. Mit der bis 1880 fertig gestellten Riedbahn von Frankfurt über Biblis nach Mannheim gewann die HLB eine



Dreischiffige Bahnsteighalle des Hauptpersonnenbahnhofes (1887)

erstrangige Konkurrenzstrecke zur Main-Neckar-Bahn. Von den zahlreichen Ergänzungsstrecken in und um Frankfurt seien die 1880 eröffnete Verlängerung der Limburger Strecke von Höchst über Nied nach Griesheim mit einem Anschluss an die städtische Verbindungsbahn und damit an den Hanauer Bahnhof sowie die 1882 fertig gestellte Niederrader Eisenbahnbrücke genannt.

Die Erschließung des Main-Taunus-Vorlandes

Nach der Höchst-Sodener Bahn von 1847 war die 1860 dem Verkehr übergebene, private Frankfurt-Homburger Eisenbahn die zweite des Main-Taunus-Vorlandes. Ihr folgte 1874/75 die ebenfalls private Kronberger Eisenbahn, die in Rödelheim von der Homburger Strecke abzweigt. 1902 ent-

stand die seinerzeitige Kleinbahn von Höchst nach Königstein.

Die Auswirkungen des Deutschen Krieges von 1866

Die Annexionen von Kurhessen, Nassau und Frankfurt brachte Preußen die kurhessischen und Frankfurter Anteile an der Main-Weser-Bahn, der Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn und der Main-Neckar-Bahn. Preußen konnte die hessen-darmstädtischen Anteile an der Frankfurt-Offenbacher Bahn 1871 und an der Main-Weser-Bahn 1880 ankaufen: Beide Strecken sind dadurch preußische Staatsbahnlinien geworden.

Nachdem bis um 1880 die meisten in Frankfurt präsenten Privatbahnen verstaatlicht worden

waren, trat Preußen zunehmend als „Platzhirsch“ in Sachen Eisenbahn auf, neben dem sich lediglich die HLB behaupten konnte. Beider Verhältnis zueinander war durch zunehmende Konkurrenz geprägt.

Die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn

Zunächst als kurhessische, nach 1866 als preußische Staatsbahnlinie, entstand 1866-68 die eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Frankfurt herstellende Bebra-Hanauer Bahn über Fulda und Gelnhausen. 1873/75 konnte sie ab Hanau linksmainisch über Offenbach nach Sachsenhausen und Frankfurt verlängert werden. In Sachsenhausen entstand südlich der heute durch die Textorstraße markierten alten Trasse der Frankfurt-Offenbacher Bahn 1875 am heutigen Diesterwegplatz der neue Bebraer Bahnhof und spätere Südbahnhof. Aus der Bebra-Hanauer war die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn geworden.

Die Umgestaltung der Frankfurter Bahnanlagen in den 1880er Jahren

Der als Initialzündung für die kleindeutsche Reichseinigung wirkende deutsch-französische Krieg von 1870/71 zeigte beim Übergang von Truppen und Kriegsgerät von einer Bahnlinie zur anderen – vor allem von der Main-Weser- zur Main-Neckar-Bahn – deutlich die Leistungsdefizite der Frankfurter Bahnhöfe. Die beengten Westbahnhöfe waren den Kriegsanforderungen nicht gewachsen; eine umfassende Neugestaltung der Bahnanlagen im Westen der Stadt tat not.

Historische Entwicklung der Frankfurter Eisenbahnanlagen

Seit 1860 existierten Planungen für einen neuen zentralen Personenbahnhof als Ersatz für die Westbahnhöfe. Von Anfang an war hierbei die Anlage eines Kopfbahnhofes unstrittig. War zunächst an stadtnahe Standorte wie im Bereich der Westbahnhöfe oder gar am Roßmarkt gedacht, fiel

1878/79 die Entscheidung für den heutigen Platz des Hauptpersonnenbahnhofes im damaligen Galgenfeld, unmittelbar westlich an die Verbindungsbahn von 1851 anschließend. Provozierte diese projektierte Verschiebung um 600 Meter nach Westen zunächst heftige Kritik, ermöglichte sie

jedoch den Umbau der Frankfurter Bahnanlagen unabhängig von den vorhandenen Strecken und Bahnhöfen, da die neu zuschaffenden Einrichtungen sich nur an wenigen Stellen mit der vorhandenen Infrastruktur überschneiden.

Einen Kernpunkt der Umgestaltung der Frankfurter Bahnanlagen stellte die 1885 eröffnete neue Nord-Süd-Verbindung von der Main-Weser-Bahn in Bockenheim (heutiger Westbahnhof) an der Galluswarte vorbei und über das Gleisvorfeld des Hauptpersonnenbahnhofes sowie über die neue, gegenüber der alten von 1848 um einen Kilometer flussabwärts verschobene Main-Neckar-Brücke zur Main-Neckar-Bahn beim Park Louisa (heutige S-Bahn-Station Louisa) dar. Diese heute primär dem Durchgangsgüterverkehr dienende Verbindung wird kaum als eigenständige Strecke wahrgenommen, sondern lediglich mit ihren entsprechenden Teilstücken als Bestandteil von Zufahrtsstrecken zum Hauptpersonnenbahnhof.

Erschwerend bei der Neugestaltung der Anlagen für den Güterverkehr wirkte sich das problematische Verhältnis zwischen der preußischen Staatsbahnverwaltung und der Hessischen Ludwigsbahn aus. Im Gegensatz zum Hauptpersonnenbahnhof konnten sich beide Parteien beim Güterverkehr nicht auf zentrale Einrichtungen einigen, weshalb Frankfurt je zwei Rangier- und Ortsgüterbahnhöfe im Westen erhielt: Unmittelbar sich westnordwestlich an das Gleisvorfeld des Hauptpersonnenbahnhofes anschließend, entstanden, getrennt durch die heutige Camberger Straße, ein Rangier- und Ortsgüterbahnhof der HLB. Orien-



Luftbildaufnahme des Bahnhofsvorplatzes mit der auf fünf Schiffe erweiterten Bahnsteighalle des Hauptbahnhofes und der geschlossenen Blockrandbebauung des Bahnhofsviertels mit dem an die Verbindungsbahn von 1851 erinnernden Halbrund „Am Hauptbahnhof“ (um 1932)

Historische Entwicklung der Frankfurter Eisenbahnanlagen

tiert am Verlauf der Taunusbahn, legte man Orts-
güter- und Rangierbahnhof der Staatsbahn – den
späteren Hauptgüterbahnhof – an: Östlich der Ver-
bindungsstrecke Bockenheim – Louisa und nord-
westlich des heutigen Platzes der Republik wurde



Empfangsgebäude des Ostbahnhofes, im Zweiten Weltkrieg zerstört (1942)

der Ortsgüterbahnhof gebaut, während der Ran-
gierbahnhof westlich der Verbindungsbahn ent-
stand. Dieser Dualismus der 1883 – 1887 an-
gelegten Güterverkehrsanlagen hat die
städtebauliche Entwicklung bis in die Gegenwart
hinein negativ beeinflusst.

1880 schrieb Preußen einen Architekturwett-
bewerb, eine „Konkurrenz für Entwürfe zum Emp-
fangs-Gebäude des Zentral-Bahnhofs in Frankfurt
a. M.“ aus – ein Präzedenzfall für den Bahn-
hofsbaubau in Deutschland. Die seinerzeitige Elite der
deutschen Architekten beteiligte sich hieran. Den
Zuschlag erhielt der später modifizierte Beitrag
des in den folgenden Jahren noch durch Bauten in

Straßburg bekannt gewordenen Hermann Eggert.
Eggert sah den Bau eines monumentalen Kopf-
bahnhofes mit 18 Bahnsteiggleisen vor. Das aus
Sandstein errichtete und mit reichem Zierrat ver-
sehene, von dem Frankfurter Bauunternehmen
Philipp Holzmann erbaute Empfangsgebäude ist
der Formensprache der Neorenaissance ver-
pflichtet. Aufsehen erregte die von der Gutehoff-
nungs-Hütte in Oberhausen hergestellte Stahlkon-
struktion der dreischiffigen Bahnsteighalle, die
von Johann Wilhelm Schwedler, einem der pro-
filiersten Stahlhochbauingenieure der Zeit, kon-
zipiert wurde. Mit der Eröffnung des neuen Haupt-
personenbahnhofes – damals der größte seiner Art
in Europa – und der neuen Zufahrtsstrecken am
18. August 1888 war die Umgestaltung der Bahn-
anlagen im Westen der Stadt abgeschlossen.

Lag der neue Hauptbahnhof zunächst völlig ab-
seits von der Stadt auf freiem Feld, gelang es
Preußen im Zusammenwirken mit der Stadt, bis
1914 zwischen dem Anlagenring und dem Bahnhof
ein Pariser und Berliner Vorbilder zitierendes
gründerzeitliches Stadtviertel in geschlossener
Blockrandbebauung mit hoher baulicher Ver-
dichtung und einem rechtwinkligen Straßen-
grundriss zu entwickeln, bei dem der westlichen
Kaiserstraße als Achse zwischen Innenstadt und
Bahnhof mit aufwendiger, an Neobarock und Neo-
renaissance orientierter Architektur die Funktion
eines repräsentativen Boulevards zukam. Auch
wirtschaftlich war die Entstehung des neuen
Bahnhofsviertels ein Erfolg: Hatte die gesamte
Umgestaltung der Bahnanlagen in den 1880er

Jahren rund 35 Millionen Mark gekostet, war es
möglich, durch Grundstücksverkäufe im Bereich
der aufgegebenen Westbahnhöfe immerhin knapp
29 Millionen Mark gegenzufinanzieren.

Die Umgestaltung der Frankfurter Bahnanlagen im frühen 20. Jahrhundert

Eine unabdingbare Voraussetzung für die
Umgestaltung der Frankfurter Bahnanlagen im
frühen 20. Jahrhundert ist die gemeinsame Ver-
staatlichung der Hessischen Ludwigsbahn durch
Preußen und Hessen-Darmstadt gewesen.

Die 1880er Jahre sahen einen zunehmend
erbitterten Wettbewerb zwischen der preußischen



*Neues Empfangsgebäude des Südbahnhofes mit der
im Zuge des S- und U-Bahn-Baues beseitigten Bahn-
steighalle (um 1920)*

Staatsbahnverwaltung und der zwischen Binger-
brück und Aschaffenburg, Limburg und Mannheim
operierenden HLB. In Frankfurt selbst sowie mit
den Strecken Limburg – Niedernhausen – Frank-

Historische Entwicklung der Frankfurter Eisenbahnanlagen

furt, Niedernhausen – Wiesbaden, Frankfurt – Hanau (– Aschaffenburg), Frankfurt – Bischofsheim und der Riedbahn war die Ludwigsbahn unmittelbar im „feindlichen“ Preußen präsent.

1896/97 einigten sich Preußen und Hessen-Darmstadt auf einen gemeinsamen Ankauf der HLB: Die auf preußischem Gebiet liegenden Linien wurden der preußischen Staatsbahnverwaltung zugeschlagen, während die in Hessen-Darmstadt befindlichen Strecken auf das Großherzogtum übergingen, allerdings unter dem Etikett einer

preußisch-hessen-darmstädtischen Eisenbahnbetriebs- und -finanzgemeinschaft preußischer Oberhoheit unterstanden.

Nachdem 1902 auch noch die bis dahin als Kondominium von Preußen, Hessen-Darmstadt und Baden eine Sonderrolle spielende Main-Neckar-Bahn in die preußisch-hessen-darmstädtische Gemeinschaft inkorporiert wurde, waren in Frankfurt nunmehr endlich einheitliche Verhältnisse im Eisenbahnverkehr unter dem preußischen Adler geschaffen.

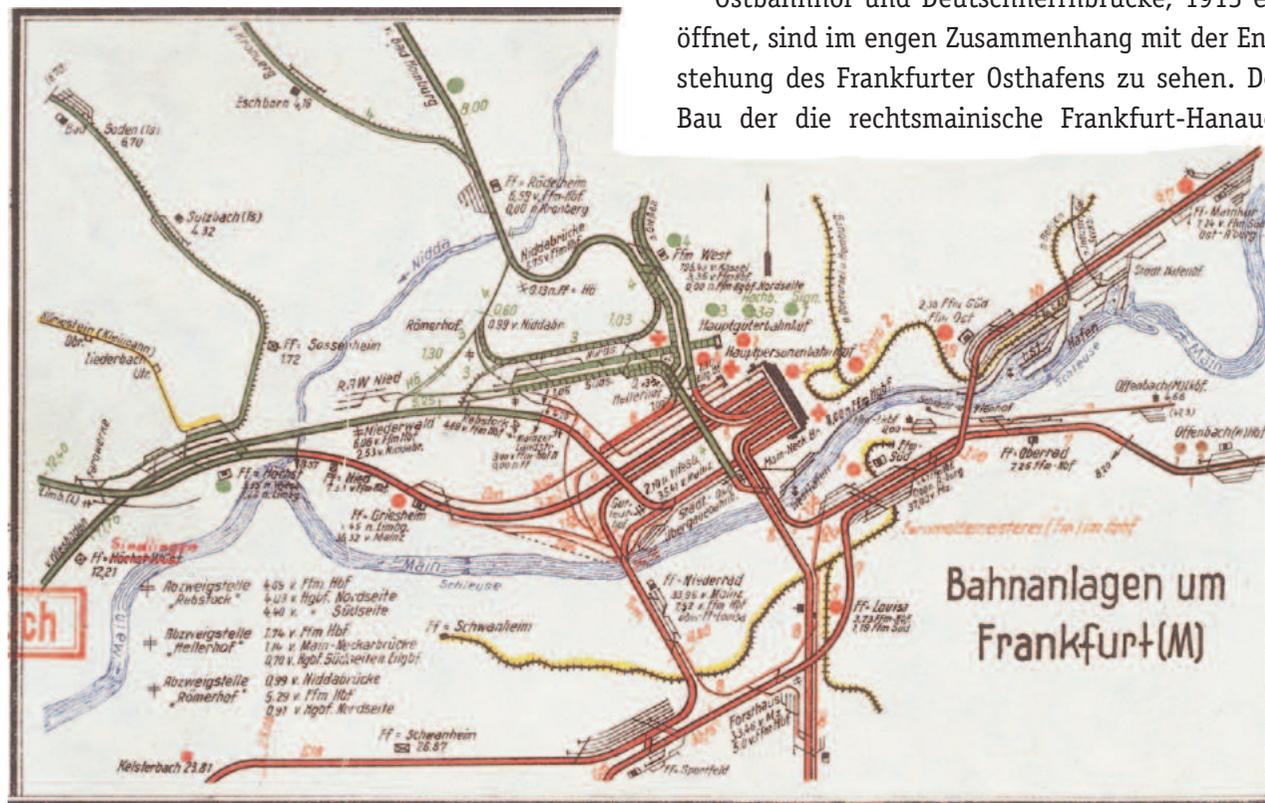
Ostbahnhof und Deutschherrnbrücke, 1913 eröffnet, sind im engen Zusammenhang mit der Entstehung des Frankfurter Osthafens zu sehen. Der Bau der rechtsmainische Frankfurt-Hanauer

Bahn an die Frankfurt-Bebraer Bahn in Sachsenhausen anschließenden Deutschherrnbrücke war verbunden mit der Aufgabe des alten Hanauer Bahnhofes zugunsten des neu angelegten Ostbahnhofes am heutigen Danziger Platz, der als Durchgangsbahnhof mit großzügigen Betriebsanlagen für den Güterverkehr konzipiert worden war: Endlich war die Frankfurt-Hanauer Bahn nicht mehr auf die wenig leistungsfähige städtische Verbindungsbahn als Fortsetzung in Frankfurt angewiesen.

Die neue Verbindung mündete in Sachsenhausen in den Südbahnhof ein. Nunmehr aufgewertet, erhielt er bis 1916 ein in Formen des Neoklassizismus gehaltenes neues Empfangsgebäude. Zeitweise nahm der Südbahnhof Funktionen für den Personenfernverkehr wahr, um hochrangigen Zügen das Kopfmachen im Hauptbahnhof zu ersparen.

Schon bald nach seiner Fertigstellung erwiesen sich die kapazitiven Ressourcen des Hauptpersonenbahnhofes als nicht ausreichend. Vor dem Ersten Weltkrieg geplant und durch diesen verzögert, erfolgte 1912 – 1924 eine Erweiterung von 18 auf 24 Bahnsteiggleise: Im Norden und Süden wurden zwei weitere, kleinere Bahnsteighallen errichtet, die jeweils ein Seitenflügelgebäude säumt. Bahnsteighallen und Seitenflügel nehmen einfühlend die architektonische Gestaltung des Ursprungsbaues von Eggert und Schwedler auf, ohne auf eigenständige Merkmale zu verzichten.

Mit dieser teilweise schon in die Reichsbahnzeit fallenden Erweiterung war die Entwicklung



Bahnanlagen in und um Frankfurt 1947

Historische Entwicklung der Frankfurter Eisenbahnanlagen

der Frankfurter Bahnanlagen bis zum S-Bahn-Bau ab den 1960er Jahren abgeschlossen.

Literatur

Berger, Manfred: Historische Bahnhofsbauten. Bd. 3: Bayern, Baden, Württemberg, Pfalz, Nassau, Hessen. Berlin(Ost) 1988.
 Brake, Ludwig: Die ersten Eisenbahnen in Hessen. Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Frankfurt, Hessen-Darmstadt, Kurhessen und Nassau bis 1866. (= Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau, Bd. LI). Wiesbaden 1991.
 Bundesbahndirektion Frankfurt am Main (Hrsg.): Abfahrt 1888, Ankunft 1988. 100 Jahre Hauptbahnhof Frankfurt am Main. Darmstadt 1988.
 Demandt, Karl E.: Geschichte des Landes Hessen. Kassel 1972 (Rev. Nachdruck Kassel 1980).
 Detig, Alfred: Frankfurt, seine Eisenbahnpolitik und die Entwicklung des Verkehrs auf den Eisenbahnen bis 1866. Frankfurt am Main 1921 (MS).

Dröll, Hermann: Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik 1836–1896. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. Leipzig 1912.
 Frankfurter Historische Kommission (Hrsg.): Frankfurt am Main. Die Geschichte der Stadt in neun Beiträgen. (= Veröffentlichungen der Frankfurter Historischen Kommission, Bd. XVII). Sigmaringen 1991.
 Freese, Jens: Vom Dampfwagen zur S-Bahn. 144 Jahre Eisenbahn in Frankfurt am Main-Sachsenhausen. Aachen 1990.
 Fuchs, Friderun: Die räumliche Entwicklung von Frankfurt am Main und Umgebung zwischen 1836 und 1886 auf Karten, Bildplänen und Reliefs. In: Frankfurt am Main zwischen 1836 und 1886. 150 Jahre Frankfurter Geographische Gesellschaft. (= Kleine Senckenberg-Reihe Nr. 16/Frankfurter Geographische Hefte, Nr. 56). Frankfurt am Main 1986, S. 10–22.
 Ganz, Manfred E.: Die Entstehung der Eisenbahnlinien in Hessen. Eine Zusammenstellung. In: Archiv für hessische Geschichte und Altertumskunde, Neue Folge, 45. Bd., 1987, S. 349–360.
 Hager, Bernhard: 150 Jahre Taunus-Eisenbahn. Zum hundertfünfzigjährigen Jubiläum der Taunus-Eisenbahn von Frankfurt nach Wiesbaden – ein Beitrag zur frühen deutschen Eisenbahngeschichte. (= Eisenbahnen

und Museen. Monographien der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, F. 39). Karlsruhe 1991.
 Hager, Bernhard: Aus der Geschichte der Main-Neckar-Bahn (Bd. 35/2003 d. Jahrbuches für Eisenbahngeschichte, hrsg. v. d. Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte).
 Hessisches Hauptstaatsarchiv u. Historische Kommission für Nassau (Hrsg.), Werner Seeger (Bearb.): Abteilung 480, Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) und Vorbehörden. Streckenplanung, Grunderwerb, Bauwesen 1846–1928 (1955). (Findbuch). Wiesbaden 1982.
 Klee, Wolfgang: Preußische Eisenbahngeschichte. Stuttgart u. a. O. 1982.
 Kobschätzky, Hans: Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen 1835–1892. Düsseldorf 1971.
 Krings, Ulrich: Bahnhofsbau. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus. (= Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts, Bd. 46). München 1985.
 Kyrieleis, Gisela: Großstadt-Heimat – der Frankfurter Hauptbahnhof. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, 1. Bd., Berlin(West) 1985 S. 339–349.
 Mayer, Arthur von: Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890. 2 Bde., Berlin 1891 (Nachdruck Moers 1984).
 Orth, Peter: Die Kleinstaaterie im Rhein-Main-Gebiet und die Eisenbahnpolitik 1830–1866. Limburg 1938.
 Püschel, Bernhard: Als die Eisenbahnen in Hessen entstanden. Ein Beitrag zur Geschichte der hessischen Eisenbahnen im vorigen Jahrhundert. In: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, hrsg. v. d. Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Bde. 8, 9, Karlsruhe u. Augsburg 1975 (Bd. 8) u. 1977 (Bd. 9), S. 42–78 (Bd. 8) u. S. 48–82 (Bd. 9).
 Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) (Hrsg.): Frankfurt (Main) 1948. Frankfurt am Main 1948.
 Rödel, Volker: Reclams Führer zu den Denkmälern der Industrie und Technik in Deutschland. Bd. 1: Alte Länder, Stuttgart 1992.
 Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof. 150 Jahre Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung (1838–1988). Stuttgart 1983.
 Schomann, Heinz: Das Frankfurter Bahnhofsviertel und die Kaiserstraße. Ein Beitrag zu Städtebau und Baukunst des Historismus. Stuttgart 1988.
 Wittland, Kim: 100 Jahre Hauptbahnhof Frankfurt 1888–1988. (= Eisenbahnen und Museen. Monographien der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, F. 37). Karlsruhe 1988.



Übersichtsplan mit dem neuen Hauptpersonenbahnhof und dem Hauptgüterbahnhof im Stadtgefüge

„Nachdruck mit freundlicher Genehmigung des Rhein-Main-Verkehrsverbund (Herausgeber) aus dem Buch: „Eisenbahnen in der Region Rhein-Main“, Hestra-Verlag, sowie der Genehmigung der Fotoaufnahmen aus dem „Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main“.

Die „Maakuh“ – Kettenschiffahrt auf dem Main

von Wolfgang Kirsten

Schon vor 2000 Jahren wurde berichtet, dass Flöße und Schiffe für den Transport von Gütern und Menschen auf dem Rhein verwendet wurden. Die Römer nutzten Militärschiffe auf den Flüssen, Tacitus berichtet von der Rheinflotte des Drusus, Kastelle waren auch Hafenzentren. Das römische Mainz am Rhein war gegenüber der Mainmündung gelegen und hatte daher eine besondere strategische Lage. Bei dem Bau des Hilton-Hotels in Mainz wurden Kriegsschiffe ausgegraben. Im November 1994 wurde das Museum für Antike Schifffahrt des Römisch-Germanischen Zentralmuseums in Mainz eröffnet, in dem man heute die konservierten Schiffe besichtigen kann (www.rgzm.de).

Binnenschiffe hatten im Mittelalter eine Ladekapazität von etwa 10 bis 20 Tonnen und legten flussabwärts ungefähr 100 Kilometer pro Tag zurück. Flussaufwärts wurden die Schiffe entweder gestakt oder getreidelt und schafften etwa 30 Kilometer am Tag. Seit dem 12. Jahrhundert gab es das Marktschiff, das damit eine regelmäßige Verbindung zwischen Mainz und Frankfurt und zurück darstellte. Mit diesen Schiffen wurden

Personen und Güter transportiert, natürlich aber auch die Post. Mit einem solchen Marktschiff ist z. B. die Familie Mozart am 10. August 1763 von Mainz nach Frankfurt gefahren, wo sie am Fahrort anlegte. Im Historischen Museum in Frankfurt ist

auf einem Großgemälde von F. W. Hirt ein Schiff zu sehen, das dem Typ des Marktschiffs entspricht.

Vom 15. – 18. Jahrhundert war der sogenannte „Oberländer“ (siehe Abb. 1) das wichtigste Frachtschiff auf dem Mittelrhein. (www.dsm.de/MA/oberl.htm). Das bis über 30 m lange trapezförmige Schiff konnte bis zu 100 t laden. Der Oberländer wurde flussaufwärts auf Leinpfaden von Pferden oder Menschen gezogen.

Der Main war schon immer ein wichtiger Fernhandelsweg zwischen Südost- und Westeuropa, aber er war immer ein unregelmäßiger Fluß mit stark schwankenden Wasserständen, so dass die Mainschiffe bis in das 19. Jahrhundert kaum mehr als



Abb. 1: Ein „Oberländer“ – ausgestellt im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven

Die „Maakuh“ – Kettenschiffahrt auf dem Main

50 t Tragfähigkeit hatten. Die Mainzer hatten von den Verkehrsverhältnissen den größten Vorteil, weil hier die für Frankfurt bestimmten Güter aus den größeren Rheinschiffen in die Mainkähne umgeladen wurden.

Mitte des 19. Jahrhunderts bekam die Binnenschiffahrt¹ mit der gerade eingeführten Eisenbahn eine starke Konkurrenz. Der Frachtverkehr durch die Eisenbahn in Frankfurt erreichte im Jahr 1863 etwa 1,4 Millionen Tonnen, das Frachtaufkommen auf den Schiffen betrug vorher etwa 200.000 Ton-

¹ Wir schreiben Schiffahrt modern mit drei f, oft aber in Eigennamen auch noch mit zwei f.

nen jährlich und ging anschließend auf die Hälfte zurück. Ähnlich war es östlich von Frankfurt. Die 1841 in Würzburg gegründete „Mairdampfschiffahrtsgesellschaft“ wurde nach Eröffnung der Ludwigs-West-Bahn im Jahre 1854 bald wieder eingestellt. Ab 1850 deutete sich ebenfalls der Niedergang der Treidelschiffahrt an. Außer den bekannten Vorteilen der Bahn fielen die großen Entfernungsunterschiede auf dem Schienen- und dem Wasserweg gerade am Main besonders ins Gewicht. Von Mainz nach Schweinfurt war die Bahnlinie 179 km lang, auf der Mainlinie waren es dagegen 337 km, also fast das doppelt so viel.

Bei der fortschreitenden Industrialisierung war es aber wünschenswert, wenigsten für den Hauptteil der Massengüter den Wasserweg zu erhalten. Man denke nur an die Steinkohle aus dem Ruhrgebiet. Die Mainschiffahrt konnte erheblich verbessert werden, als man den Treidelbetrieb durch Dampfschlepper ersetzte. Wie aber das Scheitern der „Mairdampfschiffahrtsgesellschaft“ zeigte, war die Schlepsschiffahrt mit Raddampfern wegen der flachen und schmalen Flussrinne nicht rentabel durchführbar. Hier bot sich die Kettenschiffahrt an, die ursprünglich in Frankreich entwickelt wurde. In Deutschland fuhren die ersten Kettenschiffe ab 1866 auf der unteren Elbe (später auf der ganzen Elbe) und auf dem Neckar von Mannheim bis Heilbronn ab 1878.

Das Antriebsprinzip war einfach: im Fluss wurde eine Kette verlegt, an der sich Schlepper mit einer Geschwindigkeit von etwa 4 – 5 Kilometern fortbewegten. Dabei konnte man sechs bis acht (manchmal auch bis zehn) Kähne mit einer Dampfmaschine schleppen.

Mark Twain berichtete in seiner Neckarreise, wie ein solches Kettenschiff aussah:

„Es war ein Schlepper, und zwar einer von sehr merkwürdigem Bau und Aussehen. Ich hatte ihn oft vom Hotel aus beobachtet und mich gefragt, wie er wohl angetrieben werde, denn offenbar besaß er keine Schraube oder Schaufeln. Jetzt kam er dahergeschäumt, machte eine Menge Lärm verschiedener Art und steigerte ihn ab und zu noch dadurch, dass er ein heiseres Pfeifen ertönen ließ.“

(www.wikipedia.org/wiki/Kettenschiffahrt)

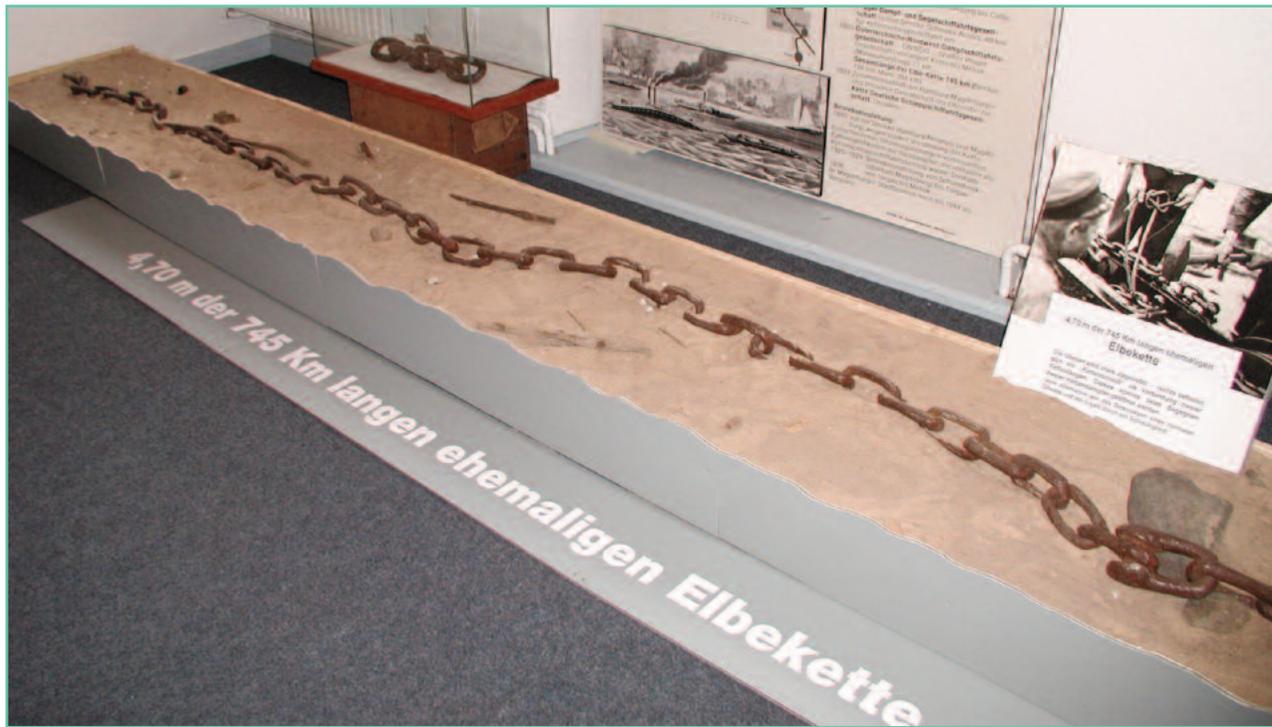


Abb. 2: Ein Teil der Schiffskette der Elbe – ausgestellt im Verkehrsmuseum Dresden

Die „Maakuh“ – Kettenschiffahrt auf dem Main

In und um Frankfurt wurde ein Kettenschleppdampfer „Maakuh“ genannt, in anderen Orten – je nach Sprachklang – auch „Määkuh“ oder in Unterfranken „Meekuh“. Wenn ein Kettenschleppdampfer auftauchte, ertönten durch die Schiffs-sirene laute Signale, die von Ferne an das Muhen einer Kuh erinnerten. Die Ketten rasselten zudem wie im Kuhstall.

Technik der Kettenschiffahrt

Die Kettenschiffahrt hat ihren Ursprung in Frankreich und wurde seit 1839 auf den Kanälen und Flüssen in und um Paris eingesetzt. Dort betrieb man einen kommerziell erfolgreichen Kettendampfer, der insbesondere dort fuhr, wo das Treideln der Kähne den regen Verkehr auf den Quais erschwerte.

Nach 1850 wurden mehrere Kettenschiffahrtsunternehmen gegründet. Oberhalb von Paris wurde die Kettenschiffahrt auf der Seine bis Montereau auf einer Länge von 105 km ausgedehnt.

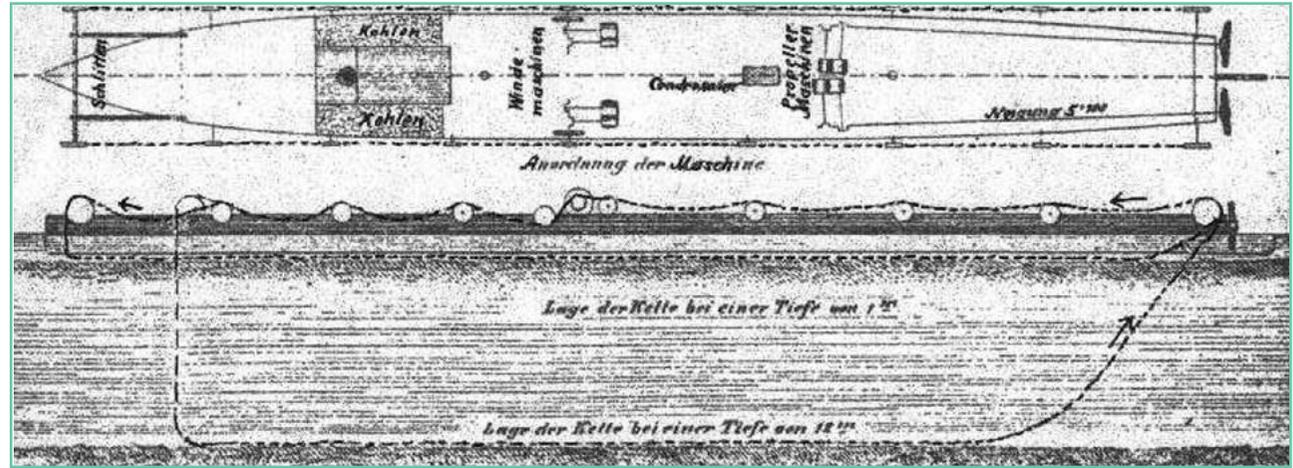


Abb. 3: Skizze zum Lauf der Kette

Die oben stehende Skizze verdeutlicht die Dimensionen solcher Schiffe: Länge über Deck 40 m, 7 m breit und eine Höhe mittschiffs von 2,1 m. Der besondere Vorteil in einem unregulierten Fluss ist der Tiefgang von höchstens 0,8 m. In dem Buch „Kettenschiffahrt“ von Zesewitz u. a. liest man dazu:

„Dieses Schiff wurde zum Vorbild der ersten in Deutschland gebauten Kettendampfer. So finden

wir ihm schon die typischen Merkmale, die später auch für jene kennzeichnend waren, insbesondere das längsgewölbte Deck und die symmetrische ausgebildeten Schiffsenden mit den Kettenauslegern und den Steuerrudern, ferner als Kettenzugvorrichtung eine Zweitrommelwinde und zu deren Antrieb eine Zwillingsdampfmaschine mit veränderlichen Vorgelege.“

Dabei zog die Dampfmaschine die Ketten über auf dem Deck angebrachten Zahntrommeln aus dem Wasser. Die Kette lief über das Deck und versank hinten wieder im Strom.

In Deutschland gewann die Kettenschiffahrt um 1862/63 neuen Auftrieb, nachdem man sie vorher auf dem Rhein aus verschiedenen Gründen als schwerlich durchführbar hielt. Die Diskussion über das Für und Wider der Kettenschiffahrt auf dem Rhein ist in dem Buch „Als die Hexen Schiffe schleppten“ von Lars U. Scholl sehr spannend be-

Literatur zur Kettenschiffahrt

Zur Geschichte und Technik empfehlen wir das außerordentlich interessante und detaillierte Buch „Kettenschiffahrt“ von Zesewitz, Düntzsch, Grötschel (VEB Verlag Technik Berlin, 1987, 263 S.) und das wir in diesem Artikel oft zitieren. In der Bibliothek des Förderkreises der Industrie- und Technikgeschichte stehen zu diesem Thema weitere Bücher:

- Scholl, Lars U.: Als die Hexen Schiffe schleppten. Die Geschichte der Ketten- und Seilschleppschiffahrt auf dem Rhein. Kabel Verlag, 1985 Ppb., 179 S.
- Vom Einbaum zum Dampfschiff, Jahrbuch 1984. Hrsg. Förderverein Südbayerisches Schifffahrtsmuseum Starnberg e.V. Starnberg (Selbstverlag d. Hrsg.), 1984.
- Katalog des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg-Ruhrort, 1989

Die „Maakuh“ – Kettenschiffahrt auf dem Main



Abb. 4: Ewald Bellingrath, der Vater der deutschen Kettenschiffahrt

schrieben. Diese Geschichte hätte einen eigenen Artikel in unserem FITG-Journal verdient.

Die Magdeburger Regierung fand dagegen, dass die Kettenschiffahrt auf der Unterelbe günstigere Resultate in Aussicht stelle und am 18. Oktober 1865 erteilte der Minister die Konzession für die Strecke Neustadt – Buckau. Die Kette wurde im April 1866 versenkt und am 20. August 1866 die erste Fahrt durchgeführt.

Auf der Oberelbe in Sachsen wurde unter der Leitung von Ewald Bellingrath (1838 – 1903) die Gesellschaft „Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe zu Dresden“ (KSO) begründet. Er war gleichzeitig der Leiter der Werft Dresden-Übigau, die er bis zu seinem Tod zu einer der führenden Binnenwerften Deutschlands entwickelte. Bis 1871 war auf der gesamten sächsischen Strecke von Magdeburg bis Schandau eine Kette verlegt.

Ein Beispiel zeigt die Überlegenheit der Kettenschiffahrt: Für die Strecke Magdeburg bis Dresden mit 278 km benötigte ein Kettendampfer 70 Stunden. Dabei wurde 10 Frachtkähne geschleppt, die einzeln eine Ladung zwischen 100 – 300 t hatten.

Ab 1881 expandierte die KSO und besaß das Monopol in der Kettenschiffahrt auf der Elbe auf der Strecke von Hamburg bis zur böhmischen Grenze. Bellingrath war nun der Generaldirektor des neuen Unternehmens, der Deutschen Elbschiffahrt-Gesellschaft. Zu seinem 100. Todestag wurde im Elbschiffahrtsmuseum in Lauenburg eine

Sonderausstellung eröffnet. Aktuell im Jahr 2007 zeigt das Verkehrsmuseum Dresden die Interimsausstellung „Von Schleppern, Seglern und Dampfschiffen“. Es wird ein 50 Meter langes Originalstück der Elbkette (siehe Abb. 2) und ein Filmbeitrag gezeigt. (www.verkehrsmuseum-dresden.de)

Kettenschiffahrt auf dem Main

Den Frankfurtern ist die Geschichte der Kettenschiffahrt durch die Ausstellung „Hafenstadt Frankfurt“ im Kontorhaus in der Lindleystraße im Sommer 2006 gut bekannt. Neben der „Maakuh“ wurde die Entwicklung der Häfen von Frankfurt gezeigt. In diesem Zusammenhang möchten wir nur festhalten, dass 1886 der Westhafen eröffnet wurde. An der Gutleutstraße entwickelte sich sogar ein Hafenviertel mit Hafenkneipen. Der Westhafen reichte bald nicht mehr aus. 1913 wurde der Osthafen unter dem Oberbürgermeister Adickes gebaut (siehe Abb. 6).



Abb. 5: Kettendampfer „Zeuner“ auf der Elbe

Die „Maakuh“ – Kettenschiffahrt auf dem Main



Abb. 6: Bau des Osthafen im Jahr 1913

Die Initiative, eine Kettenschiffahrt auf dem Main zu eröffnen, kam aus Mainz. Heino Held, Inhaber der Mainzer Firma C. J. H. Held & Cie. wollte eine Kette zunächst nur von Mainz bis Frankfurt verlegen und beantragte 1871 eine Konzession bei den zuständigen Behörden Preußens, Bayern und Hessen. Man erinnert sich hier, dass 1868 Frankfurt und das Kurfürstentum Hessen von Preußen annektiert und zur preußischen Provinz Hessen-Nassau zusammengefasst wurden, deren Grenze nördlich vom Main liegt. Bereichshauptstadt war Wiesbaden.

Die Handelskammer in Frankfurt bevorzugte allerdings eine andere Technik. Sie forderte nachdrücklich die Kanalisierung des Mains, um ihn für Rheinschiffe bis etwa 800 t Tragfähigkeit befahr-

bar zu machen. Sie wurde vom Magistrat der Stadt unterstützt und forderte sogar den Reichskanzler v. Bismarck auf, die nötigen Mittel aus dem Staatshaushalt bereitzustellen. Danach wurde deutlich, dass die Ziele der Beteiligten nicht deckend war. Auf der einen Seite ließ sich die Kanalisierung nicht in kurzer Zeit verwirklichen, auf der anderen Seite musste bald eine Verbesserung der Mainschiffahrt greifen. Erst 1879 konstituierten sich zwei Komitees in Aschaffenburg unter der Initiative des Offenbacher Fabrikanten und Abgeordneten des hessischen Landtags, August Kugler. Sie forderten die Errichtung der Kettenschiffahrt auf dem Main. Die Komitees konnten Bellingrath zur Mitarbeit gewinnen, der allerdings durchaus eigene Interessen verfolgte.

Wieder entbrannte ein heftiger Interessensstreit:

- Das rheinhessische Mainz befürchtete, den Hauptumschlagplatz der Mainschiffahrt zu verlieren. Es unterstützte daher die Pläne zur Kettenschiffahrt.

Aus Meyers Konversations-Lexikon

„Main: ... Der Main ist 495 km lang und 390,1 km weit, von der Regnitzmündung ab, schiffbar; jedoch wird der Verkehr durch ungenügende und zu wenig gleichmäßige Wasserfülle und die gewaltigen Krümmungen erschwert. Durch den Ludwigskanal ist der M. mittels der Altmühl mit der Donau in Verbindung gebracht. 1893 passierten den M. bei Würzburg auf der Thalfahrt 1849 Frachtschiffe mit 16,758 Ton. Ladung; außerdem wurden verflößt 215,915 T. Floßholz. Auf der Bergfahrt gingen durch Würzburg 1859 Schiffe mit 4235 T. Ladung. Die Dampfschiffahrt auf dem M. ist neuerdings wieder aufgenommen worden. Zunächst wurde bis Aschaffenburg eine Kette zur Schleppschiffahrt gelegt, der Fluß kanalisiert und in Frankfurt ein schöner Hafen gebaut. Die Ausdehnung der Kettenschiffahrt bis Bamberg steht bevor, ebenso die Korrektur der preußisch-hessischen Flußstrecke. ... Vgl. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem M. (Bamb. 1894) ...“

Meyers Konversations-Lexikon, Fünfte Auflage, Elfter Band, Bibliographisches Institut, Leipzig und Wien, 1897.p.777-778

Die „Maakuh“ – Kettenschiffahrt auf dem Main



Abb. 7: Aquarell eines Kettendampfers 1886 in Frankfurt. Die Schornsteine sind wegen der Brücken umgelegt.

- Bayern lehnte diese Pläne ab, machte keine Zusage zu einer Zinsgarantie und wollte keine Konkurrenz für die bayrischen Staatsbahnen haben.
- Preußen wollte eine Entscheidung zur Kettenschiffahrt erst nach der Fertigstellung der Kanalisierung treffen. Eine Übernahme einer Zinsgarantie kam gleichfalls nicht in Frage.

Bellingrath hatte in einem Gutachten im Auftrag des Komitees den Einsatz von Kettenschiffen

empfohlen, das forderte allerdings den entschiedenen Widerspruch der Frankfurter Handelskammer heraus. Deren technischer Berater, Regierungsbaumeister P. Werneburg hielt kleinere Schraubenschleppdampfer für vorteilhafter, u.a. weil der Betrieb der Kettenschiffahrt durch die Schleusen erschwert wurde und die Investitionskosten höher waren. Aus diesen Gründen kamen die Bemühungen der Komitees sehr langsam

voran. Eine Aktienzzeichnung der Handelskammer in Mainz erfolgte nur zögernd. Erst nachdem ein Dresdner Bankhaus durch Vermittlung von Bellin-grath eine halbe Million Mark übernommen hatte, wurde am 4. Oktober 1883 in Mainz die Aktiengesellschaft Mainkette gegründet. Das südlich des Mains gelegte Großherzogtum Hessen erteilte im Januar 1884 die Konzession, die gleichlautende Konzession Badens (Baden berührt damals wie heute in Wertheim den Main) erging im Februar. Die preußische Konzession erfolgte im April, und die bayrische Regierung erteilte eine vorläufige Betriebserlaubnis, allerdings nur von der bayrischen Grenze bis Aschaffenburg.

In der gleichen Zeit war die Stauregulierung des Mains in vollem Gang. Von der Mündung bis Frankfurt wurden Nadelwehre und Schleusen errichtet, Frankfurt selbst hatte auf der innen-



Abb. 8: Kettendampfer vor Würzburg

Die „Maakuh“ – Kettenschiffahrt auf dem Main

städtischen Flussstrecke auf beiden Seiten Umschlaganlagen projektiert. Die Stadt Frankfurt hatte starke Bedenken, dass die verlegte Kette den Hafenbetrieb behindert und wand sich an die Regierung in Wiesbaden, allerdings ohne Erfolg.

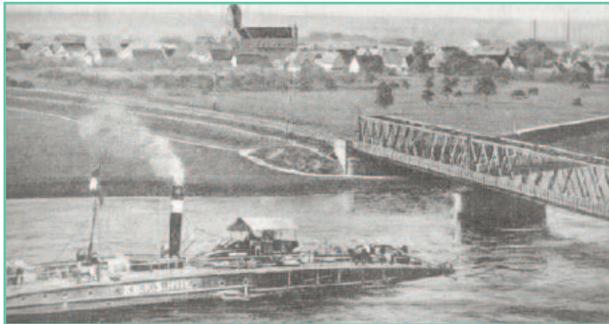


Abb. 9: Kettenschiff in bayrischen Teils des Mains

Am 7. August 1886 schließlich wurde die Kettenschiffahrt eröffnet. Die drei Kettendampfer wurden in Roslau in Sachsen gebaut und fuhren zwischen Mainz und Aschaffenburg. Ein bereits vorher vorgelegtes Gesuch an die bayrische Regierung, die genehmigen Strecke bis Wertheim zu erweitern, war abschlägig beschieden worden, weitere Anfrage blieben sogar unbeantwortet.

Die Bevorzugung der Eisenbahnen begann erst anfangs der neunziger Jahren aufzuhören, und man erteilte am 21. Juni 1891 die Konzession von Aschaffenburg bis Miltenberg, ab 1895 die Verlängerung bis Lohr. Allerdings konnte man sich in der bayrischen Regierung nicht damit anfreunden, die Konzession an eine Privatgesellschaft zu erteilen, und daher wurde die Betriebsführung auf den neuen Strecken den Bayrischen Staatsbahnen

übertragen, die einen Zweigbetrieb, der Königlich Bayrischen Ketten-Schleppschiffahrt (K.B.K.S.), gründeten. Unter erheblichen Investitionen zur Verbesserung des Mainfahrwassers, Umbaus einiger Brücken und neuer Kettendampfer wurde die Kettenschiffahrt 1889 von Lohr bis Würzburg, ein Jahr später bis Ochsenfurt verlängert. 1901 wurde die Mainkette veranlasst, die Kette ab Aschaffenburg an die K.B.K.S. zu verkaufen, so dass die Mainkettenschiffahrt in Bayern komplett in staatlicher Regie war.

„Aschaffener Zeitung“ vom 17. Juli 1900:

„Die k. bayer. Kettenschiffe beförderten im Monat Juni in 22 Schleppzügen 430 Fahrzeuge mit 24568 t Tragfähigkeit und 4706 t Ladung bergwärts. Thalwärts schleppten sie 4 Fahrzeuge mit 467 t Tragfähigkeit und 28 t Ladung. Die Einnahmen hiefür betragen 8 026 M., 70 Pf. Der Verkehr hat demnach trotz des fortwährend guten Wasserstandes ziemlich abgeflaut.“

Da die K.B.K.S. Gewinn machten, wurden von der bayrischen Abgeordnetenkammer im Jahr 1908 weitere 5 Millionen Mark zur Verlängerung der Kette bis Bamberg bewilligt. Im Sommer 1911 wurde der Betrieb bis Schweinfurt aufgenommen, 1912 bis zum Endpunkt Bamberg. Insgesamt war die Kette nun 396 Kilometer lang. Die K.B.K.S. verfügte über acht Kettendampfer gleicher Bauart, für deren Instandhaltung eine neu eingerichtete Werft in Aschaffenburg verantwortlich war.

Epilog

Im Jahr 1900 wurde die Stauregulierung des Mains durch eine sechste Staustufe bis Offenbach vorangetrieben. Dadurch wurde der Main für Rheinschiffe direkt zugänglich. Die AG Mainkette hatte schon vor dem 1. Weltkrieg einige Schraubendampfer in Dienst gestellt, die seit der Mainregulierung wesentlich wirtschaftlicher arbeiteten. Die Kettenschiffahrt wurde schrittweise eingestellt. Oberhalb von Aschaffenburg wurde die Kettenschiffahrt von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Nachfolgegesellschaft nach dem 1. Weltkrieg betrieben. Im Laufe der dreißiger Jahre wurde die Ära der Kettendampfer auch hier langsam beendet. Am 14. Mai 1938 wurde die Kettenschiffahrt auf dem Main für immer eingestellt. In der Flussmitte blieb die Kette noch bis 1940 liegen.

Das letzte im Jahr 1902 gebaute Kettenschiff mit dem Namen „Maakuh“ kann man im Floßhafen von Aschaffenburg besichtigen. Es dient heute als Restaurant. Es wurde vom bayrischen Landesamt für Denkmalpflege in die Denkmalliste aufgenommen. Während der Tage der Route der Industriekultur Rhein-Main (www.route-der-industriekultur-rhein-main.de) gibt es regelmäßig Führungen.

Modelle der Maakuh und ein Stück der Mainkette kann man im Schiffsahrts- und Schiffbaumuseum in Würth besichtigen. Auch das Schlossmuseum in Aschaffenburg zeigt ein Modell. Eine Original-Schiffsglocke des „Königlich Bayrischen Kettendampfschiffs Nr. 4“ sieht man im Heimatmuseum in Elsenfeld am Main.

Die „Maakuh“ – Kettenschiffahrt auf dem Main

In Frankreich ist heute noch ein Kettenschiff auf dem Canal de St. Quentin im Betrieb. Es ist 25 m lang, 5 m breit und hat 1 m Tiefgang. Angetrieben wird es von einem 600-Volt-Elektromotor.

Der Autor ist Herausgeber des FITG-Journals und hat eine besondere Affinität zum Main. Er wurde in Hochheim am Main geboren und ist bereits An-

fang der 50er Jahren in der „Mainlust“ in Hochheim im Main geschwommen (was man damals lieber unterlassen hätte). Er besuchte als Jugendlerner oft die Schleuse Gustavburg/Kostheim. Heute sieht er manchmal durch das Fenster in seinem Büro im Universitätsklinikum Frankfurt den Main und die Mainschiffahrt. Er ist unter wolfgang.kirsten@kgu.de erreichbar.



Kettenschiffahrt bei Heilbronn auf dem Neckar

Schiffahrts- und Schiffbaumuseum

63939 Wörth a.Main, Rathausstraße 72
Tel.: 093 72 - 729 70, Fax: 093 72 - 98 93 40
Öffnungszeiten: Sa und So 14 bis 17 Uhr

Heimatismuseum Elsenfeld,

63820 Elsenfeld, Hauptstraße 21
Tel.: 060 22 - 92 00 und 50 07 - 0
Öffnungszeiten: nach Vereinbarung

Interessante Weblinks zur Industriegeschichte

Adler Motoren Veteranen Club
www.adler-veteranen.de

DECHEMA Gesellschaft für Chemische Technik und Biotechnologie e.V.
www.dechema.de

Fahrzeugveteranenverein Dreieich
www.fvvd.de

Feldbahnmuseum: www.feldbahn-ffm.de

Historisches Museum der Stadt Frankfurt
www.historisches-museum.frankfurt.de

IHK Frankfurt
www.frankfurt-main.ihk.de

Institut für Neue Technische Form
www.intef.de

Museum der Stadt Rüsselsheim
www.stadt-ruesselsheim.de/rd/1127.htm

Museum für Rechner-, Computer und Kommunikationstechnik
www.technikum29.de/

Institut für Neue Technische Form
www.intef.de

Hessisches Wirtschaftsarchiv
www.hessischeswirtschaftsarchiv.de/

Stadtwerke Verkehrsmuseum Frankfurt
www.hsf-ffm.de

Zeppelin Museum zeppelinheim
www.zeppelin-museum-zeppelinheim.de/

Hessisches Wirtschaftsarchiv in Darmstadt

Gemessen an den staatlichen, kirchlichen und vielen kommunalen Archiven ist das Hessische Wirtschaftsarchiv eine sehr junge Einrichtung. Nicht einmal zehn Jahre alt, hat es sich dennoch einen festen Platz in der hessischen Archivlandschaft erobert. Pläne für die Gründung eines regionalen Wirtschaftsarchivs in Hessen hat

es in den letzten 60 Jahren immer wieder gegeben. Schon während des Zweiten Weltkriegs, unter dem Eindruck der zunehmenden Luftangriffe, plante der hessen-nassauische Gauwirtschaftsberater Wilhelm Avienny, alle Unternehmensarchive seines Zuständigkeitsgebiet sichten zu lassen und in einer zentralen Einrichtung zusammenzufassen.



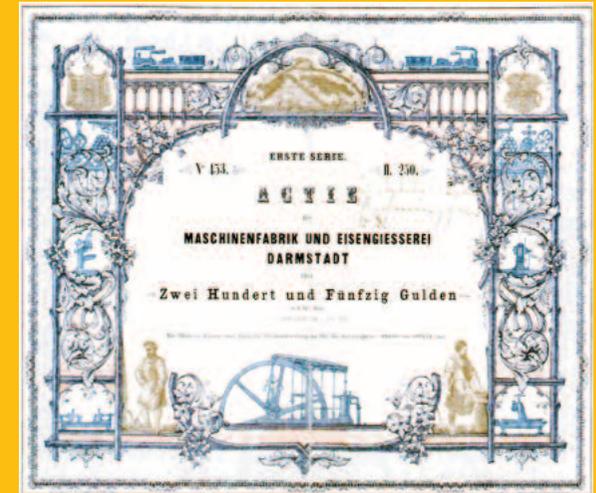
Seit 1993 ist das Hessische Wirtschaftsarchiv – gemeinsam mit dem Stadtarchiv Darmstadt, dem Hessischen Staatsarchiv, dem Archiv der Technischen Universität Darmstadt, verschiedenen Sammlungen der Landes- und Hochschulbibliothek und des Hessischen Landesmuseum Darmstadt, dem Historischen Verein für Hessen, der Hessischen Historischen Kommission und der Hessischen Familiengeschichtlichen Vereinigung – in dem von Georg Moller 1817 im klassizistischen Stil errichteten Gebäude des ehemaligen Hof- bzw. Landestheaters (sog. Mollerbau, heute Haus der Geschichte) untergebracht.

Aus den Beständen des Hessischen Wirtschaftsarchivs

Aktie der Maschinenfabrik und Eisengießerei Darmstadt über 250 Gulden von 1859

Der Begriff der Aktie in der Bedeutung „Wertpapier über einen Anteil an einem Unternehmen“ lässt sich erstmals 1606 im Zusammenhang mit der Ostindischen Kompanie nachweisen. Aus dieser Wurzel entwickelte sich im 18. Jahrhundert insbesondere im Bank- und Versicherungswesen die Form der Inhaberaktie. Der erhöhte Kapitalbedarf im Zeitalter der Industrialisierung führte dazu, dass sich auch privatrechtliche Großunternehmen dieser Rechtsform bedienten, um breit gestreutes Kapital bei gleichzeitiger Risikobegrenzung aufzubringen, wobei der ursprüngliche öffentlich-rechtliche Gehalt verloren ging.

Die hier vorgestellte Aktie der Maschinenfabrik und Eisengießerei Darmstadt AG, einer der ältesten hessischen Aktiengesellschaften, ist ein hervorragendes Beispiel für die oft aufwändige grafische Ge-



Es ist nicht überliefert, in welcher Form dieses Vorhaben umgesetzt werden sollte und ebenso wenig, inwieweit der zum Leiter des Referats Wirtschaftsarchiv beim Gauwirtschaftsberater ernannte Archivrat Demeter, Leiter der Frankfurter Außenstelle des Reichsarchivs, noch aktiv werden konnte. Falls damals – was unwahrscheinlich ist – irgendwelche Sammlungen angelegt wurden, so sind sie wohl durch Kriegseinwirkungen vernichtet worden. Nach Kriegsende ließ die wirtschaftliche und politische Situation Deutschlands das Projekt verständlicherweise für lange Zeit in den Hintergrund treten.

Neue Bemühungen um die Einrichtung eines Wirtschaftsarchivs für das Rhein-Main-Gebiet setzten erst wieder gegen Ende der sechziger Jahre ein, wobei unterschiedliche Konzepte diskutiert wurden. Insbesondere der damalige Direktor des Stadtarchivs Frankfurt am Main, Prof. Dr. Wolfgang Klotzer, dessen Interesse an dieser Frage sich auch in der Übernahme bedeutender Frankfurter Unternehmensarchive in die Bestände des Frankfurter Stadtarchivs manifestierte, unterstützte das Projekt nachhaltig. Unterschiedliche Vorstellungen in

konzeptionellen Fragen wie in der regionalen Ausrichtung – Beschränkung auf das Rhein-Main-Gebiet oder Ausdehnung auf das gesamte Bundesland Hessen – sowie die ungeklärte Finanzierungs- und Raumfrage verhinderten jedoch eine rasche Realisierung des Vorhabens. Erst der Deutsche Archivtag 1987 in Frankfurt am Main, der sich des Themas „Archive der Wirtschaft“ annahm und die bisherigen Versäumnisse auf diesem Gebiet ins Bewusstsein der Öffentlichkeit rückte, und vor allem die Verabschiedung des Hessischen Archivgesetzes 1989, das die fachgerechte Betreuung des historischen Schriftguts auch von Körperschaften des öffentlichen Rechts verbindlich regelte, brachten den entscheidenden Durchbruch.

Ende der achtziger Jahre fassten die hessischen Industrie- und Handelskammern den Beschluss, ihre schon lange bestehenden Planungen zur Errichtung eines gemeinsamen Archivs zu verwirklichen. Sie gründeten im Frühjahr 1992 den Verein Hessisches Wirtschaftsarchiv mit Sitz in Darmstadt, der als Trägerverein fungiert. Schon im Oktober des gleichen Jahres nahm das Hessische Wirtschaftsarchiv, zunächst noch provisorisch in den Räumen des Hessischen Hauptstaatsarchivs Wiesbaden untergebracht, seine Arbeit auf. Ende 1993 erfolgte der Umzug nach Darmstadt in das aus der Bauruine des ehemaligen Hoftheaters neu errichtete „Haus der Geschichte“. Das dort gemeinsam mit dem Hessischen Staatsarchiv Darmstadt, dem Stadtarchiv Darmstadt und dem Archiv der Technischen Universität Darmstadt verwirklichte Modell der Kooperation und Vernetzung

staltung von Aktien im 19. Jahrhundert, da sie eine Ansicht des Werksgeländes und Abbildungen der hergestellten Produkte mit üppigem Rankenwerk vereinigt.

Die Geschichte der Maschinenfabrik und Eisengießerei Darmstadt AG liegt weitgehend im Dunkeln. Schon das Gründungsdatum lässt sich nicht mit Gewissheit ermitteln, obwohl vieles dafür spricht, dass es in das Jahr 1856 fällt. Der Erfolg des Unternehmens verlief parallel zur Konjunktur der Branche in dieser Zeit: Bereits nach kurzer Zeit entwickelte es sich zum führenden Maschinenbauunternehmen in Darmstadt, um in der Gründerkrise schließlich sein Ende zu finden.

In den 1860er Jahren stellte das Unternehmen, das der Überlieferung nach von der Darmstädter Bank für Handel und Industrie finanziert wurde, ein breit gefächertes Sortiment her, das von Brennerei- und Brauereimaschinen über landwirtschaftliche Maschinen, stationäre Dampfmaschinen, Lokomobile, hydraulische Maschinen, Mühlen- und Fabrikeinrichtungen und Werkzeugmaschinen bis hin zu Eisenguss- und Blecharbeiten reichte und hauptsächlich in der Region abgesetzt wurde. Die Absatzlage gestaltete sich äußerst günstig, so dass bereits zu Beginn des Jahrzehnts rund 260 Arbeiter beschäftigt werden konnten.

Im Boom der Gründerjahre konzentrierte das Unternehmen seine Produktion vor allem auf den Bau von Lokomotiven, insbesondere auf Schmalspurlokomotiven für Sekundärbahnen, stellte daneben aber auch Lokomobile und Dampfrahmen her und errichtete Eisenbahnbauten.

Das Geschäftsjahr 1872/73 sah das Unternehmen auf dem Höhepunkt seines Erfolges: 12 fertig gestellte und ausgelieferte Lokomotiven, während 19 weitere noch in Arbeit waren, rechtfertigten die Ausschüttung einer hohen Dividende. Als jedoch 1874 die Aufträge dramatisch zurück gingen, geriet die gesamte Maschinenbaubranche in eine heftige Krise. Von der allgemeinen Entlassungswelle war

Hessisches Wirtschaftsarchiv
 Karolinenplatz 3 · 64289 Darmstadt
 Tel.: 06151-165000 · Fax: 06161-165003
 E-Mail: hwa-darmstadt@t-online.de
www.hessischeswirtschaftsarchiv.de
 Leiter: Dr. Ulrich Eisenbach
 Öffnungszeiten:
 Di bis Fr: 9 bis 17 Uhr · Mo 9 bis 19.30 Uhr

Das Hessische Wirtschaftsarchiv

unterschiedlicher Archive ist bislang einzigartig in Deutschland und bietet vor allem den Benutzern große Vorteile,

Die Konzeption des Hessischen Wirtschaftsarchivs orientiert sich an den älteren regionalen Wirtschaftsarchiven in Köln, Dortmund, Stuttgart und München, deren Aufgaben weit über die eines reinen Kammerarchivs hinausgehen. Die Sicherung und Pflege von Unternehmensarchiven sowie der geschichtlichen Überlieferung aus dem hessischen Wirtschaftsleben insgesamt zählen ebenso dazu wie die Unterstützung der wirtschaftshistorischen Forschung und die Zusammenarbeit mit hessischen Hochschulen.

Für die laufenden Personal- und Sachkosten des Archivs kommen die hessischen Industrie- und Handelskammern auf. Das Land Hessen fördert die Einrichtung, indem es die Büroräume und ein Magazin kostenlos zur Verfügung stellt. Zusätzliche Mittel stellen Verbände, Unternehmen und Einzelpersonen bereit, die als fördernde Mitglieder dem Verein Hessisches Wirtschaftsarchiv angehören und sich zur Zahlung eines festen Jahresbeitrags verpflichtet haben.

Bestände

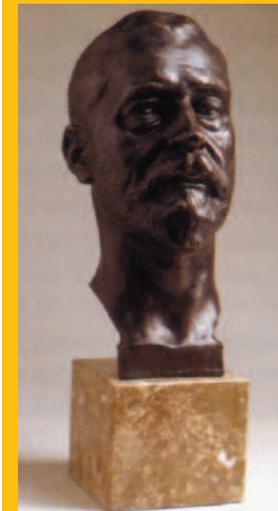
Den Kern der Bestände des Hessischen Wirtschaftsarchivs bildet die historische Überlieferung der zwölf hessischen Industrie- und Handelskammern (Darmstadt, Dillenburg, Frankfurt am Main, Friedberg, Fulda, Gießen, Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern, Kassel, Limburg, Offenbach am Main,

Wetzlar und Wiesbaden). Zwar konnten bislang alle Kammerbestände gesichtet und zum großen Teil auch übernommen werden, doch weist die Überlieferung durch kriegsbedingte oder anderweitige Verluste sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht erhebliche Lücken auf. Bei den meisten Industrie- und Handelskammern sind aus der Zeit vor 1945 – sieht man einmal von den Protokollbüchern und gedruckten Geschäftsberichten ab – keine Unterlagen mehr vorhanden. Lediglich im Falle der Industrie- und Handelskammern Frankfurt am Main, Gießen, Limburg sowie (mit starken Einschränkungen) Dillenburg und Offenbach am Main haben sich noch aussagekräftige Altbestände aus der Vorkriegszeit und auch aus dem 19. Jahrhundert erhalten. Etwa ein Drittel der übernommenen Kammerakten stammt aus der Zeit nach 1970 und unterliegt somit noch den im Hessischen Archivgesetz festgelegten Sperrfristen.

Diese Überlieferungslücken konnten jedoch zunehmend durch die Übernahme von historisch bedeutendem Firmenschriftgut und von Nachlässen von Persönlichkeiten des hessischen Wirtschaftslebens geschlossen werden. Das Hessische Wirtschaftsarchiv verfügt inzwischen über mehr als 60 Firmenbestände von sehr unterschiedlichem Umfang und unterschiedlicher Aussagekraft. Während in manchen Fällen die Überlieferung eines Unternehmens in einem einzigen Karton verwahrt werden kann, umfasst das frühere Unternehmensarchiv der Metallgesellschaft AG, das aus den vier Einzelbeständen Metallgesellschaft AG,

auch die Maschinenfabrik und Eisengießerei Darmstadt betroffen, die die Zahl ihrer Arbeiter auf 240, 1876 sogar auf 210 reduzieren musste. Von dem seit Beginn der 1880er Jahre einsetzenden Aufschwung konnte das Unternehmen nicht mehr profitieren. Die anhaltende Krise hatte bereits 1878/79 zur Liquidation geführt.

Wilhelm Merton als Unternehmer und Sozialreformer



Wilhelm Merton, Abguss einer Marmorbüste von Fritz Klinisch (1870 – 1960), Frankfurt am Main, 1916

Wilhelm Merton wurde am 15.12.1848 in Frankfurt am Main geboren. Seine Eltern waren der aus London immigrierte Ralph Merton und Sara Amelie Cohen, die Tochter des Frankfurter Metallhändlers Philipp Abraham Cohen. Nach der Schulzeit in Frankfurt und einem Volontariat bei der Deutschen Bank in Berlin erwarb er in den Unternehmen seines Vaters und älteren Bruders erste praktische Erfahrungen. Aus der Metallhandlung seines Großvaters, deren Teilhaber Merton seit 1876 war, gründete Merton 1881 die Metallgesellschaft AG, die sich innerhalb kürzester Zeit zu einem der führenden Unternehmen im Nichteisen-Metallhandel entwickelte. Die Erkenntnis, dass die prosperierende Elektroindustrie den Absatz auch künftig sichern würde, veranlasste Merton zum Aufbau eines international operierenden und mit vielfältigen Beteiligungen stark verflochtenen

Vereinigte Deutsche Metallwerke, Institut für Gemeinwohl und Nachlass Richard Merton (siehe Kasten rechts) besteht, immerhin etwa 400 Regalmeter. Von vergleichbarem Umfang ist auch der Bestand der Deutschen Börse AG, der vor allem aus Börsenzulassungsakten besteht und eine Fülle von Informationen über die einzelnen an der Börse gehandelten Unternehmen enthält.

Insgesamt liegt bislang der räumliche Schwerpunkt der übernommenen Bestände im Bereich des früheren Herzogtums Nassau, wobei Unternehmen der Eisen schaffenden und verarbeitenden Industrie besonders zahlreich vertreten sind.

Die Übernahme von derartig umfangreichen Beständen, die ursprünglich hauptamtlich betreut wurden, stellt jedoch eher eine Ausnahme dar. Im Regelfall gelangen in das Hessische Wirtschaftsarchiv entweder Unterlagen, die wegen der Verlagerung oder eines Konkurses des betreffenden Unternehmens akut in ihrer Erhaltung bedroht sind, oder aber Schriftgut von Unternehmen, die sich auf Grund ihrer Größe nicht in der Lage sehen, ein eigenes, fachlich betreutes Unternehmensarchiv einzurichten und zu unterhalten. Im Unterschied zum Kammerschriftgut handelt es sich bei den im Hessischen Wirtschaftsarchiv verwahrten Unternehmensakten überwiegend um Deposita, die nur mit Zustimmung der Eigentümer eingesehen werden können. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Sammlungen, die laufend ergänzt werden und deren Schwerpunkt im Bereich Fotografien, Werbemarken und Notgeld liegt.

Weiterhin konnte das Wirtschaftsarchiv durch

Schenkungen und Ankäufe eine Dienstbibliothek aufbauen, die inzwischen rund 15.000 Bände vor allem zu den Themen hessische Landes- und Wirtschaftsgeschichte umfasst. Dazu gehört ein umfangreicher Bestand an Firmenfestschriften, der nicht allein auf hessische Unternehmen beschränkt ist. Wie die Bestände und Sammlungen ist auch die Bibliothek des hessischen Wirtschaftsarchivs allen Nutzern zugänglich.

Neben diesen eigentlichen archivischen Aufgaben legt das Hessische Wirtschaftsarchiv besonderen Wert darauf, die Ziele seiner Tätigkeit auch dem fachfremden Publikum näher zu bringen. Daher werden fast jährlich Wanderausstellungen erarbeitet, die in bewusst allgemein verständlicher Form Themen der hessischen Wirtschaftsgeschichte aufarbeiten und an stark frequentierten Bereichen der Allgemeinheit präsentiert werden.

Hinzu kommt die Veröffentlichung der wissenschaftlichen Publikationsreihe „Schriften zur hessischen Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte“, in die bislang vier Monographien und Aufsatzsammlungen Aufnahme gefunden haben.

Diese Beiträge sind der Broschüre „Alte Dokumente ... sind uns so lieb als Gold – Kostbarkeiten aus hessischen Archiven“, Sparkassen-Kulturstiftung Hessen-Thüringen, Frankfurt, 2000, entnommen.

Konzerns, der über den Metallhandel hinaus auch Bergwerksunternehmen zur Erschließung überseeischer Erzkommen, Hütten und Raffinerien umfasste. Für diese Geschäftsbereiche sowie für die Entwicklung und die Verwertung technischer Neuerungen und die Errichtung von Industrieanlagen gründete er 1897 die Metallurgische Gesellschaft (LURGI).

Seine unternehmerischen Erfolge ermöglichten es Merton, sich in großem Maß im sozialpolitischen Bereich zu engagieren. Dabei war es sein Ziel, über wohltätige Einzelmaßnahmen hinaus die Frankfurter Fürsorgelandschaft zu reformieren und ihre Bestrebungen zu koordinieren. Zur Erarbeitung einer Analyse des öffentlichen und privaten Fürsorgewesens gründete er 1890 das Institut für Gemeinwohl, das 1896 in eine GmbH umgewandelt wurde. Diese Einrichtung bildete den Kern von Mertons rasch entstehenden „sozialpolitischen Konzern“ und bündelte seine vielfältigen Initiativen, wie die 1899 ins Leben gerufene Centrale für private Fürsorge, die sich schon bald zu einer Koordinierungsstelle der gesamten privaten Fürsorge in Frankfurt entwickelte und eine Reihe von Initiativen im Bereich des Kinder- und Jugendschutzes begründete. Die Beobachtung gravierender Missstände im Bereich des Arbeitsschutzes bewogen Merton 1908 zur Gründung des Instituts für Gewerbehygiene. Aus der Gesellschaft für wirtschaftliche Ausbildung, die Kaufleuten, Ingenieuren und höheren Verwaltungsbeamten eine praxisorientierte wissenschaftliche Ausbildung verschaffen sollte, ging 1901 die Akademie für Sozial- und Handelswissenschaften in Frankfurt am Main hervor, die später in eine Universität umgewandelt wurde.

Wilhelm Merton hatte frühzeitig für den Fortbestand dieser Einrichtungen über seinen Tod hinaus gesorgt. Als er 1916 inmitten einer Vielzahl von Maßnahmen zur Kriegsfürsorge und politischen Initiativen starb, wurde jedoch spürbar, dass er als treibende Kraft unersetzlich war.

Zu unserem Artikel „Mit dem Schaufelraddampfer auf der Elbe“ (FITG-Journal 3/2006 S. 8ff) erreichte uns eine Leserzuschrift von Dieter Schmidt:

Es gibt sie heute nicht mehr

Ich erinnere mich, dass im Jahre 1956 auf dem Rhein zwischen Rotterdam und Basel mehrere Raddampfer-Schlepper verkehrten. So weiß ich, dass z.B. die Firma Haniel solche Boote im Betrieb hatte und auch eine französische Reederei damit Güter auf dem Rhein transportierte. Die Schlepper wurden mit Dampf betrieben und mit Kohle beheizt. Die mächtigen Schaufelräder erzeugten einen großen, gleichmäßigen Wellenschlag. Die alte Behelfs-Holzbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen zwang den Kapitän des Schleppers, den rauchenden Kohleschornstein umzulegen. Über dem Heck des großen Schleppbootes waren Eisenbügel und mehrere Trommeln für die dicken stählernen Schlepptrossen, für jeden geschleppten Kahn eine. Die Schlepptrossen liefen vom Schlepper bis zum letzten angehängten Kahn. Am ersten Kahn waren die aller nachfolgenden beigebändselt. So hing jeder geschleppte Kahn des Schlepptuges einzeln am Schlepper. Ein Sechserzug war zwischen 1500 und 2000 m lang. Zu Tal waren die Schlepptzüge kürzer, weil jeweils zwei Kähne nebeneinander mit verkürzten Trossen am Schlepper hingen. Die geschleppten Kähne konnten jeweils 800 bis 1000 Tonnen laden und

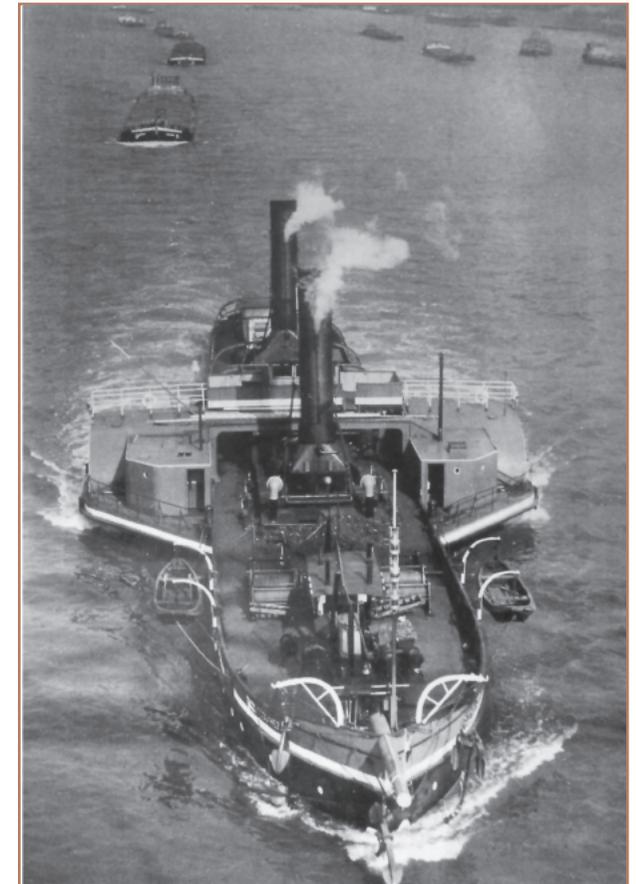
hatten einen Tiefgang bis zu drei Meter. Die Ladung war häufig Kohle, Schrott oder Getreide. Es kamen oftmals Schlepper mit sechs Schlepptrossen in Ludwigshafen vorbei.

Auf dem Raddampfer bestand die Besatzung aus etwa 15 Mann: Kapitän, Maschinist, Heizer, Smutje, Matrosen und Moses (Schiffsjunge) eingeschlossen. Der Kapitän gab mittels Sprachrohr und Klingeln die Signale an den Maschinenraum. Auf den geschleppten Kähnen lebte normalerweise der Schiffsführer mit Familie, ein Matrose mit Familie und ein Schiffsjunge. Alles in Allem bestand die gesamte Besatzung eines Schlepptuges aus annähernd fünfzig Personen.

Damals fuhr ich, ein schwächlicher, 14-jähriger Junge, als kaufmännischer Lehrling auf dem Proviantboot „Käthe“ die Mannheim und Ludwigshafen passierenden Schiffe an, um sie zu versorgen. Wir führten neben Proviant aller Art Arbeitskleidung, Schuhe, Kosmetik, Zeitschriften, Bier, Coca Cola, Sinalco, wärmende Spirituosen, Tabakwaren, Frischfleisch, Obst, Gemüse und Kartoffeln usw. In dieser Zeit war die Transportkapazität der Frachtschiffe so stark nachgefragt, dass diese Tag und Nacht fuhren. Die Besatzung

hatte keine Zeit, auf einem Landgang ihr Geld auszugeben. Das war unser Vorteil. Alles was sie zum Leben brauchte, kaufte sie bei uns. Unser Schiff hatte einen Mercedes-Bootsdieselmotor mit 110 PS und war 20 m lang. Verderbliche Waren wurden in Eisschränken mit Stangeneis gekühlt.

Ein Schlepptzug wurde am Vortage telefonisch avisiert. Das Proviantschiff wurde dann bis unter



Radschleppdampfer „Haniel X“ mit 6 Kähnen im Anhang auf dem Rhein bei Duisburg um 1955.



das Dach beladen und fuhr dem Schleppzug in Richtung Worms entgegen. Zunächst gingen wir beim Schlepper vor den Radkästen längsseits und machten am Poller fest, dann bei den Schleppkähnen der Reihe nach. Die Verkaufszeit belief sich insgesamt auf etwa drei Stunden. Der Schleppzug fuhr währenddessen natürlich immer weiter. Wir legten in Höhe Altrip vor Speyer beim letzten Kahn ab. Dann war unser Proviantsschiff leer und der Chef rieb sich die Hände.

Die heutigen Schubverbände haben einerseits eine größere Ladekapazität, stärkere Schiffsdieselmotoren, aber eine wesentlich geringere Besatzung. Schaufelräder als Antrieb sind durch Schrauben unterschiedlicher Bauart ersetzt. Die Schuten werden von der Besatzung der Schubschiffe an- und abgekoppelt und haben keine eigene Besatzung. Die meisten Frachtschiffe sind jedoch heute „Selbstfahrer“. Bereits in den 50er Jahren begann man, Schleppkähne mit eigenen Maschinen auszurüsten und so diese zu Motorschiffen umzubauen.

Insgesamt ging die Notwendigkeit der Versorgung durch Proviantboote stark zurück. Es gibt sie heute nicht mehr.

Schubboot „Franz Haniel 15“ mit Sechser-Verband im Hafenumd in Duisburg-Ruhrort. Solche modernen Schubboote können bei einer Maschinenleistung von 4500 PS auf 6 Leichtern 18000 Tonnen Frachtgut befördern.

*Bilder: **Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort***

Richard Vahrenkamp

Autobahnbau in Hessen bis 1943

besprochen von Wolfgang Giere

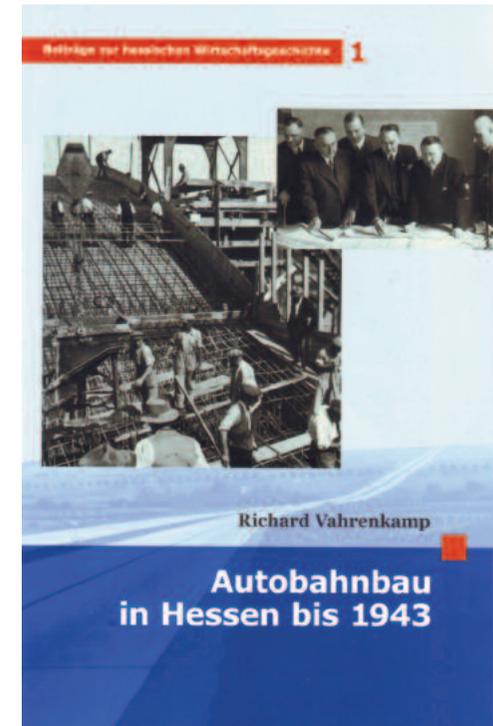
Die neue Reihe soll die bestehende „Schriften zur hessischen Unternehmens- und Wirtschaftsgeschichte“ des hessischen Wirtschaftsarchivs ergänzen. Der Auftakt ist gelungen: Eine wissenschaftlich fundierte, nüchterne, aber durchaus spannend zu lesende Rückschau auf den Autobahnbau bis zum Kriegsende. Es wird deutlich, auf wie vieles Hitler zurückgreifen konnte, aber auch, wie kontrovers die Planung war. Die Landstraßenbauer befürchteten Konkurrenz, wie übrigens auch, aus ähnlichen Gründen, die Reichsbahn. Sie waren gegen die Autobahn. Deswegen wurde zu ihrer Vorbereitung eine eigene Gesellschaft gegründet: Die Hafraba mit Sitz in Frankfurt plante die Autobahn Hamburg-Frankfurt-Basel (daher der Name). Sie war hochkarätig besetzt, ganz im Sinne der hochmodernen „privat-public-partnership (PPP)“. Unternehmer waren ebenso vertreten wie Landräte und Oberbürgermeister. Übrigens war eine der Hauptmotivationen für die Hafraba, den Tourismus zu heben. Hapag Lloyd wollte Amerikaner mit der Autobahn locken. Deswegen wurde sie auch so trassiert, dass sie tou-

ristische Blicke bot. Dem Gedanken verdanken wir heute noch die berühmten Kasseler Berge und die Raststätte Rimberg oben auf dem steilen Berg (man hätte ihn durchaus vermeiden können!). Mit Autobahn-Ästhetik, mit schwingenden Trassen durch die Landschaft, wollte man die öden Geraden vermeiden, welche die ersten und frühe Autobahnen (Köln-Bonn und Frankfurt-Darmstadt z. B.) charakterisierten.

Die kleine Broschüre hat 125 Seiten, ist grafisch sehr ansprechend gestaltet (z. B. mit Kapitelnummern und Abschnittsüberschriften, die an Inkunablen erinnern), reichlich bebildert. Der exzellente wissenschaftliche Apparat ist am Ende in 10 Tabellen, einigen Verzeichnissen, fast 450 Anmerkungen und einem umfangreichen Literaturverzeichnis konzentriert. Der Stil ist sachlich und unprätentiös, gut lesbar und exzellent redigiert. Ich habe trotz aufmerksamen Lesens nur einen einzigen winzigen Fehler gefunden: Auf Seite 14 wird auf „(Abb. 2)“ verwiesen. Es gibt aber keine Abbildungsnummern und die gemeinte Abbildung gibt es (leider) auch nicht ohne Nummer.

Es fehlt als Abbildung das projektierte deutsche Kraftfahrzeugstraßennetz (Konkurrenz zur Autobahn, heutige Bundesstraßen). Das muss ein Relikt aus einer früheren Bearbeitungsstufe sein.

Insgesamt also eine echte Bereicherung für die FITG-Bibliothek, für die ich dem Hessischen Wirtschaftsarchiv und dem Autor sehr dankbar bin. Die Lektüre hat mir viel Freude bereitet.



Richard Vahrenkamp
Autobahnbau in Hessen bis 1943
 Beiträge zur hessischen
 Wirtschaftsgeschichte 1
 Hessisches Wirtschaftsarchiv, Darmstadt, 2007
 ISBN: 3-9804506-6-X

Braun+Design Börse 2007

Im Institut für Neue Technische Form in Darmstadt findet am auch in diesem Jahr wieder die Braun+Design Börse statt. Die Jugendstilvilla mit ausgedehntem Garten ist das passende Ambiente für Interessenten, Sammler und Anbieter funktionalen Designs.

Die Börse ist traditioneller Treffpunkt der auch nach Jahren noch äußerst lebendigen Industriedesign-Sammlerszene und ein Forum für Kauf, Verkauf, Tausch und Kontakt. Aussteller und Besucher kommen aus Deutschland und euro-

päischen Nachbarländern. Mit meist mehr als 50 Anbietern und über 1000 Besuchern bewegt sich die Veranstaltung auf hohem Niveau.

Angeboten werden Design-Klassiker von Braun (Unterhaltungselektronik, Rasierer, Fototechnik, Uhren, Feuerzeuge, Körperpflege- und Haushaltsgeräte). Es sind vor allem Produkte, die in den 1950er, bis 1970er Jahren hergestellt wurden und die internationale Design-Entwicklung nachhaltig beeinflusst haben.

Weitere Bereiche sind beispielhaftes Industriedesign und vorbildlich gestaltete Gebrauchsgegenstände, Schreibgeräte, Leuchten und Glaswaren, ausgehend vom Bauhaus und der Ulmer Hochschule für Gestaltung (HfG). Einen besonderen Stellenwert haben Erzeugnisse von Apple, Brionvega, Bang & Olufsen, Lamy, Olivetti und von renommierten Gestaltern wie Max Bill, Mario Bellini, Hans Gugelot, Herbert Hirche, Dieter Rams, Ettore Sottsass, Richard Sapper, Reinhold Weiss und Wilhelm Wagenfeld. Ersatzteile für Braun Geräte, Prospekte und Design-Literatur ergänzen das Angebot.

Während der Veranstaltung, die in Zusammenarbeit mit Architekt Reinald Diederichs organisiert wird, werden Getränke und Speisen angeboten. Ab etwa 16.30 Uhr findet für interessierte Aussteller und Gäste ein zwangloses Zusammensein mit einem vorbereiteten Imbiss statt.



Bundespreis für Dieter Rams Außergewöhnliche Werkschau im Institut für Neue Technische Form

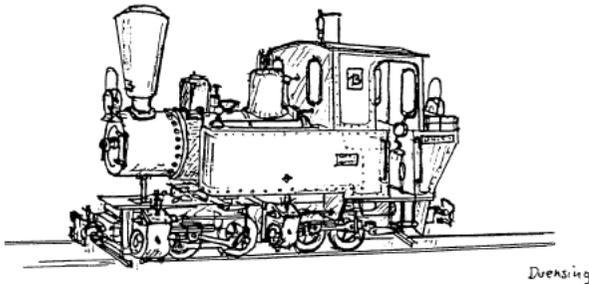
Dieter Rams, der über vier Dekaden hinweg die Produktabteilung des Unternehmens Braun leitete und als einer der wichtigsten europäischen Designer unserer Zeit gilt, wurde auf der Frankfurter Messe „Ambiente“ mit dem höchsten Designpreis der Bundesrepublik Deutschland für sein Lebenswerk geehrt. Für seine besonderen Verdienste um das Design sowie dessen Vermittlung als Hochschullehrer und Mitglied zahlreicher Institutionen bekam der Produktgestalter vom Rat für Formgebung / German Design Council den „Designpreis für Persönlichkeit“ verliehen.

Das geballte Lebenswerk des 1932 in Wiesbaden geborenen Designers ist in der permanenten Ausstellung „Dieter Rams +“ im Institut für Neue Technische Form (INTEF) auf der Mathildenhöhe zu sehen. Die außergewöhnliche, weil bundesweit einmalige Schau vereint eine Vielzahl ästhetischer Produkte aus 40 Schaffensjahren mit bisher unveröffentlichten Skizzen, Prototypen sowie Fotografien von Abisag Tüllmann, die einen Einblick in die Lebens- und Arbeitswelt dieses konsequenten und unbeirrbar Formgebers vermitteln. Damit würdigt das INTEF Rams' Schaffen, der mit seinen Produkten das Bild des deutschen Designs vor allem auch im Ausland maßgeblich prägte. In der Schau werden nicht nur seine berühmt gewordenen Objekte wie Radios und Plattenspieler für Braun vorgestellt, sondern auch seine Systemmöbel, die er für Vitsoe entworfen hat. In der Darmstädter Ausstellung wird der Designer in seiner ganzen Komplexität vorgestellt. So versteht sich die Schau als didaktische Präsentation, in der vor allem Materialien, die dem Designprozess zugrunde liegen, sowie die gesamte Entstehung eines Industrieproduktes – von der Skizze über Modelle bis hin zum Ergebnis – gezeigt werden.

Öffnungszeiten: dienstags bis samstags von 10 bis 18 Uhr, sonntags von 10 bis 13 Uhr. Montags ist das Designhaus geschlossen.

Frankfurter Feldebahnmuseum e.V.

Inbetriebnahme der MALLET



**am 2. und 3. Juni 2007
von 10 bis 17 Uhr**

Nach ca. 9jähriger Restaurierungszeit gleicht die Gelenklokomotive aus JAVA nun dem fabrikneuen Zustand aus dem Jahr 1909.

Fahren Sie mit im gemütlichen Personenzug durch den Rebstockpark. Technik zum Anfassen – für die ganze Familie! Dampflok, Diesellok, Akkulok, Personenzüge, Güter- und Arbeitszüge
Dazu gibt's: Essen und Trinken und vieles mehr.

Eintritt incl. Fahrten: 4,- € für Erwachsene, 2,- € für Kinder von 4 bis 14 Jahren; Familienkarte (2 Erwachsene & Kinder): 10,- €

Frankfurter Feldebahnmuseum

Am Römerhof 15a, D 60486 Frankfurt am Main
(neben dem TÜV), Tel.: 069 - 70 92 92
Internet: www.feldebahn-ffm.de

Fahrplan 2007

Museumstage ohne Fahrbetrieb:

jeden ersten Sonntag im Monat von 14 bis 17 Uhr
jeden ersten Freitag im Monat von 17 bis 19 Uhr

Öffnungstage mit Fahrbetrieb:

(Dampf- und Diesellokomotiven) am 6. Mai,
29. Mai bis 3. Juni, 1. Juli, 29. und 30. September,
7. Oktober, 4. November, 9. Dezember und
am 6. Januar 2008 jeweils von 10 bis 17 Uhr



Sonderveranstaltungen 2007/2008:

6. Mai	„Modellbautag im Feldebahnmuseum“
29. Mai bis 1. Juni	„Schulwoche im Feldebahnmuseum“ – speziell für Schulen und andere Gruppen
2. und 3. Juni	„Feldebahnfest Erlebnis Feldebahn“ – Feldebahnbetrieb mit großem Rahmenprogramm
29. und 30. Sept.	„14. Frankfurter Oldtimertreffen“ – Oldtimer der Straße und Schiene treffen sich
4. November	„Lampion-Fahrtag im Feldebahnmuseum“
9. Dezember	„Nikolaus im Feldebahnmuseum“
6. Januar 2008	„Feldebahndampf und Glühwein“

ADLER-motor-veteranen-club

- 14. – 15.4.2007 VETERAMA Ludwigshafen (Auto und Motorrad)
- 15.04.2007 Kulturgut-Mobilitaet – Aktionstag: Unterschriften-sammlung gegen Fahrverbote für Oldtimer
- 21. – 22.4.2007 VETERAMA Ludwigshafen (Motorrad)
- 27.4. – 1.5.2007 34. ADLER AMVC-Jahrestreffen in 01328 Dresden
Info: Joachim Paproth, Tel. 06772-962720
- 6.5.2007 1. Fahrradausfahrt des FVVD Dreieich 2007
Info: Bodo Schuchard, Tel.: 06103- 66071 od. 23945
- 12. – 13.5.2007 11. ADLER Treffen Nordwest des
Motorveteranen Sport Clubs Herford.
Info: Frank Steinbarth Tel. 05221-937940
- 17.6.2006 Rostblütenfest des FVVD Dreieich im Bürgerpark
Sprendlingen mit Teilemarkt und Adler-Regional-
treffen
Info: Bodo Schuchard, Tel.: 06103-66071 od. 23945
- 12.8.2007 Adlerbrunch mit Ausfahrt
Info: Christian Rioth, 64646 Heppenheim
Tel. 06252-982727
- 25. – 26.8.2007 ADLER Jahrestreffen des ACN in Horst
(Nähe von Venlo/Limburg)
- 23.9.2007 2. Fahrradausfahrt des FVVD Dreieich 2007
Info: Bodo Schuchard, Tel.: 06103-66071 od. 23945
- 3.10.2007 Herbstausfahrt des Motorveteranen
Sport Clubs Herford
Info: Frank Steinbarth Tel. 05221-937940
- 13. – 14.10.2007 VETERAMA Mannheim Teilemarkt Auto und Motorrad
ADLER-Stand in der Halle

weitere Informationen unter www.adler-veteranen.de

Einladung zur FITG- Jahreshauptversammlung

**am Donnerstag, den 26. April 2007,
um 17.30 Uhr**

**in den Räumen der Ausstellung der
Dr. Arthur-Pfungst-Stiftung
in Frankfurt-Fechenheim**

Wir laden Mitglieder und Gäste herzlich ein zur Jahreshauptversammlung des Förderkreises Industrie- und Technikgeschichte.

Vorher, um 17:00 Uhr findet eine Führung durch die Ausstellung der Dr. Arthur Pfungst-Stiftung statt. Gezeigt werden neben einmaligen Hochpräzisions-Schleifmaschinen der Naxos-Union auch Unterlagen über die damalige Lehrlingsausbildung. Herr Wolf, früher Naxos-Union, wird fachkundig die Ausstellungsstücke und die Geschichte der Naxos-Union erläutern.

Wolfgang Giere, Vorsitzender FITG

Treffpunkt und Wegbeschreibung:

ehemalige Diskuswerke, Frankfurt-Fechenheim, Vilbeler Landstraße 36, Einfahrt über Kilian-Städter-Straße, 1. Toreinfahrt rechts (ggü. Heinrich-Kraft-Park). ÖPNV: U7, Station Enkheim, weiter mit Bus 23, 25 rund 940, Station Birsteiner Straße (man kann auch in ca. 15 Minuten laufen).

Beitrittserklärung

Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V. ist im Vereinsregister beim Amtsgericht Frankfurt am Main unter der Nr. 8966 eingetragen. Der Verein verfolgt steuerbegünstigte gemeinnützige Zwecke.

Steuer-Nr.: 045 250 6884 5 - K 32

Finanzamt Frankfurt am Main – Börse

Name, Vorname

Firma

Straße

PLZ Ort

Geburtsdatum

Telefon

Fax

E-Mail

Ich/ Wir erkläre(n) hiermit den Beitritt zum Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V. und bin/ sind bereit einen Jahresbeitrag in Höhe von

- 40 Euro als ordentliches Mitglied
- 15 Euro als SchülerIn/ StudentIn/ Auszubildende(r)
- 150 Euro als juristische Person nach Selbsteinschätzung
- ____ Euro

auf das Konto: 653 497, BLZ 500 502 01 bei der Frankfurter Sparkasse zu zahlen.

- Ich bin nicht damit einverstanden, dass meine Daten in die Internet-Adressliste aufgenommen werden.

Bitte senden oder faxen an:

Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V.
Vorsitzender Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere.

Waldschmidtstraße 39

60316 Frankfurt am Main

Fon: 069 - 43 03 09

Fax: 069 - 43 03 00

E-Mail: w.giere@fitg.de

Web: www.fitg.de

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich den Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V., den Mitgliedsbeitrag vom nachstehenden Konto bis auf Widerruf abzubuchen.

Mitglied

Kontoinhaber

PLZ/Ort

Konto-Nr.

BLZ

Kreditinstitut

Datum:

Unterschrift

(verwendbar auch für Änderungen der Bankverbindung, Abbuchungen von Spar- und Auslandskonten sind nicht möglich)

Die vorstehenden Daten werden dem Bundesdatenschutzgesetz entsprechend behandelt.