

Vom Rhein zur Donau

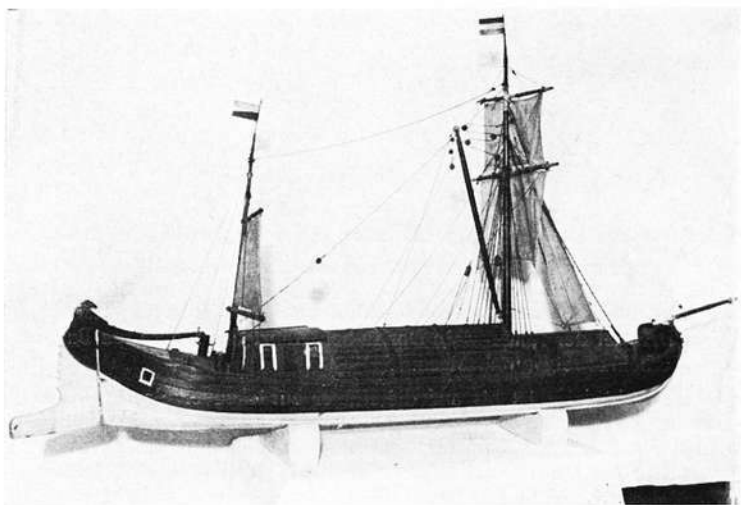
*Entwicklung der Rhein-Main-Donau-Schiffahrt im Hinblick auf den Eintritt
Frankens in den Staats- und Wirtschaftsverband Bayern.*

Im Jahre 1964 gehört Franken 150 Jahre zu Bayern. Es soll versucht werden, am Beispiel der Rhein-Main-Donau-Schiffahrt das Eingreifen Bayerns in diesen Verkehrsweig aufzuzeigen.

Die Mainschiffahrt ist bis auf die Römer zurückzuverfolgen. Drusus ließ von Moguntiacum (Mainz) aus Ziehwege nach Ascaphé (Aschaffenburg) und Uburzi (Würzburg) anlegen. Leinizug und Segel waren bekannt. Zunächst handelte es sich bei der römischen Schiffahrt um Heerestransport, später aber um Handelsschiffahrt zu den Turonen im Maintal hinterland. Im Jahre 80 nach Chr. wird in diesem Zusammenhang Locoritum (Lohr) genannt. 793 plant Kaise, Karl der Große erstmals die Verbindung des Rheines mit der Donau. Zeugnis diesen Beginnens ist die „Fossa Carolina“ beim Dorfe Graben zwischen der schwäbischen Rezat und der Altmühl, heute ein Entenweiher von ziemlicher Ausdehnung. Die Zwischenzeiten liegen weitgehend im Dunkel, jedoch wird man annehmen dürfen, daß der Wasserverkehr auf dem Main niemals ganz zum Erliegen kam.

Die Handelsschiffahrt vom Main in den Rhein war jedenfalls um 1700 keineswegs neu. Gegenüber dem Bistum Würzburg meldete die Markgrafschaft Ansbach ihre Ansprüche auf die Mainschiffahrt an und stattete Marktstef als eigenen Hafen aus. Ansbach beabsichtigte „nach Holland auf- und abzufahren“! Das Bistum Würzburg rüstete dafür Kitzingen als seinen Schützling aus. Ansbach wünschte den Transitverkehr zwischen Main und Donau durch sein eigenes Gebiet zu führen. So wurde das an sich bedeutungslose Marktstef zur Mainschiffahrt befohlen. Nach der Ausschaltung Kitzingens um 1780 wurde Marktstef „Hauptniederlage zwischen Mayn und Donau“. Man sprach bereits von dessen europäischer Bedeutung: Transport von Waren aus London über Stef nach Ungarn! Aber die Revolutionswirren besiegelten das Schicksal der beiden nur eine Wegstunde auseinanderliegenden, rivalisierenden Schiffahrtsvorpostenhäfen. Die Kriegswirren ließen die Schiffahrt völlig erlahmen. Erst im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts sollten neue Verhältnisse und neue Gedanken einen Wandel schaffen.

War aus dem „Transitverkehr durch Franken“ zunächst noch nichts geworden, so beschäftigte sich 1805 der Erlanger Professor Alexander Lips mit dem „Frankenkanal“. Aber auch Napoleon I. hat, ebenfalls im Jahre 1805, die Gegend zwischen Main und Donau durch einen kurbayerischen und französischen Ingenieurhauptmann auskundschaften lassen, um eventuell eine „Fossa Napoleonica“ zu errichten. Betrachtete sich doch Napoleon als Nachfolger Karl des Großen.



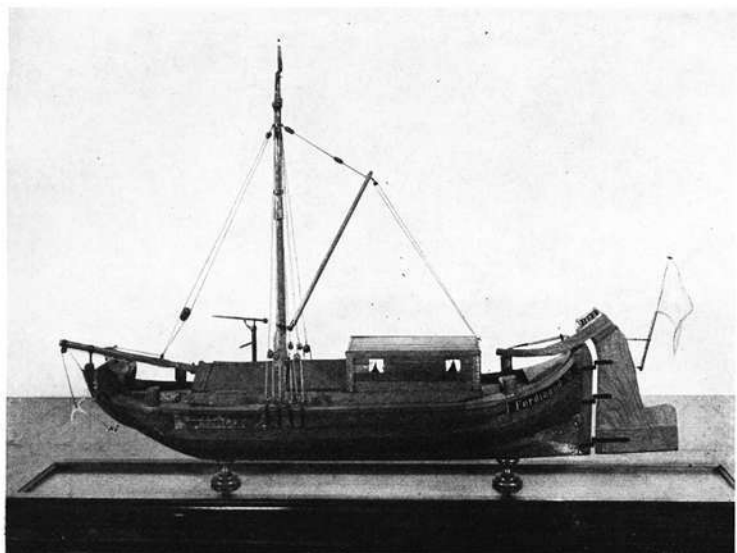
„Ludwig I., König von Bayern“ Ladef. 2925 Ztr.

I. Fahrt nach Rotterdam 9. 3. 1842 von Kitzingen – Volkach aus. Besitzer und Schiffsführer Bernhard Kraus, Kitzingen, Oberleutnant der Landwehr, Magistratsrat und Vorsitz der Schifferzunft

Alexander Lips schrieb: „Der Donau-Main-Kanal darf kein Kanal im gewöhnlichen Sinne und Maßstab der Kanäle werden, da noch kein Kanal von einer gleich großen und erhabenen Bestimmung wie dieser existiert“. Ein breites, tiefes, großes, wasserreiches Fahrwasser sollte Schiffen, von Belgien oder Holland über Nürnberg, Wien und Konstantinopel die Möglichkeit der Verbindung geben. Eine „Welthandelsstraße“ sollte ins Auge gefaßt werden, mit der kürzesten Linie, die auch dem Dampfschiffahrtverkehr dienen könnte. Der Main „sollte großen technischen Arbeiten unterworfen werden als der Kanal selbst“. Am Ende seiner Betrachtungen über den Mainkanal schreibt Lips: „Nicht auf einige Millionen Taler mehr oder weniger, nicht auf ein paar Jahre früher oder später, sondern auf die rechte und gründliche Weise der Ausführung kommt es bei dem Main-Donau-Kanal an !!! (Die drei Ausrufezeichen von A. Lips) Goethe meinte damals im Hinblick auf den Panama- und den Suez-Kanal: „Diese drei großen Dinge möchte ich erleben, und es wäre wohl der Mühe wert, ihnen zuliebe es noch einige 50 Jahre auszuhalten“. Der geplante Frankkanal galt ihm soviel wie die beiden anderen Weltkanäle.

Der Kurfürst von Bayern hatte schon lange mit dem Problem eines Kanales vom Main zur Donau beschäftigt. Nun begann aber im Königreich Bayern eine heftige Fehde zwischen den „Kanalomanen“ und den Eisenbahnanhängern, darunter besonders Friedrich List und Ritter von Baader.

1806 war Bayern Königreich geworden, dies unter Einbeziehung Frankens. Doch starb König Max Joseph 1825 und der für Franken so bedeutende Ludwig I. wurde sein Nachfolger.



„Ältestes Kanalschiff“ (1833)

Im Verkehrsmuseum Nürnberg irrtümlich deklariert. Das Schiff ist ein einmastiges Mainsegelschiff, wie sie zwischen Bamberg und Mainz üblich waren. Nur die Zweimaster reisten bis Holland.

Richtige Bezeichnung: Mainsegelschiff aus dem Jahre 1833, Frachter zwischen Bamberg und Mainz. – Kleinere derartige Schiffe verkehrten auch auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal. Aufnahme: Verkehrsmuseum Nürnberg (Burger)

Mit der Rheinschiffahrtsakte von 1831 wurde die Wiener Kongreßakte von 1815 erst richtig wirksam. Anstelle der bisherigen Beurfahrten der Schiffergilden und Zünfte traten Schiffsahrtsverträge zwischen den Handelsständen und den Schiffern selbst. Der Kaufmann konnte seine Waren nunmehr ohne Hindernisse versenden. Die Handelsstände der Städte Würzburg, Marktbreit, Kitzingen und Schweinfurt schlossen mit Köln Verträge ab, wonach direkte Fahrten zu diesen Orten vorgenommen werden sollten. Doch die Schiffer weigerten sich solche Fahrten zu unternehmen, da ihre Schiffe für diesen Zweck zu leicht gebaut seien und außerdem die Fracht zwischen Köln und den Mainstädten zu gering sei. Eine Einigung war nicht zu erwarten und so griff der König ein. Der Regierungspräsident von Rechberg eröffnete den Schiffern von Würzburg, Kitzingen und Schweinfurt, daß er den Gründen der Schiffer nicht widersprechen könne, daß aber die direkten Fahrten ins Leben treten müßten. Dies sei sein Auftrag vom Ministerium und der Wille seiner Majestät des Königs von Bayern. „Und wenn sonach der Untergang des sämtlichen Schifferstandes die Folge wäre, so kann dies unmöglich berücksichtigt werden, zumal das Interesse des ganzen Staates der Zweck dieser Einrichtung ist“. So entschloß sich der junge, unternehmungslustige Rangschiffer Bernhard Krauß aus Kitzingen am 5. Mai 1833 zu einer Probefahrt nach Köln mit dem Schiff „Der



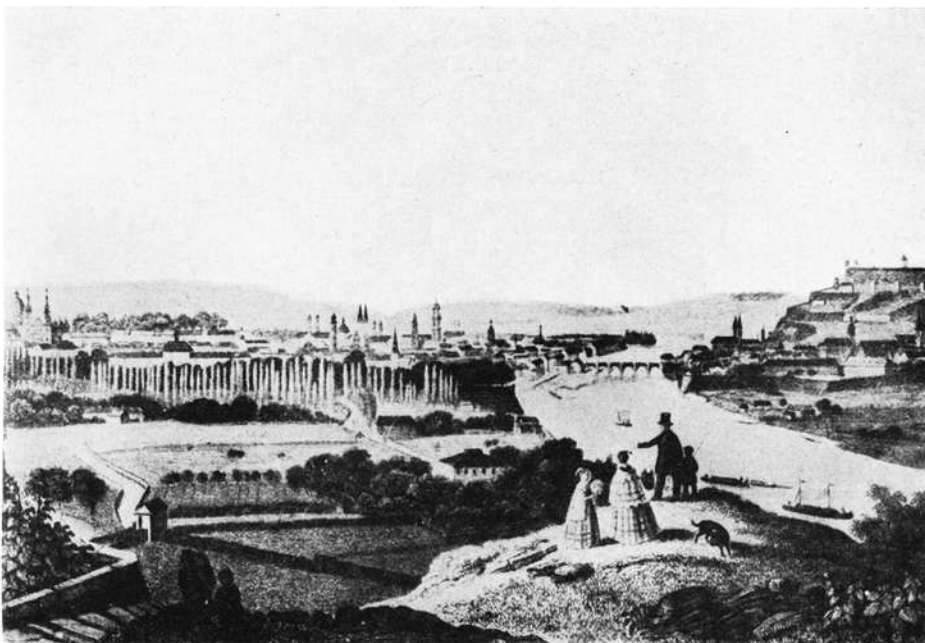
Treidelzug bei Frankfurt/M.

König in Bayern“. Bei seiner Einfahrt in Köln donnerten die Böller. Alle Schiffe hatten geflaggt. Krauß sollte in Köln als Streikbrecher von seinesgleichen ermordet werden, erhielt später aber zum Dank für seine mutige Tat die Goldene Zivilverdienst-Medaille. Die Mainschiffahrt bis in den Rhein stand unter dem Protektorat des Königs von Bayern.

Der gleichen Schutzstellung erfreute sich aber auch der Bau des Frankenkanales, den 1836 Oberbaurat von Pechmann im Auftrage des Staates zu graben begann.

Nun darf man nicht vergessen, daß zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche Eisenbahn zu verkehren begann. Das Hauptverdienst an ihrem Entstehen hat Georg Zacharias Platner, der Eisenbahnkomitee und Gründerkonsortium in Nürnberg zustandebrachte. König Ludwig I. von Bayern hatte bereits 1826 den Bahnbau angeregt, doch ist die Durchführung des Bahnbaues keineswegs Sache des Königs und des bayerischen Staates gewesen. Sie entsprang fränkischer Initiative. Immerhin sollte die Eisenbahn den Namen des Landesherren in Erinnerung an seine einstige Anregung tragen.

Indessen rührte sich die Verkehrsfreudigkeit auch anderenorts. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft Rhein und Main, Sitz Mainz, schickte zwei flache Dampfboote nach Aschaffenburg und Bamberg. Auf Veranlassung der Regierungspräsidenten wurden in Würzburg und Bamberg Aktiengesellschaften ge-



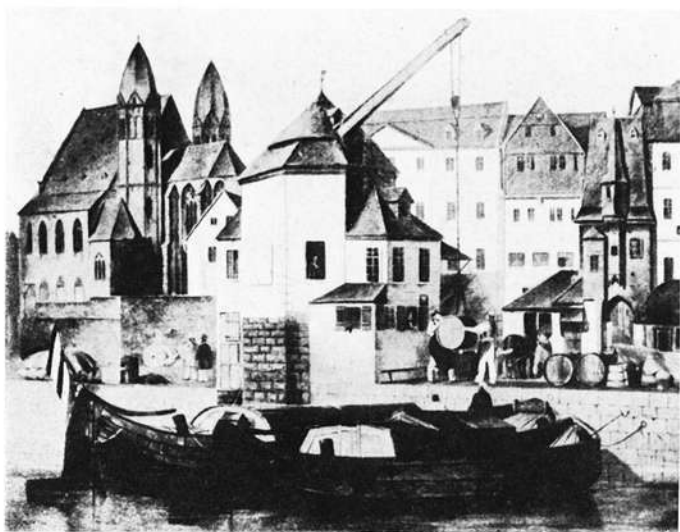
Würzburg 1820 – Aus der Würzburger Chronik – Leo Günther 3. B. 1925-30

gründet, mit dem Ergebnis, daß 1842 in Würzburg eine Maindampfschiffahrtsgesellschaft entstand. Währenddessen baute man eifrig am Frankenkanal zwischen Nürnberg und Bamberg. 1836 wurde bereits der fünfte Teil der Gütermasse Kölns durch bayrische Segler umgeschlagen. Ludwig I. war entschlossen die Wasserverbindung Nordwest-Südost mit allen Mitteln zu unterstützen.

So führten im weiteren Verlauf der fränkischen Mainschiffahrt Georg Joseph Schön aus Würzburg am 6. 3. 1842 Korn nach Rotterdam, und kurz darauf zwei Schiffer aus Kitzingen, Bernhard Krauß und Sebastian Selig, Krauß Weizen nach Rotterdam und Selig Weizen und Korn nach Amsterdam. In diesem Jahre wurden 7 solche Direktfahrten aus dem Mittelmaingebiet nach Holland unternommen. Auch Bier und Wein wurden verladen. Aber schon 1843 verringerten sich diese Fahrten.

1842 startete die Dampfschiffahrtsgesellschaft Würzburg die beiden Schiffe „Ludwig“ und „Verein“ zum Dienst auf dem Mittel- und Untermain. Bei diesen Siegeszügen zweier Verkehrsmittel, Segelschiff und Dampfschiff 1842, lag Würzburg im Schnittpunkt der merkantilen Bestrebungen. Franken sollte ein wichtiger Streifen der bayrischen Verkehrslandschaft werden.

Aber auch der Eisenbahnbau war bereits auf den Schauplatz des verkehrsgeschehens getreten. Zwischen 1835 und 1855 wuchs das Eisenbahnnetz mächtig heran. Rückwirkungen auf das Mäintal konnten nicht ausbleiben. Die Linien Frankfurt – Hanau (1848), Bamberg – Schweinfurt (1852) und Schweinfurt –



„Die Schröter am alten Krahen“ Frankfurt a. Main
Ölgemälde (sogenannte Schröterfahne) von J. Bamberger 1842

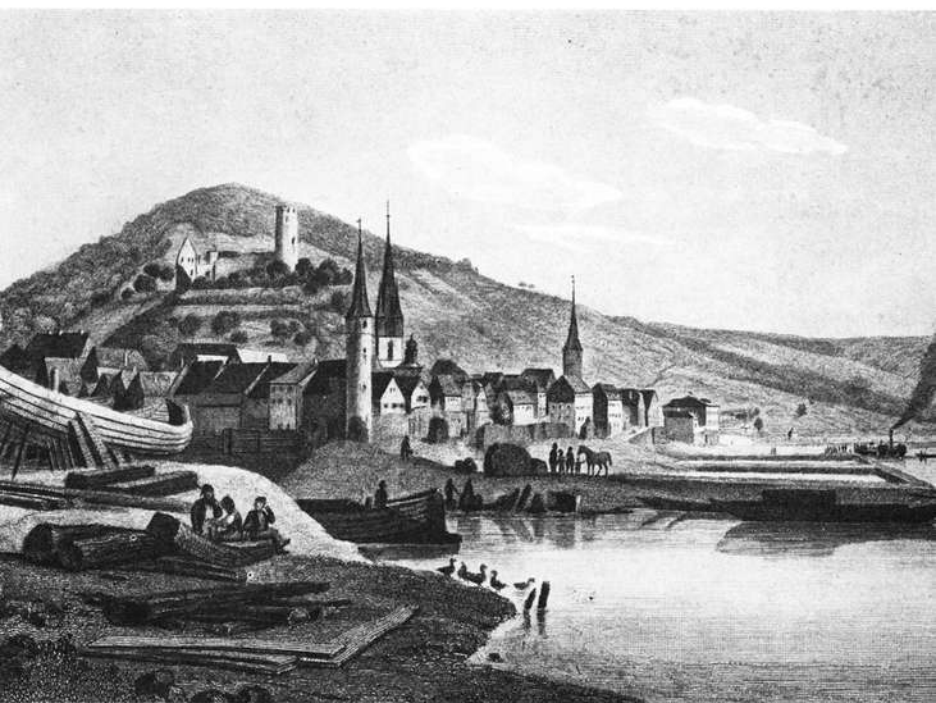
Aschaffenburg (1854) bedrängten die Segelschiffahrt hart. Die Dampfschiffahrt war überhaupt nicht so recht vorangekommen.

1845 wurde der Ludwig-Donau-Main-Kanal eröffnet, und im gleichen Jahre reiste der letzte Segelschiffer nach Holland.

Die Nationalversammlung 1848 konnte die Pauperisierung des Schifferstandes nicht hindern und viele Freiheitshelden und Mainschiffer wanderten nach Amerika aus. Es nützte auch nichts, daß Kitzinger Schiffer ungarisches Korn in Regensburg übernahmen und durch den fertiggestellten Ludwigs-Kanal in die Rheingegenden verfrachteten, denn die Eisenbahn glich ihre Tarife sofort an diejenigen der Schiffer an. 1856, als die Eisenbahnlinie Nürnberg – Würzburg eröffnet wurde, brachen die letzten Rangfahrten im Maintal, die Kitzingers und Würzburgs, zusammen. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft Würzburg war schon 1858 aufgelöst worden.

Blieb noch der Ludwig-Donau-Main-Kanal. Nach Schanz war nach einer dreißigjährigen Beratung ein „antiquiertes Werk“ entstanden, das um 1894 gerade noch dem Lokalverkehr diente. Herr von Pechmann hatte den Wandel, der durch die entstehende Eisenbahn zu erwarten war, nicht einkalkuliert. 1945 ließ man den Kanal endlich auf, nachdem er streckenweise noch durch Bomben zerstört worden war. Alexander von Lips hatte vergeblich gewarnt. Heute aber wächst die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße heran, die Kanalisation der Maines ist vollendet und Nürnberg wird in absehbarer Zeit Binnenschiffahrtshafen wie etwa Stuttgart. Die RMD arbeitet unter ganz anderen Aspekten, unterstützt durch Bayern und die Bundesrepublik, sowie durch ausländische Staaten.

Und so entsteht dennoch der „Frankenkanal“, –



Schiffswerft bei Gemünden um 1842

Gez. von Fritz Bamberger

Anton Schwindl

Der österreichische Doppeladler in Baunach

Im Mittelpunkt des Dreiflüssestädtchens Baunach – am Zusammenfluß von Baunach, Itz und Main gelegen – steht das größte und bekannteste Anwesen des Ortes, der Obley-Hof. Stilecht in seiner althistorischen Bauweise fügt er sich harmonisch in den farbenfrohen Kranz der Fachwerkhäuser rund um den geräumigen Marktplatz ein, dessen gesamte Nordfront er zusammen mit dem angebauten Spitalhof beherrscht. Sein hohes Alter weist das über dem Eingangstor vermerkte Entstehungsjahr 1385 aus. Als bischöfliches Kastenlehen, dessen Obleyen (Abgaben) dem Bamberger Domkapitel zufließen, erhielt er manche Rechte, die wie das Holzrecht bis in unsere Tage hereinreichen. Wer in seinen Mauern Zuflucht suchte, entzog sich dadurch dem Arm des Verfolgers und stand unter bischöflichem Schutz.