

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



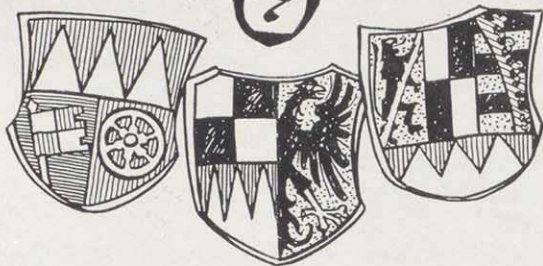
Seine Bedeutung als Transportweg hat der Main bis in die Gegenwart behalten

Die Mainschifffahrt

Als das südliche und westliche Germanien dem Römischen Reich eingegliedert war, verlief der Untermain 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 Güteraustausches 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, unregelmäßigen 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

Heimatspflege in Franken



Nr. 11

1989

Anerkennung für die Denkmalschützer durch den Bezirk Mittelfranken

Zum zehnten Male würdigte der Regierungsbezirk Mittelfranken – immer noch als einziger der sieben bayerischen Regierungsbezirke – herausragende denkmalpflegerische Maßnahmen durch eine Dankesurkunde, unterschrieben vom Bezirkspräsidenten Georg Holzbauer. In großformatigen Farbbildern stellten sich die ausgewählten Objekte in der Schalterhalle der Sparkasse am Weinmarkt dar.

Dann ging es hinüber in den kleinen Schranrensaal. Unter den Ehrengästen sah man Senator und Landrat Georg Ehnes, Ansbach, den zweiten Bürgermeister der gastgebenden Stadt, Schmiedl, sowie Bezirksheimatpfleger a. D. Dr. Ernst Eichhorn, Nürnberg. Die Bläsergruppe der Musikfachschule Dinkelsbühl umrahmte die Veranstaltung.

Bezirksrätin Gretl Schneider eröffnete in Vertretung von Bezirkspräsident Georg Holzbauer die zehnte Prämierung mit einem Dank an die Besitzer jener Objekte, die in diesem Jahr durch hervorragende Renovierungen herausragten, die weder Kosten noch Eigenleistungen gescheut haben, um diese Bauten für die Zukunft zu erhalten und zu einem Schmuckstück für die Umgebung werden zu lassen. Diese ausgezeichneten Objekte tragen Modellcharakter, hob sie besonders hervor, und setzten Maßstäbe. Die Jury hatte es nicht leicht, aus den zahlreichen Anmeldungen 154

Objekte auszuwählen, die an diesem Tag vorgestellt wurden.

Namens der mittelfränkischen Landräte, Oberbürgermeister und Bürgermeister begrüßte Landrat Georg Ehnes die Versammelten und dankte den stolzen Besitzern dieser historischen Gebäude für ihren Einsatz, den ehrenamtlichen Stadt- und Kreisheimatpflegern für ihr Engagement auf dem Gebiet der Denkmalpflege.

Dann stellte Bezirksheimatpfleger Dr. Kurt Töpner die 154 prämierten Objekte im Lichtbild vor, verbunden mit historischen Erläuterungen:

Entwicklung des Denkmalschutzgedankens von der Barockzeit bis zur Gegenwart

Im Barock sind selten Denkmalschutzbelange berücksichtigt worden; erhalten und in Neubauten einbezogen wurde nur aus Gründen der Kostenersparnis.

Im 19. Jahrhundert ging es zur Zeit Ludwigs I. von Bayern fast nur um die Erhaltung bedeutender Denkmäler. Es herrschte der Gedanke von Denkmälern im Sinne von "Memorial" (Erinnerungsmalen) vor.

Nach dem 1. Weltkrieg hatte das Konservieren Vorrang vor dem Restaurieren. Historische Zusammenhänge wurde in den Blick genommen: Das Sehen und Bewahren von städtebaulichen Zusammenhängen; auch das Unscheinbare und Alltägliche.

Entwicklung zum Ensembleschutz

Nach dem 2. Weltkrieg erfolgte eine stärkere Akzentuierung des ländlichen Raumes. Nicht nur hier entstand aber ein Spannungsverhältnis zwischen Nutzung und Bewahrung. Nur in Ausnahmefällen kann ein Baudenkmal einer Nutzung entzogen werden und dadurch wird es zum Museumsstück. Dieser Fall ist jedoch nicht die Regel. In der Regel steht die Denkmalpflege im

Spannungsverhältnis zwischen Nutzung und Bewahrung. Hier herrscht ein Zwang zum Kompromiß.

Die Fotoausstellung der denkmalprämierten Objekte war im Januar der Öffentlichkeit nochmals in der Schalterhalle der Sparkasse Ansbach, Promenade 20, zugänglich.

Hans Biegel, Kreisheimatpfleger Nürnberger Land

Die alte/neue Haustüre des translozierten großbäuerlichen Wohnstallhauses von 1820 Penzenhofen Nr. 1, Lkrs. Nürnberger Land. Die aufgedoppelte Sternhaustür diente als Stalltür. Sie wurde samt Beschlag restauriert und ist jetzt wieder am Hauseingang.

Fotos: Frickert



Vor der Restaurierung



Nach der Restaurierung

Vorstadtstraßen verlieren ihren Charakter – dargestellt am Beispiel der Stadt Ansbach

Vielerorts verlieren die Vorstadtstraßen ihren Charakter. Neue Straßenführungen, Hausabbrüche und oft zu große Neubauten zerstören historische Funktionen.

In Ansbach, dem Regierungssitz Mittelfrankens, sind zwei Vorstadtstraßen beispielgebend: die "Nürnberger Straße" und die "Würzburger Straße".



Bild 3:
Ansbach, Nürnberger Straße um 1910

Ensemble "Nürnberger Straße": Die nördlich des Schlosses gelegene Schloßvorstadt reichte ehemals bis zur Rezat. Heute ist die Verbindung von Vorstadt und Schloß, damit auch zur Altstadt, durch den modernen Straßenbau unterbrochen. Hierdurch hat auch die Straßenführung der Nürnberger Straße ihre historische Funktion verloren. Das Ensemble umfaßt den erhaltenen Teil der Nürnberger Straße zwischen Schloßstraße und Viehmarkt. Hier sind teilweise Ackerbürgerhäuser erhalten.

Doch bestimmt die systematisierte Bebauung des 18. Jahrhunderts Charakter und Ausdehnung des Ensembles. Die zweigeschossigen Wohnhäuser, die mit den betonten Zwerchhäusern eine Mittelachse besitzen, sind charakteristische Beispiele für den Einfluß der Ansbacher Hofbaumeister (Markgrafenstil) auf die bürgerliche Wohnbebauung. Hier handelt es sich um die ehem. Wohnungen und Werkstätten markgräflicher Handwerker in der Schloßvorstadt. Heute muß die gemessene Wiederholung und Reihung der gleichartigen Häuser leider immer mehr moderne Zäsuren einbinden.

Abgebrochen und durch große Neubauten ersetzt wurden z. B. die Onoldia-Apotheke, der Gasthof "Zum braunen Hirschen", das alte Eichamt (ein Bau des markgräflichen Hofbaumeisters Johann David Steingruber; abgebrochen bereits 1969) sowie der Gasthof "Zum wilden Mann".

Ensemble "Würzburger Straße": Ehemals Obere Vorstadt genannt. Breite Ausfallstraße vom ehemaligen Oberen Tor, mit Bebauung meist des 16. Jh., Häuserlinien teilweise stark versetzt. Platzartige Erweiterung an der Südseite.

Hier wurde 1988 das Gasthaus "Zum Schiff", ein giebelseitiges Wohnhaus, dessen Kern noch aus dem 16. Jh. stammte, abgebrochen. Das gleiche Schicksal steht 1989 dem gegenüberliegenden giebelseitigen Gebäude Gasthaus "Roter Ochse" bevor. Der Zustand dieses Gebäudes ist heute zweifelsohne leider sehr desolat, was an dieser Stelle nicht verschwiegen werden darf. Es muß jedoch die Mahnung ausgesprochen werden, den Charakter der Vorstadtstraßen nicht durch zu große Neubauten zu zerstören.

Hartmut Schötz (Mitarbeiter des Bezirksheimatpflegers)



Bild 2:

Ansbach, Würzburger Straße im Jahr 1987 "Gasthof zum roten Ochsen" mit den angrenzenden Gebäuden. Besonders deutlich wird hier gegenüber Bild 1 der Ausbau der beiden links angrenzenden traufseitigen Gebäuden mit den in Bild 1 noch zu sehenden Zwerchhäusern



Bild 1:

Ansbach, Würzburger Straße vor dem 1. Weltkrieg. Das dritte kleine giebelständige Gebäude auf der rechten Seite ist das 1988 abgebrochene "Gasthaus zum Schiff". Gegenüber ist das dritte Haus der "Gasthof zum roten Ochsen"

Für den Inhalt dieser Beilage verantwortlich:

Dr. Töpner, Bezirksheimatpfleger von Mittelfranken, Bischof-Meiser-Straße 2, 8800 Ansbach

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 zusammengekommen.

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 Unterrhein, 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 Unterrhein 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 Maindreieck belieferten wöchentlich Würzburg. Solche aus Hanau waren für tägliche Fahrten nach Frankfurt zuständig. Krämermarktnächler pendelten zwischen den Jahrmärkten hin und her. Schließlich fehlten die Reisepassagier-nächler 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 Unterrhein, 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, Würth 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 Stafelbach, 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 Dampfkettenschleppschiffahrt an. Dem Beispiel am Neckar folgend, wo sie seit 1878 mit Erfolg betrieben wurde, erteilten die Mainuferstaaten 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 Schifffahrtsverhältnisse 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 Schifffahrtsprobleme 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 kanalisiertem wie am nichtkanalisiertem 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 Schiffahrt 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 Schiffahrt auf der Regnitz in vorfränkischer Zeit gibt es keinen Nachweis. Doch wird mit der fränkischen Landnahme der Fluß seine Rolle als Schiffahrtsweg 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 Landesherren fortwährendes größtes Interesse an der Funktionsfähigkeit des Wasserweges zwischen Bamberg und Forchheim. Die Errichtung von Mühlwehren und Wasserradanlagen im Fluß, welche die Schiffahrt verhindert hätten, war durch bischöfliche Anordnung untersagt. Hingegen war am Oberlauf der Regnitz auf markgräflisch-ansbachischem Territorium durch Mühlwehre und etwa 200 Wasserschöpfräder jegliche Schiffahrt 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 Schiffahrt im Dreißigjährigen Krieg, als schweres Kriegsgeschütz sowie Lebensmittel zu befördern waren. Selbst die Schweden bedienten sich des Wasserwegs. In Friedenszeiten 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 Denkanstoß. 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 200 000 t. Bis 1865 hielt sich der Umschlag bei 160 000 t, sank aber infolge der Konkurrenz der parallel verlaufenden Bahnlinien bis 1900 immer weiter ab und lag zuletzt bei 30 000 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 Hafenverwaltung Bamberg der Bayerischen Landeshafenverwaltung.

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