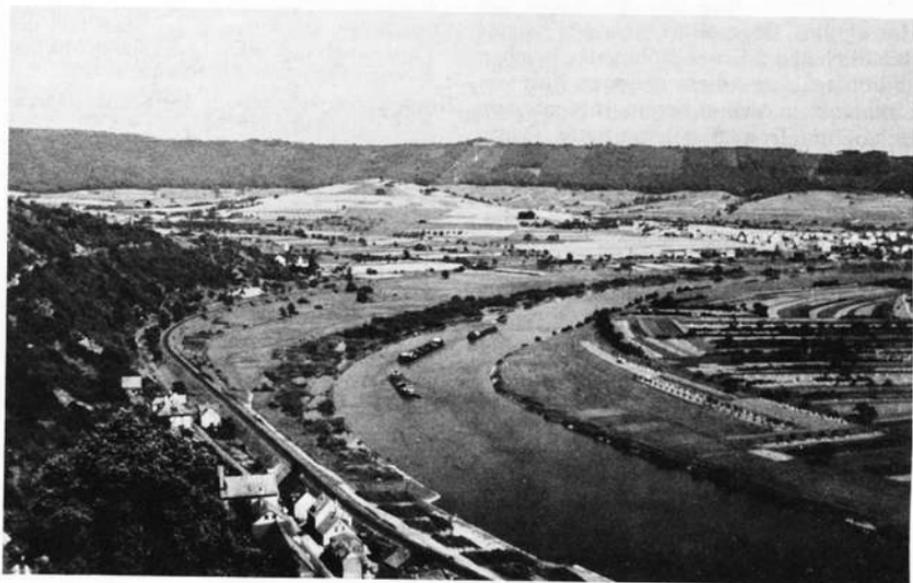


Die Schifffahrt auf Main, Regnitz und Ludwig-Donau-Main-Kanal



Seine Bedeutung als Transportweg hat der Main bis in die Gegenwart behalten

Die Mainschifffahrt

Als das südliche und westliche Germanien dem Römischen Reich eingegliedert war, verlief der Unterrhein innerhalb der Limesgrenze. Wie Donau und Rhein diente er als Verkehrsweg für römische Truppen- und Gütertransporte. Drusus ließ den Flußlauf durch Regulierungsmaßnahmen verbessern, und es ist anzunehmen, daß angesichts der sonstigen guten staatlichen Ordnung auch ein geregelter Schiffsverkehr bestanden hat. Mit der ostwärtigen Ausdehnung des Frankenreichs entwickelte sich auch die Schifffahrt flußaufwärts fort. Während des ganzen Mittelalters nahm der Main als Verkehrsweg hinsichtlich des Güterausstausches auf der Haupthandelsstraße Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg die erste Stelle ein. So sind im Jahre 1476 zwischen Frankfurt und Nürnberg

5000 Ztr. (250 t) Güter auf der Straße, aber 20000 Ztr. (1000 t) auf dem Main transportiert worden. Diese Verkehrsleistung auf dem Wasserwege wurde trotz der vielen Erschwernisse im verwilderten, unregulierten Flußbett erbracht. Hinzu kam die Behinderung durch die Mainmühlen mit ihren Stauanlagen, welche fast die ganze Flußbreite beanspruchten. Die schwerwiegendste Beeinträchtigung einer zügigen Mainschifffahrt ergab sich jedoch aus den zersplitterten territorialen Verhältnissen in Franken. Beim Aufbau der Landesherrschaften ging die Tendenz grundsätzlich nach einem Platz am Main. Bereits im 12. Jahrhundert beklagten sich Bürger und Kaufleute in Würzburg bei Kaiser Friedrich Barbarossa über die neuen, ungewohnten und jeder Vernunft entbehrenden Zölle an sehr vielen Orten – so in einer Urkunde vom 6. April

1157. Diese Zölle wurden von den einzelnen Landesherren nur als Einnahmequellen verstanden, statt gemeinsam für den Ausbau des Mains verwendet zu werden. Schließlich behinderten nicht weniger als 32 Zollstationen zwischen Bamberg und Mainz die Schifffahrt. Hinzu kamen verschiedenenorts Stapelrechte. Ungeachtet aller dieser Schwierigkeiten und Belastungen behauptete sich aber die Mainschifffahrt durch die Jahrhunderte. Im Jahre 1813 wurde sie von 330 Schiffen betrieben. Ihre Zahl übertraf die der Schiffer auf allen übrigen Rheinzufüssen zusammengenommen.

Eine Wende zu größerer Effektivität der Mainschifffahrt trat zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein. Die freiheitlichen Ideen der Französischen Revolution, die 1804 zum Octroi-Vertrag zwischen Deutschland und Frankreich und somit zu vernünftigeren Bedingungen für die Rheinschifffahrt geführt hatten, bewirkten eine liberalere Wirtschaftsgesinnung, die auch der Mainschifffahrt zugute kam. Von großer Bedeutung war ferner die Beseitigung der Kleinstaaterei in Franken im Zuge der Säkularisation und Mediatisierung. Der Main war nun größtenteils ein bayerischer Fluß geworden. 1818 hob Bayern alle Flußzölle auf. Dadurch reduzierten sich die Zollstellen am Main auf sechs. Gleichzeitig begann man, das Fahrwasser für die Schifffahrt zu verbessern: Mühlwehre wurden beseitigt. Durchstiche und Korrekturen vorgenommen, Felsriffe im Fahrwasser gesprengt und Leinpfade erneuert. Nur am Untermain, in den Hoheitsgebieten von Baden, Nassau, Hessen und der Freien Stadt Frankfurt, ließ die Verwirklichung der in der Wiener Kongreßakte von 1815 festgelegten Grundsätze zur Förderung der Schifffahrt noch Jahrzehnte auf sich warten. So wurde das den direkten Main-Rhein-Verkehr unterbindende Stapelrecht der Stadt Mainz erst 1831 aufgehoben, die Zollstellen am Untermain verschwanden gar erst 1867. Insgesamt betrachtet nahm die Mainschifffahrt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine deutliche Aufwärtsentwicklung. Der einschlägige Handel erlebte um die Mitte des Jahrhunderts eine regelrechte Blüte. Folgende Zahlen vermitteln eine Vorstellung

vom Umfang des damaligen Gütertransports: 1830 zu Berg 12000 t, zu Tal 53000 t; 1850/55 zu Berg 60000 t, zu Tal 170000 t.

Wie lief der Schiffsverkehr auf dem Main zu dieser Zeit ab?

Zu Tal schwammen die Schiffe mit dem Strom, bergwärts wurden sie getreidelt, konnten aber auch Segel setzen. Die Güterschiffer transportierten Stückgut. Sie waren in allen größeren Orten am Main zu Hause. Einige Bamberger Schiffer belieferten zweimal jährlich die Städte Frankfurt und Mainz mit Fischen. Marktbreiter und Würzburger Schiffer betrieben Getreidehandel. Fruchtschiffer kamen aus dem Bereich des mittleren Mains. Die Holzschiffer betätigten sich auch als Holzhändler. Sie stammten wie die Steinschiffer aus den Orten am Mainviereck. Marktschiffer aus dem Mairdreieck belieferten wöchentlich Würzburg. Solche aus Hanau waren für tägliche Fahrten nach Frankfurt zuständig. Krämermarktnächler pendelten zwischen den Jahrmärkten hin und her. Schließlich fehlten die Reisepassagiermacher nicht. Die im 18. Jahrhundert eingeführte Rangschifffahrt befaßte sich mit vertraglich abgesichertem und terminlich fixiertem Gütertransport. Sie erweiterte sich nach Abschluß der Mainzer Rheinschifffahrtsakte von 1831 zum direkten regelmäßigen Verkehr auf dem Rhein und nach Holland. Daran partizipierten nicht nur die Städte am Untermain, sondern auch Würzburg, Kitzingen und Bamberg. Zu Tal transportierte man Getreide, Wein, Bier und andere Landesprodukte, zu Berg hauptsächlich Kolonialwaren. Die Mainschiffe zeichneten sich nicht nur durch ihr Anpassungsvermögen an die mißlichen Fahrwasserverhältnisse des Mains, sondern auch durch ihre solide Bauweise und die gefällige Bauart aus. Holzschiffswerften gab es vor allem in Bamberg, Schweinfurt, Würzburg, Lohr/Sendelbach, Wertheim, Wörth und Aschaffenburg. Im Jahre 1840 umfaßte die bayerische Mainflotte rd. 300 Schiffe über 50 t Tragkraft mit einer Tonnage von rd. 25000 t, verteilt auf 33 Heimatstandorte von Bamberg bis Aschaffenburg. Demgegenüber

verfügte die außerbayerische Mainflotte nur über ein Zehntel dieses Schiffsbestandes.

Nur eine Episode bedeutete die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Main, welche auf dem Rhein seit 1826 florierte. Auf Initiative der bayerischen Regierung kam es 1841 in Würzburg zur Gründung der Main-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Eine gelungene Probefahrt mit dem von der Mosel entliehenen Raddampfer "La Jeanne d'Arc" von Mainz bis Bamberg im Dezember 1841 weckte Begeisterung. Aber den im Sommer 1842 begonnenen Fahrdienst der ersten Dampfboote "Ludwig" und "Verein" zwischen Würzburg und Frankfurt brachten Niederwasserstände, fehlende Betriebseinrichtungen und technische Probleme der eingesetzten Raddampfer, die mehr für Personen- als Güterverkehr geeignet waren, in immer neue Schwierigkeiten. Zur durchgehenden Befahrung der Strecke Bamberg – Mainz kam es überhaupt nicht. Dazu trat ab Herbst 1854 die Konkurrenz der Eisenbahn. So mußte das mit großen Hoffnungen gestartete Main-Dampfschiffahrtsunternehmen bereits 1858 liquidiert werden. Es zeigte sich, daß der Main als Verkehrsweg in der Verfassung, in der er sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts darbot, mit dem neuen Verkehrsmittel Eisenbahn nicht Schritt halten konnte. Der Rückgang des Gütertransportes erfaßte zunächst den Verkehr zu Berg, um die Mitte der 60er Jahre auch den Talverkehr. Die Herabsetzung der außerbayerischen Mainzölle (1861) und ihr gänzlicher Wegfall (1867) stoppten diesen Schrumpfungsprozess nur vorübergehend. Zum Verfall der Transportleistungen trat ein Strukturwandel in Richtung Massengut. Höherwertige Fracht wanderte zur Eisenbahn ab. Die ehemals stattliche Mainflotte wurde durch Verkauf und Versteigerung dezimiert. Die schlechten Aussichten für den Schifferstand veranlaßten die Söhne, in andere Berufe abzuwandern. Auch die durchgehende Flußkorrektur, in die allein der bayerische Staat bis in die 90er Jahre rd. 10 Mio. Mark investierte, konnte den Rückgang nicht aufhalten.

Geradezu gegenläufig hat sich im 19. Jahrhundert die schon seit dem Mittelalter betriebene Flößerei auf dem Main entwickelt. Anders als der Schiffsverkehr wurde sie von der Eisenbahn nicht beeinträchtigt. Nun konnte das Floßholz dem Main auch auf der Schiene zugeführt werden. Der Aufschwung der Flößerei seit der Jahrhundertmitte, vor allem auf dem Untermain, wird in Zahlen deutlich: Im Jahrzehnt zwischen 1854 und 1865 erhöhte sich die Anzahl der Flöße von 886 auf 1517. Besonders effektiv war die Transportkombination Bahn – Wasser da, wo regelrechte Holzeinwurfstellen vorhanden waren wie in Staffelbach, Schweinfurt und, nach dem Bau eines Verbindungsgleises zum Hafen (1882), auch in Würzburg. Das Floßholz wurde zum Teil schon unterwegs verkauft (sog. Weißflößerei), vor allem in Aschaffenburg und Frankfurt.

Kehren wir zur Situation der darniederliegenden Schiffahrt in den Jahren 1875/80 zurück. Auf der Suche nach Alternativen zum unrentablen Treidel- bzw. Raddampferbetrieb bot sich die Dampfkettschleppschiffahrt an. Dem Beispiel am Neckar folgend, wo sie seit 1878 mit Erfolg betrieben wurde, erteilten die Mainstaaten 1884 der AG "Mainkette" die Konzession zum Verlegen der Kette im Main von Mainz bis Aschaffenburg. Gleichzeitig hatte die preußische Regierung den Main von der Mündung bis Frankfurt durch den Bau von fünf Staustufen kanalisiert. Damit war die zur Existenzfrage für die Mainschiffahrt gewordene Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse zunächst am Untermain optimal gelöst. Auch die großen Rheinschiffe konnten nun den Frankfurter Hafen erreichen. Der auf ein Minimum geschrumpfte Güterverkehr (1880/82) schnellte bereits im ersten Jahr nach der Fertigstellung in die Höhe und überschritt nach wenigen Jahren die Millionengrenze. Dieser Erfolg und die Erkenntnis, daß die Stauregelung die Lösung der Schiffahrtsprobleme am Main schlechthin bedeutete, veranlaßte auch Bayern, sich an der Fortsetzung bis Aschaffenburg (ab 1913) intensiv zu beteiligen. Das Ziel, baldmöglichst

den Anschluß an die Rheinschiffahrt zu erreichen, strebte auch die bayerische Staatsbahn an, um den Umschlagsplatz für ihre Dienstkohle von der Mainmündung ins eigene Hoheitsgebiet verlegen zu können. Bedingt durch den Ersten Weltkrieg, konnte der neue Hafen Aschaffenburg erst 1920 angeschlossen werden. Nach wie vor erfüllte aber auch die Kettenschleppschiffahrt ihre Aufgabe zur Bedienung der Häfen am kanalisierten wie am nichtkanalisierten Fluß, wobei Bayern die Betriebserweiterung schließlich 1912 bis nach Bamberg gestattet hatte. Erst 1936 wurde der letzte Kettenschlepper, auf fränkisch "Meekuh", außer Dienst gestellt. Um diese Zeit stand die Mainkanalisierung, seit 1921 von der Rhein-Main-Donau AG zielstrebig fortgesetzt, bereits vor den Toren Würzburgs. Mit dem Anschluß seines Hafens im Kriegsjahr 1940 und einer letzten Bauphase nach dem Zweiten Weltkrieg bis zum Hafen Bamberg kam der Mainausbau 1962 zum Abschluß.

Der Schifffahrt stand nun eine leistungsfähige, fast 400 km lange Wasserstraße zur Verfügung. Hatte in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts der Schleppverband dominiert, so kehrte sich nach dem Zweiten Weltkrieg das Verhältnis um zugunsten des beweglicheren Motorgüterschiffs, des sog. Selbstfahrers. Ein weiterer Trend geht zum Einsatz größerer Schiffsgefäße sowie zur Schubschiffahrt. Zu erwähnen sind schließlich Spezialschiffe für den Containertransport und zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Ladungen. Die Entwicklung des Schiffsverkehrs und der technische Ausbau der Main-Wasserstraße werden auch weiterhin in enger Wechselbeziehung stehen.

Die Regnitzschiffahrt

Für eine Schifffahrt auf der Regnitz in vorfränkischer Zeit gibt es keinen Nachweis. Doch wird mit der fränkischen Landnahme der Fluß seine Rolle als Schifffahrtsweg übernommen haben. Im Mittelalter waren die Flüsse als Transportwege den Land-

straßen überlegen. Die geringe Größe der Schiffe gestattete das Befahren selbst solcher Wasserläufe, deren Schiffbarkeit heute nicht vorstellbar ist. Es ist authentisch überliefert, daß Karl der Große 793 die Regnitz als Reiseweg benutzt hat. Und als im 9. und 10. Jahrhundert in der Königspfalz Forchheim Reichs-, Fürsten- und Kirchenversammlungen abgehalten wurden, wird die Regnitz als Verkehrsweg von Bedeutung gewesen sein. Den ausschlaggebenden Impuls erhielt der Schiffsverkehr auf der unteren Regnitz, nachdem Kaiser Heinrich II. im Jahr 1007 Forchheim der Kirche von Bamberg geschenkt hatte, indem es fortan die wichtigste Festung des Hochstifts darstellte. In den folgenden 800 Jahren zeigten die Bamberger Landesherrn fortwährendes größtes Interesse an der Funktionsfähigkeit des Wasserweges zwischen Bamberg und Forchheim. Die Errichtung von Mühlwehren und Wasserradanlagen im Fluß, welche die Schifffahrt verhindert hätten, war durch bischöfliche Anordnung untersagt. Hingegen war am Oberlauf der Regnitz auf markgräflisch-ansbachischem Territorium durch Mühlwehre und etwa 200 Wasserschöpfräder jegliche Schifffahrt unterbunden. Aus dem Umstand, daß Forchheim als bambergische Festung eine Garnison, ein Zeughaus, eine Pulvermühle, zwei Pulvermagazine, ein Getreidemagazin und eine Gießhütte unterhielt, ergab sich ein reger Schiffsverkehr zwischen beiden Städten. Dieser lag ausschließlich in den Händen von Bamberger Schiffern, und zwar der Oberen Schifferzunft am Mühlwörth. In einer Schiffer- und Ferchenordnung (Ferche = Überfährer) von 1612 wurde das unentgeltliche Privileg der Regnitzschiffahrt bestätigt. In Kriegszeiten wie im Hussitenkrieg 1431 oder im Markgräflerkrieg 1552/53 wurden Kriegsmaterial und Soldaten "uffm Wasser" nach Forchheim geschickt. Ebenso bewährte sich die Schifffahrt im Dreißigjährigen Krieg, als schweres Kriegsgeschütz sowie Lebensmittel zu befördern waren. Selbst die Schweden bedienten sich des Wasserweges. In Friedenzeiten gab es einen regelrechten täglichen Pendelverkehr für Güter und Personen. Je nach Wasserführung beanspruchte eine Talfahrt drei

oder vier Stunden. Auf den Lastkähnen, den Schelchen, wurden u. a. Steinmetzerzeugnisse, Schiefer aus dem Frankenwald, Zehntgetreide, Wein, Salz und Kaufmannswaren transportiert. Forchheim war ein beachtlicher Lager- und Umschlagplatz. Auf Wagen kamen die Güter, auch Floßholz, zum Ufergelände rechts unterhalb der alten Regnitzbrücke an der Ziegelhütte. Zwar stand der Regionalverkehr im Vordergrund, doch wird auch über Fernhandel berichtet. Allerdings mußten hierfür die am Mühlwörth in Bamberg eingetroffenen Güter entladen und zum Kranen, dem damaligen Umschlagplatz zum Main hin, befördert werden.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts erwies sich die liberalere Wirtschaftsgesinnung auch hinsichtlich der Regnitz als Denkstoß. Der Bamberger Bibliothekar J. H. Jäck wirft in einer euphorischen Denkschrift von 1816 die Frage nach der Schiffbarmachung der Regnitz zwischen Fürth und Forchheim auf. Das gleiche Thema wird vom Königl. Baier. Wasser- und Straßenbau-Inspektor zu Erlangen, Friedrich Fick, aufgegriffen. Es kam jedoch nur zu zwei Flößversuchen, die der Bamberger Stadtrat Strüpf im Herbst 1811 zwischen Fürth und Erlangen bzw. im Frühjahr 1812 zwischen Erlangen und Forchheim unternommen hat.

Der uralte Schiffsverkehr im Unterlauf der Regnitz wurde ab 1843 durch den Ludwig-Donau-Main-Kanal mehr und mehr beeinträchtigt. Um 1900 wurde er ganz aufgegeben.

Die Schifffahrt auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal

Im Vergleich mit Main und Regnitz ist der Kanalschifffahrt nur eine kurze Dauer von 100 Jahren beschieden gewesen. Ihr Schicksal war das des Kanals selbst. Nach neunjähriger Bauzeit – eine noch heute erstaunliche Leistung – ab 1845 durchgehend befahrbar, sollte der 173 km lange,

überwiegend künstliche Wasserweg von Kelheim nach Bamberg das Bindeglied zwischen Donau und Main bilden, um die Verkehrslage des Binnen- und Agrarstaates Bayern zu verbessern. Mit 15,76 m Wasserspiegelbreite, 1,46 m Tiefe und 100 Schleusen war der Kanal für 120-t-Schiffe ausgelegt. Sie wurden mittels Pferdetreidel fortbewegt. Fünf Tage beanspruchte die Fahrt zwischen den Kopfstationen Kelheim und Bamberg. Mit dieser Konzeption entsprach der Kanal den Vorstellungen und Verkehrsbedürfnissen seiner Zeit und erfüllte seine Aufgabe eine Reihe von Jahren. Bereits mit der Eröffnung der Teilstrecke Bamberg – Nürnberg 1843 hatte ein reger Güterverkehr eingesetzt. Nach Freigabe der durchgehenden Schifffahrt 1845 erregten einige Fahrten öffentliche Aufmerksamkeit: so der Transport der Kolossalfiguren für das Kanalmonument in Erlangen, die Probefahrt eines eisernen Frachtschiffes von Amsterdam nach Wien in 31 Tagen und die Verschiffung der Glieder für die berühmte Kettenbrücke in Budapest, die, in England hergestellt, auf dem Binnenwasserweg nach Ungarn befördert wurden. Bereits 1850 erreichte der Kanal seine Spitzenleistung mit 200000 t. Bis 1865 hielt sich der Umschlag bei 160000 t, sank aber infolge der Konkurrenz der parallel verlaufenden Bahnlinien bis 1900 immer weiter ab und lag zuletzt bei 30000 t/Jahr.

Als 1945 Bombenschäden das Ende der Kanalschifffahrt besiegelten, war der Ludwig-Donau-Main-Kanal bereits ein Technik-Denkmal geworden.

Der Beitrag ist erschienen in dem Buch "Hafen Bamberg", Internationale Industrie-Bibliothek, Bd. 130; hg. vom Länderdienst-Verlag München in Zusammenarbeit mit der Hafenerwaltung Bamberg der Bayerischen Landeshafenverwaltung.

Dipl.-Ing. Max Porsch / Dr. Bettina Köttnitz-Porsch, Abtsberg 17, 8600 Bamberg

Zwischenstation festgehalten

Über die Siebdruckmappe "Flußgedichte" von Christa Schmitt, Ernst Vollmer und Dorothee Brown

Jede ernstzunehmende Entwicklung hat einen Bruch. Er setzt spätestens dann ein, wenn die Selbstbetrachtung übergeht in Weltbetrachtung. Christa Schmitt, geb. 1941 in Kratzau bei Reichenberg im Sudetenland, aufgewachsen in Bamberg und Würzburg, berufstätig in Erlangen, legte 1978 ihren ersten Lyrikband unter dem Titel "Windmitte" vor. Schöne bild- und klangkräftige Verse waren darin zu lesen: "Im Schnittpunkt / unseres Atems / berühren sich / die schwere Erde / und die Felder / der Sterne." Anklänge an die deutsche Naturlyrik von Oskar Loerke bis Wilhelm Lehmann, Hermann Kasack waren spürbar. Es waren in sich geschlossene Gebilde, die um das eigene Ich, besser: das Selbst, kreisten, ruhig, stimmig, konzentriert. Der Titel "Windmitte" traf den Kern.

Zehn Jahre später, 1988, legt Christa Schmitt – nach mehreren Zwischenstationen – eine neue Auswahl vor: "Flußgedichte". Sie verlassen die herkömmliche Buchform. In Zusammenarbeit mit dem Schriftkünstler Ernst Vollmer, Aschaffenburg, und der Malerin Dorothee Brown, Großostheim, entstand eine Mappe von Handschriften, Bildern und Kalligraphien, in deren Mittelpunkt ein Zyklus von acht Texten steht. Eine neue Form wird gesucht. Die Gedichte kreisen nicht mehr um das Ego. Sie sprengen den Rahmen. Sie wenden sich der Umwelt zu. Landschaften werden lebendig. Es könnten fränkische Landschaften sein, wenn auch als Bild in der Ferne das Meer gesucht wird, nicht sichtbar, sondern gewußt hinter der Horizontlinie, hinter der Krümmung: "Worte / aus Erde und Stein / sie wachsen / eingesagt / in die Krümmung / sie fließen / sie steigen auf / ein Baum aus Worten / sie werden leicht / sie fliegen / große / grüne Kühle / die ins Auge staut."

Christa Schmitt hat ihre eigene Sprache gefunden. Sie will mehr als beschreiben. Sie sucht den Gedanken im Bild. Bei diesem Suchen kommt es, nicht unerwartet, zum Bruch. Wenn das sinnliche Wort zum Begrifflichen führt, muß eine neue Sprache die herkömmliche ablösen. "Panta rhei", der Heraklit zugeschriebene Satz des unentwegt Strömenden, wird von Christa Schmitt zu den Zeilen geformt "Fließen / ist eine Aufgabe." Klang und Bild gehen in dieser Sentenz verloren, die gültige Formel ist noch nicht gefunden: Der Kahn "trägt

Aus: Der Fluß-Zyklus

Fließen
ist eine Aufgabe.
Gegeben:
die Richtung
zu umspielen
in engen und weiten Mäandern.
Gesucht:
die Mündung
das Meer

Reizvoll
der Lösungsweg:
aus klarem knappem Quell
geboren
spielend
springend
gewachsen
groß geworden

Steile Ufer:
Prallhang und Gleithang.
Inseln
in die Mitte genommen
von Strömung.

Christa Schmitt