



Klosterkirche von Ebroch Julius Lange gez. — Stahlstich v. G. A. Müller — Foto: Eugen Berger, Ebroch.

erfassen. Die dem Abtbau gegenüber angelegte Orangerie wird sichtbar. Das ganze Ebenmaß des Münsters und der Michaelskapelle tritt grundrißklar hervor. So deutlich hatte man bei früheren Besuchen, von Bamberg oder Würzburg herankommend, das Sinn- und Zweckvolle der Anlage nie erschaut als nun von dieser Warte aus, von der gesehen die späteren Verbauungen bedeutungslos erscheinen. Sie offenbart dem entzückten Blick die gleiche Harmonie der Gesamtschöpfung, die 1803 der kurfürstlich bayerische Geometer Berwein vorgefunden und in Kavalierspersion festgehalten hat (Wiedergabe in der Festschrift).

Welch ein großes Unternehmen! Welch ein Klosterkomplex inmitten der Waldeinsamkeit! Erinnerungen an Maulbronn und Bebenhausen steigen auf. Wohl ist in Ebrach die fromme Gotik dem fürstlichen Barock gewichen. In der Lage jedenfalls besteht Ähnlichkeit. Hierin gleichen alle drei Zisterzienserklöster dem Urkloster Citeaux. In seinen Reiseaufzeichnungen von 1573 bez. 1578 stellt denn auch der Ebracher Frater Andreas Fabri bei der Ankunft in Cistercium ausdrücklich fest, daß dieses Kloster durch fast alles, nämlich Wege, Wälder, Wiesen, Teiche und Sümpfe der Lage von Ebrach gleiche. Wem fiel hierbei nicht der alte Vers ein:

Bernardus valles, montes Benedictus amabat?

### Das Gotteshaus

Von der Höhe ins Tal steigend, erreichen wir durch die Würzburger Einfahrt den Klosterbezirk. Aus der turmlosen Münsterfassade weht uns der Geist strenger Askese, aber auch der Geist strenger Klarheit entgegen, der die Fassadenabänderung im 16. Jahrhundert überdauert hat, ebenso wie das Wunderwerk der dem Quadrat eingeschriebenen Rose, das dem berühmten Rosenfenster von Notre Dame in Paris nicht nachsteht. Der rechteckige Kapellenkranz um den Münsterchor zeigt denselben mathematischstrengen Geist, wenn auch in einer um ein Jahrhundert älteren Sprache.

Wir bemerken die auch von außen beachtliche Sonderart der nördlich vorgelagerten Sankt Michaelskapelle. Ihr gilt unser erster Besuch, nachdem wir durch die kleine Pforte an der Ostseite das Münster betreten haben. Diese Michaelskapelle mit ihren drei bereits 1207 geweihten Altären ist eine selbständige, immerhin 25 Meter lange Beikirche des großen Münsters. Sie hat von Anfang an Sonderart und Sonderbestimmung gehabt. Ihr Patron Sankt Michael, der Totengeleiter, weist sie als Totenkapelle aus. Keinesfalls war sie für die Toten des Klosters bestimmt, für die östlich vom Münsterchor eine eigene, erst bei der Säkularisation vernichtete Sepultur bestand. Auch die heute in der Krypta der Michaelskapelle bestatteten Gebeine aus der abgebrochenen Fuchsschen Klosterdortkapelle und aus dem Klosterfriedhof haben mit dem ursprünglichen Zweck nichts zu tun.

Fortsetzung im Heft 5/53

# Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau

## Umgehungskanal Gerlachshausen-Volkach und Stauhaltung Volkach

Dipl. Ing. S. Schwarz, Staatl. Bauleitung für den Umgehungskanal

Dieses z. Zt größte Bauvorhaben im fränkischen Raum war im Sommer 1952 Ziel einer Studienfahrt der Gruppe Würzburg. Der Verfasser hat den Bundesfreunden an Ort und Stelle die Erläuterungen gegeben. Der Gedanke der Verbindung von Rhein und Donau ist so alt wie die Großfränkische Idee selbst (Fossa Carolina!) Es dürften daher die nachfolgenden Ausführungen, die wir aus technischen Gründen leider erst jetzt bringen können, die Teilnahme aller Bundesfreunde erwecken.

Durch den Bau der Rhein-Main-Donau Großschiffahrtsstraße soll das Flußgebiet des Rheins, das verkehrsreichste Europas, mit dem der Donau durch eine moderne, allen Anforderungen gewachsene Wasserstraße verbunden werden, auf der große Schiffe bis zu 1.500 to Tragfähigkeit, wie sie am Rhein und auf den Kanälen des rheinisch-westfälischen Industriegebietes üblich sind, unbehindert verkehren können. Die Verbindung ist so geplant, daß die Großschiffahrtsstraße vom Rhein her zunächst das Flußbett des Mains benützt und dann in einem Kanal von Bamberg bis Regensburg die Donau erreicht. Der Ausbau mainaufwärts bis Würzburg wurde bis zum Jahre 1942 vollendet. Nach dem 2. Weltkrieg wurden oberhalb Würzburg die Staustufen und Kraftwerke Randersacker, Goßmannsdorf, Wipfeld und Limbach fertiggestellt und die Staustufen Marktbreit, Garstadt, der Durchstich Volkach-Gerlachshausen und die Durchführung der Großschiffahrtsstraße durch Würzburg begonnen.

Ein Entwurf von 1919 sah in der Linienführung der Großschiffahrtsstraße noch die Werntallinie zur Abschneidung des ganzen Maindreiecks von Gemünden bis Schweinfurt vor. Die Enge des Werntales, die Häufung der Verkehrswege, geologische Schwierigkeiten und die großen landeskulturellen Schäden führten dazu, diesen Gedanken, der den Großschiffahrtsweg vom Maindreieck entfernt hätte, was volkswirtschaftlich nicht vertretbar wäre, zu Gunsten der Mainkanalisierung zu verlassen. Das Haupthindernis für die Großschiffahrt zwischen Würzburg und Bamberg bildet nunmehr die Volkacher Schleife um die Vogelsburg, wo sich ohne die notwendigen Zwischenstrecken zahlreiche Krümmungen kleinster Halbmesser aneinander reihen. Eine Untertunnelung der Vogelsburg wurde einmal in Betracht gezogen. Landeskulturelle (bestes fränkisches Weingebiet), geologische (Anhydritformation für Tunnel schlecht geeignet) und schiffahrts-technische Gründe führten zur Ablehnung dieses Gedankens. Die Kanalisierung der Mainschleife im Bereich zwischen Gerlachshausen — Volkach würde 2 Stufen mit weitgehenden Flußverlegungen erfordern und auch dann noch eine unbefriedigende Lösung wegen der zahlreichen scharfen Krümmungen kleinster Halbmesser darstellen, weil die Schiffe nicht mit Sicherheit in dem ihnen zugewiesenen Fahrwasser gehalten werden