

Das Kraftwerk Rothenfels

LEBENSADER MAIN

Mitte der 1930er Jahre erfolgte in unserem Flussabschnitt der Mainausbau zur europäischen Großschiffahrtsstraße zwischen dem heutigen Abzweig des Main-Donau-Kanals bei Bamberg und der Mainmündung in den Rhein bei Mainz-Kostheim. Um den Fluss für größere Schiffe nutzbar zu machen wurden die Fahrrinne ausgebaggert, sowie Schleusen und Staustufen -ergänzt mit Kraftwerksanlagen gebaut. Von insgesamt 34 Staustufen liegen drei in diesem Flussabschnitt bei Rothenfels, Lengfurt und Wertheim-Eichel.

Laufwasserkraftwerk

Mit Schaufel, Pickel und Schubkarren begann im Jahr 1933 der Bau der Staustufe zunächst durch den freiwilligen Arbeitsdienst später durch den Reichsarbeitsdienst.



Arbeitsdienst an der Staustufe

Die seit 1939 mit zwei Turbinen arbeitende Kraftwerksanlage Rothenfels wurde zwischen 2015 und 2018 um eine hochmoderne, unterirdische Rohrturbine erweitert. Dieses so genannte Triebwerk hat



Ansicht um 1932



Ansicht nach Fertigstellung des Kraftwerks 1939

eine Leistung von 2.100 Kilowatt (2,1 Megawatt) und erzeugt zusätzlich rund 7,4 Millionen Kilowattstunden (kWh). Das entspricht dem Jahres-Strombedarf von etwa 2.260 Durchschnittshaushalten. Insgesamt können nun am Standort pro Jahr, wetter- und tageszeitunabhängig, bis zu rund 32 Millionen Kilowattstunden sauberer Grundlaststrom von allen drei Turbinen ins Netz eingespeist werden. Das reicht aus um ca. 9.800 Privathaushalte (3.275 kWh/a mit 2,06 Personen) umweltfreundlich mit elektrischer Energie zu versorgen

Rechenreinigungsmaschine

Die vollautomatisch arbeitende Rechenreinigungsmaschine stammt aus dem Jahr 2012 und ersetzte die technisch veraltete von 1973. Prozessorgesteuert fischt sie vollautomatisch die jährlich anfallenden rund 1.100 Tonnen Schwemmgut, Müll, Unrat und Schrott aus dem Fluss. Die Entsorgung dieses Materials übernimmt, entsprechend den gesetzlichen Vorgaben, ein zertifizierter Entsorgungsbetrieb. Damit leistet die Rothenfelder Rechenreinigungsanlage einen wichtigen Beitrag zur Reinhaltung des Flusses und zur Verkehrssicherheit auf der Wasserstraße.



Die neue Rohrturbine beim Einbau 2018



Fischaufstiegsanlage und Fischabstiegsanlage

Viele Fische sind innerhalb ihres Lebenszyklus darauf angewiesen, zwischen den Fließgewässersystemen und der Meeresumwelt sowie innerhalb der Fließgewässersysteme zu wandern. Querbauwerke wie Wehranlagen und Schleusen schränken die Durchgängigkeit der Flüsse für Lebewesen ein. Um dieser Problematik entgegenzuwirken ging im Jahr 2017 die hochmoderne, rund 250 m lange Fischaufstiegsanlage (FAA) in Betrieb. Die Baukosten betragen etwa zwei Millionen Euro. Mit 52 versetzten Beckenstufen (Stahl-/Holzplanken-Konstruktion) ist sie das größte technische Umgehungsgewässer ihrer Art am bayerischen Main. Sie ist ein Musterbeispiel für die zeitgemäße Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie zur Herstellung eines guten ökologischen Zustands von Gewässern. Die neue Fischwanderhilfe hat einen Durchlauf von bis zu 1.740



Litern Mainwasser (entspricht zwölf Badewannenfüllungen) pro Sekunde. Die Wasserzuführung in den Beckenfischpass wird automatisch so gesteuert, dass stets bestmögliche Wasserverhältnisse für die Zielfischarten Lachs, Barbe, Nase und Maifisch herrschen, wenn sie die Höhendifferenz von bis zu 5,2 m zwischen Turbinenauslauf (Unterwasser) und Turbinenzulauf (Oberwasser) überwinden.

Zusätzlich wurde auch eine oberflächennahe Fischabstiegshilfe für Lachs- und Jungfische seitlich neben dem Turbinenschutzrechen in Form einer Überlaufschwelle mit daran anschließendem Sammelbecken und einer Ableitung ins Unterwasser geschaffen. Vom Sammelbecken aus werden die flussabwärts wandernden Fische mittels eines Rohres bis zum untersten Becken der Fischaufstiegsanlage geführt,

von wo aus sie dann weiterwandern können. Über die Fischabstiegsanlage fließen zusätzlich bis zu 400 Liter pro Sekunde Mainwasser ab.

Die bestehende Aalabstiegsanlage (sog. Zick-Zack-Rohr) beim jetzigen Kraftwerk Rothenfels wurde im Rahmen der Erweiterungsmaßnahme auf die neue Turbine ausgeweitet und bietet Aalen weiterhin die Möglichkeit des gefahrlosen Abstiegs um das Kraftwerk herum.

Die ökologische Durchgängigkeit ist eine wichtige und langfristige Aufgabe und somit auch ein Mosaikstein für das Projekt Energiewende. Das Kraftwerk in Rothenfels zeigt, wie energiegewinnende Infrastruktur unter Berücksichtigung des Tierschutzes realisiert werden kann.



AUTOREN UND BILDNACHWEISE:
Bilder: Stadt Rothenfels, H. Harth,
Grafikdesign turtureanu
© Stadt Rothenfels 2019

Alle Themen
im Überblick



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

i Standort der aktuellen Informationstafeln
185 Main-Flusskilometer
Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur
Orientierung über die Standorte
der 17 Informationstafeln und ist
keine verbindliche Wanderkarte.

Hochwasser am Main

LEBENSADER MAIN

Die Bewohner am Main genießen viele Vorzüge: Waren es in vergangenen Zeiten die vielfältigen Verdienstmöglichkeiten, Wasser für die Landwirtschaft oder Eis für die Bierbrauer, so wird er heute gerne für Freizeitaktivitäten genutzt.



Mainufer Rothenfels um 1850, Stahlstich von Friedrich Bamberger

Jedoch bekommt man als Mainanlieger auch regelmäßig „nasse Füße“ und das fast ausschließlich im Winterhalbjahr, häufig nach einer Niederschlagsperiode oder / und in Verbindung mit der Schneeschmelze. In vielen Orten am Main zeugen Markierungen von katastrophalen Hochwasserereignissen am Main.

Die Höchststände erreichte der Main im 21. Jh. im Januar 2003 mit 6,48 m und im Januar 2011 mit 6,42 m (gemessen in Würzburg, normaler Mittelwasserstand 1,76 m). Aus früheren Jahrhunderten sind weitaus höhere Wasserstände überliefert. Das schlimmste je registrierte Hochwasser am Main ereignete sich im Juli 1342, das so genannte Magdalenhochwasser mit 10 m Höhe.



Eisgang 1929 auf dem Main bei Rothenfels

Das Hochwasser 1784 bei dem Schneeschmelze, das heute weitgehend unbekanntes Phänomen des Eisgangs und Regenfälle zusammentrafen, dauerte vom 27. Januar bis 4. März. Es gehört mit der Höhe von ca. 6,59 m (gemessen jeweils in Würzburg) ebenfalls zu den größten Hochwasserereignissen und ist zudem durch zeitgenössische Berichte ausführlich dokumentiert.

Insgesamt ist seit der Stauregelung des Mains in den 30er Jahren und der damit verbundenen Fahrrinnenvertiefung, der Schutz gegenüber kleineren Hochwässern verbessert worden. Der Hochwasser meldebeginn startet bei einem Pegel von 290 cm. Bei 300 cm am Pegel wird die Hochwassermarken I erreicht, bei der der Schiffsverkehr eingestellt wird. Die Pegelangabe bezieht sich hierbei auf den Pegel Steinbach, welcher aufgrund der Zuflüsse von Sinn und Saale in Gemünden für die Region relevanter ist als der Würzburger Pegel.



Hochwasser 1920

Hochwasser in Rothenfels

Hier in Rothenfels fanden lage- und staufenbedingt regelmäßig Überflutungen statt. Da der Ausdehnungsraum der Stadt stark begrenzt ist zwischen Berg und Fluss, mussten sich die Menschen, die sich hier niederließen, mit dem Hochwasser arrangieren. In der Main- und Hauptstraße sind daher keine Häuser unterkellert, das Erdgeschoss wurde nicht als Wohnraum genutzt. Zwischen diesen dicht aneinander gebauten Häusern gab es, um dem Wasser entfliehen zu können, Fluchtverbindungen im ersten Stock.

Die Rothenfelder Hochwasserstände aus vergangener Zeit sieht man bei einem Spaziergang durch die kleinste Stadt Bayerns an vielen Häusern (z. B. Spital, Rathaus) und auch an der Hochwasserstele in Sichtweite vor der Spundwand.

Das letzte Hochwasser in Rothenfels, das die Hauptstraße erreichte, war 1995. Das Wasser stand am 30. Januar am Rathaus 70 cm hoch. Nachbarn halfen sich gegenseitig, die Häuser - so gut es ging - vor dem Wasser zu schützen. Lebensmittel wurden mit dem Kahn an die Fenster im ersten Stock gebracht. Die Verbundenheit der Rothenfelder wurde durch

die gemeinsame Betroffenheit und daraus erwachsenden Aktionen (z.B. Aufräumen) gestärkt.

Seit Herbst 1999 hat der Main „Hausverbot“ in Rothenfels. Mit großem Aufwand wurde ein Hochwasserschutz in Kombination mit der Umgehungsstraße gebaut. Die Länge der Stahlspundwand beträgt 640 m und ist gebaut für den Schutz auch bei einem Jahrhunderthochwasser. Die verbaute Spundwand ragt zwölf Meter tief ins Erdreich, und schützt so vor dem Wasserdruck von unten. Die verbliebenen zwei Durchgänge zum Fluss sind durch Fluttore geschützt, zusätzlich bestehen Pumpstationen, die das Oberflächenwasser bei Bedarf in den Main leiten.

Trotz des erheblichen Eingriffs in die Uferzone, werden ähnliche Maßnahmen auch in anderen Mainanlieger-Gemeinden, wie dem benachbarten Hafellohr, befürwortet.

Denn Umgehungsstraße und Hochwasserschutz haben das Lebensgefühl der Rothenfelder erkennbar positiv beeinflusst, der Ortsverkehr hat deutlich nachgelassen und die Angst vor dem Hochwasser ist geschwunden.



Hochwasser in der Hauptstraße 1970



Die Mainstraße 1988



AUTOREN UND BILDNACHWEISE:
Bilder: H. Harth, Stadt Rothenfels
© Stadt Rothenfels 2019

Alle Themen im Überblick



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafellohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schiffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

i Standort der aktuellen Informationstafeln
185 Main-Flusskilometer
Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

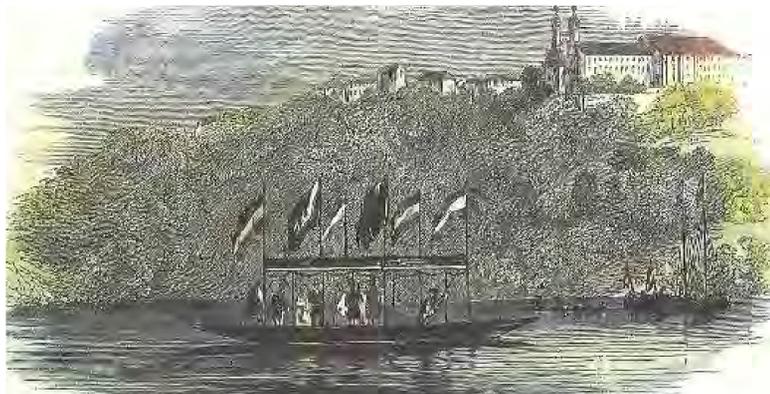
Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Mainfähre

LEBENSADER MAIN

Wir sind hier an einem für die Geschichte Hafenslohrs bedeutenden Ort: Hier befand sich bereits im Mittelalter eine Fähre, mit der man auf das linke/östliche Mainufer übersetzte. Der Weg führte dann über Karbach weiter in Richtung Zellingen/Würzburg.

Fähren waren entlang des Mains weit verbreitet, in diesem Mainabschnitt z.B. auch in Marktheidenfeld, Lengfurt und Kreuzwertheim.



Königin Viktoria v. England beim Überqueren des Mains bei Lengfurt, 1845



Personenfähre in Marktheidenfeld

Neben den Furten waren sie oft die einzige Möglichkeit den Fluss trockenen Fußes zu überqueren, denn bis ins 19. Jh. existierten am gesamten Main lediglich sieben Brücken.

Hafenlohr wird in einer Urkunde des Klosters Holzkirchen von 1324 erstmals genannt und zwar im Unterschied zur flussaufwärts gelegenen Stadt Lohr als „Unteres Lohr“ (Lare inferior). In dieser Urkunde wird auch die Fähre am Main als Eigentum des Klosters Neustadt fassbar, dessen Abt dem Prior des Klosters Mattenstatt ein Viertel des Ertrages der Mainfähre und einen Hof in Hafenlohr zur Nutznießung verliehen hat.

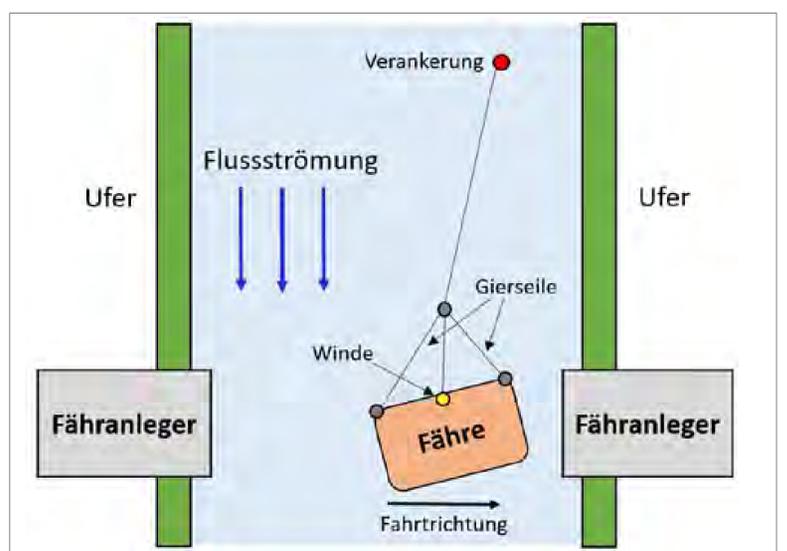
Auf dem gegenüber dem „Alten Fahr“, wie die Stelle heute noch heißt, liegenden Ufer erkennt man eine kleine, dem Hl. Kilian gewidmete, Kapelle (gestiftet von Familie Bröstler aus Marktheidenfeld). Sie markiert den Platz des ehemaligen Benediktinerklosters Mattenstatt, das zur Erinnerung an eine hier zu Beginn des 13. Jh. sattgefundene erbitterte Schlacht errichtet wurde und bis Mitte des 16. Jh. bestand. Beim Kloster fanden auch drei Jahrmärkte statt, die neben den Wallfahrten zur angeblich wundertätigen Statue des Hl. Blasius, zur regen Inanspruchnahme des Fährbetriebes beitrugen.



Statue des Hl. Blasius

Da Hafenlohr mit Windheim und Marienbrunn Filialen der Pfarrei Karbach waren, musste zum Kirchenbesuch dort und zu Bittprozessionen der Main überquert werden, ebenso für die Wallfahrten nach Maria Buchen. Für den Rückweg der Wallfahrer mainabwärts wurden z.B. 1728 dem Schiffmann von Pflochsbad zwei Gulden und zwei Kreuzer bezahlt, „die Wallleut von der Buchen nach Hafenlohr zu führen“.

Mit Muskelkraft und dem Fährbaum brachte der Fährmann die Seilfähre in die jeweils richtige Position, um den Fluss zu überqueren. Eine besondere Herausforderung stellte dabei die mit Einführung der Kettenschleppschiffahrt 1895 verlegte Kette in der Flussmitte dar. Da ein Fährseil die Schleppkette nicht kreuzen durfte, musste 1910 an dieser Stelle auf eine Gierseilfähre, die auch „fliegende Brücke“ hieß, umgestellt werden. Die Fährbrücke war mit einer festen Verankerung im Fluss in Ufernähe durch ein Y-förmiges Seil verbunden und konnte so unter Ausnutzung der Strömung den Fluss queren. Die Fahrtrichtung ließ sich steuern, indem jeweils ein Gierseil mit Hilfe einer Winde verkürzt und somit der Anstellwinkel der Fähre zum Strom verändert wurde.



Modell einer Gierseilfähre

Nachdem auf der linken Mainseite eine neue Straße von Karbach her geradewegs zum Main geführt wurde, gab die Gemeinde Hafenlohr 1921 den Fährbetrieb am „Alten Fahr“ auf und legte stattdessen das „Neue Fahr“ mit einer Hochseil-Fährbrücke an. Sie verband bis 1966 die beiden Ufer.



Mainfähre um 1955

Der intensive Ausbau der Wasserstraße und Infrastruktur in dieser Region sowie die Verdichtung der öffentlichen Verkehrsmittel machten den Fährbetrieb unrentabel und überflüssig. Es ist freilich schade, dass man von Hafenlohr aus das landschaftlich reizvolle Gegenüber nur noch auf dem Umweg über die neue Mainbrücke genießen kann.



AUTOREN UND BILDNACHWEISE:
Bilder: O. Bilz, Kirchenstiftung Hafenlohr, Kommunale Allianz Raum Marktheidenfeld e.V., Stadtarchiv Marktheidenfeld (Fotosammlungen), Markt Triefenstein
© O. Bilz 2019



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.

Übersichtskarte „Lebensader Main“



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

i Standort der aktuellen Informationstafeln
185 Main-Flusskilometer
Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Nutzung des Flusses und des Uferstreifens

LEBENSADER MAIN

Bis zum Beginn des systematischen Mainausbaus Mitte des 19. Jh. war der Main hier wesentlich breiter und maximal 80 cm tief. Bei Niedrigwasser im Sommer konnte man ihn an einigen Stellen ohne Probleme durchreiten.

Der Güterverkehr wurde zum größten Teil weniger auf dem Landweg, sondern auf dieser Wasserstraße abgewickelt. Kein Wunder, dass die Lage am Fluss die Ansiedelung und Entwicklung von Ortschaften begünstigte, vor allem wenn wie hier in Hafenslohr der Uferbereich gut angefahren werden konnte und reichlich Lagerplatz bot. Von der Hauptstraße aus gibt es bis heute noch in Gemeindebesitz fünf Gassen zum Main, die nicht nur zur Warenbeförderung, sondern auch als Feuerwehrgang zur Entnahme von Löschwasser dienten.

Der Uferbereich wurde intensiv genutzt. Fast auf der ganzen Länge des Altortes war der Main gesäumt von Anlegestellen und Holzlagerplätzen. Am nördlichen Ende des Dorfes gab es den „Scheitplatz“ mit einem Anlegeplatz für Schiffe, welche das in Scheite aufgespaltene Holz als Grubenholz für die Bergwerke ins Rhein-/Ruhrgebiet, aber auch als Brennholz nach Würzburg transportierten. Die von verschiedenen Holzhändlern belegten Plätze brachten bis zum Ende des 19. Jh. der Gemeinde einiges Platzgeld. Das Holz wurde aus dem Spessart auf der Hafenslohr herbeigebracht und dann auf den Lagerplätzen für die Verladung auf Schiffe zurechtgelegt. Es gab da den „Mainzer Scheitplatz“ für Holz aus dem Erzstift Mainz gehörenden Spessart, es gab einen Lagerplatz für Faser- und Grubenholz sowie den umfangreicheren Platz für das „Holländer Holz“, das zum Schiffbau nach Holland verkauft wurde.

Nördlich und südlich des Anlegeplatzes der Fähre waren die Schelche und Fischkästen der Fischer festgemacht (nach 1900 immer noch vier) sowie in langer Reihe das Gestänge zum Aufhängen der Netze. Der Fischreichtum war für eine Reihe von Fischern ein guter Broterwerb, für die Bevölkerung ein preiswertes und abwechslungsreiches Nahrungsangebot. Die häufig an den Uferändern angeschwemmten Mainmuscheln wurden als Schweinefutter gesammelt. Heute sind kaum noch welche zu finden.

Auch die langen vom Obermain kommenden Stammholzflöße machten oberhalb des Alten Fahrs fest, um sich in der Brauerei Nachschub an Bier zu besorgen. Bis Mainz waren es immerhin noch 183 Flusskilometer. Aus Iphofen kamen auf Schelchen die dort gebrochenen Gipssteine zur Weiterverarbeitung in den beiden Gipsmühlen in Hafenslohr. Die in Seligenstadt am Main erworbenen Einrichtungsgegenstände (Kanzel und Orgel) für die neue Kirche wurden 1814 ebenfalls per Schiff herantransportiert. Auch gegenüber, am linken Ufer war eine Anlegestelle, die vor allem von der Kohlehandlung Scheiner aus Zimmern genutzt wurde. In der Notzeit nach 1945 machte im Schutz der Dunkelheit manches Schiff in Hafenslohr Halt, um aus seiner Ladung u.a. Briketts zu entnehmen und gegen Kartoffeln und andere überlebenswichtige landwirtschaftliche Produkte einzutauschen.

Der Bau der Bahnlinie Lohr-Wertheim ab 1880 war ein starker Eingriff in den Uferbereich des Mains. Die Bahntrasse wurde auf der ganzen Länge des Altdorfes parallel zum Mainufer angelegt und schnitt die Grundstücke der Anwohner vom Fluss ab. Um die Ufernutzung weiterhin zu ermöglichen, wurde die Zufahrt zur alten Fähranlegestelle großzügig überbrückt. Die Eisenbahn führte schließlich zu einer deutlichen Reduzierung des Güterverkehrs auf dem Fluss.



Reger Schiffsverkehr auf dem Main, festgehalten auf einer Postkarte aus dem Jahr 1914



Postkarte aus Hafenslohr: Vor dem Bahndamm sind die Holzlagerplätze zu erkennen



Die beim Bau der Bahnlinie überbrückte Zufahrt zur alten Fähranlegestelle



AUTOREN UND BILDNACHWEISE:
Bilder: O. Bilz, Stadtarchiv Marktheidenfeld (Fotosammlungen)
© O. Bilz 2019



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.

Übersichtskarte „Lebensader Main“



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenslohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

Standort der aktuellen Informationstafeln
 Main-Flusskilometer
 Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

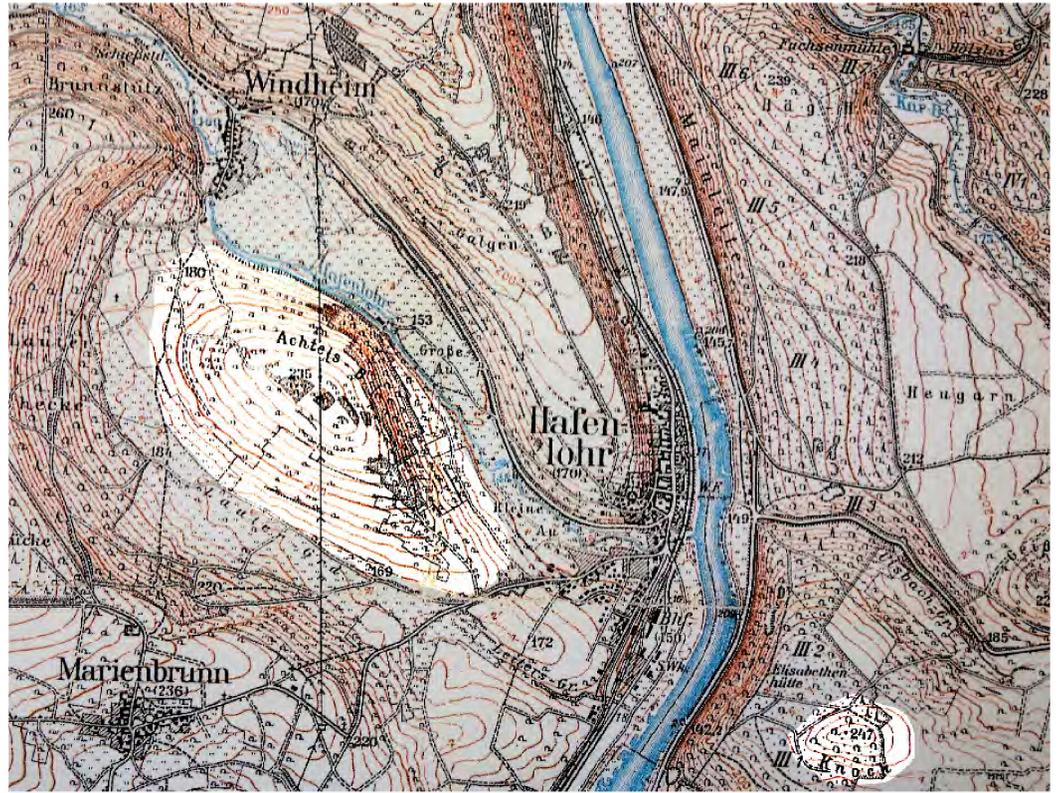
Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Der Fluss als Rohstofflieferant

LEBENSADER MAIN

Vor einigen hunderttausend Jahren mündete die Hafenlohr rund zwei Kilometer weiter westlich bei der Ölmühle im heutigen Windheim. Der vom Norden kommende Main traf hier auf eine Buntsandsteinbarriere. Er umfloss sie in westlicher Richtung, bis er nach dem Durchbruch zwischen dem „Knock“ und dem Achtersberg (kurz nach dem heutigen Sägewerk Mehling) wieder zu seiner Nord-Süd-Richtung gefunden hatte. So entstand also der 235 m hohe Achtersberg.

Er ist mit dem Romberg bei Lohr, dem Rainberg bei Kreuzwertheim und dem Grohberg bei Faulbach einer von vier Umlaufbergen in unserer Region. Vom gegenüberliegenden Knock aus hat man einen herrlichen Blick auf den Main und Hafenlohr.

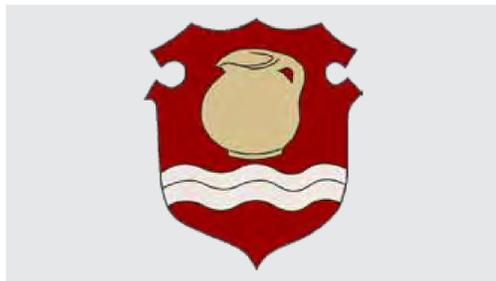


Achtersberg und Knock



Das reich verzierte „Töpferhaus“ in Hafenlohr zeugt von einer langen Handwerkstradition

Die Bodenbeschaffenheit in der ehemaligen Flusssenke beeinflusste den Ort maßgeblich. Reichlich Tonablagerungen von hervorragender Qualität ließen hier das Töpferhandwerk aufblühen. Unter verschiedenen Sand- und Kiesablagerungen fanden sich beachtliche Tonschichten meist roter Färbung. Die Tongruben im Lautergrund und Leitersgraben wurden bis ins beginnende 20. Jh. genutzt, immerhin gab es noch fünf Hafner. Der Hafnerei hat Hafenlohr seit etwa 1400 auch seinen Namen und Wappen zu verdanken.



Die einmündende Hafenlohr bremste rechtsmainisch die Fließgeschwindigkeit des Maines ab, sodass sich auf dieser Uferseite viel vom Main und der Hafenlohr transportierter Kies und Sandfracht ablagerte und wirtschaftliche Nutzung fand: Mit großen Sandsieben holten die Sandschöpfer das Material aus dem Fluss und belieferten mit diesem gewaschenen Sand Baustellen. Für 842 Schelche Sand zum Kirchenbau 1814 wurden an die Sandschöpfer 12 Gulden und 16 Kreuzer bezahlt. Der südliche Mündungsbereich der Hafenlohr, der heute vom ehemaligen Schirrhof und dem Sportgelände überbaut ist, hatte die Flurbezeichnung „Sandwiesen“. Der hier reichlich angeschwemmte Sand konnte als „Grubensand“ abgebaut werden.

Bei allen Segnungen, welche die Lebensader Main den Anwohnern brachte, konnte sie aber auch immer wieder eine schwere Belastung sein. An der Hauptstraße erinnern Hochwassermarken an Notlagen, in denen der Main mehr als sechs Meter das normale Niveau überstieg.

Kein Wunder, dass nun mit dem Ausbau der Umgehungsstraße auf dem ehemaligen Bahndamm auch die Hochwasserfreilegung herbeigesehnt wird. Geplant ist, die Staatsstraße südlich des Altorts von Hafenlohr auf die Trasse der stillgelegten Bahnlinie am Main zu verlegen, auf dieser Trasse um Hafenlohr herumzuführen und nördlich der Ortslage wieder auf die bestehende Trasse zurückzuführen. Zum Schutz des Altorts vor Hochwasser ist eine Spundwand mit Stahlbetonkopfbalken geplant. Im benachbarten Rothenfels wurde

eine ähnliche Maßnahme im Jahr 2000 abgeschlossen. Hafenlohr erhofft sich durch diese dringlichen Maßnahmen eine Verbesserung der Wohnqualität und eine nicht nur bauliche Belebung des Altortes.



Hochwassermarken in der Hauptstraße



AUTOREN UND BILDNACHWEISE:
Bilder: O. Bilz, Gemeinde Hafenlohr, Kommunale Allianz Raum Marktheidenfeld e.V.
© O. Bilz 2019



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.

Übersichtskarte „Lebensader Main“



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

i Standort der aktuellen Informationstafeln
185 Main-Flusskilometer
Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Brücken über den Main

LEBENSADER MAIN

Zwischen Rothenfels und Hasloch überspannen sechs Brücken den Main: in Marktheidenfeld - die Nord- und die alte Mainbrücke -, in Lengfurt, in Kreuzwertheim die alte Brücke und die Spessartbrücke - und schließlich in Hasloch die Eisenbahnbrücke.

Brücken verbinden, verbinden den Spessart mit der Marktheidenfelder Platte und südlich von Homburg die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg. Als recht aufwändige Infrastruktur ersetzen sie Furten und Fähren („Fahrbrücken“). Unabhängig von Witterung und Jahreszeit, vor allem von Niedrigwasser, Hochwasser und Eisgang, schufen und schaffen sie Verkehrsknotenpunkte und Zentralität.

Um 1800 überspannten nur sieben feste Brücken den Main: fünf steinerne Brücken in Kitzingen, Ochsenfurt, Würzburg, Aschaffenburg und Frankfurt sowie zwei hölzerne Brücken in Eltmann und Schweinfurt. In Marktheidenfeld als Sitz des Amtes Homburg bzw. Marktheidenfeld entstand zwischen 1836 und 1846 eine weitere Brücke. Sie ersetzte die Jahrhunderte lang bedeutsame Furt in Lengfurt und beeinflusste positiv mit den Anschlussstraßen die Entwicklung von Marktheidenfeld zum zentralen Ort. Erst 1903/04 erhielt auch Lengfurt eine als Stahlkonstruktion errichtete Brücke. Die Mainbrücke zwischen Kreuzwertheim und Wertheim stand ab 1882 zur Verfügung. Die Eisenbahnbrücke zwischen Kreuzwertheim und Wertheim folgte mit der Errichtung der Eisenbahn zwischen Wertheim und Lohr unmittelbar neben der Straßenbrücke 1881. Sie wurde 1984 abgebrochen. 1906/1912 wurde mit dem Bau der Eisenbahn zwischen Wertheim und Miltenberg die Eisenbahnbrücke bei Hasloch errichtet.



Der Bau der Lengfurter Mainbrücke, 1904

Alle Brücken wurden in den letzten Tagen des 2. Weltkrieges gesprengt, aber wegen ihrer Bedeutung für den Verkehr schnell wieder aufgebaut. Als letzte die Lengfurter Brücke, die völlig neu 1953/54 errichtet wurde.

Kreuzwertheim und Wertheim werden seit 1992 zusätzlich mit der Spessartbrücke verbunden. Jüngste Brücke in diesem Mainabschnitt ist die Marktheidenfelder Nordbrücke, als Stabbogenbrücke errichtet und 2002 eröffnet.



Die Marktheidenfelder Nordbrücke im Winter, 2009

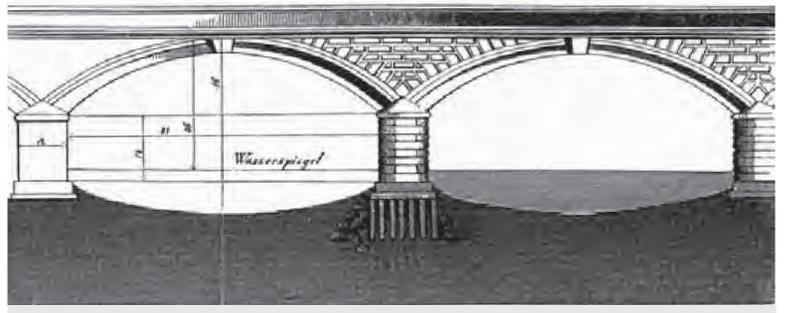
Mit Ausnahme der alten Mainbrücke in Marktheidenfeld zeichnen sich alle diese Brücken durch eine große Spannweite aus. Die alte Mainbrücke in Marktheidenfeld mit einer Gesamtlänge von ca. 190 m wurde mit sieben Bögen aus Sandsteinen „in römischen Style“ erbaut. Die Bogenweite beträgt jeweils etwas über 23m. Mit ihrer harmonischen Gestaltung fand sie von Anfang an ihre Bewunderer. 1883 erhielt Marktheidenfeld ein eigenes Siegel, das u. a. die Brücke zeigt. Daraus entwickelte sich das heutige Stadtwappen. Mit diesem Wappen bekennt sich Marktheidenfeld zu seiner Verkehrsbedeutung und als Brückenstandort, nicht zuletzt als „Brücke zwischen Wald und Reben“, als Brücke zwischen Spessart und fränkischem Weinland.



Der Entwurf des Stadtsiegels von 1883

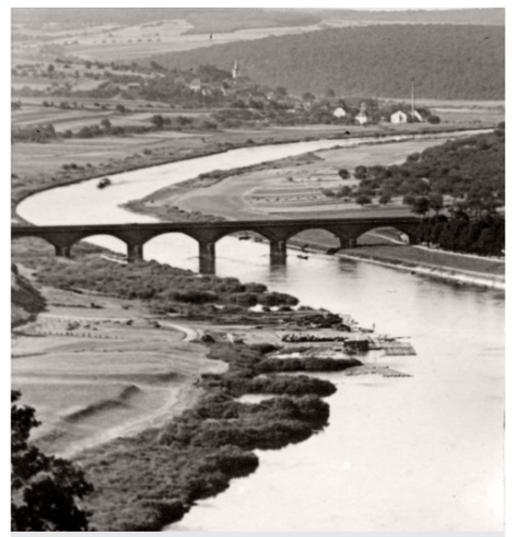


Das heutige Marktheidenfelder Wappen



Die Marktheidenfelder Mainbrücke: Zeitungsbericht 1845

Drei Pfeiler stehen direkt im Fluss und engen in Verbindung mit dem s-förmig gekrümmten Mainverlauf den für die Schiffe zur Verfügung stehenden Fahr- und Manöverierraum ein. Seit der Erbauungszeit sind die Schiffe immer größer und länger geworden, so wie es die Schleusenammern mit einer Normalbreite von 12 m zulassen.



Blick auf die Brücke (im Hintergrund Hafenlohr)



Alle Themen im Überblick

AUTOREN UND BILDNACHWEISE:
Bilder: Stadtarchiv Marktheidenfeld (Fotosammlungen), Markt Triefenstein, L. Scherg
© L. Scherg 2019



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

Standort der aktuellen Informationstafeln
 Main-Flusskilometer
 Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

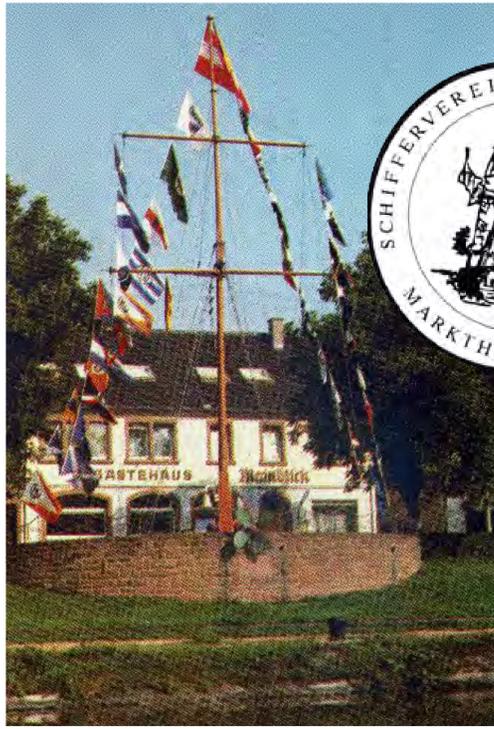
- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Schiffer und Schifffahrt

LEBENSADER MAIN



Der 1955 errichtete, 1973 und 2017 erneuerte Schiffermast am oberen Mainkai bekundet die Bedeutung dieses Berufsstands für Marktheidenfeld im 19. und in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts. Immerhin hatte Marktheidenfeld 1840 nach Bamberg die meisten Schiffe am bayerischen Main. Auch heute noch nennen zahlreiche Schiffe, die auf dem Main, auf dem Rhein und der Donau unterwegs sind, Marktheidenfeld ihren „Heimathafen“. Und natürlich wohnten in Marktheidenfeld Schiffer und Fischer bevorzugt am Mainkai und in den unteren Abschnitten der Maingassen.

Aber nicht nur in Marktheidenfeld und in Lengfurt waren Schiffer zu Hause, sondern auch in Zimmern und Rothenfels und weiter mainabwärts in Wertheim und Kreuzwertheim.

Fischer und Schiffer waren Jahrhunderte lang in einer Zunft bzw. in einem Verein zusammengefasst. Im Marktheidenfelder Schifferverein „Gute Fahrt“ sind seit 1948 aktive und ehemalige Schiffer sowie Personen, die sich der Schifffahrt verbunden fühlen, vor allem aus Marktheidenfeld und Lengfurt, organisiert.

Von den Schiffern wurden in der Vergangenheit Holz, Steine und vor allem Wein aus dem Handwerks- und Winzerort Marktheidenfeld und aus dem Raum Marktheidenfeld mainabwärts transportiert. Im Gegenzug kamen vor allem Kohle und Baumaterialien nach Marktheidenfeld. Heute sind die Schiffe aus unserem Raum zwischen Nordsee und Schwarzem Meer im Einsatz.



Fähre und Holzstapel am rechten Mainufer (um 1930)



Marktheidenfelder und Lengfurter Schiffe, Anfang des 20. Jahrhunderts



Baumaterialien am oberen Mainkai (bei Hochwasser)

Bei den vielen Schiffen, die in Marktheidenfeld zu Hause waren, verwundert es nicht, dass es auch in Marktheidenfeld Schiffbauer gab, zumindest solange die Schiffe noch aus Holz gefertigt wurden. Zum Ende des 19. Jahrhunderts erfolgte dann der Übergang zu eisernen Schiffen.

Die Schifffahrt war vom 19. Jahrhundert an ständigen Veränderungen unterworfen. Am Anfang steht noch das bergan getreidelte Segelschiff, es folgten die Kettenschleppschifffahrt von 1890 bis 1935, bis zum Bau der Schleusen, und die Motorschleppschifffahrt ab 1935, schließlich verstärkt nach dem 2. Weltkrieg das selbstfahrende Motorschiff und der Schubverband.

Aus dem 19. Jahrhundert erhalten hat sich der Leinritt oder Treidelpfad unter dem östlichen Brückenbogen in Marktheidenfeld und die für den Leinritt erbaute Brücke über den Korbach im Süden von Zimmern.

Im Interesse der Schifffahrt wurde der Main immer wieder verändert, seit der Mitte des 19. Jahrhunderts mit Leitwerken und Buhnen. Mit dieser Mittelwasserregulierung wurde das Flussbett eingeebnet und der Wasserstand erhöht. Der größte



Marktheidenfelder Schiffe: der Koppelverband „Babetta“ und „Laurenzi“ sowie das Motorschiff „Kreuzberg“



Eingriff erfolgte mit dem Schleusenbau, der in unserem Bereich in den 1930er Jahren erfolgte. Viele der bei der Mainregulierung im 19. Jahrhundert angelegten Leitwerke und Wasserbauten wurden zugeschüttet und verschwanden. Der Fluss wurde zu einer durch Schleusen verbundenen Kette von Stauseen. Zuletzt wurde der Main noch einmal ausgebaut, auf eine Fahrinnenbreite von 40 m und eine Mindestwassertiefe von 2,90 m. Diese Maßnahme fand in unserem Bereich zwischen 1996 und 1998 statt.



Das Tankmotorschiff Adrian der Marktheidenfelder THG Transportvermittlungs- und Handelsgesellschaft mbH vor der Taufe am 18. Dezember 2012



AUTOREN UND BILDNACHWEISE:
Bilder: Schifferverein „Gute Fahrt“ e. V. Marktheidenfeld, Stadtarchiv Marktheidenfeld (Fotosammlungen), THG Transportvermittlungs- und Handelsgesellschaft mbH, Marktheidenfeld
© L. Scherg 2019



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.

Übersichtskarte „Lebensader Main“



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

i Standort der aktuellen Informationstafeln
185 Main-Flusskilometer
Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Hornburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Fischer am Main

LEBENSADER MAIN

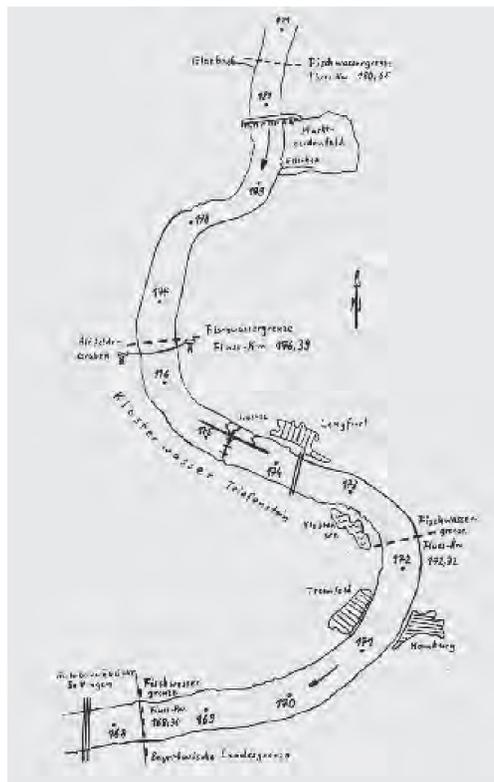
Die Fischerzunft in Marktheidenfeld ist mit dem Gründungsjahr 1649 die älteste heute noch bestehende Berufsorganisation in Marktheidenfeld. 1683 wurden die mit ihnen eng verbundenen Schiffer angeschlossen. Noch älter sind die Fischer- und Schifferzünfte oder -vereine in Rothenfels und in Wertheim. Die Marktheidenfelder Zunft setzt die Tradition der alten Würzburger Ämter Homburg und Remlingen fort. Sie ist mit Ausnahme des Triefensteiner Klosterwassers Eigentümer des Fischwassers vom Glasbach oberhalb der Marktheidenfelder alten Mainbrücke bis zur bayerisch-badischen Landesgrenze.

Die Fischer im Raum Marktheidenfeld üben ihren Beruf nur noch nebenbei und als Hobby aus. Bereits 1911 gab es nur noch drei Berufsfischer in Marktheidenfeld, aber noch in den 1950er/1960er Jahren war ihr Beruf un-



Fahnenjubiläum des Schiffer- und Fischervereins in Marktheidenfeld, 1912

Petschaft der Fischer- und Schifferzunft, Stempel des Vereins



Netze, Nachen und Schelche am Unteren Mainkai | Beim Fischfang (um 1960)

schlechtern. Altwasser verschwanden, der Fluss wurde zu einer Stauseenkette. Bereits zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde über einen Rückgang der Fischarten geklagt. Vor allem die Wanderfische blieben aus. Fischschleusen, wie eine bei der Schleuse in Rothenfels, sollen die Lebensverhältnisse der Fische wieder verbessern.

Dass es heute noch Fische unterschiedlicher Art im Main gibt, ist den Fischervereinen zu verdanken, die aus eigenen Entschädigungsmitteln für den Fischbesatz sorgen. Die Fischer leisten mit ihrer Hege und Pflege einen wichtigen Beitrag zum Erhalt unserer Umwelt.

übersehbar, denn an den Hängen des Mainkais und im Bereich der Erlenbachmündung lagen die aus Holz gefertigten Schelche und Nachen und trockneten am Unteren Mainkai die Netze der Fischer.

Auch heute nimmt man die Fischer in Marktheidenfeld wahr, denn mit sieben aktiven Fischern ist die Fischerzunft Marktheidenfeld die aktivste am gesamten Main. Und nicht zuletzt sorgt der Fischer-Brunnen auf dem Marktheidenfelder Markt dafür, dass dieser traditionelle Beruf in Marktheidenfeld nicht in Vergessenheit gerät.

Mit Flussregulierung und Mainausbau und besonders mit dem Bau der Schleusen wurden die Lebensbedingungen der Fische seit dem 19. Jahrhundert immer weiter ver-



Der Fischer am Marktplatzbrunnen



Beim Fischbesatz vor Trennfeld



AUTOREN UND BILDNACHWEISE:
Bilder: Stadtarchiv Marktheidenfeld (Fotosammlungen), Fischer- und Schifferzunft Marktheidenfeld e.V., Kommunale Allianz Raum Marktheidenfeld e.V.
© L. Scherg 2019



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

Standort der aktuellen Informationstafeln
 Main-Flusskilometer
 Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Fische im Main

LEBENSADER MAIN



© Fischillustrationen Atelier Ziegler



Alle Themen im Überblick

AUTOREN UND BILDNACHWEISE:

© Atelier Ziegler (Fisch-Illustrationen)

Kommunale Allianz Raum Marktheidenfeld



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

i Standort der aktuellen Informationstafeln
185 Main-Flusskilometer
 Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
 Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Der Main im Wandel

LEBENSADER MAIN

Wie der Main zu seinem Namen kam, ist nicht mit letzter Sicherheit bekannt. Von seinen Anrainern wird er heute ganz unterschiedlich genannt. In Oberfranken und bis in den Landkreis Haßberge hinein heißt er „Maa“, hier in Unterfranken meistens „Mee“, in der Gegend um Wertheim „Moa“ und im hessischen Dialektbereich wieder „Maa“.

Es gibt zahlreiche Theorien zum Namensursprung des Mains. Die Ableitung vom keltischen „Mogin“ bzw. „Moin“ lässt sich als „gekrümmte Schlange“ deuten. Eine andere Theorie beruft sich auf die indoeuropäischen Wurzeln *mei-, „wandern, gehen“ oder *mei-H-, „gering werdend, schwinden“. Daraus ergäben sich die Namenswörter „der Wanderer“ bzw. der „Veränderliche“ oder im Vergleich zum Rhein „der Geringere“.

Beide Theorien lassen sich auf das ursprüngliche Erscheinungsbild des Mains beziehen, der sich bis zu seinem Ausbau zur staugeregelten Wasserstraße, als urwüchsig-seichtes Gewässer präsentierte. Seit Jahrhunderten formt und nutzt der Mensch den Main als bevorzugte Siedlungsachse, Verkehrsweg, Nahrungsquelle und zur Abwasserentsorgung. Insbesondere seit der Industrialisierung hat sich der Main deshalb von einem einst vielfältigen Lebensraum zu einem streckenweisen strukturarmen Gerinne entwickelt.

Welche Auswirkungen menschliche Eingriffe auf die Gewässerform, Fließdynamik und Wasserqualität eines Flusses haben können, lässt sich am Beispiel des Mains deutlich erkennen. Neben zahlreichen formverändernden Eingriffen, wie Uferbefestigung, Begradigung und Laufverlegung, führte die einst unzureichende Abwasserbehandlung zur dramatischen Verschlechterung der Wasserqualität.

Mainausbau und zunehmende industrielle Verschmutzung sorgten für das Verschwinden der einst zahlreich vorhandenen Mainbäder. Rund 150 Jahre lang, zwischen 1800 und 1950 dienten die ufernahen Holzkonstruktionen und abgesteckten Badeplätze der Hygiene und später insbesondere dem Vergnügen.



Mainschwimmbad in Marktheidenfeld



Badevergnügen um 1950

In den 70er Jahren galt der Main mit einer „Gewässergüteklasse“ von IV als einer der am stärksten verunreinigten Flüsse Europas. Nicht selten trieben sogar Schaumberge den Main hinab, die den Eintrag von Sauerstoff in das Wasser verhinderten und wiederholt zu Fischsterben führten.



Schaumberge auf dem Main in Würzburg (1964)

Auf dem Weg zum „guten“ Zustand

Dank dem Ausbau von Kläranlagen und Kanalisation, sowie den technischen Fortschritten in der Abwasserbehandlung ist es heute wieder besser um die Wasserqualität des Mains bestellt.

Gut zwei Kilometer südlich von Trennfeld liegt die Kläranlage des Marktes Triefenstein. Die Abwässer der zwei linksmainischen Ortsteile Lengfurt und Homburg werden mittels zweier Dükerleitungen durch das Flussbett des Mains auf das rechte Ufer und weiter in Richtung Kläranlage gepumpt. Rund 600 m³ kommen hier an Normaltagen an, werden dort vollbiologisch gereinigt und anschließend in den Main eingeleitet.

Allerdings gibt es inzwischen immer mehr Mikroschadstoffe, aus Arzneirückständen, Körperpflegeprodukten, Pflanzenschutzmitteln, Biozide sowie Industrie- und Haushaltschemikalien, die sich nur schwer aus dem Abwasser herausfiltern lassen. Trotz kontinuierlich gestiegener Wasserqualität in den vergangenen Jahren ist ein Bad im Main nicht zu empfehlen. Im Bereich von 100 m um Wehr- und Schleusenanlagen, einschließlich der Schleusenvorhöfen, Kraftwerksanlagen, Hafeneinfahrten und Brücken ist das Baden aufgrund der hohen Unfallgefahr sogar verboten.

Aufs Strandleben und Badevergnügen müssen die Menschen im Raum Marktheidenfeld dennoch nicht verzichten. Das Waldbad hier in Lengfurt, das Schwimmbad in Marktheidenfeld und der Klostersee im gegenüberliegenden Gemeindeteil Trennfeld versprechen eine erfrischende Abkühlung.



Das Waldbad in Lengfurt



Alle Themen
im Überblick

AUTOREN UND BILDNACHWEISE:

Bilder: Markt Triefenstein, Stadtarchiv Marktheidenfeld / Fotosammlungen, Stadtarchiv Zeil am Main / Ludwig Leisenritt, Main-Post / Heußner

© Kommunale Allianz Raum Marktheidenfeld e.V. 2019

Kommunale Allianz
Raum Marktheidenfeld



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.

Übersichtskarte „Lebensader Main“



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

Standort der aktuellen Informationstafeln
 Main-Flusskilometer
 Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und
das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

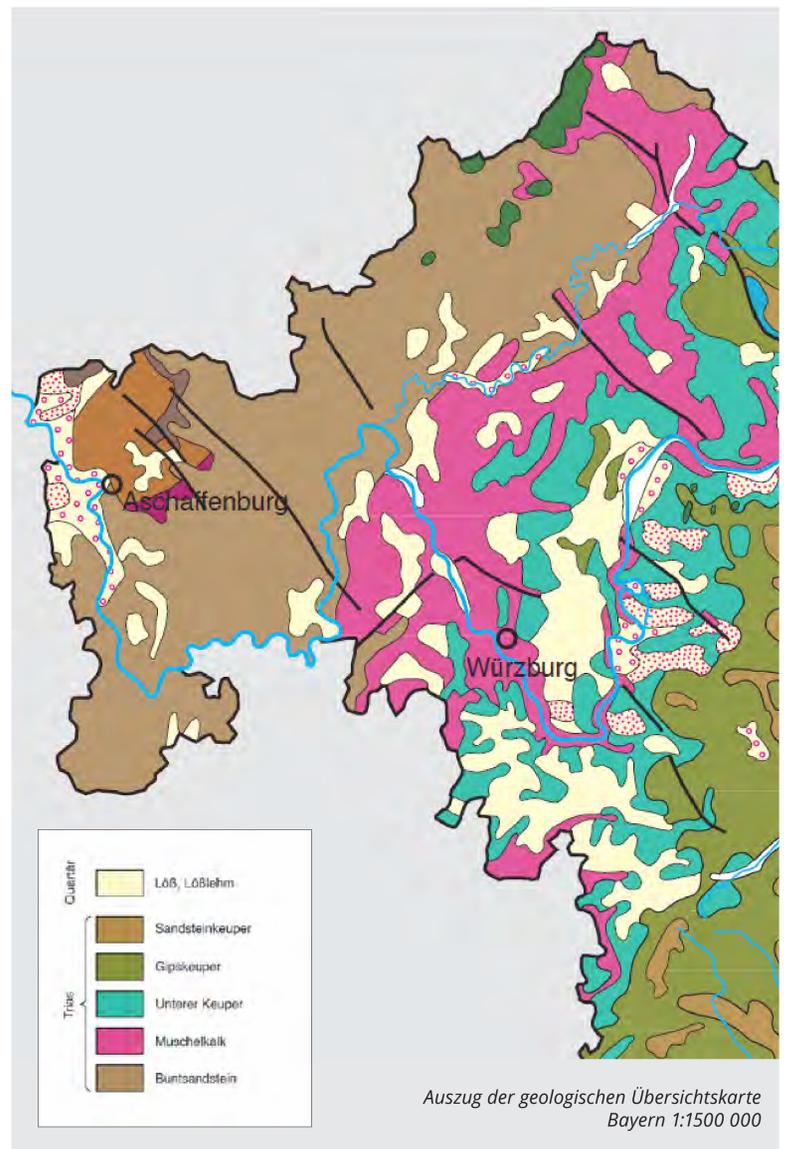
Hinweis:
Die Karte dient nur zur
Orientierung über die Standorte
der 17 Informationstafeln und ist
keine verbindliche Wanderkarte.

Main und Wein

LEBENSADER MAIN

Erdgeschichtlich entstand unsere Region im Zeitalter der Trias. Der Name Trias bezieht sich auf die drei vor über 200 Millionen Jahren entstandenen Gesteinsformationen Buntsandstein, Muschelkalk und Keuper. Erst wesentlich später vor rund zwei Millionen Jahren grub sich der Main in diese Landschaft ein und schuf das nach ihm benannte Maintal.

Im Raum Marktheidenfeld zeigt sich das Maintal in zwei unterschiedlichen Gesichtern. Im Buntsandstein ist es bewaldet und eng, im Muschelkalk dagegen breit und relativ dicht besiedelt. Die Flusslandschaft um Homburg präsentiert sich mit dem mächtig aufragenden Terrassen-Weinberg des „Kallmuth“, der den Schutz eines Naturdenkmals genießt. Hier im südlichen Landkreis Main-Spessart bildet der Main die geologische Grenze zwischen Buntsandstein (Röt) und Muschelkalk. Aufgrund dieser erdgeschichtlichen Besonderheit, der windgeschützten Lage und der reflektierenden und wärmespeichernden Funktion der Flusslandschaft hat sich der Weinbau in Homburg seit der ersten urkundlichen Erwähnung im Jahr 1102 bereits früh etabliert.



Der „Fluss der Franken“ begleitet die Geschichte des Winzerdorfes Homburg, das auch gerne als „Perle am Mittellmain“ bezeichnet wird, ebenso eindrucksvoll wie seine Weinlagen. Homburgs touristischer Reiz resultiert u.a. aus einer eindrucksvollen Bauhistorie mit „wein-fränkischem“ Charakter. Dessen zentraler Anblick ist das stolze Fach-

werkschloss auf dem mächtigen Tuffstein-Felsen als Wahrzeichen des früheren Marktflückens. Dass dort einst der kleine Bischbach zehn Mühlen mit Energie versorgte, verdient ebenso eine geschichtliche Erwähnung wie die heutige Papiermühle als weithin bekanntes Industriemuseum.



Blick auf Schloss Homburg, das Wahrzeichen des Winzerdorfes

Als einen „berühmten Franken“ hat der Homburger Heimatforscher Lothar Huller, ein profunder Kenner von Land und Leuten, den Homburger Wein bezeichnet. Dieser berühmte Franke, der einst auch Kaiser und Könige, Dichtorfürst Goethe und andere nicht unbekannte Zeitgenossen in flüssiger Form faszinierte, hat zwei Namen: Kallmuth und Edelfrau, ist 55 Hektar groß, wird von fünf Dutzend Winzern gepflegt und ist von der Natur gesegnet.

Der Wein prägt das Leben Homburgs in vielgestaltiger Form mit: Das Homburger Weinfest lädt jahraus jahrein Ende Juli in „Frankens schönste Weinstube“, wie das historische Geviert rund um das Gebtsattelschloss im Winzermund genannt wird, ein. Ende Juni heißt es „Wandern, wo der Wein wächst“ auf dem „ganzjährig geöffneten“ Weinwanderweg, der vom Winzer- und Weinbauverein als „Tour de Kallmuth“ 1992 als erste „Schoppen-Route“ im Wein-Landkreis Main-Spessart eröffnet wurde. Eine Weinprinzessin, ebenfalls in der Obhut des aktiven Weinbauvereins stehend, ist seit Jahrzehnten eine charmante Botschafterin der edlen Homburger Gewächse.



AUTOREN UND BILDNACHWEISE:
Bilder: G. Reinwarth, Bayerisches Geologisches Landesamt, München 1997
© G. Reinwarth 2019

Kommunale Allianz
Raum Marktheidenfeld



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

i Standort der aktuellen Informationstafeln
185 Main-Flusskilometer
Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
 - 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
 - 15 Main und Kunst
- Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Der Klostersee Trennfeld

LEBENSADER MAIN

Ein Naherholungsgebiet erster Klasse

Der ca. 76.000 m² große Klostersee ist kein natürlich entstandener See, sondern ein Gewässer, das durch die Kiesausbeute in Trennfeld geschaffen wurde. Heute ist er ein Kleinod für Erholung Suchende aus Nah und Fern, und das zu jeder Jahreszeit.

Die reichlichen Sand- und Kiesvorkommen hat Trennfeld dem Main zu verdanken. Bis dieser zu seinem heutigen Lauf fand und sich von der Hochebene bis auf sein heutiges Talniveau eingegraben hatte, brauchte es mehrere Millionen Jahre. Die Sand- und Kiesvorkommen stammen aus der Quartär-Zeit, die auch als Eiszeit bezeichnet wird. Durch intensive Frostverwitterung entstanden ungeheure Mengen an Gesteinsschutt, die von den größeren Flüssen stromabwärts transportiert und bei nachlassender Transportkraft in Form von Kies- und Sandbänken im Flussbett abgelagert wurden. Während der Eiszeit wechselten Perioden mit starker und geringer Wasser- und Geröllführung, sodass es sowohl zur Eintiefung, als auch zeitweise zu starker Ablagerung kam. Das heutige Maintal enthält daher eine „Talfüllung“ aus Sanden und Kiesen, die sich als Terrasse mehrere Meter über den Main erhebt. So ist zu erklären, dass sich heute auch in einiger Entfernung vom Main Kies- und Sandvorkommen finden lassen.

Die aus der Quartär-Zeit stammenden Vorkommen bilden im sand- und kiesarmen Nordbayern eine wichtige Rohstoffgrundlage für die ansässige Bauindustrie. Entlang des Mains entstanden deshalb mehrere Kieswerke.

Abbau in Trennfeld

Im Bereich der „Franzosenschanze“, dort wo Napoleon 1812 eine Behelfsbrücke bauen ließ um mit seinem Heer über den Main zu setzen und gegen Russland in den Krieg zu ziehen, entdeckte die Firma Weber in den 1960er Jahren Sand- und Kiesvorkommen. Sie beantragte daraufhin bei der damals eigenständigen Gemeinde Trennfeld, die Rohstoffe abbauen zu dürfen. Nach einiger Diskussion, wurde 1971 mit der Sand- und Kiesgewinnung in der Flurabteilung „An der Setz“ begonnen. Bereits 1973 war der Abbau weitestgehend abgeschlossen und Rekultivierungsmaßnahmen standen an.



Fahrzeuge der Firma Weber, im Hintergrund das Zementwerk in Lengfurt

Diese Chance nutzten die Sportfischer des 1973 gegründeten Angelsportvereins Trennfeld. Zum Angeln stand dem jungen Verein bis dato lediglich eine Teilstrecke des Mains zur Verfügung. Ein Jahr später erhielt der Sportfischerverein den Baggersee von der Gemeinde Trennfeld zur fischereiwirtschaftlichen Nutzung. Mit Unter-



Der Klostersee von oben

stützung der Gemeinde werteten die Vereinsmitglieder den Baggersee ökologisch auf. Dazu wurde das ca. 1.700 m lange Ufer des Sees angelegt und bepflanzt. Für den Erholungs- und Freizeitbereich ist eine attraktive Infrastruktur, wie z.B. eine Liegewiese mit Schatten spendenden Bäumen, geschaffen worden. Der von der Badewiese aus gesehen linke Teil wird vom Trennfelder Fischerverein genutzt. Dort darf nicht geschwommen werden und auch Boote sind hier verboten.



Der Sand- und Kiesabbau hat das Leben in der Gemeinde verändert, durch die Schaffung des Klostersees ist ihm ein exzellentes Freizeitangebot zu verdanken. Die ehemalige Kiesgrube wurde zu einem Refugium für Angler und Badenixen. Zu jeder Jahreszeit, bei jedem Wetter und jeder Tageszeit hat der Klostersee seinen besonderen Reiz. Ob im Winter zum Schlittschuhlaufen, im Sommer zum Baden oder bei Spaziergängen in der Nähe. Durch klares Quellwasser, das früher der Gemeinde als Trinkwasser diente und heute den Klostersee speist, ist die Wasserqualität des Sees hervorragend.



Wintersport auf dem zugefrorenen Klostersee



Übung Eisrettung



Alle Themen
im Überblick

AUTOREN UND BILDNACHWEISE:

© S. Engelhardt 2019

Bilder: S. Engelhardt, Fritz Weber GmbH & Co.
Miltenerberger Industriewerk KG

Kommunale Allianz
Raum Marktheidenfeld



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

Standort der aktuellen Informationstafeln
 Main-Flusskilometer
 Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (**Trennfeld**)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
 - 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
 - 15 Main und Kunst
- Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur
Orientierung über die Standorte
der 17 Informationstafeln und ist
keine verbindliche Wanderkarte.

Zur Entwicklung des Mainlaufs

LEBENSADER MAIN

Ein Strom ist er nicht, unser Main, wohl aber ein Stromer, Vagant zwischen bald einem Dutzend Gebirgsstöcken aus Granit, Keuper, Muschelkalk, Buntsandstein. Mit seinen unverkennbaren Windungen wurde er deswegen von den Kelten „Mogin“ geheißen, was so viel bedeutet wie „gekrümmte Schlange“.

In der Tat zeichnet der Main wie kaum ein anderer Fluss in Deutschland wahre Schlangenlinien auf die Landkarte. Er ist – jeder weiß es – ein Nebenfluss des Rheins. Bis er aber dorthin gelangt, nimmt der Main einen gewaltigen Umweg. Ginge er geradewegs vom Fichtelgebirge zur Rheinebene, hätte er es nur halb so weit, 225 km. Tatsächlich windet er sich über die doppelte Distanz durch die fränkische Schichtstufenlandschaft, in unablässigen Schlingen und Schleifen. Der heutige Main ist vom Fichtelgebirge bis zur Mündung in den Rhein 524 km lang. Das war nicht immer so, denn sein Wasser hat sich immer wieder neue Wege durch die Landschaft gegraben.



Heute mag sich kaum jemand vorstellen, dass unser Raum zum Ende des Altpliozäns vor ca. sechs Millionen Jahren nach Süden zur Donau hin entwässert wurde. Und doch legten Geowissenschaftler stichhaltige Indizien vor, die genau diesen Schluss zulassen: dass nämlich der „Ur-Main“ nach Süden floss und ein Nebenfluss der Donau war.

Der Tübinger Geomorphologe Georg Wagner (1885-1972) hat die spätere Entwicklung des Flusslaufs am südöstlichen Spessarttrand erforscht. Nach seinen Erkenntnissen kam der Main einst auf etwa 35 m höherem Niveau von den Sandäckern östlich Bettingen über die Gleithänge gegenüber Urphar, bei Eichel und Hofgarten bis in den Bereich der heutigen Brücke geflossen. Dort stieß er gegen die Felsbarriere einer noch bestehenden Verbindung zwischen Rainberg und Schlossberg, die ihn zu einer vollständigen Umkehr zwang. Gegenüber Eichel bog er nach Norden ab, entgegen der Fließrichtung des heutigen Wittbachs. Dann umfloss er den Rainberg auf dessen Nordseite, im heute trockenliegenden Tal entlang der Landstraße St2315, bis er am Berg westlich der jetzigen Spessartbrücke erneut umgelenkt wurde, hin zu den Bestenheider Sandäckern.



Georg Wagner: Entwicklung des Main- und Tauberlaufs bei Wertheim (bearb.)

Die Tauber floss aus der großen Talbucht in nordöstlicher Richtung der alten Mainbrücke. Dort nahm sie eine Kehre, floss am südlichen und südsüdwestlichen Hang des Kaffelsteins entlang und mündete im Bereich der Spessartbrücke in den Main, der aus dem jetzigen Trockental kam.

Von beiden Seiten angegriffen, wurde schließlich die ursprüngliche Verbindung von Rainberg und Schlossberg im Bereich der alten Mainbrücke durchbrochen. Ein Umlaufberg war entstanden, vergleichbar mit dem Achtelsberg bei Windheim und dem Krohberg bei Faulbach.

Main und Tauber arbeiteten sich hier in einander zugekehrten Außenkurven entgegen, bis schließlich der Main zur einige Meter tiefer strömenden Tauber durchbrach. Daher finden sich hier noch die steilen, felsigen Hänge, obwohl der Durchbruch etwa 30 m über dem heutigen Main erfolgte. Am Hang des Rainbergs ist die scharfe Richtungsänderung des Flusses deutlich auszumachen. Sie beweist die gemeinsame Schürfarbeit von Tauber und Main bei der Ausbildung des Umlaufberges.



Der Rainberg

Das Altmaintal fiel mit der Tieferlegung nach Durchbruch des Mains allmählich trocken. Der alte Talboden kam infolge von Schwemmsand und Hochwasseraufschotterung endlich aus dem Überschwemmungsbereich. Im neuen Mündungswinkel von Main und Tauber entstand eine größere Schotterfläche, der „Wöhrd“ von „Wert“-heim. Weil sich der Main seither nur wenig eingetieft hat, liegt sie kaum höher als die Flüsse, Ursache dafür, dass die Stadt immer wieder im Hochwasser „unterging“.



Ausschnitt aus Postkarte um 1900, links Kreuzwertheim und der Rainberg



Alle Themen im Überblick

AUTOREN UND BILDNACHWEISE:

Bilder: G. Wagner, M. Schneider
© M. Schneider 2019



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

Standort der aktuellen Informationstafeln
 Main-Flusskilometer
 Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Hornburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

LEBENSADER MAIN

Die politische Landkarte am Südrand des Spessarts war einem ständigen Wandel unterworfen. Am nachhaltigsten veränderten sich die Herrschaftsverhältnisse in napoleonischer Zeit. Sie war bestimmt von dramatischen Entwicklungen, welche den Aufstieg Frankreichs zur Supermacht nach sich zogen.

Als am 12. Juli 1806 sechzehn süd- und westdeutsche Reichsfürsten den Rheinbund mit Napoleon als dessen Schutzherrn ins Leben riefen, war der Zusammenbruch des Alten Reichs besiegelt. Durch die Rheinbundakte hatte auch der fränkische Hochadel seine Reichsunmittelbarkeit und die damit verbundene Selbstständigkeit eingebüßt, Fürsten und Grafen wurden mediate Standesherrn. So auch in Wertheim. Die frühere Grafschaft, ein Kleinstaat zwischen den alten Machtblöcken Würzburg und Mainz, war Geschichte.



1814 - Die Eingliederung des Mainvierecks ins Königreich Bayern

Napoleon wusste um die Interessensphären in der Mitte Deutschlands und schuf entlang der deutsch-französischen Grenze einen neuen Pufferstaat, das Großherzogtum Baden. Dem schlug er den südlich des Mains gelegenen Teil der Grafschaft Wertheim zu. Die rechtsmainischen Grafschaftsorte (mit Kreuzwertheim) gab er zum Fürstentum Aschaffenburg des napoleonfreundlichen Erzbischofs von Mainz, Karl von Dalberg. Er durfte sich fortan mit dem Titel eines Fürstprimas schmücken und stieg 1810 zum Großherzog von Frankfurt auf.

1812 zog Napoleons Armee auf der alten Heerstraße durch den Spessart. Bei Lengfurt überschritt der vermeintliche Welteneroberer den Main, um gegen Russland anzurennen. Das Unternehmen geriet zum militärischen

Desaster. Der Stern des Franzosenkaisers sank. Und doch ist etwas geblieben, was Napoleon uns hinterlassen hat, mitten im Fluss: die „Mainlinie“. Die Pariser Verträge vom 3. Juni 1814 brachten die endgültige Eingliederung des Mainvierecks ins Königreich Bayern. Mit Einverleibung Kreuzwertheims und Trennfelds in dessen Territorium bildete der Main eine bis heute gültige nasse Landesgrenze. Deshalb wurden rechtsmainisch gelegener Bettinger Waldbesitz, aber auch die besten Wertheimer Weinlagen bei der Wattenburg jetzt der Markung Kreuzwertheim zugeschlagen. Doch Zölle erschwerten den Handel an dieser Grenze, was ganz wesentlich zum Niedergang des hiesigen Weinbaus beitrug.

Heiliges Römisches Reich deutscher Nation, Grafschaft Wertheim, Hochstift Würzburg, Kurfürstentum Mainz, Fürstentum Aschaffenburg, Großherzogtum Frankfurt, Königreich und Freistaat Bayern, Großherzogtum Baden und Baden-Württemberg - Ländernamen entstanden und verschwanden, Herrschaftsverhältnisse änderten sich.



Ehemaliges Grenzschild des Großherzogtums Baden



Bayerischer Löwe an der Mainbrücke

Bayern und Baden gingen seither getrennte Wege. Und doch: Die bayerischen Franken fühlen sich trotz allen folkloristischen Geplänkels im Freistaat gut aufgehoben. Der Stolz über das Erreichte ist nicht unberechtigt. Und Baden? Nach der 1952 geschlossenen Ehe mit Württemberg hat es sich zum „Musterländle“ gemausert, freut sich ebenfalls seines Wohlstandes und behauptet frech, alles zu können „außer Hochdeutsch“.

Geblieden ist der Fluss. Wie eh und je schickt er sein Wasser auf die Reise. Geblieden ist auch das Zusammengehörigkeitsgefühl der Menschen beiderseits des Mains. Die Bezeichnung „Alte Grafschaft“ blieb und gab sogar dem hiesigen Weingut und einem Medizinischen Versorgungszentrum seinen Namen.



AUTOREN UND BILDNACHWEISE:

Bilder: M. Schneider
© M. Schneider 2019



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

Standort der aktuellen Informationstafeln
 Main-Flusskilometer
 Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
 - 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
 - 15 Main und Kunst
- Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn

LEBENSADER MAIN

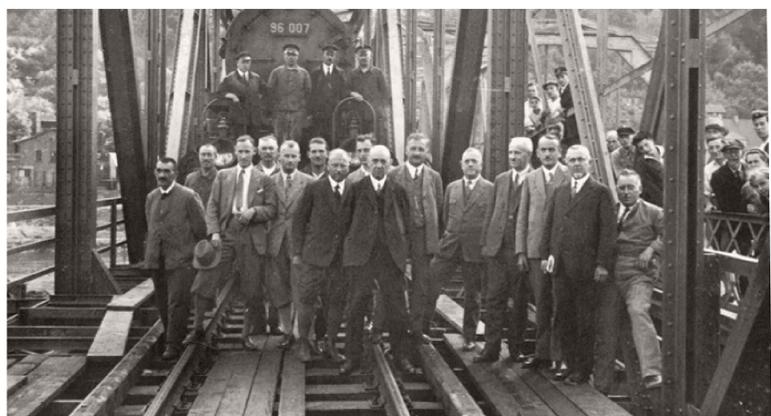
Mit Eröffnung der ersten Mainbrücke zwischen Kreuzwertheim und Wertheim ging 1881 ein Wunsch in Erfüllung, den man sich seit den Zeiten Kaiser Karls IV. herbeigesehnt hatte. Damals wusste freilich noch niemand von einer Eisenbahn.

Für Kreuzwertheim war der Anschluss ans Eisenbahnnetz der Anbruch einer neuen Zeit! Ein Staatsvertrag vom 23. November 1871 sah eine Bauzeit von zehn Jahren für die Fertigstellung der Lohrer Bahn vor und die Verantwortlichen hielten Wort.

Es war am Ende des 19. Jh. ein gewaltiges Unternehmen, ohne leistungsstarke Maschinen eine Brücke über den Main zu schlagen. Obendrein mussten drei Tunnel gegraben werden, davon zwei unmittelbar beim Mainübergang. Massiver Einsatz menschlicher Arbeitskraft machte es dennoch möglich und die Bauzeit stand der heutigen keineswegs nach. Am 30. Juli 1880 begann die Firma Franz Xaver Brandl aus Nürnberg mit den Gründungsarbeiten. Am 1. Oktober 1881 rollte der erste Zug über die neue Brücke. Fußgänger und Fuhrwerke mussten sich einstweilen noch gedulden. Sie kamen nur mit der Fähre über den Fluss. Erst am 2. Juli 1882 war auch die Straßenbrücke fertig.



Brückenbau



Belastungsprobe 1932

Stauend hörten einst die Kinder aus dem Mund ihrer Eltern von einer erlebnisreichen „Weltreise“: Für zwei Groschen konnte man durch zwei Länder, über zwei Flüsse, zwei Brücken und obendrein durch zwei Tunnels Eisenbahn fahren. Doch sollte es nur die Reise zwischen zwei Bahnhöfen sein und sie sollte nur wenig länger als zwei Minuten dauern. Des Rätsels Lösung: eine Bahnfahrt von „Kreuz“ nach Wertheim oder umgekehrt!

Dass sich damals schon kaum ein Reisender zu dem abgelegenen Kreuzwertheimer Bahnhof bemühte, um dort einzusteigen, wird in dieser Geschichte freilich verschwiegen. Das hat seine eigene Bewandnis. Nach den Wünschen der Kreuzwertheimer sollte die

Bahntrasse, von Lohr her kommend, nach dem Bettingberg-Tunnel nördlich des Rainbergs verlaufen und erst bei der Taubermündung über den Main führen. Aus technischen Gründen musste sie aber einen anderen Weg nehmen. Deshalb geriet der Kreuzwertheimer Bahnhof so ins Abseits.



Bahnhof Kreuzwertheim

Die 1945 zerstörte, dann wiederaufgebaute Zwillingbrücke existierte bis 1984. Bis dahin und zwei Jahre, nachdem man ihr 100-jähriges Bestehen gefeiert hatte, lag auf den gleichen Pfeilern eine Stahlgitterbrücke, die der Eisenbahn vorbehalten war. Man hat sie abgebaut, nachdem die Kreuzwertheimer Bahnstation bereits 1967 stillgelegt worden war. Von der Öffentlichkeit kaum beachtet, fuhr der letzte Zug am 29. Mai 1976 von Wertheim nach Lohr. Gleise, Schranken und Signale verschwanden. 1983 wurde der westliche Eingang des Kaffelstein-Tunnels zugeschüttet. Damit war das Kapitel Eisenbahn für Kreuzwertheim nach nicht einmal 100 Jahren zu Ende geschrieben. Geblieben sind lediglich vier Gebäude in typischer Bahnarchitektur. Eines, bei der Brückenauffahrt, fungierte als Schrankenwärterhaus, die anderen, zwei Kilometer außerhalb der geschlossenen Siedlung, nannten sich Station oder Bahnhof, wengleich dort Reisende kaum zu sehen waren.

Seit es die 1992 eröffnete Spessartbrücke gibt, fällt es schwer, für den stromaufwärts gelegenen Flussübergang den rechten Namen zu finden. Dies ist die „alte“ Brücke und ist es eigentlich doch nicht. Sie erhielt ihre jetzige Gestalt erst mit dem Wiederaufbau von 1953 und soll bis 2025 einem Neubau weichen.

Kaum noch etwas erinnert an die Kreuzwertheimer Eisenbahngeschichte, abgesehen von vier Gebäuden, zwei Tunnelportalen, ein paar Grenzsteinen mit den Initialen KBE und einem deplatzierten Löwenkopf in der Pfarrgasse. Vorbei ist vorbei.



Löwe des ehemaligen Kaffelstein-Tunnels



Alle Themen im Überblick

AUTOREN UND BILDNACHWEISE:

Bilder: H. Vaupel, M. Schneider, Fotosammlung
© M. Schneider 2019

Kommunale Allianz
Raum Marktheidenfeld



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

i Standort der aktuellen Informationstafeln
185 Main-Flusskilometer
Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Hornburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
 - 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
 - 15 Main und Kunst
- Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Main und Kunst

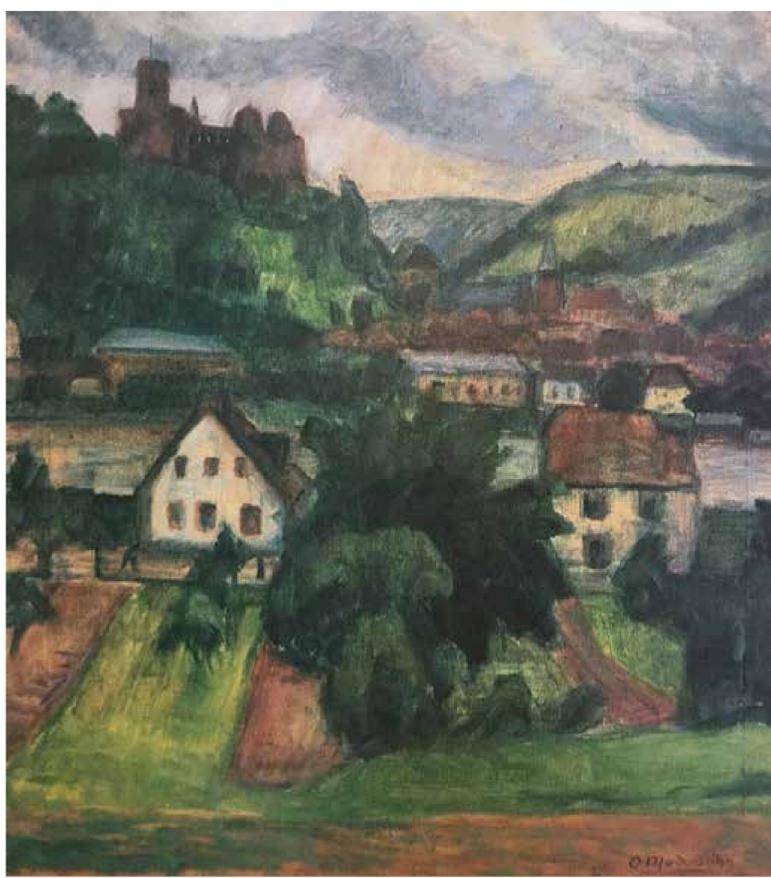
LEBENSADER MAIN

Es gibt nur wenige Kleinstädte, die so viele namhafte Literaten, aber noch mehr bildende Künstler inspiriert haben, wie Wertheim und seine rechtsmainische Keimzelle, Kreuzwertheim. Gewiss hat das mit der besonderen Lage der Stadt im Mündungswinkel zwischen Main und Tauber zu tun. Darin nur mit Koblenz oder Passau vergleichbar und überragt von einer majestätischen Burgruine, kann Wertheim faszinieren. Ganz sicher aber war es auch der Main, welcher das Gesamtpanorama wesentlich mitgestaltet und neben Reiseschriftstellern vor allem Kupferstecher, Lithografen, Zeichner, Maler, auch Fotografen in so großer Zahl hierher lockte. Es ist der Dreiklang aus Wald, Wasser und Wein, welcher diesem Landstrich einen unverwechselbaren Charakter verlieh und in seinem Namen mitschwang: Mainfranken.

Angefangen hat das mit einem Kupferstich von 1626. Eberhard Kieser schuf damals eine Vedute beider Orte, die als Vorlage für spätere Darstellungen, u. a. von Matthäus Merian d. Ä., diente.



Erste Bestrebungen, die Schönheit dieses Landstrichs einem reisenden Publikum bekannt zu machen, um den Fremdenverkehr anzukurbeln, geschahen zur Mitte des 19. Jh. Im Vorwort eines von Fürst Georg zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg verfassten Reiseführers äußert er seine Absicht, eine Gegend vorzustellen, „die bisher nur zu wenig bekannt war und doch so sehr verdient, es mehr zu sein. So haben wir auf engumschriebenem Raume ein Bild von wahrhaft idyllischer Schönheit; eine imposante Burg [...] Weinberge und Wald, zwei Flüsse. Alles das bietet ein reiches Rundgemälde.“



O. Modersohn Kreuzwertheim – Blick vom Kaffelstein, 1924

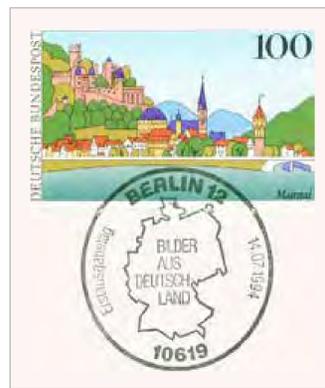
70 Jahre später schrieb Otto Modersohn, der bekannte Worpssweder Maler, in sein Tagebuch: „Wertheim, überragt von seiner Ruine, am Zusammenfluss von Tauber und Main, machte einen sehr malerischen Eindruck.“

1922, nach einer zweiten Reise an die Taubermündung, als Modersohn mit seiner Frau Louise in Kreuzwertheim Quartier nahm, zog er das Fazit: „Die Reise nach Wertheim war eine der schönsten meines Lebens ... köstlich die neuen Eindrücke, die beglückende Arbeit, der anregende künstlerische Verkehr!“

Viele griffen beim Kreuzwertheimer Fährplatz zum Skizzenblock oder bauten hier die Staffelei auf. Andere bevorzugten - wie schon Caspar Merian - einen Platz unterhalb der Taubermündung oder auf der Höhe. Es waren akademisch ausgebildete „Profis“ und Laienmaler.

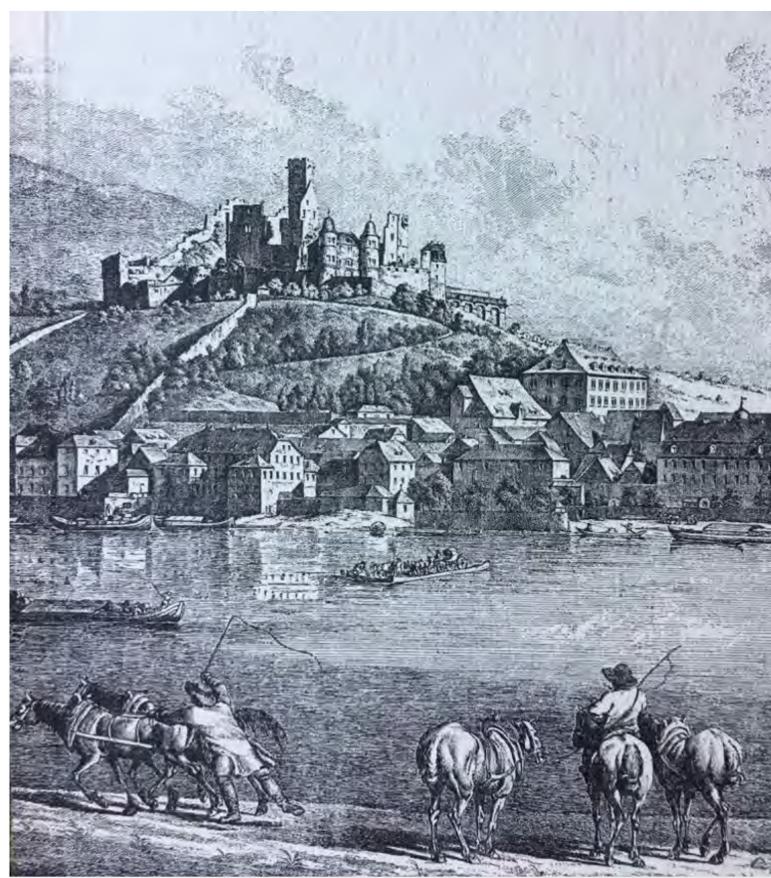
Zu nennen wären Fritz Bamberger, Peter Becker, Ernst Bröcker, Friedrich Ahlers-Hestermann, Hermann Gradl, Andreas Leimgrub, Karl Luckardt, Andreas und August Geist, Ludwig Lange, Joseph Maximilian Kolb, Julius Naeher, Max Gert Nünninghoff, Friedrich Eugen Peipers, Emil Theodor und Adrian Ludwig Richter, Anton Schleich, Theodor Verhas, Wilhelm Witthöft, Karl Weysser. Darunter auch solche mit ausländischen Namen: Chevalier de Claire, Eduard d'Alton, Jacques-François Carabain, Nicolas Chapuy.

Dazu viele Dilettanten, die - im besten Wortsinne verstanden - aus purer Begeisterung ihrem Hobby frönten: Fürstin Olga Clara zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg, Christoph Faber, Heinrich Hofmann, Fritz Lange-Dedekam, Fritz Bach, Hans Lechner, Eduard Weitenweber und mancher Anonymus.



Landschaftsmalerei, eine der jüngsten Gattungen gegenständlicher Malerei und Ausdruck ganz individuellen Seherlebnisses und persönlicher Stimmung, ist einheimischen wie fremden Künstlern zum vertrauten, ja selbstverständlichen Sujet geworden.

1994 geriet die Kunst zum vieltausendfachen Gebrauchsgegenstand, als die Deutsche Bundespost eine Sonderbriefmarke herausgab: Sie zeigt jenes Motiv, das schon häufig im Bild festgehalten wurde: den Blick vom Kreuzwertheimer Fährplatz auf den Main, die Burg und die Stadt am anderen Ufer.



Kupferstich von Christoph Faber 1817



Alle Themen im Überblick

AUTOREN UND BILDNACHWEISE:

Bilder: M. Schneider, Grafchaftsmuseum Wertheim
© Manfred Schneider 2019

Kommunale Allianz
Raum Marktheidenfeld



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.

Übersichtskarte „Lebensader Main“



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

i Standort der aktuellen Informationstafeln
185 Main-Flusskilometer
Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Sandschöpfer

LEBENSADER MAIN

Dass auf dem Main Rohstoffe transportiert werden ist offensichtlich, dass der Fluss jedoch auch selbst Rohstoffe liefert, dagegen nicht. Seit dem zweiten Drittel des 19. Jh. ist die Gewinnung von Flusssand aus dem Main belegbar. In der vorhandenen Literatur wird der Mainsand aufgrund seiner besonderen Reinheit und Helligkeit als gefragt beschrieben. Er eignet sich zur Herstellung von Mörtel, Putz, Zement und Beton. Am ganzen Mittel- und Untermain scheint es Sandlagerstätten gegeben zu haben. Reichliche Sandvorkommen in diesem Flussabschnitt sind in Hasloch, Marktheidenfeld und Hafenerlohr belegt.

Das Sandschöpfen begann vor Morgengrauen und vereinnahmte meist die ganze Familie. Der Sandschöpfer, häufig in Begleitung seiner Söhne, holte in reiner Hand- und Muskelarbeit den Sand mit dem sogenannten Sandheber aus dem Main. Dieses Arbeitsgerät bestand aus einer meterlangen Holzstange, an der eine mit Sieblöchern versehene Blechschaufel befestigt war.

Um den Schelch am Grund zu fixieren wurden Stockanker und Haltestangen eingesetzt. Der gewonnene Sand wurde zum familieneigenen Lagerplatz gebracht, wo die Frauen beim Entladen

den durfte nur von März bis Oktober und nicht aus dem Flussbett, sondern nur aus den seitlichen Wasserbauten. Besonders gute Chancen auf große Sandvorkommen hat der Schorsch bei Hochwasser, allerdings nur wenn sich das Wasser schnell wieder zurückzog. Ging das Wasser jedoch langsam zurück, so zog es den angeschwemmten Rohstoff mit ins Flussbett.

Vollbeladen hatte der Schorsch sechs Kubikmeter Sand an Bord und das Schelch ragte nur wenige Zentimeter aus dem Wasser. Mit höchster Konzentration manövrierte der Sandschöpfer

Modell eines Sandhebers



Entladen der Fracht auf den Lagerplatz

Hervorgegangen war der Beruf des Sandschöpfers aus der Zunft der Fischer. Fischer hatten das Recht Nebentätigkeiten auszuüben, wie das Schlagen von Eis im Winter, die Verrichtung von Fährdiensten oder eben auch das Schöpfen von Sand. Als Ende des 19. Jh. die Fischer über den zurückgehenden Fischfang klagten, verlegten viele ihre Tätigkeit auf das Sandschöpfen. Auch der durch die Industrialisierung gesteigerte Sandbedarf führte zu einem Aufschwung des Handwerks.

der Fracht halfen und bei Bedarf Kies und Geröll aus dem Sand siebten.

Dokumentierbar ist das Sandschöpfen auch in Hasloch. Zu einer Legende seiner Zeit wurde der „Sandschöpfers Schorsch“, der das Handwerk von seinem Vater übernommen hatte und bis 1952 ausübte. Sein Arbeitsgebiet erstreckte sich vom heutigen Campingplatz Wertheim bis zur Höhe Mainfähre bei Kreuzwertheim. Dorthin musste das leere Gefährt meistens gezogen werden. Fuhr jedoch gerade ein Schiff flussaufwärts, so genügte ein Wink und man warf dem Schorsch ein Zugseil zu, an dem er sich mitziehen lassen konnte. Die Gebietsgrenzen wurden vom Flussmeister aus Aschaffenburg kontrolliert. Geschöpft wer-

sein Gefährt talwärts bis zum Lagerplatz am Haslocher „Scheidplatz“. Während dieser Fahrt und beim Ausschaufeln des Schöpfgutes musste er peinlich genau darauf achten, dass sein Schelch nicht durch den Wellengang vorbeifahrender Schiffe zum Kentern kam und seine schweißtreibende Tagesarbeit zunichtegemacht wurde. Verkauft wurde der Sand vor allem an die umliegende Landbevölkerung. Als der Schorsch 1952, im Alter von 50 Jahren das Sandschöpfen aufgab und seinen Schelch verkaufte, fand dieses alte Handwerk in Hasloch ein Ende.

Die ursprüngliche Methode des Sandschöpfens wurde durch die Mechanisierung schließlich überflüssig.



Sandschöpfer Georg Dressler mit seinem Sandschiff 1936



Sandbagger in Marktheidenfeld



Alle Themen
im Überblick

AUTOREN UND BILDNACHWEISE:

Bilder: Gemeinde Hasloch, Stadtarchiv Marktheidenfeld (Fotosammlungen), Haus der Bayerischen Geschichte, Augsburg / P. Mansmann / Kulturforum Schweinfurt
© Kommunale Allianz Raum Marktheidenfeld e.V. 2019
/ G. Reinwarth 2015



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenerlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

i Standort der aktuellen Informationstafeln
185 Main-Flusskilometer
Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Hornburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.

Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Als wirtschaftliche Lebensader brachte der Main zahlreiche spezialisierte Flussberufe hervor, die heute jedoch größtenteils verschwunden sind. Ein Beruf, der früher auf dem Main nicht wegzudenken war, ist der des Flößers. Die Flößerei war über Jahrhunderte die günstigste Transportmethode, um den unentbehrlichen Rohstoff Holz aus unwegsamen Waldgebieten zu gewinnen.

Eigentlich wird der Frankenwald im nördlichen Oberfranken als Heimatregion der Mainflößer bezeichnet. Hierher stammte auch die größte Menge des auf dem Main verflößten Holzes. Daneben bildete aber auch der Spessart ein wichtiges Herkunftsgebiet. Insbesondere die Spessarteichen waren im 18. Jh. begehrte für den Schiffsbau. Hauptabnehmer der Stämme waren nicht nur die unteren Main- und Rheinstädte, sondern vor allem die holzarme Niederlande. Sichtbares Relikt dieser Zeit ist die für den Holztransport erbaute „Holländer-Brücke“ in der Nähe von Schollbrunn. Während der großen Holländer-Hiebe im 18. und frühen 19. Jh. wurden hier Eichenstämmen aus dem Spessart talabwärts zum Flößen nach Hasloch oder Faulbach transportiert. Aufgrund des miserablen Zustands der Wege, bereitete der Transport der Stämme häufig Probleme. So wird aus dem Jahr 1784 berichtet, dass zwei Bischbrunner Fuhrmänner ihren Vertrag mit dem Aschaffener Holzfaktor nicht erfüllen konnten, weil die spitzen Steine der „Chaussee“ den Ochsen gespannten die Klauen wundscheuerten.



Die „Holländer-Brücke“ ein Relikt des Holztransports



Modell eines Mainfloßes

Kunst des Floßbaus

Bauart, Größe und Tiefgang der Flöße richtete sich einerseits nach dem jeweiligen Zweck und andererseits nach den natürlichen Gegebenheiten des Flussabschnitts. Entsprechend den örtlichen Voraussetzungen wurden in den verschiedenen Regionen sehr unterschiedliche Transport- und damit auch Floßformen entwickelt. Während auf dem Obermain ein sogenanntes „Hallstadter Stück“ aus zehn bis vierzehn kleinen Einzelflößen bestand, bildeten die „Würzburger Stücke“ auf dem schiffbaren Main ab Bischberg zusammengesetzte oder starre Mainflöße mit einer Länge von bis zu 120 m.

Generell eigneten sich zum Flößen nur Tannen und Fichten. Das schwere Laubholz konnte lediglich als Oberlast transportiert oder zwischen eine ausreichende Menge an Nadelholzstämmen eingebunden werden. Zusammengehalten wurden die Stämme von elastischen und reißfesten Holzseilen, den sogenannten Wieden. Dabei handelte es sich um junge Fichten-, Haselnuss- oder auch Weidenstämmen, die zunächst eingeweicht, anschließend in sogenannten Bäh- oder Wiedöfen gedämpft und in heißem Zustand um die Längsachse gedreht wurden. Erst später wurden die Flöße genagelt und mit Querstämmen stabilisiert. Im Gegensatz zum Schiff, entsprach beim Floß die Ladung gleichzeitig auch dem Fahrzeug. Am Ziel angekommen, mussten die Flößer zu Fuß in ihren Heimatort zurückkehren.

Harte Arbeit

Die Arbeit des Flößers war anstrengend und mitunter gefährlich, da Stauwehre, Brücken und entgegenkommende Schiffe häufig zu Unfällen führten.



Kollision von Floß und Schiff an der Marktheidenfelder Mainbrücke um 1928

Mit sogenannten Floßbäumen, metallbewährten Stangen, wurde das schwerfällige Floß auf Kurs gehalten. Dazu stieß der Flößer die Stange in den Flussgrund, bog sie gegen das Floß und hebelte es in die gewünschte Richtung. Charakteristisch für den Beruf waren relativ gute Verdienstmöglichkeiten, jedoch gefährdet durch die häufigen Konjunkturschwankungen im Holzhandel, und die saisonale Beschäftigung.

Die Flößerei auf dem Main wurde erstmals 1386 urkundlich erwähnt, erreichte Anfang des 20. Jh. ihren Höhepunkt und wurde aufgrund mangelnder Rentabilität um 1960 eingestellt.



Holztransport auf dem Main bis ca. 1950



Mainflößer



Alle Themen im Überblick

AUTOREN UND BILDNACHWEISE:

Bilder: Gemeinde Hasloch, G. Reinwarth, Stadtarchiv Marktheidenfeld (Fotosammlungen), Haus der Bayerischen Geschichte, Augsburg / A. Bühler, Flößermuseum Unterrodach / E. Groth-Schmachtenberger
© Kommunale Allianz Raum Marktheidenfeld e.V. 2019 / G. Reinwarth 2015



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.



Rothenfels

- 1 Das Kraftwerk Rothenfels
- 2 Hochwasser am Main

Hafenlohr

- 3 Mainfähre
- 4 Nutzung des Flusses und des Uferstreifens
- 5 Der Fluss als Rohstofflieferant

Marktheidenfeld

- 6 Brücken über den Main
- 7 Schiffer und Schifffahrt
- 8 Fischer am Main
- 9 Fische im Main

Standort der aktuellen Informationstafeln
 Main-Flusskilometer
 Mainbrücke oder Übergang

Triefenstein

- 10 Der Main im Wandel (Lengfurt)
- 11 Main und Wein (Homburg)
- 12 Klostersee Trennfeld (Trennfeld)

Kreuzwertheim

- 13 Zur Entwicklung des Mainlaufs
- 14 Mainübergang der ehemaligen Lohrer Bahn
- 15 Main und Kunst
Die „napoleonische Mainlinie“ und das Ende eines Kleinstaats

Hasloch

- 16 Sandschöpfer
- 17 Flößerei auf dem Main

LEBENSADER MAIN

Hinweis:
Die Karte dient nur zur Orientierung über die Standorte der 17 Informationstafeln und ist keine verbindliche Wanderkarte.