

Klaus Losert

Das Fahr gehört allein dem Kloster –

Geschichte und Geschichten von der Mainfähre in Heidingsfeld (2. Teil: Von der frühen Neuzeit bis zum 20. Jahrhundert)

Weitgehend unbekannt und unbearbeitet ist die Geschichte der Mainfähren in Unterfranken. Dieser Beitrag möchte die elfhundertjährige Geschichte der Mainfähre in Heidingsfeld einem breiten Publikum näherbringen und gleichzeitig einen Einblick in das Alltagsleben der damaligen Bevölkerung geben.

Von der frühen Neuzeit bis zum Ende des Alten Reiches

Auf Grund einer Verordnung des Würzburger Fürstbischofs wurde im Jahre 1700 die Fähre zu Heidingsfeld dem Kloster Kitzingen genommen und an das Amt Heidingsfeld transferiert und verwiesen. Laut dieser Verordnung war der Beständer der Mainfahrt schuldig, sich mit genügenden, nötigen Fahrzeugen zu versehen, damit sich niemand beklagen könne. Das Bestandsgeld war nun beim Amt Heidingsfeld zu zahlen.³⁰

Von 1674 bis zum Jahr 1705 ist Mathes Schwertfeger als Fährbeständer in Heidingsfeld nachweisbar. Innerhalb dieser Zeit erhöhte sich das Bestandsgeld von 30 fl. auf 160 fl. jährlich. In den nächsten drei Jahren werden Kilian Wieser und Michael Stoll als seine Nachfolger genannt. 1709 wurde die Mainquerfahrt in Heidingsfeld nachweislich an den alten Beständer Kilian Wieser versteigert, der sie für 150 fl. auf drei Jahre zu zugesprochen bekam, weil

niemand „ein mehres dafür bieten wollte“. Die nächsten 29 Jahre, von 1709 bis 1738, waren die Brüder Caspar und Martin Wieser die Mainfährer in Heidingsfeld, wobei sich das Bestandsgeld kontinuierlich bis auf 180 fl. pro Jahr erhöhte.³¹

Im Jahre 1738 bewarb sich der Fischer Johann Conrad Eysel aus Würzburg bei der Hofkammer als Bestandsfährer für die Mainquerfahrt in Heidingsfeld. Zu jedermanns Wissen und zum besseren Fortkommen als auch zur Zierde des Mainstroms offerierte er, eine fliehende Brücke auf seine Kosten anfertigen zu lassen, wodurch er Menschen und Vieh ohne Gefahr hin und her bringen könne. Die fliehende Brücke könne bei minimalem Kostenaufwand, besonders aber auch wegen des weiten Überweges (Fahrstrecke) günstig betrieben werden, wobei auch noch das Pflaster der Anlegestellen geschont werde. Er bat untertänigst, dass ihm die gedachte Querfahrt zu Heidingsfeld zugesprochen werden möge, ohne dass eine Fahrgeld- oder Lohnerhöhung erfolge. Da der alte Bestand auf nächsten Martini ende, könne alles Nötige ohne Unterbrechung des Fährbetriebs eingerichtet werden.

Die Hofkammer war mit diesem Vorschlag einverstanden, gab jedoch zu bedenken, dass zwar erst vor wenigen Tagen dem alten Beständer für 180 fl. die Fähre auf drei Jahre zugesagt worden, ein Bestandsbrief jedoch noch nicht ausgefertigt worden sei. Die Hofkammer legte das Gesuch zur Entscheidung beim Fürstbischof vor. Bei

einer weiteren Hofkammersitzung kamen Bedenken auf, da der Heidingsfelder Fährer Caspar Wieser, der die Fähre 30 Jahre in Bestand gehabt hatte, den Leuten stets eine gute Beförderung geboten habe und auch mit der Zahlung des Bestandsgeldes nicht in Rückstand sei. Da ihm von der Hofkammer der Bestand per Signatur (Bestätigung) zugesagt worden war, habe er bereits den Auftrag zur Anschaffung von neuem Fahrgeschirr erteilt, weshalb die Abtretung des Bestandes ihm sehr schwer fallen und er sich beklagen würde. Gleichwohl wollte der Fürstbischof auf die Einrichtung einer fliehenden Brücke beharren, weswegen er verlangte, Conrad Eysel zu befragen, ob er sich getraue, solches Werk ohne jemands Beistand in „gewehrten“ (funktionsfähigen) Stand zu bringen. Dies behauptete Eysel und erbot sich auch, auf Verlangen dafür eine Kautions zu stellen.

Bei einer „*fliehenden Brücke*“ ist die Fähre mit einem Seil (dem sog. Gierseil) verbunden, welches im Fluss verankert ist. In Heidingsfeld waren die natürlichen Gegebenheiten günstig, denn das Gierseil ließ sich auf einer kleinen Insel unterhalb der Mainmühle verankern. Die Fähre konnte nun nicht mehr abtreiben, wodurch das mühselige Stemmen/Staken gegen die Strömung mittels der Fahräume entfiel. Damit das Gierseil geschont wurde und nicht auf der Flussohle schleifen konnte, wurde es auf kleine Kähne oder Schwimmer (sog. Bogtnachen) befestigt. Die Fähre pendelte so zwischen den Ufern hin und her und war leichter zu bedienen.³² Fliehende Brücken waren im 18. Jahrhundert eine neue Technik, die allerdings noch nicht ausgereift war, erst im 19. und 20. Jahrhundert fand dieser Fährtyp größere Verbreitung und konnte sich durchsetzen.

Nun wurde der Amtskeller von Heidingsfeld beauftragt, Fachleute zu befra-

gen, welche Chancen eine fliehende Fähre im Alltagsbetrieb habe. Es wurden der Marktmeister in Kitzingen, das Fischerhandwerk der Stadt Ochsenfurt und der Wehrmeister Schreier vom Wehr an der Mainbrücke in Würzburg befragt. Alle lehnten die Errichtung einer fliehenden Brücke als impraktikabel ab. Auch der Bürgermeister und der Rat der Stadt Heidingsfeld waren für die Beibehaltung der bisherigen Stak-Fähre. In Zukunft solle das Fährrecht entweder durch Verleihung oder durch Lication (Versteigerung) vergeben werden. Über die Approbation (Zulassung, Genehmigung) solle letztendlich der Fürstbischof entscheiden. Dieser Bericht über das Bestandsfährrecht und die Genehmigung zur Errichtung einer fliehenden Brücke wurde dem Fürstbischof in einer Denkschrift vorgelegt. Nach Meinung der Hofkammer war es aber eine impraktikable Sache.

Conrad Eysel machte nun auf die Konzession (Erlaubnis, Bewilligung) zur gemachten Errichtung der fliehenden Brücke aufmerksam und war gewillt, das Vorhaben weiter zu verfolgen. Auf Grund der ihm erteilten fürstlichen Bestandsresolution (Entschluss, Entscheidung) habe er schon 600 fl. im Glauben auf Gewährung seines Vorhabens angelegt. Am 9. September 1738 wurde für Conrad Eysel dann ein Bescheid des Fürstbischofs ausgefertigt, dass nach den bereits geschehenen Vorarbeiten, aber auf des Eysels eigene Gefahr hin, weiter fortgefahren werden solle.³³ Conrad Eysel bekam einen Bestandsbrief über sechs Jahre, das Bestandsgeld betrug 180 fl. Die nun nicht mehr benötigte Stak-Fähre mit Zubehör sollte auf Anweisung des Amtskellers nach Rothenfels verkauft werden.³⁴

Nach nur zwei Jahren musste Conrad Eysel die Hofkammer um einen Nachlass

seines Bestandsgeldes bitten. Er habe zur Errichtung der fliehenden Brücke große Kosten aufgewendet und müsse nun jährlich noch 180 fl. Bestandsgeld entrichten. In seinem zweiten Bestandsjahr war der Main, wie wir wissen, meistens zugefroren und ein Fährbetrieb nicht möglich. Die Einnahmen reichten nicht für die Bezahlung des Bestandsgeldes und für die Unterhaltskosten von Schiff und (Fahr-)Geschirr aus. Auch die Personalkosten konnten nicht erwirtschaftet werden. Er müsse aber heuer wieder nach dem Bestandsbrief abrechnen.

Dazu käme noch, dass durch eine schlechte Ernte die Fuhren mit Wein und Getreide ausgeblieben seien, welche sonst den meisten Verdienst gebracht hätten. Überdies seien die Einwohner von Heidingsfeld, die weder Geduld noch Lust hätten, das paktierte (festgelegte) Fahrgeld zu entrichten, im Rückstand. Von den armen Bauleuten (Taglöhner) sei auch nichts zu holen. Daher seien die Einnahmen so schlecht. Dazu komme noch, dass der Randersackerer Fährer sich anmaße, seinen Fährbetrieb auszuweiten, und ihm damit größten Abbruch tue.

Deswegen habe er an eine Minderung des Bestandsgeldes gedacht. Er habe als Beständer schon viel zugeschossen. Um ein ausreichendes Einkommen zu erlangen, müsse der Fahrpreis angehoben werden. Die Heidingsfelder Bürger sollten, jeder so oft er fahre, pro Fahrt einen Pfennig entrichten, für die Rückfahrt gleichfalls einen Pfennig. Wenn bei Hochwasser die Fähre allerdings ganz stillgelegt ist, sah er sich nicht in der Lage, die Fähre beibehalten zu können. Er bat deshalb, ihm $\frac{1}{4}$ am Bestandsgeld, also 45 fl., nachzulassen und das Übrige zur Hälfte mit Häckerarbeiten abarbeiten zu können. Die Hofkammer beschloss, an Martini diesen Nachlass-

antrag Fürstbischof Friedrich Karl von Schönborn (1729–1744) zur Entscheidung vorzulegen.³⁵

Die Hofkammer war der Meinung, der neue Beständer habe nicht mehr als der alte zu geben, nämlich 180 fl. Bestandsgeld; dieser habe jedoch zu keiner Zeit einen Nachlass erhalten. Anderseits habe der jetzige Beständer zur Errichtung der fliehenden Brücke viel Geld aufgewendet. Da der Main im Winter meistens zugefroren war, dann im letzten Jahr noch lange hohen Wasserstand gehabt hatte, sei der Verdienst eben winterlich gewesen. Was das Fahrgeld anbetrifft, so sei gewöhnlich von einer Person, so oft selbe hinüberfährt, nur ein Pfennig zu zahlen.

Die Einwohner von Heidingsfeld, ob Christen oder Juden und je nach dem, ob sie oft hin und her fuhren, handelten in der Sommerzeit teilweise Sonderpreise mit dem Fährer aus. Ebenso die Häcker, die auf Würzburger Gemarkung Weinbau betrieben, aber auch der Bürgermeister, der Rat, auch die Viertelmeister hätten Sonderkonditionen. Die Hofkammer verlangte nun vom Keller in Heidingsfeld per Dekret Aufklärung der Zustände bei der Mainfahrt. Sie wollte wissen, ob es ratsam sei, die von der Gemeinde oder anderen privaten Personen abgeschlossenen Verträge aufzuheben und dagegen von jeder Person einen Pfennig zu erheben. Der Amtskeller berichtete, dass er Bürgermeister, Rat und Viertelmeister vernommen habe, die einhellig aussagten, dass viele Einwohner ihren Lebensunterhalt mit Weinbau auf Würzburger Markung suchen müssten. Sie hätten auf Würzburger Gemarkung für jeden Morgen Weinberg, einschließlich der Grasmaiden, jährlich vier Batzen mit dem Beständer paktiert, was schon seit mehr als hundert Jahren so gewesen sei. Es würden viel Verdrießlichkeit-

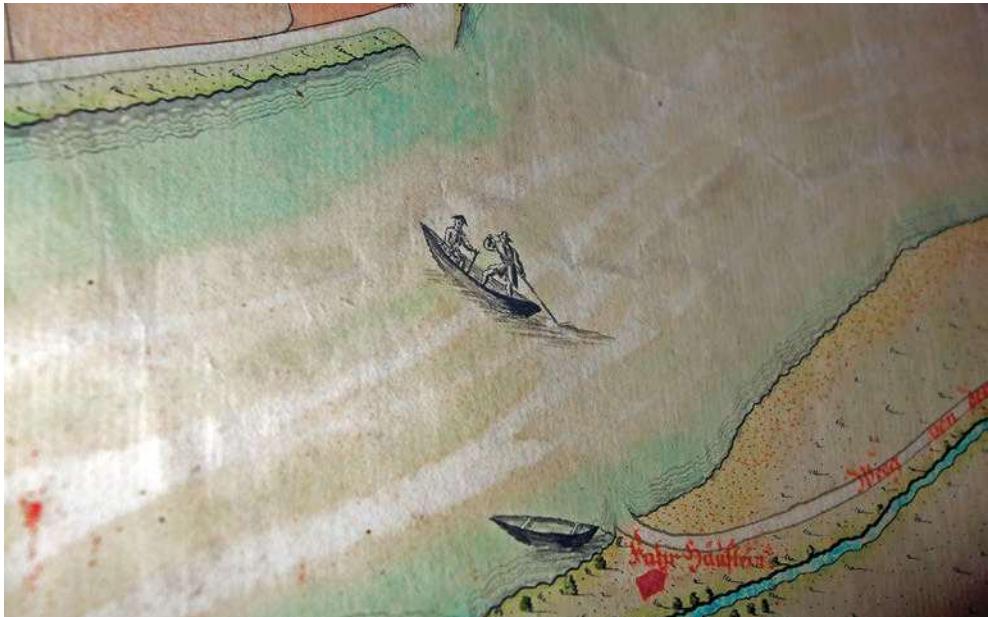


Abb. 6: Überfahrt mit einem Fährschelch in Heidingsfeld, 1775–1778.
Staatsarchiv Würzburg, Würzburger Risse und Pläne I/106.

ten entstehen, sollte dies geändert werden. Die Weinberge würden nicht so gut bebaut werden, und im Übrigen müssen die Heidingsfelder ohnehin dazu beitragen, dass das Fahr erhalten werde. Es sei immer schwerer geworden, seit das Fahr an die Hofkammer gekommen sei, weswegen es bei der bisherigen Zahlung bleiben müsse. Die Bürgerschaft könne nicht höher belastet werden, da sonst kein Heidingsfelder einen Weinberg über dem Main bebauen könne, wenn sie jedesmal zwei Pfennige zahlen müssten. Die vorigen Beständer, auch deren Eltern, hätten es schon vor 60, 70 und mehr Jahren so gehalten. Sie hätten ohne Änderung des Fahrgeldes um die jährlichen 180 fl. ohne Klage und Mangel zusätzlich auch das Fahrgeschirr von sich aus angeschafft.

Der Keller war nach obigem Bericht der „*onvorgerichtlichen*“ Meinung, es sei

nicht tunlich, den Weinbergsleuten diesen kleinen Vorteil zu nehmen. Da jedoch die Erlassung des Bestandsgeldes gegen Pfingssten, die übrige Hälfte auf Martini erfolge, würde der Führer seine Beliebtheit auch nicht beim Publikum vergrößern können. Daran werde auch das geforderte Diarium (Tagebuch), welches gehorsamst geführt werden solle, nichts ändern.³⁶

Als Conrad Eysel Anfang August die fällige Rate von 45 fl. noch immer nicht bezahlt hatte, drohte die Hofkammer ihm mit der Exekution (Zwangsvollstreckung).³⁷ Dieser wollte daraufhin seinen Bruder Johann Eysel als Mitfährbeständer in den Fährbestand aufnehmen. Die Brüder waren sich allerdings in der Finanzierung nicht einig. Für die Hofkammer war jedoch nur wichtig, dass das Bestandsgeld einginge, Forderungen und Bürgschaften hätten beide untereinander auszumachen.

Vor dem Hofschultheißen kam es am 22. Dezember 1744 zu einem Prozess zwischen der Hofkammer und Conrad Eysel, Schiffsmann und Bürger zu Würzburg. Es wurde festgestellt, dass Eysel 233 fl. Rückstand an Mainfahrtbestandszinsen und 458 fl. an Brennholz angehäuft hatte. Dem Beklagten wurde auferlegt, innerhalb von sechs Wochen und drei Tagen diese Zinsen zu zahlen, es sei denn, er erhebe innerhalb dieser Zeit Einspruch oder beweise, dass die Zahlung bereits erfolgt sei. Oder er müsse der Hofkammer seinen Bruder Wolfgang Eysel als Beständer der Mainüberfahrt präsentieren. Als Beständer ist der offenbar vermögende Wolf Eysel der Hauptschuldner und bei ausbleibender Zahlung leichter zur Execution heranzuziehen. Dem Heidingsfelder Amtskeller wurde mitgeteilt, dass Wolf Eysel in Heidingsfeld etliche Morgen Weinberge besitze und somit mit Most zu rechnen sei. Dem Keller wurde aufgetragen, den Most nicht nur in Verwahrung zu bringen, sondern nach verstrichenem Termin gegen den Schuldner vorzugehen.³⁸

Aber auch Wolf Eysel kam nicht ohne Anhäufung von Schulden aus. Da er wegen der ehemals in Bestand gehabten Überfahrt in Heidingsfeld der dortigen Kellerei noch einen namhaften Betrag, nämlich 540 Rtlr. schuldete, wies die Hofkammer das Zollamt an, die Diäten (Gelder), die von Eysel noch einzunehmen waren, zur Kellerei Heidingsfeld einzuliefern und sofort den Betrag von der Hauptschuld abzuziehen. Im April 1747 berichtete das Zollamt der Hofkammer, dass Wolf Eysel neben dem bereits abverdienten Dienst von 83 fl. auch noch drei Malter Korn beim Zollamt eingezahlt habe. Der Betrag wurde von seiner Schuld abgeschrieben. Conrad Eysel scheint jedoch völlig mittellos gewesen zu sein, denn in der Amts-

rechnung des Amtes Heidingsfeld von 1764 findet sich der Vermerk, dass Conrad Eysel bzw. dessen Ehenachfolger der Hofkammer noch 540 fl. schulde.³⁹

Nachfolger von Conrad Eysel wurden für die nächsten neun Jahre, von 1745 bis 1753, Martin Wieser und Adam Barth. Die Hofkammer empfahl dem Fürstbischof, die bei der Amtslicetion mit 275 fl. als Meistbietende hervorgegangenen Martin Wieser und Adam Barth zu bestätigen, vor allem weil diese Bürger von Heidingsfeld und dort mit Gütern angesessen seien, weswegen die Zahlungen der beiden jederzeit sicher zu haben wären. Der Fürstbischof stimmte diesem Vorschlag zu und befahl den Bestandsbrief darüber anzufertigen, damit beide die für den Bestand nötigen Schiffe und andere Erfordernisse anschaffen könnten.⁴⁰ Die neuen Beständer bauten die Fähre zurück zu einer Stak-Fähre.

Nach vier Jahren stellten die beiden Beständer Martin Wieser und Adam Barth in einer Bittschrift vor, dass bei der letzten Versteigerung dieser Fahr sie Andreas Schwertfeger zu Lengfurt aus Passion (Liebhaberei) so hoch hinaufgetrieben habe. Sie müssten nun statt vormaliger 180 fl. Bestandsgeld jährlich 275 fl., mit hin 95 fl. mehr geben. Obwohl ihnen 40 fl. für vorkommende Soldaten- und Herrschaftsfuhren vom Bestandsgeld abgezogen würden, könnten sie, ohne in den Ruin zu gelangen, dieses allzu hoch getriebene Geldquantum nicht bezahlen. Daher baten sie, solches wieder auf die ehemaligen 180 fl. zurückzusetzen. Sie würden dann auch alle Soldaten- und Herrschaftsfuhren gratis transportieren.

Auf Anfrage der Hofkammer berichtete der Amtskeller zu Heidingsfeld, dass von 1712 bis 1717 pro Jahr 150 fl. und von 1717 bis 1723 nur 160 fl. bezahlt wur-

den. Von 1724 bis 1745 war die Fähre für 180 fl. verliehen. Die Supplikanten (Gesuchsteller) hätten das bisher höchste Bestandsquantum zuzahlen, weswegen deren Nachlassgesuch berechtigt sei, zumal wegen des Angebots, Herrschafts-, Zivil- und Militärfuhren gratis zu befördern.

Am 17. Mai 1749 baten Martin Wieser und Adam Barth die Hofkammer erneut, für die hiesige Zwerchfahrt über den Main das frühere Bestandsgeld von 180 fl. zu gestatten. Der Bestand sei von einem ehemaligen Führer namens Schwertfeger auf 275 fl. hoch gesteigert worden. Frühere Führer hätten jedoch nur 180 fl. gegeben und außerdem noch alljährlich zusätzlich 100 fl. für Hofrat- und Soldatenfuhren von ihrem Bestandsquantum abziehen dürfen, was ihnen aber vom verstorbenen Fürstbischof weggenommen und auf 40 fl. beschränkt wurde. Sie baten deshalb um einen Nachlass, da es sonst ihr Verderben bedeuten würde. Bei Beginn ihres Bestandes hätten sie Ausgaben von mehr als 300 fl. gehabt, die für das viele (Fahr-) Geschirr und für Schiffe aufgewendet werden mussten. Sie wären einen solchen Kontrakt (Vertrag) niemals eingegangen, wäre ihnen zuvor bekannt gewesen, dass die erwähnten Hof- und Soldatenfuhren gestrichen würden.

Die Hofkammer beschloss, nachdem sich die Supplikanten erbogen hatten, die Herrschafts-, Zivil- sowie auch militärische Fuhren unentgeltlich auszuführen, ihnen 35 fl. am Bestand nachzulassen. Andererseits sei dieser Kontrakt durch einen öffentlichen Strich auf neun Jahre vollkommen korrekt zustande gekommen, weswegen das Votum (Meinungäußerung) der Supplikanten durch beständige Schreierei und Lauferei, eine neue Versteigerung der Überfahrt zu fordern, aufzuhören habe. Daher solle von dem Kontrakt nicht abge-

gangen werden. Vielmehr müsse er völlig eingehalten und das bedungene Bestandsquantum völlig bezahlt werden.⁴¹

Neuer Mainfährbeständer in Heidingsfeld wurde durch Fürstbischof Johann Philipp von Greiffenklau eigenen Entscheid der bisherige Brauhausbeständer in Würzburg Franz Christoph Gühling, der zugleich auch Wirt der Gaststätte „Schwane“ in Heidingsfeld war. Der Fürstbischof beabsichtigte 1751, das hochfürstliche Brauhaus in Würzburg umzubauen und zu vergrößern. Da durch diese Baumaßnahme vorübergehend nicht gebraut werden konnte, musste der Beständer Gühling auch seine Wohnung räumen. So wurde ihm auf höchste Weisung die Mainfahrt in Heidingsfeld verpachtet.

Er bekam die Main-Zwerchfahrt-Brücke zu Heidingsfeld auf zehn Jahre (von Martini 1753 bis dahin 1763) für ein Bestandsgeld von 400 fl. überlassen, somit um 120 fl. mehr als der vormalige Beständer. Gühling wurde für die Bauzeit des Brauhäuses quasi mit dem Mainfährbestand in Heidingsfeld entschädigt. Es wurde ihm in Aussicht gestellt, dass er nach Abschluss der Bauarbeiten wieder als Brauhausbeständer angenommen werden würde, was jedoch nicht zustande kam. Im Bestandsbrief wurde er verpflichtet, das Publikum gut zu befördern und das vereinbarte Bestandsgeld von 400 fl. jedes Jahr bei der Kellerei in Heidingsfeld an Martini ohne Anstand und Einwendungen bar zu entrichten. Der Beständer müsse die nötigen Schiffe und das Fahrgeschirr anschaffen und unterhalten. Außerdem habe er das Fahr zur Förderung des Publikums zur Tag- und Nachtzeit wohl zu besorgen sowie zu keinen Klagen wegen Behinderung der Überfahrt oder wegen einer Erhöhung des gewöhnlichen Fahrgeldes Anlass zu geben. Keinesfalls aber dürfe er mit

der jährlichen Entrichtung der 400 fl. Bestandsgeld säumig werden. Widrigfalls sollte es der Hofkammer unbenommen sein, den abgeschlossenen Fahrbestand zu unterbrechen oder gänzlich aufzuheben und sofort an einen anderen Beständer zu überlassen. Das Exemplar dieses Vertrags für die Hofkammer wurde wie gewöhnlich mit Unterschrift und großem Hofkammersiegel versehen, das andere vom Beständer am 8. Oktober 1751 unterzeichnet.⁴²

1754 mahnte die Hofkammer bei Christoph Gühling die bessere Besorgung des Mainfahrtrechts an. Dazu sandte man folgendes Dekret an den Amtskeller: Nach den Beschwerden und Anzeigen, dass das Mainfahrtrecht zu Heidingsfeld vom jetzigen Beständer dermaßen übel besorgt und bestellt sei, dass Menschen und Fuhrten nicht befördert würden, sondern auch viel Zeit verginge, bis sie übergeführt würden, sie überdies auch noch ungestüme Reden zu ertragen hätten, sei dieses Unwesen sofort abzustellen. Die Fähre läge an einer öffentlichen Landstraße und müsse entsprechend versorgt werden. Durch derlei schlechte Besorgung sei sie aber in einen üblichen Ruf gekommen, so dass auch schon Umfahrungen vorgekommen seien. Dem Amtskeller ist zu befehlen, dass der derzeitige Fahrbeständer Gühling für eine bessere Bestellung Vorkehrungen trifft, damit die Reisenden bei Überfahrt eine bessere Beförderung erfahren. Bei weiteren Klagen solle der Keller dem Gühling mit Nachdruck bedeuten und von Amtswegen darauf sehen, dass derlei Beschwerden behoben werden müssten.⁴³

Nachdem Christoph Gühling seine zehnjährige Bestandszeit 1763 beendet hatte, kam die Fähre, wieder durch Versteigerung, für zwölf Jahre erneut an Adam Barth sowie an Valentin Ruck als Neben-

beständer. Das Bestandsgeld wurde auf die zuvor nie erreichte Höhe von 459 fl. hoch getrieben. Im Bestandsbrief wurde, wie im vorangegangenen, die pünktliche Bezahlung des Bestandsgeldes, die ordentliche Beförderung bei Tag und Nacht und die Übernahme der Unterhaltskosten von Schiff und Fahrgeschirr verlangt. Auch habe die Hofkammer das Recht, diesen zwölfjährigen Bestand bei einem Rückstand des Bestandsgeldes aufzuheben, die Fahr anderen Beständern zu überlassen sowie die derzeitigen Beständer aber zum Ersatz dessen, was bei einer neuerlichen Verleihung die Herrschaft jährlich weniger bekäme, von ihnen ersetzen zu lassen.⁴⁴

Nach nur drei jähriger Bestandszeit musste Adam Barth, Ratsverwandter (Stadtrat) von Heidingsfeld, als Supplikant (Bittsteller) bei der Hofkammer allerdings um einen Nachlass des Bestandsgeldes bitten. Er hätte zwar nach Abzug des Bierbrauers Gühling den Bestand für 459 fl. ersteigert, damit sei der Bestand aber 59 fl. höher als der vormalige und der höchste aller bisherigen Bestände. Da die Bestandszeit von Gühling in eine Kriegszeit gefallen sei, wäre es für ihn ein einträgliches Geschäft gewesen. Überdies hätte Gühling durch Feste, wie gewöhnlich Kirchweihen, Sonntagsmärkte und die Musikantenhaltung, einen beträchtlichen Vorteil gehabt. Er hingegen habe durch die veränderte Kirchweih, die abgeschafften Sonntagsmärkte und Musikanten großen Schaden erlitten.⁴⁵ Außerdem habe er durch das große Hochwasser 1763 sein Bett im Fahrhaus eingebüßt. Ebenfalls habe das Oberjagdamt die Straße nach (Tauber-) Bischofsheim, Irtenberg, Kist und Heidingsfeld abgestellt, wodurch Bauern, auch reitende und fahrende Passagiere von der Heidingsfelder Fahr abgehalten würden. Dazu käme noch, dass die

Bauern wegen der großen Trockenheit auf dem Sommerweg durch das Burkarder Tor in die Stadt passierten. Auch sei ihm durch das frühe Eis auf dem Main und den andauernden Winter solcher Schaden zugewachsen, dass er kaum die (Fähr-) Knechte bezahlen könne und nicht wisse, wie er Schiffe und (Fahr-) Geschirr erhalten solle. Er bat untertänigst, ihm einen Nachlass zu erteilen, zumal alle hochfürstlichen Bestands-Mainfährer wegen des 1763er Hochwassers eine solche Wohltat erhalten hätten. Auch sei bei der Übernahme der Fähre die Abschaffung von Sonntagsmärkten, Musik und die veränderte Kirchweih nicht bekannt gewesen, weshalb er bei der Versteigerung nicht darauf habe reagieren können.

Die Hofkammer stellte fest, dass der Supplikant die Pachtsumme selbst so hoch gesteigert habe, dennoch sei glaubhaft, dass er durch die vorgebrachten Argumente einen ziemlichen Abbruch am Fahrgeld erlitten habe. Aus diesem Grunde ließ man ihm einen Erlass von 100 fl. angedeihen, wünschte aber vorher die Genehmigung des Fürstbischofs darüber.⁴⁶

Als Adam Barth und Valentin Ruck 1771 mit der Bestandsgeldzahlung über die beträchtliche Summe von 1.457 fl. in Rückstand gerieten, handelte die Hofkammer entsprechend der Klausel im Bestandsbrief, hob den geschlossenen Bestand auf und vergab die Mainfähre an neuen Pächter.

Mit einem Kameral-Dekret wurden Barth und Ruck zur Zahlung ihres aus verschiedenen Jahren rückständigen Bestandsgeldes angehalten. Adam Barth brachte vor, dass der Grund für den Rückstand in den während der sieben von vereinbarten zwölf Bestandsjahren erlittenen Unglücksfällen zu suchen sei. Auch hätten die Herrschaftsfuhren in den letzten

Jahren, die ihre Fahr mit Wagen und Personen passierten, stark zugenommen, wobei sie aber nur 24 fl. jährlich statt der verlangten 40 fl. vom Bestandsgeld abziehen dürften, was den Verlust erhöhe. So hätte der Überfahrtslohn bei der letzten Reise des Fürstbischofs Adam Friedrich von Seinsheim nach Röttingen über 100 Rtlr. ausgemacht, wenn sie ihrem Verdienst gemäß bezahlt worden wären. Dazu kämen die vielen Herrschaftsfuhren mit Wagen, Pferden und Personen und die zum Nachteil der Fährer mitreisenden „Unterschleifer“. Auch die erst vor einigen Jahren, also nach dem von ihnen abgeschlossenen Bestandskontrakt, abgeschafften Kirchweihen und das verbotene Musikantenhalten an Sonntagen hätten der Fahr Schaden gebracht, genauso wie schließlich die Nutzung der Fahr von verschiedenen Heidingsfelder Bürgern, die Wiesen an der Fahr hätten und deswegen eine Überfahrtsgeldbefreiung besäßen, was sich durch die vorgenommenen Teilungen der Wiesengrundstücke erheblich ausdehnt hätte und noch weiter ausdehnen würde, wenn dieser Missbrauch nicht abgestellt werde. Dazu käme noch, dass Heidingsfelder Einwohner, die Weinberge auf Würzburger und Randersackerer Markung über den Main um Lohn bebauen, ihm als Beständer das Überfahren nicht nach der Anzahl der überfahrenden Personen bezahlten, sondern nach den Weinbergen, die sie zu bebauen hätten, nämlich vier Batzen pro Jahr und Morgen. Dadurch könnte allerlei Beträgerei zum Schaden der Fahr verübt werden. Kurzum, eine vollständige Bezahlung ihres beträchtlichen Rückstandes würde für sie und ihre Angehörigen den gänzlichen Ruin bedeuten. Daher baten sie, ihnen den erlittenen, nicht vorhersehbaren Schaden zu erstatten und die angezeigten Miss-

bräuche durch geeignete Maßnahmen zu beseitigen.

Darauf überprüfte die Hofkammer nun den mit den Supplikanten abgeschlossenen Bestandskontrakt und kam zu dem Ergebnis, dass sie das Fahr zu den selben Bedingungen wie ihre Vorfahren genossen hätten und den Bestand um den genannten Preis von 459 fl. jährlich verliehen bekommen hätten, ohne dass ihnen die verleihende Hofkammer eine Schadloshaltung, weder auf die angeführten noch sonstigen Fälle, zugesichert habe. Eine Überprüfung der Protokolle des Amtes Heidingsfeld bewies, dass die Supplikanten mit derlei Klagen erst bei der befohlenen Beitreibung des rückständigen Bestandsgeldes angefangen hätten. Sie hätten zwar gleich bei der Übernahme des Bestandes die herrschaftlichen Wagen- und Personenfuhrten, die mit 24 fl. jährlich vergütet wurden, als zu niedrig moniert, jedoch sei ihnen auf ihre Einwendung wegen Unglücksfällen und des großen Hochwassers anno 1763 100 fl. Bestandsgeld erlassen worden. Bei solcher Sachlage sei man de jure keinerlei Nachlass schuldig.

Es werde allerdings anerkannt, dass die von den Supplikanten angegebenen Ursachen ihres verringerten Fährverdienstes in großen Teilen begründet seien. Man erkenne an, dass die abgeschafften Kirchweihen und das verbotene Musikantenhalten an Sonntagen sowie die nicht vorhersehbare Vermehrung der übersetzenden Herrschaftsfuhrten und Personen eine Sache sei, die bei der Übernahme des Fährbestandes nicht existierte und dem derzeitigen Beständer überaus beschwerlich und schädlich sein könnten, zumal bei der Versteigerung das Bestandsgeld auf den höchsten Stand getrieben worden wäre. Es zeige sich nun, dass es nicht möglich sei, das Fahr für diesen Preis zu betreiben. Es werde des-

halb für die verflossenen Bestandsjahre ein Nachlass von 57 fl. jährlich bis Martini 1771 gewährt; davon seien aber die jährlichen 24 fl. und die 1764 gewährten 100 fl. abzuziehen. Die Beschwerde gegen die Heidingsfelder Bürger solle der Amtskeller untersuchen, da auch herrschaftliche Interessen für nachfolgende Beständer berührt würden. Endlich den Unterschleif betreffend, der unter den Namen herrschaftlicher Jäger und Personen geschähe, auf den die Supplikanten bei der Mainfahrt hinwiesen, so müsse man den Fürstbischof in Kenntnis setzen, dass diese Unterschleife auch bei anderen Mainfährten im Lande dem herrschaftlichen Ärar großen Schaden bringe und täglich zunehme. Deshalb werde dem Oberstallmeister-Amt befohlen, dass künftig von allen herrschaftlichen Pferden bei allen Mainfähr-Überfahrten das Fährgeld bezahlt werden müsse. Der Betrag solle vom Hofkammer-Zahlamt vergütet werden.

Der Fürstbischof regte an, dass das Fährgeld von den Hofbediensteten gleich auf der Stelle bezahlt und danach wieder in Aufrechnung gebracht werden solle, wörrüber der Oberstall-Meister zu unterrichten sei. Außerdem seien die (Fähr-) Preise für die Überfahrten öffentlich anzuschlagen.⁴⁷

Die Hofkammer pfändete in den folgenden Jahren bei Adam Barth und Valentin Ruck immer wieder Ernteerträge. So wurden im Jahr 1777 ein Fuder Wein und drei Eimer 1777er Most, der Eimer zu 2 fl. 10, laut Beschluss im Wert von 40 fl., 2 Pfd., 24 Pfg. gepfändet. Der Restschuldenbestand betrug noch 734 fl.⁴⁸

Peter Benkert unternahm 1779 im Namen seines Schwiegervaters Valentin Ruck und Adam Barths Witwe erneut einen Versuch, bei der Hofkammer den Schuldenstand zu verringern. Er trug vor, dass Valentin Ruck und Adam Barth bei An-

tritt ihres Main-Zwerchfahrtbestandes für die Überfahrt der gewöhnlichen Hoffuhren jährlich 20 Rtlr. bekommen hätten. Unter diesen Hoffuhren seien aber nicht die außerordentlichen Reisen des Fürstbischofs zu verstehen gewesen. Nun sei der Fürstbischof während ihres Bestandes im Jahre 1764 in Röttingen, im Jahre 1767 in Mergentheim und im Jahre 1770 wieder in Röttingen und Aub gewesen. Bei diesen Reisen hätten sie insgesamt 4.110 Pferde übersetzen müssen, wobei ein Fährlohn von 398 fl. angefallen wäre. Ferner hätten die Führer auch die hochfürstliche Land-Miliz-Companie von Heidingsfeld acht Jahre lang zum Exerzieren über den Main fahren müssen, welches 21 fl. und 4 Batzen gekostet habe. Auch sei der Oberstallmeister Welden 272 fl. Überfahrtslohn wegen seiner Reisen nach Schwaben schuldig geblieben. Sie seien nach ihrem Abzug der Hofkammer überwiesen worden. Nun seien die Weinberge in ihrem Eigentum in Beschlag genommen und ihnen der Most im Herbst weggenommen worden. Sie baten deshalb, diese Einzahlungen auf ihren Schuldenstand anzurechnen und ihren Rückstand entsprechend zu mindern.

Dazu verlangte der Fürstbischof von der Hofkammer ein Gutachten, in welchem folgende Argumente aufgeführt wurden: Aus ganz besonderer Gnade wurden neben den 20 Rtlr. auch noch 59 fl. erlassen. Die beiden hätten selbst den Vorschlag gemacht und gebeten, dass ihren Rückstand jedes Jahr mit dem halben Herbstertrag bezahlen zu dürfen. Sie hätten auch in dem ein oder anderen Herbst wirklich Teilzahlungen geleistet. Vor einigen Jahren seien sie aber damit in Verzug geraten und schuldeten laut der 1778er Heidingsfelder Amtsrechnung noch 734 fl., 2 Pfd. und 25 Pfg. Nun möchten sie mit der Ab-

gabe des Mostes warten, in der Annahme später einen höheren Preis zu erzielen. Die Überprüfung des Bestandsbriefes von 1771 zeige aber, dass ihnen schon mehrere Gnaden widerfahren sind. Man könnte nach dieser Vorlage dem Fürstbischof korrekterweise kein anderes Gutachten erstellen, als die Zahlung der Schuld der Supplikanten wegen ihrer geringen Mittel in der angefangenen Weise, nämlich mit Most, weiter durchzuführen.

Der Fürstbischof beschloss, es zwar bei diesem Verfahren bewenden zu lassen, jedoch aus höchstem Mitleid und Gnade den Supplikanten dennoch 100 fl. an ihrem rückständigen Bestandsquantum als eine Schenkung nachzulassen. Die Hofkammer werde angewiesen, den Betrag zu verrechnen.⁴⁹

Im Jahre 1784 stellten die Witwen des Adam Barth und Valentin Ruck bei der Hofkammer den Antrag auf Nachlass der rückständigen Fährbestandsgelder. Ihre verstorbenen Ehemänner hätten ohne Wissen einen Rückstand an Bestandsgeldern verursacht. Obwohl schon Lieferungen an Wein gemacht worden wären, seien trotzdem noch 536 fl. Schulden übrig. Die Hofkammer lehnte jedoch kurzer Hand einen Schuldenerlass ab.⁵⁰

Im Jahre 1798 ist die rückständige Fahrgeldschuld des Adam Barth und Valentin Ruck in Höhe von 528 fl. noch immer nicht vollständig bezahlt. Am 27. August 1797 baten Peter Benkert, Schwiegersohn des Valentin Ruck, und Adams Barths Witwe abermals um einen Nachlass ihrer Fahrgeldschulden. Diesmal gewährte die Hofkammer einen Schuldennachlass unter der Bedingung, dass sie beide den Rückstand bis Michaeli vollständig tilgten, widrigenfalls ginge der genehmigte Nachlass wieder verlustig. Der Heidingsfelder Amtskeller habe von Adam Barths

Witwe aus dem Verkauf von Gütern so viel Geld, wie zur Bezahlung der Hälfte des Rückstands benötigt würde, in Hinterlegung genommen. Peter Benkert erklärte, er sei bereit, die andere Hälfte des Rückstands zu zahlen. Nur falle es ihm schwer, die Summe bis Michaeli beizubringen. Er könne dies sicher mit seinem diesjährigen Herbstertrag bezahlen, weshalb er darum bate, ihm die Zahlungsfrist für den bewilligten Nachlass bis Ende November zu verlängern. Die Hofkammer entschied, da der Nachlass unter der Bedingung bis Michaeli zu bezahlen gemacht worden sei und dem Bittsteller ohnedies lange genug nachgesehen worden sei, dieses Gesuch abzuweisen. Es sei auf der völligen Berichtigung des fraglichen Rückstands zu bestehen. Am 23. November 1798 wurde dem Amtskeller zu Heidingsfeld befohlen, die Zwangsvollstreckung zu vollziehen.⁵¹

Doch noch einmal zurück in das Jahr 1771: Der „*Aufstrich*“ (Versteigerung) der Main-Zwerchfahrt zu Heidingsfeld fand am 19. Oktober 1771 statt. Am 31. Oktober wandte sich der Heidingsfelder Ratsbürger Ignatz Vornberger mit der Bitte an die Hofkammer: Das Mainfahrtrecht sei zum neuen Bestand öffentlich aufgestrichen und Michael Pfeuffer, Besitzer der Gaststätte „Zum Hirschen“ in Heidingsfeld, als Meistbietender für 391 fl. eingesetzt worden. Den Bestand des genannten Mainfahrtrechts würde er, falls dieses erneut zum Strich aufgelegt würde, für 400 fl. übernehmen. Er erklärte sich bereit, alle halbe Jahre die Hälfte des Bestandsgeldes zu bezahlen. Sein Schwager, der (Streich-) Wehrmeister Öhninger aus Würzburg, würde in dem Fall, dass er, Vornberger, mit der Zahlung zu den ange setzten Terminen säumig würde, die Zahlung für ihn leisten. Er bat jedoch, falls er den Bestand der Mainquerfahrt zu

Heidingsfeld zugesprochen bekäme, ihm diesen um 400 fl. auf 15 Jahre zu überlassen. Denn er müsse das derzeit vorhandene Fahrgeschirr der alten, abtretenden Beständer käuflich übernehmen. Jedoch seien das Fahrgeschirr und die Fahrzeuge derart abgenützt, dass sie keine drei Jahre mehr zu gebrauchen wären. Bei einer Bestandszeit von nur zwölf Jahren wären das neue Geschirr und die Fahrzeuge noch in einem guten Zustand, und er müsse es dann zu einem geringen Preis dem nach kommenden Beständer überlassen. Die Fährbrücken und Schelche hatten offenbar eine Lebensdauer von zwölf Jahren.

Das Gesuch des Ignatz Vornberger fand bei der Hofkammer aber keine Berücksichtigung; vielmehr bekam Michael Pfeuffer, bürgerlicher Untertan und Hirschenwirt zu Heidingsfeld, als Meistbietender das herrschaftliche Zwerch-Mainfahrtrecht für zwölf Jahre lang, nämlich von Martini 1771 bis dahin 1783, für 391 fl. unter nachfolgenden Bedingungen überlassen.

Der Beständer war schuldig, die vertraglich vereinbarte Summe von 391 fl. alle Vierteljahre, jedesmal 97 ¾ fl., ohne Gewährung eines Nachlasses, was auch immer die Ursache sein möge, bei der Kellerei in Heidingsfeld ohne Anstand bar zu entrichten. Zur Sicherheit der Herrschaft musste er eine Kaution von 600 fl. mittels einer Hypothek auf seine eigenen Grundstücke beim Amt hinterlegen. Er musste auf seine Kosten alle nötigen Fahrzeuge und das Geschirr anschaffen wie auch Leute anstellen, die die Beförderung des Publikums bei Tag- und Nachtzeit besorgen würden. Das zu erhebende Fahrgeld richtete sich nach dem am Ende genannten Tarif. Die Hofkammer hatte das Recht, auch vor der Beendigung der zwölfjährigen Bestandszeit die Fähre einem anderen Beständer zu überlassen. Der genannte Über-

fahrtarif ist in der Abschrift des Bestandsbriefes im Hofkammerprotokoll nicht aufgezeichnet, doch spielte genau dieser Tarif in den nächsten elf $\frac{3}{4}$ Jahren der Mainfähre eine große Rolle.⁵²

Der Güterbesitzer Andreas Schwind und vier Genossen, alle Bürger von Heidingsfeld, erhoben 1774 bei der Hofkammer Klage gegen den Mainfährer Michael Pfeuffer, weil dieser statt wie bisher von den Güterbesitzern einen Pfennig nun zwei Pfennig für die Hin- und Rückfahrt fordere. Die vorhergehenden Fährbeständer hätten nur einen $\frac{1}{2}$ Pfennig pro Fahrt verlangt. Außerdem hätten sich Bürgermeister und Rat der Stadt Heidingsfeld bereits mehrmals beschwert, dass den Bürgern von Heidingsfeld bei der Hin- und Widerfahrt über den Main anstatt des vormals üblichen einen Pfennigs von dem dermaligen Beständer Pfeuffer nun zwei Pfennige abgefordert würden.

Die Bürger der Stadt Heidingsfeld reivanchierten sich für die Fahrpreiserhöhung, indem sie die Reparatur des Zufahrtwegs zur Fähre und des Wildgrabens vernachlässigten. Pfeuffer behauptete, dass die Stadt den wilden Fluss (Zwischenge-mäuerbach) auf ihre Kosten und zum großem Schaden der anliegenden Bürgerwiesen jedoch zum Vorteil des Zufahrtsweges zu Fähre unterhalten und reparieren müsse. Da der sehr schadhafte Wildgraben noch vor der nahenden Winterwitterung in Stand gesetzt werden müsste, da sonst bei Hochwasser ein sehr kostspieliger Schaden entstünde, befahl der Amtskeller, den Wildgraben ohne längeren Verzug noch vor dem Winter von der Stadt Heidingsfeld herstellen zu lassen. Ob die Bürgerschaft als Entschädigung für die Wildgrabenreparatur eine Verminderung des Fahrgeldes von zwei Pfennigen auf einen Pfennig erhielte, müsse zwischen Bürgerschaft

und Hofkammer geklärt werden. Ansonsten müsse die Stadtgemeinde überlegen, ob sie die Sache juristisch klären lassen wolle.

Bürgermeister und Rat entschieden sich für den Rechtsweg und begannen mit der Befragung von Zeugen. Als Zeuge, dass das Fahrgeld für Bürger der Stadt Heidingsfeld gegenüber Fremden schon immer ermäßigt war, wurde der 78jährige Martin Wieser von Oberbürgermeister Christian Lauck vernommen. Dieser sagte aus, dass er zusammen mit Adam Barth von 1745 bis 1754 Beständer der Fahr gewesen sei. Während seiner Bestandszeit hätten die Bürger von Heidingsfeld für eine Hin- und Rückfahrt niemals mehr als einen Pfennig zu bezahlen gehabt. Dies habe ihm auch sein Vater gesagt, der 78 Jahre alt geworden und 25 Jahre lang Fahrbeständer gewesen sei. Überdies seien jene Bürger, durch deren Güter der Fahrweg gehe, wegen des ihnen hieraus entstehenden Schadens vom Fahrgeld befreit gewesen. Der Zeuge Heinrich Dünninger, 69 Jahre alt, sagte aus, von 1727 bis 1754 sei er, je nachdem, ob es viel zu fahren gab oder nicht, Fahrknecht bei dem jeweiligen Fahrbeständer gewesen. Die Bürger von Heidingsfeld hätten in dieser Zeit niemals mehr als einen Pfennig für eine Hin- und Herfahrt bezahlen müssen, Fremde jedoch jedesmal zwei Pfennige.

Bürgermeister und Rat der Stadt schrieben an die Hofkammer, dass anhand der Zeugenaussagen die Fahrt für Bürger aus Heidingsfeld immer nur einen Pfennig betragen habe. Der bei der Fahr befindliche Weg ziehe durch Güter verschiedener Bürger, die durch den Weg ruiniert würden. Auch müsse der Wildgraben, der sich in der Nähe der Fahr befindet, von den Bürgern baulich in Stand gehalten werden, wodurch erst kürzlich Kosten

von 100 fl. entstanden seien. Diese Arbeiten seien von den Bürgern unentgeltlich als Frohn geleistet worden. Diese geringen Vorteile seien der Bürgerschaft wohl gegönnt, ohne dieselben in einen Prozess zu stürzen. Nach einer Aussage des Waldmeisters der Stadt Heidingsfeld, Michael Vornberger, wurden für diese Reparatur 14 Eichen- und Tannenstämme aus dem Stadtwald benötigt, die Kosten für den Zimmermann und andere Taglöhner nicht eingerechnet. Also bitte die Bürgerschaft die Hofkammer, dem Fahr-Beständer durch Erlass zu bestellen, dass er nach alter Observanz (Herkommen) einen jeden Bürger gegen die Entrichtung des allezeit gewöhnlich gewesenen einen Pfennigs über den Main hinüber und wieder herüber zu fahren habe, die an den Fahrweg anstoßenden Güterbesitzer wegen des durch den Fahrweg entstandenen Schadens ebenso nach alter Obsevanz gänzlich frei lassen zu wollen.⁵³

Oberbürgermeister und Rat blieben nicht untätig und luden beim Ratstag am 18. September 1777 den Hirschenwirt und Fährbeständer vor den Rat. Michael Pfeuffer erklärte auf die gegen ihn erhobenen Vorwürfe, dass er nur der Fährbeständer sei und sich in dieser Sache an seinen Bestandsbrief vom 9. September 1771 zu halten habe. In der beigefügten Tax (Preisbestimmung) sei festgelegt, wieviel er von Menschen und Vieh bei jeder Überfahrt abnehmen dürfe. Da dort ausdrücklich bemerkt sei, dass überfahrende Personen einen Pfennig bezahlen müssten, habe er sich nur an diese gehalten. Er müsse das vereinbarte Bestandsgeld bezahlen, und es könne ihm nicht zugemutet werden, von der Bürgerschaft jedes mal nur $\frac{1}{2}$ Pfennig (Heller) anzunehmen, denn wäre ein großer Schaden für ihn. Sollte sich die Bürgerschaft mit ihrer Forderung bei der Hof-

kammer durchsetzen, müsste er bei der Hofkammer um eine Änderung des Bestandsgeldes nachsuchen. Bürgermeister und Rat antworteten, dass vordem jeweils immer nur ein Pfennig für die Hin- und Rückfahrt bezahlt worden sei, was Zeugenaussagen belegten. Es wäre auch ungerecht, die hiesigen Bürger den Fremden gleichzustellen. Sollte es bei der alten Regelung bleiben, so sei man bereit, die Reparatur des Wildwassergrabens vorzunehmen. Da diese kostspielige Reparatur auch zum Besten der Fahr gemacht würde, sei es nur verständlich, dass bei einem so großen Projekt auch für die Bürgerschaft ein Vorteil entstehen müsste.⁵⁴

Die Hofkammer entschied, dass die durch Zeugenaussagen belegte Bitte der Stadt Heidingsfeld berechtigt sei, und wies den Fahrbeständer mit Dekret vom 9. Februar 1778 an, das Fahrgeld vorerst nach dem alten Fuß zu erheben. Gleichzeitig beauftragte die Hofkammer den Notar Johann Sebastian Bauer in Würzburg mit einem Gegengutachten. Als Zeuge wurde Johann Adam Barth, 74 Jahre alt, aus Heidingsfeld vernommen. Barth gab an, von 1745 bis 1753 Beständer der Mainzwerchfahrt gewesen zu sein. Anfangs seiner neunjährigen Bestandszeit sei die fliehende Brücke abgeschafft und der Betrieb mit den „ordinarien“ (gewöhnlichen) Fahrzeugen fortgeführt worden. Damals sei von jedem Einwohner und auch von fremden Personen ein Pfennig hinüber und wieder ein Pfennig herüber, bei großem Wasser aber von denselben ein Dreier Überfahrts-geld verlangt worden, wie die Beständer der fliehenden Brücke es auch eingenommen hätten. Damals habe es noch keine Heller (ein Heller wurde als halber Pfennig gerechnet) gegeben.

Damit wäre Behauptung der Heidingsfelder Bürger, sie hätten nur einen Heller



Abb. 7: Würzburger Heller oder 1/2 Pfennig aus dem Jahre 1751, auf der Vorderseite das Monogramm des Fürstbischofs Carl Philipp von Greiffenklau, darüber der Fürstenhut.
Staatsarchiv Würzburg Gebrechenamt VII H 114.

für die Überfahrt gegeben, widerlegt. Von 1765 bis 1772 habe er das Zwerchfahrtrecht erneut für acht Jahre in Bestand gehabt, wobei jeder, der hinüber und herüber gefahren sei, stets einen Pfennig Überfahrtsgeld bezahlt hätte. Zwar hätten einige Heidingsfelder Einwohner versucht, weil der Heller damals erst eingeführt worden sei, nur einen Heller zu reichen, was aber niemals angenommen worden sei.

Bezüglich des Wildflusses sagte er aus, dass dieser ein „gemeiner“ (im Besitz der Öffentlichkeit) Fluss sei und von der Gemeinde im eigenen Interesse jederzeit unterhalten worden sei, da sonst das Städtlein Heidingsfeld bei einfallendem Wasser völlig unter Wasser gesetzt würde. Er müsse dazu noch bemerken, dass dieser Wildfluss einen Einzugsbereich von über zehn Stunden (ca. 40 km) habe und dieser Fluss zum Nutzen und nicht zum Schaden der Stadt fließe. Die Besitzer der anstoßenden Wiesen, Joseph Haber, auf dessen Wiese sogar das Fährhaus stehe, Johann Halbig und Adam Molitor, von deren Wiesen alle

Jahre 22 Fuder Heu als Bede (eine Steuer) und Zinsen an die Herrschaft zwei Tage lang auf- und eingeladen würden, erlitten einen Schaden. Bei Hochwasser würden die Fähren in der angrenzenden Bachmündung zum besseren Schutz verwahrt.

Mit Wildbach oder „*wildes Wasser*“ wird in den Akten der durch Heidingsfeld fließende Heigelsbach bezeichnet, der innerorts „Zwischen den Mauern“ heißt. Dieser Bach machte nach Verlassen der Stadtmauer einen Bogen nach links und floss oberhalb der Mainmühle Richtung Norden, wo er unterhalb der Mainfähre in den Main mündete. Der Fahrweg zur Fähre führte durch eine Furt, und bei großen Unwettern bedeckten erhebliche Schlamm- und Kiesmassen den Weg zur Fähre und machten ihn unpassierbar.

So auch im Juni 1779, als Heidingsfeld durch ein schweres Unwetter heimgesucht wurde, wobei auch der Weg mit Geröll und Steinen aus dem Wildbach „*zerrissen und verderbt*“ wurde und ein Fährbetrieb nicht mehr möglich war. Michael Pfeuffer

bat die Hofkammer, ihm die Auslagen zu ersetzen, die ihm durch die Wiederherstellung des Wegs entstanden waren. Eigentlich sei die Stadt Heidingsfeld für die Beseitigung der Schäden, die der Bach anrichte, zuständig, aber um baldmöglichst die ungehinderte Zufahrt zur Fahr wiederherzustellen, habe er auf eigene Kosten die Schäden beseitigt und bitte um Rückerstattung. Die benachbarte Mainmühle war bei diesem Unwetter so mit Unrat überschwemmt worden, dass sie fast ein $\frac{3}{4}$ Jahr außer Betrieb war.⁵⁵

Der Fährbeständer Michel Pfeuffer wandte sich erneut wegen einer Verminderung seines Bestandsgeldes an die Regierung. In seinem Bestandsbrief von 1771 sei enthalten, dass jede Person ohne Ausnahme allezeit einen Pfennig Fahrlohn bezahlen müsse. Bei diesem Lohn habe er auch bis 1778 sein Auskommen gehabt. Dann seien die Heidingsfelder Bürger bei der Regierung eingekommen, nicht mehr als einen Heller zu zahlen schuldig zu sein. Deshalb habe er ab dem 16. Februar 1777 bis heute, 30. März 1778, nicht mehr als einen Heller erheben können. Er hätte sich bei Abschluss des Vertrages auf 391 fl. jährliches Bestandsgeld eingestellt, weswegen es nur recht und billig sei, wenn bei einer Verminderung des Tarifs auch das Bestandsgeld heruntergesetzt werde. Die Hofkammer hätte ihm zwar einen Nachlass von 60 fl. gewähren wollen, aber damit könne er, ohne wirklichen Schaden zu leiden, nicht zufrieden sein. Die Heidingsfelder Einwohner, deren Fahrtrif so um die Hälfte geschmäler worden sei, würden etwa die Hälfte des Fahrpublikums ausmachen. Er habe in dieser Sache bei der Regierung sowohl als auch bei der Hofkammer bisher keinen Erfolg gehabt. Daraus sei er mit der vom Amt angedrohten Zwangsvollstreckung nur dann einverstan-

den, sollte es bei einem Heller Überfahrts-geld bleiben, wenn auch sein Bestandsgeld ebenso um die Hälfte gekürzt würde.

Die Regierung forderte über diese Sache einen gutachtlichen Bericht von der Hofkammer an. Diese beschloss gegen alle „*Remonstrationen*“ (Einwendungen) der Heidingsfelder Einwohner bei der Regierung ein Dekret auf die Zahlung eines Hellers zu beantragen, bis die Sache in einem Rechtsstreit entschieden werde, in der Hoffnung zu obsiegen. Aber da der Fahr-beständer vom Februar 1777 bis dato nur einen Heller Fahrlohn bezogen habe, die Einbuße etwa den vierten Teil ausmachen würde, so sei ihm statt der genehmigten 60 fl. doch ein Nachlass von 91 fl. zu gewähren und zwar bis zum Ausgang des anstehenden Prozesses. Die übrigen 300 fl. seien einzuziehen.

In einer Randbemerkung des Fürstbischofs Franz Ludwig heißt es, dass nach dem erstellten Hofkammergutachten, wenn das Objekt den vierten Teil des „*quasdonierten*“ (in Frage stehenden) Betrag ausmache, dem Supplikanten auch den vierten Teil des Bestandslohns von 391 fl. bis zum Ausgang des hierüber anhängigen Prozesses zu erlassen wäre.⁵⁶

Am 3. März 1779 wurden Oberbürgermeister Christian Lauck und der Fahr-beständer Pfeuffer vor die Hofkammer geladen. Anwesend waren die Hofräte Heß, Fischer und der Kammer-Consulent (Rechtsberater) Berninger. Dass die Heidingsfelder Bürger nur einen $\frac{1}{2}$ Pfennig je Überfahrt bezahlt hätten, sei durch die Zeugenaussagen nicht bewiesen. Betrachte man nun, dass alle herrschaftlichen Mainfähren, aber auch fremdherrische, von Haßfurt bis Homburg a.M., den geringsten Fahrtrif für die Ortseinwohner, nämlich einen Pfennig hinüber und einen Pfennig herüber nähmen, so sei leicht zu

ermessen, dass die Heidingsfelder Bürger-schaft gegen diese allgemeine Observanz (Rechtsgebrauch) verstoßen habe, zumal das Gegenteil durch ihre Zeugen eben nicht belegt werden können.

Der Rechtskonsulent empfahl der Hof-kammer, das zu Gunsten der Heidingsfel-der Bürger erlassene Dekret wieder auf-zuheben, da dieses von den Bürgern, er-schlichen worden sei. Sie seien aufzufor-dern, den alten herkömmlichen Fahrta-rif (für jede Überfahrt einen Pfennig) zu ent-rich-ten. Ein Pfennig für die Hin- und ein Pfennig für die Rückfahrt sei der wahre, altherkömmliche Tarif, der auch bei der Verkündigung des letzten Bestandsbriefes 1771 auf dem Rathaus zu Heidingsfeld genannt worden sei und von jeder über-fahrenden Person bezahlt werden müsse. Dagegen hätte die versammelte Bürger-schaft nicht den geringsten Einwand ge-habt. Sie habe auch die ganze Zeit über den schuldigen Pfennig für jede Überfahrt bezahlt, bis sie die Gelegenheit der Repar-a-tur des durchgebrochenen Wildgrabens als Anlass zur gegenwärtigen Klage ge-nommen hätte.⁵⁷

Am 15. Oktober 1779 schrieb Michael Pfeuffer an die Regierung, dass der Streit um das Überfahrtsgeld mit den Heidings-feldern Bürgern schon 20 Jahre anhängig sei und die Bürger, verordnet durch Dekret, nur einen ½ Pfennig geben sollen. Er müsse jedoch den ganzen Bestand bezah-ten und habe zudem nur Verdrießlichkei-ten mit den Bürgern. Er sei von der Regie-rung um Geduld gebeten worden, was er auch in „*untertänigstem Vertrauen*“ getan habe, nun hoffe er aber auf eine baldige Lösung zu seinen Gunsten.

Dennoch kam es auch in den nächst-en Jahren zu keiner Einigung. Die Hofkam-mer trieb den Prozess weiter voran. Um zu einem abschließenden Urteil zu kommen,

musste die Zustimmung des Fürstbischofs eingeholt werden. Franz Ludwig allerdings war mit den ihm zugesandten Prozessunterlagen nicht zufrieden und schrieb zu-rück, dass dieses Protokoll in einer sehr verwickelten Constitution (Verfassung) ausgeführt sei. Er habe verschiedene Stel-ten mehrmals lesen müssen, bis er verstan-den hätte, was eigentlich gesagt werden solle. Viel klarer würde es sein, wenn der Hergang chronologisch aufgeführt wor-den wäre. Das letzte Conclusum (Be-schluss) geht vollends über seine Begriffe. Die Hofkammer solle im Prozess geschützt werden und doch ihren Beständer nur um diejenige Bestandssumme anhalten, wel-che ihm angesetzt worden wäre, wenn die Heidingsfelder nur einen Heller zu zahlen schuldig sein würden. Soviel ihm bekannt sei, lässt die Kammer ihrem Fahrbeständer ohnehin etwas nach. Nachdem die Regie-rung in dieser Sache das Richteramt bei-der strittigen Teile verwaltet, so begreife er nicht, wie sie zur gleicher Zeit strafen und einen Antrag machen könne, der die-sem Strafantrag widerspräche. Kurzum, er könne seine Ratifikation (Genehmigung) nur erteilen, wenn er zuvor näher aufge-klärt würde.⁵⁸

Das eigenmächtige Handeln des Pfeu-ffer beim Unwetter im Juni 1779 löste einen Konflikt mit der Hofkammer aus. Pfeuffer verlangte den Betrag von 134 fl., 13 Pfd. und 4 Pfg., den er bar ausgelegt habe, und behauptete, in dieser Sache vor das Konsilium (Ratsversammlung) vorge-lassen worden zu sein und den Bescheid erhal-ten zu haben, er solle die Herstellung der ruinierten Anfahrt gleich besorgen. Zwar wollten sich einige Räte erinnern, dass Pfeuffer die Anzeige wegen der rui-nierten Fahr im Konsilium getan habe. Ob ihm aber ein mündlicher Bescheid er-teilt worden sei, die Reparatur eigenmäch-

tig vorzunehmen, konnte sich keiner entsinnen. Da dieser die Reparatur ohne Signatur (Bestätigung) unternommen habe, so hätte die Hofkammer den von ihm spezifizierten (im einzelnen angegebenen) Kostenbetrag nicht kontrollieren können. Da nun aber die Reparatur des Fährweges unumgänglich und notwendig gewesen ist und von Pfeuffer aus eigenen Mitteln bestritten worden sei, so habe man in dieser Sache nach eigenen Ermessen beschlossen, ihm für seine gehabten Auslagen 100 fl. abrechnen zu lassen, was dieser aber nicht akzeptiert habe.

Michael Pfeuffer schreibt im März 1780 erneut an die Regierung, bekanntermaßen bestehe zwischen ihm und der Hofkammer ein Streit wegen der Reparaturkosten des Fährweges. Um den Weg so schnell wie möglich wieder benutzen zu können, habe er aus eigener Tasche den Betrag von 134 fl. und 11 Batzen aufgewendet. Nun habe das Amt Heidingsfeld ihn wegen rückständigen Fahrbestandsgeldes von 200 fl. zur Exekution angemeldet. Er bitte per Dekret dem Amt Heidingsfeld zu befehlen, dass es sich bis zur gänzlichen Klärung seiner Klagesache mit allen Exekutionen gegen ihn zurückzuhalten habe.

Am 18. April 1780 sprach die Hofkammer das Urteil in der Sache der Heidingsfelder Bürgerschaft als Klägerin und dem Mainzwerchfahrtsbeständer Michael Pfeuffer respektive der Hofkammer, Beklagte, wegen Erhöhung des Überfahrtsgeldes bei der Mainfähre folgendes Urteil: Es wurde als Recht erkannt, dass der Fahrbeständer von der Heidingsfelder Bürgerschaft für jede Fahrt über den Main zu Heidingsfeld einen Pfennig zu fordern berechtigt sei. Jenen Heidingsfelder Bürgern, die eine vollkommene Freiheit von der Entrichtung eines Fahrgeldes für sich behaupteten, solle es unbenommen sein,

die Sache in einem eigenen Prozess auszutragen.

Am 15. Februar 1783 zeigte der Fahrbeständer bei der Hofkammer an, dass ungeachtet des ergangenen Urteils, das ja besagte, dass die Heidingsfelder Bürger das Fahrgeld mit einem Pfennig zu entrichten schuldig seien, diese sich dennoch weigerten, das Fahrgeld mit einem Pfennig pro Fahrt zu bezahlen. Die Hofkammer beschloss bei der Regierung zu beantragen, dass das am 23. Januar 1783 ergangene Urteil zum Vollzug zu bringen sei, um es dem Fahrbeständer von Amtswegen zu ermöglichen, von jedem Überfahrenden einen Pfennig zu erheben.

Durch die Hofkammer wurde der Heidingsfelder Amtskeller Philipp Sauer angewiesen, das Regierungsurteil zu verkünden und die Heidingsfelder Bürger über die Folgen einer Nichtbeachtung zu belehren. Diesem Befehl nun folgend, hat Oberbürgermeister Lauck die Bürgerschaft durch das gewöhnliche Mahl-Läuten auf das Rathaus gerufen und ihnen vorgenanntes Urteil gehörig publiziert. Dies wurde dann als Protokoll eingesandt. Auch der Anwalt Franz Joseph Müller schrieb einige Tage später an die Regierung, das Dekret des Inhalts, dass fürderhin die Heidingsfelder Bürger für jede Überfahrt einen Pfennig bezahlen müssten, sei am verflossenen Sonntag publiziert worden. Da nun dieses Dekret besonders die armen, sich mit Weinbergbau und Taglohn ernährenden Bürger betreffe und beschwere, diese aber in dem darüber geführten Prozess überhaupt nicht berücksichtigt worden seien, so solle er namens der Betroffenen und der ganzen Bürgerschaft das Remedium (Rechtsmittel) der Appellation am höchsten Reichsgericht einlegen. Er zeige deshalb dem Fürstbischof an, dass er, ausgestattet mit einer Vollmacht, die Stadt Hei-

dingsfeld und die Bürger vor allen Gerichten, auch vor dem Reichskammergericht, vertreten werde.

Am 4. Mai 1783 wurde dem Hofrat und Amtskeller Philipp Sauer vom Fürstbischof befohlen zu überprüfen, ob die Bürgerschaft durch die Vollmacht für Rechtsanwalt Joseph Müller an der Fortsetzung des mit der Hofkammer wegen des erhöhten Fahrgelds angefangenen Rechtsstreit teilnehmen wolle. Dieser Sauer berichtete, dass inklusive der Ratsmitglieder und Viertelmeister 232 Bürger ihre Einwilligung zu einem neuen Prozess gegeben hätten. Da nun in dieser Sache keine 2/3-Mehrheit der Gemeinde erreicht worden sei, wäre es fraglich, ob diese Sache als eine Gemeindesache angesehen werden könne. Eine Entscheidung bleibe dem höchsten Ermessen anheimgegeben, er verharre in tiefster Erniedrigung.

Fürstbischof Franz Ludwig wollte unbedingt einen Prozess vor dem Reichskammergericht vermeiden, denn auch die Streitsache zwischen dem Fahrbeständer und der Hofkammer wegen der Rückerstattung von Auslagen und rückständigen Fahrbestandsgelds war noch nicht erledigt.

Ende des Jahres 1782 war Michael Pfeuffers Schuldenstand auf die stattliche Summe von 1.225 fl. angewachsen. Den größten Teil machten rückständige Fahrbestandsgelder aus den Jahren 1778 bis 1782 aus. Pfeuffer konnte oder wollte die Fähre nicht weiter betreiben und zog sich als Beständer zurück. Daraufhin wurde für Pfeuffers Vermögen die Zwangsvollstreckung eingeleitet.

Um den Fährbetrieb aufrechtzuerhalten, übernahm Oberbürgermeister Christian Lauck für die ersten drei Quartale des Jahres 1783 die Bezahlung des Bestandsgeldes für die Fähre. Nach der Verkündung ihres Exekutionsurteils versuchte die

Hofkammer nun, das rückständige Geld bei Michael Pfeuffer einzutreiben. Außer einem geringen Betrag an Bargeld verglich sich die Hofkammer mit ihm auch mit Mobilien und Naturalien folgendermaßen: Für das zurückgelassene Fahrgeschirr wurden 400 fl. berechnet, für zwei Pferde 200 fl., für an Zahlungen statt angenommenen Wein, nämlich vier Fuder, sog. 1782er Neuberger 160 Rtl., für ein Fuder Heidingsfelder Most 20 Rtl. und für neun Eimer Mischnlingswein 83 fl. (ein Eimer sind ca. 75 Liter, ein Fuder sind 12 Eimer, ca. 900 Liter).⁵⁹

Am 15. Mai 1783 wurde der neue amtliche Bestandsbrief ausgestellt für Christian Lauck, dermaliger Oberbürgermeister, Andreas Schwind, Schwanenwirt, Michael Lindner und Adolph Kemmether. Als Meistbietende bekamen sie den Fahrbestand für zwölf Jahre bis 1795 für 350 fl. jährlich zugesprochen. Dafür sollten sie Teilbeträge der Bestandssumme vierteljährlich, jedes mal 87 ½ fl., zur Kellerei Heidingsfeld entrichten, und zwar ohne Anspruch auf Gewährung eines Nachlasses oder Schadloshaltung, aus welchem Grund auch immer, insbesondere wegen des immer noch strittigen einen Pfennigs Überfahrtsgelds. Sie sollten wissen, dass wie ihrem Vorgänger, der trotz des nicht richtig erhobenen Überfahrtsgeldes das paktierte Pachtquantum habe zahlen müssen, auch ihnen kein Nachlass gewährt werden würde.

Das ihnen überlassene Fahrgeschirr bestand aus einer großen und einer kleinen Fahrbrücke und einem Fährschelch. Die große Brücke sei noch zwei Jahre, die kleine Brücke wie auch der Schelch noch vier Jahre zu gebrauchen. Beide Fährbrücken wurden vom Schiffsbauer Ignaz Kaufmann pflichtgemäß auf einen Zeitwert von 200 fl. taxiert. Nach Ende der zwölf-

jährigen Bestandszeit, aber auch wenn durch eigenes Verschulden eine vorzeitige Aufhebung des Pachtvertrags einträte, sei das Fahrgeschirr wiederum der Herrschaft zurückzulassen. Sollte das Fahrgeschirr dann in einem besseren Zustand als 200 fl. sein, werde die Herrschaft die Differenz bar vergüten. Das Fährhäuslein, das derzeit in Dach und Fach, Ofen, Fenster, Tür, Läden, Bänder und Schlosserwerk auf Kosten der Hofkammer dauerhaft hergestellt werde, sei beim künftigen Abzug zurückzugeben, dann allenfalls anfallende Reparaturen wären auf ihre Kosten durchzuführen. Ferner solle zur Sicherheit sich eine wenigstens auf 600 fl. belaufende gerichtliche hypothekarische Obligation (Schuldbrief) eingelegt werden. Die Beständer hafteten und bürgten gegenseitig für diesen Pakt durch Ablesen und Unterzeichnen. Die Hofkammer behielt sich vor, dass sie, wenn das vereinbarte Bestandsgeld nicht alle Vierteljahre abgeführt werde und ein Rückstand von etwa zwei Quartalen einträte, den Bestand sogleich wieder aufzukündigen, den Bestand für null und nichtig zu erklären und sie ohne allen Schadenersatz von dem Bestand zu vertreiben, befugt sein sollte.⁶⁰

Der unerledigte Prozess zwischen der Stadt Heidingsfeld und der Hofkammer wurde ungeachtet der Vergabe des Fahrbestandes an den Oberbürgermeister Lauck und Genossen weitergeführt. Rechtsanwalt Müller hinterlegte eine auf ihn ausgestellte, von den Bürgern unterschriebene Vollmacht bei der Regierung, die der Hofkammer befahl, die Vollmacht und die Unterschriften zu überprüfen.

Zu diesem Zweck wurde die Bürgerschaft durch die Viertelmeister auf das Rathaus bestellt und befragt, ob sie an diesen Prozess mit der Hofkammer teilnehmen wollten und ob die 2/3-Mehrheit erreicht

würde. Nachdem sämtliche benannten Bürger erklärten, dass sie nicht nur am Prozess teilnehmen wollen, sondern auch den Regierungsadvokaten Franz Joseph Müller als Anwalt auf- und angestellt hätten, und dass alles, was er in ihrem Namen verhandeln werde, durch diese Vollmacht genehmigt sein solle. Oberbürgermeister Lauck und der Rat erklärten, dass ausschließlich der Witwen die hiesige Bürgerschaft 400 Mann stark sei, womit sich durch die anwesenden Bürger ergebe, dass diese Sache als eine Gemeindesache angesehen werden könnte.

Rechtsanwalt Müller schlug nun Zeugen vor, welche gehört werden sollten, und bat, bald bei einer Tagfahrt mit der Vernehmung zu beginnen. Die Hofkammer und Müller einigten sich auf vier Zeugen, die alle über 50 Jahre alt waren, in Heidingsfeld keine Güter besaßen und alle bei verschiedenen Fährbeständern als Fährknecht im Dienst gestanden haben. Somit waren sie als vollkommen unbeteiligt und neutral anzusehen. Außerdem wurde ein Fragenkatalog für die Zeugenvernehmung ausgearbeitet, wodurch eine gleichartige Vernehmung erreicht werden sollte. Die Zeugen mussten nach einem Handgelöbnis den Eid ablegen und wurden aufgeklärt, dass sie bei einem Meineid mit einer Bestrafung zu rechnen hätten.

Die gesamte Vernehmung hier zu dokumentieren, würde zu weit führen. Interessant ist jedoch die Antwort eines Zeugen auf die Frage, ob die Fährbeständer den Heidingsfelder Bürgern ein Entgegenkommen gewährt hätten. Ihm sei vom Fahrherrn gesagt worden, dass es aus Freundschaft sein könne und weil man mit den Heidingsfeldern leben müsse, dass man freiwillig und aus keiner Schuldigkeit, sondern aus bloßer Nachsicht gegen die Heidingsfelder Bürgerschaft für

die Hin- und Rückfahrt nur einen Pfennig genommen hätte.

Im Schlussatz der Beweisführung schrieb Rechtsanwalt Müller an Fürstbischof Franz Ludwig: „*Hochwürdigster Reichsfürst und Herr, publicirter Rotulo (Zusammenstellung) über genannte Sache wird festgestellt, dass gegen die vorgeführten Zeugen nicht der geringste Einwand gemacht werden konnte, weil dieselben einmütig behaupten, weder Güter noch Gründe in Heidingsfeld zu haben. Es sei denselben ganz gleichgültig, wer in dieser Sache obsiegen werde. Sie sagten einmütig unter Eid aus, dass sie in Heidingsfeld als Fahrknecht gestanden hätten und das Überfahrtsgeld meistens selbst eingenommen und dies bezeugen könnten. Die einstimmige Zeugenschaft beweist, dass die Heidingsfelder Bürger und christliche Einwohner jederzeit, sowohl im Sommer als auch im Winter, bei kleinen oder großem Wasser für eine Fahrt nur einen Heller bezahlt hätten. Durch diese Aussage ist bewiesen, dass seit 40 und 50 Jahren so gehandelt wurde. Alle Zeugen behaupten, dass es zu dieser Zeit schon Heller gegeben hätte. Dadurch ist die von der Hofkammer gemachte Einwendung, dass es damals noch keine Heller gegeben habe, gänzlich dahin geräumt. Die Zeugen haben ausdrücklich behauptet, dass sie von ihrem Herrn angewiesen wurden, nicht mehr als einen Pfennig zu nehmen, und dass die Heidingsfelder solches als ein altes Recht ansehen. Weiter behaupten diese Zeugen, dass sie von den Weinbergsbauleuten, für jeden Morgen eine Tax (Festbetrag) erhalten hätten, die Erdenträger im Winter für die ganze Woche nur zwei Pfennig und die Grasmädchen im Sommer ganz frei gewesen seien. Dieses beweist nun offenbar einen untrüglichen Besitzstand und wird vom zweiten Zeugen, wie auch von den Heidingsfeldern, als ein uraltes Recht angesehen und ist von den Hei-*

dingsfeldern auch so gehalten worden. Und da die Zeugen gleichfalls behaupten, dass die Wiesenbesitzer unter- und oberhalb des Fährhäusleins von allem Fahrgeld frei waren, so ist auch dieses erwiesen und dargetan. Da diese Zeugenaussagen die Fährbeständer Wieser und Gühling betreffen, ist die Aussage des Barth bedeutsungslos.

Unterzeichneter Anwalt bittet namens der Gemeinde Heidingsfeld untertänigst, die Heidingsfelder Bürger und christlichen Einwohner in ihrem klar erwiesenen Recht, pro Überfahrt einen Heller zu zahlen, gnädigst zu schützen. Auch bittet er den am 23. Januar 1783 öffentlich publicierten Befehl, dass die Heidingsfelder für jede Überfahrt einen Heller zu zahlen hätten, abzuändern. Die Hofkammer soll nicht berechtigt sein, von den Heidingsfelder Bürgern mehr zu fordern. Der alte Akkord (Abkommen) mit den Weinbergsleuten solle wieder aufgenommen werden und Fahrwiesenbesitzer von allem Fährgeld freigelassen und die Erdenträger nach altem Herkommen behandelt werden.“⁶¹

Obwohl im Bestandsbrief von 1783 auf einen Fahrtarif hingewiesen wurde, verzichtete die Hofkammer auf dessen Einhaltung. Nachdem die Fähre quasi in den Besitz der Stadt Heidingsfeld gekommen war, konnte die Gemeinde die Fährgebühren für die Überfahrt der Heidingsfelder Bürger selbst bestimmen. Der Hofkammer war es nur wichtig, dass das Bestandsgeld regelmäßig und pünktlich entrichtet wurde.

Doch bereits nach 2 3/4 Jahren wurden die Hofkammer und Fürstbischof Franz Ludwig erneut mit Problemen der Heidingsfelder Fahr konfrontiert. Der Heidingsfelder Bestandsfährer Christoph Kemmester (et Consorten) wandten sich im März 1786 mit einem Bittgesuch an die Landesregierung. Ein Naturereignis, das große

Hochwasser von 1784, hatte die Bestandsfahrer in große Bedrängnis gebracht. Das Zusammentreffen der Schneeschmelze in den Mittelgebirgen, verbunden mit starken Regenfällen und Tauwetter, hatten den Main damals mit der gigantischen Pegelhöhe von 9,26 Meter (nach heutiger Berechnung) auf die größte Höhe der letzten 500 Jahre ansteigen lassen. Nach einem strengen Winter hatte der Main außerdem starken Eisgang, und an der Brücke in Würzburg staute sich das Wasser und Eis auf beiden Ufern bis nach Eibelstadt auf das Land hinaus zurück. Das Eis lag auf Würzburger wie auch auf Heidingsfelder Seite 10 bis 15 Gerten (35 bis 52 Meter) weit und 4, 6 bis 8 Schuh (1,20, 1,80 bis 2,40 Meter) hoch aufgetürmt. Das Fährgeschirr konnte unter Lebensgefahr gerade noch gerettet und zu der Stelle gebracht werden, die von der Hofkammer für solche Unglücksfälle vorgesehen war. An den Geh- und Fahrwegen entstand auf Würzburger und auf Heidingsfelder Seite nur ein geringer Schaden.

Die Fahrbeständer hatten natürlich großes Interesse, die Fähre baldmöglichst wieder in Gang zu bringen, um die Reisenden zu befördern und etwas zu verdienen. Von der Hofkammer wurde ihnen der Bescheid erteilt, dass sie in solchen Unglücksfällen den Weg zur Fahr auf ihre Kosten wiederherstellen sollten und müssten. Unter diesen Umständen sei ihnen nichts anderes übrig geblieben, als sich an ihren wohltätigen Landesvater zu wenden und seine Hilfe zu erflehen; er solle an die Hofkammer den gnädigsten Befehl erlassen, ihnen eine Schadloshaltung zu gewähren. Für die Beseitigung des Eises hätten sie 2 ½ Tage lang 19 Taglöhner anstellen müssen, wovon jeder pro Tag drei Batzen gekostet habe. Sie baten daher, die ihnen entstandenen Kosten von 9 ½ fl. zu vergüten,

insbesondere da sie während ihrer 2 ½jährigen Bestandszeit so große Unglücksfälle zu erleiden gehabt hätten wie seit Menschengedenken nicht.

Auch sei bei der Überschwemmung das Fährhäuslein eingestürzt, weswegen sie ihre darin verwahrten großen Fährbäume, mit all den übrigen, eingebüßt hätten. Zu allem Unglück habe sich noch ihre große Fährbrücke losgerissen und unweit von Heidingsfeld auf einer Mauer niedergesunken. Sie musste durch den Schiffbauer mit drei Paar Pferden nebst vielen Taglöhnnern wieder zu Wasser gebracht werden, was ihnen hohe Kosten verursacht habe. Da der Fahrweg zur Fähre und die Ufer längere Zeit unpassierbar gewesen seien, wäre ihnen ein Schaden von ungefähr 100 Rtlr. entstanden. Sie baten deshalb um einen Eichenstamm aus dem Guttenberger Wald zur Wiedererbauung der großen und kleinen Fährbrücke, die ja bei ihrem Abzug der Hofkammer zurückbleiben müssten. Sie hätten sich noch über keinen Kreuzer Nachlass zu erfreuen gehabt, obwohl sie in den letzten 2 ½ Jahren ihr ohnehin großes Bestandsgehalt von 87 ½ fl. alle Vierteljahre regelmäßig bei der Kellerei Heidingsfeld abgeführt hätten. Sie hätten zwar auf bessere Zeiten gehofft, aber leider bemerkt, dass ihre schwere Arbeit, Mühe und Sorgen keine Anerkennung finden und sie mehr Schaden als Nutzen erleiden müssen, besonders bei solchen außerordentlichen Unglücksfällen, von welchen Gott sie fernerhin gnädigst verschonen wolle.

Sie wüssten nicht, wie sie die noch 9 ½jährige Bestandszeit aushalten können, ohne ihren Weibern und Kindern zu schaden. Sie baten deshalb, dies alles „fürstmildest“ zu berücksichtigen und ihnen in Anbetracht ihres großen Schadens zur unumgänglichen Erbauung von zwei

Fährbrücken als Entschädigung nur einige Eichenstämme aus der nächst gelegenen Guttenberger Waldung gnädigst zu überlassen. Weiter baten sie die Hofkammer, diesen „*untertänigsten*“ Bericht zusammen mit einem Gutachten der Regierung mitzuteilen.

Das Gutachten der Hofkammer war ernüchternd. Die Bittsteller hätten das Mainfahr für zwölf Jahre von der Hofkammer übernommen. Bei solch langjährigen Pachtverträgen könne es schon vorkommen, dass in dem einen oder anderen Jahr solcher Schaden entstünde, der in den folgenden Jahren wieder ersetzt werden könne. Solche außergewöhnlichen Überschwemmungen als auch Eisgang würden sich nicht alle Jahre wiederholen. Deshalb seien die Bittsteller mit ihrem Entschädigungsgesuch von der Hofkammer (pacht-) vertragsmäßig abgewiesen worden. Die Hofkammer könne von Rechts wegen eine Entschädigung, wegen übler Folgen, nicht anraten. Dies müsse dem Fürstbischof berichtet werden und seiner „weiteren tiefsten Einsicht und Entschließung gehorsamst“ überlassen werden.

Die Antwort, die Fürstbischof Franz Ludwig, der zur Zeit in Bamberg weilte, der Hofkammer übermittelte, lautete: Nicht in der Art einer Entschädigung, sondern bloß als eine Gnade und ohne alle Folgen sollen dem Supplikanten 9 ½ fl. geschenkt werden.⁶²

Bei diesem großen Hochwasser war ja das Fährhäuslein beschädigt und unbrauchbar geworden. Deswegen war der Amtskeller von Heidingsfeld nun bemüht, seinen Teil an der Wiederherstellung des Fährbetriebs möglichst schnell beizutragen. Auch dürfte eine eventuelle Minderung des Bestandsgeldes durch die Beständer, die das beschädigte Fährhaus nicht nutzen konnten, eine Rolle gespielt haben. Daher wurde

als Ersatz ein „*bretternes Fährhäuslein*“ errichtet, wozu das benötigte Holz der Guttenberger Vogtei in Rechnung gestellt wurde. Verschiedene Heidingsfelder Handwerker wurden mit der Erbauung und Einrichtung von Fenstern, Türen, Schlössern und einem Ofen beauftragt. Ebenso wurden 1.000 geschmiedete Nägel für den Bau gekauft. Außerdem wurde der Fahrbeständer Schwind für Reparaturarbeiten an den beiden Auffahrtsbrücken mit 30 fl. entschädigt.⁶³

Der Maurermeister Sebastian Roßbach bekam 1788 den Auftrag, das durch Eisbruch beschädigte steinerne Fährhäuslein wieder herzustellen; es wurden also wiederum nur Reparaturen durchgeführt. Der Amtskeller beauftragte Handwerker, die Fenster und Fensterläden einzusetzen, den Fußboden erneuerten sowie Tüncherarbeiten und Schlosserarbeiten durchführten. Auch wurden 15 Taglöhner eingestellt – jeder erhielt pro Tag 3 ½ Batzen – um den Fahrweg zu Fähre und Fährhäuslein mit Sand und Kies neu herzurichten. Die dadurch entstandenen Kosten für den Taglohn, inklusive der Kosten für den Aufseher in Höhe von 404 fl., wurden vom Hofkammerbauamt der Amtskellerei Heidingsfeld vergütet. Auch Andreas Schwind wurde für die Aushebung des Fahrweges und Wegschaffung des Abraums vom Hofkammerbauamt mit 55 fl. entschädigt.⁶⁴

Dass die Vergabe solcher Reparaturarbeiten nicht immer mit rechten Dingen zwingt, also oft mit Bestechung verbunden war, ist aus folgendem Vermerk ersichtlich: „*Es ist verboten, Präsente an die Revision (-stelle) und an die Calculation (-stelle) abzugeben. Im ersten Falle hat der Gebende sowohl als auch der Annehmende für jeden Kreuzer einen Reichstaler Strafe zu erlegen. Beim zweiten Fall soll jedoch unnachsichtig*

*kassiert werden, es mag als Präsent begehrt oder freiwillig angeboten werden sein.*⁶⁵

Nach Ablauf der zwölfjährigen Bestandszeit wurde im April 1795 die Mainzwerchfahrt erneut zur Versteigerung ausgeschrieben. Die Strichlustigen wurden auf Montag, den 27. April, in die Amtskellerei Heidingsfeld eingeladen, wo sie ihr Gebot zu Protokoll geben konnten und ihnen die Bestandsbedingnisse bekannt gegeben wurden. Der Zuschlag erfolgte jedoch erst nach der Ratifikation durch die Hofkammer.⁶⁶ Für das Einrücken des Aufstrichs in das Intelligenzblatt wurde der Amtskellerei Heidingsfeld der Betrag von fünf Pfund in Rechnung gestellt. Die Hofkammer ließ den Ofen und den Boden im Fährhäuslein noch vor der Übergabe an den neuen Beständer renovieren und ausbessern.⁶⁷

Leider ist der Bestandsbrief von 1795 in den Hofkammerprotokollen nicht überliefert. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass er ähnlich wie der vorhergehende verfasst war. Aus den Rechnungen des Amtes Heidingsfeld vom Jahre 1795 ist ersichtlich, dass den Brüdern Franz und Joseph Ohlhaut die Fähre für ein Bestandsgeld von 401 Gulden jährlich auf zwölf Jahre zugesprochen worden war.⁶⁸

Nach nur dreimonatiger Bestandszeit stellte es sich heraus, dass die Halbbrücke (kleine Fährbrücke) nach einem Gutachten des Schiffbauers Ignaz Kaufmann aus Würzburg ganz ruinös und unbrauchbar sei und mit ihr in Zukunft nicht mehr gefahren werden könne. Die Brüder Ohlhaut baten nun die Hofkammer, ihnen zur Herstellung der Halbbrücke drei Stämme samt dem Unterholz aus dem Gutenberger Forst gegen preiswerte Zahlung abzugeben. Die Hofkammer antwortete, dass derlei Holzbedürfnisse bei den hiesigen Schiffsbauern zu haben wären, wenn

sie aber das Holz nicht von den Unternehmern haben wollten, so können sie sich beim nächsten Holzstrich wieder melden.⁶⁹

1798 eröffnete sich für die Beständer die Möglichkeit, das Bestandsgeld zu verringern. Für die Reparaturen der Auffahrer auf beiden Mainseiten konnten die Beständer 100 fl. von ihrem Bestandsgeld in Abzug bringen. Für die übrigen acht Bestandsjahre werden nun jährlich 50 fl. für die Erhaltung der Ufer erlassen.⁷⁰

Um den wiederholten Reparaturen am Fährhaus ein Ende zu machen, entschied sich die Hofkammer, das Fährhaus 1799 von Grund auf neu zu erbauen. Dem Maurermeister Anton Fuchs aus Heidingsfeld wurde für einen Akkordpreis von 360 fl. der Auftrag für den Neubau erteilt.⁷¹ In den folgenden Jahren sind in den Rechnungen immer wieder Ausgaben für die Einrichtung des Fährhäusleins, wie für Ofen, Schränke, Tisch und Stühle vermerkt.

Die Mainfähre im 19. und 20. Jahrhundert

Bei der Säkularisation gelangte das Hochstift und damit die Fähre samt Fährrecht im Jahre 1803 zunächst an das Kurfürstentum Bayern und im Jahre 1806 an das Großherzogtum Toskana. An der Situation der Fährbeständer änderte sich zunächst nichts. Nach Ablauf der 12jährigen Bestandszeit wurde 1807 von der Großherzoglichen Landesdirektion ein neuer Bestandsbrief über das Fahr in Heidingsfeld ausgestellt: „*Kund und zu wissen sei hiermit, dass Joseph Ohlhaut, Bürger von Heidingsfeld, die Mainquerfahrt von der Großherzoglichen Landesdirektion in einen zwölfjährigen Bestand um das „gelegte“ Meistengebot zu jährlich 512 fl. unter nachstehenden Bedingnissen übernommen hat.*“ Es folgt eine umfangreiche Aufzählung, ähn-



Abb. 8: Papiersiegel der Großherzoglichen Landesdirektion 1806. Staatsarchiv Würzburg, Würzburger Urkunde 103/196.

lich der in vorangegangenen Bestandsbriefen; einige Neuerungen sollen jedoch hier aufgeführt werden.

Das Fahrgeschirr wird dem Beständer kostenlos zur Benützung überlassen. Es besteht aus einer großen Fährbrücke mit drei Ketten an drei Ecken und einer Stange mit zwei Fährbäumen, einer Fährbrücke mit zwei Ketten an zwei Ecken und zwei Fährbäumen sowie einem Schelch mit zwei Fährbäumen und zwei kurzen Zwerchbrettern zum Sitzen. Außerdem werden noch drei schlechte Landungsbrücken, drei Streicher, ein großer Stein mit einer starken Kette zu 18 Gliedern, zwei Furcheisen und ein untaugliches Eisbeil benannt. Dieses Fahrgeschirr wurde auf 400 fl. taxiert und war beim Abzug des Beständers zurückzugeben. Sollte es dann weniger als 400 fl. wert sein, muss der Beständer bis zum Betrag von 400 fl. aufzahlen, bei einer besseren Brauchbarkeit als 400 fl. sollte eine Vergütung erfolgen.

Das Fahrhäuslein hat der Beständer mit der Einrichtung, Ofen, Fenster, Tür und Schlüsselwerk, wie er dahin eingewiesen wurde, bei seinem Abzug zurückzugeben. Das Abgängige aber muss er auf seine Kosten herstellen lassen.

Die Landesdirektion erlaubt dem Beständer, den zur Offenhaltung des Fahrweges nötigen Sand auf eigene Kosten an beiden Ufern auszuheben; er kann jedoch deshalb von der Herrschaft keinen Beitrag verlangen. Das Rentamt entledigte sich so aller Reparatur- und Unterhaltskosten für die Fähre und belastete damit allein den Fährbeständer.

Als Fahrtarif durfte der Fährer für eine überfahrende Person einen ½ Kreuzer, für Reit- oder sonstige Pferde 4 Kreuzer, für ein Paar Pferde oder Ochsen mit Wagen 8 Kreuzer verlangen, für einen Ochsen oder Stier 3 Kreuzer, und für ein Kalb oder Hammelvieh war ½ Kreuzer zu entrichten. Bei außerordentlichem Wasser und Eisgang wird das Doppelte gestattet.

Eine Sonderstellung nahmen die Heidingsfelder Bürger ein; sie mussten jeweils nur einen Würzburger Heller bezahlen, jedoch nur als Fußgänger und nur für die Dauer des immer noch anhängigen Prozesses. Ausgeschlossen von dieser Sonderregelung waren die hiesigen Beisassen und Juden, welche wie Fremde zu behandeln waren. Die Wiesenbesitzer, auf deren Wiesen die Dienstbarkeit des Fahrwegs und des Durchgangs hergebracht war, waren als Fußgänger vom Fahrgeld befreit, beim Übersetzen mit Vieh oder Wagen wurden sie jedoch nach Tarif behandelt. Sodann folgte eine namentliche Aufzählung von 18 Heidingsfelder Bürgern, welche Fahrgeldfreiheit genossen.

Dem Beständer wurde der Bestandsbrief vorgelesen; er versprach, dies alles zu erfüllen, und, nachdem er auch die geforderte

Kaution von 1.000 fl. geleistet hatte, wurde ihm die Fahr, mit den sich daraus ergebenden Vorteilen, auf zwölf aufeinander folgende Jahre im Bestand überlassen.⁷²

Auch für das Großherzogtum war der gesicherte Betrieb der Fähre, besonders in Kriegszeiten, von großer Bedeutung, was durch eine Baumaßnahme der Großherzoglichen Hofkommission in den Jahren 1811 bis 1815 deutlich wird. Um den Weg zur Fähre vor Beschädigungen durch den parallel verlaufenden Zwischengemäuerbach zu schützen, errichtete die Hofkommission einen Damm zwischen dem Bachbett und dem Fährweg. Die dazu einschlägigen Akten wurden leider beim Luftangriff auf Würzburg am 16. März 1945 vernichtet; die Reste dieses Dammes waren allerdings noch in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts sichtbar.⁷³

Auf Grund der sehr mangelhaften Schriftgutüberlieferung seit Anfang des 19. Jahrhunderts muss sich die weitere Forschung fast nur auf die Ratsprotokolle der Stadt Heidingsfeld und die Rechnungen des Rentamts Würzburg links des Maines [künftig: l.d.M.] beschränken. Überdies sind die Einträge zur Mainfähre in den einschlägigen Archivalien oft weit verstreut und wenig ergiebig.

Das Landgericht Würzburg l.d.M. übertrug offenbar die Zuständigkeiten für den reibungslosen Fährbetrieb der Stadt Heidingsfeld. Diese schrieb, man solle den Fährern „bedeuten“, in den Sommermonaten, um die Kommunikation mit dem rechten Mainufer, besonders mit der Stadt Würzburg und dem kgl. Landgericht, nicht zu unterbrechen, sei die Fähre sowohl des Nachts als wie bisher auch des Tages gehörig mit Fährern zu besetzen. Außerdem sollte der Fährer für jede Nacht, wo das Fahr unbesetzt gefunden werde, mit fünf Talern bestraft werden. Sollten sich die

Fährer beim Überfahren nachlässig zeigen und die Leute zu lange stehen lassen, war bei Beschwerden mit Polizeiarrest zu rechnen. Je nach Umständen konnte auch mit Geld bestraft werden. Gleichwohl sei den „Stackfährern“ zu bedeuten, dass sie ihre Schelche zu Nachtzeiten, bei zwei Talern Strafe, anzuschließen hätten.⁷⁴

Nach Ablauf seiner 12jährigen Pachtzeit ersteigerte Joseph Ohlhaut die Mainquerfahrt erneut, diesmal jedoch nur für drei Jahre bis zum 31. Mai 1823 für den Pachtzeitpreis von 566 fl. Dem Beständer wurde jedoch ein Abzug von 100 fl. gewährt, welche als Entgeld der Reparaturen der Anlandebrücken und des Fährhauses gerechnet wurden. Joseph Ohlhaut verlängerte die Pachtzeit dann zunächst um ein Jahr und schließlich 1824 auf weitere drei Jahre bis 1827. Bei dieser erneuten Verpachtung für die Jahre bis 1827 konnte wegen der beabsichtigten Errichtung einer Vizinalstraße (öffentliche Landstraße) auf dem linken Mainufer von Würzburg nach Heidingsfeld für die Zwerchfahrt nur ein geringerer Pachtschilling in Höhe von 424 fl. erlöst werden. Trotz des verringerten Pachtschillings hatte Ohlhaut am Ende der Pachtzeit einen Pachtgeldrückstand von 318 fl.

Neuer Pächter von 1827 bis 1830 wurde Michael Müller für einen Pachtzeitpreis von nur 158 fl.⁷⁵ Mit der Fertigstellung der neuen Straße war es erstmals möglich, linksmainisch auf dem Landweg, unter Umgehung der Fähre, mit Fahrzeugen von Heidingsfeld nach Würzburg und zurück zu gelangen. Die Straße diente dem Handels- und Postverkehr mit Württemberg und führte über Mergentheim an den unteren Neckar und zum Oberrhein, eine Abzweigung über Röttingen und Weikersheim nach Stuttgart und in die Schweiz. Durch den Bau dieser Straße wurde die

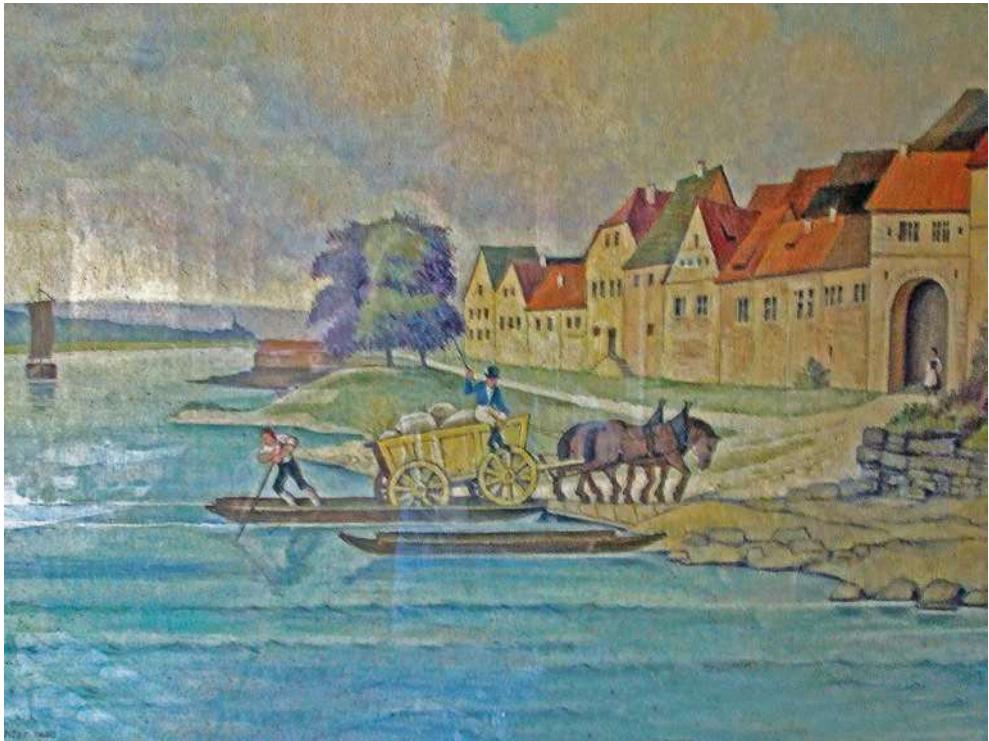


Abb. 9: Übersetzen eines Pferdefuhrwerks mit einer großen Fährbrücke, Bild von A. Helm, nach einem Kupferstich von Ludwig Richter 1840.

Das Gemälde befindet sich im Hotel „Zum Schiff“ in Obereisenheim.

Fähre in Heidingsfeld für den Fahrzeugverkehr weitgehend überflüssig.⁷⁶

Nach Ablauf der Pachtzeit des Michel Müller sind für den Zeitraum von 1830 bis 1833 Adam Alzmann und Michael Müller, beide von Heidingsfeld, als Pächter der Fähre genannt, allerdings zu einem Pachtschilling von 396 fl. jährlich. Beide Pächter und ein „Consorte“ (Mitbeteteiliger) verlängerten die Pachtzeit um weitere zwölf Jahre bis 1845 zum gleichen Pachtpreis.⁷⁷

Da das Übersetzen bei Hochwasser für die Fährleute nicht ohne Risiko war, gewährte die Stadt Heidingsfeld diesen eine ‚Gefahrenzulage‘, wie man heute sagen würde. Herkömmlicherweise wurde von

der Gemeinde für den verwendeten Schelch der Betrag von zwei Gulden pro Tag entrichtet. Beim Hochwasser von 1845 wurden jedoch statt der vorgesehnen Summe von 20 fl. nur 10 fl. genehmigt. Auch der Ansatz für die Einwohner wurde gestrichen, weil die Leute sowieso das Doppelte für das Übersetzen bezahlen müssten. Da in diesem Jahr nur zwei Tage und zwei Nächte Hochwasserstand herrschte, so wurden den Fährern nur sechs Gulden bewilligt, umso mehr da sich die Führer nach allgemeiner Klage sehr nachlässig bei der damaligen Überschwemmung benommen hatten.⁷⁸

Anschließend war Adam Alzmann für

die nächsten zwölf Jahre, von 1845 bis 1857, alleiniger Pächter der Fähre; in der nächsten Pachtperiode von 1857 bis 1869 ist Joseph Schmitt als Mitpächter aufgeführt. Der Pachtschilling von 600 fl. war zu der Zeit vierteljährlich zu entrichten.⁷⁹

Bei der Ausfertigung des Pachtvertrags im Jahr 1857 erkundigte sich das kgl. Rentamt beim Stadtmagistrat Heidingsfeld nach den Sonderrechten der Heidingsfelder Bürger bei den Überfahrts-Tarifen. Der Magistrat antwortete, dass durch den Prozess von 1784 über das Fahrgeld zwischen dem Ärar und der Gemeinde Heidingsfeld nur bekannt sei, dass die Heidingsfelder Bürger, wie im Pachtvertrag unter Paragraph 5 angegeben wäre, seit Menschengedenken für die Überfahrt nur einen Würzburger Heller gezahlt hätten und dieses im Lagerbuch Nr. 184 vermerkt sei. Die Begünstigung der Heidingsfelder Bürger hatte also noch 73 Jahre nach dem Prozess ihre volle Gültigkeit.⁸⁰

1861 ging beim Stadtmagistrat Heidingsfeld eine Anfrage der kgl. Postexpedition (Postamt) Würzburg ein, in der diese wissen wollte, ob eine Entschädigung von zwei Kreuzern für dreimaliges Überfahren über den Main bei Hochwasser als eine angemessene Gebühr erachtet werden könne, was der Stadtmagistrat bejahte. Die Entschädigung der Führer Joseph und Anton Schmitt wurde für diese Dienstleistung auf zwei Gulden pro Tag festgesetzt, die aus der Stadtkasse zu zahlen waren.⁸¹

1861 wurde die Erbauung der Bahnlinie von Ansbach nach Würzburg beschlossen, wobei die dazu erforderliche Brücke über den Main ca. 300 Meter unterhalb der Fähre geplant wurde. Auf Grund des Anraths der Stadtverwaltung Würzburg beschloss der Stadtrat von Heidingsfeld am 4. Dezember 1861, ein Bittgesuch an das kgl. Staatsministerium des Handels

und der öffentlichen Arbeit einzureichen, um die Erlaubnis der Benutzung der Brücke auch für Fußgänger zu erreichen.

Bürgermeister Karl Grimm schrieb an den König und bat, bei der Erbauung der Brücke die Anlegung von Trottoiren zu berücksichtigen. Er begründete seine Bitte damit, dass der Weg über die Brücke nach Würzburg 20 bis 30 Minuten kürzer würde und die Fähre wegen Hochwassers und Eisgangs oft nicht benutzbar wäre.⁸²

Die Generaldirektion der Verkehrsanstalten unterstützte dieses Ansuchen und schrieb an das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeit, die Mainfähre sei durch auftretendes Hochwasser des Mainflusses öfter unterbrochen. Für die Bevölkerung wäre es folglich eine große Erleichterung, wenn die bei Heidingsfeld zu erbauende Brücke zu beiden Seiten der Fahrbögen mit einem vier Fuß breiten Trottoir versehen würde. Der Mehraufwand dafür würde ca. 9.000 bis 10.000 fl. betragen. Allein der zahlreichen „Arbeiterklasse“ von Heidingsfeld, die beinahe ausschließlich ihren Verdienst in Würzburg findet, würde durch die Einsparung des Überfahrgeldes eine große Wohltat gewährt.

Auf die Rückfrage, ob sich die Fähre dadurch erübrigen würde, wurde mitgeteilt, dass die Fähre im Besitz des Staates sei und einen jährlichen Ertrag von 600 Gulden habe. Die Anlegung von Trottoiren werde aber trotzdem als wünschenswert angesehen. Dieser Beschluss bedeutete letztlich das definitive Aus für die Mainfähre im Staatsbesitz.⁸³

Das Rentamt suchte nun einen Käufer für das Fährrecht und bot dieses zunächst der Stadt Heidingsfeld zum Kauf an. Der Stadtrat war zunächst nicht abgeneigt und beschloss am 27. Oktober 1864, das Fährrecht zusammen mit dem Fährhaus und

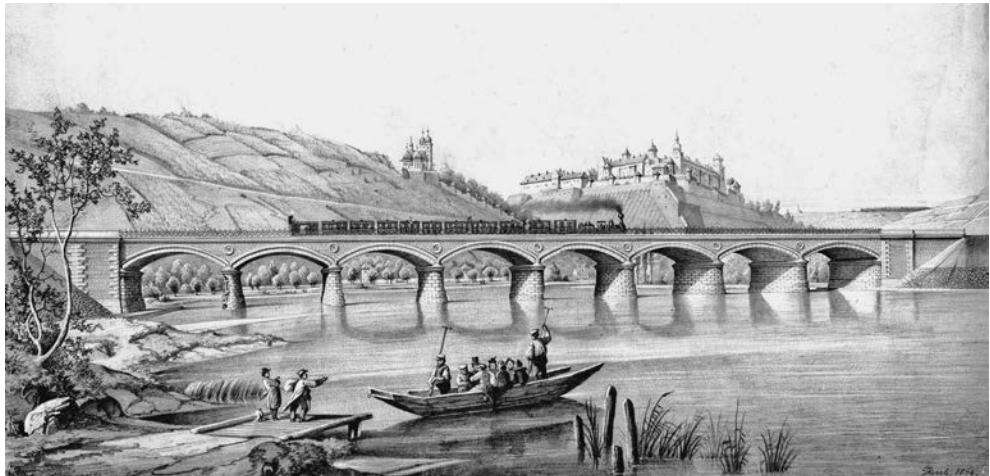


Abb. 10: Überfahrt mit einer kleinen Fährbrücke in Heidingsfeld, im Hintergrund die neuerrichtete Eisenbahnbrücke, deutlich zusehen der sog. Fährhafen. Bleistiftzeichnung von Carl Herrle 1864. Deutsche Bahnstiftung, DB Museum Nürnberg.

den dazu gehörigen Requisiten zu erwerben und zwar für den angemessenen Preis von 1.000 Gulden. Offenbar kamen dem Stadtrat dann Bedenken, ob die Fähre überhaupt noch eine Zukunft habe, denn nach nur acht Tagen revidierte man diesen Beschluss. Man schrieb, vom Kauf des Mainüberfahrtrechtes absehen zu wollen und empfahl die Gebrüder Anton und Johann Schmitt deswegen zu begutachten.⁸⁴ Die Familie Schmitt war nicht abgeneigt, und so kam es am 25. Januar 1865 zum Abschluss eines Kaufvertrages vor dem Notar Grimm in Würzburg.

Das kgl. Staatsrentamt verkaufte schließlich an Anton Schmitt sowie dessen Söhne Johann und Michael um den Gesamtpreis von 1.500 Gulden das Recht der Mainüberfahrt samt den dazu gehörigen Realitäten, das Fährhaus, FlNr. 7297 und eine Ödung, FlNr. 7296 am Main. Mitverkauft wurde folgendes Fahrgeschirr: Eine kleine Fährbrücke mit zwei Ketten und zwei Fährbäumen, eine große Fährbrücke

mit drei Ketten, eine Stange und zwei Fährbäumen, ein Schelch mit zwei Fährbäumen und zwei Sitzbrettern, drei Streichen (Ruder), ein großer und zwei kleine, ein großer Stein, der beim Fährhaus eingemauert und an dem eine Kette mit 17 Gliedern befestigt war, zwei Fuhereisen und ein altes Eisbeil.

Das im Kaufbrief aufgeführte Recht wurde mit allen Berechtigungen, wie es das Staatsärar besessen hatte, verkauft. Die Käufer sollten den Kaufschilling längstens nach acht Tagen beim kgl. Rentamt Würzburg erlegen und solidarisch für die Erfüllung aller Vertragsbedingungen haften.

Das Fahrgeschirr besaß nach rentamtlicher Schätzung von 1845 einen Wert von 575 Gulden und wurde den Pächtern der Überfahrt stets zum unentgeltlichen Gebrauch in der Art überlassen, dass die dieselben die in der Pachtzeit anfallenden Reparaturen sowie die notwendigen neuen Herstellungen aus eigenen Mitteln zu bestreiten hatten. Die bisherigen Päch-

ter waren verpflichtet, diese Gegenstände nach Ablauf der Pachtzeit in gutem Zustand und ohne Kostenaufrechnung zurückzulassen, weshalb der Schätzwert gerechtfertigt sei. Die neuen Käufer müssen den Fahrweg an beiden Seiten des Mainufers bis an die allgemeinen Wege sowie das Pflaster am Fährhaus auf eigene Kosten in gutem Zustand erhalten. An beiden Mainufern dürfen die Käufer ohne Genehmigung der Baubehörde keinerlei Veränderungen vornehmen.

Auch behielt sich das kgl. Staatsärar vor, bei einer Mainkorrektion für notwendig gehaltenen Bauten ober-, aber auch unterhalb der Mainüberfahrt ausführen zu lassen, ohne dass die Käufer oder deren Rechtsnachfolger Einspruch dagegen erheben oder Entschädigung verlangen könnten. Sollte oberhalb Heidingsfelds, z.B. in Randersacker, ebenfalls eine Überfahrt mit großem Fahrgeschirr gestattet werden, so dürften die Käufer weder Einspruch erheben noch eine Entschädigung verlangen. Alles Militär und die kgl. Gendarmerie sollte im Dienst unentgeltlich übergesetzt werden. Endlich wurde bemerkt, dass die Überfahrtsgebühr auf dem Beschluss des Stadtmagistrates Heidingsfeld vom 12. dieses Monats basiere und die übergebene Abschrift dieses Beschlusses als unzertrennlicher Bestandteil dieser Notariatsurkunde anzusehen sei. Die Beteiligten genehmigten und bestätigten den Kauf und sämtliche Bedingungen durch ihre Unterschriften.

Der Urkunde ist folgender Auszug aus dem Sitzungsprotokoll des Stadtmagistrats Heidingsfeld vom 20. Januar 1865 beigefügt: „*Wird beschlossen, es sei Anton, Joseph und Johann Schmitt, nachdem dieselben gut beleumundet sind, das erforderliche Vermögen und Geschick zum Überfahren besitzen, die polizeiliche Bewilligung zur Ausübung*

des erworbenen Überfahrtsrechts zu erteilen, wenn dieselben sich verpflichten, folgende Fahrtarife einzuhalten: Für Auswärtige: Von der Person 1 Kreuzer, ein Pferd 6 Kreuzer, von ein Paar Ochsen oder Pferde, mit oder ohne Wagen, gleich ob beladen oder leer, 12 Kreuzer, 1 Ochse oder Stier 6 Kreuzer, 1 Kalb oder Schaf 1 Kreuzer, bei hohem Wasser oder Eisgang darf das Doppelte erhoben werden.“

Die Bürger von Heidingsfeld bekamen als Fußgänger eine Vergünstigung und mussten nur $\frac{1}{4}$ Kreuzer bezahlen, ansonsten waren die allgemeinen Tarife gültig. Auch die Fahrgeldbefreiung für die Wiesenbesitzer, auf deren Wiesen die Last des Fahrweges und des Durchgangs hergebracht war, blieb erhalten. Auch hätten sich die Führer zu verpflichten, dass sich einer der die Überfahrt ausübenden Besitzer oder Stellvertreter auch zur Nachtzeit im Fährhaus aufhalte.⁸⁵

Die Brüder Schmitt wurden noch im Jahre 1880 in einer Veröffentlichung über die Mainschifffahrt als Fährleute in Heidingsfeld genannt. Die mittels Fährbäumen betriebene Fähre wird damals als für Personen und Fuhrwerke geeignet bezeichnet.⁸⁶

Die Erbauung von zwei neuen Brücken über den Main in Würzburg (1888 die Luitpoldbrücke, heute Friedensbrücke, und 1895 die Ludwigsbrücke, im Volksmund Löwenbrücke genannt) schadeten dem Fährbetrieb in Heidingsfeld erheblich. Nach nur 40 Jahren im Besitz der Familie Schmitt wurde das endgültige ‚Aus‘ für die Fähre im Zuge der Mainkorrektion im Jahre 1906 besiegt.

Die Stromteilung bei Heidingsfeld war ein Hindernis für die (Ketten-) Schifffahrt und musste beseitigt werden. Das Straßen- und Flussbauamt führte daher im Einvernehmen mit der Stadt Heidingsfeld um-



Abb. 11: Die 1906 erbaute Floßausschleife heute.
Photo: K. Losert.

fangreiche Baumaßnahmen durch. Die Mainufer wurden neu festgelegt, der sogenannte „Fährhafen“ aufgefüllt und die Anlandestellen an beiden Ufern beseitigt. Ein Fährbetrieb mit großen Brückefähren war nun nicht mehr möglich. Der Abstand des Fährhauses zum Mainufer verdoppelte sich durch die Baumaßnahmen von bisher ca. 25 Metern auf ca. 50 Meter. Dadurch vergrößerte sich der bereits bestehende Ländeplatz der Stadtgemeinde Heidingsfeld erheblich.

Die Baubehörde kam der Stadtgemeinde entgegen, indem sie eine „Ausschleife“ für Floßholz oberhalb der Mündung des Baches „Zwischen den Mauern“ und dem Ländeplatz errichtete. Diese Floßausschleife diente zur bequemen Bergung von Holzstämmen aus dem Main und durfte auch für kleinere Schiffsreparaturen verwendet werden.⁸⁷

Das Fährhäuslein mit Umgriff blieb jedoch weiter im Besitz der Familie Schmitt. Der letzte Fährmann Karl Schmitt firmierte im Adressbuch der Stadt Würzburg vom Jahre 1906 allerdings bereits als Sand schöpfer mit Motorbetrieb.

Über die weitere Nutzung des Fährhauses sind keinerlei schriftlichen Unterlagen vorhanden. Nach mündlicher Überliefe-

rung wurde das Fährhaus in den 1920er Jahren von einer armen und mittellosen Frau namens Buchert (Bucherts Lies) als Notwohnung bewohnt. Auch eine Nutzung bis 1935 durch das Corps Moenania als Paukboden lässt sich schriftlich nicht belegen. Bei älteren Heidingsfeldern jedoch ist das Fährhaus unter dem Namen „Mainländerheim“ bekannt.

Auf dem Areal neben dem Fährhaus wurde 1936 von den Unternehmern Stühler & Hupp eine kleine Schiffswerft errichtet, welche ihren Betrieb Mitte der 1960er Jahre wieder einstellte.⁸⁸ Am 14. Juli 1970 verkaufte schließlich die Witwe des Michael Schmitt, Maria Schmitt, geb. Hartmann, wohnhaft in Wiesbaden, das Fährhaus zusammen mit vier weiteren Grundstücken an den Kaufmann Hermann Neubert aus Heidingsfeld, angeblich um den Betrag von 12.000 DM.⁸⁹

Zwar wurden Stimmen laut, das Fährhaus vor dem Verfall zu retten und einer sinnvollen Nutzung zuzuführen; diese Bemühungen waren jedoch vergebens. Für die Erweiterung des Möbelhauses Neubert wurde das Areal eingeebnet, und das Fährhaus musste einem Parkplatz weichen.⁹⁰ Die Heidingsfelder Malerin und Heimat-



Abb. 12: Bild des Mainufers bei Heidingsfeld mit Fährhaus, ca. 1930.
Stadtarchiv Würzburg, Nachlass Walter Obst 228.

dichterin Regina Junkenitz (1900–1984) schreibt in einem Nachruf auf das Fährhaus:⁹¹

„Gebäude sind nicht nur Ausdruck ihrer Zeit, sie sind fortwährende Erinnerungsmale.
Hol über – lange verklungen
Studentenlieder – lange gesungen
Notbewohner – lange versunken
Vom hohen Wasser – oft ertrunken
Altes Fährhaus.“

Klaus Losert (geb. in Dauba, Sudenten) war nach dem Besuch der Bayrischen Archivschule in München als Sachbearbeiter im Staatsarchiv Würzburg beschäftigt. Nach seiner Pensionierung widmete er sich der Vergangenheit seiner neuen Heimat mit mehreren Aufsätzen über noch unbearbeitete Themen zur Geschichte Heidingsfelds. Seine Anschrift lautet: Gartenstraße 8, 97072 Würzburg, E-Mail: losert.klaus@web.de.

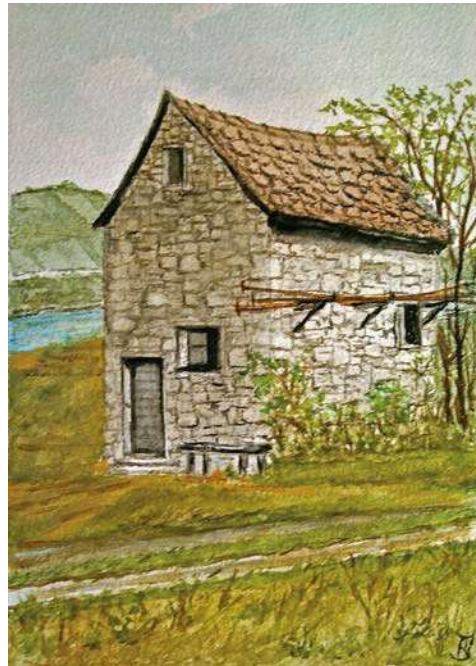


Abb.13: Das Heidingsfelder Fährhaus. Aquarell von Regina Junkenitz, ca. 1960/1970.

Privatbesitz F. Sch.

Anmerkungen:

- 30 StAWü, Salbuch 83, fol. 15f.
- 31 StAWü, Rechnungen Nr. 7491–7517.
- 32 Trost, Werner: Wörth am Main. Chronik einer fränkischen Kleinstadt. Wörth 1991.
- 33 StAWü, Hofkammerprotokoll [künftig: HKP] 1738, fol. 241, 269, 278, 289, 297, 367 u. 375.
- 34 StAWü, HKP 1739, fol. 261.
- 35 StAWü, HKP 1741, fol. 22, 90, 109, 261.
- 36 StAWü, HKP 1742, 26. November.
- 37 StAWü, HKP 1744, fol. 630, 678, 693.
- 38 StAWü, HKP 1747, fol. 119, 297.
- 39 StAWü, Rechnung Nr. 7538, fol 242.
- 40 StAWü, HKP 1744, fol. 624, 636.
- 41 StAWü, HKP 1749, fol. 224, 280.
- 42 StAWü, HKP 1751, fol. 863.
- 43 StAWü, HKP 1754, fol. 562.
- 44 StAWü, HKP 1763, fol. 262, 284.
- 45 StAWü, Würzburger Verordnungen, Friedrich Karl, Teil II, fol. 31, 796, 919.
- 46 StAWü, HKP 1767, fol. 96.
- 47 StAWü, HKP 1771, fol. 668.
- 48 StAWü, Rechnungen, Nr. 7550, fol. 181, 265.
- 49 StAWü, HKP 1779, fol. 1423, Würzburg, 08.02.1780, Franz Ludwig (von Erthal).
- 50 StAWü, HKP 1784, fol. 581.
- 51 StAWü, Gebrechenamt VII H 376.
- 52 StAWü, HKP 1771, fol. 759, 774.
- 53 StAWü, Gebrechenamt VII H 114, Sammelakt (1774 bis 1840) mit verschiedenen Provenienzen, das erhöhte Fährgeld betreffend.
- 54 StadtAWü, Abt. Heidingsfeld, Ratsprotokoll Nr. 9, fol. 188.
- 55 StAWü, HKP 1779, fol. 132, 1423, 1438.
- 56 Wie Anm. 53; Würzburg, 06.01.1780, Franz Ludwig, Bischof und Herzog zu Bamberg und Würzburg.
- 57 Ebd.
- 58 Ebd., Bamberg, 02.03.1780, Franz Ludwig, Bischof zu Bamberg und Würzburg in Franken.

59 StAWü, Rechnungen 7554 (1783).
 60 StAWü, HKP 1783, fol. 726.
 61 Wie Anm. 53, Franz Josef Müller, Anwalt der Gemeinde Heidingsfeld. 05. 01. 1784.
 62 StAWü, HKP 1786, fol. 327.
 63 StAWü, Rechnungen 7555 (1785).
 64 StAWü, Rechnungen 7558 (1788).
 65 Ebd., fol. 193.
 66 Universitätsbibliothek Würzburg, Rep. II, Nr. 53, Würzburger Intelligenzblatt 1795.
 67 StAWü, Rechnungen 7565 (1795), fol. 182.
 68 Ebd., fol. 106.
 69 StAWü, HKP 1795 III, f. 75 v, Nr. 10030.
 70 StAWü, Rechnung 7568en (1798), fol. 170.
 71 StAWü, Rechnungen 7769 (1799), fol. 100.
 72 StAWü, Rentamt Würzburg l.d.M.ä.O., Bände, Bd. Nr. 182, fol. 191; Unterschrieben und mit Insiegel bestätigt, Würzburg, 10.06.1807.
 73 StAWü, Würzburger Kartons, Regalien, Wasseurregal.
 74 StadtAWü, Abt. Heidingsfeld, Ratsprotokoll 12, fol. 139.
 75 StAWü, Rechnungen 36952, fol. 466, Nr. 36960, fol. 288.
 76 StAWü, Regierung von Unterfranken Nr. 11688.
 77 StAWü, Rechnungen 36966, fol. 316, 36968.
 78 StadtAWü, Abt. Heidingsfeld, Ratsprotokoll 18, fol. 315; gez. von Oberbürgermeister Roßbach.

79 StAWü, Rechnungen 36981, fol. 23, Nr. 36992, fol. 21.
 80 StadtAWü, Abt. Heidingsfeld, Ratsprotokoll 23, fol. 376.
 81 StadtAWü, Abt. Heidingsfeld, Ratsprotokoll 25, fol. 613.
 82 StadtAWü, Abt. Heidingsfeld, Ratsprotokoll Nr. 25, fol. 541.
 83 Bayer. Hauptstaatsarchiv München, Verkehrsarchiv 33791.
 84 StadtAWü, Abt. Heidingsfeld, Ratsprotokoll Nr. 26, fol. 113.
 85 StAWü, Notariatsarchiv, Notariat Würzburg, Not. Grimm, GRNr. 152/1865; unterschrieben von Oberbürgermeister Franz Otto und dem Stadtrat von Heidingsfeld.
 86 E. Bellingrath: Die Reform der Mainschifffahrt. Dresden 1880.
 87 StAWü, Straßen und Flussbauamt Würzburg, 89.
 88 StadtAWü, Mainfränkische Zeitung v. 18.02. 1938.
 89 StAWü, Amtsgericht Würzburg, Grundbuch Heidingsfeld, Bd. 101, Blatt 4614.
 90 StadtAWü, Main-Post v. 24.07.1971, Volksblatt v. 20.10.1971.
 91 StadtAWü, Nachlass Walter Obst, Nr. 222, undatiert.



Telefon 09 31/2 76 24
Telefax 09 31/2 76 25

halbigdruck
offset • digital

EGLMAYER VERLAG

Fachverlag für Handel
Behörden und Industrie

info@halbigdruck.de
www.halbigdruck.de