

Bericht

Bayerische Landesausstellung 2013 »Main und Meer«

Schweinfurt am Main – Kunsthalle, 09. Mai bis 13. Oktober 2013

Die Bayerische Landesausstellung »Main und Meer«, die im Mai 2013 in der Kunsthalle Schweinfurt, einem ehemaligen Stadtbad, eröffnet wurde, mag wenig mit dem regional ausgerichteten Arbeitsfeld des Instituts für Sächsische Geschichte und Volkskunde (ISGV) in Berührung kommen. Die Besprechung der Exposition im Jahrbuch »Volkskunde in Sachsen« resultiert zum einen aus ihrer besonderen inhaltlichen Nähe zu dem Projekt »An der Elbe. Das Leben mit dem Fluss«, das am ISGV bearbeitet wird. Zum anderen markiert die lebensgroße Darstellung des »Kursächsischen Perlenfischers« aus dem Bildsammelungsbestand des ISGV auch eine direkte Teilhabe an der Präsentation über den »zutiefst fränkischen Fluss«. Historischer Hintergrund dieser Beteiligung des ISGV ist die Tatsache, dass die Bayreuther Markgrafen einen kursächsischen Sachverständigen als Ausbilder der markgräflichen Perlfischer ins Land holten.¹

Aus diesen Blickwinkeln – der eigenen Arbeit zum parallelen Thema und dem bereits längeren Vorwissen um diese Ausstellung – resultiert das Interesse am nachbarlandschaftlich-wissenschaftlichen Ereignis der bayerischen Landesausstellung. Das Interesse wurde nicht enttäuscht, denn die Strukturierung des Themas zeigt sich im Ergebnis der Bearbeitung, die im Jahr 2010 zunächst wohl unter dem Arbeitstitel »Lebensader Main« ihren Anfang gefunden hatte, von durchaus neuen Zugängen bestimmt. Während frühere Ausstellungen, die sich der Geschichte und Kultur von Flüssen beziehungsweise Flusslandschaften zuwandten (eigentlich vom Beginn der Beschäftigung mit diesem Thema im 19. Jahrhundert bis heute) häufig nach dem biografischen Prinzip »Von der Quelle bis zur Mündung« vorgingen und sich dann meist den städtischen Räumen und deren Bedeutungen im Sinne einer fluvialen Urbanistik widmeten, wurde mit »Main und Meer« etwas völlig Neues realisiert. Der Fluss wird

1 Rainhard Riepertinger/Evamaría Brockhoff/Michael Nadler/Ralf Skoruppa (Hg.), Main und Meer. Katalog zur Bayerischen Landesausstellung 2013 (Haus der Bayerischen Geschichte [Hg.], Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur 62), Darmstadt 2013, S. 126.

zum Akteur! Nach dem kurzen Prolog »Der Main. Name und Eindrücke« offenbart sich diese handelnde Positionierung der Naturerscheinung Fließgewässer in allen neun Hauptfeldern der Ausstellung: »Der Kunstschaaffende«, »Der Winzer«, »Der Lebensspender«, »Der Geheimnisträger«, »Der Zubringer«, »Der Seefahrer«, »Der Unheilsbringer«, »Der Arbeitgeber« und »Der Schiffsführer«. Auch in dem durchaus als Epilog zu betrachtenden letzten Bereich der Exposition mit dem Titel »Der Visionär« wird ihm die aktive Position gewährt.

Die Einführung »Der Main. Name und Bedeutung« eröffnet mit einem traditionellen Ansatz, der dem Ursprung des Namens nachgeht. Es schließt sich ein Überblick zum Flusslauf mit wenigen Bildobjekten aus den Bereichen Fauna, gewerbliche Nutzung und Freizeitnutzung an. Kern dieser Einführung ist die Feststellung, dass der Main Teil der fränkischen Identität sei. Auf 400 der knapp 500 Kilometer seiner Länge zeigt er sich als ein fränkisches Gewässer, das heute als Teil einer ausgebauten Wasserstraße das Schwarze Meer mit der Nordsee verbindet. Aus den indogermanischen Wurzeln seines Namens lassen sich die Bedeutungen »Wanderer« oder »Veränderlicher« ableiten.

Der zweite Bereich der Ausstellung »Der Kunstschaaffende. Kunst am Main« verwundert zunächst, scheinbar unstrukturiert wird das Thema hier präsentiert. Da hilft der Blick in den ausgezeichneten Katalog, in dem sich die inhaltliche Ordnung der Bilder herstellt und die Gedanken der Bearbeiter deutlicher werden. Auch wenn man beim Gang durch die Ausstellung mit dem Umfang der Beschriftungen nicht überfordert wird und man glaubt, der Dramaturgie folgen zu können, gibt es doch Abschnitte, in denen die Katalogtexte eine deutlichere Basis zum Verstehen des Anliegens der jeweiligen Ausstellungsabschnitte bieten als die Objektbeschriftungen. Deren Komprimierung auf ein bis zwei Sätze zu jedem Exponat, in denen das Anliegen der Präsentation gerade dieses Gegenstands unterstrichen werden soll, birgt durchaus die Gefahr der Fehlorientierung. Die räumliche Situation und daran gebundene ästhetische Überlegungen zur Präsentation einzelner »hochwertiger« Objekte schafft zuweilen Verwirrung. Als wirklich positiv anzumerken ist dabei, dass es die Ausstellungsmacher verstanden, sich auf eine überschaubare Anzahl von Objekten zu konzentrieren. Beim Themenfeld »Der Kunstschaaffende« sind es elf Ölgemälde, die auch im Katalog wiedergegeben wurden und in jeweils einem in Inhalt und Umfang angemessenen Text Erläuterung erfahren. Dort findet sich zusätzlich auch eine Grafik – ein Genre, auf das in diesem Bereich der Ausstellung völlig verzichtet wurde. Meist werden die Exponate im Katalog auf je einer eigenen Seite vorgestellt, wobei sich diese Präsentation dann in vier Bereiche gliedert: eine kurze Einordnung des Objekts in den Gesamtzusammenhang des Ausstellungsabschnitts, die Objektbeschreibung, die meist farbige Abbildung des Exponats (zum Teil auch um Detailabbildungen ergänzt) und den kontextualisierenden Text. Was also

macht den Main als »Kunstschaffenden« aus? Auch wenn er nicht immer im Zentrum der Aufmerksamkeit von Landschaftsmalern stand, fand er doch seit der Romantik unter einer ganzen Reihe von Künstlern Aufmerksamkeit. Bemerkenswert: Von der Hand Albrecht Dürers existiert kein Abbild des Flusses, obwohl er ihn als Reiseweg nutzte.

Es gibt Ausstellungsthemen, deren thematische Einbindung nicht wirklich nachvollziehbar ist – beispielsweise der sich anschließende Bereich »Der Winzer. Main und Wein«. Auch die Tatsache, dass die Kraft des Wassers vor zwei Millionen Jahren das Maintal schuf und damit diese für den Weinbau prädestinierte Landschaft mit nahezu mediterranem Klima, verweist doch lediglich auf die landschaftsgestaltende Kraft des Flusses. Sollte er dann nicht auch als »Stadtgründer« und »Bauherr« bedacht sein, denn Flussniederungen waren immer bevorzugtes Siedlungsgebiet, und repräsentative Herrscherbauten finden sich häufig dominant auf Höhen über tief eingeschnittenen Flusstälern. Sei es wie es sei, informativ und werbewirksam ist der Abschnitt »Der Winzer« allemal, und schließlich werden heute im Weinbaugebiet Franken mehr als 6.000 Hektar Rebflächen bewirtschaftet.

Interessant sind in diesem Komplex vor allem die zwei Großfotos der Weinbaulage »Eibelstädter Kapellenberg«, mit denen die Wirkungen der Flurbereinigung im Jahr 1986 auf den Weinanbau anschaulich dargestellt werden (Katalog, S. 94/95). An den unteren Bildrändern sieht man den Main, die Fließrichtung ist von rechts nach links. Auf dem Foto, das die Situation vor 1986 zeigt, erkennt man in dem abgebildeten Flussabschnitt eine Werft, in der ein Schiff auf der Slipanlage an Land gezogen ist und ein anderes, wesentlich größeres festgemacht wurde. In Fließrichtung unterhalb der Werft bemerkt der Betrachter eine von Bäumen und Sträuchern umwachsene Einbuchtung, die sicher im Zusammenhang mit dem frühen Ausbau des Flusses als Winterschutzhafen angelegt wurde. Und man sieht auch ein voll beladenes Schiff flussaufwärts fahren. Das Foto, das vom gleichen Standpunkt aus nach 1986 aufgenommen wurde, lässt an Stelle des Winterschutzhafens eine ausgebaute Marina für Sportboote erkennen und daneben dieselbe Werft. Aber auf diesem Bild findet sich kein Schiff, weder auf der aufgeräumten Slipanlage noch im Wasser vor dem Betrieb. Auch an keiner anderen Stelle auf dem Fluss sieht man auf diesem Bild ein Transportschiff. Schaut man sich diesen Bereich auf einer digitalen Karte an, wie sie heute beispielsweise von Google Maps im Internet zur Verfügung gestellt wird, so erkennt man in diesem Bereich eine nahezu voll ausgelastete Marina mit nahe gelegenen italienischen Restaurant. Die Werft mit Slipanlage gibt es nicht mehr, ein Containerdienst hat sich an gleicher Stelle etabliert. Das Thema »Der Main als Schiffbauer«, um im Sinne der Kuratoren zu formulieren, fehlt in der Ausstellung »Main und Meer« allerdings und fordert gerade dazu heraus,

die »Flussforschung« nach dem Ende der Landesausstellung nicht als abgeschlossen zu betrachten. Die Umgestaltung, die sich auf diesen beiden Fotos wohl eher zufällig abbildet, hat ihre Ursachen im Wandel der sozioökonomischen Bedingungen und dem veränderten Umgang mit dem Fluss.

Diese Veränderungen sind auch die thematische Basis für den folgenden Bereich, der vergleichsweise offen als »**Der Lebensspender**. Treibstoff des Lebens« titulierte wird. Lange nutzten die sich entwickelnden Städte und die boomende Industrie den Main als »Abwasserkanal«. Erst seit den 1970er-Jahren fand er als Lebensraum wieder Beachtung und entsprechende Fürsorge. Auch aufgrund seines vielfältigen Wandels in Nutzung und Form sowie der daran gebundenen Veränderungen als Lebenswelt nennen ihn die Ausstellungsmacher heute eine »Lebensader Frankens«. Inhalt dieses Ausstellungsbereichs ist vor allem der »verborgene« Raum des Flusses, der Ort unter der Wasseroberfläche, der dem Menschen lebensbedrohlich ist, gleichzeitig aber eine Vielzahl von Lebensformen birgt. Diesem »verborgenen« Leben kann sich der Besucher hier aktiv nähern – den Kleinlebewesen über die Nutzung von Mikroskopen oder den diversen Fischarten des Mains auch interaktiv über eine Reihe von Touchscreens. Das zeichnet die Gesamtschau vor allem aus: Es gibt vielgestaltige, auch technische Möglichkeiten, sich den – mitunter randständigen, dabei unterhaltsamen – Details des Gesamtthemas zuzuwenden. Dazu gehören beispielsweise auch auditiv oder audiovisuell angebotene und individuell abrufbare Texte regional und überregional bekannter Comedians.

Alles andere als einen historisierenden Blick auf den Fluss gestattet das Thema »(un)sichtbares Wasser«. Dieser leicht irritierende Titel macht neugierig auf die unsichtbare bzw. virtuelle Seite des Wassers. Hier wird dem Besucher in der Ausstellung schnell deutlich, dass unvermutet große Mengen von dem in unterschiedlichen Zusammenhängen für die Herstellung jedes Alltagsgegenstandes erforderlichen Wasser den Konsumenten verborgen – und so eben unsichtbar – bleiben. Selbst elektronische Objekte, die extrem wasserempfindlich sind, benötigen im Gesamtprozess der Produktion unvorstellbar viel von diesem »Treibstoff des Lebens«. Leider ist diese bemerkenswerte »Nische« der Ausstellung als »Medienstation ›Virtuelles Wasser‹« im Katalog (S. 114) vergleichsweise zurückhaltend vertreten.

Die folgenden Abteilungen 5 »Geheimnisträger«, 6 »Zubringer«, 7 »Seefahrer« und 8 »Unheilsbringer« präsentieren nicht nur durch ihre räumliche Positionierung im Untergeschoss der Kunsthalle einen relativ geschlossenen inhaltlichen Bereich der Landesausstellung. Sie sind zudem in sich selbst noch vielfältig strukturiert und bilden durch die Präsentation von einzelnen – eigentlich Ausschnitten gleichenden – Einblicken in die jeweiligen Themenfelder die Möglichkeit immer neuer Ergänzungen aus persönlichen Zugängen und Überlegungen. Beispielsweise wird neben der Inszenierung

einer archäologischen Flussfundstelle in der Abteilung »Der Geheimnisträger. Schätze aus dem Fluss – Archäologische Funde«, die ein Sammelsurium von sowohl historischen Artefakten wie auch den Müll der modernen Konsumgesellschaft offenbart, auf die Tatsache verwiesen, dass unter den archäologischen Funden im Main mit mehr als 100 Stücken eine vergleichsweise große Zahl von Einbäumen belegt ist. Dieser Hinweis führt zu einer Medienstation, mit deren Hilfe unter dem fragenden Titel »Einbäume als Mainfähren?« das Konstruktionsprinzip einer solchen Fähr dargestellt wird. Ohne dass auf die größere Zahl der ausgestellten flussarchäologischen Funde näher eingegangen wurde, hat man hier die »Geschichte« um das Artefakt Einbaum beispielhaft herausgearbeitet. Im Mittelalter existierten am Main zwischen Mainz und Bamberg lediglich fünf Brücken. Daneben boten auch Furten, wie häufige Stadtnamen mit der Endung -furt belegen, wichtige Möglichkeiten das Hindernis Fluss zu überwinden. Das digital animierte, sehr anschaulich erläuterte Konstruktionsprinzip einer solchen Einbaum-Fähr ergänzt die Reihe der Varianten, den Main zu überqueren.

Das Hauptproblem der Flussarchäologie besteht allerdings darin, dass Flüsse häufig ihren Lauf verlagerten. Wo früher ein Flussbett war, kann heute eine Siedlung, ein Acker oder auch eine Kiesgrube sein. Deshalb bleiben Ablage- beziehungsweise Fundzusammenhänge für archäologische »Fluss«-Funde häufig spekulativ. Es ist kaum mehr nachvollziehbar, ob sie im Ergebnis einer gezielten Ablage oder lediglich als Verlust zufällig an den Fundort gelangten. Und es findet sich an und in Flüssen neben dem Müll der modernen Wegwerfgesellschaft durchaus auch archäologisch »Wertvolles«.

Im Bereich »Der Geheimnisträger« gibt es ein erstes thematisches Splitting der »Schätze aus dem Fluss«, denn nach den »Archäologischen Funden« werden unter »B« nun noch »Perlen« präsentiert. Die Perlen der Flussperlmuscheln, von denen es um 1850 noch rund 10 Millionen Tiere in bayerischen Flüssen und Bächen gab, waren bei den Landesherren sehr begehrt. Bei ihnen allein lag das Verfügungsrecht über diesen Schatz. Flussperlen zierten Kleider, Schmuckstücke und Reliquien. Der Anblick dieser eher unscheinbaren Preziosen lässt den heutigen Betrachter verwundert zurück. Wertvorstellungen ändern sich im Lauf der Zeit.

Der sechste Themenbereich »Der Zubringer« ist in drei Teile gegliedert: (A) »Wasserbau«, (B) »Ludwig-Donau-Main-Kanal« und (C) »Main-Donau-Kanal«. Die Geschichte des Flusses gleicht – vor allem in den letzten Jahrhunderten – einer Geschichte der menschlichen Eingriffe. Ganz eindeutig ist der Main kein natürliches Fließgewässer mehr. Er wurde eingeeignet, vertieft, befestigt, kanalisiert und staugeregelt. Als Wasserstraße und Energielieferant, als Wasserversorger und Freizeitort ist er das, was man »eine über Jahrhunderte gewachsene Kulturlandschaft« nennt. Die Umgestaltung des Fließgewässers vor allem in den letzten 200 Jahren tritt in diesem Abschnitt der Ausstellung

in den Mittelpunkt. Eingangs geht es dabei um den Wasserbau als Schutzmaßnahme, mit der der Fluss in seinem Bett gehalten und dessen ständige Neuformung verhindert werden sollte. Doch bereits seit dem Mittelalter war die Gesellschaft bemüht, seine Nutzung als Wasserstraße durch den Bau von Uferbefestigungen und Durchstichen zu verbessern. Im Zentrum der Weiterführung des Themas (B und C) steht dann allerdings der extensive Ausbau des Mains zu einem Abschnitt der internationalen Wasserstraße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Ein eigenständiges Fließgewässer war der Fluss mit dem Bau des »Ludwig-Donau-Main-Kanals«, der 1846 fertiggestellt wurde, nicht mehr. Er hatte nun als Verkehrsweg »übergeordneten Interessen« zu dienen und war über eine Wasserscheide hinweg mit einem weiteren Einzugsgebiet verbunden. Voraussetzung dieses für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts gewaltigen Bauvorhabens war die territorialstaatliche Entwicklung mit der Schaffung des Königreichs Bayern im Jahr 1806.

Innerhalb der zwischen den Meeren – der Nordsee im Nordwesten und dem Schwarzen Meer im Südosten – rund 3.500 km langen Wasserstraße entfallen dabei auf den Main lediglich wenig mehr als 390 km zwischen Bamberg und der Mündung in den Rhein. So gibt es in der Ausstellung die beeindruckenden Bilder der gewaltigen Landschaftsveränderung auch nicht vom Main, sondern von einem Abschnitt der Altmühl. Auf diesen drei Fotografien aus den Jahren 1982, 1983 und 2001 wird die dramatisch unterschiedliche Qualität der landschaftsverändernden Eingriffe des 19. und des 20. Jahrhunderts besonders deutlich (Katalog, S. 194/195).

Als der »Main-Donau-Kanal« 1992 eröffnet wurde, lagen Jahrzehnte voller Auseinandersetzungen um den Bau dieser Wasserstraße hinter dem Projekt. Neben Zweifeln an seiner wirtschaftlichen Bedeutung gab es vor allem die Gewissheit seiner desaströsen Wirkungen auf die Umwelt. Die bayerische Staatsregierung versprach sich durch den Bau, für den man drei Jahrzehnte benötigte, allerdings deutliche Impulse für die Wirtschaft.

Obwohl die Größe der Ausstellungsflächen, auf denen beide Kanalbauvorhaben – der »Ludwig-Donau-Main-Kanal« im 19. Jahrhundert und der »Main-Donau-Kanal« im 20. Jahrhundert – behandelt werden, in etwa gleich ist, gibt es im Katalog diese Entsprechung leider nicht. Hier dominiert die Darstellung der Exponate aus dem 19. Jahrhundert. So überwiegen in der Publikation beim Thema »Kanalbau« durchaus die »schönen Bilder« aus einer Zeit, in der die Bedeutung von »Wasserstraßen« und die technischen Möglichkeiten der menschlichen Herrschaft über die Natur in der Gesellschaft noch kaum kritisch hinterfragt wurden. Der Hinweis auf die *Medienstation Ausschnitt aus einer »Scheibenwischer«-Sendung vom 14. 1. 1982* kann im Katalog ebenfalls nicht die Aussagekraft entfalten, die in der Exposition erreicht wird (Katalog, S. 198).

Auch wenn der Kanalbau nicht zwingend war, um nach 1806 aus Bayern kom-

mend über den fränkischen Main die See zu erreichen (den natürlichen Zugang über den Rhein zur Nordsee gab es immer), so macht des Thema »Der Seefahrer. Bayern blickt zur See« an dieser Stelle schon Sinn, denn nun ist die Nordsee, sind die »Heimatgewässer« der deutschen Flotte auch aus dem südlichen Bayern erreichbar. Rund 50 Jahre waren die Weltmeere im Alltag der Bayern präsent. Nach Auffassung der Ausstellungsmacher reichte dieser Zeitraum vom Aufkommen der Matrosenkleidung für Kinder um 1870 bis zum »Untergang« der kaiserlichen Flotte 1918. Verschiedene Schlachtschiffe trugen die Namen bayerischer Städte und boten dadurch ein enormes Identifikationspotential. Insbesondere dieser Ausstellungsteil zeichnet sich durch eine Vielzahl von inhaltlichen Zugängen aus. Die nationale »Flottenbegeisterung«, individuelles Erfindertum, das Tagebuch einer Auswanderung, eine geheimnisvolle Schiffskatastrophe und ein kindliches Hilfsansinnen sind Themen, mit denen durch beispielhaften Personenbezug die Verortung des Flusses im Alltag beschrieben wird:

- *Ein Unterwasser-Pionier*: Wilhelm Bauer (1822 Dillingen – 1875 München) gilt als der Erfinder des U-Boots. Sein »Brand-Taucher« genanntes U-Boot sollte Brandsätze an feindliche Schiffe legen können. Doch war der Prototyp erfolglos und sank beim ersten Tauchversuch. Mit den dann weiterentwickelten Unterseebooten war Bauer zwar erfolgreicher, doch blieb ihm der Durchbruch verwehrt.
- *Vom Main übers Meer!*: In den zwölf Jahren von 1846 bis 1857 wanderten rund 140.000 Unterfranken nach Amerika aus. Ihr Weg führte sie über den Main und den Rhein an die Nordseeküste und von dort weiter per Schiff über den Atlantik nach Amerika. Vom Auswanderer Franz Niedermaier aus Lohr, der nach seiner Ankunft in Boston verstarb, sind Tagebuchaufzeichnungen der Jahre 1853 bis 1855 überliefert, in denen er auch die Details seiner Reise beschreibt.
- *Ein Allgäuer in der Südsee*: Karl Nauer (1876 Obergünzburg – 1962 Eldorado/Argentinien), Sohn eines Seifensieders, zog es auf die Weltmeere. Im Alter von 16 Jahren ging er nach Hamburg, 1901 erwarb er das Kapitänspatent und erhielt 1906 sein erstes Kommando auf dem Reichspostdampfer »Sumatra« in der Südsee. Neben seiner Arbeit für den Norddeutschen Lloyd trug er umfangreiche völkerkundliche Kollektionen zusammen, die heute im Überseemuseum Bremen und in einem nach ihm benannten Museum in seinem Geburtsort zu sehen sind. 1934 ließ er sich in Argentinien als Pflanzer nieder.
- *»München« und die Schiffskatastrophe*: Im Dezember 1978 sank die 261 Meter lange »München« im Nordatlantik, nachdem sie vermutlich von einer »Mons-terwelle« getroffen worden war. Von dem Schiff und seiner Besatzung fehlt bis heute jede Spur.

- *Flaschenpost nach Afrika*: Ein achtjähriger Junge wollte mit einer in die Donau geworfenen Flaschenpost, in die er einen Brief und Münzen im Wert von einem Euro eingelegt hatte, afrikanischen Kindern seine Hilfe zukommen lassen. Die Post erreichte ihren Adressaten auf überraschende Weise und das Anliegen des Absenders wurde erfüllt.

Durch Verknüpfung der »Geschichten« einzelner Exponate entwickelt sich die thematische Gesamtaussage. Dies führt dazu, dass man als Besucher in der Ausstellung häufig den Eindruck gewinnt, auf vorhandenem Wissen aufbauend durch neue Themenverknüpfungen frische Gedanken aufnehmen zu können. Durch die Begegnung mit namhaften Persönlichkeiten (wie Brand-U-Boot-Erfinder Wilhelm Bauer), bekannten Orten (beispielsweise Würzburg und Schweinfurt) und auch alltagsbekannten Objekten (wie beispielsweise die Sandsäcke im Hochwasserschutz oder die Matrosenkleidung für Kinder) ist ein Wirklichkeitsbezug beim Besucher geschaffen. Die Ergänzung durch Objekte, die mit individuellen Schicksalen verbunden sind, verleiht der Landesausstellung »Main und Meer« eine erzählende Dimension und persönliche Nähe zur Geschichte. Indem die Objekte ihre eigene Geschichte offenbaren, vermitteln sie vergangene Gegenwart. Sicher kann man bei der »Flaschenpost« den Bezug zum Main hinterfragen, doch eben diese durchaus eigenwilligen Verknüpfungen sind Ausdruck des insgesamt skizzenhaften Charakters der Exposition.

Eine dramatische Alltagswirklichkeit wurde kurz nach Eröffnung im Mai dem Themenbereich »**Der Unheilsbringer**. Gefahren und Katastrophen« zuteil. Im Juni dieses Jahres 2013 trat innerhalb weniger Stunden eine Vielzahl von Flüssen, in Bayern insbesondere die Donau mit ihren Zuflüssen, aber auch der Main (in nicht so deutlichen Extremen) über die Ufer. Und als in den Ländern am Lauf der Elbe – am erschütterndsten wohl infolge einzelner Dammbrüche im Elbe-Havel-Dreieck – Überschwemmungen in einem bisher nicht für möglich gehaltenen Ausmaß zu verzeichnen waren, gewann eine im Ausstellungskatalog getroffene Aussage besondere Brisanz: »Isolierte Schutzkonzepte reichen nicht aus, weil sie das Problem oft nur flussabwärts verlagern« (S. 236). Wenngleich diese Aussage sicher auf den Erkenntnissen der dramatischen Überschwemmungen basiert, die in den vergangenen zehn Jahren zeitlich immer dichter auftraten, wurde sie durch die Erfahrungen aus den jüngsten Hochwasserereignissen vom Juni 2013 unterstrichen. Nahezu 150 Jahre nach dem Beginn der Entwicklung, die zur Bundesverantwortung für die schiffbaren Fließgewässer führte – also zur Schaffung der so genannten Bundeswasserstraßen –, ist es heute an der Zeit, auch den Hochwasserschutz länderübergreifend zu verantworten und einer neuen Qualität der Arbeit zuzuführen. So gestaltet sich dieser Themenkomplex durch die

aktuelle Hochwasserkatastrophe zu einer besonders alltagsnahen Beschäftigung mit dem Fluss. Interaktiv wird ein »100-jährliches Hochwasser« des Main in Schweinfurt mit (und ohne) Hochwasserschutz dargestellt. Teile einer mobilen Hochwasserschutzwand sind errichtet und deren Anwendungsbereiche und ihre Wirkungsweise durch Bilder aus Würzburg verdeutlicht. Sandsäcke und eine Tragkraftspritze 2/5 wurden zu Ausstellungsstücken in der Kunsthalle Schweinfurt. Dazu lädt ein Hinweisschild ein: »Probieren Sie selbst aus, wie schwer so ein Sandsack ist – wohlgemerkt in trockenem Zustand!« Neben dieser Konfrontation mit einem gegenwärtigen Ereignis traten die historischen Betrachtungen eher in den Hintergrund.

Nicht erst nach den Hochwasserkatastrophen der Jahre 2002 und 2013 ist bekannt, dass von Flüssen immer wieder Gefahren ausgehen. Das historisch bedeutsamste Winterhochwasser des Mains datiert aus dem Jahr 1784. Es forderte eine Vielzahl von Opfern und bewirkte enorme materielle Schäden, als nach dem Aufbrechen der Eiskecke Häuser und Brücken zerstört wurden. Im aktiven Umgang vor allem mit dem noch nicht regulierten Fluss waren vielfältige Gefahren allgegenwärtig. Schiffer und Flößer erfuhren in ihrer Arbeit durch Stromschnellen, Kiesbänke, Untiefen, umgestürzte Bäume und Felsblöcke permanente Bedrohung. Auch enge Brückendurchfahrten und die Durchlässe der Stauwerke waren (und sind) von allen Fahrzeugführern besonders gefürchtet. Einige dieser *Unfälle* fanden auch künstlerische Darstellung und so den Weg in die bayerische Landesausstellung »Main und Meer«.

Neben den bereits angesprochenen archäologischen Funden verbirgt der Fluss manchmal auch kriminalistische Beweismittel, die dort entsorgt wurden, um Spuren zu verwischen oder zu vernichten. Mitunter sind dies auch menschliche Opfer einer Straftat, eines Unfalls oder eines Suizids. So kann der Fluss auch als *Tatort* und kriminalistischer Arbeitsraum Bedeutung gewinnen.

Von hier geht es dann wieder auf die obere Ausstellungsebene, wo die Themenfelder »Der Arbeitgeber«, »Der Schiffsführer« und »Der Visionär« den Abschluss der Präsentation ankündigen.

Es ist als inhaltlicher Verlust zu bezeichnen, dass die Unterthemen, durch die sich die Präsentation anregend gliedert und die den Besucher immer neu auf einen weiteren Blickwinkel einstimmen, in dieser Form nicht im Katalog erscheinen. Hier haben die Kuratoren sich lediglich auf die elf Hauptkomplexe eingelassen. So lässt sich insbesondere beim Thema »**Der Arbeitgeber**« die Struktur, wie man sie bei den Exponatbeschreibungen in der Ausstellung findet, im Katalog nicht nachvollziehen. Die bereits getroffene Aussage zu einzelnen Desideraten der Ausstellung muss an dieser Stelle noch einmal aufgegriffen werden, denn im Komplex »Der Arbeitgeber« fehlt »Der Schiffbauer« durchaus. Gerade weil sich die Kuratoren auf die verschwundenen Berufe

konzentrieren wollten, gehört er genau dort hinein. Die Zuordnung eines »Kranenknechts« zu den anderen fünf vorgestellten »Flussberufen« (S. 254) erscheint dagegen kaum plausibel. Kranenknechte bedienten die Kräne in den Flusshäfen. Seit dem 18. Jahrhundert sind nur einzelne Kräne in wenigen Städten am Main als technische Anlagen belegt. Der Antrieb funktionierte über Laufräder. Das begehbare Modell, das neben anderen Aktivstationen zu einer lebensweltlichen Wahrnehmung historischer Situationen führen soll, kann natürlich dazu verleiten, eine Tätigkeit über deren historische Bedeutung hinaus in der Ausstellung zu etablieren. Zudem ist das Modell des »Alten Kranen« aus Marktbreit schon in handwerklicher Hinsicht ein »Augenschmaus«, und manch Erwachsener mag seine Kinder um das Recht, dieses betreten zu dürfen, beneidet haben.

Während die Ausstellungsmacher die Binnenschiffer, Schleusenwärter, Hafenarbeiter und Wasserbauer als dasjenige Berufsspektrum bezeichnen, das man gegenwärtig in der Öffentlichkeit mit dem Main verbindet, wenden sie sich in der Präsentation denjenigen Tätigkeitsfeldern zu, von denen sie meinen, dass diese im Ergebnis der technischen Entwicklung und des Ausbaus der Wasserstraße weggefallen sind. Für den *Fischer*, den *Sandschöpfer*, den *Schiffmüller*, den *Flößer* und den *Kranenknecht* ist diese Zuordnung durchaus nachvollziehbar. Die Zuordnung eines *Gerbers* zu den Flussberufen provoziert aber die Frage, was einen Fluss und dessen kulturellen Bezug tatsächlich ausmacht. Auch wenn für einen Großteil der Arbeiten des Gerbens fließendes Wasser erforderlich war, lagen deren Werkstätten doch eher an kleineren Bächen oder Nebenflüssen.

Die zunftmäßige Organisation der Main-Fischer ist seit dem 13. Jahrhundert belegt. Mit dem Ausbau des Mains und der Einrichtung einer ganzen Reihe von Staustufen seit den 1880er Jahren wurde den Wanderfischen der Weg versperrt. Die Bestände gingen infolgedessen zurück, und die Fischer verloren damit ihre Lebensgrundlage. Auch Fischerfamilien sicherten sich daher mit dem Schöpfen des Sandes in schwierigen Zeiten ihre Existenz. Der Sand aus den Anschwemmungen am Flussgrund im mittleren und unteren Main gewann insbesondere in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Baumaterial immer größere Bedeutung. Ab 1900 wurde diese Arbeit von ersten Dampfbaggern übernommen.

Die Nutzung der Strömung des Flusses war vor der Industrialisierung die einfachste Art, Holz zu befördern. Baumstämme aus dem Spessart und dem Frankenwald wurden zu Flößen gebunden, die über verschiedene Stationen bis nach Amsterdam gelangen konnten. Mit der Regulierung des Flusses lies die Strömung nach. Schlepper mussten genutzt werden und die Rentabilität sank.

Auch der Wirkungsgrad von Schiffmühlen war von der Stärke der Strömung abhängig. Eine Schiffmühle wurde von mindestens zwei Schwimmkörpern getragen und war

im Fluss verankert. Die Schiffmüller bevorzugten dabei häufig eine Position im Fluss, die zur Behinderung der Schifffahrt und deshalb zu Auseinandersetzungen mit den Schiffen führte. Die wenigen auf dem Main betriebenen Schiffmühlen waren infolge des Ausbaus der Wasserstraße am Ende des 19. Jahrhunderts verschwunden.

Das Thema »**Der Schiffsführer.** Vom Schelch zum Schubverband« wird als eigenständiger Themenbereich in der Ausstellung kaum deutlich, zudem rekrutiert dieser Bereich seine Exponate nahezu ausschließlich aus der Gruppe der Schiffsmodelle. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Mainschiffe vor allem aus Holz gebaut und auf der Bergfahrt bei fehlendem Wind meist durch Tiere gezogen. Die auf dem Main zwischen 1890 und 1938 dampfmaschinenbetriebene Kettenschleppschifffahrt führte zum Ende des Treidelns. Und nachdem seit Beginn des 20. Jahrhunderts immer mehr Schiffe mit einem eigenen Motor ausgestattet wurden, war auch die Zeit der Schleppverbände vorbei.

Zur Spezifik des Berufsbildes Schiffsführer, seiner familiären Problematik und seiner historischen Entwicklung gibt es in der Ausstellung nur wenige Informationen. Auch im Katalog ist der Inhalt dieses Abschnitts eher auf eine Technikgeschichte zusammengeschlüsselt.

Einige der Zukunftsgedanken, die im Schlusskapitel der Ausstellung »**Der Visionär.** Zukunfts(alb)träume« vorgestellt werden, haben wenig mit dem Main zu tun. Sie setzen sich aus unterschiedlichen Blickwinkeln allgemein mit der Zukunft der Ressource Wasser auseinander. Dramatisch anmutende Aussagen, wie beispielsweise *2018 trinken wir unser Abwasser!* und *2023 gibt es 20.000 Wasserkraftwerke in Bayern!* oder *2050 werden am Main Bananen wachsen!* erfahren kurze Erläuterung. Auf einer PRO/CONTRA-Wand reihen sich Gedanken zum Wechselspiel von Energiewende und Ökologie aneinander und fordern zu eigenen Positionierungen heraus.

Das Ende der Ausstellung markiert ein Werk des Video-Künstlers Stefan Stumpf. In dem Projekt »Brücken« setzt Stumpf mit einem Sprung über Brückengeländer sein eigenes Verschwinden in Szene und macht so auf eine Eigenschaft des Flusses aufmerksam, die eine über Jahrhunderte genutzte Qualität beschreibt: Alles was in den Fluss geworfen wurde, ist bald verschwunden! Über diese Brücken führen Fußwege oder Straßen mit mehr oder minder starkem Verkehr. Stumpfs Sprung über das Geländer bleibt weitgehend unbeachtet, sein Verschwinden wird kaum wahrgenommen. Nachdem über die Eintauchstelle die Stille des Wassers zurückkehrte, ist der Vorgang nicht mehr fassbar. Stumpf wiederholt diesen Akt fünfmal auf fünf verschiedenen Brücken, ohne dass diese durch die Ausstellungs-Besucher zu verorten wären. Immer mit dem gleichen Ergebnis.

Zusammenfassend kann man festhalten, dass die Ausstellungsmacher mit der Expo-

sition in der Kunsthalle Schweinfurt neue Wege der Wahrnehmung und der Beschreibung einer Flusslandschaft beschrritten. In Verbindung mit dem Katalog »Main und Meer« wurde ein neuer Blick auf eine durchaus bekannte Flusslandschaft geöffnet. »Main und Meer« bietet wichtige Ansätze für künftige Arbeitszugänge, mit denen der Kulturraum Fließgewässer in der Gesellschaft eine neue Verortung erfahren kann. Bei der Vielfalt der präsentierten inhaltlichen Zugänge bleiben naturgemäß Fragen offen. Das wirklich Bemerkenswerte dieser Ausstellung und des Katalogs – beide entfalten ihre Potentiale vor allem als Einheit – scheint dabei zu sein, dass sie vor allem diese Fragen produzieren. Der gesellschaftliche Umgang mit Fließgewässern wird sich weiter wandeln. Solche Veränderungen setzen ein wachsendes Interesse auf der Basis neuen Wissens voraus. »Main und Meer« hat Zugangstüren zur komplexen Wahrnehmung eines Lebensraums Fließgewässer geöffnet, denn dieser birgt weit mehr kulturelle Anbindungen als der Begriff zunächst ahnen lässt.

Dresden

Andreas Martin