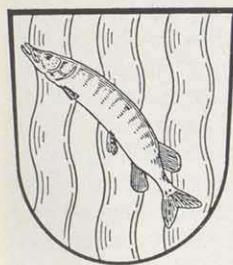


Baunach – fränkische Dreiflüssestadt

Von Furten, Fähren, Brücken und Stegen



Die Stadt Baunach führt in ihrem Wappen, die drei Flüsse Baunach, Itz und Main, quer darüber liegt ein Hecht. Diese Wappendarstellung u. und natürlich der gleichlautende Name von Fluß und Stadt

zeigen, wie eng Baunach mit seinen Flüssen verbunden ist, sodaß Baunach schon als fränkische Dreiflüssestadt bezeichnet wurde. Geografisch liegt das heutige Baunach oberhalb der Baunachmündung in den Main, die Itz berührt den 2 km östlicher gelegenen Stadtteil Daschendorf und fließt am Rande der Gemarkungsgrenze ebenfalls in den Main, der Lauterbach, im Wappen nicht genannt, plätschert munter durch das Stadtgebiet, um sich hier mit der Baunach zu vereinigen. Bei so vielen Flüssen muß es doch allerhand Interessantes über Furten, Fähren, Brücken und Stegen zu berichten geben.

Schon in der Hallstatt- und Latene-Zeit (800–100 v. Chr.) zogen Menschentrupps auf der alten Hochstraße, die aus dem Raum des heutigen Thüringens kam, über den Kraiberg ins Tal der Baunach, durchquerten es und zogen am Hang des Semberges entlang bis zur Mainfurt zwischen Baunach und Kemmern, die dort heute noch erkennbar ist. Eine Durchquerung des Baunachtals war damals infolge der zahlreichen Seen, Lachen, Sümpfen und Hochwassern nicht immer möglich, so vermutet man, daß die umherziehenden Trupps in Erdwerken und Wallanlagen, wie im "Schlößla" am Kraiberg oder in der "Hamburg" auf dem Kapellenberg lagerten um günstigere Wegebedingungen abzuwarten. Gräberfunde und Phosphatuntersuchungen scheinen dies zu beweisen.

Die Mainfähre

Noch heute kann man bei einem Spaziergang auf der alten Mainstraße das sogenannte "Fernbrünnla", das aber eigentlich "Fergenbrünnlein" (Ferge = Fährknecht) oder "Mainfergenbrünnlein" heißt, munter plätschern sehen. Gegenüber diesem Brünnlein wurde die ehemalige Baunacher Mainfähre betrieben. Deren Zent floß von 1300–1603 in die Kassen der fuldaischen Klöster Thulb und Holzkirchen. Im September 1603 wurde das Zentgefälle der Mainfahr, dann an den Bamberger Bischof Joh. Phil. von Gebtsattel verkauft. Im Jahre 1453 erlangten die damaligen Erbunterkämmerer des Bischofs von Bamberg, die Freiherren von Rotenhan, die ihren Sitz Baunach aufwärts in Rentsweinsdorf hatten, das besondere Vorrecht, daß die Baunacher Fährleute sie und ihre Diener und alles, was sie für Küche und Keller bedurften, umsonst überfahren mußten. Denn das Übersetzen von einem Mainufer zum anderen war nicht umsonst, pro Person mußte 1 kr, pro Pferd oder Ochs 6 kr bezahlt werden, sogar wer bei Niedrigwasser Pferd oder Ochs durch den Fluß trieb, mußte die Hälfte bezahlen. 1832, als der Bau der Baunachstraße schon in Angriff genommen war, wurde mit den 16 Teilhabern wegen der Ablösung des Mainfährrechts verhandelt, aber sie wollten ihr verbrieftes Fährrecht nicht aufgeben. Erst nach einem langjährigen Prozeß, als ihnen 9600 fl Abfindungssumme zugebilligt wurden, wurde der Fährbetrieb eingestellt.

Wer macht sich heute noch Gedanken, wie schwer es für die Baunacher damals war, ihre drei Flüsse in die verschiedensten Richtungen zu überqueren. Am bequemsten war es noch die öffentliche Brückenfähre über den Main zu benutzen, ansonsten gab es für Gespanne nur Furten, man setzte sich auf den Wagen und trieb die Tiere durch

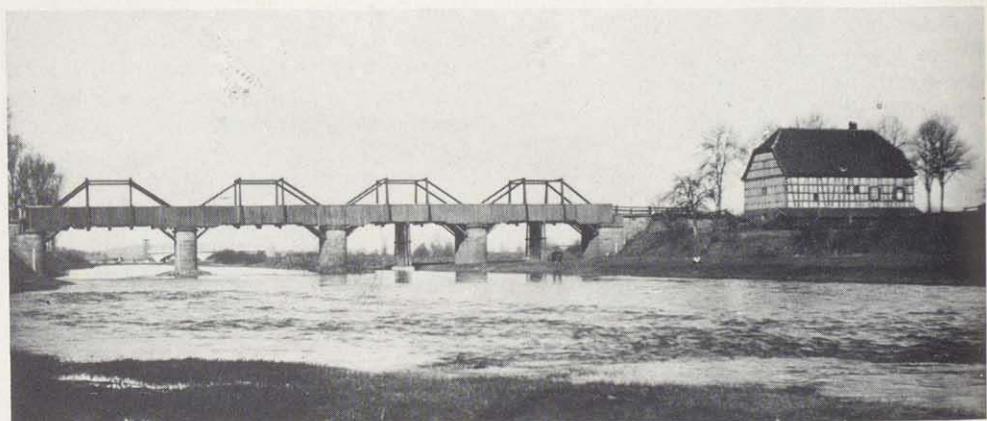
das Wasser. Fußgänger mußten die Flüsse durchwaten, darum wurden schon im 17. Jahrh. zunehmend Fußgängerstege errichtet, die allerdings ziemlich tief über den Flüssen lagen und deshalb von den Hochwassern stark in Mitleidenschaft gezogen wurden. In alten Gemeinderechnungen wird von Reparaturen am Klettensteg, am Lachensteg, am Blankensteg, am Bleichsteg, am Mainleitensteg, am Grasangersteg und am Hirtensteg berichtet.

Der Bleichsteg

Der Bleichsteg, der unterhalb der Einmündung des Lauterbaches die Baunach überquerte, dürfte wohl der bekannteste Steg sein, denn er war, in moderner Form, bis ins 20. Jahrhundert erhalten. Er diente vor allen den Frauen ihre Wäsche über die Baunach zu tragen und sie dort auf den Wiesen zum "Bleichen" auszulegen. Bei den großen Hochwassern der Jahre 1967 und 1969 stellte man fest, daß der Bleichsteg ein Abflußhindernis darstellt und so wurde er abgerissen. Erst im Jahre 1988 wurde durch die Stadt Baunach Ersatz geschaffen, als man im Zuge der Städtebausanierung einige hundert Meter stromaufwärts, in der Verlängerung der Mühlgasse, den 68 m langen "Mühlensteg" über das Wehr der Gerbersmühle errichtete.

Die Leucherhofbrücke

Aber nicht am Main, sondern über die Baunach beim Stadtteil Reckenneusig wurde die erste steinerne Brücke, die sogenannte "Leucherhofbrücke" errichtet. Im Jahre 1710 ließ der Bamberger Fürstbischof Lothar Franz von Schönborn, wie eine Steintafel am Mittelpfeiler verrät, diese Brücke als Zufahrt zur östlich der Baunach verlaufenden, sogenannten Würzburger Geleitstraße, erbauen. Bereits 1764 war das Bauwerk den großen Wassermassen der Baunach nicht mehr gewachsen und mußte unter Leitung des damaligen Landbauinspektors Xaver Lachmeyer repariert werden, ein zweiter Brückenbogen wurde eingebaut. Nach dieser Instandsetzung hielt die Brücke über 200 Jahre den Fluten der Baunach und dem darüber hinwegrollenden Verkehr stand. Im Jahre 1978 drohten die Flügelmauern einzustürzen. Umwelteinflüsse, Hochwasser, Manöverfahrzeuge und erhöhtes Verkehrsaufkommen hatten das Bauwerk stark in Mitleidenschaft gezogen. Durch die finanzielle Mithilfe aller zuständigen Behörden gelang es der Stadt Baunach diese 110 m lange Barockbrücke zu sanieren und sie 1980 wieder in ihrem alten Glanz in den Baunachauen neu erstehen zu lassen, um dieses historische Bauwerk für die Nachwelt zu erhalten.



Die alte Mainbrücke wurde 1839 eingeweiht und 1945 zerstört. Das Foto zeigt die Brücke mit dem Zollhaus ca. 1940.



1857 wurde die Baunachbrücke für den Verkehr freigegeben. Das Foto stammt von ca. 1935.

Die Mainbrücke

Doch wenden wir uns wieder dem verkehrmäßig wichtigem Mainübergang bei Baunach zu. In den Jahren 1835 – 38 wurde die neue Baunachtalstraße Meiningen – Bamberg gebaut. Der Plan, die Straße rechts des Maines über Kemmern und Hallstadt nach Bamberg zu führen, scheiterte am ablehnenden Beschuß der Gemeinde Kemmern, die befürchtete, durch die Straße würden sich allerhand Landstreicher und Bettler in den Ort ziehen. Die Planung mußte geändert und die Straße nun über Breitengüßbach nach Bamberg geführt werden, der Bau einer Mainbrücke bei Baunach wurde unumgänglich. Im Jahre 1838 konnte mit dem Brückenbau begonnen und am 9. Dez. 1839 wurde die Mainbrücke durch Pfarrer Andreas Riegel feierlich eingeweiht. Die Baunacher Bürger wußten diese neue Verkehrseinrichtung

wohl zu schätzen und übernahmen die Ausgestaltung des Festes. Fast 100 Jahre lang erhoben nun die Behörden für Übergang und Überfahrt einen Brückenzoll, der zuerst in einer kleinen Hütte, später in dem 1856 erbauten, geräumigen Brückenzollhaus kassiert wurde. "Ochsenklavier" wurde die Brücke wegen ihres Aussehens im Volksmund genannt. Im 3. Reich wurde die Straße nach Breitengüßbach verkürzt, drei neue Brücken errichtet, die alte Mainbrücke hatte ausgedient. Beim Einmarsch der Amerikaner, im April 1945 wurden alle Brücken gesprengt. Nach Kriegsende baute man die alte Mainbrücke mit Pioniermitteln wieder auf und über sie rollte nun noch fast zwei Jahrzehnte der Verkehr, bis die drei anderen Brücken wieder aufgebaut waren. Nun wurde sie endgültig abgebrochen, das Brückenzollhaus ließ man verfallen, so daß

heute nur noch der künstlich aufgeschüttete Hügel und einige Steinreste von diesem einst so wichtigen Mainübergang Zeugnis ablegen.

Die Baunachbrücke

Um den Bauern die Zufahrt zu ihren Äckern und Wiesen jenseits der Baunach zu erleichtern, befahl 1811 das im ehemaligen fürstbischöflichen Amtschloß untergebrachte Landgericht Baunach der Gemeinde eine Holzbrücke über die Baunach zu errichten. Schneidmüller Gottschall, lieferte das Bauholz, Zimmermeister Büttel und Schmiedemeister Burkard führten die Arbeiten aus. Sogar Brückenzoll wurde erhoben, der 1825 für die Gemeindekasse 30 fl erbrachte. Diese Holzbrücke lag zu tief über dem Fluß, konnte bei Hochwasser nicht befahren werden und wurde so bald schadhaft. In der ersten Baunacher Flurkarte aus dem Jahre 1853 war wieder nur ein Fußgängersteg und eine Furt dargestellt. Doch das Landgericht ließ nicht locker, im Jahre 1856 hatte nun die Bauinspektion Schweinfurt endlich Pläne für eine steinerne Baunachbrücke entworfen. Nach einem Zögern stimmte auch der Stadtrat den Plänen zu, und es konnten die Reckendorfer Firmen Süppel und Then mit dem Bau beauftragt werden. Die neue Brücke mit drei Bögen wurde hochwasserfrei über die Baunach gewölbt. Die Bauern mußten nun

in Fronfuhren die Auffahrtsrampen auffüllen, damit die Brücke am 26. 1. 1857 für den Verkehr freigegeben werden konnte. Wegen ihres großen Vermögens wurde der Stadt kein Zuschuß gewährt, doch die Einhebung eines Brückenzolls genehmigt. Schon heute ist diese Sandsteinbrücke, deren Silhouette sich so herrlich in den meist ruhigen Wassern der Baunach spiegelt, dem Verkehr nicht mehr gewachsen, eine Verbreiterung wird erwogen.

Das Leben in einer Stadt, die vier Flüsse in der nächsten Umgebung hat, ist nicht immer einfach. Früher waren es vor allem die Probleme der Flußüberquerungen, in unserer Zeit vor allem die Hochwasser der letzten Jahrzehnte, die ganze Stadtteile überschwemmten und die Bürger in Angst und Schrecken versetzten.

Die Fluten der Baunach wurden nun mit viel Mühen eingedämmt und somit ein großer Teil des Städtchens hochwasserfrei gelegt. Bei einem Spaziergang auf den befestigten Uferdämmen wandert mancher Gedanke zurück in die Vergangenheit zu den Vorfahren, die diese mühelosen Flußübergänge geschaffen haben, die uns heute Selbstverständlichkeit sind.

Literatur:

Chronik von Baunach, A. Schreck

Stadt und Amt Baunach, A. Krimm

Reinhold Schweda, Bahnhofstr. 4, 8611 Baunach