

Das Klärwerk in Niederrad

Bilder von Claudia Sölter, Text von Wolfgang Kirsten

Das historische Klärwerk in Niederrad ist ein Industriekultur der ersten Güte und Volker Rödel ist völlig zuzustimmen, wenn er in seinem Beitrag „Wohin mit dem Unrat? Fortschrittliche Maßnah-

men für eine neue Hygiene“ in dem ersten Band der „Route der Industriekultur Rhein-Main“ schreibt:

„Mit der Kläranlage aus wilhelminischer Zeit besitzt die Stadt Frankfurt am Main nicht nur die erste

Großkläranlage des europäischen Kontinents, sondern auch ein hervorragendes Zeugnis für den hohen Standard der Ingenieurbaukunst des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Sie gilt damit zu Recht als ein technisches Denkmal von internationaler Bedeutung“.

1867 wurden mit den Arbeiten zur Frankfurter Kanalisation begonnen. Nach englischem Vorbild hatte William G. Lindley vorher den Planungsauftrag bekommen und unter seinen Plänen wurde in den kommenden Jahren die Kanalisation gebaut. Ursprünglich war es nur als Schwemmkanalisation zur Aufnahme des Oberflächenwassers und Hausabwässer ohne Fäkalien gedacht. Ab 1871 wurde die Kanalisation als Mischsystem mit ständig wachsenden Hausanschlüssen mit Klosettabwasser betrieben. Als Ergebnis er-





Feststoffe. Ein Sandfang und eine Rechenanlage dienten der Grobreinigung. Die Klärbecken wurden so tief in das Gelände eingegraben, dass die Hauptsammelkanäle die Abwässer mit natürlichem Gefälle in die Becken einleiten konnten.

Die historische Kläranlage ist heute Teil der Route der Industriekultur Rhein-Main und wurde auch wieder im August 2009 an den „Tagen der Industriekultur Rhein-Main“ zur Besichtigung angeboten (siehe Bericht auf Seite 25). Sie wurde von Herr Schwan (Sprecher der Fachgruppe Mechanik und Maschinenbau im Förderkreis) organisiert und betreut, unterstützt durch Herrn Kristeller, Leiter der Stadtentwässerung

hielt die Stadt 1875 von der preußischen Regierung in Wiesbaden die Auflage, den Main nicht mehr als Vorfluter zu missbrauchen und verlangte, Rieselfelder einzurichten. Die Stadt hielt allerdings eine einfache mechanische Ausscheidung der Schmutzstoffe für völlig ausreichend. Die Landesregierung erteilte zunächst keine Betriebsgenehmigung, aber als später neben einer mechanischen Klärung noch zusätzliche chemischen Ausfällungsmitteln eingesetzt wurden, konnte der Bau 1882 begonnen und ein Jahr später in Betrieb genommen werden.

In der ersten Ausführungsphase beschränkte sich der Bau auf lediglich vier Galerien, die allerdings in einer zweiten Stufe in den Jahren 1903–04 erweitert wurden. Sie umfasste vier unterirdische 82 m lange Becken zum Absetzen der im Abwasser mitgeführten





Frankfurt am Main. Über Herrn Schwan und Herrn Kristeller hat die Frankfurter Fotografin Claudia Sölter die Erlaubnis bekommen, Fotos des Klärwerks aufzunehmen. Die Bilder entstanden am 14. Oktober 2009.

Claudia Sölter ist ausgebildete Fotografin. Sie wohnt seit 1999 in Niederrad und fand, dass Aufnahmen von der ältesten Kläranlage Europas von einer Fotografin aus Niederrad für eine Schwester, die Abwasseringenieurin ist und in der Abwasserklärung tätig ist, geradezu ein Muss darstellen.

Claudia Sölter ist begeisterte Fotografin und veröffentlicht ihre Bilder auf der Website der fotocommunity www.fotocommunity.de/pc/pc/mypics/637433

Das ist der Tummelplatz für ihre nichtkommerziellen fotografischen „Schandtaten“, wie sie augen-

zwinkernd schreibt. Sie mag die fotocommunity weil sie „eine Gemeinschaft der Ver- und Entrückten, der Bodenkrabber und Höhenflieger, Querschläger und Durchbrecher“ ist.

Aufnahmen als 360°-Panorama

Claudia Sölter erklärt die Technik der Bilder im 360°-Panorama: „Die vorliegenden Aufnahmen bestehen aus vielen Einzelaufnahmen. Das Verfahren nennt man „Panorama-Technik“. Das 360°-Panorama auf Seite 20 besteht aus 54 am Rechner zusammengesetzten Bildern. Das sind 3 horizontale Reihen á 18 Bilder. Man kann fast sagen, es gleicht einem Abscannen. Zusätzlich wurden pro Aufnahme 3 Belichtungen angefertigt, die vor dem eigentlichen Zusammenfügen der Bilder zu einem Panorama zwecks Kontrastaus-

gleiches elektronisch im Sandwich-Verfahren zusammengeführt wurden. So besteht das 360°-Panorama aus effektiv 162 Aufnahmen. Die Aufnahmen auf den Seiten 21 und 22 sind ebenso entstanden, decken aber nur je 180° ab.

Das alles kann man im Prinzip mit jeder Kamera mit manuellen Einstellungen machen, sofern man ein stabiles Stativ und einen Panorama-Adapter (auch „Nodalpunktadapter“ genannt) hat. Software dafür, die Bilder später am Rechner richtig zusammensetzen gibt es sowohl als Bezahlversionen verschiedener Anbieter, aber auch als Open-Source-Programm.“

Der Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte bedankt sich sehr bei Claudia Sölter.

150 Jahre Trinkwasserversorgung in Bad Homburg v. d. H.

von K. H. Steiner

Anlässlich des Jubiläums zu „150 Jahre Trinkwasserversorgung“ Bad Homburg veranstalteten die Stadtwerke Bad Homburg v. d. H. am Samstag, den 1. August 2009 einen Tag der offenen Tür im Wasserwerk Güldensöllerweg. Zahlreiche Aktionen wie: Wassermobil, Kinderschminken usw. machten diesen Tag insbesondere für Kinder zum Erlebnis.



Sandfiltergebäude im Wasserwerk Güldensöllerweg



Trinkwassereinlauf

Für die reifere Generation wurde ein Rundgang durch die Anlage angeboten und auf zahlreichen Schautafeln (sehr schön, aufwendig und mit viel Liebe zum Detail hergestellt) über die Technik der Wassergewinnung und Wasseraufbereitung informiert.

Aus Anlass dieses Jubiläums hat Eva Schweiblmeier unter dem Titel: Fließend Wasser – Eine Geschichte

in 20 Tropfen – 150 Jahre Zentrale Wasserversorgung in Bad Homburg v. d. H.
Verlag Waldemar Kramer (2009),
ISBN 978 3 7829 0581 4
eine rund 170-seitige Abhandlung über die Geschichte der Wasserversorgung verfasst.

Das Buch konnte für 19,80 Euro auf der Veranstaltung erworben werden, ist jedoch auch über den Buchhandel zu beziehen.



Schautafel: Alte Wasserleitungsrohre

„Tage der Industriekultur Rhein-Main“ in der Region verankert

Positive Resonanz und Bilanz der Veranstalter

Dieses Jahr nahmen wieder rund 12.000 Besucher an den siebten „Tagen der Industriekultur Rhein-Main“ teil. „Trotz der enormen Temperaturschwankungen (Temperatursturz um 20 Grad von Donnerstag auf Freitag) sind die Angebote über Erwartungen gut angenommen worden“ berichtet Konrad Dörner, Geschäftsführer der KulturRegion FrankfurtRheinMain gGmbH. Der Renner, vor allem für Familien, waren die Schiffstouren und historische Eisenbahnfahrten durch die Region, die rasch ausgebucht waren. „Wir hätten zwei Touren fahren können“ berichteten z.B. die historischen Eisenbahner aus Darmstadt-Kranichstein, die eine Tages-Tour von Darmstadt zum Frankfurter Mainufer mit drei attraktiven Zwischenstopps und Weiterfahrt zum Flughafen samt dessen Besichtigung im Angebot hatten. Aus dieser Perspektive hatten die Besucher, die meisten aus Darmstadt und dem Odenwald, Frankfurt noch nie erlebt. Das Fokusthema „Häfen und Flugplätze“ wurde sehr gut angenommen. Touren durch die Häfen von Mainz, Ginsheim, Okriftel, Höchst, Frankfurt, Offenbach, Hanau und Aschaffenburg erfreuten sich

großer Beliebtheit. Die Schiffswerft in Erlenbach am Main hinter Aschaffenburg verzeichnete trotz großer Hitze rund 120 wissbegierige Besucher. Neben dem Frankfurter Flughafen standen auch die Flugplätze Egelsbach, Großostheim und Darmstadt, das Zeppelinmuseum sowie die ehemaligen Frankfurter Flugplätze Rebstock und Bonames auf dem Programm. Am erfolgreichsten waren die Touren, die neben fachlichen Informationen auch Unterhaltung und sinnliche Eindrücke boten – so gab z.B. bei der Schiffstour rund um die Mainspitze eine Vertikalseilartistin, an dem Kran einer Schiffswerft hängend, eine atemberaubende Vorstellung ihrer Künste.

Ein gegenseitiges Kennenlernen in angenehmer Atmosphäre – diesen Prozess will die KulturRegion FrankfurtRheinMain – Initiator und Organisator der „Tage der Industriekultur Rhein-Main“, fördern. „Wir bringen Kommunen, Unternehmen und Bewohner unserer Region miteinander in Kontakt“ erläutert Konrad Dörner, Geschäftsführer der KulturRegion FrankfurtRheinMain den Ansatz, den die Route der Industriekultur Rhein-Main verfolgt.

Aktivitäten des FITG zu den „Tagen der Industriekultur Rhein-Main“

Erlenbacher Schiffswerft und Schiffahrtsmuseum Wörth



Erlenbacher Schiffswerft im Jahre 1925

Seit 1917 werden in Erlenbach am Main Schiffe gebaut und instandgesetzt – über 900 bis heute. Die Führung am Donnerstag, den 20. August gab einen imposanten Einblick in den Schiffsbau und erlaubte den

Besuchern, den letzten Kettenschlepper, die „Määkuh“, zu besichtigen. Mit einem historischen Fährboot ging es danach über den Main ins Schiffahrtsmuseum Wörth.

Auf den Spuren des Erbauers der ersten Schwemkläranlage Europas

In der jungen Industriestadt Frankfurt herrschten mangelhafte hygienische Bedingungen. Das änderte sich mit dem Bau des unterirdischen Abwassersystems nach den Entwürfen von William Lindley. Die 1883 bis 1887 erbaute Kläranlage in Niederrad war die erste mechanische Anlage auf dem Kontinent mit seinerzeit modernster technischer Einrichtung. Das bis heute zugängliche Rohrleitungssystem gibt einen Einblick in einen Teil der Industriekultur. Besichtigt wurden am Samstag, den 22. August die unterirdischen Klärbecken sowie die historische Pumpe und Schieber.

Siehe auch Beitrag „Das Klärwerk in Niederrad“ mit Bildern von Claudia Sölter, Seite 20 bis 22 in dieser Ausgabe.



Besuch in der Euler-Villa

von Wolfgang Kirsten

Am Dienstag, den 18. August 2009 führte Prof. Dr. Bratzke durch das Zentrum für Rechtsmedizin der Universität in der ehemaligen Villa Euler in der Kennedy-Alle 104 in Frankfurt. Prof. Dr. Bratzke ist Geschäftsführender Direktor des Zentrums und Direktor des Institutes für Forensische Medizin. Die Besichtigung der Euler-Villa hatte Herr Schwan (Sprecher der Fachgruppe Mechanik und Maschinenbau im Förderkreis) innerhalb der „Tage der Industriekultur Rhein-Main“ organisiert und betreut. Über



Prof. Dr. Bratzke in der Bibliothek der Euler-Villa

60 Teilnehmer hatten sich vor der Euler-Villa versammelt, eine sehr positive Resonanz.

Bei seiner Begrüßung im Vorlesungsraum des Instituts machte Prof. Bratzke deutlich, dass er sich bewusst ist, dass er mit seinem wissenschaftlichen Institut in einem alten, schönen Gebäude residiert. Seit 1991 ist er Leiter der Rechtsmedizin und man spürt es in seinen Worten, dass ihm die Bewahrung dieser Villa eine Herzensangelegenheit ist. Auf der anderen Seite ist die Villa, die früher als Wohngebäude



Herr Schwan im Vorlesungsraum der Euler-Villa

Euler im Rhein-Main-Gebiet

August Heinrich Euler (* 20. November 1868 in Oelder; † 1. Juli 1957 in Feldberg (Schwarzwald); eigentlich August Heinrich Reith) war ein deutscher Fluggpionier und Staatssekretär im Reichsluftamt.

1908 gründete Euler die Euler-Flugmaschinenwerke als erste deutsche Fabrik für Motorflugzeuge bei Darmstadt, erwarb die Lizenz für den Nachbau eines französischen Flugzeugtyps (Voisin-Doppeldecker, und gründete 1908 auf dem Truppenübungsplatz Griesheim bei Darmstadt den ersten Flugplatz Deutschlands. Für eine jährliche Pacht von einer Reichsmark hatte Euler sich die Nutzungsrechte gesichert.

Auf der ersten Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung 1909 in Frankfurt haben die Euler-Flugmaschinenwerke vier Motor- und drei Gleitflugzeuge aus seiner Werkstattproduktion vorgestellt. 1910 war Euler Absolvent der ersten amtlich vorgeschriebenen, international gültigen Pilotenprüfung in Deutschland. Er erhielt am 1. Februar 1910 dafür das Flugzeugführerpatent „Deutschland Nr. 1“. 1911 verlegte Euler seine Fabrik in die Nähe des Frankfurter Stadtteils Niederrad. Euler eröffnete 1912 dort einen weiteren Flugplatz mit Flugschule und Werkstätten; im gleichen Jahr wurde auf seine Anregung hin die Nationalflugspende eingerichtet. Auf seine Initiative kam am 10. Juni 1912 der erste amtliche Postflug zwischen Frankfurt und Darmstadt zustande.

Euler kaufte das Haus in der Kennedy-Alle 104 (früher Forsthausstraße) 1914 und wohnt seit 1915 in dieser Villa. Nach dem 1. Weltkrieg verkaufte er es wieder, mit der Auflage, dass es für die Wissenschaft und nicht als Wohnhaus oder Verwaltungsgebäude zu nutzen sei. Das ist der Grund, dass die Euler-Villa noch heute zur Universität Frankfurt gehört. Neben dem ungewöhnlichen gestalteten Ehrenmal auf dem Frankfurter Hauptfriedhof trägt auch eine Straße in Bockenheim den Namen des Fluggpioniers.

Es gibt eine lesenswerte Bibliografie über August Euler von Egon Kronenwerth: Der tolle Euler. Flugzeugführer Deutschland Nummer 1. Frankfurt, Umschau, (1992), die allerdings nur noch im Antiquariat zu finden ist.

Quellen: wikipedia.de und www.frankfurt.tourismus.de
Sehr umfassende Informationen finden Sie auch im Band 2 zur Route der Industriekultur Rhein-Main: „Identität und Wandel“, CoCon-Verlag, Seite 138 – 145.

fungierte, nicht unbedingt als wissenschaftliches Institut geeignet. Beim anschließenden Rundgang sah man die beengten Arbeitsplätze der Wissenschaftler der beiden Institute und den Platzmangel, aber trotz der notwendigen Umbauen sieht man noch deutlich, wie Euler damals gewohnt und mit seiner Familie gelebt hat. Besonders authentisch ist die Bibliothek, die sehr sorgfältig bewahrt wurde und den Mitarbeitern

heute als Versammlungsraum dient. Die Paneelen sind noch im Original erhalten, die Regale und Lampen wurden entsprechend der damaligen Zeit vorsichtig erneuert.

Wir möchten uns bei allen Beteiligten dieser Führung bedanken: bei Prof. Bratzke, der diese interessante Besichtigung durchführte und bei Herrn Schwan für die gute Organisation.

Kurzer Abriss der Geschichte der Rechtsmedizin in Frankfurt

H. Bratzke, Direktor des Instituts für Forensische Medizin

Die frühe Frankfurter gerichtliche Medizin war seit Mitte des 16. Jahrhunderts durch die Peinliche Halsgerichtsordnung Karls V (Karolina) geprägt (RADBRUCH 1991), die bis zu Beginn des 18. Jahrhunderts durch Kriminalakten der Freien Reichsstadt Frankfurt am Main belegt ist (Emrich 1990, Budewig 1991, Röder 1995, Schneider 1998).

Zum Nachfolger wurde Rolf Hey ernannt (geb. 6.12.1892 in Berlin, gest. 14.10.1940 in Frankfurt am Main), der den Umzug in die sog. "Euler-Villa" bewerkstelligte, einem repräsentativen Jugendstilbau an der Forsthausstraße (Nr. 104), in dem noch heute die Rechtsmedizin „residiert“ (jetzt Kennedyallee 104).

In dieser Villa hatte August Euler mit seinen sechs Kindern gewohnt. Er war einer der frühen Flugzeugpioniere Deutschlands, der den ersten Flugzeugführerschein erwarb; er führte der ersten Luftpostflug von Frankfurt über Darmstadt nach Mainz durch und war auf der 1. Flugzeugweltausstellung neben den Gebrüder Wright mit eigenen Flugzeugen vertreten.

Als nach dem 1. Weltkrieg im Versailler Vertrag auch der zivile Flugzeugbau verboten wurde, wechselte August Euler als Staatssekretär in die Politik, um den für ihn existenzvernichtenden Vertrag aufzuheben. Nachdem dies nicht gelang, verkaufte er vor seinem Umzug in den „Adlerhorst“ im Schwarzwald 1937 der Universität sein Wohnhaus zu dem geringen Preis von 35 000 RM, mit der Auflage, dass es für die Wissenschaft und nicht als Wohnhaus oder Verwaltungsgebäude zu nutzen sei. Dieses Vermächtnis hat die Rechtsmedizin über die Jahrzehnte hinweg davor bewahrt in ein moderneres Gebäude umziehen zu müssen, so dass nach wie vor die Arbeit im „schönsten ... der gerichtsarztlichen Institute Deutschlands“ (Wiethold, 1960) vonstatten geht.

Quellen: <http://www.formed-ffm.de/index.php?page=137> und Madea, B (Hrsg) 100 Jahre Deutsche Gesellschaft für Gerichtliche Medizin/Rechtsmedizin. Vom Gründungsbeschluss 1904 zur Rechtsmedizin des 21. Jahrhunderts (2004)



Die Euler-Villa in Frankfurt

Identität und Wandel

Route der Industriekultur Bd. 2

von K. H. Steiner

In diesem zweiten Band wurde versucht unter insgesamt 5 Hauptbegriffen:

- Die Bedeutung der Route für die Region
- Firmen- Orts- und Unternehmerporträts
- Häfen und Flugplätze: Infrastruktur im Wandel
- Umwandlungen: Good Practices
- Die Dynamik der Route: Rückblick und Ausblick

alle zur Zeit stattfindenden Aktivitäten der Route zu subsumieren. Für mich persönlich interessant war die ausführliche Beschreibung der Umwandlungsprojekte in Frankfurt: „Das Druckwasserwerk am Frankfurter Westhafen“ und insbesondere die Ausführungen „Neues Leben in der ehemaligen Mayfarthschen Maschinenfabrik“. Nach Fertigstellung dieses „Großprojektes“ mit einer Nutzfläche von 16.000 qm in den Hauptgebäuden könnte es sich zu einem zentralen Punkt der Route entwickeln. Sehr informativ und in dieser Ausführlichkeit zu diesem Thema bisher selten zu finden sind die Erläuterungen von Peter Schirmbeck zu „Das Zentrum für Industriekultur Rhein-Main

im Opel-Forum“ in Rüsselsheim. An diesem Ort wird es gelingen bisher eher versteckte Sammlungen zur Technik einer interessierten Öffentlichkeit zu präsentieren.

Im Kapitel Firmenporträts z.B.: über Linde (hier wäre es interessant zu wissen ob eine Güldner Traktoren Sammlung existiert und man selbige besichtigen kann) und über Anton Flettner (hier taucht sofort die Frage nach einem noch existierenden Exemplar des Hubschraubers des Typs „Kolibri“ auf) findet man eine Vielzahl von Hinweisen für Exkursionen und Besichtigungen.

Für tiefergehende Beschäftigung mit der Firmengeschichte in unserem Wirtschaftsraum ist der Beitrag „Im hessischen Wirtschaftsarchiv wird Geschichte lebendig“ (Kapitel I) ausgesprochen hilfreich und könnte diesem Archiv zu mehr Publizität verhelfen.

Ein weiteres Kapitel, Kapitel III: „Hafen und Flugplätze“, beschäftigt sich mit dem Fokus der Tage der Industriekultur 2009 und man findet ausführliche Textbeiträge zu den angebotenen Exkursionen zum Nachlesen.

Mein Lieblingsthemenkomplex in diesem zweiten Band und dank der zahlreichen angegebenen Links eine Aufforderung zum „Surfen“ liefern die Ausführungen zur „Urban Exploration“ (Kapitel V). Der morbide Charme zerfallender, nicht mehr genutzter Industriebauten und ihre fotografische Dokumenta-



Identität und Wandel

Route der Industriekultur Bd. 2

von Sabine von Bebenburg (Projektleitung)

Broschiert: 240 Seiten · Verlag: Cocon-Verlag
ISBN: 978-3937774701 · 16,80 Euro

tion ist immer ein Erlebnis. Hier hat das Rhein-Main Gebiet sicher Nachholbedarf. Im Ruhrgebiet und im europäischen Ausland findet man zu diesem Themenkomplex schon umfangreiche Fotosammlungen und eine sehr aktive Fotografengemeinde.

Ein Problem für mich ist das in der Zwischenzeit sehr breite Spektrum der Industriekultur Rhein-Main. Es reicht von der klassischen Firmenhistorie, über Umnutzungsprojekte von Industrieanlagen für reine Wohnzwecke (es bleibt nur die Fassade) bis zu Aktivitäten wie Luminale und Industriekultur. Daher sind die Aktivitäten der Route Industriekultur zu einer einheitlichen Beschilderung der Objekte (insgesamt zur Zeit 132 Schilder für 66 Standorte in weißer Schrift auf rotbraunem Grund) ein Schritt in die richtige Richtung. Diese Kenntlichmachung ist sicher ein weiterer wichtiger Baustein um sie in das allgemeine Bewusstsein (und in den Schutz vor Abriss) der Bewohner des Rhein-Main Gebietes zu bringen.

Schön wäre es gewesen, falls man auch an dieser Stelle – Kapitel V: Rückblick und Ausblick – erneut auf das immer noch fehlende Technikmuseum in Frankfurt, siehe auch ein aktuelles Interview des ehemaligen Kulturdezernenten Hilmar Hoffmann, hingewiesen hätte. Leider ist es bisher auch nicht gelungen die Herstellung des (neben Bier) dominierenden lokalen Getränkes „Äppelwoi“ in Form eines Museum, verbunden mit einer historischen (produzierenden) Kelterei, der Bevölkerung zu präsentieren.

Ich habe jedoch bei diesem zweiten Band zur Route der Industriekultur Rhein-Main den Eindruck, dass bei der Vielzahl der zum Teil sehr individuellen Beiträge gelegentlich etwas die ordnende Hand eines Redakteurs fehlt. Die Auswahl der historischen Bilder ist hervorragend, die Auswahl der aktuellen Fotogra-



Speicher großer Energiereserven: Der Wasserstoffgasometer im Industriepark Höchst fasst bis zu 10.000 Kubikmeter. Hier bekamen die Teilnehmer der Route der Energievielfalt vor Ort einen Einblick in die Nutzung von Wasserstoff als Energieträger.

© 2008 Infracore GmbH & Co. Höchst KG

fien lässt in Einzelfällen etwas zu wünschen übrig. Sie sind von extrem unterschiedlicher Qualität und offensichtlich „nicht aus einem Guss“. Nicht verstanden habe ich z. B.: die Bildauswahl auf Seite 11. Eine Abbildung der Großmarkthalle mit zwei Dixi-Klos und einem Radfahrer mit Hund im Vordergrund ist nicht der große Wurf. Da sollte es besseres geben. Auch in der Abbildung auf Seite 12, „Waren der Mousonfabrik“, hätte man die Objekte etwas liebevoller (damit besser erkennbar) arrangieren können. Das gleiche gilt auch für das Bild auf Seite 67, „Mitarbeiter der Villa Meßmer verdecken das Firmenschild und lesen in der Speisekarte“. Die Kriterien ein derartiges Bild auszuwählen sind mir rätselhaft. Das gleiche gilt für die Abbildung auf Seite 179 „Jungunternehmer am Konferenztisch“. Offensichtlich, dies ist meine Vermutung, war es (aus Kostengründen?) nicht möglich für die zeitaktuellen Fotografien einen Fotografen zu beauftragen, sondern man musste sich aus dem Bestand an Fotografien bedienen.

Zum Abschluss noch eine weitere persönliche Anmerkung des Referenten. Der erste Band der Route der Industriekultur wurde im Societätsverlag, der zweite im CoCon-Verlag herausgegeben. Dies führte zu einer geringen Abweichung in den äußeren Abmessungen und zu einem Wechsel der Papierqualität. Ich persönlich fand die Papierqualität des ersten Bandes angenehmer.

Nach diesen etwas kritischen Bemerkungen bleibt als Gesamtbeurteilung:

Hervorragend, eine Bereicherung für den an Technikgeschichte Interessierten, eine schöne Zusammenstellung von Zielen für Wochenendausflüge und bei dem relativ moderaten Preis ein Geschenk für alle Gelegenheiten.

Die verschwundene Arbeit

In Fotografien aus Berliner Sammlungen und Archiven

von K. H. Steiner

Gasriecher und Siebmacher, zwei Berufe die früher durchaus dem Broterwerb dienten, an die sich aber kaum noch jemand erinnert. Mit der industriellen Revolution, den explosionsartig anwachsenden Großstädten und der damit verbundenen Landflucht entstanden mannigfaltige Berufsbilder in Fabriken, Büros und im Dienstleistungsgewerbe. Parallel dazu verschwanden auf der anderen Seite sehr viele der alten Handwerksbetriebe.

Das Buch zeigt einzigartige, zum Teil erstmals veröffentlichte, Fotografien aus Berliner Sammlungen und Archiven.

Mit der Zuwanderung in die expandierenden Städte entstanden in der Industrie und im Dienstleistungsgewerbe neue Berufe, deren Ausübung in der neugegründeten Großindustrie, in vielen Fällen im innerstädtischen Hinterhaus oder auch in der eigenen Wohnung (Heimarbeit) stattfand. Auch diese Entwicklung ist in der Zwischenzeit Geschichte. Spätestens in den 60' er Jahren des vergangenen Jahrhunderts verließen die Handwerksbetriebe ihre Hinterhöfe und siedelten sich zunehmend in den



Bild 1: Straßenbahnschaffnerin in Berlin, um 1914

zahlreichen neugegründeten Gewerbegebieten in den Randzonen der Städte an.

Parallel dazu verschwanden weitere alte Handwerkstätigkeiten. Jedoch war auch die Ausgestaltung der Berufe in der Industrie ständig, bis in unsere Tage, Wandlungen unterworfen. Man denke nur an den



Die verschwundene Arbeit

In Fotografien aus Berliner Sammlungen und Archiven
von Sarah Jost (Herausgeberin), Gabriela Wachter (Herausgeberin)

broschiert: 309 Seiten
Verlag: Parthas (Oktober 2008)
Sprache: Deutsch
ISBN: 978-3866013858
29,80 Euro

Zerspanungsmechaniker (früher Dreher, Fräser) oder die neuentstandenen Handwerker-Mischformen wie Mechatroniker o. ä.

Das erste Bild zeigt Straßenbahnschaffner und seit dem ersten Weltkrieg auch Schaffnerinnen, die auch in Frankfurt auf den Straßenbahnen mitfahren und die Fahrscheine verkauften. Bis Mitte der 50-er Jahre noch durch die Gänge der Sitzreihen laufend, ab Mitte der 60-er Jahre im Großraumwagen an exponierter Stelle sitzend, um anschließend durch den Fahrkartenautomaten ersetzt zu werden.



Bild 2: Dienstmädchen der Familie Ehrig: Lotte und Liesel mit Günter und Dackel Mohrchen, 1918

Bild 2 zeigt als Beispiel den ausufernden Bedarf an (schlechtbezahltem) Hauspersonal, der die in die Städte einwandernde weibliche Landbevölkerung absorbierte und ihnen in der neuen Umgebung ein Auskommen ermöglichte.

Bild 3, den Gasriecher, gibt es zwar in seiner Funktionalität, der Gas-Leckage-Ortung, immer noch. Heutzutage natürlich mit dem entsprechenden technischen Equipment, einem elektronischen Gasspürgerät und nicht mehr angewiesen auf eine sensible Nase. Die Drahtzieher (Bild 4), hier noch ein ganzes



Bild 3: „Gasriecher“ beim Überprüfen der Gasrohre unter dem Fußwegpflaster, 1920er-Jahre.

Team, sind durch den Unimog mit Seiltrommel ersetzt worden.

Das Buch zeigt uns die Vielzahl der Tätigkeiten von den 30-er bis in die 60-er Jahre des vorherigen Jahrhunderts aus den Bereichen der Heimarbeit, der industriellen Produktion, der Nahrungsmittelproduktion und dem Transportwesen.

Diese Bilder sind nur ein kleiner Ausschnitt aus dem in Berlin verwahrten Fundus.

Es wäre zu hoffen, dass derartige Bestände an Fotografien zunehmend digitalisiert und damit dem Nutzer/Interessenten über das Netz zugänglich gemacht werden.

Bis es soweit ist, sei der Kauf und die Lektüre des Buches empfohlen.



Bild 4: „Drahtzieher“. Das unterirdische Kabel wird an einem Seil befestigt und oberirdisch gezogen, 1930

100 Jahre Technisches Museum Wien

von K. H. Steiner

Vor 100 Jahren, am 20. Juni 1909, legte Kaiser Franz Josef den Grundstein für das Museumsgebäude in der Mariahilfer Straße in unmittelbarer Nähe zum Schloss Schönbrunn.

Im Verlag Carl Ueberreuter ist anlässlich des Jubiläums eines der ältesten Technikmuseen der Welt eine umfangreiche Publikation zur Geschichte des Museums erschienen. Erstmals wird die Geschichte des Hauses von den naturwissenschaftlichen Vorgängersammlungen bis in die Gegenwart umfassend dargestellt.

Wie hat sich das Technische Museum vor dem Hintergrund der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung gewandelt? Wie wurde es durch seine Aktivitäten selbst zu einen historischen Akteur?

Es ist schon ein gewaltiges und beeindruckendes Buch mit dem besonderen Reiz aktuell die Situation eines Technikmuseums im Jahre 2009 wiederzugeben, d.h. Sammeln, Bewahren, Ausstellen, Vermitteln und Vermarkten. Auch der Wandel in den Organisationsstrukturen von der Gründerpersönlichkeit zum eigen-

ständigen Unternehmen wird dargestellt. Interessant sind insbesondere die Rückblicke auf die Zeit der Gründung, die integrierten Sammlungen als Basis des Museums und die Kapitel, die sich mit der Wandlung und Weiterentwicklung der musealen Darstellung der Technik in Museen über die vergangenen 100 Jahre beschäftigen. In diesen Beschreibungen wird einem bewusst wie sich ein Technikmuseum heute darstellen kann, falls man bereit ist, auch für diese Kulturgüter die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

Das Schwergewicht des Buches liegt somit weniger auf einer Komplettdarstellung der Exponate (Museumsfläche 22000 qm!), sondern auf einer Beschreibung der Entwicklung und Wandlung der Technikmuseen in den vergangenen hundert Jahren. Dabei wird auch die NS-Zeit nicht ausgespart.

Fazit:

Ein schönes Buch mit einer Unzahl von Verweisen auf weiterführende Literaturstellen und eine Auf-

forderung bei einem Besuch in Wien nicht nur den Lippizanern und dem Kaffee Sacher, sondern auch dem Technischen Museum Wien einen Besuch abzustatten.



100 Jahre Technisches Museum Wien

von Helmut Lackner (Herausgeber), Katharina Jesswein (Herausgeber), Gabriele Zuna-Kratky (Herausgeber)

Gebundene Ausgabe: 448 Seiten
 Verlag: Ueberreuter (15. März 2009)
 Sprache: Deutsch
 ISBN-13: 978-3800074198
 39,95 Euro

Neues von der Schiffsmühle

Im neuen Schiffmühleninfo Nr. 11 vom November 2009 schreibt der Vorstand des Vereins Historische Rheinschiffsmühle Ginsheim e.V.:

Was passiert zur Zeit?

Von unserem Hauptsponsor, der „Stiftung Flughafen Frankfurt/für die Region“ bekamen wir die Aufforderung, so bald als möglich mit dem Bau der Schiffsmühle zu beginnen. Man ist – ebenso wie wir – der Ansicht, dass es leichter sein wird, weitere finanzielle Mittel zu bekommen, wenn wir schon einmal etwas Greifbares vorzeigen können. Im Moment haben wir ja nur eine Idee und Prospekte anzubieten. Also geht es hinter den Kulissen kräftig weiter.

Wir sind dabei, die Konstruktionspläne zu erstellen – oder besser: sie erstellen zu lassen. Denn dafür braucht man wirklich gute Fachkräfte für diese nicht alltägliche Aufgabe. Und wir dürfen mit Freude feststellen, dass wir hervorragende Mitstreiter haben. Hoch motiviert gingen und gehen die Fachleute daran, alle auftretenden Fragen und Probleme – und von denen gibt es nicht wenige – zu beantworten, die Lösungen zu erarbeiten und in die Planungen zu integrieren.

Zur Zeit arbeiten an dem Plan: Der Schiffsbauingenieur Gerhard Kratzenberg aus Mainz, der Architekt Gerhard Heidacker aus Bischofsheim, der Holzbau fachmann Michael Anspach aus Kostheim, der Statiker Klaus Rohde aus Ginsheim, der Maschinenbauer Prof. Hans-Jürgen Holland aus Darmstadt und der Mühlenbauer Rüdiger Hagen aus Wedemark. Dazu bekommen wir von Fall zu Fall bei auftretenden Fragen die Unterstützung zum Beispiel von Wolfgang Kuhlmann, der den Bau der Schiffsmühle in Minden geleitet hat, von Karl-Heinz Schanz aus Traisa, der ein ebenfalls profunder Kenner der Mühlen-Szene ist, von Constanze Huber-Schneider, Jörn Heilmann und Frank Römer vom Wasser- und Schifffahrtsamt in Mannheim und – nicht zuletzt – von Ruth Hebling und Otmar Weiler von der Gemeindeverwaltung Ginsheim-Gustavsburg.

Dadurch werden wir gemeinsam erreichen, dass die Konstruktionspläne im Laufe des Monats November 2009 fertig sein werden. Wir werden sie im Rahmen unserer Bild-Ausstellung am 22. November 2009 im ehemaligen „Pfannkuchenhaus“ vorstellen und kommentieren können.

Dann werden unverzüglich die Ausschreibungsunterlagen erarbeitet, so dass wir Anfragen an mög-

liche Hersteller – insbesondere für den Ponton, den Aufbau, den Steg und die Fundamente – herausgeben können, um anhand der eingehenden Angebote festzustellen, wie nahe wir mit unseren Schätzungen an der Realität liegen.

Umzug der Mühlenteile

Bekanntlich haben wir eine Menge an Mühlenteilen eingelagert. Sie stammen aus der „Schönen Mühle“ in Lollar-Salzböden, von wo sie im Jahre 2002 ausgebaut und abgeholt werden konnten.

Diese Teile lagern zum einen in der Scheune der Familie Toni Reichmann in der Hauptstraße in Ginsheim, zum weiteren in einer Garage neben dem Gelände vom Anglerverein. Die Garage gehört dem HVV – Heimat- und Verkehrsverein Ginsheim-Gustavsburg.

All diese Teile haben wir zusammen mit den kompletten, in mehrjähriger Arbeit zusammengetragenen schriftlichen Unterlagen und der Literatur vom HVV käuflich erworben. Im Rahmen dieser Vereinbarung wurde auch verabredet, dass die Garage, die vom HVV dringend benötigt wird, innerhalb einer vernünftigen Zeit frei gemacht wird.

Inzwischen konnten wir einen neuen Lagerplatz für diese Teile finden, und zwar in der Scheune von Horst Kranich in der Hauptstraße in Ginsheim. Die schwereren Teile, wie z.B. die Mühlsteine oder die Walzenstühle, können dort ebenerdig untergebracht werden; die leichteren Geräte werden auf einen Heuboden verbracht.

Diesen Umzug möchten wir am Samstag, 16. Januar 2010, durchführen. Es wäre schön, wenn wir noch einige helfende Hände finden könnten.

Weitere Informationen unter

www.schiffsmuehle-ginsheim.de

Neues zur Määkuh – Pressespiegel

Gute Chancen für „Määkuh“-Liegeplatz

as. Aschaffenburg. Die Chancen für den historischen Kettenschlepper „Määkuh“ stehen gut, doch noch einen Liegeplatz am Aschaffener Mainufer zu bekommen. CSU und SPD haben vor der heutigen Feriensentassitzung signalisiert, den neuen Standort an der Einfahrt zum Floßhafen akzeptieren zu wollen, den der Trägerverein „Technikdenkmal Määkuh“ vorgeschlagen hatte. Der Platz neben dem Ruderclub passe auch ins Mainuferkonzept, teilte SPD-Fraktionsvorsitzender Wolfgang Giegerich mit. Peter Schweickard, der CSU-Fraktionsvorsitzende, begründete die Zustimmung damit, dass der Trägerverein aus „engagierten, seriösen Vertretern“ bestehe, die zielgerichtete Gespräche führten, anstatt Demonstrationen zu veranstalten.

Beeindruckt hat die CSU offensichtlich auch, dass sich Vertreter der „Route der Industriekultur“, des „Förderkreises Technik- und Industriegeschichte“, der Kulturreion Frankfurt/Rhein-Main“ sowie der Landrat des Main-Taunus-Kreises für die Erhaltung der „Määkuh“ ausgesprochen haben. SPD wie CSU betonten, dass das finanzielle Engagement der Stadt die zugesagten 10.000 Euro nicht überschreiten dürfe. Auch die Verwaltung stimmt dem neuen Standort zu. Sie hat in Aussicht gestellt, dass der Schlepper nach der Sanierung als Technikdenkmal mit musealer Nutzung und einem Café an der Mainuferpromenade bleiben könnte.

Text: FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG vom 24. August 2009

Ein Platz für die „Määkuh“

Die Stadträte stimmen für den Standort des Main-Kettenschleppers am Floßhafen. Auch Kultusminister Heubisch sagt seine Unterstützung zu.

as. ERLNBACH / ASCHAFFENBURG. Bayerns Kultusminister Wolfgang Heubisch (FDP) hat sich gestern in Erlenbach beeindruckt gezeigt von dem Engagement des Vereins „Technikdenkmal „Määkuh“, der sich seit Wochen intensiv um die Rettung des letzten noch erhaltenen Main-Kettenschleppers bemüht. Der Politiker äußerte, ihm sei bis vor wenigen Tagen nicht bekannt gewesen, dass bis 1936 zwischen Bamberg und Mainz eine eiserne Kette im Main gelegen habe, an der sich von Dampfmaschinen angetriebene Schlepper entlanggezogen hätten. Heubisch sprach von einem Unikat. „Bayern ist zwar reich an Denkmälern, aber so etwas wie die Määkuh haben wir sonst nicht“, sagte er beim Besuch des Schutzhafens Erlenbach, wo das Schiff derzeit im Wasser liegt. Heubisch versprach zu prüfen, wie sein Haus zur Erhaltung des Industriedenkmal beitrage könne. „Melden Sie sich bei uns, wir werden Ihnen helfen“, wandte er sich an die Vereinsmitglieder Josef Formann und Peter Körner, der auf die Bedeutung des Schiffes als Zeugnis der Kettenschleppschiffahrt und des bis heute andauernden Mainausbaus hingewiesen hatte.

Nach den Vorstellungen des Vereins soll die „Määkuh“ an Land gebracht und saniert werden. Als idealer Liegeplatz schwebt den Mitgliedern das Mainufer unterhalb des Schlosses vor, wo die Kettenschlepper vor 100 Jahren ihre Heimat hatten. Im Innern des Schiffes soll ein Dokumentationszentrum eingerichtet werden. „Das wäre eine große technische Attraktion für Aschaffenburg“, meinte Körner. Er nannte eine Summe von 200 000 Euro, die notwendig sei, um die „Määkuh“ zu retten. Oberbürgermeister Klaus Herzog (SPD) sagte, dass es sich nicht nur um ein Projekt der Stadt, sondern der gesamten Rhein-Main-Region handle. Er informierte Heubisch über den Vorschlag des Landrats des Main-Taunus-Kreises, Lothar Gall (CDU), alle Städte entlang dem Main zwischen Bamberg und Mainz sollten sich an der Sanierung beteiligen.

Eine wichtige Entscheidung zur Erhaltung der „Määkuh“ trafen die Aschaffener Stadträte am Montag. Sie stimmten in der Feriensentassitzung mit großer Mehrheit einer Bauvoranfrage des

Vereins zu, der das Schiff am Eingang zum Floßhafen an der Mainuferpromenade aufstellen möchte, um es dort zu restaurieren. Etliche Stadträte äußerten sich positiv über den Vorstoß des Landrats. „Die Erhaltung ist eine Gemeinschaftsaufgabe“, sagte der CSU-Fraktionsvorsitzende Peter Schweickard. Herzog zufolge hat Gall ihm bereits 4000 Euro als Beitrag des Main-Taunus-Kreises und der Stadt Flörsheim zugesagt. Lediglich Karl-Heinz Stegmann (SPD) lehnte die Vorlage ab. Nach seinen Angaben gibt es einen neuen Besitzer der „Määkuh“, der andere Vorstellungen für die künftige Nutzung des Schleppers und den Standort habe. Einen Namen nannte er nicht. Mitglieder des Vereins äußerten, ihnen sei ein Besitzerwechsel nicht bekannt. Stegmanns Vorschlag, den Antrag zu vertagen, folgten die übrigen Stadträte nicht, da über eine Bauvoranfrage ungeachtet der Eigentumsverhältnisse entschieden werden könne. Herzog zeigte sich verärgert über die angeblich neue Entwicklung und lehnte eine Vertagung mit den Worten ab: „Die Stadt kann sich nicht ständig an der Nase herumführen lassen.“

Text: FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG vom 26. August 2009, Nr. 197 / Seite 43

Aktion: «Rettet die Maaku!»

Die Zusammenarbeit in der Region macht Fortschritte. 80 Gemeinden zwischen Gustavsburg und Bamberg sollen das historische Kettenschiff «Mainkuh» erhalten.

Frankfurt. Eine länderübergreifende Rettungsaktion soll die Aschaffener «Maaku», wie sie im Volksmund genannt wird, vor der Schrottpresse bewahren. Berthold Gall (CDU), Landrat des hessischen Main-Taunus-Kreises, hat an die Main-Anrainer appelliert, mit jeweils 2000 Euro zum Erhalt des historischen Kettenschleppschiffs beizutragen. Frankfurt macht mit: Der Haupt- und Finanzausschuss hat gestern den Obolus der Stadt in Höhe von 2000 Euro bereitgestellt.

Klappt die Rettung, kommt sie in letzter Sekunde. Denn der denkmalgeschützte Schlepper hat nach Jahrzehnten im Aschaffener Floßhafen eine Irrfahrt über die Erlenbacher Werft an das Ufer von Wörth und nun zurück in den Hafen Erlenbach hinter sich. Jetzt droht dem, was nach Jahrzehnten von dem Schlepper übrig geblieben ist, die Verschrottung.

Das möchte der in Aschaffenburg gegründete Förderverein «Technikdenkmal Maaku» unbedingt verhindern. Er träumt gar vom Wiederaufbau dieses letzten Zeugnisses der Kettenschiffahrt auf dem Main. Dafür wären die 160 000 Euro der 80 Main-Kommunen

zumindest ein Anfang. Schiffsbauexperten schätzen die Kosten für eine originalgetreue Restaurierung auf rund eine Million Euro.

Doch das Geld ist nicht das einzige Problem, das die Mainkuh-Retter bewältigen müssen. Vor kurzem hat der Aschaffener Rohstoffhändler Jürgen Westarp das Schiff gekauft. Unter den Augen des Fördervereins. Der hatte 7000 Euro für das Schiffswrack geboten, das aber war dem Vorbesitzer zu wenig. Was Westarp mit dem Schiff vorhat, ist unklar. Ebenso offen ist, ob er den Schlepper an den Förderverein verkaufen würde.

50 Jahre lang, von 1886 bis 1936, wurde auf dem Main Ketten-schiffahrt betrieben. Die Kette, an der entlang auch die Mainkuh schwer beladen von Hafen zu Hafen gezogen wurde, lag in dem rund 390 Kilometer langen schiffbaren Flusslauf zwischen Mainz und Bamberg. Auch auf anderen Flüssen nutzte man in der zweiten Hälfte des 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Kettenmethode, um mit Binnenschiffen auf Flüssen zu fahren.

Die 1899 gebaute Mainkuh hat ihren Namen der Tatsache zu verdanken, dass ihr Dampfhorn wie das Muhen einer Kuh klang, wie

eine Mainkuh eben. Sie diente zuletzt als Restaurant und war wegen ihrer Aufbauten kaum noch als Kettenschiff zu erkennen. Zurzeit liegt sie in Erlenbach am Main. Das Schiff hat eine Länge von 50 Meter und ist 7,60 Meter breit.

Frankfurter Neue Presse vom 7. Oktober 2009

Manifest zum Technikdenkmal Määkuh

Die Määkuh ist ein außerordentliches Industriedenkmal. Industriedenkmale erfahren leider immer noch weniger Anerkennung als Fachwerkhäuser. In diesem Falle repräsentiert der letzte am Main übrige Kettenboottrumpf nicht nur den Beginn der industriellen Schiffahrt auf dem Main, sondern auf die damit zusammenhängende Kanalisierung – dies wegen seiner Einzigartigkeit nicht

nur für den Untermain, sondern für den Main bis Bamberg (soweit lag die Kette), aber auch für das bis heute andauernde Projekt des Rhein-Main-Donau-Kanals und die Häfen am Main, die unmittelbar mit der Kanalisierung zusammenhängen.

Dieses überregional bedeutsame Industriedenkmal zu bewahren, ist eine dringliche Aufgabe. Der Förderverein „Industriedenkmal Määkuh“ will zur Rettung beitragen. Seit seiner Gründung hat er eine breite Bestätigung von Bürgern über Aschaffenburg hinaus erfahren. Dies umfasst auch finanzielle Perspektiven, die optimistische Beurteilungen einer Restaurierung erlauben. Eine spätere Lage im Wasser erscheint wegen des Erhaltungszustands als unwahrscheinlich. Eine vielversprechende Lösung kann die Lagerung an Land im Bereich vor dem Aschaffener Theoderichstor bedeuten. Voraussetzung sind eine Konservierung und Restaurierung. Diese sollte auf eine Wiederherstellung der äußeren Form abzielen (Kamin, alte Verkleidungen der an Deck sichtbaren Technik, Teile der Kette) und im Inneren eine Ausstellung zur Dokumentation der eingangs genannten Bedeutung bieten. Der Ort ist geeignet wie kein zweiter. Er knüpft nicht nur an die Stellen an, an denen die Kettenschlepper montiert wurden und im Winterhafen stationiert waren. Er liegt an einem von Touristen viel befahrenen Main-Radwanderweg, der auf der linken Mainseite von Würth (Kooperation Schiffahrtsmuseum) über die Mainbrücke zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt führt. Zudem würde dieser endgültige Liegeplatz das Mainufer aufwerten, für das es bis heute kein attraktives Nutzungskonzept gibt.

Dieser Perspektive steht die aktuelle Gefährdung des Industriedenkmal gegenüber. Die Suche nach einem vorläufigen Liegeplatz blieb zunächst erfolglos. Nachdem es der Aschaffener Stadtrat abgelehnt hat, das Rettungsprojekt in seine Regie zu übernehmen, widmet sich der Förderverein „Technikdenkmal Määkuh“ dieser Aufgabe. Wenn dessen Arbeit auch am Anfang steht zeigt sich eine vielversprechende Perspektive. Es wäre enttäuschend und beschämend, wenn diese Chance nur deshalb verspielt würde, dass ein vorübergehender Liegeplatz nicht in kurzer Zeit gefunden werden könnte.

Der Verein ruft die Bürger, den Stadtrat, Behörden und Institutionen auf, die Suche nach Kräften zu unterstützen. Dies kann durch eine Absichtserklärung geschehen, bei der künftigen Gestaltung des Mainufers die Määkuh zu berücksichtigen und dazu die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Dies würde die Suche nach einem vorübergehenden Liegeplatz erleichtern.

Trägerverein „Technikdenkmal Määkuh e.V.“
Eleonore Rigel, Johannes Büttner, Peter Körner

So geht's auch: Der letzte verbliebene Kettendampfer an der Elbe, die „Gustav Zeuner“ wurde 1948 außer Betrieb genommen, denn es gab nun bessere Antriebsmöglichkeiten (Dieselmotoren). Er wird zurzeit in einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme in Magdeburg restauriert und soll dann als Museums-schiff ausgestellt werden (hier ein Modell).



Es weihnachtet...

Von K.-H. Steiner

Sicher ist es jetzt nicht mehr zu früh, über Weihnachtsgeschenke nachzudenken. Sollte einer der geneigten Leser 2500 Euro übrig und einen Enkel(in) im Alterszeitfenster von 4 bis 10 Jahren aufweisen, so sei – als passendes Weihnachtsgeschenk – ein Morgan-Three-Wheeler mit Drei-Gang-Kettenschaltung empfohlen.

Zum 100 jährigen Bestehen der Morgan Auto Manufaktur hat das Unternehmen eine auf 500 Exemplare limitierte Tretauto-Edition aufgelegt.

Gefertigt wird das Super Sport Junior getaufte Tretauto überwiegend aus Aluminium parallel zu den Mor-

gan-Modellen und erhält die für Morgan typische handgenähte Lederinnenausstattung.

Die Abmessungen:

Breite 1,1 m bei einer Länge von 2 m – entspricht 2/3 der Größe des Original Modells 1909 .

Die Standardfarbe ist rot, Sonderfarbwünsche und die Lederausstattung kosten 250 Euro Aufpreis.

Ein passendes Geschenk für den technikgeschichtlich interessierten Opa.



Hoffmann fordert Industriemuseum

Die Idee ist nicht neu: Als Standorte für ein Industriemuseum sind in den vergangenen Jahrzehnten schon die Naxoshalle, die Großmarkthalle und die Druckerei Dondorf in Bockenheim gehandelt worden. Doch in keinem dieser Ziegelbauten wird heute an die Industriegeschichte erinnert. Nun hat der frühere Kulturdezernent Hilmar Hoffmann (SPD), der als Vater des Museumsufers gilt, einen solchen Ausstellungsort wieder ins Gespräch gebracht. „Es geht darum, bewusst zu machen, dass Frankfurt auch eine Industriestadt war“, sagte der 83 Jahre alte Hoffmann der Deutschen Presseagentur. In Frankfurt habe es nicht nur eine bedeutende Druck- oder Maschinenbau-Industrie gegeben. „Hier gab es auch die Farbwerke Hoechst und Degussa.“ Hoffmann sprach sich außerdem für die Untertunnelung des Schaumainkais am süd-

Leserbrief: Frankfurt braucht ein Technikmuseum

Der frühere Frankfurter Kulturdezernent Hilmar Hoffmann hatte sich für die Einrichtung eines neuen Ausstellungsortes ausgesprochen („Hoffmann fordert Industriemuseum“, F.A.Z. vom 4. August).

Es geht bei dem Vorschlag von Hilmar Hoffmann sicherlich nicht um ein Technik-Museum der Schwerindustrie, sondern um die Darstellung einer Geschichte der Technologien, die in der Vergangenheit, in der Gegenwart und in der Zukunft die Entwicklung der Stadt Frankfurt bestimmen. Hier ist, neben dem Rückblick auf vergangene Firmen wie die Adlerwerke und, neben der Chemischen Industrie, insbesondere die elektronische Datenverarbeitung zu nennen. Eine Stadt der Banken ohne EDV ist schlicht unvorstellbar. Auch hat sich Frankfurt in den vergangenen Jahren zu einem der wesentlichen Internetknotenpunkte in Europa entwickelt.

Sicher ist auch richtig, dass die Sanierung der in die Jahre gekommenen Museen zurzeit Priorität hat. Dennoch sollte man über den noch fehlenden Baustein in der Reihe der städtischen Museen, ein Technikmuseum, nachdenken und zumindest eine Konzeptstudie erarbeiten. Insbesondere die Neuordnung des Universitätsgeländes in Bockenheim böte mittelfristig die Möglichkeit, ein passendes Gebäude für diesen Zweck zu reservieren und die vorhandenen Sammlungen zur Geschichte der elektronischen Datenverarbeitung zusammenzuführen und an einem Ort der Öffentlichkeit zu präsentieren. – Karl-Heinz Steiner, Frankfurt

Text: F.A.Z., 10.08.2009, Nr. 183 / Seite 40

lichen Mainufer aus. „Wir könnten eine schöne blühende Oase schaffen.“

Für die Museen und die Kunst könne dies zum „Mega-Projekt“ werden. Er gestand zu, dass dies nicht billig sein werde, verwies aber auf das Vorbild von Heidelberg, das gerade für 150 Millionen Euro die Neckarstraße untertunnelt habe.

Zur kulturellen Kooperation in der Region sagte Hoffmann, dass Frankfurt seine Kultureinrichtungen nicht mehr allein finanzieren könne. Deshalb müsse es zu einer Änderung des kommunalen Finanzausgleichs kommen. Er regte an, alle hessischen Theater zu je einem Drittel von den Städten, dem Land und über den kommunalen Finanzausgleich zu finanzieren.

rsch./lhe.

Text: F.A.Z., 04.08.2009, Nr. 178 / Seite 34

Leserbrief: Technikmuseum hätte endlich Platz

Die Neuordnung des Campus Bockenheim böte neben der Erweiterung des Senckenberg-Museums auch die Möglichkeit, endlich ein Gebäude für das immer noch fehlende Technikmuseum Frankfurt zu reservieren. Diese Kombination wäre sicher eine Bereicherung für die Frankfurter Museumslandschaft.

Leider war das Projekt «Technisches Museum» in den 90-er Jahren (Naxoshalle) gescheitert. Die dafür erstellte Konzeptstudie des „Förderkreises Industrie und Technikgeschichte (FITG)“ ist immer noch aktuell und Sammlungen wie Frankfurter Funk- und Radiogeschichte, Sammlung Schleifmaschinen der Dr. Arthur Pfungst-Stiftung, die Sammlung der FITG zur Entstehung des Informationszeitalters (Computersammlung) sind noch vorhanden.

Es gibt also genügend Ideen und Sammlungen für ein attraktives Technikmuseum in Frankfurt, das vor allem die zunehmende Durchdringung von Arbeitswelt und Wohnen mit Informationstechnik, wie etwa der Austausch der alten analogen Energiezähler durch Smart Metering, der Steuerung der Passivhaustechnik und der Elektromobilität problematisieren könnte.

Nicht zuletzt sollten auch die umfangreichen Aktivitäten der Stadt Frankfurt und der Energieversorger zur alternativen Energiegewinnung und Nutzung (Passivhaus, Solar, Wind, Elektromobilität usw.) in Frankfurt in einer ständigen Ausstellung gezeigt und auf aktuelle Entwicklungen eingegangen werden.

Karl-Heinz Steiner, Frankfurt

Text: Frankfurter Neue Presse, 28.09.2009, Seite 21

Leserbrief zu Hilmar Hoffmann

Das hat zu Recht Hilmar Hoffmann erneut gefordert (FAZ v. 4.8.09. „Hoffmann fordert Industriemuseum“), ein Leserbrief dazu von Karl-Heinz Steiner wurde am 10.8.2009 abgedruckt. Er schrieb: „... sollte man über den noch fehlenden Baustein in der Reihe der städtischen Museen, ein Technikmuseum, nachdenken und zumindest eine Konzeptstudie erarbeiten“. Hierzu möchte ich in Erinnerung rufen: Die geforderte Konzeptstudie gibt es, sie war 1989 die Grundlage für die Gründung des „Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte (FITG)“, ist umfangreich und keineswegs veraltet. (Es sollte ein lebendiges Museum werden, eine wertvolle Ergänzung der 120 Ausbildungsstätten, Treffpunkt für Senioren, denen Gelegenheit geboten wird, ihr Wissen an Jüngere weitergeben, Basis für neue Studiengänge des Bewahrens und Restaurierens.)

Die damaligen Pläne für die Gründung eines Technikmuseums in der Naxoshalle scheiterten an der Finanzierung. Aber die meisten der reichen Sammlungen, die damals Grundlage für das Technikmuseum bilden sollten, existieren noch: Die Motorensammlung der „Stiftung Technische Sammlung Hochhut“, die Sammlung zur Frankfurter Funk- und Radiogeschichte von Herrn Kratz, die Sammlung von Schleifmaschinen und Lehrlings-Ausbildungs-Unterlagen der Dr. Arthur-Pfungst-Stiftung, usw.

Dazu verfügt FITG über eine Sammlung zur Entstehung des Informationszeitalters („second to none“). Den Erhalt dieser Zeitzeugen von der Hollerith-Technik über die Steinzeit der EDV (Röhrenrechner der Firma Hoechst), bis zur Integration von Film, Funk, Fernsehen usw. im Personal Computer und Handy verdanken wir dem Einsatz der IHK, dem Museum der Stadt Frankfurt sowie der J.W. Goethe-Universität. Sie alle haben geholfen, die sperrigen Zeitzeugen zu bewahren. Danke!

(Der so gerettete Transistor-Großrechner AEG-Telefunken TR440 kam kürzlich zu Filmruhm im „Baader Meinhof Komplex“ als Kulisse für Bruno Gans als Präsident Herold des Bundeskriminalamtes bei der Erfindung der Rasterfahndung. Hierfür wurde er eigens von der Universität Frankfurt nach Berlin gekarrt: Zwei riesige Möbelwagen reichten knapp! Jetzt ist er wieder eingemottet.)

Es gibt also genügend Objekte und Ideen für ein attraktives Technikmuseum Frankfurt. In Verbindung mit den Oldtimer-Sammlungen in der Klassikstadt könnte im Osten der „fehlende Baustein“ entstehen als Juwel der Route der Industriekultur – vielleicht, ja hoffentlich sogar mit der geretteten Määhuh.

Prof. em. Dr. med. Wolfgang Giere

Vorsitzender des Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte

Text: F.A.Z., 18.09.2009

Besichtigung

Freitag, 18.12.2009
14.00 bis 16.00 Uhr
Peter-Behrens-Bau
Industriepark Höchst
65926 Frankfurt
www.ihr-nachbar.de

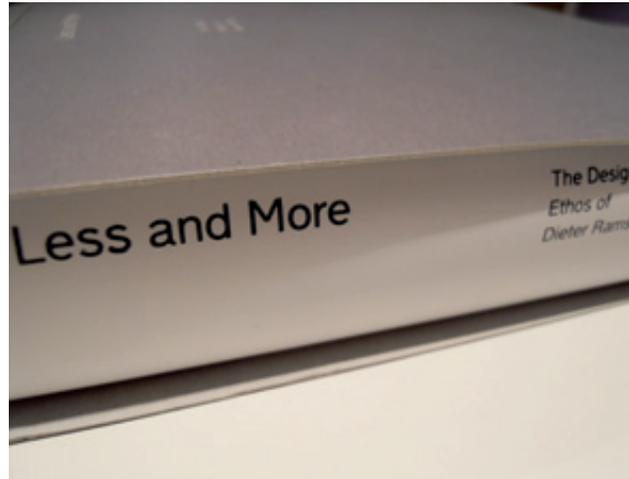
Der Industriepark Höchst wurde 1863 gegründet. Die spätere Höchst AG begann mit der Produktion von Fuchsin, einem rötlichen Farbstoff. Durch das schnelle Wachstum der Firma war 1874 ein Umzug auf das heutige Betriebsgelände nötig, der Weg zum Aufstieg zu einer der größten chemischen Fabriken der Welt war geebnet.

1924 war das von Peter Behrens entworfene Verwaltungsgebäude fertig und gehört nun zu den wichtigsten Bauwerken expressionistischer Architektur. Die ebenfalls von Peter Behrens geplante Brücke von der Treppenhalle zum alten Hauptcomptoir von 1893 ist als Firmenemblem weltbekannt. Besucher müssen für die Anmeldung am Tor Ost unbedingt ihren Personalausweis mitbringen.

Treffpunkt: Haltestelle S1/2 Höchst, Eingang Tor Ost, Industriepark
Ansprechpartnerin: Dagmar Demming
dagmar.demming@infraserv.com



Ausstellung



Die Spur des Funktionalismus bis zur Architektur der Zistertienser im 12. Jahrhundert zurückverfolgend versucht die Ausstellung eine Neubewertung des Einflusses Rams' und seiner Zeitgenossen auf aktuelles Design. Dieter Rams galt als Leiter des Braun-Designs, als einer der einflussreichsten Industrie-Designer des späten 20. Jahrhunderts mit seiner eleganten, gut lesbaren, aber strengen visuellen Sprache für seine Produkte.

Das Institut für Neue Technische Form unterstützt die Ausstellung mit Objekten aus seiner Sammlung.

Ausstellung im Design Museum, London
18. November 2009 bis 14. März 2010

www.intef.de
<http://designmuseum.org/exhibitions/2009/2009-dieter-rams>

Weblinks

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 Frankfurt
www.feldbahn-ffm.de
www.geisterstadttaxi.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/

Hessisches Wirtschaftsarchiv
www.hessischeswirtschaftsarchiv.de/

Stadtwerke Verkehrsmuseum Frankfurt
www.hsf-ffm.de

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

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.