

Im Roten Main befindet sich außer den oben bereits angedeuteten Rädern noch ein solches zwischen Neuenreuth und Langenstadt. Es hat seinen Platz etwa 200 m flussabwärts der Neuenreuther Mainbrücke und gehört dem Mühlenbesitzer Weigel und dem Bauern Andreas Müller von Neuenreuth. Es bewässert deren Wiesen und ist sehr alt. Ein anderes Wasserrad im genannten Flusse ist im Laufe des letzten Jahrzehnts verschwunden. Es gehörte zum Dorfe Unter-Obfang bei Bayreuth und war im Besitz der Witwe Kaitzel von Unter-Obfang, mundartlich Mofing genannt<sup>1)</sup>.

Zum Maingebiet muß auch ein Wasserschöpfrad in der **Steinach**<sup>2)</sup>, kurz vor ihrem Zusammenfluß mit der Schorgast, gezählt werden. 1897 erhielt die Auwiesengenossenschaft zu Untersteinach von der Landeskulturrentenanstalt ein Darlehen von 7410 Mk. zur Errichtung eines Wasserrades. Es steht, wie erwähnt, in der Steinach zunächst dem Bahnübergang und bewässert eine Wiesenfläche von über 14 Hektar. Hier hat sich also das System der Wiesenbewässerung mittels Schöpfkrädern erst in allerjüngster Zeit eingebürgert. So viel von den Rädern in den oberen Mainlanden.



Schöpfrad in der Fichtelnach bei Windischeschenbach

Einer verhältnismäßig großen Beliebtheit müssen sich die Wasserschöpfkräder früher auch im ehemaligen **bayerischen Nordgau** erfreut haben. Denn sie finden sich heute noch dort oder waren wenigstens bis in unsere Zeit herein in vielen seiner Flüsse und Bäche vorhanden. In Benützung sind sie noch in den Tälern der Nab und ihrer drei Quellflüsse, der Wald-, Fichtel- und Heidenab. In den Gewässern der Bils, der Lauterach und der Schwarzach, ferner der Schwarzen Laber und des Regens

waren die Schöpfkräder einst keine Seltenheit.

Die **Waldnab** weist Räder auf in der Gegend von Lohnsitz bei Tirschenreuth, in der Nähe von Premenreuth und Bernstein, überhaupt auf der Strecke Falkenberg-Windischeschenbach, dann beim Bahnhofe von Neustadt a. W. und endlich in der vereinigten Nab unterhalb Luhe. Diese Räder werden dort, wo sie dem Eisgange

<sup>1)</sup> Mit. d. H. Pfarrer Schmidt in Neudrossenfeld.

<sup>2)</sup> Mit. d. H. Bürgermeister Schubert in Untersteinach.

zu stark ausgefetzt wären, im Herbst aus dem Wasser entfernt und im Frühjahr wieder eingesetzt. Es kommt aber auch vor, daß sie jahraus, jahrein im Flusse verbleiben. Hierher gehört z. B. das Rad des Landwirts J. Weidner von Dedwalpersreuth, das vor etwa 15 Jahren an die Stelle eines alten, allmählich unbrauchbar gewordenen trat und durch eine Vorrichtung vor Eisstoß geschützt ist.

In der **Fichtelnaab** sind Schöpfräder im Gebrauch zu sehen auf der Strecke Reut-Windischehenbach.

In der **Lauterach**, wo Wasserräder früher sehr häufig waren<sup>1)</sup>, sind seit etwa 25 Jahren rund 75% ihres einstigen Bestandes eingegangen. Saumseligkeit und falsche Sparsamkeit waren wie anderswo auch hier meist die Ursache des Verschwindens. Bei Schmidmühlen steht noch ein Rad. Früher waren sie auch in der **Bils** anzutreffen, so bei Emhof und Kallmünz. Wie in der **Schwarzen Laber**, so sind die bewußten Bewässerungsmaschinen auch in der **Schwarzach**, wo solche bei Neunburg a. W. standen, und im **Regen**, wo Bronner<sup>2)</sup> eines fand, so gut wie verschwunden.

Gedenken möchte ich noch des großen, eisernen Schöpfrads zwischen Pondorf und Uholzing am rechten Ufer der **Donau**, das die dem Fürsten von Thurn und Taxis gehörenden Wiesen des dortigen Donauufers zu bewässern hat. Es ist nur während des Sommers in Tätigkeit und wird dann von einem Bediensteten ständig überwacht. Dieser wohnt in einer nahe am Ufer errichteten Hütte, die von einigen Gemüsebeeten umgeben ist.

Wie im Innern, Westen und Norden der Alb, so läßt sich auch im Osten im Bestande der Schöpfräder nur ein starker Rückgang, ein allmähliches Absterben feststellen. Die Herstellung der Räder ist eben zu teuer, ihre Unterhaltung zu kostspielig und ihre Arbeitsweise zu unrationell. Daß man da und dort trotzdem noch neue Räder einsetzt, mag wohl teilweise in der Gewohnheit, am Uthergebrachten festzuhalten, wurzeln, teilweise in dem Mangel eines besseren Ersatzes. Wo elektrische Kraft leicht zu bekommen ist, ist den Rädern jedoch endgültig das Todesurteil gesprochen. Denn dort treten an ihre Stelle nach und nach Pumpwerke, die rascher, wirksamer und billiger arbeiten.

Wenn wir zum Schluß die verschiedenen Ortlichkeiten, wo Wasserschöpfräder im Betriebe waren oder noch sind, zusammenfassend überblicken, so erkennen wir, daß diese Landestelle größtenteils zur Fränkischen Alb oder ihrem Vorlande gehören. Da im übrigen Bayern diese merkwürdige hydrotechnische Einrichtung so gut wie unbekannt ist, haben wir ein Recht, folgenden Satz auszusprechen: Das Verbreitungsgebiet der Wasserschöpfräder in Bayern war früher und ist noch heute der Meridionalzug der Fränkischen Alb, namentlich aber dessen westliche, nördliche und östliche Umgebung.



<sup>1)</sup> Vgl. a. A. Reich und J. B. Paßleben, Nordgaukalender 1913, S. 14.

<sup>2)</sup> Bayerisch' Land und Volk. München, ohne Jahr, S. 496.

## Der Plan einer Schiffbarmachung der Tauber im Jahr 1662

Von Gustav Kommel, Karlsruhe



Im Laufe des gegenwärtigen europäischen Krieges ist die Nützlichkeit und Notwendigkeit guter Wasserstraßen, insbesondere einer solchen aus den rheinischen Industriegebieten Deutschlands nach den verbündeten Ländern Österreich-Ungarn und Bulgarien vielfach hervorgehoben worden und heute auch in unseren fränkischen Gauen in den Vordergrund des Interesses getreten. Die Main-Donau-Verbindung, der Ludwigs-Kanal, soll eine bessere Ausbauung und regere Gestaltung des Schiffsverkehrs erfahren, die Groß-Schiffahrt soll hier ermöglicht werden, daneben beabsichtigt man geeignete Zuflüsse schiffbar zu machen.

Solche Pläne über Aufbarmachung auch kleinerer Flüsse sind nicht neu; sie wurden schon seit langem angeregt und verfochten. Wegen der großen Kosten und der Fraglichkeit der Rentabilität derartiger Unternehmungen trat man aber bisher meist nur zögernd den Wasserbauten im Binnenland näher. In unserer Zeit, da Industrie und Handel in so großer Blüte stehen, wird der Wert günstiger Wasserwege, die eine billigere Güterverfrachtung als die Eisenbahnen zulassen, überhaupt hoch eingeschätzt und rührige Kanal- und Binnenschiffsvereine bringen heute, mit mehr Aussicht auf Erfolg als früher, beachtenswerte Pläne für Schiffbarmachung von Flüssen und Bau von Kanälen zur Förderung des Handelsverkehrs ein<sup>1)</sup>.

Wie schon vor Jahrhunderten in Franken solche Projekte gefaßt und behandelt wurden, sollen die nachstehenden Ausführungen zeigen, die eine im Jahre 1662 geplante Schiffbarmachung der Tauber von Weikersheim bis Wertheim zum Gegenstand haben.

In seinem „Gang durchs Taubenthal“ nennt der Kulturhistoriker Riehl dieses Tal „die natürlichste Verbindungslinie zwischen der sog. europäischen Wasserscheide, der Frankenhöhe und dem Unterrhein“ und sagt weiter: „Es ist offen, bequem wegsam, hat größtenteils nur sehr mäßiges Gefäll und bloß eine größere, leicht abzuschneidende Curve. Man sollte meinen, ein solches Thal müsse seit ältester Zeit eine natürliche Hauptstraße gebildet haben. Und doch war dies niemals der Fall. Wie die Tauber seit dem Mittelalter von Grenzen

<sup>1)</sup> Der Gedanke an ein gut ausgebildetes Binnenschiffsverkehrs(Kanal-)System verdient in der Zukunft für weitere Kräftigung des deutschen Reiches wohl gewürdigt zu werden. Von den gegenwärtig vorliegenden Kanalplänen in Frankenland sind außer dem schon länger bestehenden Main-Werra-Projekt u. a. zu nennen: Eine Verbindung Wertheim-Ochsenfurt (vom Main-Dreieck zum Main-Dreieck), von da südlich nach Nürnberg, in die eine andere vom Neckar (Eberbach) über die Tauber kommende Wasserstraße bei Uffenheim einmünden soll. (Vergl. die Rhein-Main-Donau-Kammer des Bundes Deutscher Verkehrsvereine. 1915.)