

Frank, Alfred: "UNSER BAYERN", Heft 1, - Beilage der "BAYERISCHEN STAATSZEITUNG"
München: Januar 1976

Abschrift: Manfred Kimmig, Burgthann, 2009, mit Anmerkungen und Ergänzungen
Manfred Kimmig, Steinfeldstrasse 35, 90559 Burgthann, Tel. 09183 4569

Für die Internetpublikation überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2009

Im Schelch von Forchheim nach Bamberg

- Über die Flussschifffahrt auf der Regnitz -

Bis zum Jahre 1981 soll der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsweg (= RMD-Kanal) die Donau erreichen. Große Erwartungen hinsichtlich einer Belebung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen den an dem neuen Europakanal zwischen Nordsee und Schwarzem Meer liegenden Ländern knüpfen sich an seinen Bau. Es haben dies in letzter Zeit besonders auch die Sowjetunion und Österreich zum Ausdruck gebracht. Angesichts der Milliardenbeträge, die der Kanalbau bisher verschlang und die er noch beanspruchen wird, sind immer wieder auch Gegenstimmen laut geworden, die noch durch den Umstand Gewicht erhalten, dass der Güterumschlag auf der in Betrieb genommenen Teilstrecke bis Nürnberg die Hoffnungen nicht voll zu erfüllen vermochte.

Die Befürworter des Kanalbaus betonen jedoch im Gegensatz dazu, dass sich der echte Nutzen erst einstellen könnte, wenn die Verbindung von Nürnberg nach Regensburg hergestellt ist.

"Der Fluss ist die Seele der Landschaft, er schenkt den Ufern Fruchtbarkeit und Dörfern und Städten das Leben". Dieses Wort des Schriftstellers Kurt Heynicke trifft auch auf die fränkischen Flüsse Main und Regnitz zu, die einst durch grüne Auen ihre Schleifen zogen, schon früh Schiffslasten und Flösse trugen und nunmehr größtenteils in den Europakanal einbezogen werden konnten.

Die Anfänge des Schiffsverkehrs auf der Regnitz gehen wahrscheinlich auf die Zeit der ersten Siedlungen der Franken zurück, welche ab dem 6. Jahrhundert in den Raum des heutigen Ober- und Mittelfrankens vordrangen. Urkundliche Nachweise fehlen; dagegen verweisen alte Nachrichten auf mindestens eine Fahrt Kaiser Karls des Großen auf der Regnitz im Zusammenhang mit einer wahrscheinlichen Einkehr im Königshof Forchheim.

"Nach den Reichsannalen des Jahres 793 wurde dem Frankenkönig Karl, als er sich in Regensburg aufhielt, von Sachverständigen geraten, zwischen der Altmühl und der Schwäbischen Rezat einen schiffbaren Graben auszuführen, um bequem von der Donau zum Rhein zu fahren". (A. Hinterleitner)

Der Bau kam im Herbst 793 in Gang, doch verhinderten heftige Regenfälle und hohes Grundwasser einen Erfolg, dazu zwangen kriegerische Ereignisse (Sachsenaufstand im Bereich der Unterweser und Einfälle der Mauren in Südfrankreich) zu einem Abbruch der Bauarbeiten und der Abreise des Königs nach Würzburg, wo er Weihnachten 793 feierte. Die Reise soll auf Regnitz und Main erfolgt sein. Verschiedene schriftliche Quellen geben einige, wenn auch ungenaue Hinweise darauf ¹⁾.

Freilich gibt es Forscher, welche eine Schifffahrt des Kaisers und seines Trosses über Regnitz und Main verneinen. Doch ist es nicht einzusehen, warum eine Fahrt auf Flüssen als eine Besonderheit hätte erwähnt werden müssen, zumal gerade die Wasserstraßen damals in den neuen fränkischen Siedlungsgebieten zwischen Main und Donau die einzigen das Gebiet erschließenden Verkehrswege waren; ausgebaute Römerstraßen fanden sich nur im ehemaligen römischen Besatzungsgebieten südlich der Donau und westlich der Frankenhöhe.

Übrigens dürfte Karl der Große seine historische Fahrt erst vor der Einmündung der wasserreichen Wiesent, also von Forchheim aus, wo Trubach und Aisch der Regnitz noch

weiteren Wasserzufluss bringen, begonnen und dabei zugleich dem dortigen Königshof einen Besuch abgestattet haben. Auch war es einst gar nicht ungewöhnlich, an allzu schmalen oder seichten Stellen die kleinen Flussboote aus dem Wasser zu nehmen und sie eine Strecke weit über Land zu transportieren, um sie an geeigneter Stelle wieder ins Wasser zu setzen.

¹⁾ = Der aktuelle Wissenstand darüber, Stand 2008, geht davon aus, dass Karl der Große samt seinem Tross und seiner Flussbootflotte die Rednitz ab Georgensgmünd benutzte und auf dem Wasserwege so rasch nach Würzburg gekommen war.

Regger Verkehr auf der Regnitz

Obleich unmittelbare Hinweise fehlen, ist anzunehmen, dass in jenen fernen Zeit, da Kaiser und Könige, weltliche und kirchliche Fürsten zu Forchheim einkehrten, hier tagten und verhandelten und für das ganze Reich wichtige Beschlüsse fassten, immer wieder die Regnitz als Verkehrsweg zu dienen hatte. Sogar Bonifatius soll schon über Forchheim und Bamberg auf der Regnitz nach Norden gereist sein. Auftrieb und bedeutende Ausweitung musste die Schifffahrt erhalten, nachdem Kaiser Heinrich II. sein Kammergut, den Königshof Forchheim, dem von ihm gegründeten Bistum Bamberg geschenkt hatte. Besonders aus den späteren Jahrhunderten finden sich Hinweise auf einen umfangreichen Warentransport und Personenverkehr zwischen der Residenzstadt Bamberg und der Festungsstadt Forchheim in geographischen Beschreibungen oder Reiseerinnerungen.

Allein schon die Erwähnung Forchheims als wichtiger Handelsplatz an der uralten Nord-Süd-Straße in den Kapitularien Karls des Großen vom Jahre 805 lässt vermuten, dass damals bereits der Wasserweg zumindest nach Bamberg der Warenbeförderung diene. Hans Paschke rechnet den Bamberger Raum zusammen mit dem 741 erstmals erwähnten Königshof Hallstadt wie den Königshof Forchheim zu den *"acht Grenzstationen zwischen Nordsee und Donau, bis zu denen Ostkaufleute mit ihren Waren ziehen durften, über die hinaus aber jeder Waffenhandel mit dem Osten (= den Awaren) untersagt war. Gehörte dieser Raum also neben sechs anderen zu den Kontrollpunkten zur Überwachung des Handels und seiner Güter an den damaligen Grenzen des Reiches, so erweist er sich auch als eine seiner Kopfstationen und, wenn schon vielleicht noch nicht ständige Niederlassung einheimischer und ortsansässiger Kaufleute, so zumindest aber doch als einer der Umschlagplätze fahrender und wagender westdeutscher, vor allem Mainzer Kaufleute an der Militärgrenze"*.

Die Tragfähigkeit der einst auf der Regnitz verkehrenden Lastkähne, "Schelche" genannt, dürfte zwischen 500 und 1000 Kilogramm betragen haben, der Tiefgang der Boote bei voller Beladung war etwa 1 ½ Fuß, was etwa 50 Zentimeter sind, ein Wert, der für die Regnitz ab Forchheim eine ganzjährig nutzbare Schifffahrt sicherstellte. Die Bezeichnung "Schelche" dürfte sich von "Schale" ableiten aber auch auf Beziehungen zu *"ahd. Scalta"* = Stoß- oder Stakstange hinweisen.

Für die gute Eignung der Regnitz als Wasserweg spricht nicht zuletzt das Vorhaben, sie als Hauptglied in die unter dem Frankenkaiser geplante schiffbare Flussverbindung Rhein-Main-Donau einzu- binden, und quer durch die Jahrhunderte reichen die Nachrichten über den ehemals bedeutsamen Schiffsverkehr. Von der möglichen Schiffsreise Karl des Großen einmal abgesehen; mit noch größerer Wahrscheinlichkeit fuhr der im Jahre 1077 in Forchheim gewählte Gegenkönig Rudolph von Rheinfelden, als er den Weg über Bamberg und Würzburg nahm, auf der Regnitz und dem Main zur Krönungsfeier nach Mainz. 1431 führte man die Truppen gegen die rebellierenden Hussiten auf dem Wasser. Am 5. Februar 1552 veranlasste das Bamberger Domkapitel Fürstbischof Weigand von Redwitz, *"etlich Pulver zur nottdurft zu gebrauchen"*, durch Claus von Egloffstein kaufen und *"denen von Vorchheim etlich Püchsen uffm Wasser schicken zu lassen"*, und als sich der brandenburgische Markgraf Albrecht Alkibiades nach beendeten Raubzügen in Thüringen und Sachsen und nach seiner Niederlage bei Sievershausen am 11. Juli 1553 gegen Franken wandte, brachte man aus Bamberg auf dem Wasser Kirchenornat und Urkunden nach Forchheim zur sicheren Verwahrung im wasserumgebenen Bischofsschloss. Ab 1600 wurden Lebensmittel und Schlachtvieh für Bamberg aus dem Nürnberger Raum bis Forchheim auf dem Landweg gebracht und dort auf Schiffe umgeladen. Aus dem

Frankenwald wiederum gelangten über Bamberg Schieferplatten flussaufwärts. Als der einst weithin bekannte Forchheimer Stück- und Glockengießer Sebaldus Kopp 1658 nach Würzburg umsiedelte, ließ er sein gewichtiges Arbeitsgerät per Schiff befördern, so wie auch schon früher die Erzeugnisse der Forchheimer Gießhütte (Glocken, Geschütze, Kunstgüsse etc.), soweit sie nach dem Norden gingen auf Schelchen transportiert worden waren. Stark frequentiert war der Schiffsverkehr während des Dreißigjährigen Krieg, als es galt, den vielfältigen Nachschubbedarf der verschiedenen Armeen zu decken -erinnert sei dabei an 1632-34 als sich König Gustav Adolf und sein kaiserlicher Gegenspieler Wallenstein an der Alten Veste bei Fürth- Zirndorf gegenüberstanden-. Kurfürst Max von Bayern gab hierzu ausdrückliche Weisung. 1632 gingen sechs Schelche mit Wein und elf mit Korn von Bamberg nach Forchheim, und auf ihrem Rückweg trugen sie Gerste, Geschütze und Munition gegen Norden. Auch sonstige Frachten wurden in jenen schweren Zeiten verladen, so während der schwedischen Belagerung der Festung Forchheim 1632 bis 1634. Am 22. Juni 1634 fuhren drei und zwei Tage später vier Schelche mit verwundeten schwedischen Söldnern in Richtung Bamberg, und am 14. Juli musste sich der schwer er-krankte schwedische Kommandant Cratz selbst einem Schiff anvertrauen. Als dann am 13. August 1634 die Belagerung aufgehoben werden musste, waren sogar das gesamte schwedische Kriegsvolk samt Kanonen vor Forchheim auf Kähne verladen und nach Bamberg zu bringen.

Viel Fracht in Krieg und Frieden

Der Wasserweg diente natürlich sehr oft auch friedlichen Zwecken. Die verschiedensten Bedürfnisse des täglichen Lebens beanspruchten ihn auf ihrem Transport von Ort zu Ort wie ebenso die zu Bamberg gefertigten Bildhauerarbeiten, etwa Wappensteine für die Festungsmauern, Plastiken für Kirchen.

1680 versicherte Fürstbischof von Dernbach dem berühmten Kapuziner Marco d'Aviano, er werde ihn in Forchheim per Schiff abholen lassen. Noch 1792 ließ sich J.G. Meusel vernehmen: *"Von Forchheim bis Bamberg sieht man keine Brücke mehr über die Regnitz, weil der Fluss sehr breit und schiffbar ist, täglich gehen Kähne mit Gütern von Bamberg nach Forchheim und von da nach Bamberg"*. 1801 betonte J.B. Roppelt: *"Die Regnitz wird an der großen Brücke bei Forchheim schiffbar und mit Kähnen und Nachen stark befahren"*. Anton Schuster charakterisierte die einstige Bedeutung des Schiffsverkehrs wie folgt: *"... Der Schifffahrt oblag es, das Güld- und Zehntgetreide aus dem Oberland den fürstlichen Kornkammern in der Residenzstadt zuzuführen, Kaufmannsgüter zu befördern. Die Militärrequisitionen benützen das Wasser als Transportmittel, der spätere Salztransport nahm den gleichen Weg, und daneben ging auch ein flotter Transport von Personen"*. Aus Forchheimer Landgerichtsakten von 1810 bis 1813 geht hervor, dass auch in den Jahren nach Auflösung des Hochstifts Bamberg noch ein regelmäßiger Schiffsverkehr bestand. Etwas geändert haben sich die Verhältnisse um die Mitte des Jahrhunderts, nachdem der Ludwig-Donau-Main-Kanal eröffnet war; völlig eingestellt wurde die Regnitzschifffahrt jedoch erst um das Jahr 1900.

Begünstigt wurde die Benützung des Wasserweges wesentlich durch den schlechten Zustand der Landstraßen. Dazu bemerkte z.B. Peter Schneider: *"Die alten Straßen haben ihren Begängern und Befahren einst viel Mühsal bereitet. Kein fester Untergrund, nur gelegentlich Versteinung im Bannkreis von Städten; im Tal durchaus nicht überall Knüppeldämme, sondern meist unbekümmerte Führung durch unergründlichen Sumpf"*. A. Hinterleitner bezog sich zwar auf älteste Zeiten, wenn er schrieb, dass man außerhalb des von den Römern für den Verkehr erschlossenen Gebietes nur Saumpfade gekannt habe; die alten Landstraßen blieben aber noch das ganze Mittelalter hindurch und bis weit in das 19. Jahrhundert hinein im schlechten Zustand. Das vielfach versumpfte Gelände erlaubte weder längere Tagesreisen noch große Frachten und bedingte einen hohen Aufwand an Pferden und Menschen zum Transport verhältnismäßig geringer Lasten; bei schlechtem Wetter brauchte man bisweilen bis zu 15 Pferde für einen einzigen Wagen.

Nicht verwunderlich also, wenn das Wasser als sicherer, schnellerer und billigerer Verkehrsweg beansprucht wurde. Kein Wunder auch, dass der jeweilige Landesherr, zunächst der König, hernach der Fürstbischof, die Hand über den Wasserweg hielt, seine Benützung wie seinen Erhalt und seine Pflege durch Verordnungen zu regeln suchte. Diese

hochherrliche Obhut über den Fluss lässt es auch verständlich erscheinen, dass dieser zwischen Forchheim und Bamberg völlig frei von Wehren und Radstattanlagen (= Wasserschöpfpräder -*Anm.*) gehalten werden musste, während flussaufwärts zwischen Forchheim und Fürth 200 Wasserschöpfpräder in der hier nicht schiffbaren Regnitz standen, wodurch diese übrigens eine Sonderstellung unter sämtlichen Flüssen Europas einnahm.

Der erste Bamberger Hafen

Kopfstation der Mainschifffahrt und deren Hafen- und Umschlagplatz war von jeher Bamberg.

Der Ein- und Ausladeort dürfte an der "Greten" gelegen gewesen sein, die dem Markt der Stadt als ihrem Handelszentrum nahe war. Hier muss von Anfang an der Hafen gesucht werden. In seiner Nähe, so am Sand, in der Fischerei und überhaupt an den Ufern des linken Regnitzarmes wohnten daher immer die Schiffer und Fischer der Stadt, hier entstanden zugleich ihre Fahrzeuge (Hans Paschke). Unter der "Greten" ist die platzartige Erweiterung der Straße unterhalb der Unteren Brücke, die heute "Am Kranen" heißt, zu verstehen, wo sich also der Handelshafen befand.

Der linke Regnitzarm war folglich einst der schiffbare Wasserlauf, und auf ihm führte die Schifffahrt stromaufwärts gegen Forchheim. Das Hafengelände lag unterhalb der Regnitzbrücke am rechten Flussufer. Es war gleichzeitig der Lagerplatz für Floßholz, das regnitzabwärts ging. In einem Schreiben der Forchheimer Bürgerschaft vom Jahre 1831 steht z. B. zu lesen: *"Auf der Regnitz fließt unser Holz nach Holland"*, und mit "Holländer" wurden noch 1894 die flößbaren Baumstämme bezeichnet. Wie Bamberg (Sandbad 38 und Kapuzinerstraße 5) besaß auch Forchheim seine Schifferherberge, die sich nahe der Regnitz befand und im heutigen Gasthaus "Zum Schiff" (Brauerei Neder) eingerichtet war. In einer eigenen "Schiffmannsstube" fanden die Regnitzschiffer Unterkunft, und noch immer erinnert das Wirtshausschild mit einem Regnitzschiff als Hauszeichen an vergangene Zeiten.

Der Wasserweg war gerade für Forchheim als Festungsstadt von größter Bedeutung, denn hier bestanden verschiedene hochfürstliche Einrichtungen: die Garnison, das Zeughaus, die Pulvermühle, zwei Pulvermagazine, das Getreidemagazin und die Gießhütte. Die Lieferungen zum weiträumigen Zeughaus nahmen die erste Stelle ein. Da es in Forchheim selbst keine Schifferzunft gab, waren es durchwegs Bamberger Fergen und Schiffsleute, die mit eigenen Fahrzeugen (Schelchen etc.) von der Residenzstadt nach Forchheim und zurück fuhren. Die Entlohnung der Schiffer erfolgte durch die bischöfliche Obereinnahme in Bamberg, deren aufschlussreiche Rechnungsmanuale noch im dortigen Staatsarchiv liegen. Aus ihnen erfahren wir nicht allein den großen Umfang der Güter- und Personentransporte, sondern erhalten desgleichen Aufschluss über Fülle und Vielartigkeit des Kriegsmaterials, der militärischen Ausrüstungsgegenstände, Monturen, Lebensmittel, Metallwaren, über die enormen Pulvermengen oder auch über die Rohstoffe (Salpeter, Schwefel) zur Pulverherstellung.

Pläne für eine große Wasserstraße

Die Beschränkung der Regnitzschifffahrt auf die Strecke Forchheim-Bamberg war in militärischer und wirtschaftlicher Beziehung schon von jeher als ein großer Nachteil empfunden worden. Seit ältester Zeit gab es daher Pläne für eine Ausweitung der Wasserstraße flussaufwärts angefangen bei den vergeblichen Bemühungen Karls des Großen ²⁾ um eine Verbindung von Altmühl und (Schäbischer-) Rezat 793 bis zum Bau der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau in der Gegenwart ³⁾.

Der einstige Wasserbau-Inspektor Fick zu Erlangen überlegte 1811, wie zwischen Nürnberg und Bamberg auf Pegnitz und Regnitz eine Schifffahrt zu ermöglichen wäre. Dabei wies er nach, dass bei einer Normaltiefe der Pegnitz von 4 bis 5 Fuß (etwa 1,20 bis 1,45 m) und der Regnitz von 6 bis 7 Fuß (etwa 1,80 bis 2,05 m) diese Flüsse durchaus fähig wären, Lastschiffe zu tragen, zumal deren Fließgeschwindigkeit so gering sei, dass die Fahrt gegen den Strom keine Schwierigkeiten mache. Fick dachte dabei an den Einbau von Schleusen bei

einem Kostenaufwand von über 105 000 Gulden. Aber schon solche finanziellen Erfordernisse ließen den Plan zu damaliger Zeit von vorneherein scheitern.

Ein Jahr später (1812) trat G.W. Sand aus Erlangen mit einer anderen Überlegung an die Öffentlichkeit. Er erkannte als größtes Hindernis für die Schifffahrt die Wehre der verschiedenen Mühlen sowie die Grundbäume der zahllosen Wasserschöpfräder, alles "ökonomische Anstalten" jedoch, die bei einer Schiffbarmachung der Regnitz keinen Schaden erleiden dürften. Deshalb sollten nach seiner Ansicht die Schiffe jeweils über die Wehre auf sogenannten Rollbrücken hinüber gebracht werden. Menschenkraft vermochte die an Seilen hängenden Schiffe leicht über solche Brücken ziehen. Die Grundbäume der Wasserungsräder als ein weiteres Hindernis der Schifffahrt könnten aber ohne Schwierigkeiten tiefer geschlagen werden. Sand dachte an insgesamt 9 Rollbrücken zwischen Nürnberg-Schniegling und Baiersdorf vor Forchheim.

König Ludwig I. blieb es vorbehalten, die seit rund 1000 Jahren gewünschte durchgehende Schifffahrtsverbindung von der Donau zum Main und Rhein zu realisieren. Da die Regnitz selbst nicht gleich der Altmühl schiffbar gemacht werden sollte⁴⁾, war von vorne herein eine vom Fluss vollkommen getrennt und östlich parallel dazu verlaufende Kanaltrasse gedacht. Am 1. Juli 1836 begannen die durch Freiherrn Heinrich von Pechmann und Friedrich Beyschlag geleiteten Bauarbeiten an zahlreichen Stellen der Kanaltrasse zwischen Kelheim und Bamberg. Am 5. Mai 1843 konnte der Schiffsverkehr auf dem "neuen" Ludwigskanal zwischen Bamberg und Nürnberg feierlich eröffnet werden.

Aber nicht nur die ein Jahr später, am 24. September 1844, in Betrieb genommene Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Bamberg musste die auf den Ludwigskanal gesetzten Hoffnungen stark beschneiden; auch der unzureichende Ausbauzustand des Mains und der Donau ließen das Projekt wenig zukunftsfruchtig erscheinen.

Deshalb begannen schon zum Ende des 19. Jahrhunderts Überlegungen zunächst für einen Ausbau des Ludwigskanals auf bestehender Linie, ab 1904 aber war nach entsprechenden Untersuchungen des Technischen Amtes des Bayerischen Kanalvereins klar geworden, dass für einen modernen Kanal für die damals größten Binnenschiffe von 1000 Tonnen Tragfähigkeit eine andere Kanallinie nötig sei. 1921 wurde die RHEIN-MAIN-DONAU-AG mit den beiden Hauptaktionären Deutsches Reich und Freistaat Bayern gegründet, als deren Unternehmensziel in verschiedenen Staatsverträgen der Bau einer Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb von Passau festgelegt wurde. Zur Finanzierung sollte die RMD-AG Flutkraftwerke an Main, Donau und Inn errichten dürfen, um aus den Gewinnen durch Verkauf der elektrischen Energie die Bauarbeiten zu bezahlen, aber auch die Reichs- und Staatszuschüsse und Darlehen zurückzahlen zu können. Dieser Konzessionsvertrag läuft im Jahre 2050 ab, nach dem Vertragstext fallen dann die Kraftwerksanlagen und das Vermögen der RMD-AG an das Reich, bzw. heute Bundesrepublik und Bayern.

Die Gesamtlänge des Rhein-Main-Donau-Kanal beträgt 677 Kilometer; davon der eigentliche Kanal zwischen Bamberg und Kelheim knapp 170 Kilometer.

Der durchgehende Schiffsverkehr auf den neuerdings nunmehr Main-Donau-Kanal genannten Großschifffahrtsweg konnte am 25. September 1992 aufgenommen werden.

³⁾ = Der heutige Wissensstand (2008) geht davon aus, dass die Fossa Carolina oder Karlsgraben zumindest teilweise funktioniert hat und die Flussschiffahrt Kaiser Karls bei der Reise von Regensburg nach Würzburg diese Verbindung bereits nutzen konnte.

⁴⁾ = Freiherr von Pechmann begründet den Seitenkanal entlang der Regnitz wie folgt: Der Wohlstand der Dörfer im und am Regnitztal ist abhängig von der Wiesenbewässerung dort, Durch eine Schiffbarmachung müssten die Schöpfräder beseitigt werden, was zum einen eine Ertragsminderung der Wiesenflächen mit sich bringt, zum anderen müssten diese zum Teil uralten Wasserrechte (nach der Wassergerichtsordnung von 1692)) durch Geld abgelöst werden, was zeitaufwändig und teuer wird.

Außerdem fürchtete von Pechmann den Fluss wegen seiner schnell aufkommenden Hochwässer, den zum Teil sehr niedrigen Wasserständen in trockenen Sommern und die durch den von der Rednitz mitgebrachten Sand eine starke Versandung der Fahrinne. Er kam zu dem (damals absolut richtigen) Entschluss für den Parallelkanal.