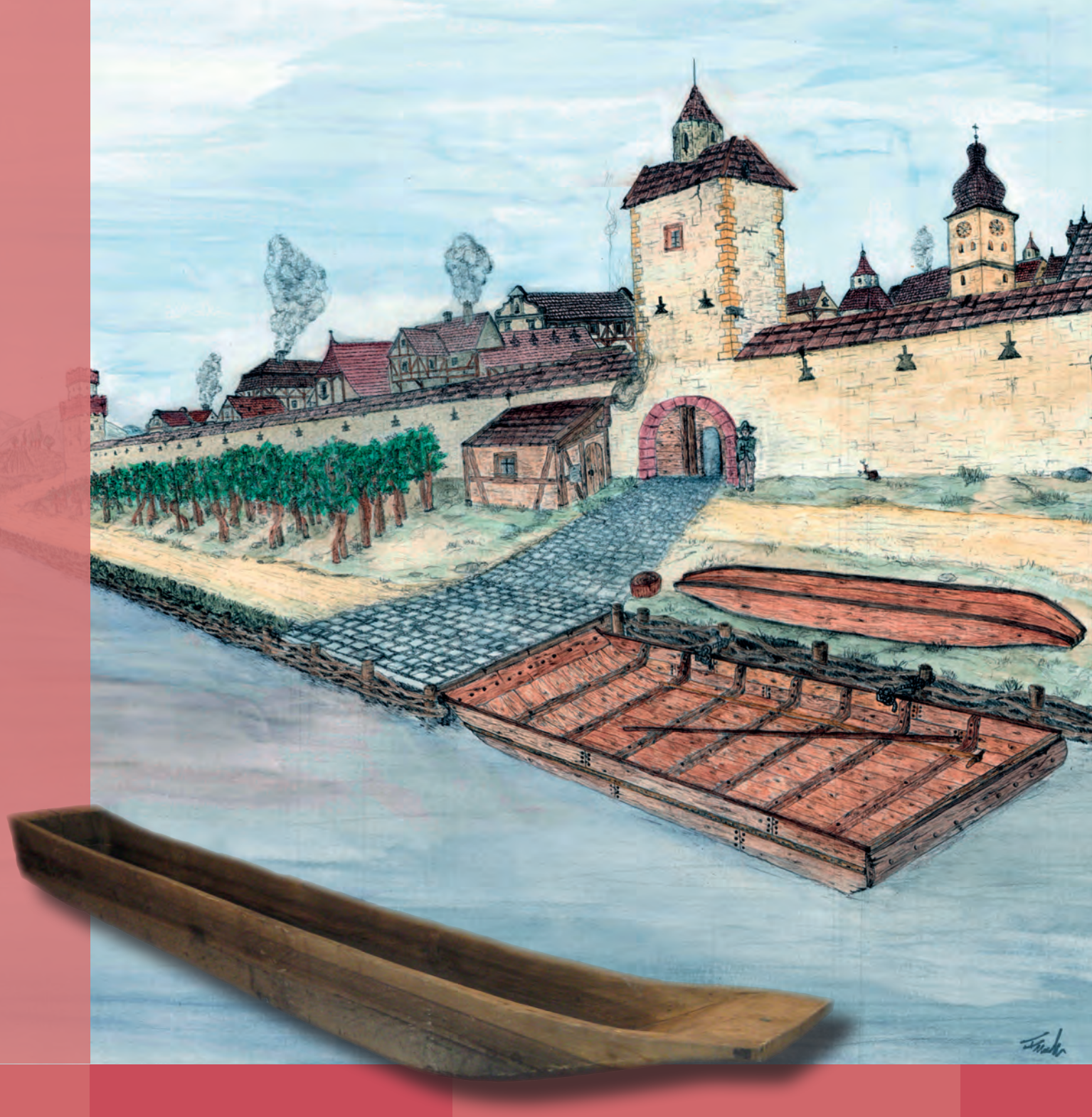


Lars Kröger

Fähren an Main und Neckar

Eine archäologische und historisch-geographische Entwicklungsanalyse mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Verkehrsinfrastruktur

Römisch-Germanisches Zentralmuseum
Leibniz-Forschungsinstitut für Archäologie

R G Z M

Lars Kröger

Fähren an Main und Neckar
Eine archäologische und historisch-geographische Entwicklungsanalyse mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Verkehrsinfrastruktur

MONOGRAPHIEN

des Römisch-Germanischen Zentralmuseums

Band 160

Römisch-Germanisches Zentralmuseum
Leibniz-Forschungsinstitut für Archäologie

R G Z M

Römisch-Germanisches Zentralmuseum
Leibniz-Forschungsinstitut für Archäologie

Lars Kröger

FÄHREN AN MAIN UND NECKAR

EINE ARCHÄOLOGISCHE UND HISTORISCH-GEOGRAPHISCHE ENTWICKLUNGSANALYSE MITTELALTERLICHER UND FRÜHNEUZEITLICHER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz 2022

Inaugural-Dissertation
an der Fakultät Geistes- und Kulturwissenschaften
der Otto-Friedrich-Universität Bamberg
Erstgutachter: Univ.-Prof. Dr. Ingolf Ericsson
Zweitgutachter: Univ.-Prof. Dr. Andreas Dix
Tag der mündlichen Prüfung: 7. Februar 2017

Der Druck des Bandes wurde durch die
Deutsche Forschungsgemeinschaft unterstützt
durch einen Druckkostenbeitrag im Rahmen der
Projektförderung »Fähren an Main und Neckar«.

Redaktion: Erik Hoops (DSM Bremerhaven),
Stefan Albrecht, Claudia Nickel (beide RGZM)
Satz: Michael Braun (RGZM)
Umschlag: Claudia Nickel (RGZM) unter Verwendung
einer Zeichnung von F. Frese und eines Fotos von L. Kröger

**Bibliografische Information
der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über **http://dnb.d-nb.de** abrufbar.

ISBN 978-3-88467-351-5
ISSN 0171-1474
eISSN: 2629-673X

Dieses Werk ist unter der Creative Commons-Lizenz 4.0 (CC BY-SA 4.0) veröffentlicht.

Propylaeum
FACHINFORMATIONSDIENST
ALTERTUMSWISSENSCHAFTEN

Diese Publikation ist auf http://www.propylaeum.de
dauerhaft frei verfügbar (Open Access).
DOI: https://doi.org/10.11588/propylaeum.1077
eISBN: 978-3-96929-171-9 (PDF)
URN: urn:nbn:de:bsz:16-propylaeum-ebook-1077-0

© 2022 Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, der Entnahme von Abbildungen, der Funk- und Fernsehsendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem (Fotokopie, Mikrokopie) oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, Ton- und Bildträgern bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Die Vergütungsansprüche des § 54, Abs. 2, UrhG. werden durch die Verwertungsgesellschaft Wort wahrgenommen.

Druck: johnen-druck GmbH & Co. KG, Bernkastel-Kues
Printed in Germany.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort VII

Thema und Fragestellung 1

Der Main und der Neckar – Überblick über die Regionen 5
Naturraum des Maingebietes 5
Naturraum des Neckargebietes 6
Geologie des Arbeitsgebietes 8
Historische Entwicklung des Arbeitsgebietes und Nutzung der Gewässer 11

Einbäume – die archäologischen Hinterlassenschaften 19
Bisherige Arbeiten 19
Stand der Forschung zu Einbäumen in Europa 24
Einbäume als Modelle 29
Einbäume in Schriftquellen 30
Einbäume in Bildquellen 32
Stand der Forschung zu Einbäumen im Arbeitsgebiet 33
Arbeitsansatz 36
Arbeitsweise und Dokumentation der Funde 37
Diskurs zur Nomenklatur der Einbäume und ihrer Bauteile 43
Analyse der Einbaumfunde aus dem Arbeitsgebiet 45
Der Einbaumfund 45
Vom Stamm zum Einbaum 57
Formen und Bauteile der Einbäume 75
Datierung der Einbaumfunde 99
Die Entwicklung der Einbäume im Arbeitsgebiet 103
Fließende Entwicklung versus starre Entwicklung 103
Typ 1 104
Typ 2 105
Typ 3 106
Typ 4 108
Sonderformen 110
Chronologische Entwicklung der Funde am Main 115
Schwimmkörper und deren Nutzungsrekonstruktion in Europa 117
Rekonstruktionsmöglichkeiten für die Einbaumfähren im Arbeitsgebiet 143
Andere Interpretationsmöglichkeiten zur Nutzung der Einbäume 150

Fähren – die schriftlichen Hinterlassenschaften 157
Bisherige Arbeiten zum Fährwesen 158
Stand der Forschung zum Fährwesen im deutschsprachigen Raum 158
Stand der Forschung zum Fährwesen im Arbeitsgebiet 161
Arbeitsansatz 163
Herangezogene Quellen 163
Arbeitsweise und Umgang mit den Quellen 168
Grenzen der Aussagemöglichkeiten 170
Analyse der archivalischen Quellen 171
Entstehung und Ausbau des Fährsystems 171
Geographische Lage der Fährstandorte auf der Makroebene 173
Geographische Lage der Fährstandorte auf der Mikroebene 177
Besitzverhältnisse und deren Entwicklung 180
Pacht und Vergabe der Fährlehen 189
Pflichten und Rechte der Fährleute 199
Pflichten der Fährnutzer 211
Ausstattung des Fährlehens mit Gütern 222
Die Fährleute 228
Entwicklung der Fahrzeuge 232
Ablösung der Fähren 244
Rezeption von Fähren in Sagen und Legenden 251
Bedeutung von Flussübergängen für die Entwicklung der Verkehrsnetze 253

Versuch der Rekonstruktion eines idealtypischen Fährstandortes und
Zusammenfassung der Ergebnisse 261
Um 1300 261
Um 1500 261
Um 1700 262
Um 1900 264

Literatur 265
Online-Ressourcen 291
Unpublizierte Archivquellen 292

Online-Anhang

Karten
Fundkatalog
Tafeln
Katalog der Fährorte 1
Der Main 1
Der Neckar 108
Die Regnitz 156

VORWORT

Der Weg, auf dem man zu einem Dissertationsthema gelangt, kann gerade und kurz oder auch etwas verschlungener und weitläufiger sein. Im Falle der vorliegenden Arbeit war es klar der zweite Fall, auch wenn die Richtung bereits früh vorgegeben war. Noch vor dem Beginn meines Studiums in Bamberg 2003, und kurz nachdem ich mich für das Fach der Mittelalter- und Neuzeitarchäologie entschieden hatte, entstand bei mir ein größeres, durchaus romantisch verklärtes Interesse an der Unterwasserarchäologie und damit verknüpft auch an Wasserfahrzeugen. Eine Sporttauchausbildung folgte, aber auch die Erkenntnis, dass Bamberg als Ausgangspunkt für eine »unterwasserarchäologische Karriere« eher ungeeignet war. So trat der Plan, sich auf Ausgrabungen im feuchten Milieu zu spezialisieren, in den Hintergrund. Das Interesse an den Fahrzeugen aber blieb, und ich fing an, mich neben unterwasserarchäologischen Fragestellungen auch in den Forschungsstand der Schiffsarchäologie einzuarbeiten. Dazu besuchte ich ab 2005 in regelmäßiger Folge passende Tagungen in Deutschland und, soweit es möglich war, auch im Ausland. Da entsprechende Themen allerdings nicht zum Lehrkanon an der Universität Bamberg gehören, entstand schon sehr früh der Zwang, ein gewisses »Einzelkämpfer-Dasein« zu entwickeln. Dies wurde von mir in der Regel als Vorteil angesehen.

Im Winter 2006/2007 machte mich Tilman Warnke, ein befreundeter Grabungstechniker am Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (BLfD), auf den Fund mehrerer Einbäume in der Nähe von Staffelbach bei Bamberg aufmerksam, welche dort kürzlich entdeckt bzw. wiederentdeckt worden waren, u. a. ein besonders großes Objekt aus karolingischer Zeit. Begeistert davon, dass Wasserfahrzeuge quasi direkt vor der Haustür gefunden wurden, plante ich, einen kleineren Artikel über diese drei Funde (EN-34 bis 36) zu verfassen. Da neben dem Studium, meinen umfangreichen Tätigkeiten als studentischer Mitarbeiter am Lehrstuhl und den Grabungstätigkeiten in den Semesterferien keine Zeit dafür blieb, einen Beitrag zu schreiben, erhielt ich Ende 2007 die Information, dass sich Dr. Timm Weski, ebenfalls Mitarbeiter am BLfD und ausgewiesener Experte für Wasserfahrzeuge, der Funde angenommen hatte. Damit hatte sich das Thema für mich eigentlich erledigt. Im Frühjahr 2008 traf ich Timm Weski auf einer Tagung in Hamburg und sprach ihn auf die Funde an. Er zeigte sich begeistert von meinem Interesse und sandte mir daraufhin von ihm bereits zusammengestelltes, umfangreiches Material zu den Einbäumen am Main zu. Es war sofort klar, dass die Menge der Funde zum einen in der europäischen Fundlandschaft herausragend war, und zum anderen, dass das Material den Umfang einer Magisterarbeit übersteigen würde. Trotzdem entschloss ich mich, das Thema als Abschlussarbeit zu wählen, welches von Herrn Prof. Dr. Ingolf Ericsson (Lehrstuhl für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit) angenommen und zusammen mit Herrn Prof. Dr.-Ing. Stefan Breitling (Professur für Bauforschung und Baugeschichte) betreut wurde. Die Arbeit mit dem Titel »Die Einbäume des Maingebietes. Fährwesen im Mittelalter« wurde im August 2009 fertiggestellt und mit einer Note von 1,0 bewertet. Wie zu erwarten war, konnten allerdings nicht alle 93 Funde des damaligen Katalogs in gleicher Weise berücksichtigt werden, und bereits bei der Erstellung der Magisterarbeit wurde eine Fortführung des Themas als Dissertation ins Auge gefasst. Um dies zu ermöglichen, wurde von mir 2010 ein Antrag auf Förderung für zweieinhalb Jahre bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) erstellt, durch Herrn Prof. Dr. Ingolf Ericsson unter dem Titel »Mittelalterliches und frühneuzeitliches Fährwesen an Main und Neckar« eingereicht und 2011 bewilligt. Ein Fortsetzungsantrag für ein weiteres halbes Jahr wurde 2013 gestellt und 2014 positiv begutachtet. Neben der Schaffung meiner eigenen Stelle wurden auch Gelder für Fahrten zu den Lagerungsorten der Einbäume und für studentische Hilfskräfte bewilligt. Zusätzlich wurden Kooperationen mit dem BLfD zur dendrochronologischen Datierung

der Funde und dem Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven für den Druck der entstehenden Monographie vereinbart. Ohne diese Förderungen wäre das gesamte Projekt nicht möglich gewesen. Neben den Einbäumen am Main wurden ebenfalls die wenigen Funde am Neckar mit in die Untersuchung aufgenommen. Thematisch wurde das Projekt um eine Betrachtung der schriftlichen Zeugnisse zu Fähren an beiden Flüssen erweitert, um so das Thema »Flusspassagen« auf ein möglichst breites Quellenfundament zu stellen.

Wie nicht anders zu erwarten, gilt mein Dank einer ganzen Reihe an Personen sowohl aus meinem fachlichen als auch meinem privaten Umfeld, ohne die eine Durchführung dieses Forschungsprojektes nicht möglich gewesen wäre. Aus fachlicher Sicht gilt mein erster und besonderer Dank Herrn Prof. Dr. Ericsson, der mich seit Beginn meines Studiums immer gefördert hat, mir die Freiheiten gab, selbstständig in meinem eigenen Rhythmus und nach eigenen Schwerpunkten zu arbeiten, und sich immer, wenn ich Hilfe brauchte, für mich einsetzte. Auch möchte ich mich bei Herrn Prof. Dr. Andreas Dix von der Historischen Geographie bedanken, der so freundlich war, die Zweitbetreuung meiner Dissertation zu übernehmen, und damit das quellenkundliche Gegengewicht zur Archäologie bildet. Ebenfalls möchte ich mich bei Herrn Prof. Dr. Stefan Breitling bedanken, der mich während der Magisterarbeit betreut hat. Ein ganz besonderer Dank gilt Dr. Timm Weski, der mir nicht nur seine Vorarbeiten zu den Einbäumen am Main überließ, sondern auch die Kooperation mit dem BLfD ermöglichte. Weiter ist ganz besonders Franz Herzig, ebenfalls vom BLfD, für die schnelle und unkomplizierte dendrochronologische Beprobung und seine große Holzexpertise zu danken. Auch Frau Dr. Ursula Warnke möchte ich meinen besonderen Dank aussprechen für die Ermöglichung der Kooperation mit dem DSM und Erik Hoops für die Übernahme des Lektorates. Dem Römisch-Germanischen Zentralmuseum – Leibniz-Forschungsinstitut für Archäologie, insbesondere der Generaldirektorin Univ.-Prof. Dr. Alexandra W. Busch und auch ihrem Vorgänger Herrn Univ.-Prof. Dr. Falko Daim möchte ich sehr für die Übernahme der Arbeit in die monographische Reihe danken, nachdem ein Druck der Arbeit wie ursprünglich vorgesehen und vereinbart über die monographische Reihe des Deutschen Schifffahrtsmuseums durch deren Einstellung nicht mehr möglich war. Ein besonderer Dank gilt auch Frau Dr. Claudia Nickel und dem Redaktionsteam für die Betreuung der Drucklegung mit all seinen zum Teil komplizierten Eigenheiten, sieben Jahre nach der Fertigstellung der Dissertation.

Ein besonderer Dank gilt den vielen ehren- und hauptamtlichen Mitarbeitern in den unterschiedlichen Museen, Archiven und Sammlungen, die mir Zugang zu ihren Einbäumen gewährten und mir in den meisten Fällen auch erlaubten, die Funde dendrochronologisch zu beproben, oder in anderer Weise beratend und unterstützend zur Seite standen. Dies sind in alphabetischer Folge Frau Beike (Regio-Museum Seligenstadt), Herr Bergmann (Hessisches Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Gelnhausen), Herr Blisch (Museum und Stadtarchiv Wiesbaden), Herr Bockius (Museum für Antike Schifffahrt, Mainz), Frau Brandl (Städtisches Museum Schweinfurt), Herr Büttner (BLfD, Außenstelle Memmelsdorf), Herr Eichenauer (Haus der Stadtgeschichte Offenbach), Herr Eißing (Otto-Friedrich-Universität Bamberg, Denkmalkunde), Herr Gunzelmann (BLfD, Außenstelle Memmelsdorf), Frau Haas-Gebhard (Prähistorische Staatssammlung München), Herr Hafenecker (Heimatmuseum Ebern), Herr Hartlieb (Stettfeld), Frau Hirschkorn (Stadt Hallstadt), Herr Höpfner (Museum der Stadt Aschaffenburg), Herr Huber (Prähistorische Staatssammlung München), Herr Huwe (Geschichtsverein Steinheim e. V.), Frau Jacob (Städtisches Museum Heilbronn), Herr Jenks (ehem. Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Lehrstuhl für mittelalterliche Geschichte), Herr Keweloh (ehem. Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven), Herr Künzel (Ebern), Frau Küppers (Museum Schloss Steinheim), Herr Linß (Schifffahrtsmuseum Haßmersheim), Herr Lipp (Kreisheimatpfleger Hassberge), Herr Mantel (Bauhof Knetzgau), Herrn Marquart (Museum der Stadt Aschaffenburg), Herr Meusert (Volkach), Frau Müller-Tischer (Kulturamt der Stadt Pforzheim), Herr Neubert (Museen der Stadt Miltenberg), Frau

Nomayo (Städtisches Museum Kitzingen), Herr Rosenkranz (Landschaftsmuseum Baerlo), Frau Schurr (Historisches Museum Bamberg), Herr Schwitalla (Hessisches Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Wiesbaden), Herr Sietz (ehem. Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven), Herr Staudt (Schifferverein Germania Hassmersheim), Herr Such-Garcia (Haus der Stadtgeschichte Offenbach), Herr Uchtmann (Heimat- und Geschichtsverein Großkrotzenburg e. V.), Herr Ulrich (BLfD, Außenstelle Memmelsdorf), Herr Warnke (BLfD, Außenstelle Memmelsdorf), Frau Waschka (Museum der Stadt Staffelstein), Herr Wieland (Landesamt für Denkmalpflege Baden-Württemberg, Außenstelle Karlsruhe) und Herr Zöller (Regio-Museum Seligenstadt).
Einen herausragenden Dank möchte ich Herrn Karl Schneider aus Volkach aussprechen, der in den letzten Jahren durch sein ehrenamtliches Engagement eine ganze Reihe von Einbäumen aus den Kiesgruben im Raum der Volkacher Schleife rettete, dokumentierte, konservatorisch behandelte und bei sich zu Hause aufbewahrt. Auch möchte ich mich gesondert bei den Mitarbeitern des Hauses der Bayerischen Geschichte, insbesondere Herrn Ralf Skoruppa, für die produktive Zusammenarbeit bei der Vorbereitung der Ausstellung »Main und Meer« in Schweinfurt bedanken, ebenso bei Herrn Max Rahrig von der Denkmalkunde an der Otto-Friedrich-Universität für die gute Zusammenarbeit bei der 3D-Dokumentation eines Einbaums aus Schweinfurt und bei Frau Juliane Weidemüller für die Kooperation bei der dendrochronologischen Beprobung mehrerer Funde aus Hessen. Ein großer Dank gilt auch den Mitgliedern der AG Binnenfähren, insbesondere Herrn Konrad Lagies, die mich in ihren Kreis aufgenommen haben. Nicht unerheblich waren auch die persönlichen Kontakte auf Tagungen zu diversen Kollegen, welche mich immer wieder mit Informationen oder Ideen versorgt haben. Hier soll besonders der Deutschen Gesellschaft zu Förderung der Unterwasserarchäologie e. V. gedankt werden, welche mit ihren jährlichen Tagungen immer ein gutes Forum für den kollegialen Austausch bot.
Neben den vielen externen Kollegen und Mitarbeitern möchte ich mich auch bei einer ganzen Reihe von Personen am Institut für Archäologie, Denkmalkunde und Kunstgeschichte an der Universität Bamberg bedanken, ganz besonders bei meinen drei ehemaligen studentischen Mitarbeitern Fritz Jürgens, Thies Siems und Philipp Buhrmann, die mich bei der Literaturrecherche zu den Fährorten und bei der Dokumentation der Einbäume vor Ort unterstützt haben. Ohne diese Hilfe hätte die große Menge an Informationen zu den Einbäumen und Fähren nie zusammengestellt werden können. Genauso danke ich auch unserer Institutssekretärin Ingrid Hösch, auf die immer Verlass war, wenn ich bei der Projektverwaltung nicht weiterwusste, und die auch für sonstige Belange ein offenes Ohr hatte. Ein freiwillig oder unfreiwillig offenes Ohr hatten auch diverse Kollegen, Doktoranden und Studenten, welche zum Teil mit einer stoischen Gelassenheit meine Redeschwalle über altes Holz, Wasser oder sonstigen »Unfug« über sich ergehen lassen mussten. Hervorzuheben sind hier Kathrin Schäfer, Lukas Werther, Juliane Schenk, Phil Burgdorf, Fabien Griessel, Marius Kröner und Patrik Cassitti. Einen besonderen »Leidensgenossen« in der Phase der Dissertationserstellung habe ich in Eike Michl gefunden, mit dem ich mir über mehrere Jahre ein Büro teilen durfte und dies ohne zu zögern auch sofort wieder tun würde, da sich unsere zum Teil unterschiedlichen Charaktere auf das beste kollegial wie auch freundschaftlich ergänzt haben.
Neben den Kollegen und Freunden im eigenen Haus gibt es auch eine ganze Reihe an Personen außerhalb, die mir fachlich wie auch vor allem moralisch zur Seite standen, sei es durch gemeinsames Mittagessen und Kaffeetrinken, ein Bier nach Feierabend oder die sinnlosesten Konversationen, die man sich vorstellen kann, über die Chatfunktionen eines bestimmten sozialen Netzwerkes. Auch dies ist/war wichtig und nötig, um anschließend mit befreitem Geist weiterarbeiten zu können. Einen besonders großen Dank möchte ich auch meinen Korrekturlesern Christine und Carsten Reichert aussprechen, welche sich durch die am Ende doch recht umfangreiche Seitenzahl gekämpft haben. Ich gelobe, mein Bestmögliches zur Verbesserung meiner Orthographie und Grammatik zu tun, auch wenn ich den Erfolgsaussichten gegenüber skeptisch bin.

Zum Schluss möchte ich meiner Familie danken, die meine Begeisterung für die Archäologie sicherlich mit anfänglicher Skepsis verfolgt, aber immer ideell wie auch finanziell unterstützt hat. Auch dafür, dass mir immer verziehen wurde, wenn ich oft zugunsten der Archäologie auf Heimatbesuche im Norden verzichten musste, bin ich sehr dankbar. Mein größter Dank gilt aber meiner Frau Susi, die mich wie keine andere Person die ganze Zeit hindurch unterstützt und alle Hoch- und Tiefphasen der letzten Jahre mit mir zusammen gemeistert hat.

THEMA UND FRAGESTELLUNG

Die Erforschung der Entwicklung von Infrastruktur stellt für historisch ausgerichtete Disziplinen ein großes Problem dar. Während einzelne Ereignisse von großer Tragweite sich in schriftlichen Quellen niederschlagen, herausragende Bauwerke sich bis heute erhalten, sei es im archäologischen Befund oder im Idealfall noch stehend, und besondere künstlerische Objekte von Generation zu Generation in Haushalten und Sammlungen weitergegeben werden, sind es oft Teile des alltäglichen Lebens, zu denen wir heute nur schwer Zugang erhalten können. Dabei ist es erst der (funktionierende) Alltag, der den Bau von Kathedralen, Burgen und Residenzen ermöglicht. Ist die Bevölkerung nicht ausreichend mit Nahrung, Wärme und Schutz versehen, kann kein Herrscher politische Programme aufstellen, kann die Bevölkerung nicht wachsen und neue Siedlungen gründen oder alte ausbauen, und können Handwerker und Künstler keine Objekte herstellen, die neben einem funktionalen, auch einen ästhetischen Wert besitzen.
Innerhalb des Betrachtungszeitraumes dieser Publikation, vom frühen Mittelalter bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts im geographischen Raum entlang von Main und Neckar, kann davon ausgegangen werden, dass die Bereitstellung der Grundbedürfnisse »Nahrung, Wärme und Schutz« in der Regel erfüllt wurde. Einzelne extreme Krisen, wie z. B. der Dreißigjährige Krieg, Epidemien oder großräumige Missernten führten zwar zu extremen Engpässen in der Erfüllung der Grundbedürfnisse, dies aber in vielen Fällen mit lokalen Schwerpunkten und nur selten gleichzeitig im gesamten süddeutschen Raum. Die Frage ist also in der Regel nicht, ob die Grundbedürfnisse gedeckt werden, sondern wie effizient dies passiert. Je höher die Wirtschaftlichkeit der Bereitstellung der Grundbedürfnisse ist, desto mehr Ressourcen stehen für andere Aktivitäten zur Verfügung, welche eine Gesellschaft gedeihen lassen. Einer der wichtigsten Punkte zur Steigerung der wirtschaftlichen Effektivität ist die Verteilung unterschiedlicher Aufgaben und Tätigkeiten. Dies hat den Vorteil, dass ein Expertentum entsteht, bei dem sich Personengruppen auf die Bereitstellung bestimmter Produkte spezialisieren. Ebenso aber auch, dass auf bestimmte Ressourcen, wie Bodenqualitäten für die Landwirtschaft, erlegbare Tiere im Wasser und an Land oder Bodenschätze überhaupt zugegriffen werden kann. Die Verteilung der Aufgaben hat zur Folge, dass die entstandenen Produkte oder Personen, welche Dienstleistungen erbringen, von einem Ort zu einem anderen bewegt werden müssen. Je schneller und aufwandsärmer dies erfolgt, desto effizienter ist das wirtschaftliche Gefüge, welches wiederum den Grad der Prosperität der Gesellschaft steigert. Dieser Austausch wird optimiert durch die Bereitstellung und den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur, welches das Grundthema dieser Arbeit ist.
Die Erforschung von Verkehrsinfrastruktur stellt ein äußerst komplexes Themenfeld dar. So muss z. B. definiert werden, welche Aspekte zur Verkehrsinfrastruktur gehören. Für den Betrachtungszeitraum spielen zwei Hauptkategorien eine Rolle: der Transport auf dem Land und der Transport auf dem Wasser. Der Transport auf dem Wasser ist, abgesehen von Schwimmern, erst durch die Schaffung erforderlicher Einrichtungen möglich. Die vorrangige Assoziation bilden selbstverständlich Wasserfahrzeuge, aber auch Lande- und Umschlagplätze und die Gestaltung oder künstliche Schaffung von Wasserwegen ist unumgänglich. Auch auf dem Land mögen zuerst der Verlauf und die Gestalt von Wegesystemen, wie auch die unterschiedlichen Transportsysteme zu Fuß, auf Packtieren oder mit Fahrzeugen in den Sinn kommen. Allerdings bilden gleichermaßen Übernachtungsplätze, Verladesysteme, Verpackungsmaterialien, Lagerungsmöglichkeiten, ein verlässlicher Schutz vor Diebstählen und Überfällen und vieles mehr einen wichtigen Teil des Systems. Die Bereitstellung all dieser Punkte ist mit Kosten verbunden, welche zum Teil durch den Transporteur für seine individuellen Bedürfnisse selbst aufgebracht, aber auch durch den Eingriff einer Form der öffentlichen Hand ermöglicht wurden. Eine Überschneidung privater und öffentlicher Akteure ist dabei auf allen Ebenen

möglich. Während der individuelle Transporteur seine Kosten aus seinen Gewinnmargen decken konnte, mussten die Infrastrukturmaßnahmen für das Gemeinwohl auch durch die Gesellschaft gedeckt werden. Die Kontrolle über den Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel und deren Requirierung unterstand einem Herren oder einer höhergestellten Institution. Gleichzeitig konnten von diesen auch Regeln für das Verhalten gegenüber den Infrastruktureinrichtungen oder den Umgang mit diesen aufgestellt werden. Dies beinhaltete in vielen Fällen auch Abgaben wie Zölle oder Nutzungsgebühren, mit denen die Aufwendungen gedeckt werden konnten.

Die Quellen, welche uns zur Erforschung von Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen, sind äußerst begrenzt. So kann ein einzelner Schiffsfund mit Ladung z. B. genaue Informationen über Handelskontakte zu einer bestimmten Zeit geben. Mitunter kann auch die Fahrtroute rekonstruiert werden. Informationen über die angelaufenen Hafenplätze, deren Gestalt und Organisation sind aber nicht enthalten. Auch ein schriftlicher Bericht über Abgaben, welche z. B. einem Kloster zugeflossen sind, kann besagen, welche Waren von einem Ort an einen anderen gelangt sind. Eine Aussage, auf welche Weise, welcher Strecke und mit wie viel Aufwand dies erfolgte, lässt sich aber in der Regel nicht treffen. Zu guter Letzt kann eine überlieferte Karte Informationen enthalten, wo sich eine Trasse befand und welche Punkte miteinander verbunden waren oder nicht. Wer diese Wege baute und wie stark diese frequentiert waren, ist aber nicht ersichtlich. Nur im Zusammenspiel möglichst vieler unterschiedlicher Disziplinen ist es also möglich, ein einigermaßen aussagekräftiges Bild zu entwickeln. Auch die Untersuchung eines einzelnen Ortes kann die Entwicklung des Handels an diesem Platz offenbaren, nicht aber die Entfaltung der Verkehrsinfrastruktur. Dies ist nur mittels großräumiger und epochenübergreifender Betrachtungen möglich.

Damit stellt sich aber ein grundsätzliches Problem ein, welches kaum lösbar erscheint. Die archäologische Forschung kann mit ihren Methoden lediglich einzelne Orte erfassen und bewerten. Moderne Techniken der Fernerkundung werden zwar immer weiterentwickelt und erbringen eine Vielzahl neuer Daten, aber um z. B. eine wiederentdeckte alte Straße einordnen zu können, muss diese erst ergraben werden. Dabei kann nie vorausgesetzt werden, dass datierbares Material vorhanden ist. Dieses ist jedoch nötig, um eine Nutzungsabfolge erarbeiten zu können. Auch lässt sich an den gewonnenen Erkenntnissen nie ablesen, welche Waren durch wen und in welchem Umfang transportiert wurden. Auch der Bauherr wird höchstens bei römischen Straßen durch Meilensteine bestimmbar sein. In der Regel bleiben diese aber namenlos. Auch schriftliche Quellen unterliegen einer starken Selektion der Verfasser. So fehlen oft alltägliche Informationen, ohne die eine Rekonstruktion unmöglich ist.

Folgt man der Definition von Wilfried Krings und Winfried Schenk, so stellt die historische Geographie in ihren Methoden und ihrer Herangehensweise die vielversprechendste Disziplin zur Erforschung von Infrastrukturentwicklungen im Allgemeinen dar. Die Methode, sich einem Thema anhand sämtlicher vorhandener Quellen in zeitlichen Querschnitten großflächiger Regionen und Landschaften anzunähern[1], stellt die einzige Möglichkeit dar, um Verkehrsinfrastrukturen identifizieren, bewerten und deren Entwicklungen aufzeigen zu können. Dies soll das Ziel der vorliegenden Arbeit sein.

Selbstverständlich ist es nicht möglich, dass gesamte Verkehrssystem des Main- und Neckarraumes über einen Zeitraum von 1500 Jahren in einer einzelnen Bearbeitung zu erfassen. Aus diesem Grund ist es sinnvoll bzw. nötig, sich auf einen Einzelaspekt zu konzentrieren. Dieser sollte den größtmöglichen Erkenntnisgewinn bei einem noch handhabbaren Zeitaufwand erhoffen lassen. Die interdisziplinäre Erforschung von Flussübergängen an Main und Neckar scheint diesem Bedürfnis am nächsten zu kommen. Zum einen bieten sie als Schnittstelle zwischen Land- und Wasserverkehr die Möglichkeit, beide Transporteinheiten genauer betrachten zu können. Zum anderen sind sie zwar Teil eines mobilen Systems, selbst aber äußerst statisch,

[1] Krings/Schenk 2005, 30 f.

quasi unbeweglich. Flussübergänge bilden, wie auch Bergpässe, eine einzigartige Nadelöhr-Situation, welche dazu führt, dass sowohl Nah- als auch Fernverkehr an einem Punkt zusammengeführt werden. Zudem sind sie öffentliche Einrichtungen, welche in der Regel durch die administrative Verteilung von Ressourcen erst nutzbar werden. Die öffentliche Verwendung und die damit einhergehende Kontrolle durch eine Herrschaft führten dazu, dass nicht nur archäologische Quellen, sondern auch eine reichhaltige schriftliche Überlieferung vorhanden sind. Dies betrifft vor allem die Hauptflüsse; Überquerungen über nicht schiffbare Nebenflüsse sind durch die Schriftquellen deutlich schwerer zu fassen.

Heutzutage bilden Brücken das optimale Mittel, um kleine und große Ströme zu überspannen. Zu Zeiten vor der Existenz großer öffentlicher Geldtöpfe und moderner Werkstoffe wie Stahlbeton waren sie an großen Flüssen allerdings eine ausgesprochene Seltenheit. Der Transport mit Hilfe von Wasserfahrzeugen war hingegen kostengünstig, dezentral und flexibel organisierbar. Daraus hat sich, so jedenfalls die Vermutung, im Verlauf der Ur- und Frühgeschichte ein System aus Fährstellen entwickelt. Für das Mittelalter und die Neuzeit sind diese Fährstellen, zusammen mit ihren Fahrzeugen, sowohl im archäologischen Material als auch in einer reichhaltigen schriftlichen Überlieferung fassbar. Auch neuzeitliche Kartenwerke und Bildquellen stellen sie dar und ermöglichen so einen umfassenden Einblick in ihre Entwicklungsgeschichte und Bedeutung als Teil der Verkehrsinfrastruktur.

In der Gesamtschau sämtlicher zur Verfügung stehender Quellengattungen für das Mittelalter und die Neuzeit bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts sollen die Gebiete des Main- und Neckarraumes als Fallstudie dienen, um das Potenzial der Erforschung der Verkehrsinfrastrukturentwicklung anhand von Flussübergängen aufzuzeigen. Gleichzeitig soll deren langsam voranschreitende Entwicklung an Main und Neckar anhand einer reichen Datenbasis ermittelt werden, um so einen Beitrag zur Regionalgeschichte zu leisten.

Für die gesamte Bearbeitung wurde ein sprachliches Niveau verwendet, welches einer breiten Leserschaft mit unterschiedlichen fachlichen Hintergründen den Zugang zur Thematik ermöglicht. Dazu war es nötig, auf bestimmte Begriffe der »Wissenschaftssprache«[2] zu verzichten, unvermeidliche Fachwörter und Techniken zu erklären[3] sowie die einzelnen Kapitel mit reichhaltigen Bildbeispielen zu versehen. Dies war eine sehr bewusste Entscheidung, um auch interessierten Laien z. B. für die eigene Regional- oder Heimatforschung einen unverbauten Zugang zu ermöglichen.

2 Begriffe wie z. B. »Longue durée« oder »diachron«.

3 Siehe z. B. Kap. Diskurs zur Nomenklatur der Einbäume und ihrer Bauteile, S. 43.

DER MAIN UND DER NECKAR – ÜBERBLICK ÜBER DIE REGIONEN

NATURRAUM DES MAINGEBIETES

Der Main ist ein Fluss der zweiten Kategorie, das heißt, er besitzt keinen direkten Zugang zum Meer. Der Hauptstrom entspringt noch unter dem Namen[4] Weißer Main im Granitmassiv des Fichtelgebirges nahe dem Ochsenkopf (**Abb. 1**) und dem Roten Main südlich von Bayreuth, welche sich bei Kulmbach vereinigen. Auf seinem kurzen Weg durch den Frankenwald wird der Main von Rodach und Kronach gespeist. Diese Region ist insbesondere durch ihren hohen Keuperanteil geprägt[5]. Der vorgezogene nördliche Ausläufer der Fränkischen Alb zwingt den Fluss, eine weitläufige Biegung zu machen. Bei Bamberg kommt die Regnitz hinzu, die durch ihren Wasserreichtum eine moderne Großbinnenschifffahrt zulässt. Dabei ist hervorzuheben, dass die einfließende Regnitz heute mehr Wasser führt als der Obermain[6]. Dies ist aber nicht nur auf eine natürliche Entwicklung zurückzuführen, sondern wurde sehr stark durch menschliche Eingriffe beeinflusst. Durch den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals werden der Regnitz etwa 150 Mio. m³ Wasser pro Jahr aus dem Flussgebiet der Donau zugeführt. Dies entspricht einer mittleren Wassermenge des Mains auf der Höhe von Lichtenfels[7] – ein Eingriff, der selbstverständlich das heutige Bild des Flusses in starker Form gegenüber dem historischen Bild verändert.

Ab der Zuleitung der Regnitz bzw. des Rhein-Main-Donau-Kanals wird der Main zu einer Bundeswasserstraße. Kurz hinter Haßfurt beginnen die ersten Muschelkalkschichten, die den Main in einem engen Bett halten. Diese sind durch kleinere Becken durchbrochen, wie zum Beispiel bei Schweinfurt oder bei Kitzingen, wo der Main durch ein weites Tal sehr viel Platz zum mäandrieren hat bzw. hatte. Weiter westwärts folgen die Buntsandsteinregionen des Odenwaldes bzw. des Spessarts mit den Zuflüssen der Fränkischen Saale bei Gemünden und der Tauber bei Wertheim. Die anstehenden Gesteine engen den Main sehr stark ein und lassen ihm keinen Platz, um weite Täler zu bilden. Dies ändert sich ab Aschaffenburg wieder, wo der Fluss durch weite Auenbereiche fließt. Hier kommen als weitere Zuflüsse noch die Kinzig bei Hanau und die Nidda bei Frankfurt hinzu. Nach 524 Flusskilometern entwässert der Main schließlich gegenüber von Mainz in den Rhein. Auf seinem Weg von Ost nach West ändert der Main regelmäßig großräumig seine Fließrichtung von Nord nach Süd und umgekehrt und bildet so in Unterfranken sowohl das Main-Dreieck als auch das Main-Viereck.

Landschaftlich wird das Umfeld entlang des Obermains heute insbesondere durch bewaldete Hänge und offene Aueflächen geprägt, welche stark landwirtschaftlich genutzt werden. Innerhalb dieser Region existiert eine eher dörfliche Besiedlung mit einzelnen überregionalen Zentren wie Kulmbach, Lichtenfels oder Bamberg. Mit den offenen Becken ab Haßfurt treten die bewaldeten Hänge deutlich zurück, und zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen kommen ausgedehnte Weinhänge hinzu, welche als prägendes Charakteristikum des gesamten Gebietes Unterfrankes gelten können[8]. Auch hier lässt sich eher eine lockere dörfliche Besiedlungsstruktur ausmachen, welche durch überregionale Orte wie Schweinfurt, Kitzingen, Ochsenfurt geprägt ist. Ab der Stadt Würzburg und den auf sie folgenden, tiefer eingeschnittenen Tälern geht auch die Landwirtschaft im Umfeld des Flusses zurück und rückt der Weinanbau, je nach Lage, stärker in den Vordergrund. Bewaldete Flächen nehmen ebenso zu, besonders entlang des Spessarts ab Gemünden. Der

4 Zur Namensforschung am Main s. Greule 1996.
5 Gerlach 1990, 17 f.
6 Für die Besonderheiten der Regnitz, u. a. der Flussumkehr, s. Stenger 2009.
7 Mörtel 2013, 197.
8 Horling 2013.



Abb. 1 Quelle des Weißen Mains am Ochsenkopf im Fichtelgebirge, Lkr. Bayreuth. – (Riepertinger u. a. 2013, 25).

Fluss ist stärker verschlungen, und auch die Führung von Bundesstraßen orientiert sich stärker am Flusstal, wodurch größere Orte wie Karlstadt, Lohr am Main, Marktheidenfeld, Miltenberg und Aschaffenburg verbunden werden. Mit dem Eintritt in die Rheinebene und dem Übertritt von Franken/Bayern in das hessische Rhein-Main-Gebiet ändert sich auch die Flusslandschaft recht abrupt. Landwirtschaftliche Flächen weichen nun einer sehr dichten und industriell-urban geprägten Raumnutzung, besonders im Großraum Frankfurt, welcher durch die Orte Hanau, Offenbach, Frankfurt am Main und Rüsselsheim gebildet wird und an seiner Mündung in den Rhein in die Ausläufer von Mainz übergeht (**Abb. 2-3**).

NATURRAUM DES NECKARGEBIETES

Wie der Main ist auch der Neckar ein Fluss der zweiten Kategorie und ebenfalls ein rechter Zufluss des Rheins. Er entspringt bei Schwemmingen, besitzt bis zur Einmündung der Eyach zwischen Horb und Rottenburg lediglich einen bachartigen Charakter und durchfließt dabei das nur wenig reliefierte Schichtstufenland Baden-Württembergs, welches durch den Schwarzwald im Westen und die Schwäbische Alb im Südosten begrenzt ist. Trotzdem konnten sich bereits hier deutliche Talränder und Mäanderschlingen ausbilden, welche zum Teil mit Wald bedeckt sind. Die umliegenden Hochflächen werden stark landwirtschaftlich genutzt, und es liegt eine regelmäßige dörfliche und kleinstädtische Besiedlung vor. Dies ändert sich über weite Teile des Flussverlaufes nicht, sodass nur einzelne größere Städte wie Tübingen und Nürtingen hinzukommen. Mit dem Zufluss der Fils bei Plochingen nimmt der Neckar nochmals deutlich mehr Wasser auf. Eine ursprüngliche Planung, den Neckar mit der Donau über die Fils zu verbinden und damit die Schwäbische Alb zu überqueren, ist nie umgesetzt worden.

Mit dem Einfluss der Fils ändert der Neckar seine Fließrichtung von Südwest nach Nordost im rechten Winkel nach Nordwest bzw. weiter nach Norden. Gleichzeitig erreicht der Fluss damit auch den Großraum Stuttgart, welcher Esslingen, Bad Cannstatt als Stadtteil von Stuttgart und Ausläufer von Ludwigsburg einschließt. Auf dem kurzen Stück wandeln sich die umliegenden Flächen von einer landwirtschaftlichen zu einer industriell-urbanen Nutzung, wie es auch am Main im Großraum Frankfurt der Fall ist. Ab dem Randgebiet des Ballungsraumes geht die Bevölkerungsdichte aber wieder stark zurück und es herrscht die

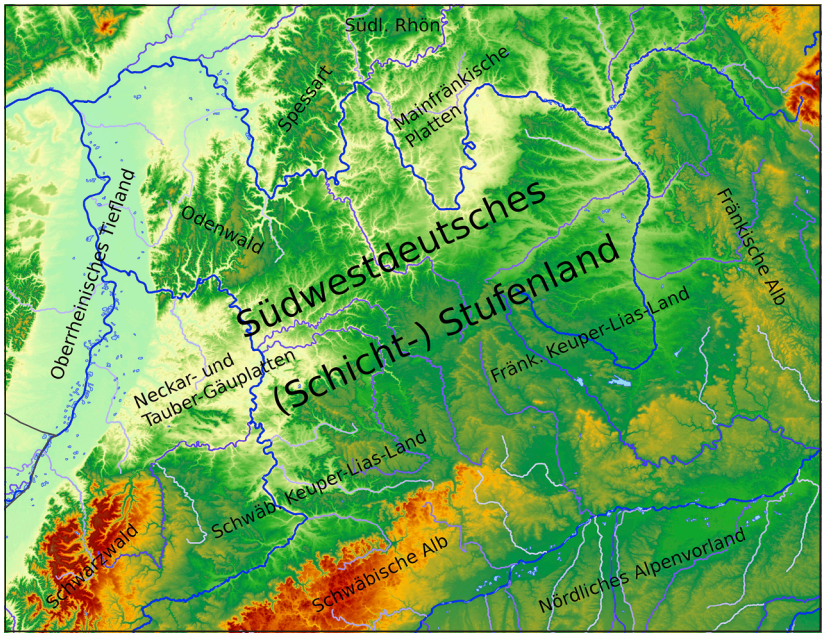


Abb. 2 Allgemeiner Überblick über das Arbeitsgebiet. – (Karte* L. Kröger 2015).

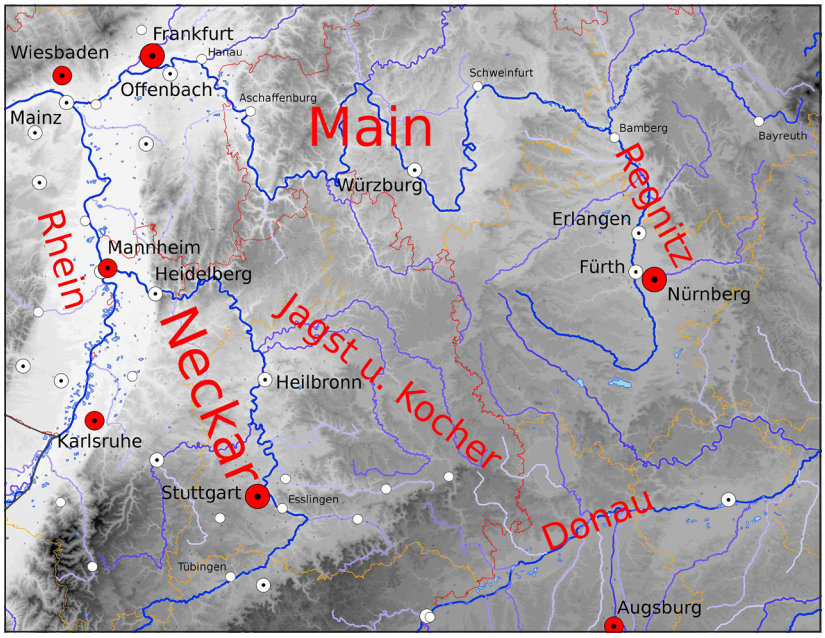


Abb. 3 Allgemeiner Überblick über das Arbeitsgebiet. – (Karte L. Kröger 2015).

bereits bekannte landwirtschaftliche Nutzung wie am Oberlauf vor, allerdings mit weniger Waldflächen. Dafür spielt der Weinanbau eine übergeordnete Rolle. Der Neckar, verstärkt durch den Zufluss von Rems, Murr und Enz, bildet nun zum Teil aktive wie auch verlandete große Mäanderschlingen aus, welche das Relief, besonders im Gebiet um Lauffen, stark prägen. Mit Heilbronn und Neckarsulm rücken abermals industrielle und urbane Flächen an den Fluss heran, enden aber am Zufluss von Kocher und Jagst bei Bad Wimpfen.

* Die Basisdaten der Karten in **Abb. 2**, **3**, **7**, **29**, **37**, **87**, **101**, **137**, **138**, **139**, **140**, **141**, **144**, **147**, **164**, **166**, **167** und **171** entstammen dem Geländemodell SRTM-GDEM © NASA 2009 und CCM River and Catchment Database © European Commission 2007.

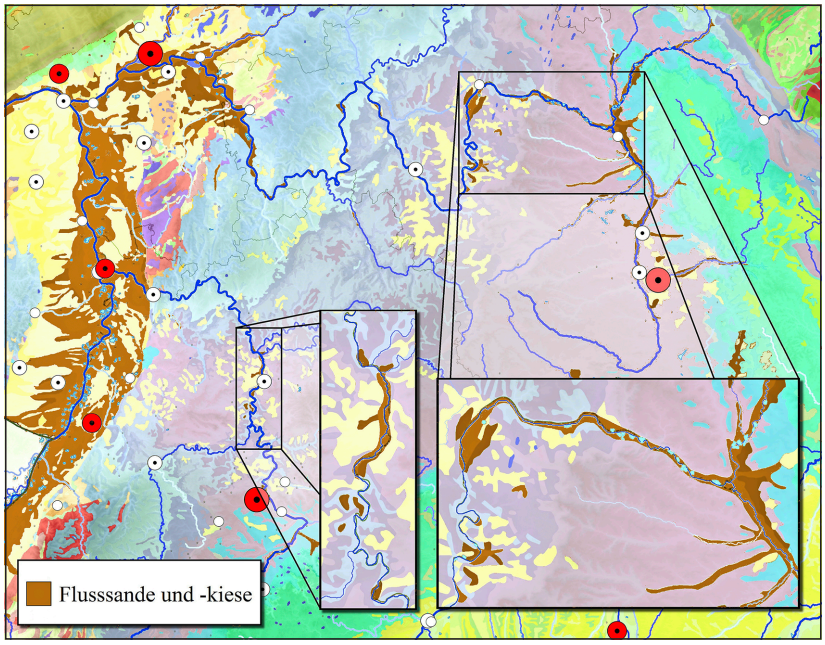


Abb. 4 Überblick über das Vorkommen von Flusssanden und -kiesen im Arbeitsgebiet. Hervorgehoben sind die reichen Lagerstätten am Neckar im Raum Heilbronn und am Main zwischen Schweinfurt und Bamberg. – (Kartierung L. Kröger 2015, geologische Basiskarte GK1000, © BGR Hannover, 2007).

Mit dem Übergang des Neckars vom Schichtstufenland in den Odenwald hinter Mosbach ändert sich der Naturraum deutlich. Die Talhänge sind zum Teil so tief in das Gestein eingeschnitten, dass keine landwirtschaftliche Nutzung mehr möglich ist, womit vor allem ausgedehnte Wälder vorherrschen. Siedlungsflächen müssen sich auf schmale Auebereiche beschränken, welche nur spärlich vorkommen, womit auch die Anzahl der Ansiedlungen deutlich zurückgeht. Diese befinden sich nun in der Regel in Bereichen zugeführter Seitentäler wie im Falle von Eberbach oder Neckargemünd. Der Fluss strebt nun nicht weiter nach Norden, sondern wendet sich nach Westen. Mit dem Austritt des Neckars aus dem Odenwald in die Rheinebene bei Heidelberg ändern sich der Naturraum und seine Nutzung radikal. Auf den nun zur Verfügung stehenden weiten Flächen findet sich wieder eine dichte Besiedlung und ein schmaler Streifen, welcher landwirtschaftlich genutzt wird. Dieser wird im Osten durch Heidelberg und im Westen durch den Großraum Mannheim/Ludwigshafen begrenzt. Mit Eintritt in die stark industriell genutzten Flächen von Mannheim und deren urbane Strukturen ist der Neckar, zuvor noch zum großen Teil in seinem natürlichen Bett und nur durch einzelne Flussdurchstiche begradigt, nun vollkommen kanalisiert und mündet schließlich nach 362 km in den Rhein (**Abb. 4**)[9].

GEOLOGIE DES ARBEITSGEBIETES

Erdgeschichtlich gesehen handelt es sich sowohl beim Main als auch beim Neckar um eher jüngere Flüsse. Während die Mainregion[10] wie auch der Neckarraum[11] am Ende des Spätmiozän/Altpliozän vor etwa 6 Millionen Jahren noch durch einen Zufluss zur Urdonau geprägt sind, entstehen im Ältestpleistozän vor etwa 2 Millionen Jahren der Main und der Neckar etwa zeitgleich. Hervorgerufen wird diese Entwick-

9 Landesanstalt 2007.
10 Rutte 1987, 52 ff.
11 Geyer/Gwinner 2011, 310 ff.

lung durch Landhebungen, welche die nördlichen Zuflüsse der Donau umleiten und nach Norden fließen lassen, während sich auf der anderen Seite das Rhein-Main-Gebiet absenkt und so eine Verbindung von Ost nach West bzw. von Süd nach Nord schafft. Am Neckar entstehen die Zuflüsse Tauber, Jagst, Kocher und Enz. Am Main werden in dieser Zeit die ersten Schotterflächen gebildet, und auch die Form der Flusstäler wird vorgegeben[12], welche die bereits im Trias vor 230 Millionen Jahren gebildeten Buntsandsteinvorkommen durchbrechen[13]. Am Neckar vertiefen sich die Flusstäler durch die Schichtstufen des Keupers und zum Teil durch die Muschelkalkflächen. Aufschüttungen aus Sand und Kies entstehen im Gegensatz zum Main in deutlich reduzierter Form, lediglich im Bereich um Stuttgart und von Heilbronn bis Bad Wimpfen. Mit dem Eintritt in den Rheingraben bei Heidelberg ändert sich die Geologie abrupt und der Neckar durchfließt auf seinen letzten Kilometern größere, vom Rhein abgelagerte ältere Sand- und Kiesflächen[14]. Die Abwesenheit größerer Sand- und Kiesflächen gegenüber dem Main ist sowohl von dem durchflossenen Grundgestein, der Wasserführung und dem Gefälle bzw. der Fließgeschwindigkeit abhängig. Zwar erreichen diese auch zum Teil eine Mächtigkeit von bis zu 30 m, sind aber nicht so weit in der Ebene verteilt[15].

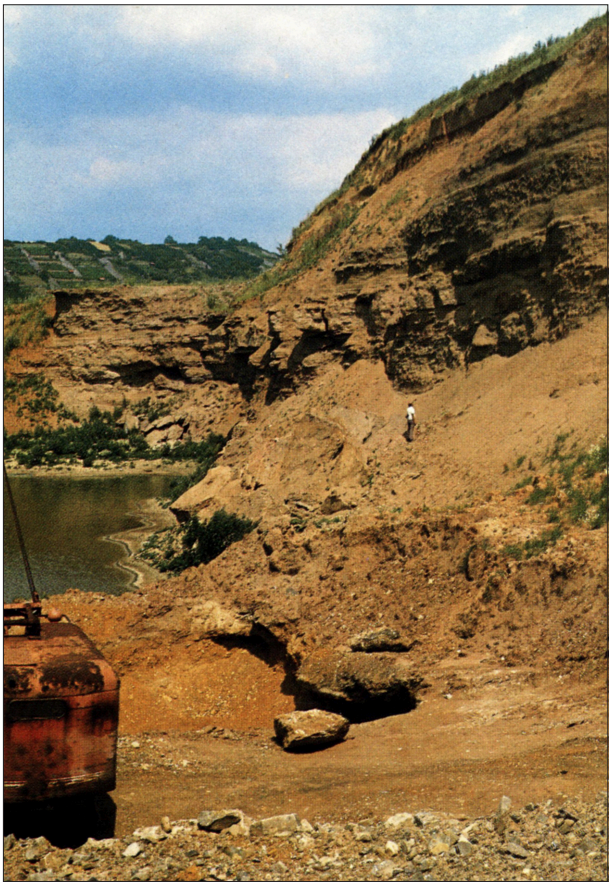


Abb. 5 Mächtige Mainaufschüttung, bestehend aus Sand- und Kiesschichten, bei Goßmannsdorf-Ochsenfurt, Lkr. Würzburg. – (Rutte 1987, Abb. 44).

Im Verlauf des Altpleistozän vor etwa 800 000 Jahren kommen nicht nur die ersten bekannten Frühformen des Menschen im Arbeitsgebiet vor. Es entstehen auch große Kies- und Sandlagerstätten von zum Teil 50 m Stärke am Main wie auch am Neckar (**Abb. 5**)[16]. Dass der Main gerade in den Auebereichen immer sehr stark in Bewegung war, zeigen die noch heute sichtbaren Spuren in den großen Kies- und Sandvorkommen. Material, welches von den Hochflächen und Hängen abgespült wurde, gelangte nach und nach immer tiefer in die Täler hinein und lagerte sich als Flussbettsediment ab. Durch die natürlichen Mäanderbewegungen, die allen Flüssen zu eigen sind, wurden weite Flächen mit Flussterrassen geschaffen. Dabei gab es Zeiten der Ruhe und Phasen starker Veränderungen, in denen innerhalb relativ kurzer Zeit Sand an- und abgetragen wurde. Diese lassen sich auch chronologisch gut verfolgen, wobei aber auf kleinräumige Untersuchungen zurückgegriffen werden muss, die nicht für den gesamten Flusslauf anwendbar sind. Besonders für den Obermain nördlich von Bamberg liegen gute Daten vor, welche die Entstehung von zehn Aueterrassen in den letzten 30 000 Jahren erkennen lassen. Drei dieser Flussterrassen entstanden in der letzten Eiszeit[17], die restlichen sieben in der heutigen Warmzeit. Zwei Sedimentstufen, die Zettlitz- und die Unterbrunn-Terrasse, fallen in die Zeit nach Christi Geburt und wurden vermutlich durch hochwasserreiche Zeiten ausgelöst.

12 Rutte 1987, 71. 73 f.
13 Scheinpflug/Scheinpflug 1979, 15 ff.
14 Geyer/Gwinner 2011, 364 f.
15 Geyer/Gwinner 2011, 415 ff.
16 Rutte 1987, 95 ff.
17 Die Würmeiszeit, ca. 113 000-8000 Jahre v. Chr.

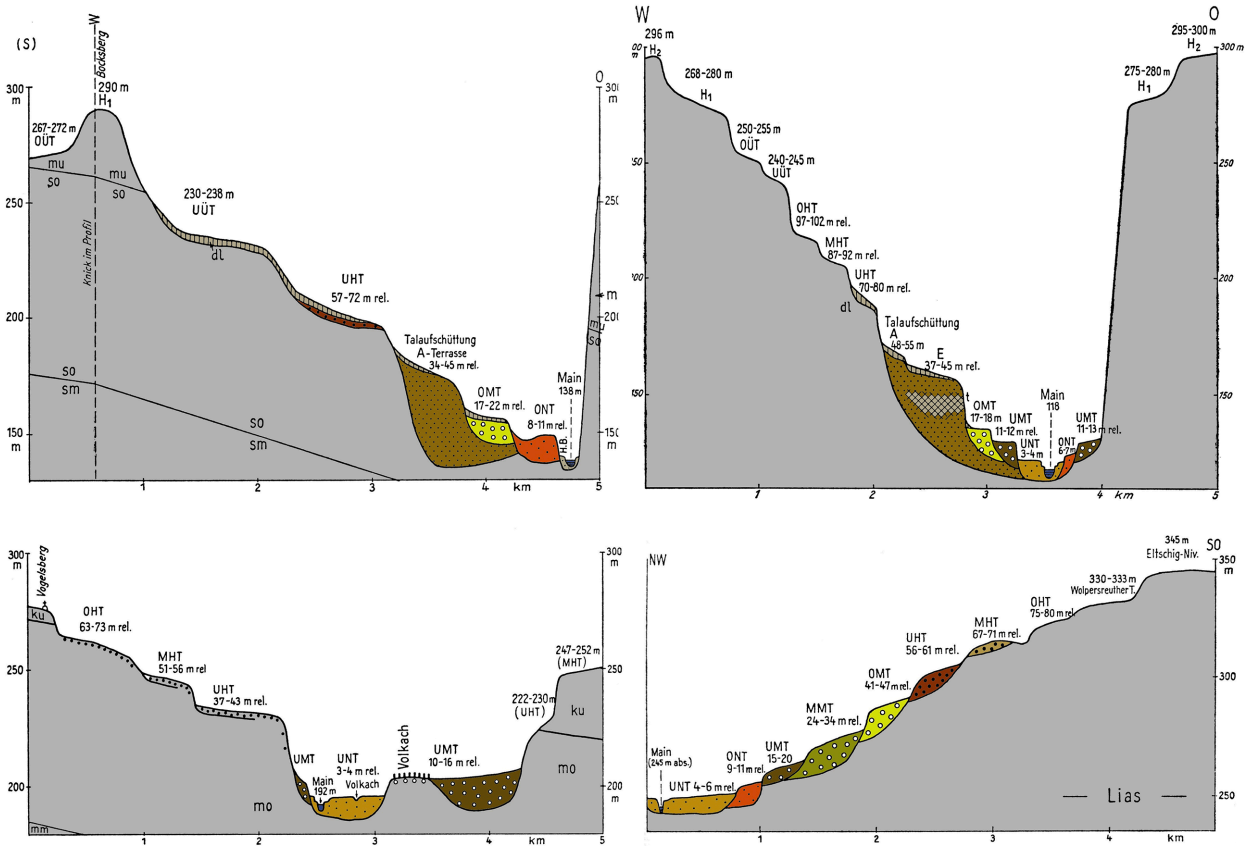


Abb. 6 Querschnitte der Talterrassen am Mittel- und Obermain; oben links: Markheidenfeld-Wertheim; oben rechts: Trennfurt-Röllfeld; unten links: Raum Volkach; unten rechts: Ebensfeld. – (Nach Körber 1962, 36. 41. 94. 101, bearbeitet L. Kröger 2015).

Die Zettlitz-Aktivitätsphase fand zwischen 200 v. Chr. und 250 n. Chr. statt. Sie wird wahrscheinlich durch große Rodungseingriffe der eisen- und kaiserzeitlichen Bevölkerung in den Wäldern ausgelöst. Die Auen weiten sich, und damit die Hochwasserbereiche des Mains. Ablesbar ist dies an Auesedimenten, welche sich bis an die Ränder des Tals ablagerten.

Auf die Zettlitz-Aktivitätsphase folgte die Hochstadt-Ruhephase von 260 bis 550 n. Chr., in der es kaum Hochwasserereignisse gab und in der nur mit wenigen Veränderungen des Flusslaufes zu rechnen ist. Ab dieser Phase wird der Fluss auch immer seichter und breiter. Durch die Auslichtung des Auewaldes ab der Eisen- und Kaiserzeit werden dem Fluss seine natürlichen Begrenzungen durch das Wurzelwerk der flussnahen Bäume entzogen und er kann leichter Böschungen abtragen.

Ab 550 bis 850 nehmen die Flussumlagerungen wieder zu. Die Unterbrunn-Aktivitätsphase ist recht gut durch zahlreiche Rannenfunde[18] belegt. Sie wird durch eine hochmittelalterliche Ruhephase von 850 bis 1350 abgelöst. Ab dieser Zeit kommen neben der fehlenden Begrenzung durch flussnahe Bäume noch die Flößer hinzu. Diese zerstören bei ihren Fahrten mit den Floßhölzern oder ihren Stakstangen zusätzlich die Böschungen. Laut diversen Gerichtsakten resultiert dies ab dem Spätmittelalter immer wieder in Streitigkeiten und muss wohl zu nachhaltigen Veränderungen der Flusslandschaft geführt haben[19]. Sand- und Kiesbänke entstanden und sorgten für eine massive Beeinträchtigung der Schifffahrt.

18 Fossile Baumhölzer, welche in Flusssedimenten abgelagert wurden. Sie sind Zeichen für starke Flussumlagerungen und lassen sich zudem dendrochronologisch datieren.

19 Gerlach 1990, 28 ff.

Nach der vorangegangenen Ruhephase nehmen die Aktivitäten in der Staffelbach-Phase von 1350 bis 1750 und in der Viereth-Phase von 1800 bis 1850 wieder zu. In diesen Phasen kommen keine Rannen mehr in den Flusssedimenten vor. Dies deutet sehr stark darauf hin, dass die Auebereiche komplett gerodet und die Umgestaltung der Täler zu einer Wiesen- und Weidelandschaft abgeschlossen waren.
Ab 1850 schließlich greift der Mensch so stark in das Flussgefüge durch Kanalisierung und Begradigung ein, dass Hochwasser zwar noch vorkommen, der Fluss aber ein vom Menschen vorgegebenes Bett besitzt und dieses auch nicht mehr verlassen kann[20] (**Abb. 6**).
Der Mainabschnitt zwischen Kitzingen und Aschaffenburg ist von dieser Entwicklung kaum betroffen. Sicherlich ist hier durch den Eingriff des Menschen auch mit verstärktem Sedimenteintrag zu rechnen, allerdings geben die engen Täler einen klaren Flussverlauf vor, sodass sich kaum große Sand- und Kiesflächen bilden konnten. Wie aber anhand des gut erforschten Gebietes des Obermains sichtbar wird, wirken sich geologische Prozesse, durch Menschenhand ausgelöst, massiv auf die Flusslandschaften aus. Neben der Formung der Landschaft haben die unterschiedlichen Aktivitätsphasen auch einen direkten Einfluss auf den Fundbestand aus den Mainsanden. So stammt der größte Teil der Einbaumfunde am Obermain aus der Viereth-Phase, während aus der hochmittelalterlichen Ruhephase kaum Funde bekannt sind[21].
Am Neckar nimmt die Talverfüllung mit Auelehmen besonders ab der frühen Bronzezeit vor ca. 4000 Jahren zu. Dies kann auf eine ausgebaute Landwirtschaft mit dem stärkeren Einsatz von Pflügen zurückgeführt werden. Der Effekt verstärkt sich nochmals im Hochmittelalter um das Jahr 1000 mit einem massiveren Kahlschlag größerer Waldflächen und den damit zusammenhängenden Sedimenteinträgen in die Flüsse[22].

HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES ARBEITSGEBIETES UND NUTZUNG DER GEWÄSSER

Im folgenden Abschnitt soll in knappen Worten auf die allgemeine historische Entwicklung des Main-[23] und Neckargebietes[24] eingegangen werden. Auch wenn sich historische Einzelereignisse nicht mit den Einbaumfunden der Region direkt in Beziehung setzen lassen, so ist die überregionale Entwicklung des Gebietes von entscheidender Wichtigkeit für das Verständnis der Entfaltung des Fährwesens.
Das erste Auftreten des Menschen in der Region wird durch archäologische Funde im Paläolithikum (um 500 000 v. Chr.) belegt. Mit dem Einsetzen der Sesshaftigkeit der neolithischen Bevölkerung kann mit den ersten größeren Eingriffen in die Natur bei der Schaffung von Anbauflächen ausgegangen werden. Durch die Einführung der Bronze entstehen die ersten größeren Ansiedlungen und es entwickeln sich klar erkennbare soziale Differenzierungen. Der Handel zwischen zum Teil sehr weit auseinanderliegenden Regionen bildet die Basis dafür und lässt sich archäologisch immer wieder belegen. Sicherlich ist spätestens zu diesem Zeitpunkt mit regelmäßigem Verkehr auf Main und Neckar zu rechnen. Dass die Flusstäler politisch und wirtschaftlich von größter Bedeutung sind, zeigt die Lage der Höhenbefestigungen der Zeit. Beispielhaft seien hier nur am Main der Staffelberg bei Bad Staffelstein, der Marienberg bei Würzburg, die Ehrenbürg am Regnitztal bei Forchheim, am Neckar der Asperg bei Stuttgart oder der Heiligenberg bei Heidelberg genannt[25].
Es ist mit großer Sicherheit davon auszugehen, dass mit der ersten Besiedlung des Arbeitsgebietes auch gleichzeitig die Flüsse in unterschiedlicher Weise genutzt wurden. Zum einen dienten die Flusstäler sicherlich

20 Schirmer 2007.
21 Siehe Kap. Datierung der Einbaumfunde, S. 99.
22 Geyer/Gwinner 2011, 416.
23 Siehe überblicksartig hierzu u. a. Gunzelmann 2013.
24 Siehe überblicksartig Gebhardt 2008.
25 Scheuerbrandt 1988, 21 f.; Schreg/Schenk 2008, 183 ff.

schon bei frühen Streifzügen als Orientierungshilfe in der Landschaft wie auch als Durchgangskorridore entlang der Ufer. Die Entnahme von Wasser für den persönlichen Bedarf ist ohne Probleme möglich und je nach Saison oder Standort auch der Fischfang mit Speeren oder Fangkörben. Dies hat sich über die Zeit kaum verändert. Mit den Veränderungen im Neolithikum, weg von einer mobilen und hin zu einer ortsgebundenen Lebensweise, werden mit größter Sicherheit auch die Fangeinrichtungen für Fische, wie z. B. der Verbau von Reusen und Wehren, komplexer, wodurch auch der Fluss nach den Bedürfnissen des Menschen geformt wird. Wann wir mit der ersten Nutzung der Flüsse als Transportrouten auf dem Wasser rechnen können, ist im Arbeitsgebiet bislang nicht geklärt und unzweifelhaft deutlich vor den ältesten Einbaumfunden aus der Eisenzeit anzunehmen[26].

Neben der wirtschaftlichen Nutzung der Ressourcen des Flusses lässt sich spätestens seit der Bronzezeit auch eine kultische feststellen. Darauf deuten immer wieder beobachtete Funde von herausragenden Objekten hin, welche in der Regel bei Bauarbeiten im Fluss oder durch Kieswerke entdeckt werden. Während es sich bei einzelnen verstreut vorkommenden Objekten möglicherweise um ursprünglich an Land gelegene erodierte Bestattungen oder Deponierungen handeln wird[27], können andere Fundstellen mit größter Wahrscheinlichkeit als Orte von Gewässeropfern angesprochen werden. Diese können an diversen Flüssen beobachtet werden[28] und zeigen sich im Arbeitsgebiet besonders deutlich bei Objekten, welche 1904 beim Bau einer Brücke in Plochingen beobachtet werden konnten. Hier wurden mehrere Hundert Bronzewaffen entdeckt, welche auf Höhe der Filsmündung auf einer Stecke von etwa 100 m nebeneinanderliegend gefunden wurden, von denen aber nur wenige erhalten blieben[29].

Durch die Nutzbarmachung des Eisens und die Verdrängung der Bronze geht der weitläufige Handel zwar leicht zurück, die Höhensiedlungen bleiben allerdings weiterhin attraktiv und werden durchgehend genutzt. Am Ende der späten Eisenzeit und zu Beginn der römischen Kaiserzeit existieren die ersten schriftlichen Berichte über die Region aus römischer Feder. Die vorherrschende keltische Kultur wird durch den Siedlungsdruck des Imperium Romanum und der elbgermanischen Stämme verdrängt. Dabei wird angenommen, dass die römische Okkupation bewusst entlang des Mains geführt wurde[30]. Einen entscheidenden Hinweis auf die wichtige Bedeutung des Mains für eine geplante Ausweitung des Reiches gen Osten liefert das augusteische und damit sehr frühe Legionslager von Marktbreit, direkt am Main. Es ist mit etwa 37 ha eines der größten und das östlichste Lager der Frühzeit im freien Germanien. Allerdings wurde es vermutlich nie vollständig ausgebaut und früh nach dem Markomannenfeldzug 6 n. Chr. wieder aufgegeben[31]. Am Neckar hingegen setzt sich das römische Militär fest und gründet Kastelle in Ladenburg, Bad Wimpfen, Bad Cannstadt und Rottenburg sowie eine Colonia bei Rottweil[32].

Mit der Festsetzung der römischen Macht und dem damit verbundenen Landesausbau wird die Region erstmals greifbar mit einer Grenze versehen, dem Limes. Als das Legionslager *Mogontiacum* 13/12 v. Chr. gegründet und zu einer größeren Stadt ausgebaut wird, beherrscht Mainz den Zusammenfluss von Main und Rhein. Ab ca. 90 n. Chr., unter Domitian, wird der Ausbau des obergermanisch-rätischen Limes vorangetrieben. Seit diesem Zeitpunkt ist die Region um den Main bis etwa Großkrotzenburg-Seligenstadt fest in römischer Hand. Ähnlich wie an der Donau führt der Main den Grenzverlauf weiter bis Wörth[33] und später bis Miltenberg[34] fort. Der Neckar bildet ursprünglich ebenfalls eine Grenze, welche in einer weiteren Ausbaustufe aber nach Osten verschoben wird. Dabei können wir uns mit großer Sicherheit Patrouillenschiffe

26 Siehe Kap. Stand der Forschung zu Einbäumen in Europa, S. 24.
27 So konnte in Frankreich im Fluss Hérault bei Agde, Dep. Hérault, ein Bronzehort entdeckt und ergraben werden, welcher sich ursprünglich innerhalb einer jetzt überfluteten Siedlung befand. Verger u. a. 2007.
28 Torbrügge 1972.
29 Pleil 1983, 6; Reiner 1996, 93.
30 Kemkes 2005, 45.
31 Czysz u. a. 2005, 475 ff.
32 Scheuerbrandt 1988, 22 f.; Schreg/Schenk 2008, 187 ff.
33 In trajanisch-hadrianischer Zeit (98-138 n. Chr.).
34 In antoninischer Zeit (138-161 n. Chr.).

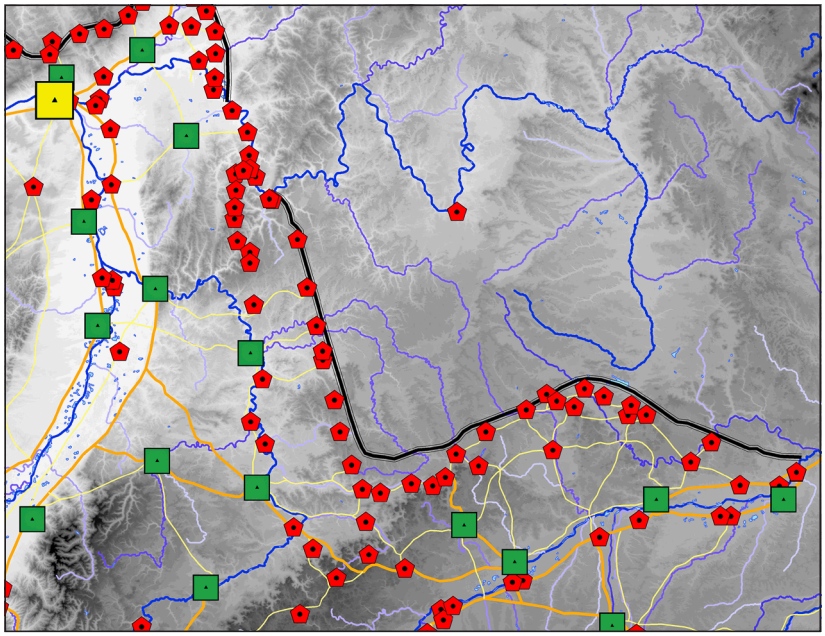


Abb. 7 Darstellung des römisch beherrschten Gebietes bis zur Mitte des 2. Jhs. mit Limes, Straßen, Kastellen und größeren Siedlungen. – (Kartierung der Straßen und Kastelle übernommen durch »Ancient World Mapping Center«, Kartierung des Limes und größerer Siedlungen nach Wikimedia »Karte des obergermanisch-rätischen Limes« durch L. Kröger 2015).

nach mediterranem Vorbild, ähnlich den Schiffsfunden von Oberstimm[35], auf beiden Flüssen vorstellen. Für den Bereich der Mainmündung sind flachbodige römische Lastenschiffe vom Typ des Prahms bekannt[36], von denen anzunehmen ist, dass sie auch die am Main gelegenen Legionsstandorte mit Waren belieferten. Für den Neckar fehlen bislang archäologische Funde von Schiffen, allerdings ist die Flussschifffahrt durch eine Inschrift aus dem Jahr 227 in Marbach am Neckar belegt (Abb. 7)[37].

Über das freie Germanien sind wir dagegen in dieser Zeit weit schlechter unterrichtet. Es ist jedoch zu vermuten, dass besonders die Bewohner mit Zugang zum Main sehr stark vom Handel mit den römisch beherrschten Regionen profitieren konnten und ein reger Austausch existierte.

Mit dem Zusammenbruch des römischen Reiches wird eine Phase umwälzender Ereignisse eingeläutet. Teil dieses Prozesses ist das Vorrücken der Alemannen in den Neckarraum und die Zurückdrängung der römischen Herrschaft im 3. Jahrhundert. Aus den komplexen Veränderungen geht schließlich das Geschlecht der Merowinger als vorherrschendes Geschlecht hervor. Mit dem Sieg über die Alemannen 496/497 breiten sich die Franken mehr und mehr von Westen nach Osten aus. Auch hier wird die Ost-West-Ausrichtung des Mains, ähnlich wie in der Kaiserzeit, genutzt, um das Land auszubauen und Herrschafts- und Kontrollsitze einzurichten. Mainz behält seine besondere Bedeutung bei und wird im Rahmen der fortschreitenden Christianisierung Bischofssitz. Städte wie Würzburg und Mainaschaff/Aschaffenburg werden erstmals genannt[38]. Zeitgleich siedeln sich am Oberlauf des Mains slawische Bevölkerungsgruppen an. Am Neckar ist das Frühmittelalter allgemein durch Konsolidierung der fränkischen Macht geprägt, der Oberlauf des Mains durch den Landesausbau und die Sicherung des Einflusses[39].

Unter der karolingischen Herrschaft scheint das Land bis zur Regnitz für das Fränkische Reich gesichert worden zu sein. Bis etwa 830 erhöht sich die Zahl der genannten Königshöfe am Main massiv, wie zum Beispiel Frankfurt, Karlburg, Dettelbach, Rheinfeld, Hallstadt und Forchheim und am Neckar Ladenburg und

35 Bockius 2002a.
36 Bockius 2006.
37 Schmidts 2001, 104 f.
38 Flachenecker 2007, 61 ff.
39 Zu Genese Frankens und der weiteren Entwicklung des Maingebietes s. auch Petersohn 2008; Merz/Schuh 2004.

Rottweil. Zu diesem Zeitpunkt wird das Gebiet am Main insbesondere durch die Besitztümer der Hochstifte Würzburg und Mainz und des Klosters Fulda geprägt[40], am Neckar ebenfalls durch Mainz sowie Speyer[41]. Dass der Main trotz oder vielleicht sogar wegen des slawisch kontrollierten Oberlaufs eine wichtige Handelsverbindung darstellt, bezeugt das Diedenhofener Capitulare von 805. Unter anderem werden dort Hallstadt und Forchheim an der Regnitz als Kontrollorte für Verkehr und Handel mit den Slawen genannt. Besonders unter Karl dem Großen wird dem Land besondere Aufmerksamkeit geschenkt. So werden der Landesausbau vorangetrieben und großflächige Rodungsmaßnahmen in Angriff genommen. Das slawische Gebiet wird zusehends »frankonisiert« und missioniert. Dass dem Main eine immens wichtige Rolle bei der Kontrolle des Kaiserreichs zugestanden wurde, zeigt auch der Bau der *Fossa Carolina*. Der sogenannte Karlsgraben schuf eine Verbindung zwischen der schwäbischen Rezat und der Altmühl, also eine Verbindung von Main und Donau und damit die schiffbare Überquerung der europäischen Wasserscheide. Hauptgründe für das Bauprojekt schienen wohl die Spannungen zwischen dem Reich und den Awaren zu sein und das Bedürfnis, schnell Streitkräfte gen Südosten schaffen zu können[42]. Für Karl selbst sind diverse Fahrten auf dem Main oder seinen Nebenflüssen belegt. Allgemein scheint der Herrscher die Nutzung der Wasserstraßen bevorzugt zu haben. Allerdings wird über die Form der Schiffe und die Organisation der Schifffahrt in den Quellen keine Auskunft gegeben. Ein Grund für das Meiden der Straßen zu Lande könnte ihr Zustand gewesen sein. Während im ehemaligen römischen Gebiet ein durch die Staatsgewalt geschaffenes Straßennetz existierte, war die Lage im ehemaligen *Barbaricum* sicher nicht so gut. Zudem sind Flüsse einfach zu kontrollieren. Schiffszölle an Häfen und markanten Flusspunkten sind bekannt[43]. Die Nutzung des Neckars als Wasserstraße scheint bereits zu diesem Zeitpunkt gegenüber dem Main deutlich untergeordnet zu sein. So ist zwar von einer Schifffahrt auszugehen, allerdings in deutlich geringerem Umfang. Quellen liegen für das frühe und hohe Mittelalter kaum vor, sodass die Nennung eines *Portus* um 1146 in Heilbronn als Besonderheit angesehen werden muss[44].

Neben dem Ausbau der Wasserwege ist auch gleichzeitig ein Aufkommen von festen Mühlen zu beobachten, die aber vor allem an kleineren Nebenarmen größerer Flüsse gebaut werden, wo sie einigermaßen sicher vor Hochwassern und Eisgängen waren. Während sie sich anhand von Schriftquellen recht gut nachvollziehen lassen, stellen archäologische Funde noch immer eine Ausnahme dar[45].

In der folgenden Zeit wird die Region insbesondere durch größere Unruhen zwischen verschiedenen Herrschaften geprägt, namentlich der Babenberger Fehde und dem Aufstand der Grafen von Schweinfurt. Mit der Gründung des Bistums Bamberg durch Kaiser Heinrich II. als süddeutscher Hauptort entsteht in der Region eine neue Macht, die allerdings bis in die Neuzeit immer wieder mit dem Bistum Würzburg im Streit lag.

Mit dem Ende der Ottonen und dem neuen Herrschergeschlecht der Salier (ab 1024) wird der Fokus wieder von Bamberg weg und nach Nürnberg gelegt. Neue Pfalzen wie Seligenstadt am Main, Gelnhausen an der Kinzig und Bad Wimpfen am Neckar werden gegründet. Die Macht der Bistümer geht zurück, wie auch der starke Einfluss der Kaiserherrschaft. Diverse kleinere Adelsfamilien machen ihre Machtansprüche mit einem regen Burgenbau geltend und bauen das Land weiter aus. Stadtrechte werden vielfach vergeben, und die Auen des Mains werden weiträumig urbar gemacht[46], wie auch die bisher kaum genutzten Waldgebiete des Odenwalds. Ebenso versuchen die großen Bistümer, ihre Macht durch Stadtgründungen auszubauen, was zu einer recht hohen Siedlungsdichte am Main führt. Spätestens im Spätmittelalter aber wird besonders Franken durch die zur Metropole herangewachsene Stadt Nürnberg dominiert und geprägt. Am Neckar wie

40 Weiß 2007, 202.
41 Scheuerbrandt 1988, 23 f.; Schreg/Schenk 2008, 191 ff.
42 Koch 2002, 54 ff.; Ettel u. a. 2014.
43 Hägermann 2002, 11 ff.
44 Zimmermann 1993, 5.
45 Siehe zu frühmittelalterlichen Mühlen u. a. Liebert 2013; Gräf 2006, 12 ff.; Czysz 1998.
46 Peters 2008, 117 f.

auch am Main erlangen einige Städte den Status einer freien Reichsstadt[47], welcher sich auch auf ihr Umfeld ausprägt und eine Konzentration der königlichen Macht besonders in der staufischen Zeit im Neckarraum mit sich führte, auch wenn die Region noch lange in viele unterschiedliche, von kleineren Herrscherhäusern kontrollierte Territorien unterteilt war[48]. Mit dem Ende des staufischen Zeit und der Übertragung der Pfalzgrafschaft vom Rhein, auch Kurpfalz genannt, an das Geschlecht der Wittelsbacher bauen diese besonders am Unterneckar ihre Macht zusehends aus und kontrollieren weite Teile der Region. Gleichzeitig festigt das Geschlecht der Grafen von Württemberg seine Macht im Raum Stuttgart[49].
Ab dem Spätmittelalter lässt sich die zunehmende Nutzung beider Flüsse anhand schriftlicher Quellen gut nachvollziehen. So werden Ufer befestigt, erste Flussabschnitte begradigt und die Flößerei zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor. Gleichzeitig nehmen auch die Nennungen von Hochwasserereignissen zu, welche zum Teil für großräumige Zerstörungen verantwortlich sind[50]. Am Neckar entsteht ab 1333 mit dem sogenannten Neckarprivileg durch Kaiser Ludwig IV. eine besondere Situation. Mit dem an die Stadt Heilbronn verliehenen Recht, dass »*die burger den Neckher sollen wenden und keren, wohin sie dunket, daß es der Stete allernutzlich sey*«, versehen diese den Fluss mit einem Wehr, welches die Durchfahrt für Schiffe unmöglich macht. Damit wird Heilbronn zum künstlichen Endpunkt der Neckarschifffahrt und infolgedessen zum Hauptumschlagplatz für Waren. Immer wieder unternommene Versuche die Sperre aufzuheben und den Neckar für die Schifffahrt wieder zu öffnen, sind erst im 19. Jahrhundert erfolgreich[51]. Trotz diverser zum Teil bewaffneter Konflikte zwischen einzelnen Flussanrainern, einem kleinteiligen Zollsystem und Behinderungen der Schifffahrt durch künstliche wie natürliche Barrieren entwickelte sich das Transportwesen auf dem Wasser stetig fort und war bis zur Einführung der Eisenbahn einer der Hauptverkehrsträger (**Abb. 8**)[52].
Wie auch im restlichen Reichsgebiet verändern die Reformationszeit und die damit aufflammenden Konflikte das Bild der Region entscheidend. Zwar bleibt der Großteil der Gebiete am Main katholisch, insbesondere in den Einflussbereichen der Bistümer. Einzelne Regionen treten allerdings zum Protestantismus über, wie zum Beispiel die Regionen am Obermain um Bayreuth und Schweinfurt, die Gegenden am Untermain um Hanau und Darmstadt und natürlich Nürnberg[53]. Am Neckar ändert sich das Bild radikaler mit dem Übertritt des Herzogtums Württemberg zum lutherischen Glaubensbekenntnis und der Kurpfalz zum Calvinismus und damit auch der Neuverteilung einiger klösterlicher Besitztümer. Katholische Enklaven werden einzelne Teile am Oberneckar um Rottweil, Gebiete des Deutschen Ordens in Neckarsulm und das Ritterstift von Bad Wimpfen[54]. Damit wird die ohnehin schon fein gegliederte Region noch weiter gespalten und besonders der Neckarraum neues Siedlungsgebiet zahlreicher Glaubensflüchtlinge. Die Bauernkriege von 1525/1526 wüten am Neckar zum Teil verheerend, und besonders am Obermain stellen die Hussiten aus dem Osten eine anhaltende Bedrohung dar. In der Folgezeit erlangt die Mainregion besonders durch eine überdurchschnittlich aggressive Hexenverfolgung unrühmliche Bekanntheit. Erst mit dem Dreißigjährigen Krieg und den Eroberungen durch die Schweden 1631/1632 ändern sich die Machtverhältnisse wieder einschneidend und beenden die Verfolgungen. Durch den Krieg und die sogenannten »Schwedengräuel« wurde die Mainregion schwer getroffen, sodass manche Gegenden sogar wüst fielen[55], genauso wurden die Regionen am Neckar immer wieder von Truppen der Katholischen Liga und Protestanten erobert bzw. zurückerobert[56]. Trotz der vielen Konflikte war die Region aber besonders in der Renaissance und später im Barock ein Zentrum der Künste.

47 Dies sind Frankfurt und Schweinfurt am Main, Gelnhausen an der Kinzig, Esslingen, Heilbronn, Reutlingen, Rottweil und Bad Wimpfen am Neckar, Schwäbisch Gmünd an der Rems und Schwäbisch Hall an der Kocher.
48 Scheuerbrandt 1988, 25 f.
49 Scheuerbrandt 1988, 26 ff.
50 Gerlach 1990.
51 Zimmermann 1954, 9 ff.; 1993, 4 ff.
52 Artmann 2008; Zimmermann 1982.
53 Peters 2008, 167 ff.
54 Scheuerbrandt 1988, 28 ff.
55 Peters 2008, 199 ff.
56 Scheuerbrandt 1988, 35 ff.

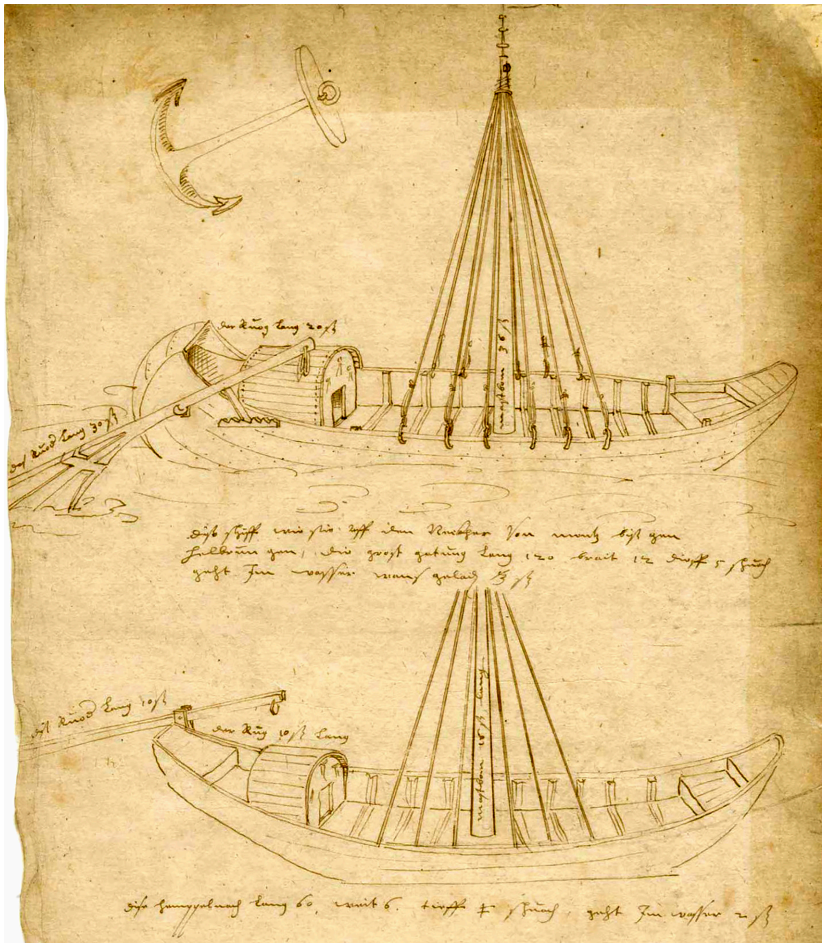


Abb. 8 Darstellung zweier Neckarschiffe durch Heinrich Schickhardt, um 1600. – (Landesarchiv Baden-Württemberg, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, Signatur N 220 T 26 01).

Das Land erholte sich nach dem Dreißigjährigen Krieg nur langsam. Der Absolutismus nach französischem Vorbild hielt Einzug in die Region und prägte die Zeit der Fürstbischöfe und den Ausbau von Städten wie Mannheim oder Stuttgart als Residenzorte. Der entstehende Einfluss Preußens wurde im 18. Jahrhundert immer deutlicher spürbar, und die mit Brandenburg verbundenen Markgrafen stellten Teile der weltlichen, protestantischen Herrschaft am östlichen Main[57]. Im Neckarraum kommt es im Erbfolgekrieg um die Kurpfalz immer wieder zu Auseinandersetzungen mit Frankreich, welche besonders große Schäden in den Städten anrichten (**Abb. 9**)[58].

Mit dem Einfluss Frankreichs unter Napoleon Bonaparte wurden die alten, im Mittelalter gewachsenen Machtsysteme endgültig aufgelöst. Diese waren besonders im Neckarraum über die Maßen komplex, sodass hier die stärkste Zersplitterung der Herrschaftsgebiete im gesamten Reich vorlag[59]. Die Bistümer und freien Reichsstädte wurden mit dem Reichsdeputationshauptschluss 1803 entmachtet und im Rahmen der Säkularisierung großer Teile der geistlichen Besitztümer und Privilegien beraubt. Franken wurde bayerisch. Am Neckar wurden die kleinräumigen Herrschaften aufgebrochen, unter wenigen übergeordneten Staaten zusammengefasst und Gebiete neu vergeben. Es blieben übrig das Königreich Württemberg, das Großherzogtum Baden und das Großherzogtum Hessen (siehe **Abb. 144**)[60].

57 Peters 2008, 227 ff.
58 Scheuerbrandt 1988, 37 ff.
59 Scheuerbrandt 1988, 39 ff.
60 Scheuerbrandt 1988, 49 ff.; Weber 2008, 214 ff.

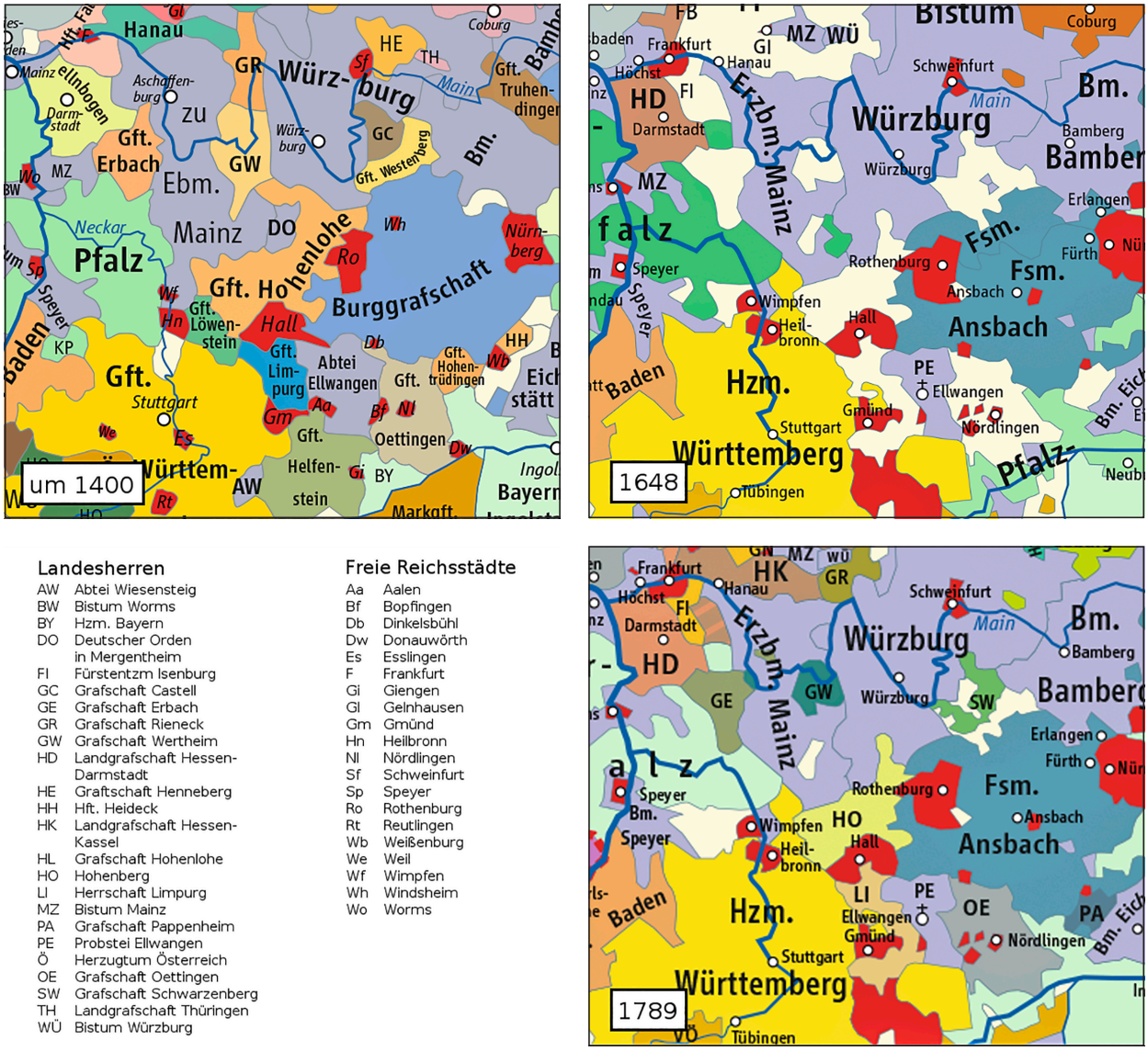


Abb. 9 Überblick über die Entwicklung der herrschaftlichen Gliederung des Arbeitsgebietes. – (Grafik L. Kröger 2015, Karten nach Wikimedia Commons »Karte des Heiligen Römischen Reiches 1400«, »Karte des Heiligen Römischen Reiches 1648« und »Karte des Heiligen Römischen Reiches 1789«).

Mit der Neuzeit und insbesondere der industriellen Revolution wird der Main die wichtigste Transportverbindung in Nordbayern und Südhessen. Große Schiffstypen werden entwickelt, welche zunächst noch durch Pferde und zum Teil von Menschenhand getreidelt wurden. Einen, wenn auch sehr kurzen, Höhepunkt stellt schließlich die Einführung der Kettenschifffahrt ab 1878 auf dem Neckar und ab 1886 auf dem Main dar. Diese war allerdings bereits bei ihrer Errichtung zum Scheitern verurteilt, da der Transport auf der Schiene eine zu große Konkurrenz bildete und sich langfristig gegenüber dem Schiffsverkehr durchsetzen konnte[61].

Am Neckar konnte durch den Bau des Wilhelmkanals erst 1821 das Neckarprivileg Heilbronns umgangen und die Schifffahrt bis nach Bad Cannstatt fortgeführt werden[62], heute noch weiter bis Plochingen. Noch bis 1892 war Mannheim der Endhafen der Großschifffahrt auf dem Rhein, womit der Stadt bis zu diesem

61 Pfeiffer/Zimmermann 1978; Berninger 1987.

62 Zimmermann 1981.

Zeitpunkt eine überragende Rolle beim Warenumschlag in der Region zugutekam und auch der Verkehr auf dem Neckar stark geprägt wurde[63].

Am Main wird das heutige Bild besonders durch den Rhein-Main-Donau-Kanal geprägt, welcher 1992 als Nachfolger des 1846 erbauten Ludwig-Donau-Main-Kanals in Betrieb ging und Main und Donau miteinander verbindet. Dies ging, wie auch am Neckar, mit Begradigungen, dem Bau von Staustufen und Flussvertiefungen einher, welche die Flusslandschaft in den letzten 200 Jahren in einem rasanten Tempo mit all ihren Vor- und Nachteilen transformierte[64].

Versuche, die ehemalige Gestalt und Nutzung der Flüsse in römischer und mittelalterlicher Zeit zu erforschen, wurden insbesondere von Martin Eckoldt in den 1980er-Jahren unternommen[65]. Dabei stützt er sich auf archäologische und historische Quellen und bietet einen anschaulichen Überblick, welcher gerade für den Neckar einen guten Einstieg bietet[66]. Zudem wird eine Einschätzung der Schiffbarkeit aufgrund von Durchflusskapazitäten versucht. Diese naturwissenschaftliche Herangehensweise bietet einen durchaus interessanten Ansatz. Allerdings wurden heutige Messungen herangezogen und versucht, deren Parameter durch Hinzufügen bzw. Wegnehmen von Wassermengen an historische Gegebenheiten anzupassen. Dies ist aber in nur wenigen Fällen nachvollziehbar, so z. B., dass in der Zeit von 900-1200 etwa 25 % weniger Wassermenge in den deutschen Flüssen geführt wurde als heute und im Spätmittelalter sowie in der Zeit von 1550-1850 durch die sogenannte kleine Eiszeit ein um etwa 25 % höherer Durchfluss existierte[67]. Diese Ergebnisse gehen allein vom Wassereintrag und einem »*feucht-kühlen Klima*« aus, welches alle Flüsse auf dieselbe Art und Weise betraf. Detaillierte Untersuchungen zeigen jedoch, dass gerade die Niederschläge zu Teilen sehr starken Schwankungen unterliegen und nicht unmittelbar an die Temperatur gekoppelt sein müssen[68]. Auch die geologischen Prozesse werden vollkommen außer Acht gelassen, wie auch die veränderten Wasserentnahmen und -zuleitungen seit der Mitte des 20. Jahrhunderts, welche das heutige Bild verzerren[69]. Auch zeigen die Beispiele Heilbronns mit der Sperrung des Neckars um 1333 und der Bau des Karlsgrabens, dass vor allem der anthropogene Eingriff in die Flusslandschaft über eine Schiffbarkeit entscheidet, wie auch die verwendeten bzw. gewachsenen Transportnetzwerke in den jeweiligen Regionen.

63 Scheuerbrandt 1988, 54 ff.
64 Fackler 2013; Stang 1963, 29 ff. 80 ff.
65 Eckoldt 1980; Eckoldt/Braun 1998.
66 Eckoldt 1983; 1985.
67 Eckoldt 1980, 36 ff.; 1986, 44.
68 Siehe hierzu Glaser 1991, 110 ff.
69 Siehe u. a. die veränderte Situation am Main durch den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals, Kap. Naturraum des Maingebietes, S. 5.

EINBÄUME – DIE ARCHÄOLOGISCHEN HINTERLASSENSCHAFTEN

BISHERIGE ARBEITEN

Die Geschichte der Einbaumforschung in Deutschland geht, ausgehend von ihrem heutigen Stand, recht weit in die Vergangenheit zurück. Es ist anzunehmen, dass in Mittelalter und früher Neuzeit immer wieder ur- und frühgeschichtliche Einbäume gefunden wurden, sei es durch Freispülen an Flüssen oder durch Bodeneingriffe des Menschen. Allerdings landeten diese sicherlich eher im Feuer eines heimischen Ofens, als dass sie aufgehoben wurden[70]. Der nach seinem Fundzeitpunkt älteste Einbaum, der noch erhalten ist, ist ein 1785 bei Moor-Kultivierungsarbeiten im Dorf Dannenberg, Lkr. Osterholz bei Bremen, gefundenes Exemplar. Dieses wurde gemeldet und ins Universitätsmuseum Göttingen verbracht. Dort ist der Einbaum als »*Überbleibsel höchsten Alterthums*« und nach den Erkenntnissen der Entdeckungsfahrer als »*ganz den Indianischen Canots ähnlich*« beschrieben worden[71]. Die gerade im Bereich der Westindischen Inseln erfolgten Beobachtungen einfach gestalteter Wasserfahrzeuge prägten über einen langen Zeitraum hinweg die Vorstellung von Einbäumen in Mitteleuropa. Herstellungstechniken, wie z. B. das Ausbrennen von Stämmen, wurden unkritisch für die europäische Urgeschichte übernommen (**Abb. 10. 59**).

Die erste offizielle Grabung eines Einbaums fand 1822 an der Donau bei Obermotzing statt und wurde von der Bayerischen Akademie der Wissenschaften begleitet. Die Kosten der Ausgrabung beliefen sich auf 200 fl. und 18 kr., eine durchaus stattliche Summe[72]. Der Verbleib des Fundes ist heute allerdings unklar; er muss als verschollen angesehen werden. Die anderen beiden an gleicher Stelle entdeckten Einbäume wurden vor Ort belassen und vermutlich wieder mit Erde überdeckt[73].

Die heute verbreitete Vorstellung von Einbäumen wird noch immer sehr stark durch das späte 19. und frühe 20. Jahrhundert geprägt. Entdeckungen von Pfahlbausiedlungen im zirkumalpinen Raum lösten einen regelrechten Boom der Forschung aus. Die aufsehenerregenden Ergebnisse der folgenden Untersuchungen fanden immer wieder ihren Eingang in Schaubilder, welche bis heute besonders gerne für den Schulunterricht verwendet werden. Auf fast jeder dieser Abbildungen ist ein Einbaum zu finden, wodurch diese Fahrzeuge gedanklich automatisch mit dem Neolithikum, weniger mit der Bronzezeit, verknüpft werden (**Abb. 11**)[74]. In der Folge wurden Einbäume oft reflexartig, ohne dass dafür Indizien vorliegen, in steinzeitliche Perioden datiert. Aktuelle Untersuchungen zeigen jedoch für Süddeutschland, dass mittelalterliche und neuzeitliche Einbäume eher die Regel darstellen (**Abb. 87**)[75].

Eine der frühen wissenschaftlichen Bearbeitungen der deutschen Einbäume ist die Arbeit von O. Moll und H. Szymanski »Vorgeschichte des germanischen Schiffbaues« von 1921[76]. Hier wird ein Paradigma aufgestellt, das sich bis in heutige Zeiten hält: der Einbaum, neben Floß und Rinden- bzw. Lederboot, als Ausgangspunkt des Schiffbaus mit einer Tradition bis in die Moderne hinein. Moll schreibt ebenfalls: »*Für die Datierung der teilweise vorzüglich erhaltenen Funde sind wir daher völlig auf den Zufall angewiesen, umso mehr als ganz primitive Formen bis in die Neuzeit hinein neben technisch hoch entwickelten Formen vorkommen*«[77]. Er beschreibt damit ein Problem der frühen Forschung, welches teilweise bis in heutige Zeiten

70 Ähnliches ist bis in die 1960er-Jahre auch noch am Main passiert.
71 Ellmers 1973, 23.
72 Vgl. zeitgleiche Pachtkosten der Fähren Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.
73 Hirte 1987, Kat. Nr. 361; Huber 1950.
74 Helbling-Gloor 2004; Raimann 2004.
75 Kröger 2013a, 115 ff.
76 Moll/Szymanski 1921.
77 Moll/Szymanski 1921, 158.

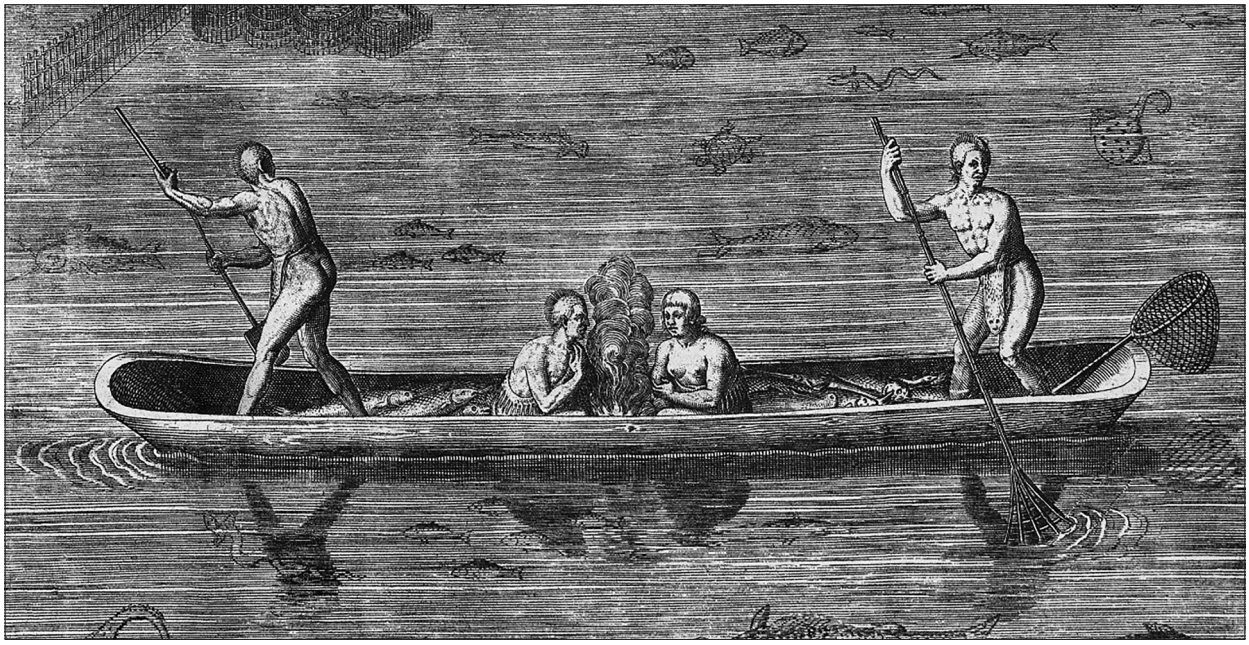


Abb. 10 Fischereinbaum aus Mittelamerika nach einer Darstellung von T. de Bry, 1590. – (Stich nach T. de Bry, Their manner of fishynge in Virginia: A Briefe and True Report of the New Found Land of Virginia, ca. 1585).

reicht, nämlich dass Einbaumfunde bisher nicht über ihre Form (Typologie) datierbar waren bzw. sind. Er geht sogar noch weiter, indem er ausschließt, dass dies jemals möglich sei.

Allerdings wird durch die kurz zuvor entwickelte Pollenanalyse die Hoffnung schon früh geweckt, Einbäume absolutchronologisch einordnen zu lassen[78]. Mit der Einführung der Radiokarbondatierung und der Dendrochronologie in Deutschland in den späten 1950er-Jahren wurden der Archäologie schließlich Methoden an die Hand gegeben, welche erst eine genauere Datierung ermöglichen.

Seit der Mitte des 20. Jahrhunderts hat sich die Anzahl der Fundstücke stark erhöht, allerdings ist der Umgang mit ihnen höchst unterschiedlich. Bis zum heutigen Tag gibt es nur wenige bzw. für den deutschsprachigen Raum nur eine Monografie, die sich einem einzelnen Einbaum widmet[79]. Sonst wurden und werden Einbäume in Kurzberichten oder einzelnen Artikeln genannt, selten aber in einem angemessenen Rahmen ausgewertet[80]. Eine Zeit lang gab es die Tendenz, Altfunde aus den Museen und Sammlungen auszuwerten, allerdings nicht flächendeckend und mit teilweise sehr unterschiedlichen Ansprüchen an die Qualität[81]. So ruhen vermutlich noch an vielen Orten ganze »*Einbaumflotten*«[82], ohne je bearbeitet worden zu sein.

Ein weiteres Problem, welchem sich die Forschung stellen muss, ist die Frage der Konservierung. Mangels technischen Wissens und technischer Möglichkeiten werden Einbaumfunde teilweise bis in die heutige Zeit lediglich nur an der Luft getrocknet. Dies hat in den meisten Fällen katastrophale Folgen für die Hölzer. Ein im Frühjahr 2009 bekannt gewordener Skandal in Stralsund, bei dem zwei endmesolithische und ein neolithischer Einbaum schlichtweg vergammelten, hat hohe Wellen geschlagen, scheint aber kaum ein Umdenken bewirkt zu haben[83]. Insbesondere in der Zeit bis in die frühen 1980er-Jahre wurde mit allen möglichen

78 Hirte 1987, 20.

79 Ammann u. a. 1977.

80 Aktuellere Artikel (Stand 2015) s. z. B. Thiemann/Kegler 2013, Hensel 2014 oder Kröger 2014a. Eine erfreuliche Ausnahme bildet eine kürzlich eingereichte Bachelor-Arbeit, welche sich intensiv einem einzelnen Fund aus der Schlei widmet, Steffensen 2014.

81 Siehe z. B. Schneeweiß 1999 oder Dammann 1981.

82 Jahn 1959; Dammann 1981.

83 Kaute u. a. 2005; Lübke 2005; Klooß/Lübke 2009. Eine Reihe von Zeitungsartikeln und der Ablauf der Geschehnisse können unter anderem über »http://de.wikipedia.org/wiki/Einbäume_von_Stralsund« (10.02.2015) eingesehen werden.



Abb. 11 Darstellung eines Pfahlbauhauses in der Vorstellung von Historienmalern des späten 19. Jhs. – (Zeichnung nach K. Jauslin, Pfahlbaudorf, 1891).

Mitteln versucht, die Einbäume zu konservieren, angefangen von Leinöl, bis zu irreversiblen lackartigen Anstrichen. Heute können Einbäume dank der Entwicklung moderner Konservierungsverfahren schonend behandelt werden[84]. Ein Verbleib der Funde unter Wasser kann eine sinnvolle Alternative darstellen und wird vielfach erfolgreich angewendet[85]. Bei unzureichendem Schutz besteht jedoch die Gefahr, dass die Funde durch mechanische Kräfte von außen oder durch Flora und Fauna weiter beschädigt werden[86].
Zusätzlich zum Problem der Konservierung stellt sich oft die Frage nach dem Lagerungsort. Einbäume brauchen viel Platz in den oft schon sehr knapp bemessenen Kapazitäten der Magazine, und nur ein Bruchteil befindet sich wirklich in Schausammlungen und öffentlichen Bereichen. Der Großteil ist in Kellern und auf Dachböden eingelagert, wo Feuchtigkeit und schwankende Temperaturen große Gefahren darstellen. Ebenfalls konnte beobachtet werden, dass die zum Teil empfindlichen Einbäume unsachgemäß unter anderen Objekten gelagert wurden, wodurch schon so manche Außenwand in Mitleidenschaft gezogen wurde.
Eine der stärksten Antriebsfedern der Einbaumforschung ist schon seit ihren frühsten Anfängen die Suche nach den ältesten Wasserfahrzeugen. Während im mediterranen Raum traditionell Schilfboote, Floßkonstruktionen oder Vehikel aus aufgeblasenen Tierhäuten als Ursprung der Schifffahrt angesehen werden[87], wird im mittel- und nordeuropäischen Raum diese Rolle dem Einbaum zugeschrieben[88], neben dem Fellboot, welches sich archäologisch quasi nicht oder nur zweifelhaft nachweisen lässt[89]. Besonders die Einteilung der »Four Routs of Boatbuilding« als Flöße, Fellboote, Rindenboote und Einbäume durch Basil Greenhill[90] wurde und wird vielfach zitiert[91]. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich der Einbaum durch das Hinzufügen von Plankengängen und die zunehmende Reduktion des Einbaumteils in das Kielschiff transformiert hat. In der Folge ist es zu einer Art Wettlauf gekommen, immer ältere Einbäume zu finden, um so die eigene regionale Schifffahrtsgeschichte weiter zurückdatieren zu können. Eine kürzlich von Ronald Bockius publizierte Übersichtskarte zu mesolithischen und frühneolithischen Paddel- und Einbaum-

84 Für einen Überblick über die möglichen modernen Konservierungsmethoden s. u. a. Hoffmann 2013.
85 Mainberger u. a. 2011.
86 Steffensen 2014, 37 ff.
87 Siehe allgemein Casson 1973, 3 ff.; Hornell 1970.
88 Hufnagel 1936, 39 ff.
89 Zum durchaus fraglichen Fund eines Fellbootspantes s. Ellmers 1980b.
90 Greenhill 1976, 91 ff.
91 Siehe u. a. Crumlin-Pedersen 2010, 46 ff.

funden in Europa[92] zeigt eine deutliche Konzentration der Einbäume in der westlichen Ostsee[93] und eine lockere Streuung vom Pariser Becken[94] in einem Streifen bis in das Baltikum[95]. Hinzu kommen drei Funde von der irischen Insel und Schottland sowie jeweils ein Fund aus Mittelitalien, Kroatien und Slowenien[96]. Die Paddelfunde finden hingegen ihre Verbreitung in einem Fächer von den Niederlanden bis nach Nordschweden und Zentralrussland hinter dem Ural. Allgemein anerkannt ist die Auffassung, dass es sich bei dem Einbaumfund aus Pesse[97] mit einer Datierung auf ca. 7900 v. Chr. um den ältesten Einbaumfund der Welt handelt[98]. Bei besonders frühen Einbaumfunden sind aber immer zwei Dinge zu bedenken. Zum einen ist die Ansprache von Holzfunden als Einbaum nicht immer ganz einfach. Der Blick auf die Funde zeigt, dass besonders die älteren Objekte oft stark beschädigt und zersetzt sind. In einigen Fällen sind auch die Fund- und damit die Dokumentationsbedingungen nicht optimal, sodass nur schwer unterschieden werden kann, ob es sich bei einem Fund um das Fragment eines Einbaums handelt oder um den Teil einer Ranne. Ein solcher Fall liegt mit einem Holzfund aus Jülich, Kreis Düren an der Rur vor, welcher in die Zeit um 7400 v. Chr[99]. datiert wurde. Das hier gefundene Objekt besaß einen halbrunden Querschnitt. Es liegen eine skizzenhafte Querschnittzeichnung und mehrere Fotografien vor. Die Ansprache als Einbaum erfolgte erst nach Bekanntwerden der Datierung und einer nochmaligen Durchsicht der Unterlagen. Das Objekt selbst ist verloren, womit sich die Aussagen nicht weiter überprüfen und bewerten lassen[100]. Ebenso deutlich wird das Problem der gesicherten Ansprache bei einem 1929 entdeckten Objekt in der Nähe des Ortes Tündern, Lkr. Hameln-Pyrmont, an der Weser[101]. Der Fund wurde aufgrund seiner rinnenartigen Vertiefung mehrfach als halb fertiger Einbaum bezeichnet, der bewusst noch Wurzelwerk und Astgabeln besaß, damit der Stamm bei der Bearbeitung nicht hin- und her rollt[102]. Dies erscheint aber nicht logisch, da der Stamm so deutlich unhandlicher und schwerer zu bewegen ist, ein Rollen auch durch vier ins Erdreich eingeschlagene Pfosten verhindert werden könnte und sich für diese Technik keinerlei ethnologische Parallelen finden lassen. Ein im Wurzelbereich eingeschlagener Keil wiederum spricht für ein halb fertiges Produkt. Ob es sich dabei aber um einen Einbaum, ein anderes Objekt oder doch eine Ranne handelt, kann nicht mehr geklärt werden (**Abb. 12**)[103].

Eine zweite Fehlerquelle kann die Verwendung von Althölzern sein. Im Falle eines mit ca. 2 m Durchmesser äußerst beeindruckenden Einbaums aus Evensen an der Leine erbrachte eine vom Stamm entnommene

92 Bockius 2013, Karte 1. Leider wurde zu der Kartierung keine Fundliste publiziert. Zu den bis 1998 bekannten ^{14}C-datierten Funden s. auch Lanting 2000; Arnold 1995, 15 f. 25 ff.; Hirte 1987, 212 ff.; McGrail 2001, 172 ff.

93 Andersen 1987; 2011.

94 Bonnin 1998.

95 Kozłowski 2009, 57.

96 Erič/Kavur 2012.

97 Zeist 1957; Oosting/Akker 2008, Bijlage.

98 Etwas überraschend ist allerdings die Feststellung, dass die Datierung des Fundes von den verschiedensten Autoren recht unterschiedlich wiedergegeben wird. Van Zeist publizierte ein Datum von 6315 ± 275 v. Chr., basierend auf der Probe GRO 486 (Zeist 1957, 10 f.). Dieses Datum wird auch von Detlev Ellmers übernommen (Ellmers 1983, 480). Bei Oosting und Akker sind drei Daten mit den Datierungen 8760 ± 145, GrN-486: 8270 ± 275 und GrN-6257: 8825 ± 100 publiziert, wobei das erste Datum wohl die Synthese der beiden weiteren Datierungen angibt (Oosting/Akker 2008, Bijlage). Die Probe GrN-486 ist mit Sicherheit der Probe GRO 486 gleichzusetzen. Diese werden auch von Lanting angegeben (Lanting 2000, 636). Arnold gibt ein Datum von 8265 ± 275 BP an. Worauf dieses basiert, ist nicht klar, vermutlich wurde aber die Datierung von van Zeist auf ein ^{14}C-Datum zurückgerechnet (Arnold 1995, 26). Eine aktuelle Kalibrierung des Datums 8760 ± 145 mit dem Online-Angebot von www.calpal-online.de (am 20.02.2015) erbrachte eine Datierung des Fundes von 7903 ± 221 v. Chr. Die abweichenden Datierungen basieren vermutlich auf veralteten Kalibrierungsparametern bzw. gewissen Verständnisproblemen im Umgang mit ^{14}C-Daten.

99 Probe KN 4190, 8370 ± 70 BP.

100 Weiner 1999.

101 Zotz 1930.

102 Ellmers 1973, 25 f.; 1981, 24; 1987c, 43 f. Woher Ellmers das Wissen bezieht, dass beim Fällen des Stammes auf die Wetterseite geachtet wurde, beide Enden abgebrochen sind, er drehwüchsig sei oder der Stamm zu einer Rinne ausgeschlagen werden sollte, ist nicht ersichtlich.

103 Auch Hirte sieht den Fund und seine Interpretation äußerst kritisch und merkt an, dass die Ansprache als Einbaum bereits zu Fundzeiten skeptisch betrachtet wurde, zumal das Objekt 1911 entdeckt, aber erst 18 Jahre später geborgen wurde. Auch merkt er an, dass »*der von Zotz geschilderte Befund von späteren Autoren sogar in kaum zu rechtfertigender Weise überinterpretiert*« wurde, womit er sich auf Ellmers bezieht (Hirte 1987, 363 f. Kat. Nr. IV 203).

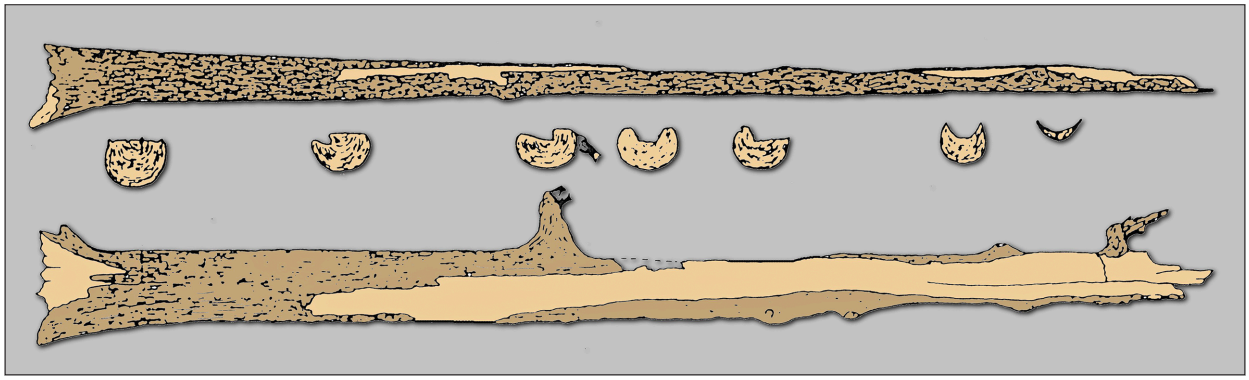


Abb. 12 Fund eines Eichenstammes an der Weser bei Tündern, Lkr. Hameln-Pyrmont, welcher wohl zu Unrecht als halbfertiger Einbaum angesprochen wurde. – (Abb. nach Hirte 1987, Taf. 95, bearbeitet L. Kröger 2015).

Probe mit einem Datum von 1010 ± 82 v. Chr[104]. eine unerwartet alte Datierung. Der Fundzusammenhang machte dieses Alter eher unwahrscheinlich, sodass eine weitere Probe eines erhaltenen Holznagels entnommen wurde, welche eine Datierung von 1090 ± 50 n. Chr[105]. erbrachte. Die Differenz zwischen den beiden Datierungen von über 2000 Jahren führte zu der Interpretation, dass es sich bei dem verwendeten Holz um einen fossilen Baumstamm handelte, welcher um 1100 n. Chr. zu einem Schwimmkörper einer Schiffsmühle umfunktioniert worden war[106]. Es ist also nicht auszuschließen, dass es sich bei manchen der an Flüssen gefundenen besonders alten Einbäume in Wirklichkeit um jüngere Fahrzeuge handelt, welche schlicht aus älteren Hölzern hergestellt wurden. Es muss aber davon ausgegangen werden, dass die Bearbeitung eines solchen Stammes sowohl für das Werkzeug als auch den Handwerker eine überproportionale Beanspruchung bedeutete. Gerade bei zu schneller Trocknung können die besonders rissanfälligen Hölzer leicht unbrauchbar werden.

Auch wenn keine Versuche bekannt sind, heute einen Einbaum aus einem fossilen Holz, oft als Mooreiche bezeichnet, zu schlagen, sind dennoch die experimentelle Archäologie bzw. der Nachbau von Einbäumen eine weitere Antriebsfeder für die Forschung[107]. Beim Nachbau von Einbäumen standen schon von Beginn an nicht unbedingt wissenschaftliche Fragestellungen im Mittelpunkt des Interesses. Eher ging es darum, Einbäume zu schlagen, um der Öffentlichkeit einen Eindruck der Lebensverhältnisse z. B. von Bewohnern urgeschichtlicher Pfahlbausiedlungen zu vermitteln, sie an den Arbeitsprozessen teilhaben zu lassen und vielleicht auch Fahrten auf dem Wasser anzubieten. In nur wenigen Fällen ist es das Ziel, den Prinzipien und Methoden der experimentellen Archäologie zu folgen[108]. Dies sollte aber nicht unbedingt negativ gesehen werden, da wissenschaftliche Arbeit auch immer eine öffentliche Akzeptanz schaffen und Forschungsergebnisse vermitteln muss[109]. In manchen Fällen ist der Einbaum auch eher Mittel zum Zweck, um Werkzeuge

104 2830 ± 60 BP.

105 945 ± 40 BP.

106 Hirte 1987, Katalog, 84 f.; Ellmers 2002, 98 f.; Kröger 2014b, 102 ff.

107 Es hat sich während der Bearbeitung des Forschungsprojektes gezeigt, dass immer wieder Anfragen von Museen oder Geschichtsvereinen zum Einbaumbau an den Autor gestellt wurden. Die Fragen beschränkten sich in vielen Fällen darauf, welche Holzart am besten geeignet sei (was selbstverständlich nicht leicht zu beantworten ist, da es eher auf die Holzqualität ankommt). Zu Fertigungstechniken, Geräten etc. wurden nur wenige Fragen gestellt. Es drängt sich das Gefühl auf, dass bei vielen Bauprojekten »erst einmal losgelegt« wird und anschließend versucht wird zu klären, wie man die Arbeitsweise verbessern könnte. Leider fehlt bislang eine zusammenfassende Überblickspublikation zum Nachbau von Einbäumen. Pläne, diesen Forschungsbereich stärker zu professionalisieren, werden momentan sowohl über das Museum Biel in der Schweiz (freundliche Mitteilung von Cynthia Dunning vom 21.01.2015) als auch von Irland aus (freundliche Mitteilung von Niall Gregory vom 21.02.2015) in Angriff genommen.

108 Siehe als Einstieg in methodische Fragen und aktuelle Zielsetzungen Coates u. a. 1995; Burningham 2014; Crumlin-Pedersen 2006; McGrail 1986; McGrail 2006.

109 Zu klassischen Nachbauprojekten s. u. a. Binggeli 1997; Perminas 2008; Prell 2002; Schöbel 2002; 2009.

und Arbeitsmethoden zu testen[110]. Echte Experimente, in denen es um wissenschaftliche Fragestellungen an die Fertigung oder Nutzung der Einbäume geht, sind allerdings eher die Ausnahme[111]. Es ist zu hoffen, dass in Zukunft die Öffentlichkeitsarbeit stärker mit wissenschaftlichen Fragestellungen verknüpft werden kann.

Stand der Forschung zu Einbäumen in Europa

Infolge der gestiegenen Zahl aufgefundener oder in den Sammlungen wiederentdeckter Einbäume entstand ein zunehmender Forschungsdruck, und bereits früh wurden zusammenfassende deutschsprachige Arbeiten für gesamte Regionen[112] oder zu Einzelfunden[113] verfasst. Eine erste wirklich als Überblick zu verstehende Arbeit zu Einbäumen wurde von Oscar Paret[114] vorgelegt. In dieser stellt er die zu diesem Zeitpunkt bereits beeindruckende Anzahl von 25 Einbäumen aus dem Federseeried vor. Für das restliche Europa werden von ihm an die 200 Funde aufgezählt, von denen ein großer Teil aus dem heutigen Polen und aus England stammt. Dabei fällt ihm auf, dass die meisten Funde in Seen entdeckt und nur wenige an Flussläufen gefunden wurden[115]. Wie bereits bei Moll und Szymanski[116] vor ihm, ist auch Parets Einschätzung zu Datierungs- und Forschungsmöglichkeiten der Funde ernüchternd: »*Bei der Schwierigkeit, ja häufig Unmöglichkeit, aus den angeführten Gründen das Alter eines Einbaums festzustellen, erklärt es sich wohl, daß Einbaumfunde, wie die Fachliteratur beweist, gerade in den letzten Jahrzehnten so wenig beachtet worden sind.*« Auch regionale Unterscheidungen sind für ihn nicht möglich, da das Fundmaterial zum Teil nur ungenügend vorliegt, und so muss er sich auf eine Beschreibung seiner Beobachtungen beschränken[117].
Zeitgleich wurde von Hans Suder aus volkskundlicher Sicht ein Überblick in Bezug auf Einbäume zusammengestellt. Er stellt fest, dass in fast allen Regionen der Welt Einbäume vorkommen, solange die entsprechenden Hölzer zum Bau vorhanden sind. Er geht weiter davon aus, dass entsprechende Bäume auch verhandelt werden und somit Einbäume in Regionen anzutreffen sind, die nicht die nötigen Voraussetzungen vonseiten der Vegetation mit sich bringen[118]. Seine Kartierung des Verbreitungsgebietes von Einbäumen ist recht grob und sicherlich als monochrone Bestandsaufnahme zu verstehen (**Abb. 13**). Dies wird durch heute bekannte Einbaumfunde aus Randbereichen seiner kartierten Verbreitungsgebiete wie z. B. Portugal[119] oder Argentinien[120] oder der vermeintlich fundleeren Region des Horns von Afrika[121] deutlich.
Nach dem Zweiten Weltkrieg scheint das Interesse an Einbäumen in Deutschland deutlich zurückgegangen zu sein, jedenfalls sind, abgesehen von einem Artikel zu den technischen Eigenschaften von Einbäumen[122], keine nennenswerten Überblicksarbeiten zum Thema erschienen. Anders in England, wo Grahame Clark in seinem Opus magnum von 1952 zur europäischen Frühgeschichte die erste Übersichtskarte der Einbaumfunde in Europa publizierte (**Abb. 14**)[123]. In Deutschland ändert sich die Situation mit den Arbeiten von Detlev Ellmers. Sein Werk von 1972 zu den Schiffsfunden in Mittel- und Nordeuropa[124] wird allgemein als Startschuss für eine eigenständige Schiffsarchäologie nach englischem und skandinavischem Vorbild an-

110 Adameck u. a. 1996
111 Jensen 2009. Allgemein zu experimental-archäologischen Einbaumprojekten s. Vorlauf 2011, 239.
112 Hellmich 1912 für Funde aus Schlesien, Mitzka 1930 für Funde aus Bayern und Rieth 1940 für Italien.
113 Kofahl 1941 zu einem einzelnen Fund aus Niedersachsen oder Fielitz 2003 zu einem Fund von 1938 aus der Weser.
114 Paret 1930.
115 Paret 1930, 116.
116 Moll/Szymanski 1921, 158.
117 Paret 1930, 111.
118 Suder 1930, 8 ff. Siehe auch Bidault 1945.
119 Alves 1986; 1988; 2009.
120 Elkin 2014, 509 ff.
121 Chittick 1979, 276.
122 Timmermann 1960.
123 Clark 1952, 285.
124 Ellmers 1972.

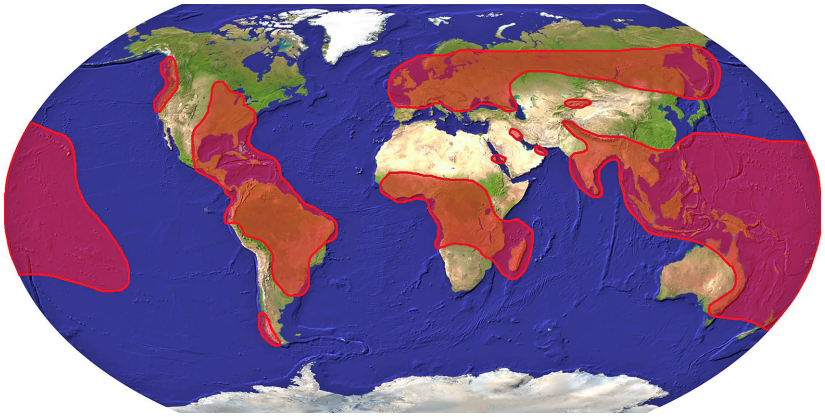


Abb. 13 Regionen, in denen Einbäume nach Ansicht von Suder vorkommen. – (Zeichnung L. Kröger 2015 nach Suder 1930, 11, Kartengrundlage nach www.primap.com).

gesehen, auch wenn diese sich vor allem vonseiten der ikonografischen und schriftlichen Quellen den Funden annähert. Bereits in dieser Arbeit werden einzelne ausgewählte Einbäume vorgestellt. Einen umfassenden Überblick verfasst Ellmers aber erst mit seinem Artikel zu den niedersächsischen Funden[125]. Diese Arbeit stellt sich den Fragen der Forschungsgeschichte, der Herstellungstechnik, der Formgebung und der Suche nach unterschiedlichen Typen und Konstruktionsformen. Leider konnten aufgrund der noch relativ wenigen publizierten Beispiele die Typen nur vage untermauert werden. Zudem fehlten zu diesem Zeitpunkt noch die Kapazitäten für dendrochronologische Reihenuntersuchungen. Die Ergebnisse seiner verdienstvollen Arbeiten publizierte Ellmers bis in die jüngste Zeit in großem Umfang, auch wenn sich ab den 1980er-Jahren kaum neue Forschungsansätze oder Fragestellungen erkennen ließen[126].

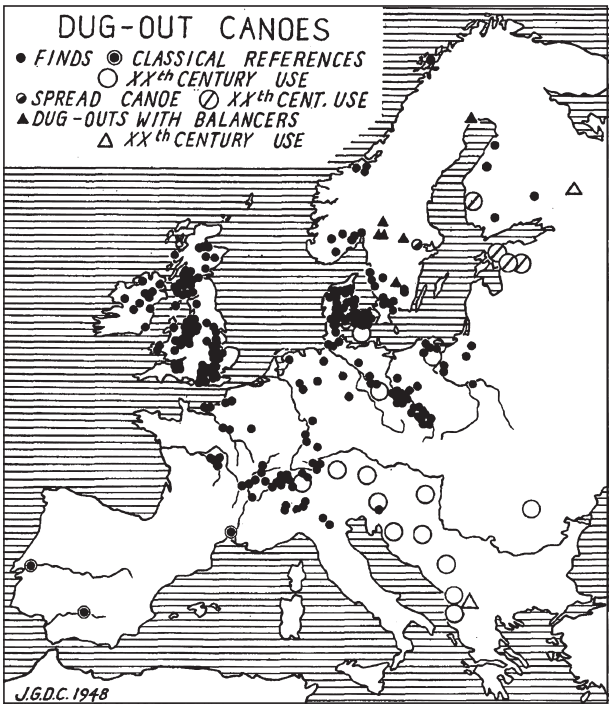


Abb. 14 Kartierung des Forschungsstandes zur europäischen Einbaumforschung 1952 durch G. Clark. – (Clark 1952, Fig. 154).

Die für die deutsche Forschung und darüber hinaus entscheidende Arbeit zu Einbäumen wurde von Christian Hirte 1987 verfasst[127]. In der Arbeit werden über 700 Objekte in einem Katalog zusammengefasst und ausgewertet. Zudem gibt er einen sehr guten Überblick über die Forschungsgeschichte in Deutschland und stellt sich der Untersuchung Einbaum versus Schwimmkörper. Diese Dissertation ist mit über 1300 Seiten plus Tafelteil eine Arbeit unglaublichen Ausmaßes. Leider merkt man jedoch, besonders im Katalogteil bei den Beschreibungen der Einbäume, dass die Qualität der Arbeit der Quantität teilweise nicht gewachsen ist. Insbesondere dendrochronologische Datierungen sind zu diesem Zeitpunkt noch die Ausnahme, es konnte aber eine große Menge an Funden mit Hilfe von ^{14}C-Analysen datiert werden. Trotz der bestehenden Mängel bildet diese Publikation eine ausgezeichnete Grundlage für weitere Forschungen[128].

125 Ellmers 1973.

126 Siehe zum Lebenswerk und den Arbeiten von Detlev Ellmers bis 2002 Hoops/Schnall 2002, Hoops 2002 und Ellmers 2003 sowie die kürzlich erschienene Arbeit Ellmers 2014.

127 Hirte 1987.

128 Sie bildete auch die Grundlage der vorliegenden Arbeit.

Das Hauptproblem im Umgang mit Hirtes Arbeit ist allerdings die sehr erschwerte Verfügbarkeit, da sie nie in Buchform erschienen ist[129].

Größere zusammenfassende Arbeiten für den gesamten deutschen Raum sind seither nicht mehr erschienen, dafür aber zeitnah mehrere Überblicksarbeiten für abgeschlossene Regionen innerhalb Deutschlands. Hier sind besonders die Arbeiten von Ralf Bleile zu den Einbäumen in Mecklenburg-Vorpommern[130], von Marcus Hermanns zu den Einbäumen in Nordrhein-Westfalen[131], von Rosemarie Leineweber zu den Wasserfahrzeugen in Sachsen-Anhalt[132] sowie von Tobias Pflederer und Timm Weski in Bayern[133] zu erwähnen, in die auch bereits Teile der vorliegenden Arbeit durch den Autor eingeflossen sind.

Im benachbarten europäischen Ausland stellt sich der Publikationsstand sehr unterschiedlich dar. Eine eindeutige Ausnahmestellung nehmen Untersuchungen Béat Arnolds in der Schweiz ein, welche er 1995/1996[134] publizierte. Die etwa 130 Schweizer Funde bilden nur einen Teil seiner Arbeit. So legte er den bislang besten Überblick zu den Einbaumfunden Mitteleuropas vor, welcher bis heute Gültigkeit besitzt[135]. Seine Arbeit zeichnet sich insbesondere durch ihren umfangreichen und gut bebilderten Katalog aus. Arnold erstellt als Erster Übersichtstafeln zu den verschiedenen Konstruktionsmöglichkeiten von Einbäumen und kann aufgrund der gestiegenen Anzahl der naturwissenschaftlich datierten Funde einen umfangreichen Überblick über die Einbaumgenese anfertigen. Er bespricht alle Aspekte der Einbäume, die man sich in einer modernen Arbeit wünscht. Dabei liegt sein Hauptaugenmerk auf den ur- und frühgeschichtlichen Funden und weniger auf den mittelalterlichen und neuzeitlichen Stücken, die er aber ebenfalls mit aufführt. Bedauerlicherweise für die nicht frankophone Forschung ist die Arbeit in französischer Sprache verfasst. Zwar enthält sie eine mehrsprachige Zusammenfassung, dennoch wurden gerade die theoretischen Teilaspekte bislang nur wenig rezipiert. Als besonderes Verdienst Béat Arnolds ist noch eine von ihm zusammengestellte Literatursammlung von zum Teil schwer beziehbaren Monografien und Artikeln zu nennen. Diese stellt er gerne auf Anfrage jedem Interessierten in Form einer CD-ROM zur Verfügung, wofür ihm herzlich gedankt sei[136]. Eine helvetische Besonderheit stellt zudem die Publikation eines bronzezeitlichen Einbaums aus Twann am Bieler See dar[137]. Diese ist die bislang einzige gedruckte Monografie in Mitteleuropa, welche sich ausschließlich einem Fund widmet.

Gänzlich anders stellt sich die Situation zur Einbaumforschung in Österreich dar. Hier liegt lediglich ein zusammenfassender Artikel zu den Funden des Salzburger Raumes vor[138]. Eine Zusammenfassung der Funde wäre nicht nur wünschens-, sondern vermutlich auch lohnenswert. Für Tschechien wurden die 35 bekannten Funde 2009 durch Jason Rogers vorgelegt und besprochen[139].

Für den polnischen Raum erschien 1999 die Arbeit von Waldemar Ossowski. Sie besticht insbesondere durch ihre vielen dendrochronologisch gewonnenen Daten und die sehr guten und umfangreichen Zeichnungen. Bedauerlicherweise liegt die Publikation nur in polnischer Sprache gedruckt vor. Die englische Zusammenfassung kann leider nur auf allgemeine Fragen Antworten geben, nicht aber auf die Details[140].

129 So war es dem Autor in Bamberg nur möglich, die Arbeit als Mikrofiche via Fernleihe aus München zu erhalten. Der Umfang und die damit entstehenden Kosten für eine gesamte Kopie auf Papier erschwerte die Arbeit in einem nicht zu unterschätzenden Ausmaß. Zusätzlich fehlte dem Mikrofiche der gesamte Tafelteil, welcher vom Autor im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven kopiert werden musste, um damit arbeiten zu können. Vor ähnlichen Problemen standen und stehen sicherlich viele Kollegen. Dies zeigt, dass die Ansprache von Hirtes Einbäumen im Katalogteil und die von ihm vergebenen Nummern in den Museen nicht bekannt oder nicht geklärt sind, beispielsweise im Historischen Museum Bamberg. Die Arbeit wird zwar regelmäßig in Artikeln zu Einbäumen zitiert, aber eher als Hinweis darauf, dass die Arbeit existiert. Informationen, die der Arbeit entnommen sind, scheinen die große Ausnahme zu bilden.

130 Bleile 2008.

131 Hermanns 2008.

132 Leineweber 2009; 2010; 2012.

133 Pflederer/Weski 2009.

134 Arnold 1995; 1996.

135 Eine Umfangreiche Buchbesprechung ist zu finden bei Schmid 2003.

136 Arnold 2002.

137 Ammann u. a. 1977.

138 Pohl 2009.

139 Rogers 2009; 2011.

140 Ossowski 1999.

Erfreulicherweise wurde von Ossowski eine größere Anzahl zusammenfassender englischsprachiger Artikel veröffentlicht, welche den Forschungsstand zu über 300 Einbäumen darstellen[141] und sich auch mit dem Phänomen der geweiteten Einbäume im östlichen Europa auseinandersetzen[142].
Die dänischen Funde wurden kürzlich von Karen Bork-Pedersen vorgelegt und zeigen mit 226 Einbäumen eine unerwartet große Fundmenge[143]. Bedauerlicherweise ist die Arbeit ausschließlich auf Dänisch verfasst worden[144].
Neben einer beeindruckenden Anzahl an Plankenschiffen für den Binnenverkehr[145] liegt für die Niederlande bislang eine Liste von 42 Einbaumfunden vor[146]. Ein Überblick der Funde wurde durch Thijs Maarleveld zusammengestellt[147]. In der Regel werden Einbaumfunde allerdings in den Niederlanden und Belgien in Berichtform vorgestellt[148]. Aus Luxemburg sind keine Funde bekannt.
Auch wenn Frankreich gerade im Bereich der Flussarchäologie und Forschung zur Binnenschifffahrt eine Vorbildfunktion in Europa innehat[149], ist der Forschungsstand zu den Einbäumen bis dato nicht zufriedenstellend zusammenfassend publiziert worden. So existieren zwei ältere Zusammenstellungen durch Gérard Crodier mit insgesamt 98 Einbäumen, Stand 1972[150]. Hinzu kommt noch ein Kompendium der Funde aus Westfrankreich[151] und Burgund mit elf Funden[152].
Auf der Iberischen Halbinsel scheinen nur wenige Einbäume aus Portugal bekannt zu sein[153]. Aus Spanien liegen offenbar bislang keine Funde vor, wobei nicht ausgeschlossen werden soll, dass einzelne Objekte möglicherweise in lokalen Publikationsreihen vorgestellt wurden und somit der überregionalen Forschungsgemeinschaft verborgen geblieben sind[154].
Aus Italien sind eine ganze Reihe von Einbäumen bekannt, diese aber vor allem aus den nördlichen Landesteilen[155]. Zusammenfassende Arbeiten wurden durch O. Cornaggia Castiglioni und G. Calegarie[156] bzw. Marco Bonino[157] erstellt und präsentieren 57 Funde. Diese können durch eine ganze Reihe aktueller Untersuchungen[158] ergänzt werden.
Griechenland, so scheint es, ist zwar reich an Schiffsfunden gefüllt mit Amphoren. Einbäume dagegen stellen eine Seltenheit dar[159].
Aus Kroatien sind mit 36 Funden recht viele Einbäume bekannt. Diese wurden durch Irena Radić Rossi vorgelegt und stammen sowohl aus dem Binnenland als auch der Adria[160]. Auch für Slowenien wurden in jüngster Zeit mehrere Artikel zu den Einbäumen einzelner Fundregionen durch Miran Erič vorgelegt[161]. Weitere Funde aus anderen Ländern des Balkans sind nicht bekannt[162].
Für Ungarn wurde jüngst die bemerkenswerte Anzahl von 27 Einbäumen von einem einzelnen Fundplatz publiziert, ohne aber nähere Details zu den einzelnen Funden zu nennen. Hinzu kommen noch weitere Funde, welche vorrangig aus der Donau stammen[163].

141 Ossowski 2000.
142 Ossowski 2003.
143 Bork-Pedersen 2011.
144 Dem Autor sind aktuell auch keine zusammenfassenden Artikel der Autorin in einer anderen Sprache bekannt.
145 Moortel 2011; Vlierman 1996.
146 Oosting/Akker 2008, Bijlage.
147 Maarleveld 2008.
148 Siehe u. a. Rahir 1911; Boe 1978; Maarleveld 2009.
149 Siehe eine Zusammenfassung dazu in Kröger 2014b.
150 Cordier 1963; 1972.
151 Joncheray 1986.
152 Ginier-Gillet u. a. 1987.
153 Alves 1986; 1988; 2009.
154 Dies gilt im Grunde für sämtliche Fundregionen, unabhängig davon, wie gut der Stand der Forschung ist. Als Beispiel können die Funde EN-95 und EN-96 genannt werden, welche selbst am Main nach intensiver Suche eher »zufällig« gefunden worden sind. Beide Einbäume wurden bislang nur in lokalen Ortschroniken erwähnt. Hinzu kommen selbstverständlich Funde, die bislang noch nie publiziert wurden, wie der ausgesprochen gut erhaltene Fund EN-94, und nur über persönliche Hinweise »wiederentdeckt« werden können.
155 Alfieri 1968; Fozzati/Nisbet 1983; Berti 1986.
156 Cornaggia 1967; Cornaggia/Calegarie 1978.
157 Bonino 1983.
158 Delpino 2009; Pezzo u. a. 2010; Medas 2014.
159 Siehe z. B. Marangou 1999; 2001.
160 Radić 2009.
161 Erič u. a. 2012; Erič/Kavur 2012; Erič 2015.
162 Dies ist aber vermutlich auf den Publikationsstand zurückzuführen.
163 Tóth 2008.

Der Überblick über den Forschungsstand im osteuropäischen Raum ist besonders durch die Publikation von Funden in kyrillischer Schrift erschwert. Seit etwa 20 Jahren ist aber die glückliche Entwicklung zu beobachten, dass eine ganze Reihe von Funden auf Englisch, zum Teil auch auf Deutsch publiziert wurden. Hier sind besonders Alexander Okorokov[164] und Vladimir Čepelev[165] für den russischen und ukrainischen Raum zu nennen. Aus dem Baltikum ist ebenfalls eine ganze Reihe von Funden bekannt, welche immer wieder in einzelnen Aufsätzen publiziert werden[166].

Für den skandinavischen Raum liegen erstaunlicherweise kaum englischsprachige Publikationen vor[167]. Eine aktuelle Zusammenstellung für Schweden kommt auf die Zahl von 51 Funden[168]. In Norwegen sind derzeit 49 datierte Funde bekannt[169].

1978 stellte Seán McGrail seine Dissertation zu den Einbaumfunden in England und Wales vor[170]. Diese Arbeit kann als erste systematische Analyse einer größeren Fundregion angesehen werden und ist zum Teil auch heute noch Maß der Dinge. McGrail gelang es nicht nur, einen umfassenden Katalog von 172 Einbäumen für den Bearbeitungsraum herauszugeben, sondern auch Fragen der Konstruktionen, Datierungen, experimentellen Archäologie und der Holznutzung nachzugehen. Besonders bemerkenswert sind seine umfangreichen Aufmaße und Zeichnungen. Neuere Zusammenstellungen liegen bislang nicht vor, es können aber einige Neufunde der Liste von McGrail hinzugefügt werden[171].

Der 154 Funde aus Schottland nahm sich Robert Mowat in einer umfangreichen Arbeit an[172]. Mit den Forschungen von Malcom Fry über die Einbäume aus Nordirland kann man Großbritannien als umfassend bearbeitet ansehen. Er konnte eine Sammlung von 120 Einbäumen zusammenstellen[173]. Für Gesamtirland unter Einbeziehung von Schottland wurde durch Niall Gregory ein umfangreicher Katalog angefertigt, wobei für Irland die beeindruckende Zahl von 404 Funden erreicht wird[174].

Nur der Vollständigkeit halber soll auch auf die außereuropäische Forschung hingewiesen werden[175]. Als recht umfangreich kann man die Publikationslage in den USA ansehen. Hier vermischen sich in der Forschung regelmäßig ethnologische und archäologische Quellen, welche mitunter mit europäischen Funden verglichen werden. Dabei kommen zum Teil recht beeindruckend hohe Fundzahlen, vorrangig im Bereich der atlantischen Küste, zusammen[176]. Ebenso sind einzelne Untersuchungen aus Kanada bekannt[177]. Eine große Ausnahme scheinen Untersuchungen zu archäologischen Überresten von Einbäumen in Mittel- und Südamerika zu sein. So sind dem Autor aktuell nur ein ergrabenes Objekt aus Argentinien[178] und mehrere Funde aus der Karibik[179] bekannt.

Ebenso ist der afrikanische Kontinent zu großen Teilen als Terra incognita für die Einbaumforschung zu beschreiben. Während ethnologische Untersuchungen durchaus häufig sind[180], ist die Liste der archäologischen Funde mit nur einem Stück aus Nigeria[181] recht kurz.

164 Okorokov 1995.
165 Čepelev 1999; 2009a; 2009b.
166 Ilves 2010; 2012; Kola/Žulkus 2010; Žulkus 1999.
167 Kastholm 2014; Nymoen/Arisholm 2005.
168 Sokulu/Ejstrud 2014.
169 Nymoen 2013.
170 McGrail 1978.
171 Siehe u. a. Niblett 2001. Besonders die Ergebnisse der Grabungen auf der Must Farm in der Grafschaft Cambridgeshire mit acht auf engstem Raum gefundenen Einbäumen aus der Bronze- und Eisenzeit lassen auf neue Erkenntnisse hoffen, Vorbericht s. Murrell 2012.
172 Mowat 1996; 1999. Siehe auch Strachan u. a. 2012.
173 Fry 2000. Siehe auch McNeary 2011.
174 Gregory 1997. Es handelt sich dabei um eine PhD-Thesis, welche bislang noch nicht publiziert wurde. Daran wird aber aktuell gearbeitet und der Katalog um neuere Funde ergänzt (freundliche Mitteilung von Niall Gregory vom 21.02.2015).
175 Es wird hier in keiner Weise versucht, ein vollständiges Bild darzustellen. Es soll nur schlaglichtartig auf die außereuropäische Forschung hingewiesen werden.
176 Siehe u. a. Alford 1992; 1999; Bright 1979; Curci 2006; Hartmann 1996.
177 Carter/Kenchington 1982.
178 Elkin 2014, 509 ff.
179 Fitzpatrick 2013, 109 ff.
180 Beispielhaft Chittick 1979; Falck 2007; 2013; 2014.
181 Breunig 1996.

Ähnlich erscheint der Publikationsstand in Asien. Neben Funden aus dem westasiatischen Raum aus der Türkei[182] und Armenien[183] sind Objekte aus Vietnam[184], Japan[185] und Malaysia[186] zu nennen[187]. Zusätzlich sind aber auch für diesen Raum eine Reihe ethnologischer Untersuchungen anzuführen[188]. Archäologische Funde aus Australien und Ozeanien liegen bislang offenbar nicht vor.

Die gesamte Zahl der gefundenen Einbäume in Europa schätzte Hirte 1987 auf ca. 3000, davon 600 in Nordeuropa. Wie hoch der Gesamtbestand der Funde in ganz Europa heute ist, kann an dieser Stelle kaum bewertet werden. Für Mittel- und Nordeuropa liegt die Zahl der publizierten deutlich über 2000 Funden[189]. Wie hoch die Dunkelziffer ist, kann dagegen nur geschätzt werden. Angemerkt werden soll hier nur kurz die Tatsache, dass sich die Zahl der von Hirte vorgestellten Funde am Main durch die vorliegende Arbeit verdreifacht hat. Wenn man das für Mittel- und Nordeuropa hochrechnet, würde eine Anzahl von etwa 1700 Funden zustande kommen. Damit ist der Versuch, sämtliche Einbaumfunde Europas in einem Werk erfassen zu wollen, wobei es sich dann um ca. 8600 Funde handeln würde, vollkommen ausgeschlossen[190], wobei die bearbeitende Person auch ein unrealistisch anmutendes Sprachtalent besitzen müsste, um die verstreut publizierten Arbeiten lesen und auswerten zu können. Die Tendenz, kleine Fundregionen mit etwa 100-200 Fundstücken zu bearbeiten, ist mit Sicherheit die richtige und im Rahmen von Dissertationen gut zu bewältigen.

Einbäume als Modelle

Neben den »echten« Einbaumfunden werden auch immer wieder Miniatur- und Modelleinbäume[191] bei Grabungen aus unterschiedlichsten Zeitstellungen entdeckt, wobei die Ansprache nicht immer eindeutig ist[192]. Häufig kommen Objekte aus Keramik[193] vor, aber auch Holz[194] und sogar Gold (**Abb. 15**)[195]. Die Funktion dieser Schiffchen kann ganz unterschiedlich sein. Während für Funde aus Holz in vielen Fällen eine Funktion als Spielzeug für Kinder naheliegend erscheint[196], ist dies bei Keramik und erst recht bei Funden aus Gold auszuschließen. Gerade der Fund eines goldenen Modelleinbaums mit Paddeln aus einem frühlatènezeitlichen Grab am Dürrnberg bei Hallein in Österreich[197] (**Abb. 16**) oder der Einbaum am spätantiken Kettengehänge von Szilágysomlyó in Ungarn zeigen, dass Einbäume mehr als nur einen funktionalen Charakter besitzen können. Ihre Nutzung als Fahrzeuge z. B. für den Handel oder Fischfang und der daraus erzielte Wohlstand führten wohl schon früh zu einer Verklärung der Objekte und einer symbolischen Aufladung, wie es auch in der nordischen Bronzezeit bis zu den Wikingern für Boote und Schiffe immer wieder zu beobachten ist[198]. Besonders der Fund aus Szilágysomlyó ist in diesem Zusammenhang hochinteressant.

182 Günsenin 2012.
183 Balayan 2000.
184 Bellwood u. a. 2007.
185 Miyashita 2006; Habu 2010.
186 Szabó u. a. 2008.
187 Es sind dem Autor aber auch Einbaumfunde aus China bekannt, die leider allesamt auf Chinesisch publiziert und somit für die eigene Forschung nicht zugänglich sind.
188 Siehe u. a. Kapitän 2009.
189 Diese Zahl errechnet sich aus den hier kurz vorgestellten Überblicksarbeiten. Wenn noch nicht beachtete Artikel und Arbeiten aus den letzten Jahren miteinbezogen werden, sollte die Zahl im Bereich der Schätzung Hirtes um 3000 liegen.
190 Dass diese Berechnungen als äußerst grob zu werten sind, ist selbstverständlich. Es soll nur ein Eindruck des Umfangs vermittelt werden.
191 Zu Schiffsmodellen und deren Nutzung allgemein s. Roach 2008.
192 Ellmers 1996, 17. 22.
193 Göttlicher 1978; Gschwantler 1999, 76; Peschel 1985; Pohl 2009, 73 f.
194 Bemmann/Bemmann 1998, Taf. 9; Letzner 2000, 59 f.; Heiligmann 2000, 19.
195 Ellmers 1978, 2; Capelle 1988, 17; Crumlin-Pedersen 1990, 99 ff.
196 Winiger 1981.
197 Reitinger 1975. Anzumerken ist, dass dieser Fund in den 1970er-Jahren als Teil einer Einbaumfähre rekonstruiert wurde. Dies ist möglich, wenn auch nicht sehr wahrscheinlich (Weski 2009, 130).
198 Hier könnte nun eine sehr umfangreiche Liste an Literaturhinweisen zu Felsbildern, dem Mooropfer von Nydam oder den wikingischen Schiffsgräbern und Steinsetzungen stehen. Es soll aber als vertiefender Einstieg in die Materie nur auf die für Nordeuropa zusammenfassenden Bände Crumlin-Pedersen/Munch 1995 und Kaul 1998 verwiesen werden.

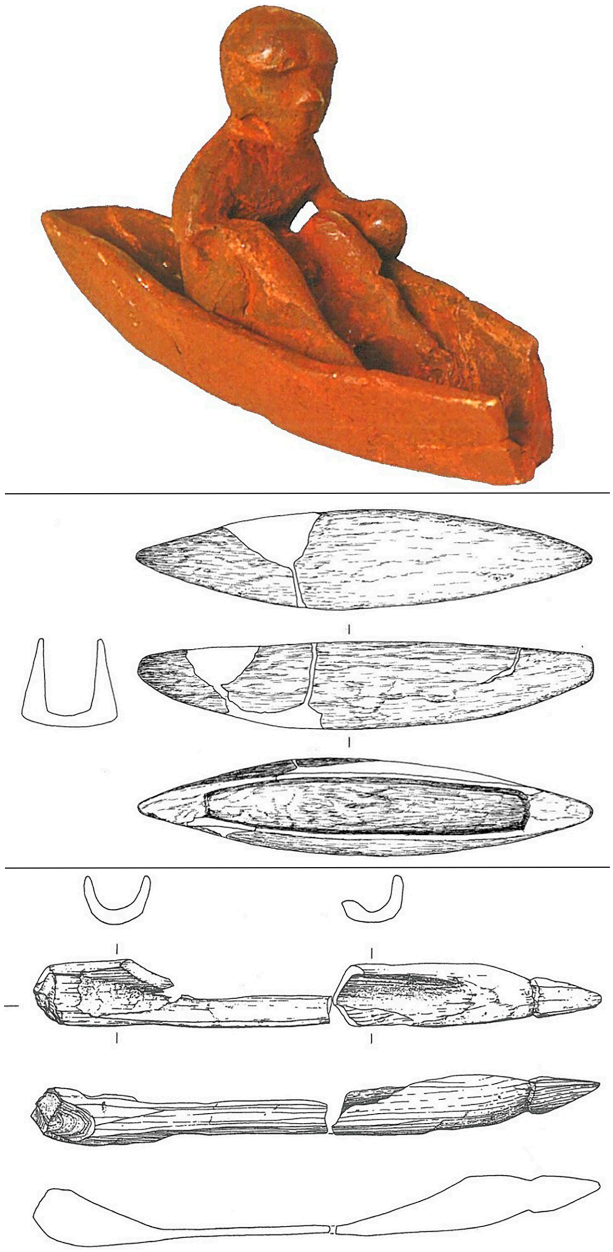


Abb. 15 Oben: Keramikmodell eines Einbaums aus Ton aus dem 1. Jh. v. Chr. vom Magdalensberg in Österreich; Mitte: Gürtelschachtel aus Holz in Form eines Einbaums aus dem Opferfund von Nydam; unten: Modelleinbaum aus Holz aus der Ufersiedlung Sipplingen am Bodensee, 33 cm Länge. – (Oben Gschwantler 1999, 76; Mitte Bemmann 1989, Taf. 9; unten Letzner 2000, 60).

Hier werden unterschiedliche Alltagsgegenstände und Geräte an einem singulären Schmuckstück zusammengeführt, welches wohl bei religiös-zeremoniellen Anlässen getragen wurde (**Abb. 17**)[199]. Wie bei den Wikingerschiffen[200] kann die Bedeutung der Fahrzeuge auch bis über den Tod hinaus wirken und somit Teil der Grabarchitektur werden. Dies zeigt z. B. die mittellatènezeitliche Bestattung einer Person mit Waffenbeigabe in einem vermutlichen Einbaum bei Châtenay-Mâcheron, Departement Haute-Marne in Frankreich[201] oder ein leider verlorener Fund mit Bestattung aus Le Havre, Departement Seine-Maritime in Frankreich (**Abb. 18**)[202]. Aber auch das eisenzeitliche Gräberfeld von Slusegård auf der dänischen Insel Bornholm wird zu großen Teilen aus Bestattungen unter umgedrehten Einbäumen bestanden haben[203]. Interessanterweise ist dieses Phänomen der Bestattung in Einbäumen aber nicht auf Europa beschränkt, sondern kann auch in Südostasien beobachtet werden. So wurden in einem Zeitraum von mehreren Hundert Jahren 16 Bestattungen, bestehend aus jeweils zwei Einbäumen, in einer Höhle auf Borneo vorgenommen, die einen Eindruck dieses vermutlich weltweit vorkommenden Phänomens geben[204].

Einbäume in Schriftquellen

Neben den archäologischen Funden spielen selbstverständlich auch schriftliche Quellen eine Rolle bei der Erforschung von Einbäumen. Diese sind aber äußerst selten, da es in vielen Fällen inhaltlich nicht darauf ankommt, ob eine Person z. B. mit einem Einbaum oder einem Plankenschiff zum Fischen auf den See fährt. In der Regel werden in lateinischen Quellen die Begriffe »navis« oder auch »navigium«, wie für andere Schiffe auch, verwendet[205]. Der Begriff »Einbaum« kommt erst spät auf und setzt sich ab dem 18. Jahrhundert im Sprachgebrauch durch. In antiken und frühmittelalterlichen Quellen können wohl die Begriffe »lunter«, »linters«, »trabaria« oder »litoriariae« mit Einbäumen gleichgesetzt werden[206]. Die antiken Schriftsteller sahen im Einbaum das typische Fahrzeug

199 Freiberger / Gschwantler 1999.
200 Müller-Wille 1974.
201 Torbrügge 1972, 103 f.; Arnold 1996a, 10.
202 Lennier 1885, 50.
203 Crumlin-Pedersen 1995; Andersen u. a. 1991.
204 Szabó u. a. 2008.
205 Niermeyer 1984, 715 f.
206 Schnall 1989, 195; Thier 2002, 28.



Abb. 16 Kleines Boot aus Goldblech aus einem frühlatènezeitlichen Grab am Dürrnberg in Österreich. – (Torbrügge 1968, 151).



Abb. 17 Einbaummodell aus Gold am spätantiken Kettengehänge von Szilágysomlyó in Ungarn. – (Links Gschwantler 1999, 69; rechts Freiberger/Gschwantler 1999, 96).

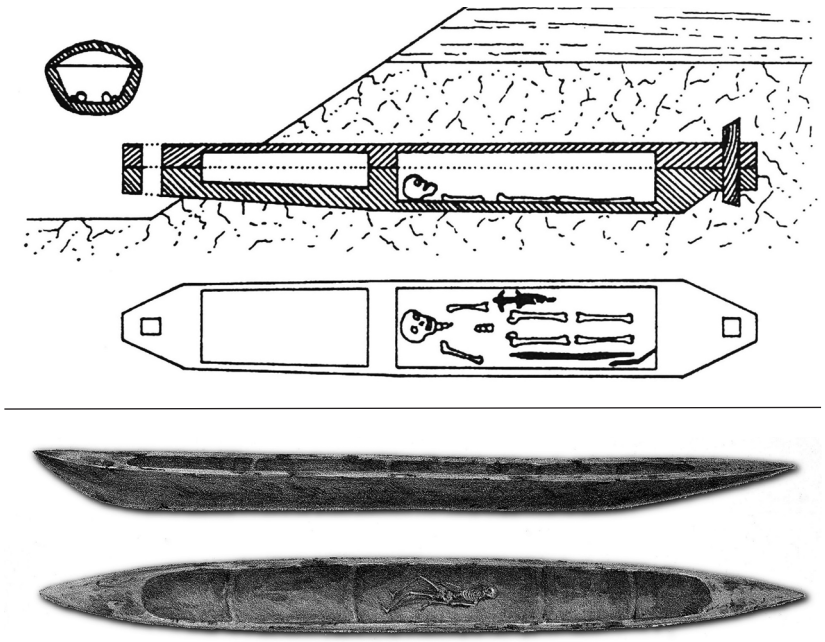


Abb. 18 Oben: die mittellatènezeitliche Bestattung von Châtenay-Mâcheron, dép. Haute-Marne/F; unten: die nicht näher datierte Bestattung von Le Havre, dép. Seine-Maritime/F. – (Oben Torbrügge 1972, 103; unten Lenier 1885, Pl. XIII, Fig. 2).

der Germanen für den Transport von Waren und Personen[207]. Ob es sich dabei nur um regionale Fahrten handelt oder ob auch längere Expeditionen unternommen wurden, wie dies die Rus mit ihren »monoxyla« im 10. Jahrhundert entlang der Donau taten[208], ist nicht klar. Im süddeutschen Raum finden wir bereits im 14. Jahrhundert den Begriff »einbömek«[209]. Im niederdeutschen Sprachraum kommen im 16. Jahrhundert dagegen Bezeichnungen wie »bomschipp« oder »boomkaen« vor[210]. Für den nordeuropäisch/englischen Raum sind des Weiteren die Begriffe »anbyme scip«[211] und »troh-scip«[212] für Einbäume oder »scip-ac«[213] für den Baum, aus dem Einbäume geschlagen werden, bekannt. Insgesamt muss allerdings deutlich betont werden, dass die Erforschung der schriftlichen Quellen zu Einbäumen dringend einer Erneuerung bedarf. So hat sich an den zitierten Quellen seit der Arbeit von Detlev Ellmers[214] in den 1970er-Jahren kaum etwas geändert, dieselben werden schlicht nur immer wieder zitiert[215]. Andere Arbeiten, welche sich mit diesem Thema für den deutschsprachigen Raum beschäftigen, sind nicht bekannt.

Einbäume in Bildquellen

Die bildliche Darstellung von Einbäumen und deren Interpretation ist als äußerst problematisch anzusehen. Zwar kennt das Mittelalter sehr viele bildliche Darstellungsformen, aber gerade für die Wiedergabe alltäglicher Situationen und Gegenstände besitzen Bilderchroniken und andere illuminierte Handschriften einen großen Wert. So existieren z. B. für seegängige Plankenschiffe umfangreiche Publikationen, welche sich den Darstellungen im Mittelalter widmen[216]. Für Binnenschiffe, und erst recht für Einbäume, liegen bislang keine Arbeiten zu bildlichen Quellen vor[217]. Dabei werden Binnenfahrzeuge regelmäßig und zum Teil in guter Qualität dargestellt[218]. Während manche Fahrzeuge aber eindeutig als komplexe Plankenschiffe zu erkennen sind, kann bei anderen nur spekuliert werden, ob es sich um Einbäume handelt. Dies liegt einfach daran, dass nicht zu erkennen ist, ob der Zeichner schlicht keine Bauteile wie z. B. Plankengänge eingezeichnet hat oder ob es keine gibt, weil das Fahrzeug aus einem Stamm geschlagen wurde. Die Darstellung einer Kampfszene aus der Schweiz um 1480 (**Abb. 19**) zeigt beispielsweise im Hintergrund eindeutig Schiffe, welche aus mehreren Planken zusammengesetzt sind. Bei dem von zwei Personen gefahrenen Fahrzeug im Vordergrund könnte es sich dagegen um einen Einbaum handeln[219]. Bei dem zweiten hier angeführten Beispiel handelt es sich in der Abbildung oben um ein Fischereifahrzeug mit zwei Fischern an Bord und auf dem gleichen Bild um ein weiteres Fahrzeug im Hafen der Stadt Murten um 1513 (**Abb. 20**, oben). Die Darstellung ist deutlich kleiner, was auch zu einer Reduktion der Zeichengenauigkeit führte. Während sich das rechte Fahrzeug noch als Plankenboot zu erkennen gibt, geht die Tendenz beim Fischereifahrzeug eher in Richtung Einbaum. Der Vergleich mit einem vom selben Zeichner erstellten Bild aus Luzern um 1470 (**Abb. 20**, unten) zeigt sehr detailliert ein Plankenboot, welches durch seine auffälligen Konstruktionen an Bug und Heck deutliche Ähnlichkeiten mit dem vermeintlichen Einbaum vom Murter See besitzt. Es ist also

207 Schnall 1989, 198.
208 Westerdahl 1992, 100 ff.; Börker 2009.
209 Ellmers 1972, 92; Kröger 2013a, 114. »*Cimba quae vulgariter einbömek dicitur ascendens vacua non habens a latere asseria munimenta, quae vulgariter bort dicuntur, duos dabit denarios*« / »*Wer mit einem Einbaum, das heißt, mit einem Kahn ohne hölzerne Bordverstärkung* [?]*, im Hafen anlegt, zahlt nur zwei Pfennig*«.
210 Schnall 1989, 195.
211 Thier 2002, 125.
212 Thier 2002, 150.
213 Thier 2002, 145.
214 Ellmers 1972.
215 Ellmers/Schnall 1998, 609 ff.; Schnall 2003.
216 Flatman 2007; 2009.
217 Kröger 2013b, 121 ff.; 2014b.
218 Kröger 2013a, 121 ff.
219 Interessanterweise hatte der Zeichner wohl ursprünglich ganz andere Fahrzeugtypen im Sinn, als er seine Vorzeichnung begann. So sind bei den größeren Fahrzeugen noch die Linien von Booten mit einem kaffennartigen Bug zu erkennen, welche später zu geschnäbelten Fahrzeugen abgeändert wurden. Auch der vermeintliche Einbaum ist nochmals verlängert worden. Warum sich der Zeichner für die Veränderung entschied, ist nicht klar, gibt aber einen bemerkenswerten Einblick in die spätmittelalterliche Vorstellungswelt von Fahrzeugtypen.



Abb. 19 Darstellung mehrerer Wasserfahrzeuge um 1480 in der Schweiz. – (Diebold Schilling, Amtliche Berner Chronik, Band 3, Blatt 621; Bern, Burgerbibliothek, Mss.h.h.I.3; http://www.e-codices.unifr.ch/de/list/one/bbb/Mss-hh-I0003).

eher zu vermuten, dass das Fischereifahrzeug in Wirklichkeit auch ein Plankenboot ist, welches nur sehr reduziert wiedergegeben wurde. Diese Unsicherheiten in der Ansprache von Bildquellen ließen sich nun lange mit vielen Beispielen fortführen. Ohne eine wissenschaftliche Bearbeitung bildlicher Quellen von Binnenfahrzeugen wird sich aber auch Zukunft daran nichts ändern können.

Stand der Forschung zu Einbäumen im Arbeitsgebiet

Die Untersuchungen zu Einbäumen und die ersten Berichte beginnen für den Main mit dem Ende des 19. Jahrhunderts[220]. In den vorangegangenen Zeiten wurden mit großer Sicherheit auch immer wieder Funde gemacht, allerdings kamen erst mit den großen Bauprojekten wie Schleusenbau, Begradigungen oder bei Durchstichen des Mains Einbaumfunde in großer Zahl ans Tageslicht.
Die erste Arbeit, welche sich mit der Untersuchung und Einordnung der Einbäume beschäftigt, erschien 1900 von B. Müller[221]. In seinem Artikel »Bearbeitete Baumstämme aus prähistorischer Zeit« bietet er bereits diverse Interpretationsmöglichkeiten und Datierungsvorschläge. Seiner Ansicht nach sind die Funde allesamt in die Zeit vor der römischen Okkupation zu setzen. Dies begründet er aufgrund der geologischen Schichtungen der Niederterrassen, in denen die Funde gemacht wurden. Müller konnte bereits feststellen, dass sämtliche Funde Löcher in den Außenwänden besaßen. Er merkt an, dass der Referent des historischen Museums Frankfurt die Stücke für »*Einbaumkähne*« hält, was aber »*nach unserem Ermessen unhaltbar ist*«[222]. Er selbst benutzt den Begriff »Einbaum« gar nicht, sondern schlägt vielmehr die Bezeichnung »*Tröge*« vor. Seiner Meinung nach könnte es sich um Objekte für den Fischfang bzw. die Fischhälterung handeln. Ebenso scheint ihm auch die Möglichkeit von Schwimmbrücken und der Nutzung als Unterbau für feste Brücken plausibel. Hervorzuheben ist, dass Müller bereits 1900 solche Funde als fast alltäglich ansieht, er spricht von etwa 20 Objekten, die ihm bekannt sind.

220 Siehe EN-105, welcher vermutlich 1885 bei Frankfurt-Höchst gefunden wurde.

221 Müller 1900.

222 Müller 1900, 1.



Abb. 20 Oben: Darstellung zweier Wasserfahrzeuge 1513 bei Murten in der Schweiz; unten: Darstellung eines Wasserfahrzeuges bei einem Gottesurteil in Luzern in der Schweiz 1470. – (Oben Schmid 1981, 170 f., bearbeitet L. Kröger 2015; unten Schmid 1981, 127, bearbeitet L. Kröger 2015).

Der Nächste, der sich mit dem Phänomen der bearbeiteten Stämme auseinandersetzte, war der in Würzburg ansässige Hauptkonservator des Landesamtes für Denkmalpflege Georg Hock. Dieser schrieb, motiviert durch Neufunde um 1927, diverse Personen aus den Bereichen der musealen Forschung und der Fischerzünfte an und sammelte Unterlagen und Quellen zu sogenannten Legschiffen. Bei diesen Objekten handelt es sich um größere Einrichtungen zum Fisch-, im Speziellen zum Barbenfang mit Hilfe von Hebenetzen[223]. In seiner Korrespondenz mit verschiedenen Personen wies er immer wieder darauf hin, dass es sich nicht um Einbäume, sondern um Fischereigerät handelt. Eine zusammenfassende Arbeit seiner Thesen ist nach Informationen des Autors nie erschienen. Allerdings hielt sich die Meinung, dass es sich um Objekte der Fischerei handelt, innerhalb der Denkmalpflege mindestens bis in die 1970er-Jahre, weil auch Ch. Pescheck, Landeskonservator in Würzburg, noch 1972 Ähnliches auf Anfragen als Interpretation der Funde schreibt. In den Fundberichten dagegen wird in der Regel immer von Einbaumfunden gesprochen[224].

223 Darauf wird detailliert im folgenden Kapitel eingegangen.

224 Zum Beispiel Gessner 1961.

Im Jahr 1936 taucht eine Interpretation durch einen geheimen Regierungsrat[225] auf, der bei in der Nähe von Zapfendorf gefundenen Holzobjekten »*eine außerordentlich starke Übereinstimmung mit Totenbäumen, wie sie in alemannisch-fränkischer Zeit üblich waren*«, findet und dadurch auf den ersten »*Reihengräberfund im Bamberger Gebiet*« schließt[226], eine Interpretation, die wahrscheinlich durch die reichen Funde im südwestdeutschen Raum evoziert ist[227].

Auffällig ist, dass Einbaumfunde immer wieder Eingang in die regionale Presse finden. In deren Folge werden bis heute regelmäßig von Heimatforschern weitere neue Funde gemeldet.

Neben den frühen Interpretationsansätzen lässt sich immer wieder der Versuch der zeitlichen Einordnung beobachten. Es hält sich sehr lange die Meinung, insbesondere bei den Findern, dass die gefundenen Holzobjekte Einbäume seien, welche aus Eichen geschlagen wurden und mindestens ins Neolithikum datieren, wenn sie nicht sogar noch älter sind. Dieser Topos hält sich sehr lange und ist nicht nur im Maingebiet zu beobachten, sondern in ganz Deutschland. Ausgelöst werden diese Vorstellungen durch das bereits erwähnte große Publikmachen der ergrabenen Pfahlbausiedlungen der Schweizer Seen und Süddeutschlands[228].

Die modernen naturwissenschaftlichen Datierungsmethoden halten am Main schon sehr früh Einzug. Bereits 1955 wurde von K. Schwarz, BLfD Außenstelle Würzburg, eine Probe eines Einbaums[229] für eine Radiokarbonuntersuchung an das Institut der Universität Heidelberg gesandt. Allerdings wurde die Probe anscheinend nie bestimmt, da sich die Anlage zu diesem Zeitpunkt noch im Aufbau befand[230]. Etwas später (1971) wurde eine Dendroprobe für einen Einbaum[231] von Ernst Hollstein in Trier auf 455 n. Chr. datiert. Dieses Ergebnis wurde von ihm allerdings 1978 auf 234 v. Chr. korrigiert, wodurch sich zeigt, dass die Datierungskurven noch lange nicht gesichert waren[232].

Mit der Arbeit Hirtes wurde die Region erstmals großflächig untersucht[233]. Er führte 35 einzelne Funde vom Main in seinem Katalog auf und erstellte für neun Einbäume Tafeln, die er zum großen Teil den Ortsakten entnahm. Damit wurde eine Grundlage geschaffen, die der lokalen Forschung aufgrund der schwer zugänglichen Veröffentlichung allerdings kaum zur Verfügung stand. Er sah bereits Zusammenhänge und Gemeinsamkeiten einzelner Einbäume im Gebiet um Bamberg, allerdings ohne im Detail auf diese einzugehen[234].

Wie auch in anderen Regionen ist ab den 1990er-Jahren eine Zunahme der einzeln publizierten Einbäume zu beobachten[235]. Zusammenfassende Arbeiten fehlen weiterhin.

In den letzten Jahren ist die Qualität der Grabungsberichte des BLfD jedoch deutlich verbessert worden. Diese können jetzt als sehr gute Arbeitsgrundlage dienen. Insbesondere ist hier F. Herzig, Außenstelle Thierhaupten, mit guten Zeichnungen und sehr guten Beobachtungen am Objekt zu nennen. Die Dokumentationen der vorherigen Jahrzehnte sind in Bezug auf Qualität und Quantität sehr unterschiedlich ausgefallen, was sich besonders an den Zeichnungen und Beschreibungen bemerkbar machte. Neben der verbesserten Dokumentation wird in den letzten Jahren immer wieder die Interpretation zu Fähren, seltener Schwimmbrücken, ins Spiel gebracht. Hier sind im Besonderen die Arbeiten von Timm Weski, BLfD München, zu nennen. Er publizierte bereits einzelne Funde[236] und stellte eine Übersicht zu Einbäumen innerhalb der Ortsakten des BLfD zusammen, welche er dem Autor dankenswerterweise überließ[237].

225 Die Unterschrift ist leider nicht lesbar.
226 Ortsakten des BLfD, Außenstelle Memmelsdorf, Fundst. Nr. 5931 / 0075.
227 EN-67.
228 Hirte 1987, 14 f.
229 EN-62.
230 Ortsakten des BLfD, Außenstelle Memmelsdorf, Fundst. Nr. 6027 / 0011.
231 EN-64.
232 Ortsakten des BLfD, Außenstelle Memmelsdorf, Fundst. Nr. 5927 / 0068 und 6027 / 0004.
233 Hirte 1987.
234 Hirte 1987, 423 f.
235 Siehe Online-Anhang, Fundkatalog.
236 Weski 2004; 2005; 2009; Herzig / Weski 2009; Pflederer / Weski 2009.
237 Siehe auch Vorwort, S. VII.

Seit dem Jahr 2008 und der Arbeit an der Magisterarbeit des Autors[238] wurde damit begonnen, die Funde systematisch aufzunehmen, in Zusammenarbeit mit dem BLfD neu zu datieren und zu interpretieren. Im Rahmen dieser Arbeiten stieg die Zahl der bekannten Einbäume am Main zunächst auf 93 Funde, um aktuell bei 114 zu liegen[239]. Seit diesem Zeitpunkt wurden immer wieder Artikel, welche den jeweiligen Forschungsstand oder Teilaspekte wiedergeben, publiziert[240]. Damit ist das Maingebiet in Bezug auf Einbäume zweifellos die momentan am besten und umfassendsten erforschte Region in Deutschland, vielleicht sogar in ganz Europa. Anders stellt sich zweifellos die Situation am Neckar dar. Durch den sehr unterschiedlichen Forschungs- bzw. Fundbestand von 114 zu sieben Einbäumen an Main und Neckar ergeben sich voneinander abweichende Vorarbeiten. Trotz der im Verhältnis wenigen Funde wurde die erste Beobachtung zu einem Fund bereits im späten 19. Jahrhundert gemacht[241], offensichtlich ohne ihn zu publizieren. Erst aus dem Jahr 1934 kennen wir den ersten publizierten Vorbericht von einem Einbaumfund aus dem Neckar[242]. Ein erster Überblick der Funde wird von Wilhelm Mattes 1954 zusammengestellt. In seinem Artikel »Einbäume und Baumstämme im Neckartal« trägt er bereits sieben Funde zusammen. Aufgrund der von ihm beobachteten Bohrungen vermutet er, dass es sich bei den Funden um Fischkästen handelt[243]. Für weitere Funde schließt er die Verwendung als Wasserfahrzeug aus und behauptet, dass »*der einstige Backtrog* […] *unverdient zum Ruhm gelangt* [sei]*, ein Einbaum zu sein*«[244]. Bei drei Funden lässt er hingegen die Deutung als Einbaum zu[245]. Eine Interpretation der Funde als Einbäume für Fähren wird zuerst durch D. Ellmers vorgenommen[246]. Diese Einschätzung ist beeinflusst von vergleichbaren Funden an der Weser[247].

Im Jahr 1987 werden gleichzeitig zwei Neubetrachtungen der Funde aus dem Neckar publiziert. Zum einen ist dies die auch für den Main äußerst wichtige Arbeit von Ch. Hirte[248]. Er schließt sich der Meinung Ellmers' bei der Interpretation der Funde als Teilen von Fähren an, ohne neuere Ansätze oder Informationen vorzulegen. Neue Ansätze bietet dagegen ein von D. Ellmers und W. Zimmermann herausgegebener Band[249] speziell zum Einbaumfund aus Heilbronn[250]. Wie der Titel »Die Heilbronner Einbaum-Fähre« schon deutlich macht, wird hier die Theorie, dass es sich bei den Funden um Fähreinbäume handelt, weiter untermauert. Dabei werden nicht nur der Fund selbst und seine mögliche Rekonstruktion, sondern auch eine Zusammenfassung der anderen Funde im Arbeitsgebiet vorgestellt[251]. Des Weiteren wird der Fund in die von Ellmers aufgestellte Fähreinbaumtypologie eingeordnet und mit anderen Funden aus Mitteleuropa verglichen[252]. Damit handelt es sich bei dem Heilbronner Einbaum um den mit Abstand am besten publizierten Fund im gesamten Arbeitsgebiet.

ARBEITSANSATZ

Wie bereits in der Einleitung dargestellt wurde, ist das Projekt zur Erforschung der Einbäume am Main bereits 2007 sporadisch begonnen und nach neun Jahren abgeschlossen worden. Ein so langer Arbeits-

238 Kröger 2009a.
239 Weitere neue Fundmeldungen, welche nicht mehr in den Katalog eingeflossen sind, wurden nicht miteinberechnet.
240 Kröger 2009b; 2010a; 2010b; 2010c; 2011; 2012a; 2012b; 2012c; 2013a; 2013b; 2014a; 2014b; 2016. Hinzu kommen für den Zeitraum von 2009 bis 2015 Beiträge in Form von 15 Tagungs- und neun Abendvorträgen in Deutschland, Polen, Tschechien, Österreich, Frankreich, Slowenien und den Niederlanden.
241 Siehe EN-305 und Mattes 1954, 73.
242 Gutmann 1934, 155 f.
243 Mattes 1954, 69 f.
244 Mattes 1954, 72.
245 Mattes 1954, 72 f.
246 Ellmers 1980a, 7.
247 Siehe Kap. Schwimmkörper und deren Nutzungsrekonstruktion in Mitteleuropa, S. 117.
248 Hirte 1987, 142 ff. und Katalognr. IX. 406 ff. Der von ihm angeführte und äußerst unsichere Fund IX. 412 aus Mannheim-Niederfeld ist auch nach Konsultation der Urpositionsblätter unzweifelhaft dem Rhein zuzuordnen. Siehe dazu auch Jensen 1983.
249 Ellmers/Zimmermann 1987.
250 Siehe EN-301.
251 Zimmermann 1987b.
252 Ellmers 1987b. Auch wenn der Titel »Überblick über das Fährwesen von den Anfängen bis zur frühen Neuzeit« etwas hoch gegriffen erscheint.

zeitraum hat selbstverständlich Vorteile und führte schlussendlich zu der großen Anzahl neu »entdeckter« Einbäume. Aber auch eine ganze Reihe von Nachteilen machte sich bemerkbar. So unterscheiden sich die Herangehensweisen und der Umgang mit den Einbäumen am Ende des Projektes zum Teil stark von denen zu Beginn. Dies betrifft vor allem die Form und Möglichkeiten der Dokumentation der Funde sowie deren Beschreibung. Erst im Laufe der Arbeit wurde der große Umfang der Fragestellungen und der daraus folgenden Probleme in der Erstellung einer Nomenklatur deutlich. Es wurde versucht, auch die zu Beginn des Projektes dokumentierten Funde auf ein vergleichbares Niveau der Beschreibungen und eine einheitliche Verwendung der Nomenklatur zu bringen. Ebenso ergaben sich Probleme, wenn auf Beschreibungen Dritter zurückgegriffen werden musste oder die eigenen Beobachtungen von denen anderer Bearbeiter abwichen[253]. In diesem Fall wurde immer den eigenen Beobachtungen der Vorrang eingeräumt.

Im Falle der zeichnerischen Darstellungen konnten die Zeichnungen Dritter nur zum Teil an das eigene System angeglichen werden[254]. In allen Fällen ist im Katalog angegeben, wie die Zeichnungen zustande kamen. Damit soll gewährleistet werden, dass der Leser den Aussagewert der Zeichnungen selbst bewerten kann[255].

Arbeitsweise und Dokumentation der Funde

Für das Verständnis der gewonnenen Erkenntnisse ist es von großer Bedeutung, wie die Daten der Einbäume zusammengetragen und wie mit ihnen umgegangen wurde. Der im vorherigen Kapitel beschriebene Forschungsstand zu Beginn des Projektes konnte in den letzten Jahren allein quantitativ massiv bereichert werden. Die insgesamt bekannte bzw. publizierte Anzahl von Einbäumen am Main von etwa 40 Stück wurde fast verdreifacht auf heute 114 Funde[256]. Woher stammen diese neuen Einbäume? Wie beschrieben, nahm bereits Hirte[257] für seinen Katalog Kontakt zu diversen Museen im Arbeitsgebiet auf und besuchte eine ganze Reihe von ihnen. Es hat aber den Anschein, dass nicht alle Einbäume und Museen von ihm persönlich aufgesucht wurden, sondern dass er sich zum Teil auf die Aussagen der Museumsmitarbeiter verlassen hat. So konnten in mehreren Fällen weitere Einbäume in von ihm bereits zitierten Museen entdeckt und dokumentiert oder von ihm nicht besuchte Museen mit zum Teil größeren Einbäumbeständen in den Magazinen ausfindig gemacht werden[258]. Bestürzenderweise musste bei manchen Einrichtungen festgestellt werden, dass die Museen und Archive selbst keinen Überblick über die eigenen Bestände besaßen und ein Besuch vor Ort unumgänglich wurde. Die Hinweise auf Funde in kleineren Museen stammten in vielen Fällen von vor Ort tätigen Heimatforschern und historischen Vereinen.

253 Im Katalog sind jeweils die herangezogenen Quellen unter »Literatur« zitiert.

254 Siehe z. B. EN-40. In der Zeichnung des Einbaums in der Ortsakte des BLfD wurden nur eine Seitenansicht und ein Querschnitt dargestellt. Die Draufsicht fehlt dadurch auch in der Tafel.

255 Siehe z. B. die EN-56, EN-74 und EN-75, deren Zeichnungen unvollständig, sehr schematisch oder nur als Rekonstruktion in den Akten des BLfD vorhanden waren.

256 Hinzu kommen noch drei Neufunde, welche im Zeitraum kurz vor der Fertigstellung dieser Arbeit entdeckt wurden oder deren Fund bislang unbekannt war. Es handelt sich um zwei Einbäume, welche 1992 bei Steinheim am Main gefunden wurden (freundliche Mitteilung des Heimat- und Geschichtsvereins Steinheim am Main e. V./Fundmeldung: Bef.-Nr.: A 1992/12) und einen Neufund durch Herrn Karl Schneider von 2014 aus einer Kiesgrube bei Obereisenheim (freundliche Mitteilung vom 05.11.2014). Diese konnten nicht mehr in den Katalog einfließen. Die vorliegenden Informationen sprechen allerdings dafür, dass die Funde keine größeren Besonderheiten darstellen, sondern in das bekannte und in den jeweiligen Regionen zu vermutende Formenspektrum passen.

257 Hirte 1987.

258 Siehe EN-38, EN-47, EN-48, EN-49, EN-50, EN-51, EN-52, EN-55, EN-71, EN-93, EN-94, EN-97, EN-103, EN-104, EN-105, EN-106, EN-107, EN-108, EN-109, EN-110, EN-111, EN-112, EN-113 und EN-114.

Mehrere Einbäume konnten erst nach der durchaus zeitintensiven Durchsicht der publizierten Ortschroniken gefunden werden[259]. Hier kommt die genaue Ortskenntnis der Autoren der Forschung zugute, auch wenn einige der Funde nicht mehr erhalten waren.

Der größte Teil der neu hinzugekommenen Funde fand sich nach der Durchsicht der Ortsakten des BLfD[260]. Hier hatte dankenswerterweise Herr Weski bereits eine große Menge zusammengetragen[261] und in einer frühen Phase des Projektes zur Verfügung gestellt. Die Menge der bislang nicht publizierten Altfunde in den Unterlagen des Landesamtes für Denkmalpflege macht durchaus Hoffnung, auch in anderen Regionen nach Durchsicht der Ortsakten auf eine ganze Reihe bislang unbekannter Funde zu stoßen. Ähnlich erfolgreiche Erfahrungen konnten schon bei der systematischen Analyse der Akten in Mecklenburg-Vorpommern gemacht werden[262].

Einen größeren Beitrag zur Gesamtzahl lieferte die Sammlung von Einbäumen und Einbaumfragmenten, welche Prof. Dr. W. Schirmer im Rahmen seiner Begehungen der Kiesgruben am Obermain zusammengetragen hatte[263]. Mit dem Ausscheiden Prof. Schirmers aus dem Lehrbetrieb der Universität Düsseldorf 2003 und der daraufhin erfolgten Auflösung der Abteilung Geologie gelangten die Funde in die Außenstelle Thierhaupten des BLfD und konnten dort untersucht werden.

Einen Teil der hinzugekommenen Objekte machen selbstverständlich die Neufunde seit 1987 aus[264]. Hier wurde der Autor entweder durch das BLfD in Kenntnis gesetzt oder direkt durch Herrn Schneider aus Volkach, der im Rahmen seiner ehrenamtlichen Tätigkeit in seiner Heimatregion auch die Kiesgruben regelmäßig besucht und immer wieder überraschende Funde zutage fördert.

Es wurde versucht, im Rahmen des Projektes sämtliche erhaltenen Einbäume an Main und Neckar zu erfassen. So wurden eine recht große Anzahl an Einrichtungen besucht und die dort vorhandenen Einbäume dokumentiert[265]. Dies war aber aus unterschiedlichen Gründen nicht bei allen Funden möglich. So konnten Funde bei der Arbeitsgemeinschaft Biotopschutz Baerlo im Kreis Viersen in Nordrhein-Westfalen[266], dem Museum Aschaffenburg[267], dem historischen Museum Bamberg[268] und ein Teil der Funde in Großkrotzenburg[269] nicht dokumentiert werden.

259 Siehe EN-12, EN-13, EN-14, EN-95 und EN-96. Siehe dazu Kap. Herangezogene Quellen, S. 163.

260 Siehe EN-12, EN-13, EN-34, EN-36, EN-42, EN-43, EN-44, EN-45, EN-46, EN-53, EN-54, EN-56, EN-57, EN-58, EN-59, EN-60, EN-62, EN-64, EN-65, EN-66, EN-67, EN-68, EN-69, EN-70, EN-72, EN-73, EN-74 und EN-75.

261 Pflederer/Weski 2009, 63 ff.

262 Bleile 2008.

263 Siehe EN-76, EN-77, EN-78, EN-79, EN-80, EN-81, EN-82, EN-83, EN-84, EN-85, EN-86, EN-87, EN-88, EN-89, EN-90, EN-91 und EN-92.

264 Siehe EN-33, EN-35, EN-41, EN-61, EN-98, EN-99, EN-100, EN-101und EN-102.

265 Museum der Stadt Hanau (Außenstelle Schloss Steinheim), Museum der Stadt Miltenberg, Depot des Museums der Stadt Staffelstein, Museum Großkrotzenburg, Museum Kitzingen, Depot des Museums Seligenstadt, Depot der Prähistorischen Staatssammlung München, Sammlung des Geschichtsvereins Steinheim, Schifffahrtsmuseum Hassmersheim, Städtisches Museum Schweinfurt, Gemeindemuseum Stettfeld, Deutsches Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, Historisches Museum der Stadt Heilbronn, Heimatmuseum Ebern, Haus der Stadtgeschichte in Offenbach, Depot des Stadtarchives Wiesbaden, Depot »Alte Schule« in Westheim-Knetzgau, das BLfD (Außenstelle Thierhaupten), Bauhof der Stadt Hallstadt, Bauhof der Gemeinde Stettfeld, Herr Künzel in Ebern und Herr Schneider in Volkach.

266 Siehe EN-1.

267 Das Museum Aschaffenburg war einer Dokumentation der Funde gegenüber sehr aufgeschlossen. Leider war es aber aufgrund räumlicher Umstrukturierungen und Personalmangels leider nicht möglich, die Einbäume EN-40, EN-42, EN-43 und EN-44 im Depot dokumentieren zu können, weil diese in fast unzugängliche Hochregale verräumt waren.

268 Als unverständlich und durchaus ärgerlich muss die Situation mit dem Historischen Museum Bamberg beschrieben werden. Hier konnten 2007 in einer sehr frühen Phase des Projektes mehrere Einbäume (EN-3, EN-4, EN-5, EN-6, EN-7) begutachtet werden, und es wurde eine spätere Dokumentation der Funde eingeplant. Auch nach diversen Anfragen über die Jahre hinweg und trotz Angeboten, z. B. einen der Einbäume (EN-7) kostenlos mit Hilfe eines dreidimensionalen Scanners aufzunehmen, war es nicht möglich, die Funde zu einem späteren Zeitpunkt dokumentieren zu können. Hauptgrund dafür war, dass ein Teil der Einbäume im Rahmen der Ausstellung »Im Fluss der Geschichte. Bambergs Lebensader Regnitz« gezeigt wurde, welche 2009 eröffnet wurde und seitdem zu einem Teil der Dauerausstellung geworden ist (für die Ausstellung und den Ausstellungskatalog wurde u. a. kostenlos ein Beitrag durch den Autor verfasst, Kröger 2009b). Das Argument, dass die Ausstellungsfläche nicht betreten und die Funde auch nicht für die Dokumentation aus dieser herausgenommen werden könnten, bildete den Abschluss langwieriger Kompromissversuche (zumal der Autor in Bamberg arbeitete und im

Zur einfacheren Identifizierung der Funde hat jeder Einbaum eine eigene Einbaumnummer »EN« bekommen. Die Nummern folgen keinem speziellen System, sondern sind fortlaufend vergeben worden, ähnlich wie auch Hirte die von ihm erfassten Funde katalogisiert hat[270]. Zur leichteren Unterscheidung und um späteren Bearbeitern die Möglichkeit zu geben, das System zu übernehmen bzw. fortzuführen, beginnen die Einbäume am Neckar mit der Nummer 301. Anhand der EN kann jeder Einbaum schnell identifiziert und im Katalog nachgeschlagen werden. Innerhalb des Textes wird in der Regel nur die EN als Zitat angegeben und auf den Katalog verwiesen. Dort sind alle weiteren Informationen und Quellen zu finden[271].

Für die Dokumentation der Einbäume wurde ein eigenes Verfahren entwickelt, welches über die Jahre immer weiter verfeinert wurde. Traditionell ist es üblich, archäologische Funde zu zeichnen und zu beschreiben. Dies gilt für Keramikscherben genauso wie für größere Objekte wie Einbäume. Der Nachteil, den Objekte wie Einbäume gegenüber kleineren Objekten besitzen, ist, dass sie nur bedingt transportfähig sind. Dies hatte zur Folge, dass alle Einbäume an ihrem Lagerungsort dokumentiert werden mussten und dies aus Zeit- und Kostengründen in recht kurzer Zeit. Während es für die Dokumentation von Kleinobjekten relativ einheitliche Arbeitstechniken und Darstellungsweisen gibt[272], werden für die Dokumentation von Einbäumen von jedem Autor eigene Verfahren entwickelt. Dies führt zwangsläufig zu Problemen bei der Vergleichbarkeit der gewonnenen Daten. Am deutlichsten wird dies bei den angefertigten Zeichnungen[273], welche zum Teil von Bearbeiter zu Bearbeiter unterschiedliche Informationen wiedergeben können (**Abb. 21**). Bereits zu einem frühen Zeitpunkt wurde innerhalb des jungen Faches »Schiffsarchäologie« versucht, mittels moderner Techniken Methoden zu entwickeln, um auch größere Holzobjekte in angemessener Form dokumentieren und publizieren zu können[274]. Das größte Problem hierbei ist die Erstellung eines verzerrungsfreien Abbildes eines dreidimensionalen Objektes. Die freihändige Anfertigung verwendbarer Zeichnungen ist sehr zeitintensiv, ebenso die Arbeit mit Zeichengittern oder Glasplattengestellen. Es wurde entschieden, die Dokumentation vor Ort mit Hilfe digitaler Segmentfotografien zu realisieren, welche als Mosaikfotografien wieder zusammengesetzt wurden – eine gerade in der Unterwasserarchäologie recht verbreitete und erfolgreich eingesetzte Arbeitsmethode[275]. Nachdem die Fotografien montiert waren, konnten die Funde mit Hilfe eines technischen, vektorbasierten Zeichenprogrammes umgezeichnet werden. Dabei wurde eine einheitliche Darstellung mit Wiedergabe einer Seite von außen, Darstellung der gegenüberliegenden Seite von innen und einer Aufsicht gewählt. Auf eine Ansicht von unten wurde verzichtet, weil dadurch kaum zusätzliche Informationen gewonnen und auch nicht alle Objekte gedreht werden konnten. An einer subjektiv ausgewählten, geeigneten Stelle wurde vor Ort ein Querschnitt in 1:10 per Hand gezeichnet und anschließend in die Gesamtdarstellung übertragen. Es wurde darauf verzichtet, die Holzstruktur innerhalb der Zeichnungen darzustellen, da dies einen großen Mehraufwand bedeutet hätte und diese Information bereits in den Beschreibungen enthalten ist. Zur Beschriftung wurde ein einheitlicher, knapper Stil gewählt. Die Darstellung des Bugs, mal nach links, mal nach rechts gerichtet, musste an die örtlichen Gegebenheiten

Gegensatz zu allen anderen besuchten Einrichtungen auch sehr kurzfristig, quasi auf Abruf, hätte planen können). Glücklicherweise konnten für einige Funde Zeichnungen übernommen werden, welche Ch. Hirte bereits angefertigt hatte (EN-3, EN-4, EN-5).

269 Abgesehen von einem Einbaum (EN-19), welcher sich noch im Museum befindet, wurde eine ganze Reihe Einbäume (EN-15, EN-16, EN-17, EN-18) in den 1970er-Jahren in einem nahe gelegenen Baggersee wieder versenkt. Es wurde zwischenzeitlich angedacht, diese mit Hilfe von Kollegen der Bayerischen Gesellschaft für Unterwasserarchäologie e. V. zu bergen, an Land zu dokumentieren und wieder zu versenken. Da aber nicht klar war, in welchem Zustand sich die Einbäume befinden und wo genau diese liegen, wurde auf den organisatorisch sehr aufwendigen unterwasserarchäologischen Einsatz verzichtet.

270 Hirte 1987, Katalog.

271 Siehe Online-Anhang, Fundkatalog. Kommt z. B. im Text die Angabe »EN-36« vor, ist damit der große karolingische Einbaum aus Stettfeld gemeint.

272 Siehe als allgemeine Einführung in das Thema Czysz u. a. 2007, 385 ff.; Wiegmann 2005, 287 ff.; Wendowski-Schünemann 2013, 7 ff.

273 Siehe dazu die unterschiedlichen Zeichenstile in den Arbeiten Arnold 1995; 1996a.

274 Crumlin-Pedersen 1977, 163 ff.

275 Martin/Martin 2002, 137 ff.

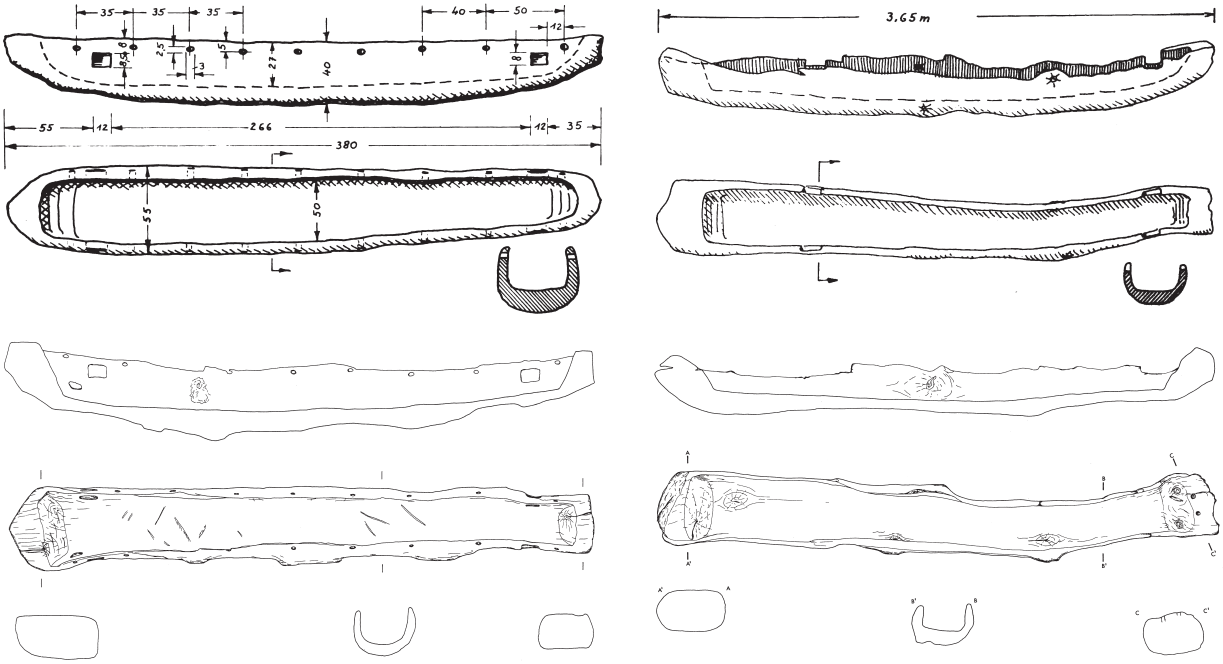


Abb. 21 Ergebnis unterschiedlicher Zeichnungen durch verschiedene Bearbeiter bei identischen Einbäumen aus dem Museum Minden. – (Oben Salemke 1968, 5 f.; unten Hirte 1987, Taf. 64. 67).

bei der Dokumentation angepasst und konnte nicht stringent durchgehalten werden. Der Pfeil zeigt in jedem Fall die vermutete Fahrtrichtung an (**Abb. 22**).

Neben den Fotografien für die Umzeichnung wurde ebenfalls eine ganze Reihe von Detailfotografien aufgenommen, um Bauteile, Werkzeugspuren und Ähnliches festzuhalten. Zusätzlich wurde von allen dokumentierten Einbäumen eine Skizze angefertigt, in der alle Bauteile eingezeichnet und ihre Maße und Position in Bezug zu Bug und Heck eingetragen wurden. Dies ermöglichte es, alle zum Teil auf den Fotos nur schwer erkennbaren Bauteile (siehe z. B. **Abb. 60**) zu identifizieren und die Positionierung der Bilder im Fotomosaik zu überprüfen.

Zusätzlich zu der fotografischen und zeichnerischen Dokumentation wurde selbstverständlich auch ein beschreibendes Verfahren gewählt. Dazu wurde ein dreiseitiges Formblatt entwickelt, in dem alle Informationen vor Ort eingetragen wurden. Der Entwurf des Formblattes orientierte sich an der verwendeten Datenbank, um eine Übertragung der Informationen zu erleichtern. Dies hat sich als sehr praktisch erwiesen, da die Erfahrung gezeigt hat, dass sonst hin und wieder einzelne Aspekte der Beschreibung vergessen worden waren und nur durch einen nochmaligen Besuch im Museum oder Magazin nachgetragen werden konnten. Alle diese Verfahren wurden entwickelt, um in möglichst kurzer Zeit so viele Informationen wie möglich vor Ort zusammenzutragen[276].

276 Im Falle des Besuchs der Prähistorischen Staatssammlung München wurde z. B. davon ausgegangen, dass sich im Magazin drei Einbäume befinden würden. Vor Ort stellte sich aber überraschenderweise, auch für die Mitarbeiter des Hauses, heraus, dass noch weitere sechs Einbäume dort lagerten. Diese insgesamt neun Einbäume zu dokumentieren und dendrochronologische Proben zu entnehmen, war mit drei Personen an einem Tag noch gerade im Bereich des Durchführbaren und wäre mit einer zeichnerischen Dokumentation der Funde vor Ort unmöglich gewesen. In der Anfangsphase des Projektes, noch für die Magisterarbeit des Autors, wurden die Museen alleine besucht, was zum Teil auch logistische Probleme mit sich brachte, wenn die Einbäume bewegt werden sollten. So war es von großem Vorteil, in der Phase der DFG-Förderung immer eine studentische Hilfskraft vor Ort dabei zu haben.



Abb. 22 Vergleich von Fotomosaik und Umzeichnung am Beispiel des Mariaburghausener Einbaums EN-97. – (Fotos und Zeichnung L. Kröger 2012).

Jeder einzeln abgrenzbare Einbaum hat im Folgenden einen eigenen Datenbankeintrag erhalten. Dies hatte den Vorteil, dass die große Fundmenge systematisch und vergleichbar katalogisiert werden konnte. Grundlage für die Informationen waren bereits publizierte Literatur, Ortsakten des BLfD und vor allem die Dokumentationen im Rahmen des Projektes. Da leider nicht mehr alle Einbäume erhalten sind oder wiederentdeckt werden konnten, musste zum Teil ausschließlich auf fremde Vorarbeiten zurückgegriffen werden. Dies hat zur Folge, dass die Qualität wie auch Quantität der Angaben innerhalb des Katalogs sehr unterschiedlich ausfallen und zum Teil einzelne Datenblätter fast leer erscheinen[277]. Es kann in diesen Fällen nicht ausgeschlossen werden, dass sich Dubletten unter den Funden befinden. So war es z. B. möglich, einen verschollenen Fund aus Bamberg mit einem Einbaum unbekannter Herkunft in der Prähistorischen Staatssammlung München aufgrund älterer Fotografien gleichsetzen zu können[278]. Es ist davon auszugehen, dass noch weitere Funde im Katalog doppelt vorkommen. Allerdings ließen sich keine weiteren Funde miteinander in Verbindung bringen.

Zusätzlich zu den gesammelten Informationen war es möglich, die Daten mit geographischen Koordinaten zu verknüpfen, um mit Hilfe eines Geoinformationssystems verschiedene Abfragen projizieren zu können. Voraussetzung dafür war selbstverständlich, dass der Fundort der Einbäume bekannt war.

Deutlich aufwendiger, aber von den Ergebnissen her sehr beeindruckend sind die Dokumentationsmöglichkeiten mittels 3D-Scantechnologie. In Vorbereitung eines Beitrages für die 2013 in Schweinfurt gezeigte bayerische Landesausstellung »Main und Meer«[279] konnte ein Schweinfurter Einbaum[280] im Auftrag des Hauses der bayerischen Geschichte in Kooperation mit dem Fach Restaurierungswissenschaften in der Bau-

277 Siehe EN-8, EN-9, EN-15, EN-16, EN-17, EN-18, EN-42, EN-43, EN-44, EN-53, EN-54, EN-56, EN-57, EN-58, EN-59, EN-60, EN-63, EN-65, EN-66, EN-67, EN-68, EN-69, EN-70, EN-74, EN-95, EN-96, EN-303, EN-305, EN-306 und EN-307.

278 Siehe EN-2.

279 Riepertinger u. a. 2013.

280 Siehe EN-72.

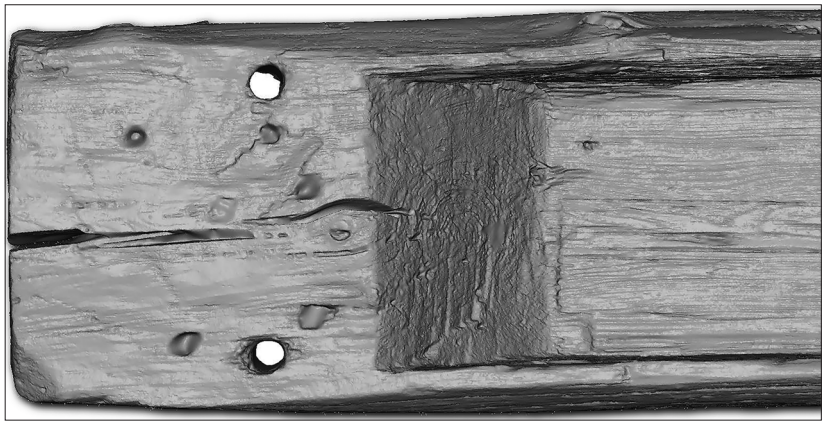


Abb. 23 Ansicht des Scan-Ergebnisses anhand des Bugs von EN-72. – (Bild nach Scan von M. Rahrig 2012).

denkmalpflege an der Universität Bamberg dokumentiert werden[281]. Dabei wurde das System T-Scan 2 der Firma Steinbichler eingesetzt. Nicht nur die Genauigkeit der Dokumentation im Bereich von 0,5 mm, sondern auch die Möglichkeit, die Daten für weitere Berechnungen oder Rekonstruktionen verwenden zu können, macht diese Technologie außerordentlich attraktiv für die Forschung. Der Scan selbst dauerte inklusive Auf- und Abbau des Gerätes etwa vier bis fünf Stunden, die Nacharbeit nahm anschließend zwei bis drei Tage in Anspruch (**Abb. 23**). Die Methode, Bauteile in der Schiffsarchäologie nicht mehr per Hand zu zeichnen, sondern digital dreidimensional zu erfassen, hat sich gerade bei größeren Schiffsprojekten in den letzten Jahren klar durchgesetzt. Gerade Geräte wie der Faro-Arm der Firma Faro haben sich im nordeuropäischen Raum durchgesetzt und werden dort erfolgreich eingesetzt[282]. Daneben existieren selbstverständlich auch andere Technologien, wie die Verwendung von Totalstationen oder anderer Scan-Systeme[283]. Es ist absehbar, dass in wenigen Jahren ein weiteres Dokumentationswerkzeug für die schnelle und dabei genaue dreidimensionale Erfassung in das Feld der Archäologie Einzug halten wird: Die Dokumentation mit Hilfe des Structure-from-Motion-Verfahrens ist die Methode, mit Unterstützung von EDV einzelne Fotografien zu einem 3-D-Modell zusammenzusetzen. Der große Vorteil dieser Technik ist, dass keine zum Teil extrem teuren Geräte angeschafft werden müssen, sondern dass nur eine digitale Kamera, für Film oder Foto, und ein entsprechendes Computer-Programm[284] benötigt werden. Das Programm erkennt automatisiert die relative Lage zweier oder mehrerer Fotografien zueinander, wobei einzelne charakteristische Punkte miteinander in Verbindung gesetzt und deren relative Positionen ermittelt werden. In der Folge entsteht eine Punktwolke, welche anschließend mit Texturen belegt werden kann (**Abb. 24**)[285]. Momentan erreichen Modelle, welche mit Structure-from-Motion entstehen, bei Weitem nicht die Genauigkeit derjenigen professioneller Scanner. Es ist allerdings zu erwarten, dass diese Technologie aufgrund ihrer Kosteneffizienz auch in den privaten bzw. Freizeit-Sektor einziehen wird. Dies lässt eine sehr schnelle Weiterentwicklung und Verbesserung der Verfahren erhoffen.

Trotz aller technischen Fortschritte wird aber in absehbarer Zeit die wissenschaftlich-händische Zeichnung auch bei der Dokumentation schiffsarchäologischer Funde nicht aus der Mode kommen[286]. Allein mit der objektiven Dokumentation der Oberfläche von Funden gehen viele wissenschaftliche Informationen verlo-

281 An dieser Stelle soll nochmals herzlich dem Haus der bayerischen Geschichte für die Möglichkeit des Scans und der anschließenden Filmherstellung wie auch Herrn Max Rahrig M.A. von der Restaurierungswissenschaft für die Zusammenarbeit gedankt werden.

282 Nayling/Jones 2012, 319 ff.

283 Hyttel 2011.

284 Hier existieren momentan mehrere Anbieter auf dem Markt, und es werden wohl noch diverse Programme hinzukommen. Im Rahmen des Forschungsprojektes konnten Erfahrungen mit VisualSFM, MeshLab, Blender und Autodesk 123D Catch gesammelt werden.

285 Sedlazeck u. a. 2010; Jansa 2013, 45 ff.

286 Chrisman 1993, 303 ff.

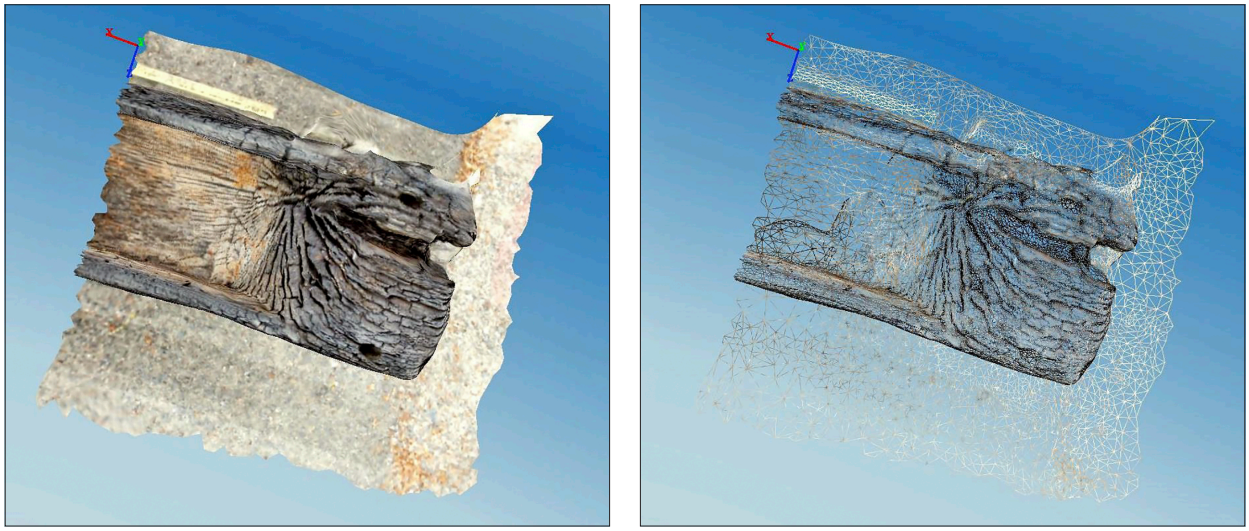


Abb. 24 Beispiel für Ergebnisse mittels der Technologie Structure-from-Motion anhand des Bugs des Obereisenheimer Einbaums EN-98. – (Fotos und Modell L. Kröger 2012/2014).

ren, welche nur erkannt werden können, wenn der Bearbeiter auch dazu gezwungen ist, sich intensiv mit allen Aspekten der Konstruktion zu beschäftigen[287].

Diskurs zur Nomenklatur der Einbäume und ihrer Bauteile

Bei der Beschreibung von Objekten kann man feststellen, dass die Grenzen einer einheitlichen Namensgebung schnell erreicht sind. Je spezialisierter der Bereich ist, mit dem man sich befasst, desto komplexer müssen die Erklärungen werden, um einen Zustand von einem anderen differenzieren zu können[288]. Ziel der damit entstehenden Fachsprache sollte es nicht sein, »Fachleute« von »Nicht-Fachleuten« zu trennen. Dies ist sogar eher hinderlich. Es sollte vielmehr darum gehen, komplexe Zusammenhänge oder Zustände in kurzer und prägnanter Form wiedergeben zu können. Dabei ist die eigentliche Bedeutung des Begriffes fast zweitrangig. Wichtiger ist die Definition, welche dahintersteht und dem Begriff erst seine Bedeutung gibt. In vielen Fällen ist es – glücklicherweise – möglich, auf gewachsene Begriffe zurückzugreifen, welche zum Teil aber starke regionale Unterschiede besitzen und deswegen genauer definiert werden müssen. Dies ist in der Archäologie durchaus üblich, wie z. B. Handbücher oder Leitfäden für die Beschreibung keramischer Funde zeigen[289]. Aber auch abstrakte Bezeichnungen nach Fundplätzen[290] oder Bearbeitern[291] sind recht gängig. Während den Fundplätzen noch ein Zusammenhang mit den Funden innewohnt, sind die Nachnamen der Autoren für das Objekt selbst vollkommen irrelevant und haben »nur« einen forschungshistorischen Wert. Im Falle der Einbäume findet sich eine ganze Reihe an Bauteilen, die eine Bezeichnung und eine Beschreibung benötigen. Es ist davon auszugehen, dass die Einbaumbauer und -nutzer die einzelnen Teile ebenfalls sprachlich unterschieden haben. Welche Begriffe verwendet wurden, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht

287 Lipke u. a. 1993; Wirth 2006, 6 ff.
288 Siehe dazu z. B. Bockius 2006, 216.
289 Siehe Bauer u. a. 1993; Hofer 2010.
290 Als Beispiel können hier die Zeitstufen Hallstatt und Latène oder Fundobjekte wie Fibeln vom Nauheimer Typ oder Bechertyp Schaffhausen genannt werden.
291 Als Beispiel können die Fibeltypen nach Almgren (benannt nach dem Bearbeiter Oscar Almgren, 1869-1945) oder die Amphorentypen nach Dressel (benannt nach dem Bearbeiter Heinrich Dressel, 1845-1920) genannt werden.

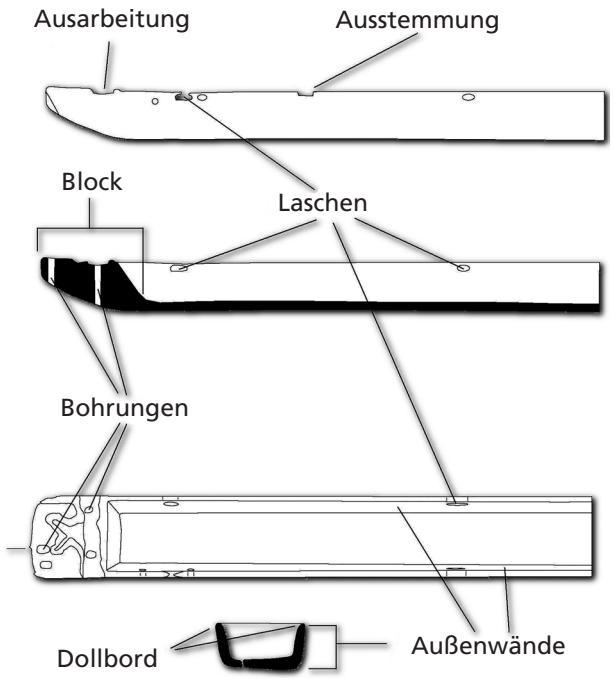


Abb. 25 Überblick über die Bezeichnung einzelner Bauteile an Einbäumen. – (Zeichnung L. Kröger 2009).

mehr festgestellt werden. Somit müssen eigene Begriffe eingeführt werden. Dazu wurde versucht, sich der Terminologien der Bereiche »Schiffbau« und »Holzhandwerk« zu bedienen. Aber auch die bereits vorgeschlagene Nomenklatur für den englischen Sprachraum von McGrail[292], welche zum Teil durch Arnold[293] ins Französische übernommen wurde, beeinflusste die Namensgebung (**Abb. 25**).

Der Begriff »Einbaum« ist ein allgemein üblicher Begriff. Er beschreibt ein aus einem einzelnen Baumstamm gefertigtes Wasserfahrzeug, welches zeitlich vom Mesolithikum bis in die Moderne vorkommt und unterschiedlich genutzt werden kann[294]. Trotzdem wurde versucht, auch diese Bauform in Untergruppen zu gliedern und entsprechend zu bezeichnen. So empfand z. B. Hirte den Begriff als zu unpräzise, da er nicht zwischen »echten« Einbäumen und Schwimmkörpern für technische Einrichtungen unterscheidet. Er schlägt deswegen eine Unterscheidung in »Stammboote« für »echte« Einbäume und »monoxyle Schwimmkörper« für technische Schwimmkörper vor[295]. Allerdings fanden beide Begriffe in den letzten 25 Jahren kaum Einzug in die Fachliteratur, vermutlich auch aus Gründen der bereits beschriebenen schlechten Publikationslage seiner Dissertation. Zudem hat sich gezeigt, dass viele Sonderbezeichnungen nur unnötig verwirrend sind und es durch den hohen Bekanntheitsgrad des Begriffes »Einbaum« unter Forschern wie auch Laien schnell zu Irritationen kommen kann[296]. Zusätzlich wird von Anfang an bereits eine Nutzungsinterpretation impliziert. Aus diesem Grund wird der Begriff »Einbaum« in dieser Arbeit für sämtliche Funde herangezogen und erst durch die Beschreibung und die daraus folgende Interpretation differenziert[297].

Aus der Schifffahrtssprache stammen die Begriffe »Bug« und »Heck«, welche die der Fahrtrichtung zugewandten bzw. abgewandten Teile des Wasserfahrzeuges beschreiben[298]. Auf die Bezeichnungen »Backbord« und »Steuerbord« wurde verzichtet und die neutralen Begriffe »links« und »rechts« verwendet. Aus der Schiffbausprache stammt der Begriff »Dollbord«. Er bezeichnet eigentlich die verstärkte Seitenbordoberkante bei Ruderfahrzeugen, wird hier aber für die Oberkante der Seitenwände verwendet. Als »Block« wird bei bestimmten Einbaumtypen[299] der massive Bug- oder Heckabschluss bezeichnet.

Aus dem Holzhandwerk stammen die Begriffe der Bauteile. Die Bezeichnung »Bohrung« wird ausschließlich für vertikal geführte Bohrungen, meist im Block des Einbaums, verwendet. Dem gegenüber steht der Begriff »Lasche«, welcher horizontale Bohrungen in den Seitenwänden bezeichnet. Zusätzlich kommen im Bereich des Dollbordes künstlich hergestellte Vertiefungen vor, welche als »Ausstemmungen« angespro-

292 McGrail 1978, 338 ff.
293 Arnold 1996, 128 ff.
294 Schnall 2003, 1730 f.
295 Hirte 1987, 4 ff.
296 Bei Gesprächen sowohl mit Fachkollegen als auch mit interessierten Laien zeigte sich immer wieder das Unverständnis und teilweise auch die Ablehnung der von Hirte genutzten Begriffe.
297 Anwendung findet dieser Begriff erst bei der Gegenüberstellung unterschiedlicher Einbäume, welche im Verdacht stehen, als Teile von Fähren genutzt worden zu sein (s. Kap. Schwimmkörper und deren Nutzungsrekonstruktion in Europa, S. 117).
298 Zur Problematik der Ansprache von Bug und Heck s. Kap. Arbeitsansatz, S. 36, Kap. Bugformen, S. 80, Kap. Heckformen, S. 83.
299 Siehe Kap. Die Entwicklung der Einbäume im Arbeitsgebiet, S. 103.

chen werden sollen. Zusätzlich wird der Begriff »Ausarbeitungen« vorgeschlagen. Dieser bezeichnet ebenso Vertiefungen, in diesem Fall aber ausschließlich im Bereich des Blocks.
Des Weiteren wird hin und wieder der Begriff »Kaffe« oder »kaffenartig« verwendet. Er ist eigentlich einem Fahrzeugtyp im Berliner Raum vorbehalten und beschreibt dort die spezielle Bugform[300]. Mittlerweile hat sich dieser Begriff aber auch für andere Regionen eingebürgert[301] und beschreibt einen flach zum Bug hin ansteigenden Boden. Im Falle der Einbäume im Arbeitsgebiet wird der Begriff angewendet, um eine Differenzierung gegenüber dem eher kurzen und massiven Block zu ermöglichen.
Alle diese Begriffsdefinitionen sollen nicht den Anspruch erheben, unveränderlich in die Forschungsgeschichte einzugehen, sondern nur die Beschreibung der Einbäume innerhalb dieser Arbeit erleichtern und verkürzen. Andere Bearbeiter vergleichbarer Funde würden bzw. werden sicherlich andere Begriffe finden.

ANALYSE DER EINBAUMFUNDE AUS DEM ARBEITSGEBIET

Der Einbaumfund

Fundumstände

Von zentraler Bedeutung für die Interpretation archäologischer Funde ist der Kontext, in dem diese gefunden wurden. Ohne das Wissen, wie ein Objekt niedergelegt wurde, welche Befunde es umschlossen und wie diese zu interpretieren sind, kann nicht geklärt werden, ob ein Fund weggeworfen, verloren, geopfert, versteckt oder anderes mehr wurde[302]. Die gilt selbstverständlich auch für Einbäume. Diese sind zwar ungewöhnlich große Einzelfunde, sind aber genauso zu behandeln wie z. B. der Fund einer einzelnen Fibel. Der Fundkontext kann uns sagen, ob ein Einbaum mit dem Strom von seinem Nutzungsort fortgerissen oder ob er an seiner Fundstelle deponiert wurde, womit der Ort seiner Verwendung sich wohl im näheren Umfeld befinden würde.
Allgemein muss betont werden, dass gerade Flüsse durch ihre stete Veränderung für eine archäologische Interpretation von Flussfunden äußerst anspruchsvoll sind[303]. Kies- und Sandpakete werden aufgeworfen und wieder fortgerissen, ebenso wie die in ihnen eingebetteten Objekte. Dazu kommt, dass die starke Überformung, gerade der schiffbaren Flüsse in Deutschland, zu massiven Eingriffen in die Uferbereiche und zum Verlust unzählbarer archäologischer Befunde geführt hat. Als entscheidender Punkt ist aber das Medium Wasser selbst zu nennen. Während z. B. bei Bauarbeiten an Land Funde und Befunde recht deutlich ins Auge springen, sei es nun dem anwesenden Bauarbeiter, zufällig vorbeikommenden Spaziergängern oder dem Fachmann bei einer regulären Ausgrabung, ist die Situation unter Wasser eine gänzlich andere. Gerade die Flüsse werden im Gegensatz zu Seen kaum von Tauchern aufgesucht. Dies hat mehrere Gründe. Zum einen ist das Tauchen in einem stark befahrenen Fluss für Taucher nicht ungefährlich. Ebenso bereitet die Strömung in Flüssen größere Probleme. Am bedeutendsten sind aber die in der Regel schlechten Sichtbedingungen. Durch Schifffahrt und Strömung können sich eingetragene Sedimentteile kaum am Grund absetzen und sorgen dafür, dass regelmäßig Sichtweiten unter 1 m herrschen[304]. Allgemein

300 Reinfeld 2010, 73.
301 Hakelberg 2003, 81. Dort wird auch die Bezeichnung »Rampenbug« verwendet.
302 Erklärung der Begriffe Fund und Befund und deren Relevanz für die Interpretation archäologischer Funde, s. Eggert/Samida 2013, 30 ff.
303 Torbrügge 1972, 7 ff.
304 Bonnamour/Wirth 2001, 17 ff.

Fundumstände	Anzahl
Baggerarbeiten	32
Kiesabbau	24
Geologische Begehung	17
Uferfund	14
Tauchgang	1
unbekannt	34

Tab. 1 Umstände der Auffindung der Einbäume.

kann gesagt werden, dass die Flüsse Main und Neckar kaum bis gar nicht betaucht werden und auch keine nennenswerten unterwasserarchäologischen Arbeiten stattfinden.

Aber auch die Landarchäologie konnte bislang keinen Beitrag zur Erforschung der Einbäume in der Region beitragen. Kein einziger der insgesamt 121 Einbäume an Main und Neckar wurde im Rahmen einer wissenschaftlichen, archäologischen Untersuchung gefunden. Die Folge ist, dass keinerlei Informationen zu den Befunden vorliegen und die eingangs genannten Niederlegungsmöglichkeiten mühsam rekonstruiert werden müssen, sofern dies überhaupt möglich ist (Tab. 1).

Der Großteil der Einbäume stammt von Bauarbeiten am oder im Main. Diese können von Flussbegradigungen, dem Bau von Schleusen oder anderen Baggerarbeiten wie Flussvertiefungen stammen. Einen wichtigen Beitrag liefert auch immer wieder der Sand- und Kiesabbau, welcher aber, der Geologie geschuldet, nur in bestimmten Regionen vorkommen kann[305]. Einige Funde stammen aus der Sammlung von Herrn Prof. em. Dr. Schirmer von der Universität Düsseldorf. Von ihm wurden die Kiesgruben am Obermain nördlich von Bamberg in den 1970er- und 1980er-Jahren regelmäßig begangen und neben fossilen Rannen auch immer wieder Einbäume gesichert[306]. Zufällige Uferfunde sind eher selten und vor allem im Raum Seligenstadt nach dem Ablassen der Schleuse Großkrotzenburg 1959 gemacht worden, des Weiteren wurden einzelne Einbäume nach größeren Hochwassern am Main entdeckt. Eine Ausnahme stellt ein Einbaum[307] aus Schweinfurt dar, welcher von einer Tauchgruppe der lokalen Wasserwacht unter Wasser entdeckt wurde, *in situ* fotografiert und geborgen wurde. Allerdings fehlen auch hier jegliche Befund- oder Schichtzusammenhänge. Bei etwa einem Viertel der Funde sind die Fundumstände nicht geklärt.

Von mehreren Einbäumen liegen allerdings weitere Informationen außer dem Fundort und den Fundumständen vor. So ist von 17 Funden die Fundtiefe bekannt. Es ist dabei in der Regel davon auszugehen, dass die Tiefe hier in Relation zur rezenten Gelände- oder Wasseroberfläche gemeint ist. Die Tiefenangaben schwanken zwischen 1,5 und 7 m, wobei sich die meisten Angaben im Bereich zwischen 3,5 und 5 m bewegen. Geologische Angaben bilden eine Ausnahme und beschränken sich auf Informationen wie »*2 m im Kiesschotter unter einer Auelehmschicht eingebettet*«[308], »*unter einer 5 m starken Schicht aus Lehm und Schlick*«[309] und »*Fundschicht selbst sandig-tonig und enthielt außerdem gröberes Schwemmholz*«[310] und sind somit nicht für eine Auswertung geeignet[311]. Interessanter sind hingegen Funde mehrerer Einbäume, welche nebeneinanderliegend[312] oder laut Fundbericht noch »*zusammengekoppelt*« gefunden wurden[313].

305 Siehe Kap. Geologie des Arbeitsgebietes, S. 8.

306 Bedauerlicherweise sind die den Einbäumen zugehörigen Fundzettel bei der Auflösung seiner universitären Räumlichkeiten verloren gegangen, sodass in den meisten Fällen eine geographische Zuweisung seiner Funde nicht mehr möglich ist.

307 EN-33.

308 Siehe EN-301.

309 Siehe EN-304.

310 Siehe EN-14.

311 Etwas befremdlich wirken hier frühere Versuche, die Einbaumfunde mittels der Geologie zu datieren. Dies führte bei den Funden EN-12 und EN-13 dazu, dass die nachweislich aus dem 14. Jh. stammenden Objekte folgendermaßen beurteilt wurden: »*2. Aus den dortigen geologischen Verhältnissen lässt sich über die ‚prähistorische' Bestimmung und zeitliche Einreihung mit Sicherheit zunächst folgendes aussagen: bei einer Einbettung in die eiszeitliche Niederterrasse (l) in 3,5 m Tiefe kommt als Zeit der damaligen Fertigung und Benützung der Boote durch den prähistorischen Menschen jene des Ausklingens der Eiszeit (des Endes des Jungdiluviums) in Betracht, also die Zeit etwa um 12000 – 10000 v. Chr.*« (Brief von G. Stark vom 06.01.1954, Ortsakte des BLfD, Fundstellennummer 5931/0068).

312 Einzelne Funde des Fundkomplexes »Raum Seligenstadt« (EN-20, EN-21, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31, EN-107) lagen wohl ursprünglich im Bereich der Stadt Seligenstadt nebeneinander. Zusätzlich sollen noch weitere Einbäume im Bereich des Mühltores nebeneinander *in situ* gelegen haben, s. Jahn 1959.

313 Siehe EN-67.

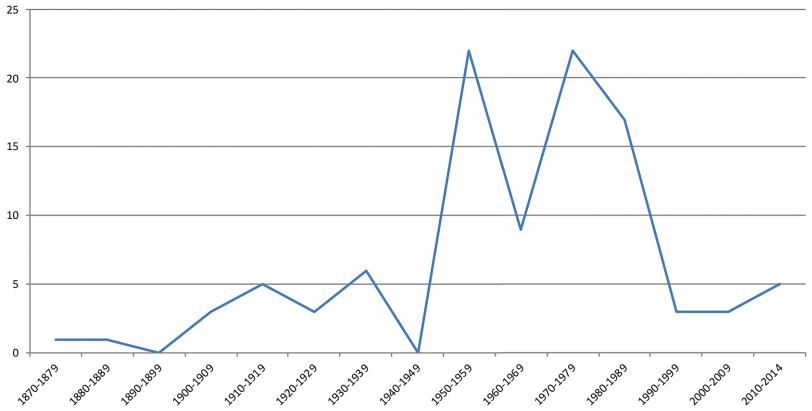


Abb. 26 Zeitpunkt der Auffindung der Einbäume. – (Grafik L. Kröger 2015).

Leider führte der Fund mehrerer Einbäume an einem Ort oder innerhalb von sehr kurzer Zeit dazu, dass nur einzelne Stücke für Anschauungszwecke aufgehoben wurden, der größere Teil aber undokumentiert bereits vor Ort entsorgt wurde[314].

Es lässt sich auch bemerken, dass gerade in den letzten 20 Jahren die Fundmeldungen von Einbäumen stark zurückgegangen sind. Wurden zwischen 1950 und 1989 etwa zwei Einbäume pro Jahr neu entdeckt, sank die Zahl in den letzten 25 Jahren auf weniger als einen Neufund alle zwei Jahre. Dies ist vermutlich zum einen den zurückgegangenen Bautätigkeiten an und in den Flüssen in den letzten Jahren geschuldet, zum anderen sowohl der Veränderung der Baggertechnik auf Baustellen als auch der Abbaumethoden der Sand- und Kiesindustrie (**Abb. 26**)[315]. Ebenso ist es aber auch möglich, dass Neufunde, aus welchen Gründen auch immer, nicht mehr gemeldet und bereits vor Ort entsorgt werden. Anhaltspunkte für die Menge der nicht gemeldeten Funde liegen nicht vor. Es ist jedoch von einer nicht unerheblichen Zahl auszugehen, führt man sich folgendes Zitat vor Augen: »*Es ist ortsbekannt, daß Herr Peter Wagenhäuser, ein Mitarbeiter der Fa. LZR, Holzfunde vom Kiesabbau trocknet, mit dem Bagger zerkleinert und als Brennholz benutzt*«[316].

Im gesamtdeutschen Vergleich kommt Hirte auf ein etwas anderes Bild. Gerade in den 1910er- und 1930er-Jahren wurden insgeamt mehr Funde beobachtet, aber auch der Einbruch der Fundmeldungen in den 1940er-Jahren, sicherlich bedingt durch den Zweiten Weltkrieg, ist klar erkennbar. In der Nachkriegszeit steigen die Fundmeldungen nochmals deutlich an, brechen aber in den 1960er-Jahren wieder ein. Recht interessant ist der Vergleich zur Situation in England, wo bereits in der Zeit vom 17. bis zum 19. Jahrhundert sehr viele Funde gemeldet wurden[317].

Verbleib

Auch wenn Funde gemeldet wurden, heißt dies nicht automatisch, dass diese heute noch erhalten geblieben sind. Etwa die Hälfte der bekannten Einbäume befindet sich heute in den Beständen unterschiedlicher, meist regionaler Museen und ein Viertel in sonstigen Depots oder Sammlungen. Ein weiteres Viertel muss aber als Verlust angesehen werden, weil dessen heutiger Lagerungsort nicht mehr ausfindig gemacht,

314 Siehe u. a. EN-37 und EN-42.
315 Zur Entwicklung der Nassbaggerei s. Conradis 1939.
316 Bericht von K. Schneider vom 18.09.1990, Ortsakte des BLfD, Fundstellennummer 6127/0144.
317 Hirte 1987, 36 ff.



Abb. 27 Der Obereisenheimer Einbaum EN-98 zeigt die für Eichenfunde typische Rissbildung zum Mark und eine schuppig aufgerissene Oberfläche. – (Foto L. Kröger 2012).

in den Sammlungen einzelner Museen nicht mehr angetroffen werden konnte oder bereits nach der Fundmeldung entsorgt worden ist. Einen besonderen Fall stellt hier wieder der bereits genannte unter Wasser geborgene Fund aus Schweinfurt dar. Dieser wurde in einem Altarm wieder versenkt, um das Holz vor dem Verfall zu schützen[318]. Nach einem recht starken Hochwasser im Winter 2001/2002 wurde der Einbaum aber offenbar fortgerissen und ist seitdem verschollen. Auch bei anderen Funden wurde versucht, das Holz vor dem Verfall zu schützen. So wurde eine unbekannte Anzahl von Einbäumen aus Großkrotzenburg in einem Kiesbaggersee in der näheren Umgebung deponiert, um ein Austrocknen zu verhindern. Die genaue Anzahl und momentane Situation sind allerdings nicht bekannt[319].

Bei dem Bestreben, Funde an Land zu konservieren, wurden Methoden genutzt, die sich je nach besitzender Einrichtung unterscheiden. Das aufwendigste Verfahren wurde in der Prähistorischen Staatssammlung in München angewandt. Dort wurden drei Einbäume[320] mit Polyethylenglycol konserviert, allerdings erst, nachdem diese schon zum Teil ausgetrocknet waren[321]. Ein mittlerweile verschollener Einbaum aus dem Museum für Höchster Geschichte in Frankfurt[322] wurde mehrfach mit Mowilith 3573 behandelt[323]. Leider lassen sich keine Aussagen mehr über den Erfolg oder Misserfolg der Behandlung treffen. Mehrere Einbäume aus dem Historischen Museum Bamberg[324] wurden wohl mit einem Mittel der Firma »Araldit« behandelt, ebenso ein Einbaum aus dem Museum Ebern[325]. Welches Produkt genau eingesetzt wurde, lässt sich nicht mehr nachvollziehen. Fest steht aber, dass mit dem Stoff Risse an der Oberfläche des Holzes ausgefüllt worden sind. Die Folge ist, dass der Einbaum aus der Ferne sehr gut erhalten aussieht, aus der Nähe betrachtet die gekitteten Bereiche aber eine plastikartige Oberfläche besitzen. Im Fall des Einbaums aus Ebern kann man anhand älterer fotografischer Aufnahmen erkennen, dass mehrere Bauteile wie Laschen nach der Behandlung ebenfalls verschwunden sind. Eine recht gängige Behandlungsform von Nasshölzern ist die Behandlung mit Leinöl. Diese wurde vermutlich zusätzlich an den Funden aus Bamberg und Ebern durchgeführt, definitiv aber an Funden im privaten Besitz von Herrn Karl Schneider in Volkach[326] und einem Einbaum im Depot des Stadtarchives Wiesbaden[327]. Nüchtern betrachtet hat diese Behandlungsmethode aber kaum Auswirkungen auf die Struktur der Einbäume. Sie besitzen lediglich eine leicht glänzende Oberfläche.

Die am häufigsten angewandte Methode ist es, die nassen Einbäume langsam austrocknen zu lassen, indem man sie nicht der direkten Sonne aussetzt und regelmäßig befeuchtet oder die Funde in einem dunklen, feuchten Kellerraum deponiert. Da in der Praxis die Funde schon eine längere Zeit an der Oberfläche lagen, bevor sie von einem Experten begutachtet werden konnten, sind die meisten zu schnell ausgetrocknet. Dies ist gerade bei den Einbäumen aus Eiche an den aufgeplatzten Oberflächen gut zu erkennen, wie auch an

318 Zur In-situ-Konservierung von Nassholzfunden unter Wasser s. Maarleveld 2014, 7423 ff.; Mainberger u. a. 2011, 305 ff.
319 Siehe EN-15, EN-16, EN-17, EN-18 und EN-19.
320 Siehe EN-23, EN-24 und EN-37.
321 Zu modernen Konservierungsmethoden von Nassholz s. Hoffmann 2013, speziell zum Konservierungsverfahren mit PEG s. Jones 2003, 64 ff.
322 Siehe EN-14.
323 Dabei handelt es sich eigentlich um ein Produkt zur Steinkonservierung, s. auch www.ifs-mainz.de/images/ifs_downloads/Datenbanken/Steinkonservierungsmittel.pdf (Stand 24.07.2015).
324 Siehe EN-4, EN-5, EN-6 und EN-7.
325 Siehe EN-93.
326 Siehe EN-98 und EN-100.
327 Siehe EN-22.

den auf das Mark zulaufenden Rissen an Bug und Heck (**Abb. 27**). Eine weitere Folge sind stärkere Verwerfungen in der gesamten Holzstruktur, welche dazu führen, dass sich die Einbäume verdrehen und dadurch Seitenwände abreißen.

Neben den Versuchen, Einbäume für die Nachwelt zu erhalten, lassen sich auch einige Fälle finden, bei denen die Einbäume zersägt und damit bewusst beschädigt wurden. Begründet wurde dies immer mit Problemen bei der Lagerung oder dem Transport. Unter den von Herrn Prof. Schirmer am Obermain gesammelten und nun in der Außenstelle Thierhaupten des BLfD gelagerten Objekten sind viele der Einbäume gekürzt worden[328]. Einzelne Einbäume sind auch mittig zersägt worden, um sie leichter zu transportieren[329]. Im Falle eines Zapfendorfer Einbaums[330] wurde das Objekt zersägt, um es als Schauobjekt in das Büro des damaligen Bürgermeisters bringen zu können, und dort anschließend wieder zusammengesetzt. Ein besonders ungewöhnliches Schicksal ereilte einen Einbaum aus Kochendorf am Neckar[331]. Der wohl komplett erhaltene Einbaum wurde zersägt und nur ein 50 cm langes Stück aufgehoben. Aus diesem Holzstück wurde anschließend ein Lineal gefertigt, welches allerdings heute verschollen ist[332].



Abb. 28 Der Ausstellungsraum »Fischerei und Schifffahrt« im Museum der Stadt Miltenberg; rechts ein Fischernachen, links unter dem Fischergerät der Kleinheubacher Einbaum EN-11. – (Foto L. Kröger 2012).

Während schlecht erhaltene Funde in der Regel in unterschiedlichen Depots verbleiben, wird eine größere Anzahl von Einbäumen in unterschiedlichen Formen einem interessierten Publikum präsentiert. So befinden sich Funde in den aktuellen Dauerausstellungen[333] des Historischen Museums Bamberg[334], des Museums der Stadt Miltenberg[335] (**Abb. 28**), des Museums Großkrotzenburg[336], des Stadtmuseums Stettfeld[337], des Museums Kitzingen[338], des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven[339], des Heimatmuseums Ebern[340], des Museums der Stadt Offenbach[341], des Historischen Museums der Stadt Heilbronn[342] und des Schifffahrtsmuseums Hassmersheim[343]. Neben einem originalen Einbaum[344] wird in der Ausstellung des Museums Schweinfurt auch der Nachbau eines weiteren, mittlerweile verschollenen Einbaums[345] gezeigt. Ein weiterer Einbaum[346] im Bauhof des Stadt Hallstadt ist zwar nicht öffentlich zugänglich, wird dort aber in einem Besprechungsraum präsentiert und soll Eingang in die Ausstellung eines geplanten Museums in

328 Siehe EN-78, EN-85, EN-87, EN-88, EN-89, EN-90, EN-91 und EN-92.
329 Siehe EN-76, EN-82 und EN-86.
330 Siehe EN-94.
331 Siehe EN-303.
332 Zimmermann 1987b, 43 f.
333 Stand Sommer 2014.
334 Siehe EN-4, EN-6 und EN-7.
335 Siehe EN-11.
336 Siehe EN-19.
337 Siehe EN-34.
338 Siehe EN-49.
339 Siehe EN-55.
340 Siehe EN-93.
341 Siehe EN-103.
342 Siehe EN-301.
343 Siehe EN-304.
344 Siehe EN-32.
345 Siehe EN-33.
346 Siehe EN-94.

Verbleib	Anzahl
Museum	59
Magazin Denkmalamt	22
Magazin Gemeinde	4
privat	6
verschollen/unbekannt	31

Tab. 2 Verbleib der Einbaumfunde.

Hallstadt finden[347]. Die sicherlich größte öffentliche Aufmerksamkeit erhielt ein Einbaum[348] im Rahmen der Bayerischen Landesausstellung 2013 in Schweinfurt. Unter dem Titel »Main und Meer«[349] konnte der Fund zusammen mit einer eigens für die Schau angefertigten digitalen Rekonstruktion den insgesamt 91 000 Besuchern der Ausstellung vorgeführt werden (Tab. 2)[350].

Regionale Verteilung

Bedingt durch die Fundbedingungen und fehlende oder verloren gegangene Dokumentationen ist nur von 90 Einbäumen der Ort der Entdeckung bekannt. Aber auch bei Stücken mit Fundortangabe ist die Qualität der Informationen höchst unterschiedlich. Da keinerlei Einmessung der Funde vor Ort gemacht wurde, schwankt die Genauigkeit der Ortsangaben zwischen etwa 100 m und bis zu 2-3 km[351]. Entsprechend ist es vollkommen ausgeschlossen, die Funde z. B. mit alten Flussverläufen in Verbindung zu bringen. Eine Verteilungsanalyse kann entsprechend nur auf einer überregionalen Ebene erfolgen.
Bei der Kartierung aller Einbäume fallen mehrere Dinge ins Auge (Abb. 29). So kommen Funde nur an Flussabschnitten vor, welche als ganzjährig schiffbar gelten[352]. Dies schließt die wasserärmeren Oberläufe von Main und Neckar aus. Aus der schiffbaren Regnitz bis Forchheim sind nur Funde aus dem Mündungsgebiet in den Main im Bereich des Bamberger Hafens bekannt. An anderen Nebenflüssen sind bislang keine Funde von Einbäumen aufgetaucht, auch wenn aus der Enz bei Pforzheim 1909/1910 Fragmente eines Bootes aus dem 12. Jahrhundert gefunden worden sind und eine ehemalige Schiffbarkeit anzeigen[353]. Weiter ist ganz augenscheinlich, dass eine deutlich ungleiche Verteilung zwischen Einbäumen am Main und am Neckar vorliegt. Wie dies zustande kommt, lässt sich momentan nicht sagen. Die Gründe dürften aber in den unterschiedlichen geologischen Eigenarten der Flüsse zu finden sein, möglicherweise aber auch in der unterschiedlich häufigen Nutzung von Einbäumen an beiden Flüssen. Bemerkenswert ist hierbei, dass wir ebenfalls bislang fast gar keine Funde von Einbäumen aus dem gesamten Donauoberlauf in Deutschland und Österreich kennen[354]. Hierbei muss nochmals betont werden, dass nicht die wenigen Funde am Neckar eine Besonderheit darstellen, sondern dass mit der Fundmenge am Main eine weltweit einzigartige Situation vorliegt.
Insgesamt lassen sich am Main drei Hauptfundregionen ausmachen. Die erste Region befindet sich im Flussabschnitt zwischen Michelau, Lkr. Lichtenfels (Flusskilometer 444), und Eltmann, Lkr. Haßberge (Flusskilometer 377), die zweite, weiter stromabwärts, zwischen Schonungen, Lkr. Schweinfurt (Flusskilometer 344), und Kitzingen (Flusskilometer 286). Diese liegen zwar recht dicht beieinander, werden aber durch die Ausläufer von Steigerwald und Hassbergen getrennt. Die dritte Region beginnt am Untermain mit Aschaffenburg (Flusskilometer 87) und endet bei Eddersheim, Lkr. Main-Taunus (Flusskilometer 15). Zwischen den

347 Kröger 2012a, 7.
348 Siehe EN-72.
349 Riepertinger u. a. 2013.
350 www.br.de/radio/bayern2/service/events-und-konzerte/kultur/main_und_meer-landesausstellung-schweinfurt-100.html (Stand 24.07.2015).
351 Angaben wie »gefunden in Kiesgrube x« oder »gefunden bei Baggerarbeiten in der Nähe von Gemeinde y« sind die Regel und verhindern genauere Analysen.
352 Siehe dazu Kap. Historische Entwicklung des Arbeitsgebietes und Nutzung der Gewässer, S. 11.
353 Hirte 1986; Kronenwett/Timm 1995, 443 f.; Haag/Bräuning 2001, 81; Kröger 2014b, 97 f.
354 Kröger 2013a, 114.

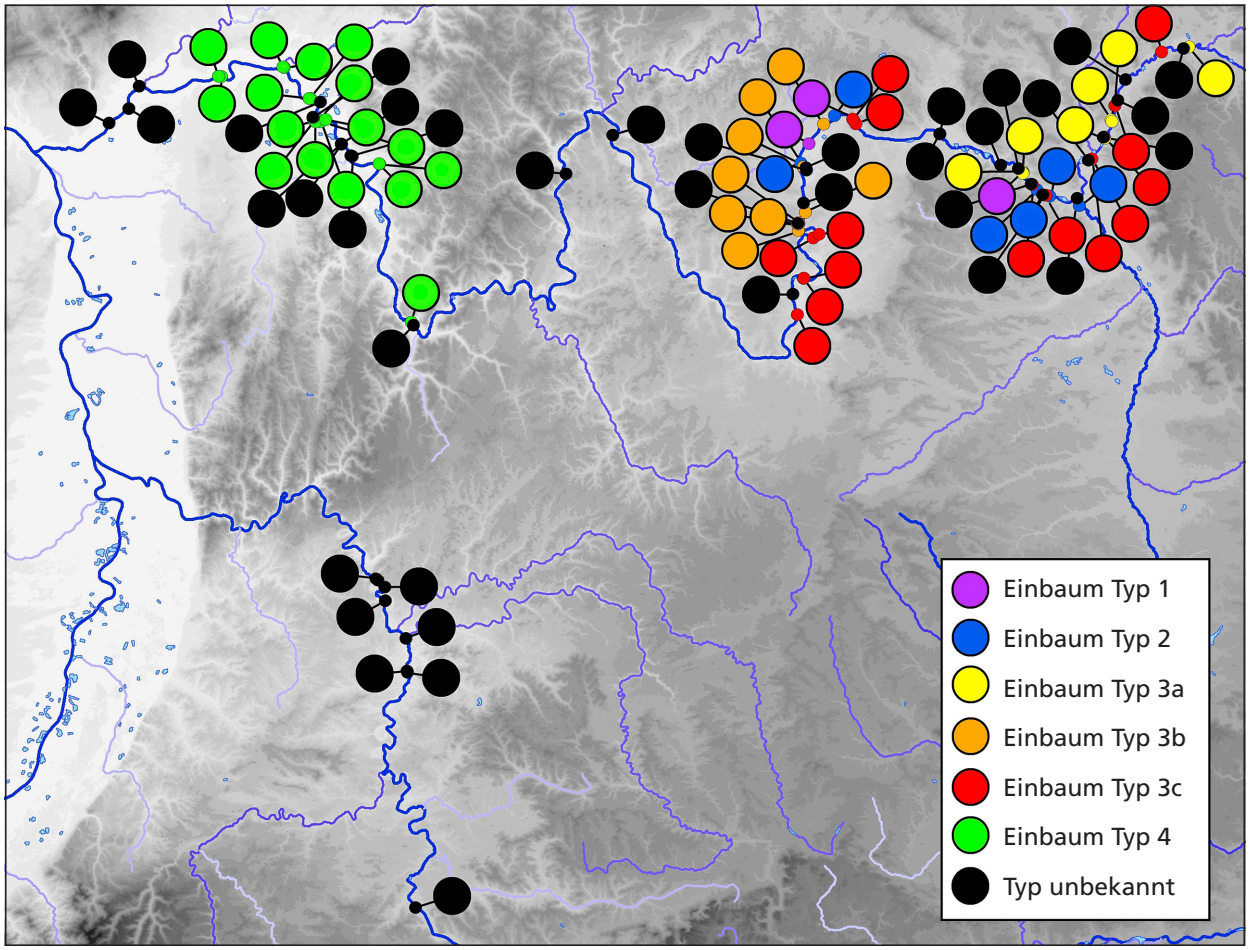


Abb. 29 Überblick über die Verteilung der Einbäume im Arbeitsgebiet mit den Typen entsprechenden Farbsignaturen. – (Kartierung L. Kröger 2015).

Regionen am Obermain und der Region am Untermain liegen die Gebiete Spessart, Odenwald und die westlichen Mainfränkischen Platten[355]. Zwischen den drei Hauptfundregionen kommen nur vereinzelte Einbaumfunde vor.

Das Vorkommen von Einbaumfunden ist direkt mit dem Vorhandensein größerer Sand- und Kiesflächen verknüpft. Nur, wenn auch im Bereich der Flussrinne beträchtliche Mengen beweglichen Materials vorhanden ist, welche fortgerissen und wieder abgelagert werden[356], können größere Fundobjekte wie Einbäume von Sedimenten eingeschlossen und so über Jahrhunderte bewahrt werden. Zusätzlich sind natürlich auch nur diese Regionen für die Sand und Kies abbauende Industrie attraktiv. Funde weit außerhalb dieser Gebiete, wie die beiden Stücke aus dem Raum Gemünden-Lohr, wurden beim Ablassen einer Staustufe[357] oder nach einem Hochwasser[358] gefunden.

Etwas überraschend ist die Kartierung der Funde bei Hirte. Sie zeigt am Untermain zwischen Frankfurt und Mainz und am Neckar im Raum Bad Wimpfen eine größere Fundkonzentration. Dies ist aus seinem Katalog so nicht ablesbar[359]. Es ist zu vermuten, dass Hirte bei diversen Einbäumen den Lagerungsort im Museum mit einem Fundort in der Umgebung gleichgesetzt hat[360]. Dies ist aber nicht zulässig, wie z. B. die Funde aus dem Main in der Prähistorischen Staatssammlung in München zeigen.

355 Siehe Kap. Naturraum des Maingebietes, S. 5.
356 Siehe Schirmer 2007, 48 ff.
357 Siehe EN-56.
358 Siehe EN-95.
359 Hirte 1987, 40.
360 Hirte 1987, 52.

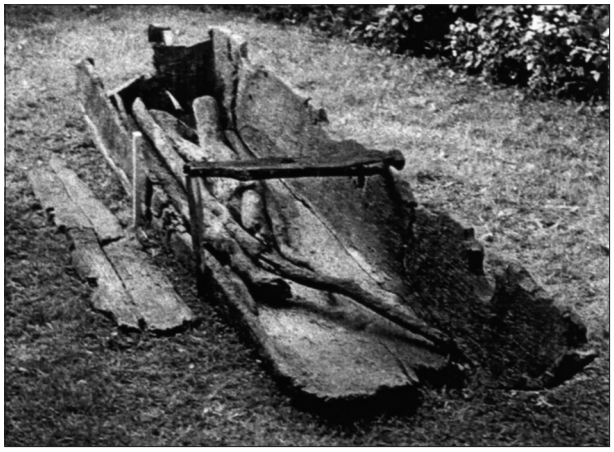


Abb. 30 In dem Bamberger Einbaum EN-2 wurden mehrere große Pfähle, sowie ein mittig angebrachtes Querbrett gefunden. – (Foto Ortsakten des BLfD: 6031/0137).



Abb. 31 Im Inneren des Einbaums EN-62 aus Garstadt fanden sich noch mehrere Stangen und Steinplatten. – (Foto Ortsakten des BLfD: 6027/0011).

Beifunde

Im direkten oder weiteren Umfeld der Einbäume werden immer wieder Objekte entdeckt, welche mehr oder weniger direkten Bezug zu den Funden besitzen. Leider ist auch hier der genaue Fundzusammenenhang nur selten klar. Versuche, Einbäume über in der Nähe befindliche Beifunde zu datieren, sind mit großer Skepsis zu betrachten. So wurde im Umfeld eines mittellatènezeitlichen Einbaums[361] eine Drehmühle und ein Goldsolidus des oströmischen Kaisers Zeno (476-491)[362] entdeckt. Im Umkreis von 7 m eines wohl spätmittelalterlichen Einbaums[363] wurden insgesamt zehn Spitzeisenbarren geborgen, welche dazu führten, den Fund anfangs als eisenzeitlich anzusprechen[364]. So wurde bei einem Einbaumfragment[365] des 14. Jahrhunderts eine braunglasierte, keramische Randscherbe der Zeit um 1800 gefunden, welche allerdings stark verrollt war. Typisch sind auch Fundkonglomerate, z. B. bestehend aus Knochen, mittelalterlicher Keramik, einem hochmittelalterlichen Schwert, einem Eisenanker, einer Steinaxt und Holzpfählen[366]. Die mittelalterlichen Funde sprechen dafür, dass wohl Siedlungsschichten oder Materialfallen innerhalb des Flusses angeschnitten worden sind. Ohne eine Dokumentation der zugehörigen Befunde[367] lässt sich dies aber nicht mehr klären.

Äußerst fraglich sind Aussagen über mögliche »Runen« an einem Einbaumfund aus dem Neckar[368], bei denen es sich wohl eher um Bearbeitungsspuren oder Beschädigungen von der Bergung handeln dürfte[369], ebenso ein Einbaumfund[370], an dem die Jahreszahl »1413« vorhanden sein sollte, die aber in späteren Berichten nicht mehr auftaucht.

Wesentlich aufschlussreicher sind Funde, welche in direktem Bezug zu den Einbäumen stehen, nämlich Holzstangen und/oder Steinplatten. Es konnte bei mehreren Einbäumen beobachtet werden, dass im Inneren der Funde Hölzer abgelegt wurden, welche zum Teil intentionell bearbeitet worden sind (**Abb. 30-32**).

361 Siehe EN-64.
362 Veh 1995b, 130.
363 Siehe EN-303.
364 Zimmermann 1987b, 43 f.
365 Siehe EN-87.
366 Siehe EN-14, EN-58, EN-59, EN-60 und EN-73 (Datierung ins 14. Jh.).
367 Siehe Kap. Fundumstände, S. 45.
368 Siehe EN-307 und Mattes 1954, 72.
369 Lediglich ein europäischer Einbaum mit intentioneller großflächiger Verzierung ist dem Autor momentan bekannt. Dabei handelt es sich um einen 2011 in England endeckten bronzezeitlichen Einbaum der Zeit um 1500 v. Chr., welcher eine Dekoration aus vertikalen Linien und Andreaskreuzen besitzt, s. www.mustfarm.com/discoveries (Stand 24.07.2015).
370 Siehe EN-40.



Abb. 32 Zusammen mit einem Einbaum aus Zapfendorf EN-94 wurde eine ganze Reihe an Holzstecken gefunden. – (Foto L. Kröger 2011).

Unter den einfachen Hölzern[371] kommen unterschiedliche Größen vor. Zum einen finden wir einen Pfahl von 1 m Länge und einem Durchmesser von 6 cm[372], eine Anhäufung von 15 unterschiedlich dicken und langen Stöcken und Stäben[373], ein Bündel Weidenstecken mit ca. 2 cm Durchmesser[374] oder ein als Paddel bezeichnetes Holzstück, welches allerdings verschollen ist[375]. Im Falle eines Einbaums aus Oberhaid[376] konnte ein zugehöriger Eichenpfahl dendrochronologisch auf das Jahr 1444 ± 10 Jahre datiert werden, während der letzte Tannen-Jahrring des Einbaums eine Datierung von 1415 erbrachte. Ob sich daraus auf eine ca. 30-jährige Nutzungsphase schließen lässt, ist fraglich, da nicht klar ist, wie viele Jahrringe bis zur Waldkante bei dem Einbaum fehlen.

Neben den Stangen und Pfählen befinden sich wiederholt Steine innerhalb der Einbäume[377], welche einheitlich als Platten bezeichnet und sowohl am Main als auch am Neckar beobachtet werden können. In zwei Fällen wurden sie geologisch als Sandstein angesprochen, bei den beiden anderen Funden fehlt die Bestimmung. Im Fall des gut erhaltenen Heilbronner Fundes[378] besitzen die gefundenen acht Platten in etwa die Größe 50 cm × 20 cm × 4 cm. Dies entspricht auch etwa den fünf Steinen aus Stettfeld[379] (**Abb. 33**) und scheint ebenfalls mit den Platten aus Garstadt[380] (**Abb. 31**) übereinzustimmen. Interessanterweise entspricht die Breite der zugeschlagenen Steine im Stettfelder Fall genau der inneren Breite des Einbaums. In Garstadt wurden unter den Platten Blätter gefunden. Dies ließe die Schlussfolgerung zu, dass der Einbaum im Herbst offen lag, sodass Blätter absichtlich oder unabsichtlich hineingeraten sind und die Steine anschließend in den Einbaum gelegt wurden. Dies würde für eine intentionelle Versenkung der Stücke sprechen.

Das absichtliche Versenken von Einbäumen ist durch ethnologische Untersuchungen am Mondsee in Österreich in den 1960er-Jahren gut dokumentiert worden[381]. Dort wird der für die Fischerei vorgesehene Einbaum nach dem groben Ausschlagen im Wald im halb fertigen Zustand mittels Steinen in einer Wassertiefe von etwa 2 m versenkt. Der Sinn dahinter ist, dass das Holz durch zu schnelles Austrocknen oder Gefrierung

371 Siehe EN-1, EN-2, EN-35, EN-62, EN-70 und EN-94.
372 Siehe EN-70.
373 Siehe EN-94.
374 Siehe EN-62.
375 Siehe EN-1.
376 Siehe EN-35.
377 Siehe EN-35, EN-62, EN-301 und EN-305.
378 Siehe EN-301.
379 Siehe EN-35.
380 Siehe EN-62.
381 Kunze 1968, 186 ff.



Abb. 33 In einem Einbaum aus Oberhaid EN-35 wurden noch fünf quadratisch gehauene Sandsteinplatten gefunden. – (Foto L. Kröger 2007).

während der Lagerung nicht reißen kann. Erst wenn der Einbaum benötigt wurde, weil der alte nicht mehr nutzbar war, wurde dieser geborgen und fertiggestellt.

Dieses Vorgehen nimmt Ellmers auch für den Fund aus Heilbronn an[382] und beschreibt die gleiche Beobachtung an einem Einbaum aus Wustrow in Mecklenburg-Vorpommern. Hier wurden mehrere Steine über die gesamte Länge des Einbaums verteilt gefunden, und insbesondere Reste von intentionell eingerammten Knüppeln sieht Ellmers als Indiz für eine absichtliche Versenkung und Lagerung[383]. Zieht man allerdings den originalen Artikel des Einbaumfundes von 1941 hinzu, stellt man fest, dass der Befund bei Weitem nicht so eindeutig ist. Die Steine sind grob auf mehrere Haufen verteilt, und der Autor schreibt explizit, dass ein Teil der Steine verkohlt ist und Silexklingen im Inneren gefunden wurden. Dies lässt nicht nur die Interpretation des Versenkens zu, sondern auch die der Herstellung oder der Nutzung, wobei die Steine als Unterlager für eine Feuerstelle gedient haben könnten[384].

Bei den im Arbeitsgebiet beobachteten Einbäumen handelt es sich nicht um Halbfabrikate, sondern um fertige Stücke. Dass auch sie versenkt wurden, kann aber auf eine ähnliche Praxis wie am Mondsee zurückgeführt werden. So lässt sich vermuten, dass die Einbäume im Herbst versenkt wurden, um sie über den Winter zu schützen. Bedingt durch Hochwasser und Treibeis in dieser Jahreszeit kommt die Schifffahrt teilweise bis in die Neuzeit hinein saisonal fast vollkommen zum Erliegen[385]. Während Schiffe in sichere Winterhäfen oder Buchten gezogen werden, um sie vor Beschädigung zu bewahren, können kleinere Objekte wie Einbäume einfach versenkt und im Frühjahr wieder geborgen werden. Dass dabei nicht alle Objekte im Fluss wiedergefunden wurden, ist wohl offensichtlich und kann eine Erklärung für die große Anzahl gefundener Einbäume sein.

Nicht unerwähnt bleiben soll, dass es auch andere Interpretationsmöglichkeiten für Steine in Einbäumen gibt. So können immer wieder einzelne Steinhaufen mit Brandspuren im Inneren der Objekte gefunden werden[386]. Diese wurden wohl in der Regel als Unterbau für ein im Einbaum brennendes Feuer genutzt, z. B. für die Fischerei bei Nacht. Die immer wieder postulierte Annahme, dass Einbäume mit Hilfe heißer Steine ausgebrannt und anschließend ausgeschlagen wurden, lässt sich in Europa nicht nachweisen[387]. Beide Nutzungsalternativen sind bei den Funden im Arbeitsgebiet wohl auszuschließen.

382 Elmers 1987a, 24; Zimmermann 1987b, 15.
383 Ellmers 1973, 59 f.
384 Kofahl 1941.
385 Fimpeler-Philippen 2008, 158 f.
386 Kofahl 1941, 112 oder McGrail 2001, 174.
387 Arnold 1995, 32 f.



Abb. 34 Zwei mit Bohrungen versehene Querstangen von einem Einbaum aus der Schonunger Bucht EN-73. – (Foto L. Kröger 2009).



Abb. 35 Ein erhaltener Holznagel an der Querstange eines Einbaums aus Garstadt EN-62. – (Foto Ortsakten des BLfD: 6027/0011).

Neben den Pfählen und Steinplatten wurden auch Holzteile gefunden, welche sich in einem konstruktiven Verbund mit den Einbäumen befanden[388]. Es handelt sich dabei um Querstangen, welche durch Holznägel mit den Funden verwunden waren. Auch wenn die Querstangen nur selten erhalten sind, finden sich in diversen Bohrungen noch immer die dazu genutzten Nägel[389]. Nach wie vor mit dem Einbaum verbunden war das Querholz an dem von Tauchern in Schweinfurt gefundenen Objekt[390]. Die 110 cm lange Stange aus Eiche war am Bug mit zwei Nägeln befestigt und ragte nach rechts. Entgegen der Dokumentation von Herzig[391] ist auf den unter Wasser angefertigten Fotografien[392] zu erkennen, dass die Stange wahrscheinlich erst bei der Bergung abgebrochen ist. Ursprünglich endete das Holzstück wohl in einer Art Gabel. Zwei Stangen (188 cm bzw. 215 cm lang) von einem Fund aus der Schonunger Bucht[393] waren zwar schon bei der Entdeckung des Einbaums nicht mehr *in situ*. Ihre vorhandenen Bohrungspaare passen aber recht genau zu den größeren Bohrungen an Bug und Heck des Fundes, und es ist davon auszugehen, dass sie ursprünglich dort angebracht waren. Es ist zu vermuten, dass beide Stangen angespitzt worden sind (**Abb. 34**).

Im Fall des Einbaums aus Garstadt[394] war mittig am Fund eine Querstange angebracht. Diese war in die linke Außenwand in eine Lasche gesteckt und wurde mit einem kleinen Holznagel gesichert (**Abb. 35**). An der rechten Außenwand lag sie innerhalb einer Ausstemmung. Auch hier wurde die Stange anscheinend angespitzt (**Abb. 36**). Ein weiteres kleineres, allerdings zerbrochenes Querholz steckte zum Teil noch innerhalb einer kleineren Bohrung, und auch am Bug scheint eine Art Bindung vorhanden gewesen zu sein (siehe **Abb. 31**). Da der Fund aber leider verschollen ist, lassen sich keine weiteren verlässlichen Aussagen treffen.

Abschließend muss nochmals betont werden, dass gerade die Beifunde und Befunde sehr zum Verständnis der Einbäume beitragen könnten. Den schlechten Fundbedingungen, welche sich in keinem Falle mit denen regulärer archäologischer Ausgrabungen vergleichen lassen, ist es aber geschuldet, dass wohl auch in Zukunft die Forschung auf Glücksfälle angewiesen ist, bei denen die Finder entweder selbst geeignete Maßnahmen zur Sicherung und Dokumentation einleiten oder unmittelbar nach dem Fund entsprechende Fachleute zurate gezogen werden.

388 Siehe EN-2, EN-33, EN-62, EN-73 und EN-301.
389 Siehe Kap. Bohrungen, S. 86.
390 Siehe EN-33.
391 Herzig 2003, 62.
392 Ortsakte des BLfD 5927/0145.
393 Siehe EN-73.
394 Siehe EN-62.



Abb. 36 Erhaltene, mittig am Einbaum angebrachte Querstange am Fund aus Garstadt EN-62. – (Foto Ortsakten des BLfD: 6027/0011).

Grenzen der Aussagemöglichkeiten von Deponierungs- und Fundort

Aufgrund der schlechten Fundbedingungen muss die Frage gestellt werden, bei welchen Einbaumfunden der Ort der Deponierung noch dem Ort der Entdeckung entspricht. Ein Großteil der Funde wird sicherlich durch die Strömung der Flüsse fortgerissen worden sein. Dies lässt sich vermutlich nur dann ausschließen, wenn sich zum einem noch zum Einbaum gehörende Funde im Inneren befanden[395] oder wenn mehrere Einbäume nebeneinanderliegend aufgefunden wurden[396]. Aber auch in diesen Fällen kann bzw. muss man sich einzig und allein auf die Aussagen der Finder verlassen. Der umgekehrte Nachweis, dass ein Einbaum definitiv weggespült wurde, ließe sich nur über vorhandene Schwemmschichten nachweisen[397].
Die Schriftquellen berichten vereinzelt davon, dass sich Fährschiffe bei Hochwasser lösen und fortgetragen werden. So wird ein Fahrzeug 1864 über 12 km von Kemmern (M-400) nach Viereth (M-388) gespült[398] und 1602 von Eberbach (N-58) nach Hirschhorn (N-47,5) über 11 km[399]. Wenn man ähnliche Abtransportstrecken für die Einbäume annehmen möchte, ist es folglich nicht möglich, den Deponierungsort aufgrund des Fundortes zu rekonstruieren. Der Fall von 1864 zeigt, dass die Fähre auf ihrem Weg von Kemmern flussabwärts die Flussübergänge Hallstadt und Bischberg passierte, bevor sie in Viereth angespült wurde[400]. Dies ist sicherlich auch den Einbäumen passiert, bis sie in einer Bucht, von einer Untiefe oder Ähnlichem aufgehalten und einsedimentiert worden sind.
Die Hoffnung, mit Hilfe der Einbaumfunde einzelne Fährstandorte deutlich älter zu datieren, als dies die Schriftquellen bislang zulassen, scheint lediglich für die Orte Gaustadt (R-2,4)[401], Seligenstadt (M-69,5)[402],

395 Siehe EN-2, EN-35 und EN-62. Es ist aber durchaus möglich, dass die Einbäume mit dem Fluss transportiert worden sind, ohne ihre Beifunde zu verlieren.
396 Siehe EN-20, EN-21, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31, EN-67, EN-69 und EN-107. Hier ist aber in keinem Fall klar, ob die Einbäume in einer geordneten Form, z. B. parallel nebeneinander, lagen oder vielleicht nebeneinander in derselben Sedimentfalle angespült worden sind.
397 Siehe EN-14.
398 Schrott 1986, 514.
399 Liebig 1972, 21.
400 Es ist nicht bekannt, ob die Fähre vielleicht auch hier erst, z. B. durch Fischer, aufgehalten wurde und sonst noch weiter den Main hinabgetragen worden wäre.
401 Siehe EN-2. Das dendrochronologische Datum würde nach 1123d lauten.
402 Siehe EN-20, EN-21, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31 und EN-107. Das gesicherte dendrochronologische Datum würde nach 1121d lauten.

Garstadt (M-329,3)[403], Trunstadt (M-386)[404] und Zapfendorf (M-410)[405] möglich zu sein. Aber auch hier sind die Unsicherheiten aufgrund der Berichterstattung und fehlenden Dokumentation leider noch immer recht groß.

Vom Stamm zum Einbaum

Der Nachweis der Herstellungstechniken und Abläufe von Einbäumen ist aus archäologischer Sicht als sehr schwierig zu bezeichnen und aus Sicht der schriftlichen Quellen aktuell überhaupt nicht möglich. Wie auch viele andere Gewerke hinterlassen Holzhandwerker quasi keine archäologisch nachweisbaren Spuren. Kleinere Holzreste vergehen schnell, größere werden weiterverarbeitet oder verheizt. Allgemein ist der archäologische Nachweis von Schiffbauplätzen vor der Neuzeit schwierig und muss sich in der Regel auf Werkzeuge oder Schiffbauteile innerhalb einer Siedlung beschränken. Es ist fraglich, ob sich entsprechende Plätze an Main und Neckar jemals identifizieren lassen[406].
Die Bauabfolge kann zu Teilen anhand der Objekte selbst hergeleitet werden. Besonders aufschlussreich sind halb fertige Einbäume, auch wenn deren Interpretation und eindeutige Ansprache mitunter schwierig sind[407]. Die europäische Ethnologie kann mit ihren Beobachtungen zum Verständnis der Fertigungsabläufe beitragen, wie auch außereuropäische Untersuchungen, allerdings erst nach eingehender kritischer Betrachtung.

Holzarten

Am Beginn der Einbaumherstellung steht natürlich die Auswahl eines geeigneten Baumes. Neben der Größe und Form des Stammes ist auch die Baumart von entscheidender Wichtigkeit. Unterschiedliche Baumspezies besitzen auch verschiedene Eigenschaften, unterschiedliche Vor- und Nachteile. Hier ist als erstes selbstverständlich die Verfügbarkeit zu nennen. So haben Bäume, wie auch alle anderen Pflanzen, bedingt durch Klima und Geologie, Gunst- bzw. Ungunsträume, die ihr Vorkommen bestimmen. Weiter führt die Holzphysiologie dazu, dass manche Baumarten nur sehr schmal wachsen, andere breiter werden. Einige Baumarten besitzen natürliche Säuren im Holz, welche sie unempfindlicher gegenüber von Schädlingsbefall machen, oder haben eine höhere physische Festigkeit gegenüber anderen Bäumen[408].
Allgemein wird toposartig davon gesprochen, dass fast alle Einbäume aus Eiche gefertigt worden seien, zum einen, weil Eiche als das mit Abstand qualitativ hochwertigste Holz angesehen wird, zum anderen aus einer volkstümlichen Verklärung des »urdeutschen« Baumes heraus. Dies zeigt sich auch an den Funden am Main, wo bis in die 1960er-Jahre überproportional viele Einbäume als aus Eichenholz gebaut beschrieben wurden, welches sich zum Teil bei späteren Untersuchungen als Tannenholz herausgestellt hat[409]. Für ganz

403 Siehe EN-23, EN-24, EN-62 und EN-69. Das dendrochronologische Datum würde nach 1356d lauten.
404 Siehe EN-35. Das dendrochronologische Datum würde nach 1415d lauten.
405 Siehe EN-67. Der Fund ist leider verschollen.
406 Siehe Kap. Bauplätze und Fährbauer, S. 242, und s. allgemein Skamby 1991; Skamby/Klassen 2010, 302 ff.; Westerdahl 2009, 273 ff.; Moser 2011, 836 ff.; Harris 2014, 6613 ff.
407 Weski 2005.
408 Schwab 2003, 18 ff.
409 Die Bestimmung von archäologischen Nasshölzern ist für Laien ausgesprochen schwierig. In der Regel kann ein Baum durch seine Rinde, die Form und Verteilung der Blätter und die Holzfarbe bestimmt werden. Sowohl die Rinde als auch die Blätter sind nicht mehr erhalten, und die Farbe und Oberflächenstruktur des Holzes kann sich je nach Lagerungsbedingungen stark ändern. Die sicherste Ansprache kann über die Beschaffenheit der Zellen vorgenommen werden. Dazu sind allerdings ein frischer und glatter Anschnitt und ein fundiertes Vorwissen nötig.

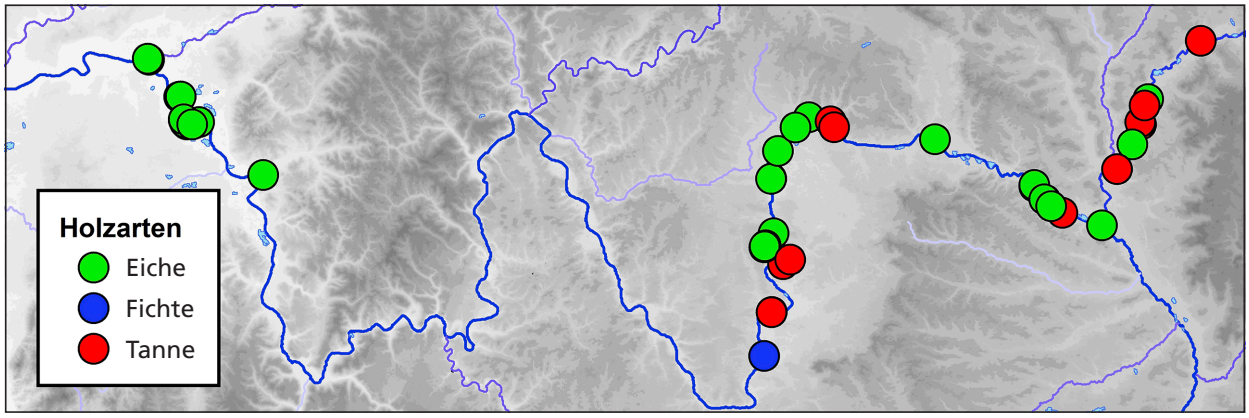


Abb. 37 Verteilung der unterschiedlichen verwendeten Holzarten am Main. – (Kartierung L. Kröger 2015).

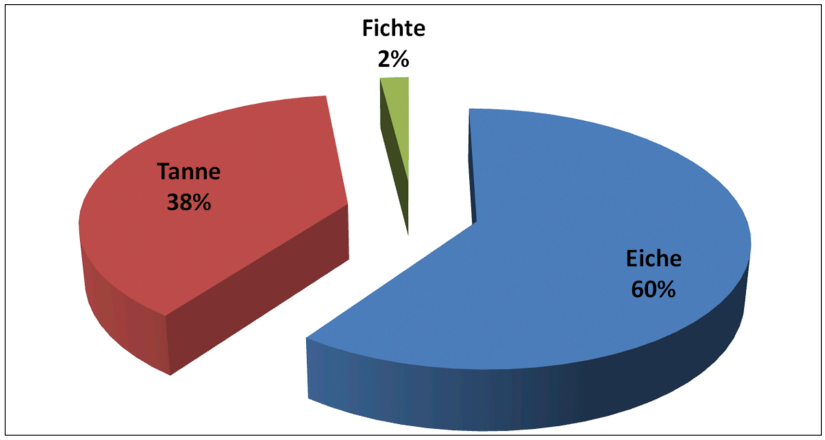


Abb. 38 Prozentuale Anteile der sicher bestimmten Holzarten. – (Grafik L. Kröger 2015).

Deutschland ermittelte Pflederer ein Verhältnis von 86 % Eichen zu 14 % anderer Holzarten in der Verwendung für den Einbaumbau und hebt besonders die hohe Widerstandsfähigkeit und die Größe der Stämme als entscheidende Vorteile hervor. Dabei werden aber auch die Nachteile des hohen Gewichtes und der schweren Bearbeitbarkeit genannt[410]. Allerdings sind die meisten der herangezogenen Holzartenbestimmungen wohl von Laien gemacht worden und mit einer gewissen Skepsis zu betrachten.
Dank der dendrochronologischen Analysen konnten am Main diverse Holzarten fachkundig bestimmt werden. Die während des Forschungsprojektes gesammelte Erfahrung ermöglichte dem Autor zwar vor Ort eine grobe Einteilung der Funde in Laub- oder Nadelhölzer, allerdings ohne eine genaue Typenbestimmung. Allgemein wird dazu geneigt, vorschnell Eiche als generelles Bauholz für Einbäume zu identifizieren, ohne eine genauere Prüfung vorzunehmen. Bei mehreren Funden am Main zeigte sich, dass zwar in den Ortschroniken des BLfD die Holzart als Eiche angegeben war, die holzphysiologische Untersuchung im Rahmen der dendrochronologischen Datierung aber eine Tanne nachweisen konnte. So sollen an dieser Stelle nur die durch einen Experten abgesicherten Bestimmungen eine Rolle spielen.
Insgesamt liegen 66 bestimmte Proben vor. Davon konnten 39 als Eiche[411], 25 als Tanne[412] und eine als Fichte[413] bestimmt werden. In der regionalen Verteilung zeigt sich, dass am Untermain ausschließlich Eichen

410 Pflederer 2001, 19 ff.
411 Quercus sp.
412 Abies alba.
413 Vermutlich Picea abies (siehe EN-49). Bei diesem Einbaum fallen sowohl das Ergebnis der Datierung (nach 1633d), die Datierungsart (mittels Kernspintomografie) als auch die Holzart klar aus der Reihe.

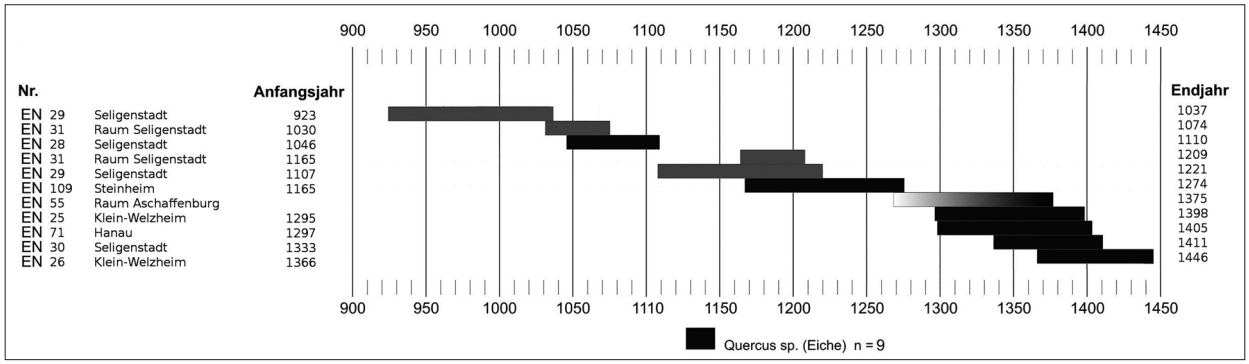


Abb. 39 Überblick über die Datierungen und Holzarten der Einbäume am Untermain. – (Vorlage F. Herzig 2013, bearbeitet und ergänzt durch L. Kröger 2015).

verwendet worden sind, während am Obermain Eichen und Tannen in ähnlichem Umfang vorkommen (Abb. 37-38).

Überraschend eindeutig sind die Unterschiede bei der Betrachtung der chronologischen Holznutzungsabfolge. Am Untermain werden Eichen eventuell ab der Mitte des 11. Jahrhunderts, sicher ab der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts bis in die Mitte des 15. Jahrhunderts durchgängig verwendet (Abb. 39). Am Obermain zeigt sich dagegen ein komplett anderes Bild. Hier kommen bereits seit der Eisenzeit Eichen im Fundmaterial vor und ab der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts gehäuft. Allerdings bricht die Eichennutzung in der Mitte des 14. Jahrhunderts vollständig ab. Dagegen setzt in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts die Verwendung von Tannen ein, welche bis zum Ende des 15. Jahrhunderts verwendet werden. Daran schließt mit einer größeren zeitlichen Lücke der einzelne datierte Fund einer Fichte aus der Mitte des 17. Jahrhunderts an (Abb. 40).

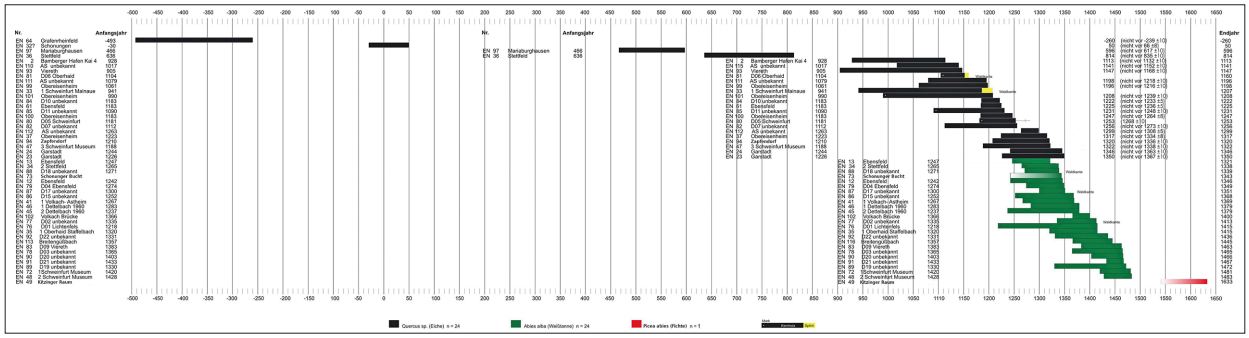
Sowohl die Unterschiede zwischen Ober- und Untermain als auch die aufeinander folgende und sich ablösende Verwendung von Holzarten am Obermain bedürfen einer eingehenden Erklärung. Die Herkunft und damit die Auswahl der Hölzer im Untermaingebiet stehen im direkten Zusammenhang mit den Waldgebieten des Spessarts. Diese historisch nachweislich stark genutzte Holzkammer konnte nicht nur den gesamten Untermain mit einer großen und ausreichenden Anzahl an Eichen versorgen, sondern besaß darüber hinaus noch genügende Kapazitäten, um auch weiter entfernte Regionen über die Flößerei mit Hölzern zu versorgen[414]. Auch der Vergleich der am Untermain dendrochronologisch gewonnenen Kurven mit verschiedenen Wuchsgebieten innerhalb Süddeutschlands zeigen, dass die Stämme aus der Region stammen und nicht vom Obermain in den erweiterten Seligenstädter Raum geflößt wurden[415]. Bedauerlicherweise setzen schriftliche Quellen über die Holznutzung in Form von Forstordnungen erst zu Beginn des 16. Jahrhunderts im Untermaingebiet ein[416], was bedeutet, dass vorrangig auf dendrochronologisch gewonnene Daten zurückgegriffen werden muss. Diese sind aber bislang nicht zusammenfassend mit einer Chronologie der verwendeten Spezies publiziert worden.

Am Obermain liegt ein deutlich besserer und stetig wachsender Bestand an dendrochronologisch gewonnenen Daten zur Holznutzung vor, meist aus der Beprobung von historischen Dachstühlen, aber auch archäologischen Funden. Diese zeigen in der frühen Phase bis in das späte 12. Jahrhundert hinein eine deutliche

414 Hölzl 2010, 269 ff.; Müller 1837.

415 Dendrochronologischer Bericht von J. Weidemüller, Fundstelle Seligenstadt/Hanau, vom 02.05.2014, EN-25, EN-26, EN-30, EN-71 und EN-109.

416 Schenk 1996, 83 ff.



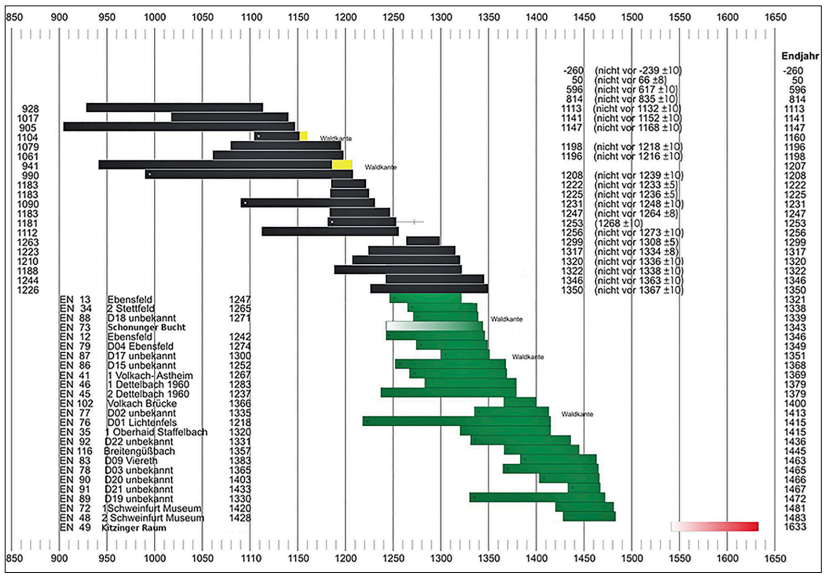


Abb. 40 Überblick über die Datierungen und Holzarten der Einbäume am Obermain; links vergrößert. – (Vorlage F. Herzig 2013, bearbeitet und ergänzt durch L. Kröger 2015).

Bevorzugung von Laubhölzern, vor allem der Eiche. Ab dieser Zeit verändert sich wohl die Bauholzbewirtschaftung, was unter anderem an dem Aufkommen geflößter Stämme in Bamberger Dachstühlen erkennbar ist. Ab 1300 nimmt die Tanne deutlich unter den Bauhölzern zu, wird aber um 1500 von der Fichte verdrängt[417]. Ähnliches lässt sich auch in Nürnberg beobachten, wo allerdings die Anzahl der frühen Proben des 13. und 14. Jahrhunderts recht gering ist[418].

In den späteren Phasen geht die Verwendung von Eichen in Oberfranken und der Oberpfalz weiter sichtbar zurück, und gerade zu Beginn und bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts nimmt die Fichte prozentual zu. Auf der anderen Seite wird aber auch deutlich, dass die Kiefer im archäologischen Fundmaterial vollkommen fehlt, während sie in den Dachstühlen reichlich vertreten ist[419]. Die Abwesenheit von Kiefer lässt sich recht leicht mit den speziellen Wachstumseigenschaften und den Voraussetzungen für den Einbaumbau erklären. Die Stammdurchmesser der Kiefern sind schlicht zu klein, um für den Bau von Einbäumen geeignet zu sein, und wurden entsprechend nicht genutzt.

Deutlicher noch als am Untermain zeigt sich am Obermain die regionale Herkunft der Einbäume. Die spezifizierbaren Herkunftsgebiet sind die Regionen »Fränkischer Keuper« [420], »Fränkische Platte«[421] und »Fränkischer Jura«[422] bei Eichen (neben der allgemeinen Einordnung »süddeutsche Eichenchronologie«) oder

417 Eißing 2010, 199 f.
418 Eißing 2013, 19 ff.
419 Hofmann 1999, 96 ff.
420 Siehe EN-23, EN-24, EN-110 und EN-111.
421 Siehe EN-37.
422 Siehe EN-112.

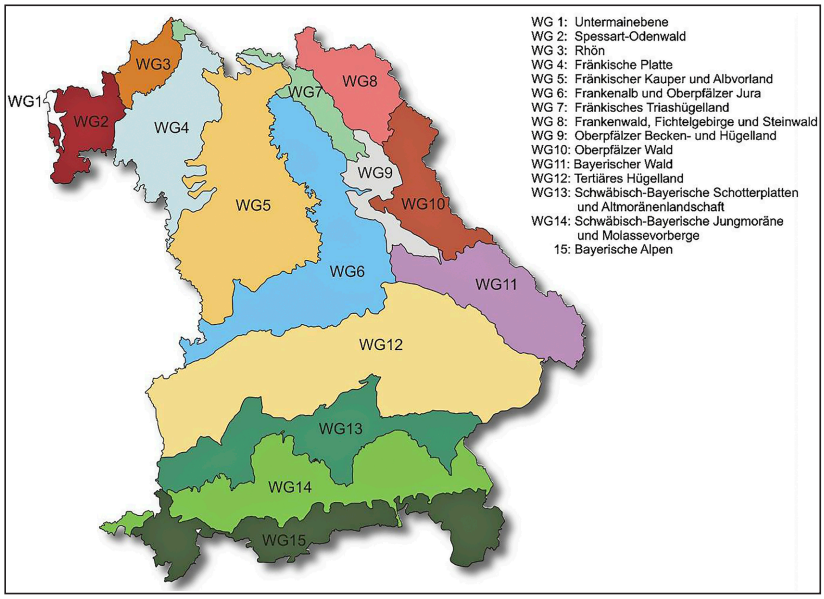


Abb. 41 Überblick über die bayerischen Baumwachstumsregionen. – (Karte F. Herzig 2013).

allgemein »süddeutsche/bayerische Tannenchronologie« bei Tannen[423]. Aber auch unerwartete Ausreißer bei der Herkunftsbestimmung können vorkommen[424]. Sie besitzen in der Regel eine ausreichende Gleichläufigkeit in den zu erwarteten Regionen am Main, womit eher die lokale Herkunft anzunehmen ist als ein weiträumiger Transport von einem Flusssystem in ein anderes (**Abb. 41**).

Aufschlussreich ist der vergleichende Blick nach Baden-Württemberg. Hier liegen bislang keine verlässlichen Holzartenbestimmungen an den Einbaumfunden vor, lediglich Tendenzen, welche sowohl für die Verwendung von Eichen wie auch Nadelhölzern sprechen. Die Untersuchungen an den spätmittelalterlichen Dachstühlen zeigen aber sehr deutlich eine Bevorzugung von Eichen im Spätmittelalter und einen Wandel zu Tanne und Fichte erst im Laufe der frühen Neuzeit[425].

Der Wandel der Holzartverwendung sowohl an den Dachstühlen als auch an den Einbäumen ist immer als eine Reaktion auf die Verfügbarkeit geeigneter Hölzer zu sehen. Im Fall der freien Reichsstadt Nürnberg ist nachweisbar, dass es spätestens ab dem 13. Jahrhundert zu bauholzwirtschaftlichen Problemen kommt, die in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts Überhand nehmen. Als Folge wird in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhundert damit begonnen, systematisch Wald auszusäen, um somit die Wälder wieder zu regenerieren. Dabei wurden vorrangig Tannen und Kiefern, aber auch Birken angepflanzt.

Die Technik, Wälder künstlich zu schaffen bzw. deren Genesung künstlich zu fördern, verbreitet sich noch im 14. Jahrhundert recht schnell in Deutschland, so z. B. auch nach Frankfurt am Main. Eichen spielen dabei aber anscheinend nie eine Rolle, womit vermutlich die Verlagerung in der Nutzung von Eichen zu Nadelhölzern einhergeht[426]. Dies zeigt sich auch in aktuellen dendrochronologischen Untersuchungen an archäologischen Funden einer großflächigen Grabung im Bereich des Augustiner Hofes in Nürnberg. Dort wurden

423 Siehe EN-12, EN-13, EN-35, EN-76, EN-77, EN-78, EN-79, EN-83, EN-86, EN-87, EN-88, EN-89, EN-90, EN-91, EN-92, EN-102 und EN-113.

424 So ist die Gleichläufigkeit von Fund EN-2 am höchsten in der Region »Tertiäres Hügelland« im Donaugebiet, in der Region »Fränkischer Keuper« ist sie aber auch noch recht hoch, wie auch der Fund EN-81 mit der besten Gleichläufigkeit in der »Ostbayerischen Donauniederung«. Der Fund EN-80 aus Schweinfurt besitzt seine höchste Gleichläufigkeit in der Region »Fränkisches Triashügelgebiet«, welches sich etwa 80 km weiter oberhalb am Main befindet. Eine Herkunft vom Untermain lassen die Funde EN-82 und EN-93 vermuten, deren Kurven die größte Übereinstimmung mit der westdeutschen Eichenchronologie erbrachten.

425 Hofmann 1999, 98 f.

426 Sperber 1968, 19 ff.; Eißing 2013, 13 ff.



Abb. 42 Mit einem Bohrer künstlich hergestellte Lasche über einem ausgefallenen kleinen Astloch an einem Einbaum aus Michelau EN-1. – (Foto Hr. Wittke 2009).

in der frühen Phase ausschließlich Eichen verbaut. Nach 1400 nehmen die Tannen und Kiefern aber massiv zu, was als eine direkte Folge der forstwirtschaftlichen Eingriffe in den Reichswald zu sehen ist[427].

Holzqualitäten

Wie die Holzart unterliegt auch die Holzqualität der für den Einbaumbau verwendeten Stämme direkt den Waldbeständen. Allgemein kann man drei Kriterien anbringen, welche eine gute bzw. eine schlechte Qualität der Hölzer ausmachen.

Erstens spielt die Anzahl und Position von Ästen innerhalb des Stammes eine wichtige Rolle. Durch das vom Stammmark ausgehende Austreiben der Äste verändern sich in diesen Regionen auch die Faserverläufe, sodass diese im Astbereich zum Teil im rechten Winkel zum restlichen Stamm stehen. Dies hat zur Folge, dass sich das Schwindungsverhalten beim Austrocknen in diesen Regionen unterscheidet. Allgemein kann gesagt werden, dass Holzfasern in Stamm- bzw. Astrichtung bei einer maximalen Austrocknung bei Eichen um nur 0,4 % schwinden, im Querschnitt aber um 4 %, also um das Zehnfache[428]. In der Folge bedeutet dies, dass die Äste schneller schrumpfen und damit Risse bekommen oder ganz ausfallen. Dies lässt sich im Arbeitsgebiet bei diversen Einbäumen feststellen (**Abb. 42-43**)[429]. Solange das Holz feucht gehalten wird, können entsprechende Schäden verhindert werden. Ist aber zu erwarten, dass der Einbaum gelegentlich längere Zeit nicht gewässert wird, sind astfreie Stammabschnitte zu bevorzugen.

427 Freundlicher Hinweis von F. Herzig und L. Heubeck vom 26.06.2014 zu den aktuell laufenden Untersuchungen.

428 www.holzhandel.de/fachwissen-holz/qls-wie-holz-quilt-und-schwindet.html (Stand 24.07.2015); Hoffmann 2002, 91 ff.

429 Siehe EN-1, EN-20, EN-26, EN-29, EN-30, EN-82, EN-94, EN-100, EN-103, EN-107, EN-109 und EN-111.



Abb. 43 Großes Astloch an einem Einbaum aus Klein Krotzenburg EN-20. – (Foto L. Kröger 2012).



Abb. 44 Verwachsungen an der Außenwand eines Klein Welzheimer Einbaums EN-26. – (Foto L. Kröger 2012).

Zusätzlich zu Astlöchern können noch andere Verwachsungen an Stämmen vorkommen, welche allgemein als Baumkrebs bezeichnet werden. Bei ihnen handelt es sich aber in der Regel um Reaktionen des Baumes auf Pilzkrankheiten oder abgebrochene und später wieder verwachsene Äste (**Abb. 44**).
Zusätzlich neigen mache Bäume zu einem Drehwuchs oder Verkrümmungen. Verdrehte Stämme können durch besondere Standorte in der Landschaft hervorgerufen werden, z. B. durch die Position an Waldrändern, wo sie starken Winden oder einseitiger Schneebedeckung ausgesetzt sind. Bei manchen Baumarten kann dies auch genetisch programmiert sein. Die Folge des Drehwuchses ist, dass die Festigkeit des Baumes erhöht wird, weil auftretende Kräfte gleichmäßiger auf die gesamte Stammrundung übertragen werden[430]. Dieser eigentliche Vorteil für den Baum wird bei einer unkontrollierten Trocknung zum Nachteil für den Einbaum. Die Folge ist, dass sich die Funde verdrehen und beispielsweise die Seitenwände ausreißen können (**Abb. 45**)[431].
Neben diesen stammbedingten Verformungen kommen auch eine ganze Reihe von Verkrümmungen vor, welche sicherlich lagerungsbedingt sind[432]. Durch die über Jahrhunderte andauernde Einbettung der Ein-

430 Wimmer 2014, 20.
431 Siehe EN-1, EN-21, EN-25, EN-28, EN-71 und EN-106.
432 Siehe EN-38, EN-40 und EN-103.



Abb. 45 Deutlich verdrehter und in der Drehung gerissener Einbaum aus Hanau EN-71. – (Foto L. Kröger 2014).

bäume im Sediment kam es wohl immer wieder zu Verformungen, welche sich auch nach dem Trocknen nicht zurückgebildet haben (**Abb. 46**).

Als letztes sind die Jahrringweiten für die Qualität bzw. insbesondere für die Bearbeitbarkeit zu beachten. Während Nadelhölzer wie Tannen mit breiteren Jahrringen eine geringere Dichte besitzen, ist dies bei Eichen genau umgekehrt[433]. Das bedeutet, dass langsam gewachsene Eichen leichter zu bearbeiten sind und auch ein geringeres Gewicht haben, und somit einen besseren Auftrieb.

Es lässt sich feststellen, dass gerade die älteren Eichenstämme eine sehr hohe Qualität besitzen. Herausragend ist dabei zweifelsfrei der karolingische Einbaum aus Stettfeld[434]. Ein gerade gewachsener Stamm von vermutlich über 14 m Länge, bei einer Breite von ca. 80 cm, noch dazu mit nur wenigen kleinen Ästen und sehr engen Jahrringen ist wohl im Spätmittelalter nur sehr schwer zu bekommen und entsprechend teuer. Am Obermain zeigen die späten Funde aus Eiche eine recht deutliche Anzahl an Ästen und zum Teil recht große Astlöcher[435]. Deutlich schlechter präsentieren sich hier die Funde vom Untermain mit starken Verdrehungen, Verwachsungen und einer großen Anzahl an Astlöchern[436]. Dieser Eindruck mag noch durch die fehlende oder nur wenig stattgefundene Bearbeitung der Außenflächen des Einbaums verstärkt werden. Es hat aber auch den Anschein, als würden recht kleine und schmale Bäume für die Herstellung der Einbäume genutzt worden sein[437].

Diese Entwicklung ist durch die holzwirtschaftlichen Bedingungen zu erklären. In der karolingischen Zeit existierten geschlossene Waldgebiete mit relativ eng stehenden Bäumen. Die Eichen hatten längere Wachstumsperioden bis zum Einschlag, was sie größer werden ließ. Die Nähe zu den anderen Bäumen führte wiederum dazu, dass sich nur wenige Äste im unteren Stammabschnitt bildeten und auch das Wachstum langsamer war. Mit dem höheren Holzbedarf und den damit einhergehenden Veränderungen in der Holzwirtschaft[438] werden die Wälder stärker durchlichtet. Die Folge ist, dass die Bäume mehr Platz haben, um Äste auszubilden, was sich negativ auf die Qualität für den Einbaumbau auswirkt. Auf der anderen Seite wachsen die Eichen viel schneller und können zum Teil früher geschlagen werden.

Bei den Tannen lässt sich über den Zeitraum von 150 Jahren keine Veränderung in der Holzqualität feststellen. Die Stämme besitzen zwar regelhaft Astlöcher, diese sind aber so klein, dass sie nur wenig schwinden

433 Wimmer 2008, o. S.
434 Siehe EN-36.
435 Siehe EN-24, EN-47 und EN-94.
436 Siehe EN-26, EN-28 und EN-107.
437 Siehe Kap. Rumpfformen, S. 77.
438 Siehe Kap. Holzarten, S. 57.



Abb. 46 Zwei vermutlich durch die Lagerung im Fluss verkrümmte Einbäume, oben aus Offenbach EN-103, unten aus Wiesbaden EN-106. – (Fotos L. Kröger 2012).

und somit nur selten ausfallen oder Risse bilden. Auch Drehwüchse lassen sich nicht beobachten, sodass sich die Einbäume aus Tanne heutzutage in einem durchschnittlich besseren Zustand präsentieren als die Funde aus Eiche.

Lage im Stamm

Dass die Form des Baumstammes die maximalen Dimensionen des Einbaums vorgibt, ist selbstverständlich. Es gibt aber unterschiedliche Möglichkeiten, wie man einen Einbaum aus einem Stamm herausschlägt. In der Regel ist davon auszugehen, dass der gesamte Stammumfang für die Fertigung des Einbaums genutzt wurde. Die dendrochronologischen Untersuchungen zeigen aber, dass nur bei wenigen Funden noch die Waldkante, also der letzte Jahrring, erhalten war. Es kann also nicht mit letzter Sicherheit gesagt werden, welchen Umfang der Baum ursprünglich besaß[439]. Denkbar ist, dass bei den Funden aus Eiche der Splintanteil des Baumes bewusst entfernt wurde, um ein Eindringen von Pilzen oder ähnlichen Schädlingen in das weichere Holz zu verhindern.
Weiter kann die Lage des Einbaums im Stamm durch vier Achsen beeinflusst werden (**Abb. 47**). Über die Verschiebung innerhalb der Achse »a« lassen sich keine Aussagen treffen. Es lassen sich weder eindeutige Ansätze der Krone oder eine Gabelung des Hauptstamms erkennen, noch, dass Teile des Einbaums bis in den beginnenden Wurzelbereich hineinreichen. Dies ist insgesamt auch nicht zu erwarten, da versucht wurde, den optimalen Stammabschnitt zu nutzen.
Die Bug- und Heck-Orientierung des Einbaums innerhalb des Stammes lässt sich nur definieren, wenn diese auch klar voneinander unterscheidbar sind. Bei gleich geformten Enden wurde versucht, eine Bestimmung anhand der Lage »b« im Stamm festzulegen, wobei der Bug immer in Wipfelrichtung und das Heck in Wurzelrichtung orientiert wird[440]. Die Bestimmung von Wipfel- und Wurzelrichtung lässt sich zum einen über die Untersuchung und den Vergleich mehrerer dendrochronologischer Proben vom betreffenden Stamm

439 Siehe EN-33, EN-77, EN-81, EN-87 und EN-88.

440 Siehe Kap. Bugformen, S. 80 und Kap. Heckformen, S. 83.

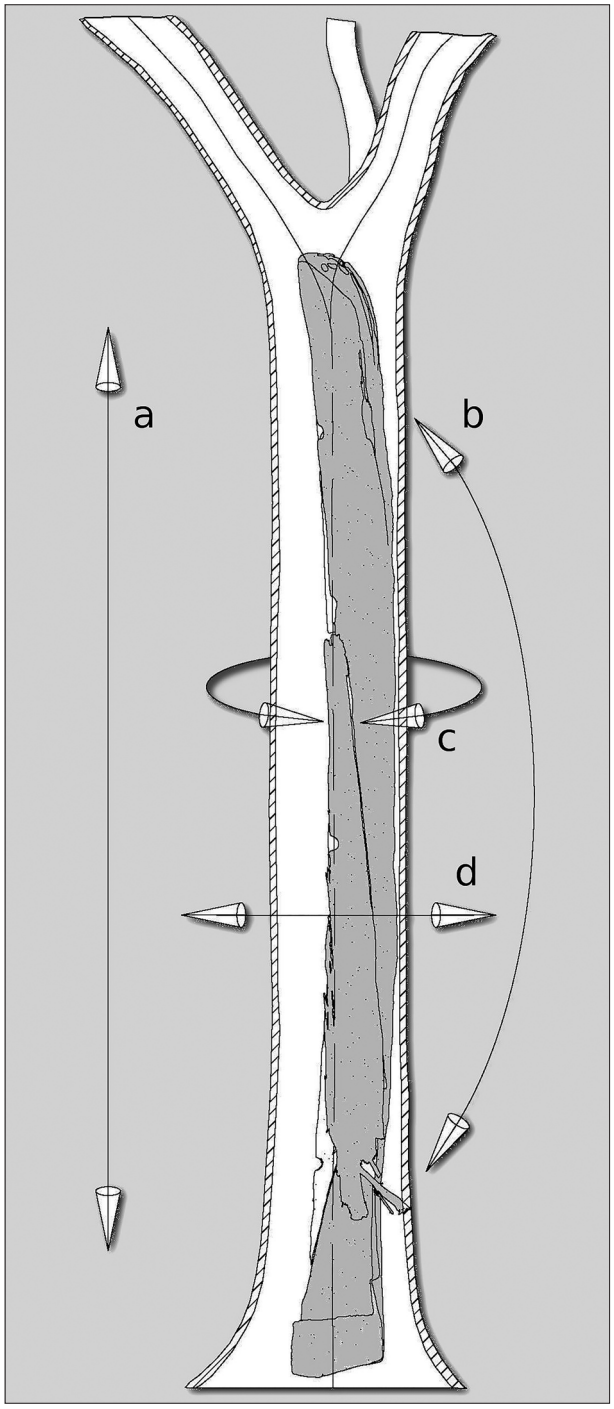


Abb. 47 Möglichkeiten der Orientierung eines Einbaums innerhalb eines Stammes. – (Zeichnung L. Kröger 2015).

und deren Wachstumscharakteristika bewerkstelligen. Einfacher und auch vor Ort durchführbar ist aber die Betrachtung der Wuchsrichtung der Äste. Da Äste in der Regel dazu neigen, nach oben zu wachsen, zeigen diese die Wipfelrichtung an. Dies fällt aufgrund der Wuchseigenschaften der Äste an Eichen deutlich leichter als an Tannen. Astlöcher an den Einbäumen aus Tanne sind zum einen deutlich kleiner und gehen zum anderen zum Teil fast im rechten Winkel vom Stammmark ab, was eine Bestimmung erschwert.

Es zeigt sich, dass bei Einbäumen, an denen sich anhand der Form Bug und Heck unterscheiden lassen, das Heck regelhaft in Wurzelrichtung orientiert ist[441]. Dies sollte nicht weiter überraschend sein, da sich Bäume zur Krone hin verschmälern und im Wurzelbereich breiter sind. Auch wenn die Rumpfform der Einbäume rechteckig-kastenförmig ist[442] und keine oder nur eine schwache Trapezform aufweist, scheint trotzdem beim Einbaumbau die Idee der Stromlinienförmigkeit mit schmalem Bug und breitem Heck beibehalten worden zu sein.

Die Drehung der Einbäume im Stamm um die Achse »c« konnte nicht dokumentiert werden, kann aber eine Rolle beim Bau der Einbäume spielen. Ausgelöst durch eine asymmetrische Krone, z. B. in Waldrandlage oder bei Windlast, können auch Stammquerschnitte asymmetrisch werden. Dabei entsteht sogenanntes Druckholz, welches zu unterschiedlichen Breiten innerhalb eines Jahrringes führt, somit zu einer Verschiebung des Marks innerhalb des Stammes und auch zu einer Veränderung der Holzdichte. Damit ist eine Seite des Holzstammes schwerer als die andere. Um die Stabilität des Einbaums zu erhöhen und ein Umschlagen im Wasser zu vermeiden, ist es sinnvoll, den Stamm vor dem Aushöhlen ins Wasser zu legen und zu kontrollieren, auf welche Seite er sich rollt. Die oben liegende Seite wird markiert und anschließend ausgehöhlt. Dies ist aber nur bei kleinen Stämmen möglich, da größere Bäume viel zu schwer sind, um sie ins Wasser zu ziehen und wieder herauszuholen. Nicht nur die höhere Stabilität, sondern auch die leichtere Bearbeitbarkeit des Holzes mit der geringeren Dichte ist ein Vorteil. Am Mondsee wurde bei der Herstel-

441 Siehe EN-2, EN-23, EN-24, EN-28, EN-34, EN-47, EN-82, EN-97, EN-98, EN-100 und EN-106.

442 Siehe Kap. Rumpfformen, S. 77.



Abb. 48 Bei dem Einbaum aus Seligenstadt EN-27 liegt das Mark am Heck mittig. – (Foto L. Kröger 2012).



Abb. 49 Bei dem Einbaum aus Hanau EN-71 ist das Mark am Bug deutlich aus der Mitte verschoben. – (Foto L. Kröger 2014).

lung der Einbäume darauf geachtet, dass die Schattenseite des Baumes den Boden des späteren Einbaums bildet[443].

Ähnlich wie die Drehung der Achse »c« im Stamm hat auch die Verschiebung des Einbaums um die Achse »d« Auswirkungen auf die Eigenschaften des Fahrzeuges. Sie beschreibt, wo sich das Mark innerhalb des Einbaums befindet. Es ließe sich dadurch z. B. erkennen, ob ein Einbaum aus einem halbierten Stamm hergestellt, zentral aus dem Stamm geschlagen wurde oder ob eine Seite aus der Mittelachse läuft. Dies würde wiederum bedeuten, dass der Baum einen gekrümmten Wuchs besaß. Bis auf wenige Ausnahmen[444] sind alle Einbäume aus Tanne und auch die Funde aus Fichte[445] zentral aus dem Stamm geschlagen worden[446]. Die abweichenden Beispiele besitzen eine Verlagerung des Stammmarks nach oben. Das bedeutet, dass vor dem Aushöhlen etwa ein Drittel des Stammes entfernt und anschließend mit dem Bau des Einbaums begonnen wurde. Dass an Bug und Heck das Mark nicht aus der Achse wandert, liegt an dem typischen geraden Wuchs der Gattungen Tanne und Fichte.

Die meisten Einbäume aus Eiche sind zentral aus dem Stamm geschlagen worden (**Abb. 48**)[447]. Viele der Funde zeigen aber, dass die Bäume wohl schief gewachsen sind. Während eine Seite zentral im Stamm liegt, ist die andere aus der Stammmitte herausgewandert (**Abb. 49**)[448]. Die Verschiebung lässt sich in der Regel in Wipfelrichtung beobachten. Bei einigen Funden ist aber, wie auch bei den Tannen, zu beobachten, dass ein Drittel des Stammes entfernt und anschließend der Einbaum geschlagen wurde[449]. Deutlich lässt sich ein Zusammenhang zwischen schief gewachsenen Eichen und einer Zunahme von Ästen beobachten. Dies passt zu dem Bild relativ freistehender Eichen im 14. und 15. Jahrhundert.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass im Vergleich zu den Funden aus Tanne die Qualität der Eichenstämme deutlich schlechter ist, sowohl in Bezug auf Holzqualität als auch auf den geraden Wuchs der Bäume. Dass sich die Verwendung von Eichen trotz der offensichtlichen Qualitätsprobleme noch so lange

443 Kunze 1968, 182 f.
444 Siehe EN-78, EN-86 und EN-301.
445 Siehe EN-3 und EN-49.
446 Siehe EN-12, EN-13, EN-34, EN-35, EN-41, EN-45, EN-46, EN-48, EN-72, EN-73, EN-76, EN-77, EN-79, EN-83, EN-87, EN-88, EN-89, EN-90, EN-91, EN-92, EN-102, EN-113, EN-302 und EN-304.
447 Siehe EN-2, EN-4, EN-19, EN-20, EN-22, EN-23, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31, EN-32, EN-38, EN-47, EN-50, EN-61, EN-84, EN-94, EN-106, EN-107 und EN-114.
448 Siehe EN-5, EN-7, EN-37, EN-55, EN-71, EN-93, EN-97, EN-98, EN-100, EN-109 und EN-111.
449 Siehe EN-10, EN-24, EN-33, EN-80, EN-81, EN-82 und EN-110.

gehalten hat, lässt sich vermutlich auf die sehr gute Haltbarkeit dieser Holzart im Wasser zurückführen. Auf der anderen Seite ist hier vielleicht auch ein Anachronismus zu sehen, der die Einbaumbauer dazu bewegte, dem gewohnten Werkstoff Eiche noch recht lange treu zu bleiben. Ähnliche Anachronismen begegnen uns auch in der formalen Gestaltung.

Herstellungsspuren und Ablauf

Erstaunlicherweise konnten an den Einbäumen verhältnismäßig wenige Herstellungsspuren beobachtet werden. Dies liegt an den ausgetrockneten und damit stark verwitterten Oberflächen der Funde. Während sich an frisch geborgenen archäologischen Holzfunden aus feuchtem Milieu Werkzeugspuren sehr gut nachweisen lassen[450], sind bei unkontrolliert getrockneten Funden die Oberflächen so stark verändert, dass nur noch gröbere Eingriffe sichtbar sind[451]. Zusätzlich sind gerade an den Außenseiten viele der Herstellungsspuren während der Nutzung abgeschliffen worden. Auch die spätere Lagerung im Wasser und den Sand- und Kiespaketen wird wie Schleifpapier große Teile der Spuren entfernt haben. Damit fällt bedauerlicherweise der mögliche Nachweis der meisten verfügbaren Holzbearbeitungsgeräte oder Arbeitstechniken weg. Dies hat selbstverständlich auch Auswirkungen auf das Verständnis des Bauablaufes und die Identifizierung der Handwerker.

Der erste Schritt in der Herstellung eines Einbaums ist der Bezug eines Baumstammes. Während am Mondsee einzelne Bäume als »Schiffsbäume« für den Einbaumbau reserviert wurden[452], ist dies für die meisten Einbäume im Arbeitsgebiet nicht anzunehmen[453]. Durch schriftliche Quellen ist bekannt, dass für den Bau von Fähren die Fährleute das Recht erhielten, sich eine festgelegte Anzahl von Stämmen aus den herrschaftlichen Wäldern nehmen zu dürfen[454]. Dies heißt aber nicht, dass die Fährleute auch selbst die Fahrzeuge hergestellt haben müssen. Wer den Bau einer Fähre bezahlen musste, war von Ort zu Ort unterschiedlich, und gerade für den Bau der Fahrbrücken liegen Quellen über professionelle Schiffsbauer und Schiffbauorte vor[455]. Die Texte sprechen hier aber vermutlich von komplexeren Plankenschiffen und nicht von Einbaumfähren. Es ist eher wahrscheinlich, dass die Einbäume dezentral in den Ortschaften gefertigt wurden. Da die Fähren immer einer herrschaftlichen Struktur unterstehen, ist ein herrschaftlich geregelter Bau der Fahrzeuge im hohen und späten Mittelalter anzunehmen. Damit wären die gemeindlichen Bauhöfe als Ort der Konstruktion naheliegend. Dort konnte das Holz bezogen werden und waren die nötigen Handwerker mit ihren Arbeitsgeräten vorhanden. So berichten z. B. die Nürnberger Ratsbücher von 1464/1466 recht ausführlich, dass die Aufgabe des Baumeisters am Bauhof u. a. die Verwahrung von Vorräten, wie beispielsweise von Hölzern und Werkzeugen, sei. Ihm unterstanden diverse Handwerker, u. a. mit einer Spezialisierung für Holzhandwerk, wie Zimmerleute, Wagner und Schreiner[456]. Zusätzlich hatte der Baumeister die

450 Sands 1997, 11 ff.

451 Siehe Kap. Verbleib, S. 47. Zusätzlich sollte auch betont werden, dass die Möglichkeit, überhaupt Werkzeugspuren erkennen zu können, stark von den Lichtverhältnissen vor Ort abhängig war. Aufgrund früher Erfahrungen wurden immer zwei Baustrahler auf einem Stativ mitgeführt. Trotzdem konnten damit die zum Teil sehr schlechten Lichtbedingungen vor Ort nur bedingt verbessert werden, wie z. B. bei der Dokumentation der Funde in der Prähistorischen Staatssammlung München (EN-2, EN-23, EN-24, EN-37, EN-110, EN-111, EN-112, EN-113 und EN-114). Genauso war es aus Platz- oder konservatorischen Gründen nicht immer möglich, die Einbäume zu drehen und die Unterseiten zu dokumentieren. Auch waren viele der Einbäume so stark verdreckt, dass auch eine Reinigung mit Besen nicht ausreichte, um Details wieder kenntlich zu machen. Das Beispiel eines Einbaums vom Obermain zeigt, was unter idealen Bedingungen theoretisch möglich wäre (**Abb. 50**). Bei der Vorortdokumentation konnten die Beilspuren nicht erkannt werden. Nachdem der Einbaum mit Wasser gereinigt worden war, konnten die Beilspuren mit Hilfe von Streiflicht problemlos aufgenommen werden. Eine solche Aufbereitung der Einbäume kann aber nur unter besonderen Voraussetzungen erfolgen und ist nicht die Regel.

452 Kunze 1968, 176 ff.

453 Hier könnte der karolingische Einbaum aus Stettfeld EN-36 eine Ausnahme darstellen.

454 Siehe Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.

455 Siehe Kap. Bauplätze und Fährbauer, S. 242.

456 Eigmüller 1997, 29 ff.

Aufsicht über die städtischen Waldhauer und wählte die Bäume für den Einschlag aus[457]. Selbstverständlich konnte der Baumeister einer freien Reichsstadt wie Nürnberg auf andere Ressourcen zurückgreifen als der Leiter eines durchschnittlichen städtischen Bauhofes. Die Aufgabenverteilungen innerhalb der Gemeinden dürften sich aber entsprechen. Hinzu kommt, dass von Bauhöfen wie z. B. in Bad Windsheim bekannt ist, dass sie auch für die Pflege und Reparatur von Brücken und Stegen verantwortlich waren, vielleicht auch für den Unterhalt der Fähren. Im Gegenzug könnten die Fährleute z. B. Sand aus der Sandschöpferei an den Bauhof geliefert haben[458]. Dies ist als Nebenerwerb für manche Fährleute belegt[459].



Abb. 50 Bearbeitungsspuren am Bug eines Einbaums aus der Region Obermain EN-86. – (Foto F. Herzig 2009).

Einer der Funde aus Schweinfurt[460] zeigt, dass die Bäume für den Bau wohl im Winter gefällt wurden. Die an dem Fund noch erhaltene Waldkante kann einen Einschlag des verwendeten Baumes im Winter 1207/1208 belegen. Das Einschlagen von Bauholz im Winter war recht verbreitet. In dieser Zeit waren Arbeitskräfte frei, die in den wärmeren Jahreszeiten in der Landwirtschaft gebunden waren. Des Weiteren ist der Wasseranteil im Holz im Winter geringer, was sich positiv auf die Lagerungsfähigkeit auswirkt. Bei Frost waren die Waldböden besser begehbar, gerade auch für Pferde, um die Stämme zu rücken, und wurden nicht so stark aufgerissen. Gerade bei Laubbäumen war auch der Blick in die Krone frei und es konnte besser abgeschätzt werden, wie der Baum beim Einschlagen fallen würde.

Nachdem der Baum gefällt, seiner Äste befreit und in den Ort transportiert worden war, konnte damit begonnen werden, ihn in seine grobe Form zu bringen. Es ist nicht ganz klar, ob im gesamten Arbeitsgebiet die Fertigungsprozesse einheitlich abgelaufen sind und ob zuerst der Stamm in eine Balkenform gebracht, das Innere bearbeitet oder die Enden zugerichtet wurden.

An nur wenigen Einbäumen konnten an den Unterseiten Herstellungsspuren erkannt werden. Diese zeigen an der Bugpartie eines Einbaums vom Obermain[461] recht breite und gerade Hiebe, wie sie am ehesten von einem Breitbeil stammen würden (**Abb. 50**). Am Heck des Einbaums aus Schonungen lässt sich erkennen, dass während des Bauablaufes die Arbeiten offensichtlich zweimal korrigiert wurden (**Abb. 51**). Wie man auf der rechten Seite sehen kann, ist wohl ein Beilhieb zu steil und zu nah an die Mitte des Einbaums geführt worden. Die linke Seite ist weniger steil, und man wollte dies wohl korrigieren. Trotzdem hätte die Größe der Oberseite des Hecks nicht ausgereicht, um die für die Querverbindung nötigen Bohrungen unterzubringen, oder wäre vielleicht im Verhältnis zu den anderen Einbäumen innerhalb der Fährkonstruktion zu kurz geworden. So wurde der äußerste Teil des Heckblocks in der Form eines horizontalen Bretts gebildet, um den Einbaum dennoch nutzen zu können. Einen Hinweis auf die Baureihenfolge kann der Blick in das Innere des Einbaums geben. Dort zeigt sich entgegen anderer Funde mit abgeschrägtem Heck, dass die

457 Binding 1993, 86 f.
458 Eigmüller 1997, 25.
459 Siehe Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.
460 Siehe EN-33.
461 Siehe EN-86.



Abb. 51 Beim Bau des Hecks an einem Einbaum aus Schonungen EN-72 mussten die Arbeiten wohl mehrfach korrigiert werden, wie die reichlich vorhandenen Werkzeugspuren zeigen. – (Foto L. Kröger 2012).

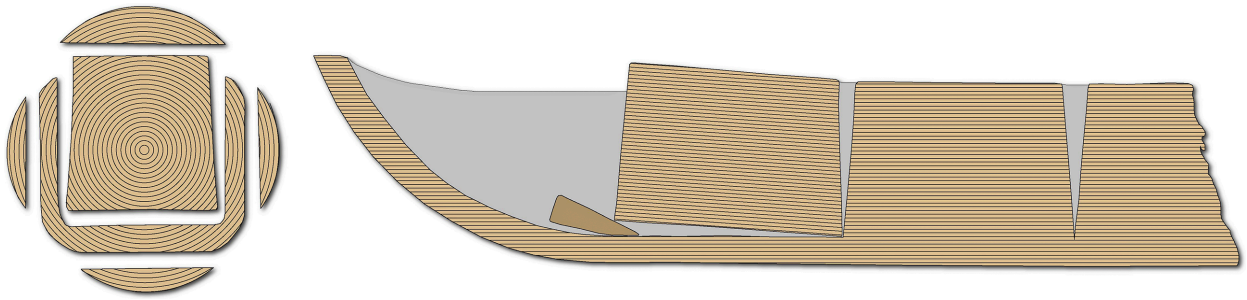


Abb. 52 Schematische Darstellung der Einbaumherstellung, wie sie am Mondsee stattfand. – (Zeichnung L. Kröger 2015 nach Angerer 1927, Abb. 7).

Innenseite gerade abgeschnitten ist. Dies könnte eine Reaktion darauf sein, dass bei einer Abschrägung der Innenfläche das Material zu dünn werden würde und leicht brechen könnte. Warum allerdings die Schräge dann nicht weiter im Inneren angesetzt wurde, lässt sich nicht erklären, außer vielleicht damit, dass mit dem Aushöhlen des Stammes begonnen worden war und dies nach dem Konstruktionsfehler des Heckblocks nicht mehr korrigiert werden konnte.

Spuren von den Aushöhlungsarbeiten finden sich im Inneren diverser Einbäume. Die Fertigung des Einbaums am Mondsee zeigt, dass zuerst mit dem Ausschlagen begonnen und anschließend die Seiten bearbeitet wurden. Dort wird damit angefangen, in das innere »Überholz« mit unterschiedlichen Axttypen[462] parallele Kerben zu schlagen. Anschließend werden in Längsrichtung zum Einbaum lange Kerben gehauen, um die Seitenwände von dem zu entfernenden Holz im Inneren und schließlich mit Keilen[463] das Material von Einbaumboden zu trennen (**Abb. 52**)[464]. Diese eingeschlagenen Kerben lassen sich noch an manchen Einbäumen beobachten, sowohl an den Böden als auch in wenigen Fällen in den Seitenwänden (**Abb. 53**). Im Falle des Einbaums aus Obereisenheim[465] beträgt der Abstand zwischen den zwei Kerben etwa 35 cm.

462 Schadwinkel/Heine 1986, 70 ff.
463 Schadwinkel/Heine 1986, 212.
464 Angerer 1927; Kunze 1968, 181 ff.; Arnold 1995, 172 ff.
465 Siehe EN-98.



Abb. 53 Reste von eingeschlagenen Kerben, um das Überholz im inneren eines Einbaums aus Obereisenheim EN-98 zu entfernen. – (Foto L. Kröger 2012).



Abb. 54 Die Kerben an einem Einbaum aus Schweinfurt EN-48 zeigen den Arbeitsablauf beim Entfernen des Überholzes. – (Foto L. Kröger 2009).

Das bedeutet, dass das Überholz in entsprechend großen Blöcken ausgeschlagen wurde. Ähnliches lässt sich an einem Einbaum aus Schweinfurt[466] und einem Einbaum aus der Prähistorischen Staatssammlung München[467] erkennen, wo direkt vor dem Bug- und Heckblock jeweils eine Kerbe mit Schlagspuren in den Seitenwänden zu erkennen ist (**Abb. 54**).

Auch Ellmers konnte an mehreren Einbäumen in Niedersachsen das Aushöhlen mittels querliegender Kerben und Keilen beobachten, sieht aber eher einen Zusammenhang mit der Herstellung von Querrippen bzw. Schotten[468].

Nachdem der Großteil des inneren Holzes grob entfernt worden war, konnte die Form noch nachgearbeitet werden. Die Nachbearbeitung der Innenseite des Bugblockes lässt sich ebenfalls an dem Schweinfurter Einbaum[469] nachvollziehen. Nachdem offensichtlich der Block etwas massiver angelegt werden sollte, ist die Stirnfläche nochmals verändert worden (**Abb. 55**). Für diese Arbeiten kam vermutlich ein Flachdechsel zum Einsatz[470]. Auch an mehreren anderen Einbäumen sind Hiebspuren am Übergang vom Boden zu den Bug- und Heckblöcken zu erkennen[471]. Aber auch der Boden musste wohl regelmäßig nachgearbeitet werden. An einer ganzen Reihe von Einbäumen sind zum Teil sehr asymmetrische Spuren am Boden zu finden (**Abb. 56**)[472]. Dies entspricht den Beobachtungen am Mondsee, wo mit Axtschlägen das überschüssige Holz entfernt und anschließend das Innere mit einem Hobel nachgeputzt wurde. Ein Dechsel hätte ebenfalls für Feinarbeiten zum Einsatz kommen können[473]. Auf das Feinputzen des Inneren wurde wohl bei den meisten Einbäumen im Arbeitsgebiet verzichtet. Der Hobel ist zwar entgegen widersprüchlicher Meinungen[474] schon recht lange im Werkzeugrepertoire der Zimmerleute zu finden[475]. Es war aber wohl nicht

466 Siehe EN-48.
467 Siehe EN-114.
468 Ellmers 1973, 27.
469 Siehe EN-48.
470 Schadwinkel/Heine 1986, 112 f.
471 Siehe EN-48, EN-49, EN-50 und EN-110.
472 Siehe EN-3, EN-37, EN-49, EN-50, EN-51, EN-52, EN-71, EN-98, EN-103, EN-110 und EN-111.
473 Kunze 1968, 189 f.
474 Herrmann/Platz 2002, 39.
475 Schadwinkel/Heine 1986, 176 ff.



Abb. 55 Die dreieckige Kerbe in der Seitenwand des Schweinfurter Einbaums EN-48 deutet auf eine spätere Überarbeitung der Aushöhlung hin. – (Foto L. Kröger 2009).

nötig, die Innenflächen der Einbäume am Main zu glätten, da anschließend das Innere des Einbaums mit einer Holzbohlenlage abgedeckt wurde. Um die Außenseiten zu formen, wurden diese abgeschwartet, wie es allgemein in der Zimmerei üblich ist. Das heißt, dass an einer festgelegten Linie mit der Bundaxt[476] Kerben in die Seite des Stammes gehauen und die stehen gelassenen »Schwarten« anschließend heruntergeschlagen und mit einem Breitbeil[477] nachgearbeitet wurden. Dass der Verwendung von Beilen, z. B. gegenüber einer Säge, der Vorzug zu geben ist, ist der Haltbarkeit des Holzes geschuldet. Bei der Nutzung einer Säge werden die Holzfasern zerrissen und aufgeraut. Dadurch wird es Schädlingen wie Pilzen leicht gemacht, sich an der Oberfläche festzusetzen und die Holzzellen zu zersetzen. Bei der Verwendung von Klingen, wie bei Beilen und Äxten, werden die Fasern zerschnitten. Es bleibt eine deutlich geschlossenere Oberfläche zurück, welche erheblich widerstandsfähiger ist. Nachdem alle vier Seiten zugerichtet worden waren, war ein Balken entstanden, wie er auch in der Zimmerei Verwendung fand[478]. Davon lassen sich aber keinerlei Spuren an den Einbäumen finden. Allgemein konnte an den Außenwänden nur ein größerer Axt- oder Beilhieb beobachtet werden, dessen Funktion jedoch nicht geklärt ist (**Abb. 57**). Anschließend wurden noch Ausstemmungen, Laschen, Bohrungen und andere Bauteile wohl mit der Hilfe von Äxten, Ziehmessern[479] und Löffelbohrern[480] angebracht, um damit die Fertigung des Einbaums abzuschließen (**Abb. 58**).

Die Beschreibung des vermutlichen Bauablaufes ist selbstverständlich stark vereinfacht dargestellt und präsentiert vor allem die Situation am Obermain. Es ist davon auszugehen, dass jede Region ihre eigenen Bauabläufe und Handgriffe entwickelt hat, wie auch eine Veränderung über die Jahrhunderte hinweg anzunehmen ist. Ebenso finden sich am Untermain Herstellungsspuren an den Einbäumen, allerdings deutlich weniger, da die Einbäume auch nicht so aufwendig bearbeitet worden sind wie am Obermain. Abgesehen vom Aushöhlen wurde zum großen Teil darauf verzichtet, die äußeren Seiten der Einbäume zu bearbeiten, und auch die Bereiche von Bug und Heck sind nur schwach verändert worden. Diese Arbeitsschritte fallen entsprechend weg. Häufig findet sich in der populären Literatur, dass Einbäume mit Hilfe von Feuer ausgehöhlt worden seien. Ellmers erwähnt einen Fund aus Österreich, wo dies beobachtet worden sein soll[481]. Bei dem Fund soll es sich um einen halb fertigen Einbaum handeln, welcher 1911 in einem Moor gefunden wurde. Die Dokumentation, der Fundzusammenhang und die gesamte Gestalt des Stückes mit ausladendem Wurzelstock lassen an der Funktion des Fundes mindestens Zweifel aufkommen[482]. Weitere Funde sind nicht bekannt.

476 Schadwinkel/Heine 1986, 85 ff.
477 Schadwinkel/Heine 1986, 99 ff.
478 Herrmann/Platz 2002, 27 ff.
479 Schadwinkel/Heine 1986, 217 f.
480 Schadwinkel/Heine 1986, 194 ff.
481 Ellmers 1973, 27.
482 Hell 1912, 47 ff.



Abb. 56 An einigen Einbäumen finden sich asymmetrisch am Boden verteilte Hiebspuren, wie auch an einem Einbaumfragment aus Kitzingen EN-51. – (Foto L. Kröger 2012).



Abb. 57 Grober Hieb in der Außenwand eines Einbaums aus Obereisenheim EN-98. – (Foto L. Kröger 2012).



Abb. 58 An dem Kitzinger Einbaum EN-52 sind die kreisrunden Bohrungen und die Schlagspuren von der Fertigung der Ausarbeitung gut zu erkennen. – (Foto L. Kröger 2012).

Der Topos des Ausbrennens von Einbäumen in Europa stammt ursprünglich aus Mittelamerika. Dies wurde dort erstmals 1548 beobachtet, in der Folgezeit immer wieder rezipiert[483] und genauso auch für Ozeanien[484] beschrieben (**Abb. 59**).

Gebrauchsspuren

Gebrauchsspuren konnten an den Einbäumen nur wenige bis keine beobachtet werden. Dies erstaunt durchaus, würde man doch eigentlich z. B. an den Unterseiten am Übergang vom Bug zum Boden Abriebspuren erwarten, wie sie auch von anderen Wasserfahrzeugen bekannt sind[485]. Ellmers sieht im Falle des

483 McGrail 2001, 423 f.
484 McGrail 2001, 321.
485 Bockius 2006, 105 f.

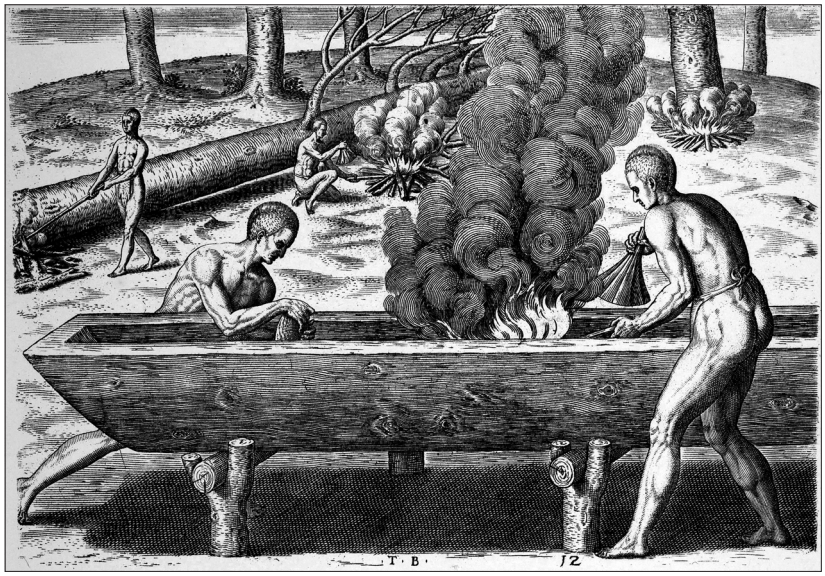


Abb. 59 Herstellung eines Einbaums mittels Feuers in Mittelamerika nach einer Darstellung von T. de Bry 1590. – (McGrail 2001, 423; Fig. 11.25).

Einbaums aus Heilbronn[486] die Form des Bugs als Indiz, dass der Einbaum leichter ein flaches Ufer anfahren konnte[487]. Es muss sich aber die Frage gestellt werden, wie die Einbäume bzw. Fähren genutzt wurden und ob es sinnvoll erscheint, mit dem Bug an oder auf ein unbefestigtes Ufer zu fahren[488].

Sowohl in der frühen Neuzeit als auch in der Moderne werden Fährstellen mit dem Bug oder Heck angelaufen[489]. Das Konstruktionsprinzip der Fähren mit hohen und geraden Seitenwänden und auch das Verladen länglicher Wagen auf die ebenfalls länglichen Boote spricht dafür, die Wasserfahrzeuge über Bug oder Heck zu befahren. Auch die Gefahr, das Fahrzeug zu destabilisieren und über die Seite kentern zu lassen, sollte bedacht werden. Im Falle der Einbaumfähren fallen allerdings die ersten beiden Einschränkungen weg[490]. Hohe Seitenwände, die überwunden werden müssten, existieren nicht. Es ist sogar eher der Fall, dass die Form der Bug- und Heckpartien mancher Einbäume dagegen sprechen würde, von dieser Seite auf die Fähre zu fahren[491]. In einigen Fällen befinden sich an diesen Stellen die Querverbindungen mit Holzstangen und versperren so den Weg. Auch die Gefahr zu kentern ist zwar vorhanden, aber durch die flache und breite Bauweise z. B. gegenüber Kielbooten deutlich geringer. Für die Gestaltung des Bugs war wohl eher der Strömungswiderstand wichtiger[492]. Auf Dauer würde das Holz vermutlich sehr unter dem permanenten Abrieb beim Anlanden leiden und die Haltbarkeit sich somit verringern[493].

Allgemein lassen sich zu den Landestellen kaum Aussagen treffen. Es ist davon auszugehen, dass möglichst strömungsarme Stellen am Fluss ausgewählt wurden, um ein Abtreiben der Fähre zu verhindern. Genauso ist es möglich, dass bewusst parallel zum Ufer angelegt wurde, um das Fahrzeug stabiler im Wasser halten zu können, weniger Angriffsfläche für den Strömungsdruck zu bieten und so auch das Be- und Entladen der Fähre zu erleichtern. Möglicherweise existierte ein befestigter Anleger, welcher das Entstehen von Nutzungsspuren verhinderte und damit die Lebensdauer der Einbäume erhöhte.

486 Siehe EN-301.
487 Ellmers 1987a, 21.
488 Siehe Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.
489 Siehe Kap. Entwicklung der Fahrzeuge, S. 232.
490 Siehe Kap. Rekonstruktionsmöglichkeiten für die Einbaumfähren im Arbeitsgebiet, S. 143.
491 Siehe Kap. Typ 4, S. 108.
492 Siehe Kap. Bugformen, S. 80.
493 Es sollte dabei im Hinterkopf behalten werden, dass dieser Vorgang je nach Frequentierung der Fährstelle, ganz grob geschätzt um die 50-mal am Tag, passiert. Dagegen werden Boote für den Warenverkehr zwischen Häfen vielleicht ein- bis zweimal am Tag angelandet und entsprechend deutlich weniger belastet.

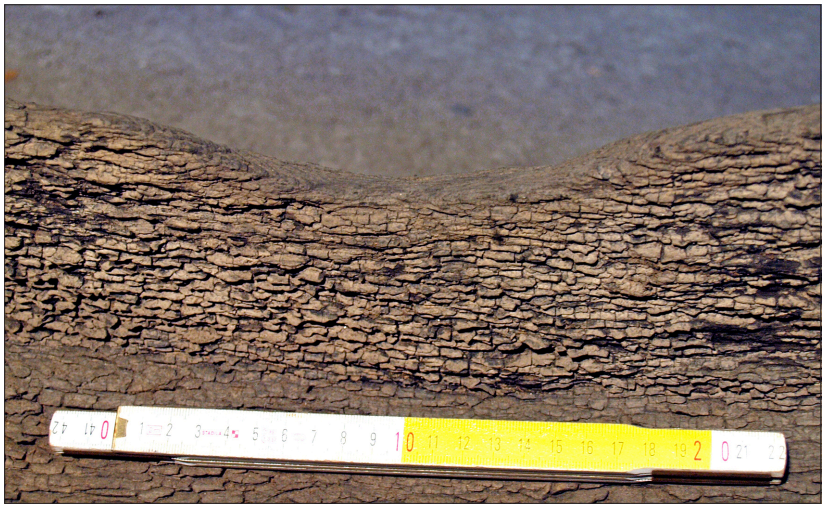


Abb. 60 Durch Abrieb entstandene Spuren im Bereich der Außenwand und Ausstemmung an einem Einbaum aus Klein-Welzheim EN-25. – (Foto L. Kröger 2012).

An mehreren Einbäumen lassen sich dagegen Abriebspuren an den Oberkanten der Seitenwände erkennen. Diese können sowohl innerhalb von Ausstemmungen vorkommen als auch an anderen Stellen (Abb. 60) und sprechen für eine längere und kontinuierliche Nutzung der Einbäume. Sie zeigen aber auch, dass wohl Hölzer innerhalb der Ausstemmungen und auf den Außenwänden auflagen, und geben damit einen Hinweis auf die Nutzungsweise und das Vorhandensein einer befahrbaren Holzabdeckung.

Formen und Bauteile des Einbaums

Die Analyse des Aussehens und der Gestaltung der Einbäume ist sicherlich der Kern des archäologischen Projektteils bzw. der daraus resultierenden Schlüsse[494]. Es wurde versucht, einen Merkmalskatalog anzufertigen, welcher in einem zweiten Schritt zu einer Klassifizierung von Gruppen führte. Dabei besitzen mehrere Merkmale eine größere Relevanz als andere. So wurde das Thema »Holzart« bereits besprochen. Bei den Formen sind besonders die Maße der Einbäume, die Gestaltung der Rumpfformen, das Aussehen von Bug und Heck, das Vorhandensein oder die Position von Bauteilen (Bohrungen, Laschen und Ausstemmungen) sowie weitere konstruktive Besonderheiten von Interesse. Sowohl die Fundorte als auch die naturwissenschaftlichen Datierungen sollen in einem zweiten Schritt die heuristisch gewonnenen Ergebnisse vervollständigen und so kulturgeschichtlich relevante Entwicklungen aufzeigen[495].

Größen und Maße

Die maximalen Größen der Einbäume unterliegen selbstverständlich den zur Verfügung stehenden Holzressourcen[496]. Die Einbaumbauer konnten aber trotzdem sehr wohl entscheiden, ob es der Zeit- und Geldaufwand lohnten, über weitere Stecken größere Bäume heranzuschaffen[497], oder ob kleinere Formate ausreichten.

494 Siehe Kap. Die Entwicklung der Einbäume im Arbeitsgebiet, S. 103.
495 Eggert/Samida 2013, 59 ff.
496 Siehe Kap. Holzarten, S. 57.
497 Es sei hier nur kurz an den Aufwand erinnert, der betrieben wurde, um die Niederlande und England durch »Holländerflöße« mit qualitativ hochwertigem Holz für den Schiff- und Hausbau zu versorgen. Siehe u. a. Jägerschmidt 1827, 48 ff.

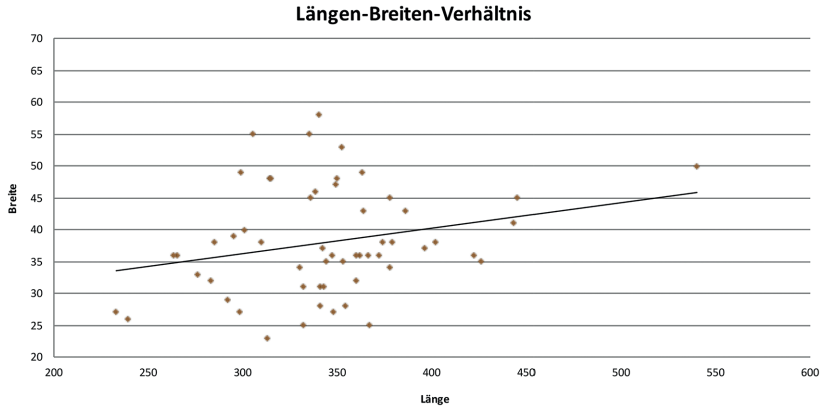


Abb. 61 Übersicht über das Längen-Breiten-Verhältnis der Einbäume. – (Grafik L. Kröger 2015).

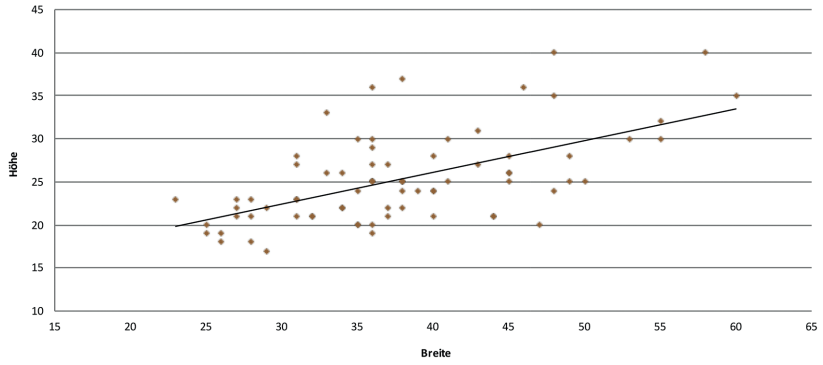


Abb. 62 Übersicht über das Höhen-Breiten-Verhältnis der Einbäume. – (Grafik L. Kröger 2015).

Bei der ersten überblicksartigen Betrachtung sämtlicher gezeichneter Einbäume im Arbeitsgebiet fallen besonders zwei Exemplare ins Auge, welche aus dem Rahmen fallen[498]. Es handelt sich dabei um den heute noch 1100 cm langen und 68 cm breiten Einbaum aus Stettfeld[499] und den 599 cm langen und 46 cm breiten Einbaum aus Schonungen[500]. Beide Einbäume fallen nicht nur wegen ihrer Größe, sondern auch aufgrund ihrer Datierung aus dem Rahmen[501]. Bedauerlicherweise sind beide nicht in ihrer gesamten Länge und Breite erhalten. Dies ist auch bei diversen anderen Funden im Arbeitsgebiet der Fall, sodass nur solche berücksichtigt werden können, bei denen Länge, Breite oder Höhe wenigstens annähernd vollständig vorhanden sind oder sich sicher rekonstruieren lassen.

Bei insgesamt 56 Funden konnte die Länge wenigstens annäherungsweise ermittelt werden. Während zwei Funde mit 233 cm[502] bzw. 239 cm[503] sehr kurz und ein Fund mit 540 cm[504] sowie zwei weitere Funde mit 445 cm[505] und 443 cm[506] sehr lang sind, beträgt die durchschnittliche Länge der Funde etwa 344 cm. Die Funde sind dabei ähnlich einer Gaußschen Glocke um diesen Wert verteilt.

Bei 76 Funden waren noch die ursprüngliche Breite und Höhe zu ermitteln. In der Breite bewegen sich die Werte recht gleichmäßig verteilt zwischen 23 cm[507] und 60 cm[508], bei einer durchschnittlichen Breite von

498 Siehe Online-Anhang mit der Gesamtübersicht aller Einbäume im Bearbeitungsraum.
499 Siehe EN-36.
500 Siehe EN-32.
501 Siehe Kap. Datierung der Einbaumfunde, S. 99.
502 Siehe EN-106.
503 Siehe EN-239.
504 Siehe EN-94.
505 Siehe EN-35.
506 Siehe EN-3.
507 Siehe EN-104.
508 Siehe EN-62.

ca. 38 cm. Die Höhe liegt auch ziemlich regelmäßig verteilt zwischen 17 cm[509] und 40 cm[510]. Hier beträgt der Durchschnitt etwa 25 cm[511].
Für das Verständnis der Leistungsfähigkeit von Wasserfahrzeugen ist oft das Verhältnis von Länge und Breite wie auch von Breite zu Höhe entscheidend[512]. Das durchschnittliche Verhältnis von Länge zu Breite beträgt 9:1 und das Verhältnis Breite zu Höhe 1,5:1 (**Abb. 61-62**).

Rumpfformen

Die Beschreibung der Rümpfe von Einbäumen bezieht sich vor allem auf die Form der Aufsicht und des Querschnittes. Ohne Ausnahme kann bei allen Funden beobachtet werden, dass die Seitenwände der Einbäume parallel sind[513]. Grundsätzlich lassen sich in Europa drei Hauptformen beschreiben, nämlich Funde mit parallelen, trapezförmigen oder ovalen Seitenwänden. Gerade bei besonders großen und tendenziell eher frühen Einbäumen kann mitunter eine schwache Trapezform beobachtet werden, wie z. B. beim bronzezeitlichen Einbaum von der Roseninsel in Bayern[514]. Hier spielen nicht die Fahreigenschaften und eine besonders »schnittige« Form die ausschlaggebende Rolle, sondern wohl eher die Form des Baumstammes und seine volle Ausnutzung. Ovale Seitenwände über die gesamte Länge des Fundes lassen sich nur selten beobachten und stehen mit einer besonderen Herstellungsweise in Verbindung. So ist es möglich, mit Hilfe von Wasser und Wärme Einbäume zu weiten und somit zu verbreitern[515]. Diese Technik konnte aber im gesamten süddeutschen Raum bislang nicht nachgewiesen werden[516].
Die Querschnitte besitzen eine deutlich höhere Formenvielfalt. Den größten Teil machen kastenförmige und annähernd quadratische Querschnitte aus, mit rechtwinkligen Seitenwänden (**Abb. 63**, A)[517]. Dazu kommt eine ganze Reihe Funde mit kastenförmigen und annähernd quadratischen Querschnitten sowie leicht schräg gestellten Seitenwänden (**Abb. 63**, B)[518]. Davon abweichend gibt es mehrere Funde, die kastenförmig sind, aber eher einen rechteckigen Querschnitt besitzen (**Abb. 63**, C)[519]. Während diese Formen mit ihren flachen Böden und schmalen und begradigten Seitenwänden Variationen einer ähnlichen Konstruktionsidee bilden, besitzen mehrere Einbäume zwar ein kastenförmig ausgehauenes Inneres, die Seitenwände und der Boden sind aber rund belassen. Sie sind zum Teil nur schwach überarbeitet oder folgen der natürlichen Stammrundung (**Abb. 63**, D)[520]. Des Weiteren lassen sich an zwei Einbäumen ein abgerundeter Boden und ein rundlich ausgehauenes Inneres erkennen (**Abb. 63**, E)[521]. An einigen anderen ist die Form nicht mehr rekonstruierbar (**Abb. 63**, F)[522].

509 Siehe EN-21.
510 Siehe EN-33 und EN-40.
511 Gerade die Vermessung von Breite und Höhe gestaltete sich zum Teil etwas schwierig. Während bei der Länge immer die maximale Ausdehnung gemessen werden konnte, ist versucht worden, bei Breite und Höhe einen Durchschnittswert abzugreifen, wodurch die Messungen sicherlich auch subjektiv beeinflusst wurden.
512 So werden z. B. wikingerzeitliche Schiffe über die Längen-Breiten-Verhältnisse eher den Kriegsschiffen oder den Handelsschiffen zugeordnet, wobei selbstverständlich noch andere Faktoren zu der Einteilung beitragen. Siehe Crumlin-Pedersen 1997, 201 ff.
513 Die durch Lagerung und Drehwuchs nachträglich verkrümmten Funde wurden bereits besprochen.
514 Schlitzer/Beer 2009, 71.
515 Andersen u. a. 1991, 165 ff.; Jensen 2009, 399 ff.; Ossowski 2003, 177 ff.
516 Kröger 2013a.
517 Siehe EN-4, EN-5, EN-19, EN-22, EN-24, EN-25, EN-26, EN-33, EN-34, EN-37, EN-38, EN-46, EN-48, EN-49, EN-50, EN-51, EN-55, EN-61, EN-72, EN-73, EN-75, EN-77, EN-79, EN-87, EN-89, EN-90, EN-92, EN-93, EN-98, EN-99, EN-101, EN-103, EN-104, EN-301, EN-302 und EN-304.
518 Siehe EN-2, EN-3, EN-12, EN-13, EN-35, EN-81, EN-86, EN-97, EN-110, EN-113 und EN-114.
519 Siehe EN-11, EN-23, EN-36, EN-41, EN-47, EN-52, EN-62, EN-74, EN-76, EN-78, EN-80, EN-82, EN-85, EN-91, EN-94, EN-111 und EN-112.
520 Siehe EN-10, EN-20, EN-21, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31, EN-39, EN-40, EN-71, EN-100, EN-105, EN-106, EN-107 und EN-109.
521 Siehe EN-32 und EN-64.
522 Siehe EN-45, EN-83, EN-84, EN-88 und EN-102.



Abb. 63 Übersicht über die Einbaumquerschnitte an Main und Neckar. – (Zeichnung L. Kröger 2015).

Durch die Form des Querschnittes wird ganz entscheidend die Stabilität des Einbaums beeinflusst. Bei einem idealisierten zylindrischen Stamm liegt der Kenterschwerpunkt direkt in der Mitte (**Abb. 64**, Punkt A). Durch das Ausschlagen verändert sich aber folglich auch die Gewichtsverteilung und der Kenterschwerpunkt wandert nach unten. Während dieser (auch Gewichtsschwerpunkt genannt) an Land sehr niedrig ist und der Einbaum recht schnell auf die Seite rollen müsste (**Abb. 64**, Punkte C und E), liegt der Punkt im Wasser (auch Verdrängungsschwerpunkt genannt) höher und gibt dem Fahrzeug noch etwas mehr Stabilität (**Abb. 64**, Punkte B und D). Wie bereits beschrieben, sind auch die Wachstumseigenschaften des

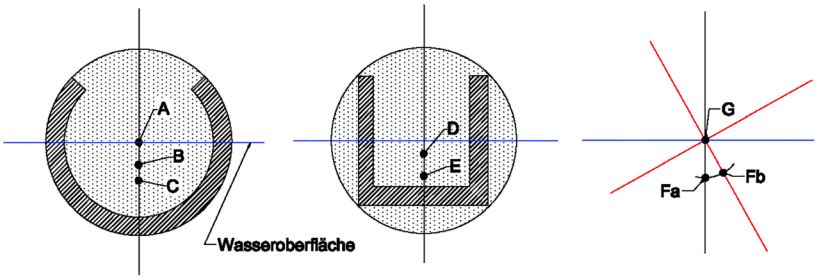


Abb. 64 Darstellung der Kenterschwerpunkte und deren Veränderung durch Aushöhlen des Stammes. – (Zeichnung L. Kröger 2015, nach Timmermann 1960, 110).

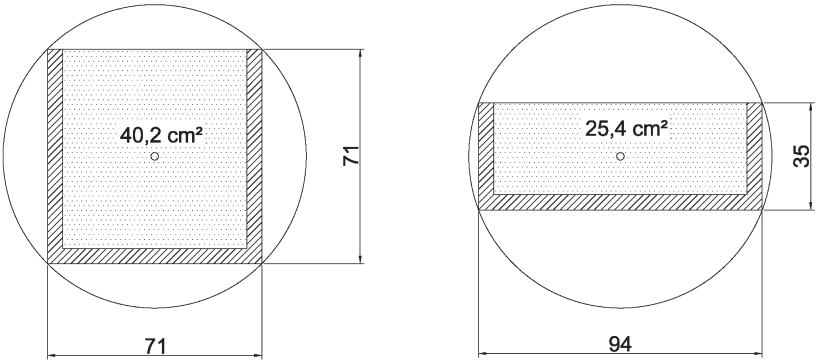


Abb. 65 Veränderung der Außenmaße und des Innenvolumens eines Einbaums bei der Halbierung der Seitenwandhöhe bei gleichbleibenden Stammdurchmesser von 100 cm. – (Zeichnung L. Kröger 2015).

Baumes ausschlaggebend und können über die Stabilität des Fahrzeuges entscheiden[523]. Nur wenn die Punkte B und C bzw. D und E übereinander liegen, liegt der Einbaum stabil im Wasser. Bei einer Verschiebung beginnt sich das Fahrzeug auch ohne äußere Einwirkungen im Wasser zu drehen, bis beide Punkte übereinander liegen.

Neben dem Schwerpunkt spielt auch die Fähigkeit eines Einbaums, sich wieder aufrichten zu können, eine Rolle. Wie bei jedem anderen Wasserfahrzeug unterliegt auch der Einbaum äußeren Kräften wie Wellen oder z. B. Bewegungen im Inneren. Der Punkt, um den sich ein Fahrzeug dabei neigt, nennt sich Metaschwerpunkt (**Abb. 64**, Punkt G). Während sich dieser Punkt bei einem runden Einbaum im Stammmittelpunkt befindet, liegt er bei dem rechteckigen Einbaum etwas höher. Wandert nun der Gewichtsschwerpunkt durch Rollbewegungen über den Metaschwerpunkt, kann der Einbaum sich nicht selbstständig wieder aufrichten und kentert[524]. Dies heißt zusammengefasst, dass ein rechteckiger Querschnitt stabiler im Wasser liegt. Deutlich verbessert wird das Kenterverhalten, wenn der Querschnitt nicht rund oder quadratisch ist, sondern eine flache Form besitzt. Gleichzeitig würde sich aber die Höhe des Freibords verringern, was wiederum die Gefahr des Wassereindringens in den Innenraum des Fahrzeuges verstärkt. Zusätzlich verringern sich das Innenvolumen und damit der Auftrieb. Bei einer Halbierung der Seitenwandhöhe verringert sich auch automatisch das Innenvolumen um über zwei Drittel (**Abb. 65**).

Die Problematik des Kenter- und Metaschwerpunktes konnte beim Nachbau eines Schweinfurter Einbaums[525] beobachtet werden. Nachdem der Einbaum gefertigt worden war, wurde er ins Wasser gesetzt, rollte sich sofort auf die Seite und kenterte[526].

523 Siehe Kap. Lage im Stamm, S. 65.
524 Timmermann 1960, 109 f.
525 Siehe EN-33.
526 Freundliche mündliche Mitteilung von Frau A. Brandl vom Städtischen Museum Schweinfurt vom 19.05.2009.

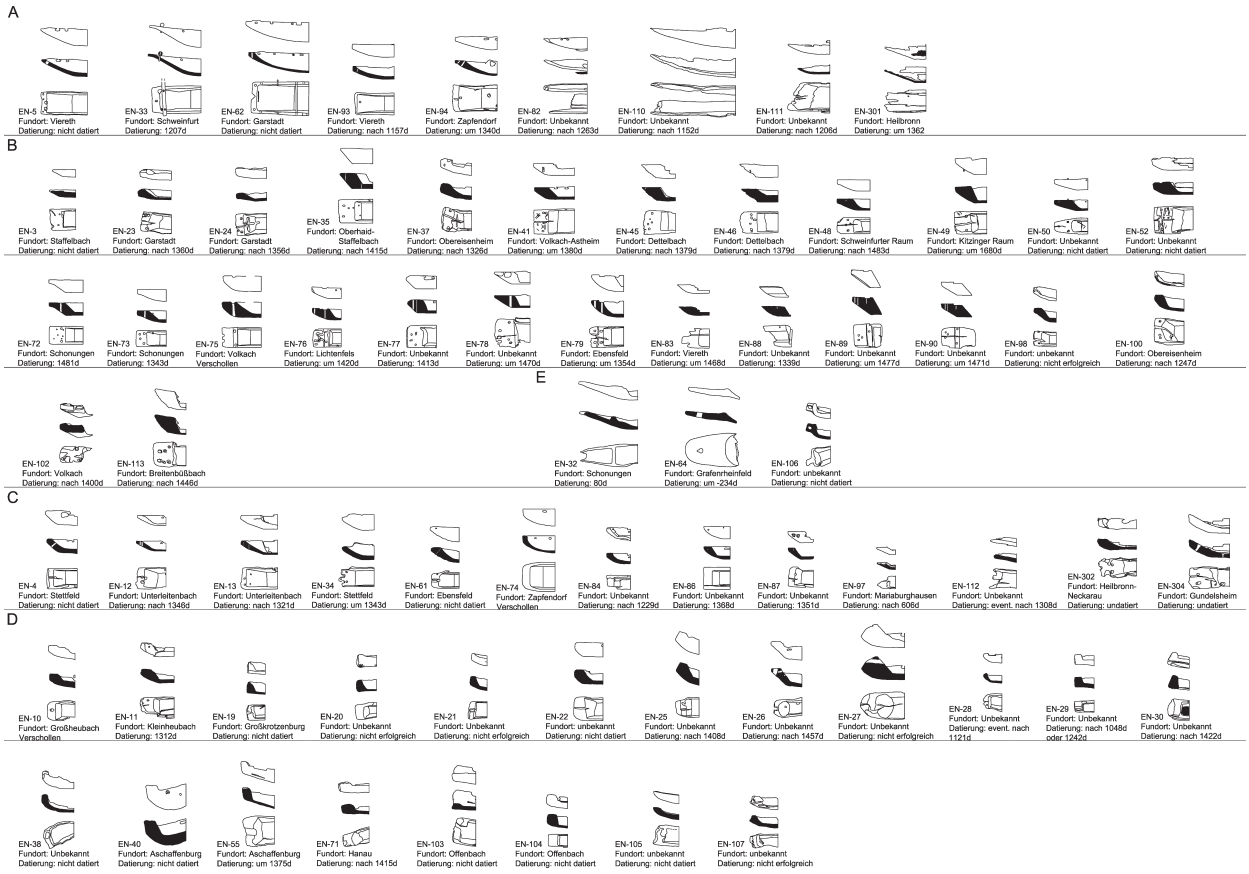


Abb. 66 Überblick über die unterschiedlichen Bugformen der Einbäume an Main und Neckar. – (Zeichnung L. Kröger 2015).

Bugformen

Deutlich mehr Ansatzpunkte, um Unterschiede aufzuzeigen und aus den Unterschieden wieder Regelmäßigkeiten abzuleiten, bieten die Gestaltungen von Bug und Heck. Wie bereits beschrieben, ist die Unterscheidung zwischen beiden Abschlüssen nicht immer einfach und wurde zum Teil über die Orientierung des Einbaums innerhalb des Stammes, nämlich Bug in Richtung Wipfel und Heck in Wichtung Wurzel, vorgenommen[527].

Die Definitionskriterien, nach denen die einzelnen Formen unterschieden werden können, sind mannigfaltig, und es musste entschieden werden, welche Gewichtung sie in der Klassifizierung erhalten. Als erstes steht hier die Form, ist z. B. der Bug[528] außen schräg oder gerade abgeschnitten? Wie breit ist die Bugplatte, also die Oberseite, und ist diese abgeflacht oder rund? Macht die äußere Form einen kastenförmigen Eindruck oder ist sie eher rundlich? Ist der Bug höher als die Seitenwände? Befinden sich Bohrungen am Bug, und wenn ja, wo und wie viele? Gibt es sonstige ungewöhnliche Formen?

Auf Grund der Definitionskriterien war es möglich, für die Bugformen fünf Hauptgruppen voneinander zu unterscheiden (**Abb. 66-67**). Die Form A ist mit neun Exemplaren vertreten und charakterisiert durch eine

527 Siehe Kap. Lage im Stamm, S. 65.

528 Die Unterscheidungskriterien wurden in gleicher Weise auch für die Form des Hecks angewendet und sollen dort nicht nochmals wiederholt werden. Aus sprachlichen Gründen wird darauf verzichtet, an dieser Stelle jedes Mal auch das Heck zu erwähnen.

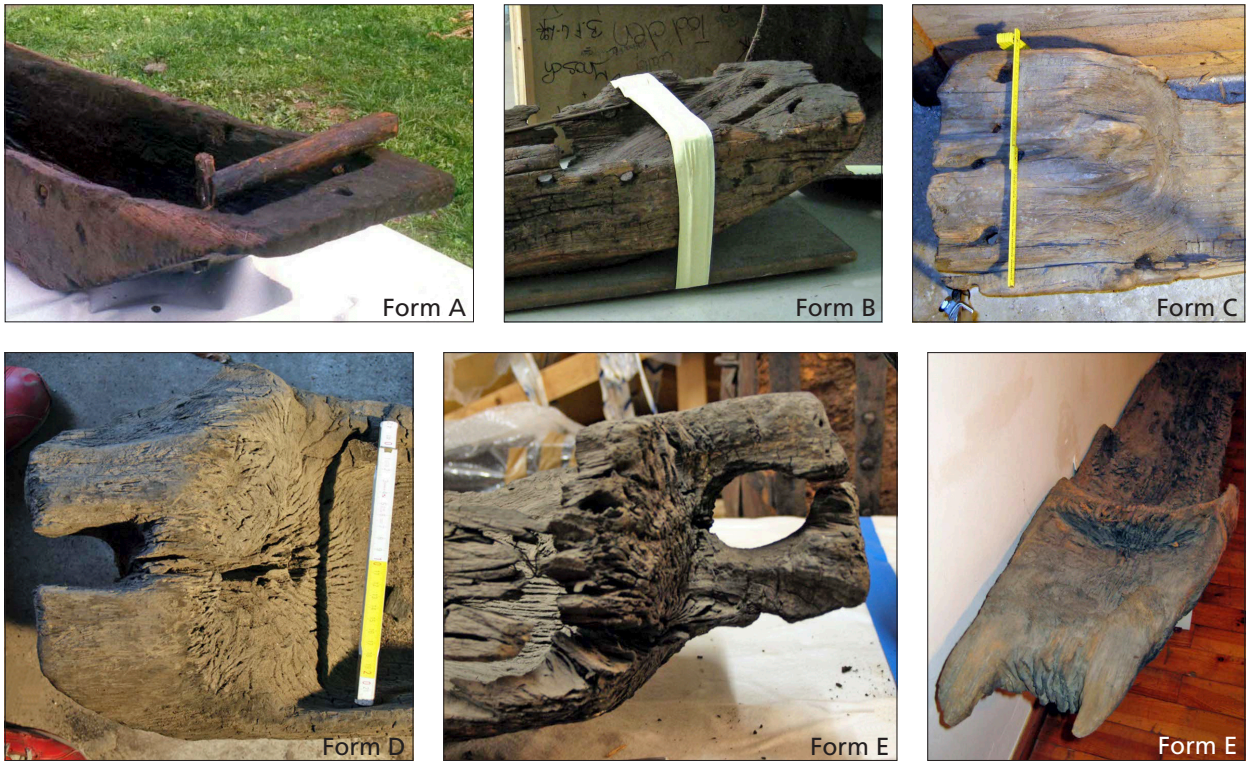


Abb. 67 Beispiele für unterschiedlich gestaltete Bugformen von oben links nach unten rechts EN-33 (Form A), EN-13 (Form B), EN-45 (Form C), EN-26 (Form D), EN-106 (Form E, links) und EN-32 (Form E, rechts). – (Fotos oben links F. Herzig 2002, alle übrigen L. Kröger 2009/2012).

abgeschrägte und lang gestreckte Außen- wie auch Innenseite. Die Bugplatte ist sehr schmal und abgeflacht. Die Form ist kastenförmig. Seitenwände und Bug befinden sich auf einer Höhe. Bohrungen kommen in Verlängerung der Mittelachse einzeln oder gedoppelt vor, auch in Kombination mit Bohrungspaaren. Eine Abgrenzung des Überganges vom Boden zur Bugkaffe ist nicht immer möglich, weil diese zum Teil vom Boden aus ansteigt, ohne abgesetzt zu sein, ebenso an der Außenseite.

Die Form B ließ sich 27-mal beobachten. Einbäume dieses Typs sind ebenfalls außen und innen abgeschrägt, wobei fast alle recht spitz zulaufen und nur jeweils zwei Funde aus Garstadt[529] und Obereisenheim[530] eine ins Rundliche gehende Form besitzen. Die Bugplatte ist recht breit und abgeflacht. Die Form ist bei fast allen Funden kastenförmig. Einzig ein Fund im Museum Kitzingen[531] ist deutlich angespitzt und fällt aus dem Rahmen, auch ein Fund aus Schweinfurt[532], dessen Ecken mit Beilhieben abgeschlagen wurden. Seitenwände und Bugplatte sind immer auf derselben Höhe. Bohrungen kommen paarweise auf der Bugplatte vor, teilweise mit zwei Paaren und/oder noch weiteren kleineren Bohrungen. Im Fall eines Einbaums aus Oberhaid-Staffelbach[533] konnten Bohrungen in der innen liegenden Schräge erkannt werden. Zusätzlich weisen Funde dieses Typs als einzige querliegende Ausarbeitungen auf der Bugplatte[534] sowie in die innen liegende Schräge eingeschlagene Kreuze[535] auf. Ein fragmentierter Fund aus Volkach[536] fällt ebenfalls etwas aus dem Rahmen, weil er keine Bohrungen aufweist, dafür aber seitliche Ausarbeitungen am Bug.

529 Siehe EN-23 und EN-24.
530 Siehe EN-37 und EN-100.
531 Siehe EN-50.
532 Siehe EN-48.
533 Siehe EN-35.
534 Siehe EN-75, EN-76, EN-79, EN-89 und EN-90.
535 Siehe EN-24 und EN-37 sowie Kap. Einbauten und konstruktive Besonderheiten, S. 96.
536 Siehe EN-102.



Abb. 68 Vertiefungen an der rechten Außenwand eines Einbaums vom Obermain EN-87. – (Foto L. Kröger 2007).

Die Form C ist mit 13 Funden vorhanden. Sie besitzt auch einen außen wie innen abgeschrägten Bug, der deutlich kürzer als bei Form A ist. Eine Bugplatte ist vorhanden, wenn auch deutlich schmaler als bei Form B. Diese ist ebenfalls abgeflacht, abgesehen von einem Fund aus Gundelsheim am Neckar[537]. Die Form ist rechteckig, wobei ein Einbaum aus Ebensfeld[538] eine Ausnahme bildet. Die Höhe der Seitenwände entspricht der Höhe der Bugplatte, wobei der Gundelsheimer Einbaum wieder eine Ausnahme zu sein scheint. Bohrungen kommen als Paare vor, sowohl auf der Bugplatte und/oder auf der innen liegenden Schräge. Es existieren aber auch mehrere Funde ohne oder nur mit einer einzelnen Bohrung. Ein Einbaum aus der Fundsammlung »Schirmer«[539] besitzt an der linken Außenwand zwei »D«-förmige Vertiefungen deren Funktion nicht eindeutig bestimmbar ist (**Abb. 68**). Auch ein Einbaum aus Heilbronn[540] weist an beiden Seiten Ausarbeitungen auf, wie auch ein Einbaum aus Stettfeld[541], der direkt am Bug eine ungewöhnlich große rechteckige Lasche erkennen lässt. Zwei Funde[542] innerhalb der Formengruppe sind so stark fragmentiert, dass eine Zuweisung zu Form A oder B nicht gesichert ist.

Im Gegensatz zu den Formen A bis C ist die Gruppe D als sehr heterogen zu beschreiben. Es werden 20 Objekte dieser Gruppe zugeteilt, deren vorrangige Gemeinsamkeit die deutlichen Unterschiede zu den erstgenannten Formen bildet. Während bei den anderen Funden eine einheitliche Formgebung und handwerkliche Gestaltung zu erkennen sind, wirkt der Großteil der Funde der Form D recht grob zugerichtet, ohne Rücksicht auf Strömungseigenschaften zu nehmen. So finden sich wenige außen abgeschrägte Einbäume[543], dagegen aber eine Reihe gerade[544] oder fast gerade[545] abgeschnittener Funde. Eine Besonderheit stellen auch Einbäume dar, deren Bugbereiche nach dem Ablängen des Stammes überhaupt nicht weiter bearbeitet worden zu sein scheinen[546]. Die Innenseiten sind in der Regel abgeschrägt, können aber auch gerade geschlagen sein[547]. Die Bugplatten können unterschiedliche Breiten haben, sind aber in keinem Fall abgeflacht, sondern folgen der Stammrundung oder sind nur grob abgeflacht worden. In den meisten Fällen ist der Bug deutlich höher als die Seitenwände und nur wenige sind etwa gleich hoch[548]. Vereinzelt kommen einzelne Bohrungen vor, die sowohl zentral als auch dezentral liegen können[549]. Bohrungspaare existieren in keinem Fall.

In den Bereich der Form E fallen alle sonstigen Funde, welche sich von den restlichen Objekten unterscheiden, aber auch untereinander keine Ähnlichkeiten besitzen. Dies betrifft insgesamt drei Funde. Der Einbaum aus Schonungen[550] steigt außen und innen schräg an, ohne vom Boden erkennbar abgesetzt zu sein, ist aber unterbrochen durch eine innen liegende Querrippe. Das äußerste Ende des Einbaums ist zwar weggebrochen, es ist aber trotzdem erkennbar, dass der Einbaum spitz zulief, ohne eine Bugplatte zu bilden. Die

537 Siehe EN-304.
538 Siehe EN-61.
539 Siehe EN-87.
540 Siehe EN-302.
541 Siehe EN-4.
542 Siehe EN-97 und EN-112.
543 Siehe EN-10, EN-11, EN-26 und EN-28.
544 Siehe EN-19, EN-20, EN-21, EN-29, EN-71, EN-103 und EN-104.
545 Sieh EN-22, EN-25, EN-38 und EN-55.
546 Siehe EN-27, EN-30 und EN-107.
547 Siehe EN-29, EN-30, EN-38 und EN-104.
548 Siehe EN-19, EN-20 und EN-21.
549 Siehe EN-10, EN-11, EN-26 und EN-28.
550 Siehe EN-32.

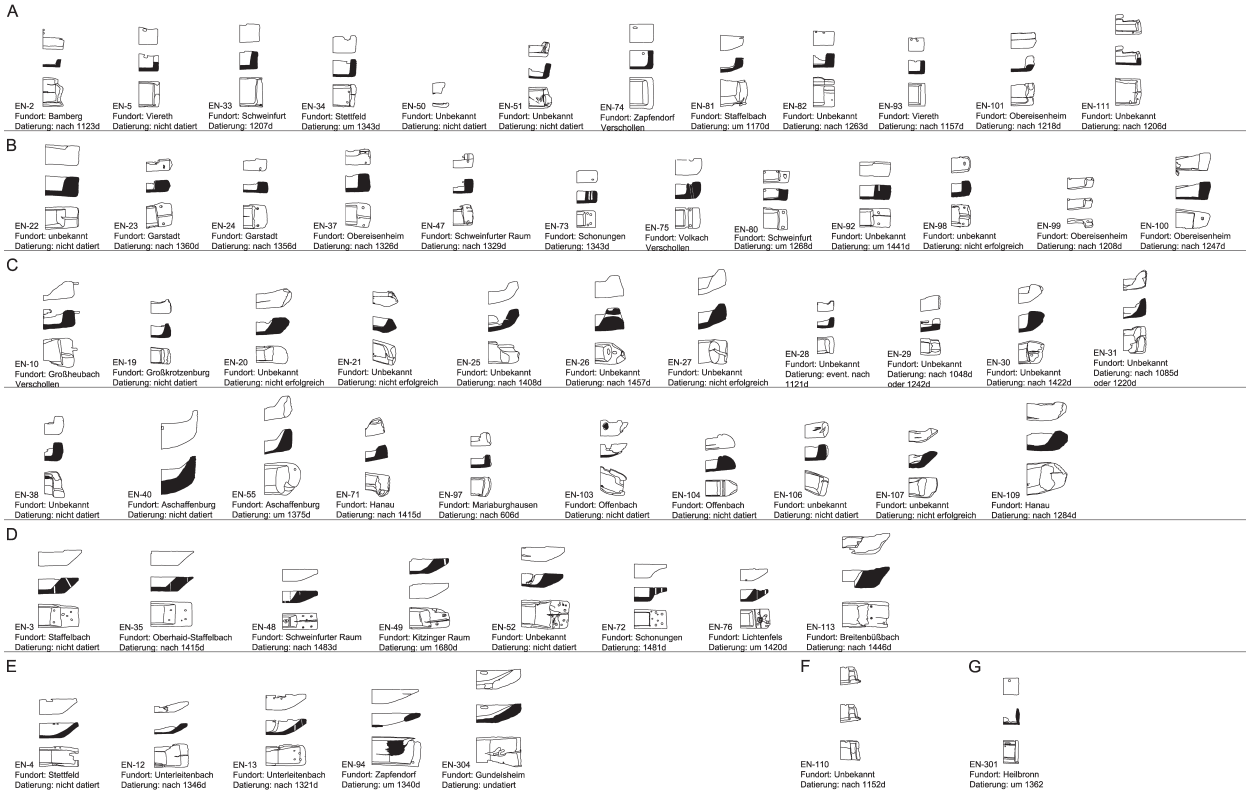


Abb. 69 Überblick über die unterschiedlichen Heckformen der Einbäume an Main und Neckar. – (Zeichnung L. Kröger 2015).

Seitenwände sind nicht erhalten, es kann also nicht gesagt werden, ob der Bug diese überragte. Ebenso ist nicht ganz klar, ob der ausgebrochene Bugbereich ursprünglich eine große Bohrung beinhaltet hat.
Der Bug des Einbaums aus Grafenrheinfeld[551] ist nur fragmentiert erhalten. Er scheint ebenfalls außen und innen flach anzusteigen, ohne abgesetzt zu sein und eine Bugplatte zu bilden. Die Bugspitze ist rund gearbeitet worden und wirkt dadurch etwas »löffelförmig«. In der Mitte befindet sich eine einzelne, zentrale Bohrung.
Der letzte Einbaum befindet sich im Depot des Stadtarchivs Wiesbaden[552]. Er entspricht in seiner Bauweise der Form D. Allerdings besitzt der Fund außen am Bug eine große Lasche, welche ein horizontal ausgerichtetes Querholz aufnehmen könnte. Dieses ösenartige Konstrukt ist recht schmal und schließt mit der Oberkante der Bugplatte ab.

Heckformen

Die Definitionskriterien für die Klassifizierung der Bugformen können genauso auf die Heckformen angewendet werden. Als übergeordnetes Unterscheidungskriterium innerhalb der Heckformen lässt sich unterscheiden, ob Bug und Heck unterschiedlich oder gleich geformt sind (**Abb. 69-70**).
Die Form A ließ sich an zwölf Einbäumen beobachten. Das Heck ist außen wie auch innen gerade abgeschnitten und hat somit eine kastenartige Form. Die Heckplatte ist schmal und gerade abgeschnitten. Heck

551 Siehe EN-64.

552 Siehe EN-106.



Abb. 70 Beispiele für unterschiedlich gestaltete Heckformen: von oben links nach unten rechts EN-34, EN-92, EN-19, EN-20, EN-49 und EN-94. – (Fotos L. Kröger 2007/2011/2012).

und Seitenwände sind vermutlich gleich hoch. Dies ist nicht mehr bei allen Funden erkennbar. Durch die Schrumpfung des Holzes nach dem Austrocknen neigen gerade die dünnen, brettartigen Konstruktionen sehr schnell zum Reißen, wodurch immer wieder Teile ausfallen (**Abb. 27**)[553]. Bohrungen kommen nur paarweise vor und befinden sich in der Heckplatte, im Fall eines Einbaums aus Stettfeld[554] im Boden vor dem Heckabschluss. Es waren jedoch nicht an allen Funden Bohrungen angebracht.

Die Form B entspricht sehr genau der Form A, allerdings sind die Heckplatten deutlich breiter. Diese Form ist ebenfalls zwölfmal vertreten. Alle Funde besitzen ein Bohrungspaar am Heck, ein Einbaum aus Schonungen[555] sogar zwei. Als eine Zwischenform der Varianten B und C lässt sich ein Einbaum aus dem Depot in Wiesbaden[556] beschreiben. An ihm sind keine Bohrungen angebracht, der Heckblock ist aber kastenförmig gearbeitet und die Heckplatte grob abgeflacht. Die rechte Außenwand befindet sich auf Höhe der Heckplatte, die rechte wird allerdings leicht überragt.

Die Form C ist 21-mal vorhanden und findet bis auf eine Ausnahme ihr Gegenüber in der Form D der Bugformen, der sie stark gleicht. Die Heckformen sind ebenfalls unregelmäßig gefertigt, die Heckplatten folgen der Stammrundung, es sind keine oder nur einzelne Bohrungen vorhanden und der Block überragt die Seitenwände. Damit musste für die meisten Einbäume die Ansprache von Bug und Heck über die Orientierung des Fundes innerhalb des Stammes erfolgen. Nur wenige Objekte, wie z. B. ein Einbaum aus dem Raum Seligenstadt[557], ließen eine formale Unterscheidung zwischen Bug und Heck zu. Der Einbaum aus Mariaburghausen[558] stellt insofern eine Ausnahme dar, als dass der Bug der Formengruppe C zugeordnet wurde.

553 Siehe Kap. Verbleib, S. 47.
554 Siehe EN-34.
555 Siehe EN-73.
556 Siehe EN-22.
557 Siehe EN-26.
558 Siehe EN-97.

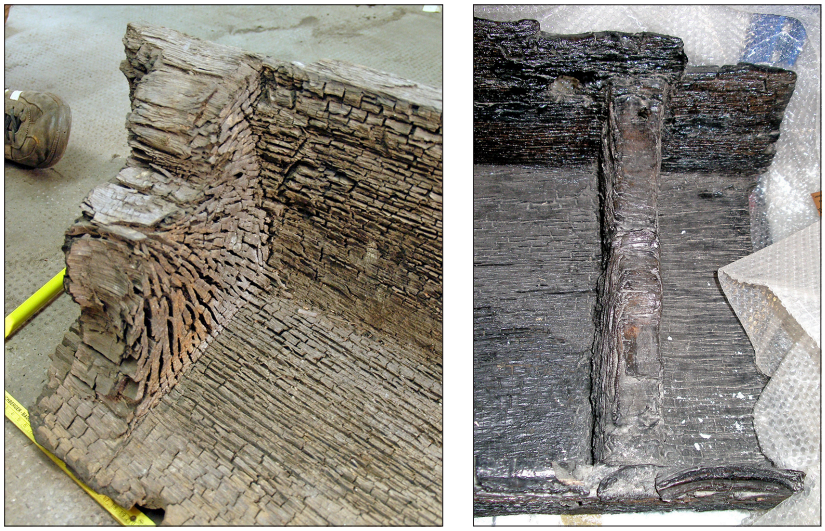


Abb. 71 Die Heckabschlüsse der zwei Einbäume EN-110 (links) und EN-7 (rechts) sind nach innen versetzt. – (Fotos L. Kröger 2008/2013).

Die Form D ist an acht Einbäumen zu finden. Sie entspricht fast vollkommen der Bugform B. Auch hier sind die Außen- und Innenseiten abgeschrägt, bis auf einen Fund aus Schonungen[559], bei dem die Innenseite gerade ist und auch die Außenseite etwas von den anderen Objekten abweicht[560]. Die Heckplatten sind breit und flach, Außenwände und Heck auf einer Höhe und die Form ist kastenartig. Als Bohrungen sind immer zwei Paare vorhanden, bis auf einen Fund aus dem Kitzinger Raum[561] und einen Fund aus Breitengrüßbach[562], bei denen ein Bohrungspaar und eine weitere einzelne Bohrung erhalten ist. Bei zwei Funden aus Staffelbach[563] befindet sich ein Bohrungspaar in der innen liegenden Schräge. Eine querliegende Ausarbeitung konnte nur bei einem Fund aus Lichtenfels[564] beobachtet werden.

Wie auch bei Form D sind die Heckabschlüsse der Form E mit den Bugteilen identisch. Hier wurden Formen zusammengefasst, die den Bugformen A[565] und C gleichen. Dies ließ sich an fünf Funden erkennen. Wie auch ihre Gegenstücke am Bug sind sie außen wie auch innen abgeschrägt, haben eine schmale Heckplatte und Heck und Seitenwände die gleiche Höhe. An einem Stettfelder[566] und einem Zapfendorfer[567] Einbaum befindet sich jeweils eine Bohrung, an einem Unterleitenbacher Fund[568] sind zwei Bohrungpaare erhalten.

Konstruktiv etwas komplexer ist die Heckform F gestaltet. Sie wurde an zwei Einbäumen festgestellt, von denen allerdings ein Fund aus Bamberg[569] nicht gezeichnet werden konnte. An beiden Funden befindet sich der gerade Heckabschluss etwas in das Innere des Einbaums versetzt. Der Vorteil einer solchen Konstruktion könnte sein, dass das empfindliche Heckbrett so besser gegen Beschädigungen geschützt ist und die Verlängerung quasi als Knautschzone fungieren kann. Bohrungen scheinen nicht im Brett vorzukommen (**Abb. 71**).

Eine Besonderheit stellt ein Heilbronner Einbaum[570] dar. Er bekam eine eigene Formgruppe G. Hier bildet ein eingesetztes, mit Holznägeln befestigtes, 4,5 cm breites Brett den Heckabschluss (**Abb. 72**). Das Brett selbst besitzt eine mittige Vertiefung, deren Zweck nicht klar ist. Der Faserverlauf ist horizontal. Bei

559 Siehe EN-72.
560 Siehe Kap. Herstellungsspuren und Bauablauf, S. 68.
561 Siehe EN-49.
562 Siehe EN-113.
563 Siehe EN-3 und EN-35.
564 Siehe EN-76.
565 Der Form A gleicht nur das Heck des Zapfendorfer Einbaums EN-94.
566 Siehe EN-4, die Bohrung ist ausgebrochen.
567 Siehe EN-94.
568 Siehe EN-13.
569 Siehe EN-7.
570 Siehe EN-301.

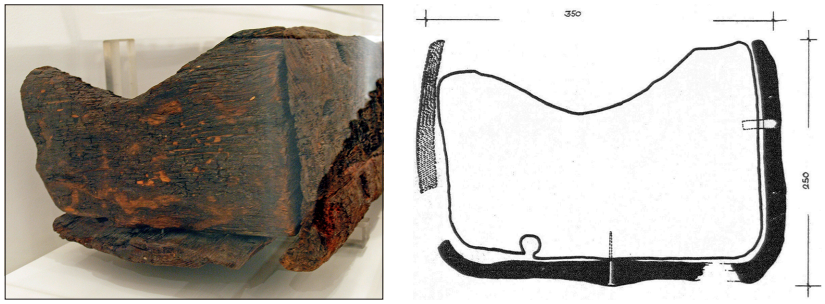


Abb. 72 Foto und Zeichnung des Hecks von EN-301 samt eingesetztem Brett. – (Foto L. Kröger 2013, Zeichnung nach Zimmermann 1987a, 17 Abb. 6).



Abb. 73 Darstellung eines Zimmermanns aus Nürnberg bei der Benutzung eines Löffelbohrers, um 1446. – (Abbildung Hausbuch der Mendelschen Zwölfbrüderstiftung, Band 1, Amb. 317.2° Folio 67 recto).

der verwendeten Holzart handelt es sich vermutlich, wie auch bei dem Einbaum selbst, um Tanne[571]. Ob das Brett von Anfang an beim Bau des Einbaums eingeplant war, ist nicht bekannt. Wie aber bereits bei der Heckform A beschrieben, neigen die dünnen Konstruktionen dazu auszubrechen. Dies könnte entweder vorausschauend durch das Brett verhindert oder, nachdem eine Beschädigung vorlag, repariert worden sein. Vielleicht lag bei dem verwendeten Baum auch eine Kernfäule im Wurzelbereich vor, die so bereits beim Bau des Einbaums ignoriert werden konnte. Beim Einsetzten des Querholzes musste aber darauf geachtet werden, dass die Räume zwischen Einbaum und Brett wasserundurchlässig abgedichtet wurden. Hinweise auf eine Form von Kalfaterungsmasse wie z. B. Stofffetzen oder Moos konnten nicht beobachtet werden.

Ein frühes Beispiel für ein nach innen versetztes und nachträglich eingefügtes Heckbrett findet sich an dem bronzezeitlichen Einbaum aus Brigg, England[572]. Das Brett[573] wurde in eine Nut gesetzt und mit Moos abgedichtet. Die Funktion der recht charakteristisch Abstehenden »Heckflügel«, wie Dammann sie bezeichnet, wird allerdings nicht besprochen. Eingesetzte Heckbretter scheinen in der Bronzezeit innerhalb Europas recht weit verbreitet gewesen zu sein, allerdings immer in der Form, dass die Bretter innerhalb einer Nut liegen und nicht mit Nägeln gesichert wurden[574].

Bohrungen

Neben den bei allen Einbäumen zweifellos vorauszusetzenden Bauformen wie Bug-, Heck- oder Rumpfform konnten auch mehrere Bauteile beobachtet werden, welche als optional anzusehen sind und nicht an

571 Zimmermann 1987a, 16 f.
572 McGrail 1978, 166 ff.; Dammann 1986.
573 Nach Dammann handelt es sich um zwei Bretter.
574 Siehe Arnold 1995, 72 ff.

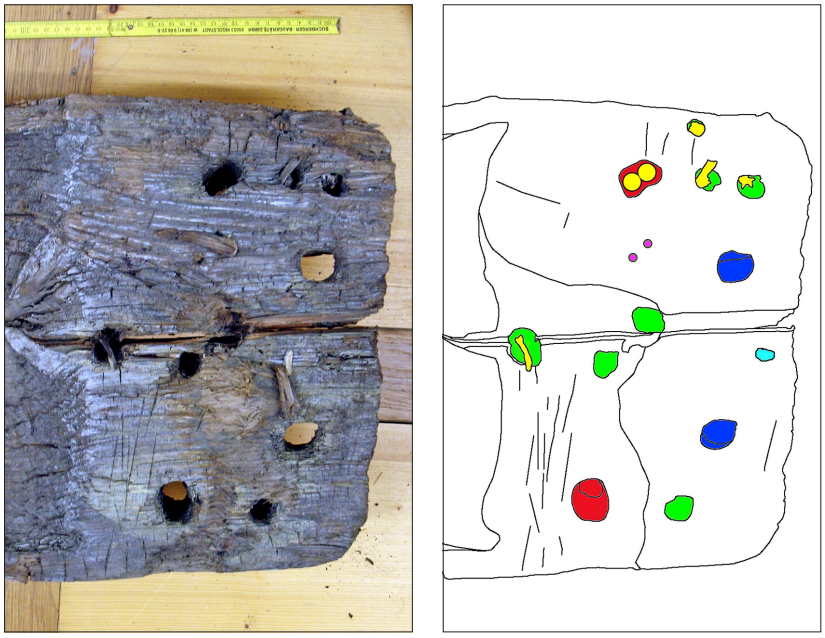


Abb. 74 Foto und Zeichnung des Hecks eines Einbaums aus dem Depot des Museum Kitzingen EN-52. – (Foto und Zeichnung L. Kröger 2012).

allen Einbäumen festgestellt werden konnten. Dazu gehören Bohrungen, Laschen, Ausstemmungen und sonstige Bauformen.

Die Erstellung einer Systematik der Bohrungen stellte sich als äußerst schwierig heraus. Es konnten allgemeine Ähnlichkeiten bei der Anzahl und Lokalisierung der Bauteile festgestellt werden. Der Variantenreichtum erschwerte aber eine feinere Strukturierung und Einordnung der Befunde.

Allgemein lassen sich drei Platzierungen für Bohrungen an den Einbäumen feststellen. Die überwiegende Masse kommt im Bereich von Bug und Heck vor, einige wenige in den Seitenwänden[575] und ebenfalls wenige im Einbaumboden. Hergestellt wurden die Bohrungen wohl alle mit Hilfe eines Löffelbohrers, einem noch lange bis in die Neuzeit weit gebräuchlichen Werkzeug (**Abb. 73**).

Wie die bereits besprochenen Beifunde von Querstangen gezeigt haben[576], hatten die an Bug und Heck angebrachten Bohrungen den Zweck, Querstangen zu befestigen, um damit mehrere Einbäume miteinander verbinden zu können. Allerdings ist nicht immer klar, ob alle Bohrungen an einem Einbaum auch wirklich gleichzeitig genutzt wurden oder nacheinander. Dies lässt sich recht gut an dem Block eines Einbaums aus dem Depot des Museums Kitzingen demonstrieren (**Abb. 74**)[577]. Hier lassen sich je nach Zählweise elf bis sechszehn Bohrungen unterschiedlicher Form nachweisen. Zum einen (rot und blau eingefärbt) große Bohrungen, welche auch den Boden des Heckblocks durchdringen. Dabei sind die beiden äußeren Bohrungen (blau) einfach ausgeführt, die beiden inneren (rot), aber doppelt gebohrt worden. Das heißt, dass von oben durch dasselbe Loch zweimal in unterschiedlichem Winkel gebohrt wurde. Damit ist anzunehmen, dass dies gleichzeitig erfolgte, womit sich die großen Bohrungen zu zwei Paaren ordnen lassen. Die kleineren Bohrungen (grün) durchstoßen nicht den Boden und enden spitz zulaufend im Holz. Sie sind damit nicht nur vom Durchmesser her, sondern auch funktional zu unterscheiden. Eine Besonderheit stellt eine kleine mittige Bohrung dar (hellblau). Diese ist deutlich zu erkennen, wurde allerdings offenbar nur angesetzt, aber

575 Hier ist die Unterscheidung von Bohrungen in den Seitenwänden und Laschen sicherlich zunächst verwirrend. Es wurde aber weiterhin das System verfolgt, dass Laschen grundsätzlich eine horizontale Ausrichtung besitzen, wogegen Bohrungen vertikal ausgerichtet sind.

576 Siehe Kap. Beifunde, S. 52.

577 Siehe EN-52.



Abb. 75 An vielen Einbäumen lassen sich noch Holznägel nachweisen, deren Erhaltung aber in der Regel nicht gut ist (von links Kitzingen EN-49, Obermaingebiet EN-92 und Kitzingen EN-50). – (Fotos L. Kröger 2007/2012).

nicht zu Ende gebracht. Es ist möglich, dass die Fortführung der Bohrung abgebrochen wurde, weil das Holz zu reißen drohte und damit den Einbaum beschädigt hätte. Die zwei dicht beieinanderliegenden kleineren Bohrungen (pink) sind modernen Ursprungs und stammen von einer Probenentnahme zur dendrochronologischen Untersuchung[578]. In diversen Bohrungen lassen sich noch Holznägel finden, so auch am Kitzinger Beispiel (gelb). Sie zeigen, dass sowohl die größeren Bohrungen als auch die kleineren mit Nägeln versehen waren[579]. Der Großteil scheint eine runde Form besessen zu haben, es kommen aber auch eckige Nägel vor (**Abb. 75**).

Die Bohrungen müssen nicht zwingend vertikal im rechten Winkel geführt sein. So lassen sich immer wieder Bohrungen beobachten, welche schräg nach außen verlaufen und somit eine Seitenwand durchstoßen[580] oder auch Richtung Bug oder Heck abgeschrägt sind[581]. Dies scheint aus momentan nicht erklärbaren Gründen absichtlich geschehen zu sein, da sich das Phänomen bei Bohrungspaaren immer synchron beobachten lässt.

Auffällig ist, dass nicht alle Einbäume Bohrungen besitzen und die Verbindung mehrerer Einbäume untereinander auf eine andere Weise funktioniert haben muss[582]. Weiter finden sich mehrere Funde mit einzelnen[583] oder mehrfachen[584] zentralen Bohrungen. Es ist zu vermuten, dass diese eher verwendet wurden,

578 Mehrere der Einbäume aus Kitzingen wurden durch Herrn T. Eißing, Universität Bamberg, Labor für Dendrochronologie und Gefügekunde, beprobt. Allerdings konnte auch nach wiederholten Nachfragen kein Austausch von Daten erfolgen. Somit müssen sowohl die Datierung als auch der Verbleib der Proben offenbleiben.

579 Gerade bei den größeren Bohrungen sind allerdings regelmäßig die Holznägel herausgefallen. Holznägel ließen sich u. a. noch an EN-24, EN-37, EN-49, EN-50, EN-52, EN-77, EN-87, EN-89, EN-90, EN-92 und EN-98 beobachten.

580 Siehe u. a. Heck EN-23.

581 Siehe u. a. Heck EN-3.

582 Siehe u. a. EN-21, EN-22, EN-25, EN-27, EN-29, EN-40, EN-55, EN-71, EN-86, EN-106, EN-107 und EN-109.

583 Siehe u. a. EN-4 (im Heck befinden sich zwei nicht parallele Bohrungen), EN-7, EN-10, EN-30 (im Heckblock, dezentral), EN-32, EN-61, EN-64 und EN-93 (die Bohrung im Heck liegt auf der rechten Seite).

584 Siehe u. a. EN-26 (zwei am Bug und eine am Heck), EN-28 (kleine Bohrung aus der Achse verschoben) und EN-94 (nur am Bug; am Heck befinden sich zwei parallele Bohrungen).



Abb. 76 An mehreren Einbäumen am Untermain konnten in den Seitenwänden Bohrungen festgestellt werden, so auch an Funden aus Seligenstadt EN-30 (oben) und Offenbach EN-103 (unten). – (Fotos L. Kröger 2012).

um Einbäume mit einem Seil am Ufer zu befestigen oder ziehend durch das Wasser zu bewegen, und weniger, um Querverbindungen herzustellen. Dazu wurden eher Bohrungspaare benutzt, welche einzeln, als größere Bohrungen[585], oder zusammen mit weiteren kleineren[586] vorkommen können. Gruppen aus drei größeren Bohrungen[587] sind eher selten, und es sind deutlich häufiger zwei größere Bohrungspaare zu finden[588]. Wie das Beispiel aus dem Museum Kitzingen zeigt, können aber auch deutlich mehr vorkommen[589].

Die große Menge der Variationsmöglichkeiten lässt somit nur eine grobe Einordnung in Einbäume ohne[590] oder mit einer[591] zentralen Bohrung und einem[592] oder zwei[593] großen Bohrungspaaren zu. Dabei muss dies nicht zwingend an einem Einbaum an Bug und Heck identisch sein, auch wenn dies eher die Regel in Bezug auf Bohrungspaare ist.

Vertikal oder annähernd vertikal geführte Bohrungen in den Seitenwänden lassen sich nur bei Funden am Untermain nachweisen[594]. Häufig kommt an der gegenüberliegenden Seitenwand eine zugehörige Ausstemmung vor oder die Bohrung befindet sich innerhalb einer Ausstemmung und diente wohl ebenfalls zur Verbindung mehrerer Einbäume untereinander (**Abb. 76**).

585 Siehe u. a. EN-5 (nur am Heck), EN-11 (wenn auch ausgebrochen), EN-23, EN-24 (nur am Heck), EN-33 (nur am Heck), EN-34 (nur am Heck), EN-37, EN-47, EN-49 (nur am Heck), EN-62, EN-80, EN-82 (wenn auch ausgebrochen), EN-83, EN-92, EN-94 (nur am Heck; am Bug befinden sich zwei mittige Bohrungen), EN-98, EN-99 (wenn auch ausgebrochen), EN-111 (wenn auch ausgebrochen), EN-302 und EN-304 (nur am Bug).

586 Siehe u. a. EN-5 (nur am Bug), EN-24 (nur am Bug), EN-33 (nur am Bug), EN-34 (nur am Bug), EN-41, EN-45, EN-48 (nur am Bug), EN-49 (nur am Bug), EN-50, EN-51, EN-52 (nur am Bug), EN-72 (nur am Bug), EN-77, EN-89, EN-90, EN-304 (nur am Bug) und EN-100.

587 Siehe u. a. EN-12 (im Heck befinden sich keine Bohrungen) und EN-46 (nebst drei kleineren Bohrungen).

588 Siehe u. a. EN-13, EN-73, EN-76 und EN-79.

589 Siehe u. a. EN-3, EN-35, EN-48 (nur am Heck), EN-52 (nur am Heck), EN-72 (nur am Heck), EN-78, EN-113 (nur am Bug) und EN-304.

590 Tendenziell eher bei Funden am Untermain.

591 Tendenziell eher bei älteren Funden und Funden am Untermain.

592 Nur am Obermain bei eher älteren Funden und am Neckar.

593 Nur am Obermain bei jüngeren Funden.

594 Siehe EN-19, EN-20, EN-26 und EN-103.

Bohrungen, welche im Boden vorkommen, widersprechen eigentlich grundsätzlich der Funktion der Einbäume und negieren den geschlossenen Auftriebskörper. Es muss davon ausgegangen werden, dass alle diese Bohrungen bei der Nutzung wohl mit einem Holznagel und Dichtmaterial verschlossen waren. Das Bohrungspaar am Heck eines Einbaums aus Stettfeld[595] wurde vermutlich im Boden angebracht, weil das Heckbrett zu dünn war und beim Bohren abgebrochen wäre. Reihen von Bohrungen eher mittig in den Einbäumen sind wohl am ehesten als Reste von Flickversuchen zu bewerten[596]. Diese könnten notwendig geworden sein, weil der hintere Teil des Einbaums beschädigt war und ausgetauscht werden musste. Eine solche Praxis ist bei Einbäumen eher ungewöhnlich und kann als ein Anzeichen hoher Kosten für qualitativ hochwertiges Holz und einen höheren Aufwand gegenüber einer Reparatur gedeutet werden. So wurde z. B. bei einem dendrochronologisch in das Jahr 1158 datierten Fähreinbaum aus der Weser bei Eisbergen, Lkr. Minden-Lübbecke, der gesamte Heckbereich ausgetauscht. Die Verbindung der einzelnen Holzteile untereinander wurde mit einer doppelten Reihe Holznägel gesichert[597].
Weitere Löcher in Böden von Einbäumen, wie an Funden aus Schweinfurt[598] und Neckarmühlbach[599], lassen keine eindeutige Funktion erkennen. Es könnte sich in beiden Fällen um ausgefallene Astlöcher handeln, welche ausrissen und anschließend wieder gestopft wurden. Im Falle des Einbaums vom Neckar ist es auch möglich, dass durch die Lagerung unter Wasser Sedimente die Astlöcher weiter auswuschen und diese sich damit vergrößerten.
Nicht beobachtet werden konnten Probebohrungen zur Messung der Bodenstärke. Diese recht kleinen Löcher wurden in der Regel mittig in Einbäumen eingebracht, um beim Schlagen des Einbaums zu verhindern, dass zu viel Holz entfernt wurde[600]. Gerade auf den Britischen Inseln, aber auch in anderen Regionen können diese an einem Großteil der Funde beobachtet werden[601].

Laschen und Ausstemmungen

Zusätzlich zu den Bohrungen an Bug und Heck der Einbäume sind in den Seitenwänden Laschen und Ausstemmungen zum Zweck der Querverbindung anzutreffen (siehe **Abb. 25**). Diese befinden sich in allen Fällen knapp unter oder direkt an der Oberkante, was bedeutet, dass sie nur bei guten Erhaltungsbedingungen des Einbaums noch erkennbar sind. Gerade der oft fragmentierte Zustand der Seitenwände erschwert immer wieder die Zuordnung, ob es sich bei dem Bauteil um eine Ausstemmung oder eventuell um eine ausgebrochene Lasche handelt.
An mehreren Einbäumen konnten keinerlei Laschen oder Ausstemmungen beobachtet werden[602]. Dies ist auf den hohen Fragmentierungsgrad zurückzuführen. Nur bei einem Einbaum aus Klein-Krotzenburg[603] ist eine Seitenwand fast komplett erhalten und zeigt trotzdem keine Bauteile an den Seitenwänden. Bei mehreren verschollenen Funden wurde in den Beschreibungen immer wieder auf erhaltene Löcher hingewiesen, welche in der Regel als »Ausschnitte zum Einsatz der Ruder« oder »Ruderlöcher« beschrieben werden[604]. Es ist also davon auszugehen, dass fast alle im Arbeitsraum gefundenen Einbäume Laschen oder Ausstemmungen besessen haben[605].

595 Siehe EN-34.
596 Siehe EN-84, EN-85, EN-110, EN-114
597 Wendler 2011, 111 f.
598 Siehe EN-48.
599 Siehe EN-304.
600 Bleile 2008, 476 f.; Wendler 2011, 111 f.
601 Siehe Kataloge McGrail 1978 und Gregory 1997.
602 Siehe EN-31, EN-32, EN-36, EN-39, EN-45, EN-46, EN-47, EN-61, EN-64, EN-78, EN-81, EN-83, EN-87, EN-88, EN-89, EN-90 und EN-92.
603 Siehe EN-21.
604 Siehe EN-42, EN-65, EN-66, EN-96, EN-101, EN-102 und EN-305.
605 Inwieweit dies auch für die Einbäume des Typ 1 (s. Kap. Typ 1, S. 104) zutrifft, ist fraglich, da diese am Main und Neckar nur fragmentiert anzutreffen sind und Vergleichsfunde aus anderen Regionen keine entsprechenden Bauteile besitzen und auch die abweichende Verwendungsweise diese unnötig machen würde.

Um die Verteilung der Laschen und Ausstemmungen zu verstehen, ist es sinnvoll, sich die vollständigen Funde genauer anzusehen[606]. Auffällig ist, dass in diesem Zusammenhang kein Fund dem anderen gleicht[607]. Dies ist auch nicht weiter verwunderlich, da wohl jeder Einbaumbauer seine eigenen Vorlieben und handwerklichen Erfahrungen hier einfließen ließ. Aber nicht nur die persönliche Note wird eine Rolle gespielt haben, sondern auch das Material selbst. Durch die unterschiedlichen Längen der Einbäume, eventuelle Fehler im Holz, wie z. B. ungünstig gelegene Astlöcher, mussten die Verbindungselemente in den Seitenwänden entsprechend angepasst werden. Unabhängig davon sind unterschiedliche Verbindungstechniken im Arbeitsgebiet zu erwarten, welche mehr oder weniger Laschen und Ausstemmungen benötigen bzw. unterschiedliche Ausprägungen dieser aufweisen (siehe **Abb. 76**).

An mehreren Funden lässt sich eine Symmetrie innerhalb der angebrachten Bauteile erkennen, sodass sich die linke und rechte Seitenwand gleichen[608]. Dabei ist es unerheblich, ob Laschen oder Ausstemmungen vorkommen und ob diese gleichmäßig verteilt sind. So weist ein Einbaum aus Viereth[609] eine Abfolge von zwei dicht beieinanderliegenden Laschen, gefolgt von jeweils zwei einzelnen und wieder zwei dicht beieinanderliegenden Laschen am Heck auf. Im Vergleich dazu besitzt ein Einbaum aus Kitzingen[610] eine Abfolge von Lasche – Ausstemmung – Ausstemmung – Lasche – Ausstemmung. Diese beiden Beispiele sollen kurz vor Augen führen, dass trotz einer eindeutigen Symmetrie der Befunde große Unterschiede existieren.

Wie eine Spiegelung der Seitenwände ist auch eine Spiegelung über die Querachse und damit über Bug und Heck möglich[611]. Hier sind die Unterschiede zwischen den beiden Außenwänden besonders an den Enden zu finden. So besitzt die eine Außenwand eines Stettfelder Einbaums[612] auf der linken Seite jeweils an Bug und Heck zwei kleine nebeneinanderliegende Laschen, auf der rechten Seite gegenüberliegend aber jeweils zwei große rechteckige Laschen bzw. im Bugbereich eine Sonderform.

Die größte Symmetrie bilden zwei Funde aus den 1480er-Jahren aus dem Schweinfurter Raum[613]. Sie besitzen beide in jeder Außenwand jeweils vier Laschen, welche perfekt gleichmäßig verteilt sind. Diese Gleichförmigkeit in der Datierung, Herkunft, Laschengestaltung, aber auch der Länge, Form der Bohrungen und Einzelheiten in der Bautechnik lassen die Vermutung zu, dass beide Einbäume Teil derselben Konstruktion waren und zumindest zeitnah von demselben Handwerker hergestellt wurden. Trotz der Gleichförmigkeit sind die Laschen und Bohrungen trotzdem nicht zu einhundert Prozent auf der gleichen Höhe angebracht. Dies gilt auch für die Bohrungen und ist nicht auf Ungenauigkeiten bei der Dokumentation der Funde zurückzuführen (**Abb. 77**). Dabei muss beachtet werden, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass die im Fundkatalog vorgenommene Zuweisung von Bug und Heck nicht mit der historischen Realität übereinstimmen muss, sondern auch vertauscht sein kann[614].

Bei den meisten Funden lässt sich zwar keine Achssymmetrie feststellen, trotzdem aber ein gewisses System[615]. Diese Systematiken unterscheiden sich allerdings stark voneinander und sind somit nur schwer vergleichbar.

Es kann nicht zielführend sein, an dieser Stelle sämtliche Kombinationsmöglichkeiten für Laschen und Ausstemmungen an Einbäumen zu diskutieren. Stattdessen sollen nur allgemeine Tendenzen vorgestellt werden. Eindeutige Aussagemöglichkeiten über unterschiedliche regionale und zeitliche Entwicklungen sind

606 Dies sind EN-4, EN-5, EN-20, EN-25, EN-26, EN-28, EN-29, EN-30, EN-33, EN-34, EN-37, EN-48, EN-49, EN-55, EN-72, EN-73, EN-76, EN-93, EN-94, EN-98, EN-100, EN-103 und EN-304.

607 Eine Ausnahme bilden die Funde EN-48 und EN-72, wie noch gezeigt wird.

608 Siehe EN-5, EN-33, EN-49, EN-73, EN-76 (auch wenn im Bugbereich zwei kleine Laschen das einheitliche Bild etwas stören), EN-98 und EN-100.

609 Siehe EN-5.

610 Siehe EN-49.

611 Siehe EN-4, EN-20 und eventuell EN-304, auch wenn die linke Seitenwand fehlt.

612 Siehe EN-4.

613 Siehe EN-48 und EN-72.

614 Siehe auch Kap. Rekonstruktionsmöglichkeiten für die Einbaumfähren im Arbeitsgebiet, S. 143.

615 Siehe EN-26, EN-28, EN-30, EN-34, EN-37, EN-55, EN-94 und EN-103.

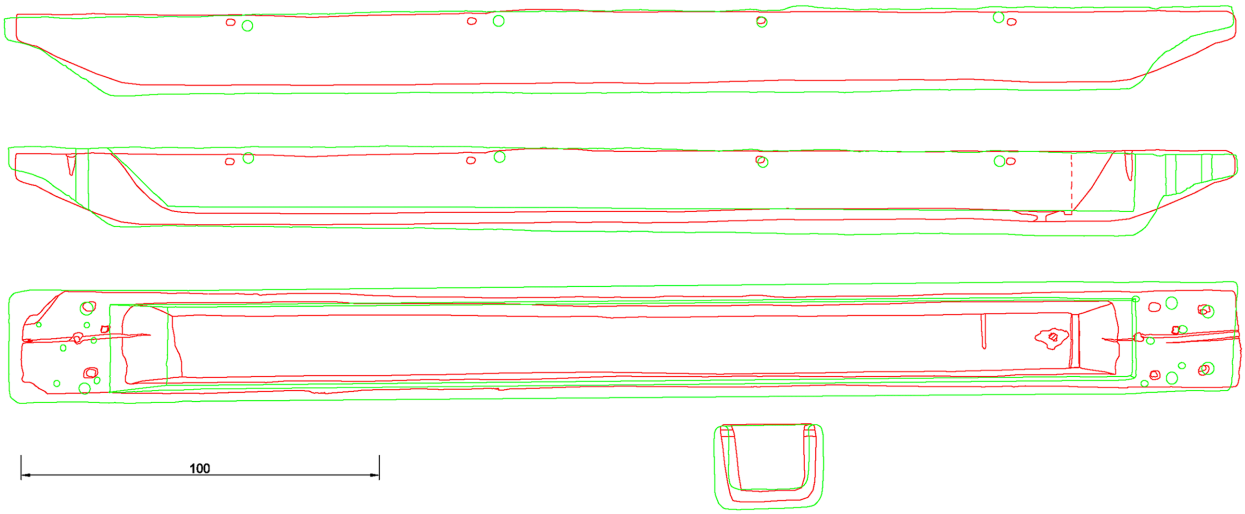


Abb. 77 Die Überlagerung der Funde EN-48 (rot) und EN-72 (grün, Zeichnung gedreht) zeigt die große Übereinstimmung in den Bauteilen und den Maßen. – (Zeichnung L. Kröger 2015).



Abb. 78 Besonders an den Enden der Einbäume treten regelhaft große Laschen auf, welche aber zum Teil ausgebrochen sind (oben: EN-304; unten: EN-28). – (Fotos L. Kröger 2012/2014).

aufgrund der großen Fragmentierung der meisten Funde erschwert. Es lässt sich aber feststellen, dass gerade kleinere Laschen, wie auch kleinere Ausstemmungen, eher als Paare an gegenüberliegenden Außenwänden vorkommen. Dagegen sind große Laschen oft mit großen Ausstemmungen kombiniert, wie auch mit vertikalen Bohrungen in den Außenwänden, welche sich in Ausstemmungen befinden. Auffällig ist hierbei, dass diese in der Regel an den Enden der Einbäume vorkommen. Gerade bei Funden ohne Bohrungen spricht dies für die Verwendung größerer Querhölzer, vermutlich um an den Enden für ausreichende Stabilität bei der Verbindung mehrerer Einbäume zu sorgen[616]. Aber auch mittig können Laschen mit Ausstemmungen kombiniert sein. Diese sind aber in der Regel kleiner[617].

Die Gestaltung dieser Bauteile kann recht unterschiedlich ausfallen, auch wenn die Funktion wohl in der Regel ähnlich ist. Zum einen sind relativ großen Laschen zu nennen, welche sich in der Regel im Bereich von Bug und Heck befinden. Sie sind länglich oval mit horizontaler Ausrichtung. Durch ihre Form sind sie besonders anfällig für Beschädigungen, sodass nicht ausgeschlossen werden kann, dass eine ganze Reihe von Bauteilen, welche als Ausstemmungen angesprochen wurden, in Wirklichkeit beschädigte Laschen sind (**Abb. 78**). Wesentlich stabiler sind hinge-

616 Siehe EN-4, EN-20, EN-28, EN-34 (im Heckbereich in einer Achse mit den Bohrungen im Boden des Einbaums) und EN-103.

617 Siehe u. a. EN-62.



Abb. 79 An den meisten Einbäumen im Arbeitsgebiet lassen sich kleinere Laschen knapp unter dem Dollbord feststellen (oben links: EN-20; oben rechts: EN-28; unten links: EN-28; unten rechts: EN-26). – (Fotos L. Kröger 2012).

gen kleinere Laschen. Sie sind in der Regel kreisrund und können auf der gesamten Länge der Seitenwände vorkommen (**Abb. 79**). Hergestellt wurden sie vermutlich, wie auch die Bohrungen an Bug und Heck, mit Hilfe von Löffelbohrern. Dies lässt sich zum Teil gut an der kreisrunden Form erkennen. Einige Laschen scheinen allerdings durch mechanische Beanspruchung ausgerieben worden zu sein, wodurch eine leicht ovale Form zustande kommt. Ob die größeren Laschen auch ursprünglich mit Löffelbohrern und anschließend mit Schnitzmessern erweitert worden sind, lässt sich nicht nachweisen. Ein solches Vorgehen erscheint aber durchaus logisch.

Wie bereits beschrieben, ist die Identifizierung von Ausstemmungen zum Teil recht schwierig. Manche sind tief in das Dollbord eingeschnitten worden, andere sind hingegen flach. Einzelne Ausstemmungen erwecken den Eindruck, als seien sie nur durch einen mechanischen Abrieb entstanden und nicht durch den Einsatz von Klingen. Wie die Tiefe können sich auch die Größen sehr voneinander unterscheiden. Einzelne Ausstemmungen können Längen von bis zu 30 cm erreichen[618], wobei sich die durchschnittliche Größe der Bauteile in der Regel zwischen 3 cm und 10 cm bewegt (**Abb. 80**).

Neben der einzelnen Anbringung dieser Bauteile können auch Laschen mit Ausstemmungen kombiniert auftreten. Genauso ist es möglich, dass mehrere Laschen gleicher oder unterschiedlicher Größe dicht beieinander angebracht wurden (**Abb. 81**). Diese stellen aber Sonderformen dar, wie auch die vertikalen Bohrungen in den Außenwänden, welche in den meisten Fällen in Kombination mit Ausstemmungen vorkommen (siehe **Abb. 76**).

Die paarweise und regelmäßige Anbringung und besonders die Bauteile an dem verschollenen Einbaum aus Garstadt[619] (**Abb. 35-36**) zeigen, dass sowohl die Laschen wie auch die Ausstemmungen für die Aufnahme von querliegenden Hölzern genutzt werden konnten. Stangen konnten so in unterschiedlichen Größen durch die Laschen hindurchgeführt werden oder lagen in den Ausstemmungen auf. Ebenso untermauern die beobachteten Abreibungen innerhalb der Bauteile diese These. Gerade am Untermain kommen größere Bauteile vermehrt an Bug und Heck vor und auch nur dort sind vertikale Bohrungen in den Seitenwänden zu

618 Siehe EN-29 an der linken Außenwand vor dem Heck.

619 Siehe EN-62.



Abb. 80 Die Identifizierung von Ausstemmungen kann sich zum Teil recht schwierig gestalten, da diese mitunter nur aus abgeriebenen Flächen bestehen (oben links: EN-29; oben rechts: EN-30; unten links: EN-29; unten rechts: EN-30). – (Fotos L. Kröger 2012).

beobachten[620]. Es liegt nahe, dass mit diesen größeren Bauteilen die Abwesenheit von Bohrungen an Bug und Heck ausgeglichen wurde. Um eine verlässliche Verbindung mehrerer Einbäume untereinander herzustellen, ist es wichtig, die Stabilität der Konstruktionen gerade an den Enden zu verbessern. Das Beispiel aus Garstadt zeigt, dass die Querhölzer mit einem Holznagel gesichert werden konnten. Diese Verbindungstechnik erscheint jedoch recht instabil und nicht für größere Krafteinwirkungen ausgelegt gewesen zu sein. Der Fund von vier Einbäumen bei Zapfendorf, welche heute leider alle verschollen sind[621], legt nahe, dass Einbäume auch durch Verknotung der Laschen mit Hilfe von Stricken oder vielleicht Wieden miteinander verbunden wurden. Es ist anzunehmen, dass die Kombination von Querhölzern und Bindetechniken an den meisten Einbäumen genutzt wurde. Die Stricke schützen davor, dass die Einbäume auseinanderwandern und halten sie zusammen. Die Querhölzer verhindern ein Durchbiegen und geben der Konstruktion die nötige Steifigkeit.

Trotz der großen Anzahl an Regelhaftigkeiten der Bauteile »Lasche und Ausstemmung« können nicht alle Beobachtungen in ihrer Funktion erklärt werden. Wie bereits bei der Position an den Seitenwänden erwähnt, ist es auch bei der Gestaltung der Bauteile nicht zielführend, jede einzelne Form im Detail vorzustellen[622]. Durch die schlechten Bedingungen, unter denen die Einbäume gefunden werden, und die bereits beschriebenen negativen Auswirkungen auf die Interpretation durch die große Austrocknung können manche Fragen schlicht nicht geklärt werden. Es ist zu hoffen, dass zukünftig besser erhaltene Neufunde neue Denkanstöße bieten können.

Ähnlich problematisch bezüglich der Interpretation verhält es sich bei den Ausarbeitungen[623]. Bei ihnen handelt es sich um oben auf dem Bug- und/oder Heckblock eingearbeitete Vertiefungen. Diese können

620 Die einzige Ausnahme bildet hier ein Stettfelder Einbaum (EN-4), welcher eine etwa vertikale Bohrung innerhalb einer großen rechteckigen Lasche besitzt. Der gesamte Fund fällt aber auch aufgrund anderer konstruktiver Eigenschaften aus dem Rahmen und wird nochmals an späterer Stelle detailliert vorgestellt (s. Kap. Sonderformen, S. 110).

621 Siehe EN-67.

622 Immerhin sprechen wir hier von etwa 500 Laschen oder Ausstemmungen im gesamten Arbeitsgebiet.

623 Siehe EN-52, EN-75, EN-76, EN-79, EN-89, EN-90, EN-102 und EN-303.



Abb. 81 Neben einzelnen Laschen und Ausstemmungen können diese auch kombiniert auftreten (links: EN-28; oben rechts: EN-26, ausgebrochene Doppelbohrung; unten rechts: EN-22). – (Fotos L. Kröger 2012).

nur auftreten, wenn der Block die nötige Breite besitzt und abgeflacht ist. Somit weisen lediglich die Bugformen der Form B[624] und die Heckformen der Formen B und D diese Bauteile auf. Die häufigste Form der Ausarbeitungen sind quer zum Einbaum verlaufende Vertiefungen. Sie sind ca. 10 cm breit, nur ca. 2 cm tief und gehen über die gesamte Breite des Einbaums. Innerhalb der Vertiefung befinden sich sowohl am Bug als auch am Heck immer zwei größere Bohrungen, welche in vielen Fällen noch Holznägel besitzen. Es ist zu vermuten, dass sich innerhalb der Vertiefungen querliegend angebrachte Holzbretter befanden, welche ebenfalls für die Verbindung mehrerer Einbäume untereinander vorgesehen waren. Es hat den Anschein, dass diese Vorrichtungen zusätzlich zu den bereits angebrachten Querstangen montiert wurden. Der Grund dafür ist nicht ganz klar. Gegenüber den angebrachten Querstangen kann ein Holzbrett, welches mit jedem Einbaum über Nägel verbunden wurde, sehr gut das Auseinanderrutschen der Konstruktion verhindern. Andererseits ist eine solche Konstruktion auch recht bruchanfällig, wenn zu dünne Bretter verwendet werden (**Abb. 82**).

Im Falle eines Einbaums aus Lichtenfels[625] befinden sich in Verbindung mit den querliegenden Vertiefungen andreaskreuzförmige Ausarbeitungen. Am Heck enden die Kreuzarme genau an den größeren Bohrungen, am Bug aber nicht. Es kann vermutet werden, dass zwei sich von links und rechts treffende Querstangen an diesen Stellen kreuzförmig miteinander verknotet wurden. Durch die Vertiefungen konnte möglicherweise ein zu starkes Schaben an den Stricken oder Wieden verhindert und so die Lebenszeit der Verbindungen erhöht werden. Dies ist aber nur eine vorläufige Interpretation. Möglich ist auch, dass die Kreuze keinerlei praktische Funktion hatten, sondern ähnlich zu deuten sind wie die Befunde an den Funden aus Garstadt[626] und Obereisenheim[627].

Daneben können an den Außenseiten der Blöcke Vertiefungen auftreten[628], welche wohl ebenfalls für die Verbindung von mehreren Einbäumen vorgesehen waren. Ob hier allerdings Hölzer oder Stricke die Verbindung hergestellt haben, lässt sich nicht mehr sagen. Auch bei undefinierbaren Ausarbeitungen auf den

624 Der Fund EN-302 bildet hier eine Ausnahme. Die Form des Bugs und seiner Ausarbeitung stellen allerdings eine Art Übergangsbereich zwischen unterschiedlichen Formtypen dar.
625 Siehe EN-76.
626 Siehe EN-24.
627 Siehe EN-37 und s. folgendes Kapitel.
628 Siehe EN-102 und EN-302.



Abb. 82 In ihrer Funktion unklare Ausarbeitungen am Bugblock eines Einbaumfragmentes aus Volkach. – (Foto L. Kröger 2012).



Abb. 83 Querliegende Ausarbeitungen und andere Sonderformen treten nur bei breiteren Bug- und Heckformen auf (oben links: EN-89; oben rechts: EN-79; unten links: EN-102; unten rechts: EN-76). – (Fotos L. Kröger 2007/2012).

Oberseiten der Blöcke, wie in einem Fall aus Volkach[629], lässt dich der Sinn hinter der Bearbeitung nicht mehr erkennen (**Abb. 83** oder **Abb. 68**).

Einbauten und konstruktive Besonderheiten

Neben den unterschiedlichen Bauteilen wie Bohrungen, Laschen und Ausstemmungen, welche an einem Großteil der Funde beobachtet werden können, existiert auch eine ganze Reihe baulicher Veränderungen an den Einbäumen, welche als eher ungewöhnlich zu bezeichnen sind und deshalb in einem Kapitel zusammengefasst werden.

An zwei Einbäumen konnten Querrippen dokumentiert werden. Im Falle des Schonunger Fundes[630] befindet sich eine solche direkt am Bug. Weitere Rippen sind nicht vorhanden. Im Falle des stark fragmentierten Fundes aus Grafenrheinfeld[631] kommt ebenfalls eine Rippe im Bereich des Bugs vor. Zwei weitere erhaltene Rippen können aufgrund des Fragmentierungsgrades des Einbaums nicht mehr in ihrer Lage bestimmt werden. In beiden Fällen wurden die Rippen bereits beim Schlagen des Einbaums aus dem Vollholz stehen gelassen. Damit besitzen die beiden ältesten Einbäume aus

629 Siehe EN-102.
630 Siehe EN-32.
631 Siehe EN-64.



Abb. 84 Oben links: Querliegende Rippe am eisenzeitlichen Einbaum aus Schweinfurt EN-32; oben rechts: schlecht erhaltener Spant in einem Einbaum aus Viereth EN-93; unten links: Bohrungsreihe und eingeschlagener Absatz an einem Einbaumfragment vom Obermain EN-114; unten rechts: innen in den Bugblock geschlagenes Kreuz eines Einbaums aus Obereisenheim EN-37. – (Fotos L. Kröger 2007/2009/2013).

dem Main als einzige Querrippen. Im Vergleich mit anderen Fundregionen kann aber festgestellt werden, dass Querrippen nicht als Datierungskriterium dienen können. Sie können von der Bronzezeit[632] bis in die Moderne[633] beobachtet werden. Die Funktion kann ganz unterschiedlich sein, ebenso die Gestaltung der Rippen[634]. Besonders hohe, in der Regel mit den Seitenwänden abschließende Querrippen wurden meist im Zusammenhang mit dem Fischfang genutzt. Hierzu wurde durch die Rippen ein abgeschlossener Raum geschaffen, welcher mit Wasser gefüllt werden konnte, um dort Fische lebend zu lagern, wie dies auch bei Plankenbooten bekannt ist[635]. Flache Querrippen hingegen dienen eher der Stabilisierung der Konstruktion. Diese Funktion ist bei beiden Funden am Main zu vermuten (**Abb. 84**, oben links).

Ebenfalls der Stabilität dienen zwei Spanten in einem Einbaum aus Viereth[636]. Es handelt sich um zwei natürlich krumm gewachsene Hölzer, welche im vorderen und hinteren Drittel jeweils die linke Seitenwand stützen. Eine Bestimmung der Holzart liegt nicht vor. Der Einbaum selbst ist aus Eiche gefertigt, und es ist zu vermuten, dass die Spanten aus demselben Material hergestellt wurden. Die Befestigung am Boden erfolgte über Holznägel, die Seitenwände wurden offenbar nicht mit den Spanten verbunden. Zum Zweck der Konservierung wurde der Einbaum mit einem nicht näher definierbaren Material behandelt. Infolgedessen ist die Oberfläche so stark verändert worden, dass genauere Beobachtungen bzw. Aussagen zur Verbindung von Spanten und Einbaum nicht mehr möglich sind. Ungewöhnlich erscheint, dass die Spanten nur die linke Seitenwand stützen sollten. Es ist anzunehmen, dass ein Problem in der Stabilität auf dieser Seite bestand und versucht wurde, dieses durch Einbringen der Spanten zu beheben (**Abb. 84**, oben rechts).

632 Arnold 1995, 72 ff.
633 Litwin 1985, 332.
634 Siehe als Übersicht zu den unterschiedlichen Querrippenformen Arnold 1996a, 22. 25.
635 Siehe zur Lebendfischhaltung durch Einbauten in Booten oder Fischkästen Anm. 1029.
636 Siehe EN-93.

Spanten können immer wieder an Einbäumen außerhalb des Arbeitsgebietes beobachtet werden, auch wenn diese in der Regel alternierend angebracht werden, um die gesamte Konstruktion zu versteifen. Frühe Beispiele für eine solche Konstruktion bilden die kaiserzeitlichen Einbäume aus Vaale und Leck in Schleswig-Holstein, an denen Spanten gleichmäßig über die gesamte Länge verteilt sind[637]. In diesem Zusammenhang wird regelmäßig die Rolle geweiteter Einbäume für die Entwicklung von Plankenfahrzeugen diskutiert[638]. Dies ist nur durch das Einbringen von Spanten möglich. Eine solche Technik konnte aber im süddeutschen Raum bislang nicht beobachtet werden[639]. Vielmehr existiert eine Reihe von Beispielen, bei denen Spanten ebenfalls zu Sicherung der Konstruktion verwendet wurden[640]. In den meisten Fällen ist davon auszugehen, dass diese bereits von vornherein für den Bau eingeplant waren. Dies ist im Falle des Vierether Einbaums eher unwahrscheinlich.

Neben den bereits beschriebenen Bohrungen im Boden eines Einbaums aus Stettfeld[641], welche funktional mit denen in Bug und Heck der Einbäume gleichzusetzen sind[642], können auch andere Bohrungen im Boden von Einbäumen vorkommen. So finden sich an drei Einbäumen Bohrungsreihen, welche quer zum Einbaum verlaufen und zum Teil auch in den Seitenwänden zu finden sind. Ein sehr stark fragmentierter Fund aus der Sammlung Schirmer[643] besitzt zwei ausgerissene Bohrungen in der vorderen Hälfte des Bodens. Auch an einem weiteren stark fragmentierten Einbaum[644] befindet sich eine Bohrungsreihe im Boden. Hier ist aufgrund der Erhaltungsbedingungen nicht ganz klar, ob es sich dabei um den Heckabschluss handelt oder um ein Mittelstück. Genauso stellt sich die Situation eines Einbaumfragmentes aus der archäologischen Staatssammlung München dar[645], bei dem ebenfalls nicht klar ist, ob es sich um den Abschluss des Einbaums handelt. Hier können die Bohrungen auch in der Seitenwand verfolgt werden. Als Letztes ist ein weiterer Einbaum aus der archäologischen Staatssammlung zu nennen[646], an dem sich ebenfalls Bohrungen im Boden finden lassen. Zusätzlich zu den Bohrungen können an den beiden zuletzt genannten Funden ungewöhnliche Absätze im Holz des Bodens beobachtet werden. Es scheint so, als wäre die Bodenstärke nachträglich reduziert worden. Bei beiden Funden sind die Hiebspuren dieser Tätigkeit noch gut zu erkennen (**Abb. 84**, unten links).

Bohrungsreihen innerhalb von Einbäumen können drei Funktionen haben. Zum einen kann es sich um Testbohrungen zur Ermittlung der Bodenstärke bei der Fertigung des Einbaums handeln. Diese sind in der Regel mittig im Einbaum und liegen recht weit auseinander[647]. Diese Funktion ist an den Einbäumen im Arbeitsgebiet auszuschließen. Eine weitere Funktion ist das Abschließen des Hecks mittels eines Brettes, wie dies auch bereits an dem Heilbronner Einbaum[648] beschrieben wurde[649]. Diese Technik wird bereits seit dem Mesolithikum verwendet und konnte an einem dänischen Fund aus Tybrind Vig nachgewiesen werden[650]. Möglich ist, dass diese Funktion für den Fund des 13. Jahrhunderts aus der Sammlung Schirmer[651] zutrifft. Durch den hohen Fragmentierungsgrad kann dies aber nicht mehr nachgewiesen werden. Für die meisten Funde lassen sich die Bohrungen wohl eher auf Flickversuche zurückführen. Die Reparatur beschädigter Einbäume mit ergänzenden Hölzern, welche über Bohrungen und Holznägeln angebracht werden, können immer wieder beobachtet werden[652]. Damit könnten auch die Abflachungen des Bodens erklärt werden, wenn an diesen Stellen nachträglich ein zweites Brett eingefügt wurde.

637 Hirte 1989.
638 Siehe als Zusammenfassung dazu Ossowski 2003, 177.
639 Kröger 2013a.
640 Siehe unter anderem Boot 4 von Haus Meer in Janssen u. a. 1999, 61 ff.
641 Siehe EN-34.
642 Siehe Kap. Bohrungen, S. 86.
643 Siehe EN-84.
644 Siehe EN-85.
645 Siehe EN-114.
646 Siehe EN-110.
647 Bleile 2008, 476 f.
648 Siehe EN-301.
649 Siehe Kap. Heckformen, S. 83.
650 Andersen 1987; 2011.
651 Siehe EN-85.
652 Siehe u. a. Wendler 2011, 111 f.

Vollkommen ungewöhnlich sind zwei Funde, die aus Garstadt[653] und dem ca. 10 km entfernten Obereisenheim[654] stammen. Beide Funde datieren in die erste Hälfte bzw. die Mitte des 14. Jahrhunderts und sind sich typologisch sehr ähnlich. An der inneren Stirnseite des Bugblocks ist an beiden Einbäumen mit nur wenigen Axthieben ein Kreuz eingeschlagen worden. Funktional scheinen diese keinerlei Aufgabe zu besitzen[655]. Auch weist keines der Kreuze Abnutzungsspuren oder Ähnliches auf, die für eine funktionale Aufgabe sprechen würden (**Abb. 84**, unten rechts).
Dekorationen an Einbäumen sind im europäischen Raum extrem selten und bislang nur an einem früheisenzeitlichen Einbaum aus England in Form gerader Striche und Andreaskreuze an der Außenwand eindeutig nachgewiesen[656]. Im außereuropäischen Raum konnten bzw. können Dekorationen an Einbäumen immer wieder beobachtet werden. So kommen z. B. mit typischen Krokodilköpfen verzierte Objekte aus Papua-Neuguinea[657] oder sehr große ornamental verzierte Einbäume an der Nordwestküste Nordamerikas[658] vor. In den beiden Fällen vom Main scheint weniger der dekorative Charakter im Vordergrund gestanden zu haben, zumal sich die Kreuze auf der Innenseite befinden. Vielmehr könnten die Markierungen einen christlich-apotropäischen Charakter besitzen. Das Kreuz, welches allgemein für die christliche Heilsvorstellung steht, entwickelte sich gleichzeitig zu einem Schutz- und Sicherungszeichen zur Abwehr des Bösen im Allgemeinen. Es ist anzunehmen, dass der Erbauer des Einbaums sein Fahrzeug und sich selbst unter den Schutz Gottes stellen wollte, ähnlich wie dies auch bei Haussegen der Fall ist[659]. Dies war in der abergläubischen Vorstellungswellt durchaus nötig, bedenkt man, dass neben den greifbaren Gefahren wie ökonomischen Probleme im weitesten Sinne, Ertrinken, Verlust von Ladung und/oder Fahrzeug auch übellaunige, übernatürliche Wesenheiten eine Bedrohung darstellen konnten[660].

Datierung der Einbaumfunde

Eine der zentralen Fragestellungen bei der Beschäftigung mit Einbäumen stellen die Datierungen der Funde dar. Da es bislang nicht möglich ist bzw. war, das Alter der Einbäume anhand ihrer typologischen Eigenschaften genauer bestimmen zu können[661], müssen andere Verfahren angewandt werden. Aufgrund der bereits beschriebenen schlechten Fundbedingungen[662] ist eine zeitliche Einordnung über stratigrafische Zusammenhänge ebenfalls nicht möglich. Damit bleiben lediglich naturwissenschaftliche Datierungsmöglichkeiten übrig.
Neben der Radiokarbonmethode bzw. ^{14}C-Analyse bietet sich bei den Einbäumen selbstverständlich die dendrochronologische Bestimmungsmethode an. Vorteil dieser Datierungsform ist, dass sehr viel genauere Einordnungen erzielt werden können, welche zudem finanziell und technisch nicht so aufwendig sind. Auch eine Herkunftsanalyse der Stämme ist zum Teil möglich sowie selbstverständlich eine Artenbestimmung[663].
Von den 121 im Arbeitsgebiet aufgenommenen Einbäumen (**Abb. 85**) konnten 63 datiert werden, davon ein Einbaum mittels Radiokarbonmethode[664] und ein weiterer sowohl dendrochronologisch als auch mittels ^{14}C-Analyse[665]. An einem weiteren Fund wurden Proben für eine Kohlenstoffuntersuchung entnommen,

653 Siehe EN-24.
654 Siehe EN-37.
655 Siehe als mögliche Parallele den Fund Eisbergen 2 an der Weser in Kap. Schwimmkörper und deren Nutzungsrekonstruktion in Europa, S. 117 (**Tab. 3**, Nr. 6; **Abb. 93**, D).
656 Must Farm Logboat 1, http://teachinghistory100.org/objects/about_the_object/an_early_iron_age_boat (Stand 01.12.2014); Murrell 2012.
657 Siehe u. a. Bitsch/Piele 2010, 78 f.
658 Siehe u. a. Idiens 1984, 28 f.
659 Hoffmann-Krayer 1927, 129 ff.; 1933, 478 ff.
660 Siehe Kap. Rezeption von Fähren in Sagen und Legenden, S. 251.
661 Hirte 1987, 64.
662 Siehe Kap. Fundumstände, S. 45.
663 Siehe Kap. Holzarten, S. 57.
664 Siehe EN-301.
665 Siehe EN-37. Die Radiocarbonmethode ergab eine Datierung von 1375 ± 45 n. Chr. Die spätere dendrochronologische Datierung ein Datum von nach 1326d.

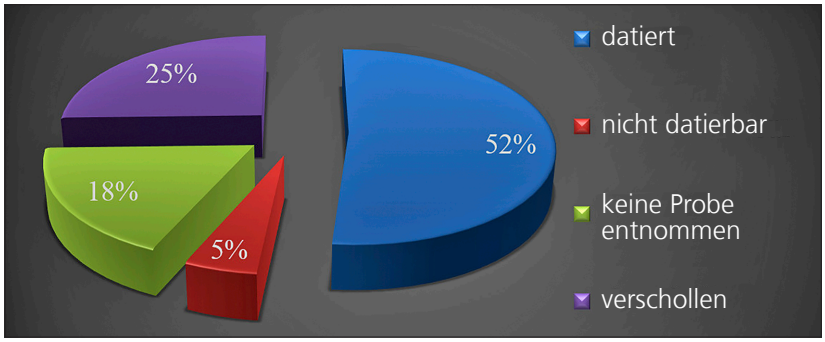


Abb. 85 Übersicht über den Stand der Einbaumdatierungen an Main und Neckar. – (Grafik L. Kröger 2015).

diese aber nie analysiert[666]. Bei sechs Funden liegen Altersbestimmungen vor, es ist aber nicht bekannt, ob diese radiometrisch oder dendrochronologisch erzielt wurden[667]. Die restlichen Funde wurden über die Jahrringe datiert. Bei insgesamt sechs Funden konnten die dendrochronologischen Proben keine ausreichenden statistisch belastbaren Übereinstimmungen mit den Jahrringstandardkurven erreichen, sodass der Datierungsversuch als fehlgeschlagen angesehen werden muss[668]. Dies ist insofern überraschend, als dass die Ringsequenzen mit bis zu 89 Ringen zum Teil recht lang sind. Dass trotzdem keine Einordnung in die Standardkurven erfolgen konnte, ist vermutlich auf besondere Standortbedingungen des Bauindividuums zurückzuführen, wie z. B. die unmittelbare Nähe zu einem Gewässer oder anderen vom Durchschnitt abweichenden Wachstumsorten.

Bei 31 Funden war keine Probenentnahme möglich, da diese verschollen und damit nicht mehr zugänglich sind. Von 22 noch existierenden Einbäumen sind keine Proben entnommen worden. Die Gründe hierfür sind recht unterschiedlich. Zum einen lag dies an den bereits beschriebenen Problemen in der Zusammenarbeit mit den aufbewahrenden Museen[669]. In einem Fall wurde aufgrund des Fragmentierungszustandes des Fundes darauf verzichtet[670] oder um die Museumsobjekte nicht weiter zu beschädigen[671]. In den meisten Fällen lagen die Einbäume aber schlicht im »falschen« Bundesland[672]. Für die bayerischen Funde bestand im Rahmen des Forschungsprojektes eine Kooperation mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, welche es für die Bundesländer Hessen und Baden-Württemberg nicht gab[673]. Dank dieser Kooperation sind sämtliche bis zu diesem Zeitpunkt nicht datierten bayerischen Einbäume dendrochronologisch untersucht worden[674].

Die Aufschlüsselung der dendrochronologisch datierten bzw. aus dem Verhältnis zwischen Baumspezies, Datierung und Herkunftsgebiet bestimmten Funde am Ober- (siehe **Abb. 40**) und am Untermain (siehe **Abb. 39**) wurde bereits besprochen. Werden die fehlenden sonstigen Datierungen zu diesen Daten hinzugefügt[675], bestätigt sich das Bild der starken Konzentration der Funde im Hoch- und Spätmittelalter (**Abb. 86**). Insgesamt nur vier Funde fallen in die Zeit vor 1000 n. Chr. Dabei handelt es sich um die beiden eisenzeitlichen Funde aus Grafenrheinfeld[676] und Schonungen[677]. Des Weiteren sind die frühmittelalterli-

666 Siehe EN-62.
667 Siehe EN-16, EN-41, EN-45, EN-46, EN-72 und EN-73.
668 Siehe EN-20, EN-21, EN-27, EN-98, EN-107 und EN-114.
669 Siehe EN-1, EN-3, EN-4, EN-5, EN-6, EN-7, EN-40 und EN-44 und s. Kap. Arbeitsweise und Dokumentation der Funde, S. 37.
670 Siehe EN-108.
671 Siehe EN-50, EN-51 und EN-52.
672 Siehe EN-19, EN-22, EN-38, EN-39, EN-103, EN-104, EN-105, EN-106, EN-302 und EN-304.
673 Die hier vorliegenden Einbäume wurden als Auftragsarbeit durch Juliane Weidemüller bestimmt. Allerdings war nur eine Probenentnahme an Einbäumen in Seligenstadt und Steinheim möglich.
674 An dieser Stelle gilt nochmals mein großer Dank dem BLfD und dem Leiter des Referats Restaurierung, Dr. Timm Weski, für die Projektunterstützung. Einen ganz besonderen Dank möchte ich Franz Herzig aussprechen, der immer zur Stelle war, wenn ich ihn brauchte, um Proben zu entnehmen, diese zu bestimmen und die Daten an mich zu übermitteln.
675 Die Funde EN-29 und EN-31 wurden wegen ihrer doppelten bzw. unsicheren Datierung außen vor gelassen.
676 Siehe EN-64, um 235 v. Chr.
677 Siehe EN-32, 80 n. Chr.

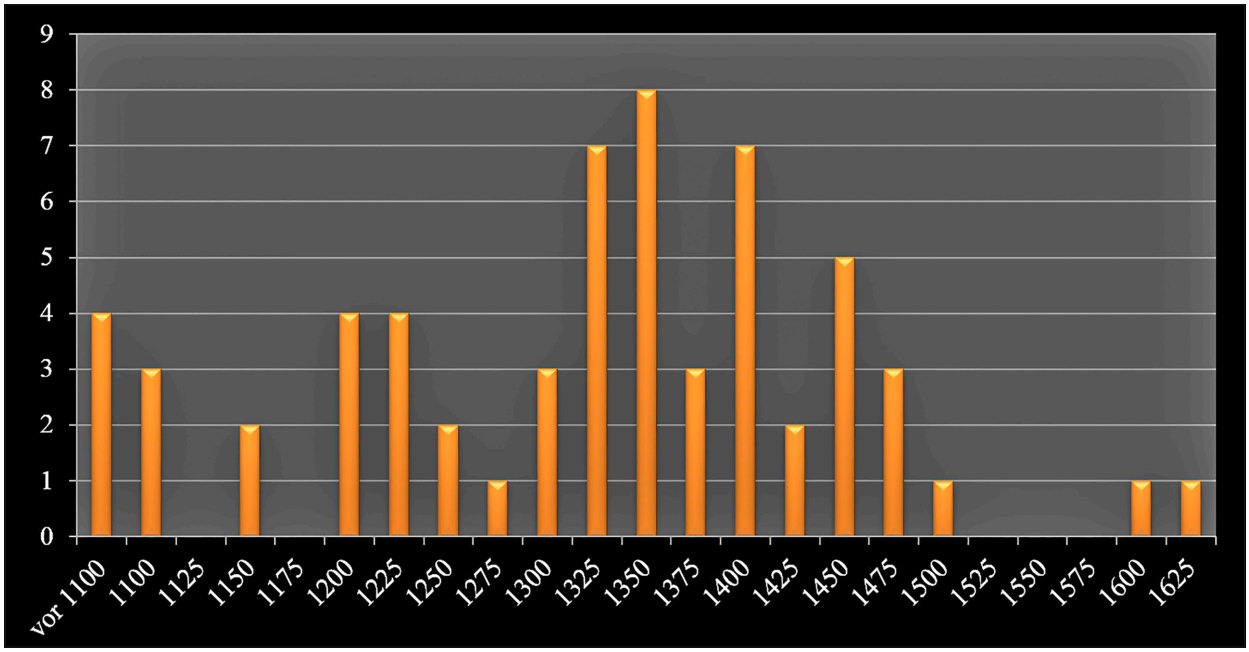


Abb. 86 Übersicht über die Verteilung der Einbaumdatierungen in 25-Jahres-Schritten. – (Grafik L. Kröger 2015).

chen Funde aus Mariaburghausen[678] und Stettfeld[679] zu nennen. Frühneuzeitlich, also nach 1500, wurden nur drei Funde datiert, ein Einbaum aus Kleinostheim[680], ein aktuell nicht zugänglicher Einbaum aus Großkrotzenburg[681] und ein Fund aus Kitzingen[682]. Die übrigen 54 Funde liegen im Zeitraum zwischen 1100 und 1500, wobei sich eine Konzentration der Funde in der Mitte des 14. Jahrhunderts zeigt. Dabei muss aber bedacht werden, dass die Daten nur einen Mindestwert angeben bzw. nicht unbedingt den Nutzungszeitraum widerspiegeln müssen. Dies bedeutet, dass die Daten durchschnittlich wohl etwas jünger anzusetzen sind und die Werte auf der Zeitachse leicht nach rechts rutschen.

Das entstandene Verteilungsmuster der Datierungen kann sicherlich auf unterschiedliche Arten erklärt werden. Zum einen muss selbstverständlich die Nutzung der Einbäume bedacht werden. Werden nur wenige Einbäume genutzt, können diese auch entsprechend seltener gefunden werden, ebenso, wenn in Bezug auf die Lagerung oder Entsorgung unterschiedlich mit schadhaft gewordenen Einbäumen umgegangen wird[683]. Zudem spielen die Erhaltungsbedingungen eine gewisse Rolle, die dafür sorgen, dass statistisch gesehen weniger ältere, dafür mehr jüngere Funde die Zeiten überdauern. Ein letzter Grund kann in der Geologie liegen. Durch die bereits beschriebenen Aktivitäts- und Ruhephasen in Bezug auf den Sedimenttransport[684] können Funde schneller von Sand und Kies überdeckt und so besser geschützt werden.

Die geringe Menge an ur- und frühgeschichtlichen Einbäumen deckt sich mit dem gesamten süddeutschen Bild (**Abb. 87**)[685]. So stehen relativ wenige frühe Funde einer großen Anzahl mit mittelalterlicher und neuzeitlicher Datierung gegenüber. Die gesamte Verteilung der Funde zeigt eine Konzentration am Main und den voralpinen Seen. Die Donau ist dagegen quasi fundleer. Wie bei der Fundverteilung am Main mit Fund-

678 Siehe EN-97, nach 606.
679 Siehe EN-36, nach 824.
680 Siehe EN-42, 1504.
681 Siehe EN-16, 1622.
682 Siehe EN-49, 1633.
683 Werden Einbäume z. B. im Winter an Land gelagert, ist die Wahrscheinlichkeit geringer, dass sie durch ein Hochwasser mitgerissen werden. Gleiches gilt, wenn Einbäume, nachdem sie schadhaft geworden sind, nicht im Fluss belassen, sondern getrocknet und anschließend verheizt werden.
684 Siehe Kap. Geologie des Arbeitsgebietes, S. 8.
685 Kröger 2013a.

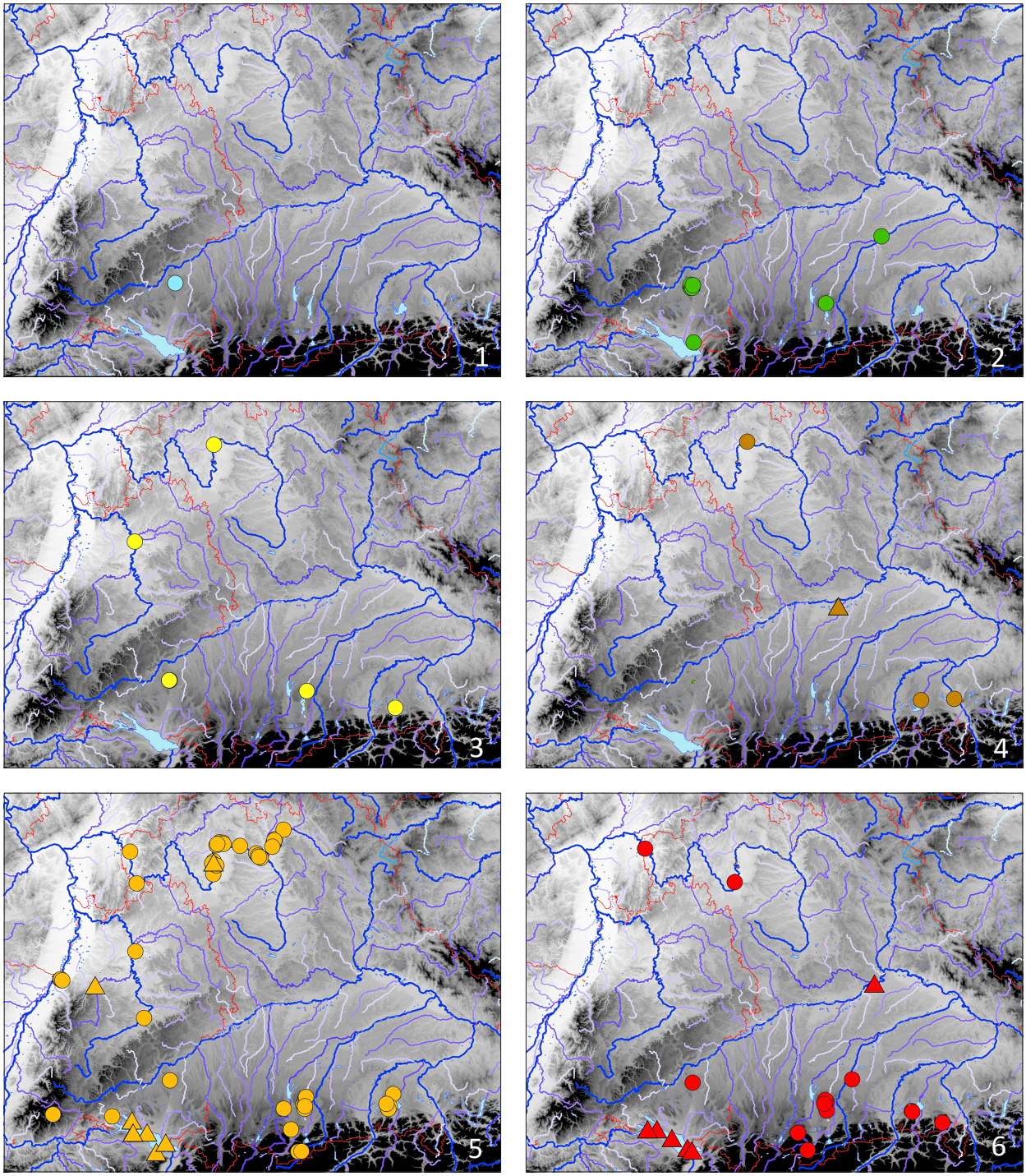


Abb. 87 **1** Neolithikum. – **2** Bronzezeit. – **3** Eisenzeit. – **4** römische Kaiserzeit. – **5** Mittelalter. – **6** Neuzeit. – (Kartierung L. Kröger 2013).

lücken im Flussabschnitt zwischen Kitzingen und Miltenberg[686] und der Konzentration der Funddatierungen um die Mitte des 14. Jahrhundert, unterliegen auch andere Regionen anthropogenen und geologischen Einflussfaktoren, welche zu einer sehr inhomogenen zeitlichen und räumlichen Verteilung der Funde führen[687].

686 Siehe Kap. Regionale Verteilung, S. 50.

687 Zum jetzigen Zeitpunkt kann die Abwesenheit von Einbäumen an der Donau nicht zufriedenstellend beantwortet werden. Dieses Bild zeigt sich nicht nur in Süddeutschland, sondern

DIE ENTWICKLUNG DER EINBÄUME IM ARBEITSGEBIET

Fließende Entwicklung versus starre Entwicklung

Bei der Bearbeitung des Fundmaterials am Main zeigte sich bereits zu einem frühen Zeitpunkt, dass sich gewisse Formen und Bauteile an einzelnen Einbäumen wiederholen und/oder nur in Kombination vorkommen, während sie an anderen Objekten nicht zu beobachten waren. Es bestand die Hoffnung, Funde in Gruppen einteilen, diese kritisch bewerten und anschließend die Phänomene erklären zu können[688].

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die unterschiedlichen Merkmale vorgestellt, welche in der Gesamtsumme eine Klassifikation bzw. eine Typendefinition ermöglichen. Dabei muss selbstverständlich immer bedacht werden, dass dies nur eine künstliche Einteilung aus heutiger Sicht ist bzw. sein kann. Da es sich bei den Fahrzeugen um technische und nicht um künstlerische Objekte handelt, folgen diese dem Leitsatz »form follows function«[689]. Hinzu kommt, dass die Funde einer großräumigen, dezentralen Produktion über einen langen Zeitraum entspringen. Diese unterliegt wiederum den Bedingungen des Werkstoffes Holz, welcher der Form und den gestalterischen Möglichkeiten klare Grenzen aufzwingt. Somit ist mit recht unterschiedlichen Gestaltungen bei trotzdem gleicher Verwendung zu rechnen. Es kann also nur versucht werden, grobe überregionale oder die Zeiten überschreitende Entwicklungslinien aufzuzeigen. Auf der anderen Seite besitzt bzw. benötigt jeder Einbaum einen Bug- und einen Heckabschluss wie auch eine Gestaltung des Rumpfes. Diese sind Teile eines Einbaums, definieren ihn, und ihre Gestaltung lässt sich entsprechend analysieren.

Für die Einteilung der Objekte kommt nur eine polythetische Typdefinition nach Eggert und Samida in Frage. Diese besagt, dass auch Objekte mit unterschiedlichen Merkmalen derselben Typengruppe zugeordnet werden können[690]. Damit ist es möglich, z. B. auch unvollständige Objekte einer Typengruppe zuzuordnen oder Objekte, die nicht alle Bedingungen erfüllen. Wichtig ist dabei eine gewisse, wenn auch subjektive Gewichtung der einzelnen Merkmale. So ist die exakte Anzahl der Laschen und Ausstemmungen von geringerer Bedeutung, da diese auch nach dem Bau des Einbaums den Bedürfnissen angepasst werden können. Die Merkmale der Bug-, Heck- oder Rumpfformen sind dagegen deutlich aussagekräftiger.

Die Definition von Typengruppen ist nötig, um eine Darstellbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten. Dabei hat sich gezeigt, dass sich vier Haupttypen anbieten, welche wiederum in Unterformen eingeteilt werden können. Es handelt sich also eigentlich um eine fließende Entwicklung der Formen, welche in ein starres Erklärungsmuster gepresst werden müssen.

auch in Österreich. Aus Ungarn sind 27 Einbäume bekannt (Tóth 2008), welche allerdings bislang unzureichend publiziert sind (für weiter östlich gelegene Länder ist der Publikationsstand bislang zu ungenügend, um eine fundierte Bewertung der Situation abgeben zu können). Aus kulturhistorischer Sicht ist zu vermuten, dass im Mittelalter dieselben Fahrzeuge an der Donau wie auch im restlichen Deutschland genutzt wurden (s. Kap. Schwimmkörper und deren Nutzungsrekonstruktion in Europa, S. 117). Um das unerwartete Fundbild zu erklären wurden unterschiedliche Ansätze verfolgt, u. a. mit Bezug auf die Geologie und Flussdynamik. Hier zeigte sich, dass mittelalterliche Kies- und Schotterkörper ebenfalls vorkommen, wenn auch vermutlich nicht im selben Umfang wie am Main (Schielein 2012, 83 ff.). Eine weitere Erklärung wurde in den Abbaumethoden der Sand- und Kiesindustrie an der Donau gesucht. Laut dem Industrieverband »Steine und Erden e. V.«, Fachabteilung Sand- und Kiesindustrie, unterscheiden sich diese aber nicht von den Methoden am Main, sodass eine Klärung der Fragestellung zum jetzigen Zeitpunkt ohne intensivere Untersuchungen nicht möglich ist (freundliche Mitteilung des Industrieverbandes »Steine und Erden e. V.«, Fachabteilung Sand- und Kiesindustrie, vom 24.07.2013).

688 Kröger 2009b.

689 »Die Form folgt der Funktion.«

690 »*Bei der polythetischen Klassifikation hingegen weist jeder Typvertreter mehrere, aber nicht alle der festgelegten diagnostischen Merkmale auf; damit ist keines der Merkmale für die Typzugehörigkeit notwendig, allerdings auch keines (alleine) ausreichend*« (Eggert/Samida 2013, 63).

Typ 1

Der erste Typ ist mit nur drei Funden vertreten. Es handelt sich um einen Fund aus Schonungen[691], einen aus Stettfeld[692] und einen aus Grafenrheinfeld[693]. Die drei Funde wurden aus Eichen gefertigt, welche nur wenige Astlöcher besaßen und besonders durch ihre Größe auffallen. Mit 599 cm und 1110 cm sind die beiden größten Funde im Arbeitsgebiet in dieser Gruppe vertreten. Auch die Breiten von 46 cm bis 68 cm befinden sich im Bereich der größten dokumentierten Dimensionen. Die Rümpfe folgen im Falle der Funde aus Schonungen und Grafenrheinfeld der natürlichen Stammrundung, die Außenseiten des Stettfelder Fundes wurden dagegen begradigt. Die beiden erhaltenen Bugabschlüsse ähneln sich nicht direkt, bilden aber eine Gemeinsamkeit dadurch, dass sie sich deutlich von den anderen Funden im Arbeitsgebiet abheben. Heckformen konnten aufgrund der schlechten Erhaltung nicht mehr beobachtet werden. Sowohl an dem Fund aus Schonungen als auch an dem Fund aus Grafenrheinfeld konnten zentrale Bohrungen festgestellt werden. Bohrungspaare, Laschen oder Ausstemmungen kommen allerdings nicht vor, was sie ebenfalls grundsätzlich von den anderen Funden abgrenzt. Auch finden sich an den Einbäumen aus Schonungen und Grafenrheinfeld als einzigen im Arbeitsraum aus dem Vollholz stehen gelassene Querrippen.

Die Datierungen zeigen, dass wir in dieser Gruppe drei der vier ältesten Einbäume im Arbeitsgebiet vorliegen haben[694]. Die Funde streuen im Gebiet des Obermains im Raum Schweinfurt und westlich von Bamberg, dies kann aber nicht als repräsentativ angesehen werden.

Mit dem Typ 1 fassen wir Einbäume, welche die Einteilung in eine eigene Gruppe eigentlich nicht verdienen. Es handelt sich um die typischen, in ganz Europa und darüber hinaus verbreiteten Wasserfahrzeuge, welche vom Mesolithikum bis in die Neuzeit dokumentierbar sind und eher eine sehr heterogene Gruppe bilden. Sie wurden für den Transport von Waren und Personen, den Fischfang und viele weitere Zwecke verwendet, so vermutlich auch am Main[695]. Die Gemeinsamkeit im Arbeitsgebiet liegt in ihrer Andersartigkeit gegenüber den anderen Funden. Hirte bezeichnet diese Funde als »Stammboote«, während er die Typen 2 bis 4 als »monoxyle Schwimmkörper« bezeichnen würde[696]. Angetrieben wurden diese Fahrzeuge vermutlich mit Hilfe von Paddeln oder Staken. Paddelfunde sind im süddeutschen Raum recht selten. Diesbezüglich stellt ein endneolithischer Fund aus Dietfurt an der Altmühl eine deutliche Ausnahme dar[697]. Die Verwendung von Paddeln bietet sich allerdings vor allem für die Talfahrt an oder wenn das Gewässer zu tief zum Staken ist, da dies die deutlich effektivere Antriebsmethode ist. Allerdings werden gerade schmale und flache Fahrzeuge wie Einbäume durch das Staken im Stehen auch sehr instabil und neigen zum Kentern, wohingegen ein Paddel nur im Sitzen verwendet wird[698].

Wer genau die beiden eisenzeitlichen Einbäume nutzte, lässt sich kaum sagen. Aus der Latènezeit wie auch der römischen Kaiserzeit sind eine ganze Reihe Siedlungen am Main bekannt, die als »Heimathäfen« in Frage kommen könnten, ohne dass dafür der Nachweis für einen konkreten Ort erbracht werden kann[699]. Auch der Verwendungszweck der Funde als Fischereifahrzeuge, Transportboote o. ä. kann ohne Beifunde oder eine reguläre Ausgrabung nicht eindeutig geklärt werden[700].

691 Siehe EN-32.
692 Siehe EN-36.
693 Siehe EN-64.
694 Der vierte Einbaum, welcher nicht diesem Typ angehört, ist der Fund aus Mariaburghausen EN-97.
695 Die Literatur zu Einbaumfunden in Europa ist sehr umfangreich. Aus diesem Grund soll an dieser Stelle nicht nochmals die wichtigste Literatur vorgestellt, sondern auf den beschriebenen Stand der Forschung verwiesen werden (s. Stand der Forschung zu Einbäumen in Europa, S. 24).
696 Hirte 1987, 4 ff.
697 Bauer/Hoppe 1991.
698 Siehe auch Kap. Entwicklung der Fahrzeuge, S. 232.
699 Pescheck/Uenze 1992, Karte Beilage 1.
700 Zu eisenzeitlichen Einbäumen s. Arnold 1995, 105 ff. und Hirte 1987, 238 ff.

Ebenso wenig lässt sich über den karolingischen Einbaum aus Stettfeld sagen. Auch aus dieser Zeit kennen wir eine ganze Reihe von Siedlungen in der Umgebung des Fundes[701]. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei dem momentan noch über 11 m langen Fund um einen Transporteinbaum gehandelt hat. Das Fehlen von Ansätzen von Bug und Heck lassen ein mindestens 14 m langes Fahrzeug erwarten. Es ist anzunehmen, dass dieses Fahrzeug in den überregionalen Handel eingebunden war. Die Nutzung des Mains als Kommunikations- und Ausgangspunkt des fränkischen Landesausbaus konnte mehrfach nachgewiesen werden[702]. Wie die Fahrzeuge dazu aussahen, ist bislang nicht bekannt. Frühmittelalterliche Plankenfahrzeuge, in der Regel in Form flachbodiger Prahme, sind mit wenigen Exemplaren an Rhein und Weser belegt, können sonst im deutschen Raum aber nicht nachgewiesen werden[703]. Wesentlich häufiger kommen dagegen Einbäume vor, welche vergleichbare Dimensionen wie das Stettfelder Exemplar aufweisen, z. B. der Fund vom Angelhof am Rhein[704] oder jener von Noyen-sur-Seine[705] aus Frankreich. Diese Fahrzeuge erfüllten die Funktion des überregionalen Flusstransportes und wurden am Main vermutlich im Verlauf des Hochmittelalters durch Plankenfahrzeuge abgelöst[706].

Typ 2

Der Typ 2 ist mit zwölf Funden vertreten, welche sich vom Kitzinger bis zum Bamberger Raum verteilen[707]. Bei der dendrochronologischen Untersuchung der Einbäume konnten ausnahmslos nur Eichen nachgewiesen werden[708]. Ein Fund aus Viereth[709] wird von Hirte als aus Fichte bestimmt[710]. Diese Einschätzung ist durchaus möglich, wenn auch nicht abgesichert, ebenso die Vermutung, dass drei weitere Funde[711] aus Eiche gefertigt wurden. Damit kann die Eiche als bevorzugtes Holz für diesen Typ festgestellt werden. Die Holzqualitäten sind unterschiedlich, im Ganzen betrachtet aber von hoher Güte. Es hat den Anschein, dass einige der Stämme eine stärke Krümmung aufwiesen. So lässt sich beobachten, dass sich das Mark bei manchen Funden am Bug im Stammmittelpunkt befindet, am Heck aber verschoben ist[712]. Die ursprüngliche Annahme, dass zum Bau dieses Einbaumtyps nur halbierte oder zu zwei Dritteln genutzte Einbäume genutzt wurden, musste verworfen werden[713].
Die Länge der Funde bewegt sich mit durchschnittlich etwa 340 cm sehr nah am Bereich des Gesamtdurchschnitts aller Einbaumfunde[714]. Aus dem Rahmen fällt besonders ein recht kurzer Fund aus Mariaburghausen mit nur 283 cm Länge[715]. Mit einer durchschnittlichen Breite von 45 cm und einer Durchschnittshöhe von 29 cm sind die Funde allerdings deutlich mächtiger als der Durchschnitt, und auch hier fällt der Fund aus Mariaburghausen durch seine kleinen Maße aus dem Rahmen. Alle Einbäume besitzen einen flachen Boden und senkrechte, innen wie auch außen begradigte Seitenwände. Ein Fund aus der Sammlung Schirmer[716] besitzt als einziger nach außen geneigte Seitenwände. Der Übergang vom Boden zu den Seiten ist im Gegensatz zu den anderen Funden nicht so deutlich ausgeprägt, sondern der Boden geht innen eher

701 Weiß 2007, 202.
702 Siehe u. a. Ettel 2011.
703 Kröger 2014b.
704 Ellmers 1972, 93; Hirte 1987, Katalog S. 206 f.
705 Mordant 1998; Tran u. a. 1998.
706 Auch wenn die Ausbreitung von Plankenschiffen an den Nebenflüssen des Rheins und kleineren Flüssen bislang noch nicht untersucht wurde, ist dies dennoch anzunehmen. Ein Rückgang großformatiger Einbäume ist allein aufgrund der Verknappung großformatiger und qualitativ hochwertiger Bäume in dieser Zeit zu vermuten.
707 Siehe EN-2, EN-5, EN-7, EN-33, EN-51, EN-62, EN-82, EN-93, EN-97, EN-110, EN-111 und EN-114.
708 Siehe EN-2, EN-33, EN-82, EN-93, EN-97, EN-110, EN-111 und EN-114.
709 Siehe EN-5.
710 Hirte 1987, Katalognr. VIII. 372.
711 Siehe EN-7, EN-51 und EN-62.
712 Siehe z. B. EN-7 und EN-33.
713 Kröger 2010a, 39.
714 Siehe Kap. Größen und Maße, S. 75.
715 Siehe EN-97.
716 Siehe EN-82.

fließend in die Seitenwände über. Ein Fund aus Viereth[717] verjüngt sich am Bug deutlich. Die anderen Funde besitzen parallel verlaufende Seitenwände.
Als eines der charakteristischen Merkmale kann die Form des Bugs angesehen werden. Alle erhaltenen Bugabschlüsse gehören zum Typ A[718]. Ebenso ist die Heckform A charakteristisch für den Einbaumtyp 2, und die meisten Funde können dieser Form zugeordnet werden[719]. Allein der Fund aus Mariaburghausen besitzt eine Heckform nach Typ C. Ein Fund aus Viereth[720] sowie ein Fund aus der Sammlung Schirmer[721] gehören zur Heckform F. Bohrungspaare an Bug und Heck konnten nicht an allen Funden beobachtet werden[722]. Auch wenn bei einem großen Teil die Abschlüsse stark beschädigt waren, zeigt sich doch, dass alle anderen Funde nur jeweils ein Bohrungspaar besaßen[723]. Ein Fund aus Viereth[724] weist zwar am Bug fünf Bohrungen auf, davon sind allerdings zwei deutlich größer als die restlichen. Zwei Funde besitzen eine zentrale Bohrung[725]. Laschen und Ausstemmungen können an allen Einbäumen beobachtet werden und sind je nach Erhaltungszustand recht regelmäßig und symmetrisch angeordnet. Einbauten oder andere Unregelmäßigkeiten im Rumpf lassen sich durchaus häufig beobachten, wie z. B. die Spantenknie an dem Fund aus Viereth[726], ein Absatz im Boden[727], eine Bohrungsreihe[728] oder erhaltene Querhölzer[729].
Neben dem ausschließlichen Vorkommen dieses Einbaumtyps am Obermain sind auch die Datierungen der Funde bemerkenswert. Der verhältnismäßig kleine Fund aus Mariaburghausen bildet hier wieder eine Ausnahme mit der sehr frühen Datierung nach 596d. Aber auch die übrigen Funde gehören mit ihren recht frühen Datierungen in das 12.[730] und das 13.[731] Jahrhundert zu den ältesten Funden.

Typ 3

Der Typ 3 ist mit 39 Funden die häufigste Einbaumform im Arbeitsgebiet. Sie erstreckt sich vom Raum Lichtenfels bis nach Kitzingen und ist damit, wie auch der Typ 2, allein auf den Obermain beschränkt. Die Hölzer stammen von unterschiedlichen Baumarten. So sind zwölf Funde aus Eiche[732] gefertigt, zwei aus Fichte[733] und 22 aus Tanne[734]. Die Qualität lässt sich aufgrund der unterschiedlichen Holzarten nur schwer einheitlich bewerten. Verallgemeinert kann aber gesagt werden, dass die verwendeten Eichen von mittelmäßiger bis guter Qualität waren. Diverse Funde besaßen zum Teil größere Astlöcher[735]. Wechselnde Drehwüchse konnten deutlich an einem Objekt aus Obereisenheim[736] beobachtet werden. Der überwiegende Teil der Funde wurde zentral aus dem Stamm geschlagen. Dies betrifft alle Einbäume aus Tanne, abgesehen von einer Ausnahme[737]. Bei zwei Funden aus Eiche ist der Stammmittelpunkt aufgrund des krummen Wuchses verschoben[738], zwei weitere Einbäume sind aus zwei Drittelstämmen hergestellt worden[739]. Fast alle

717 Siehe EN-7
718 Gleichzeitig gehören aber nicht alle Bugformen A dem Einbaumtyp 2 an, EN-94 und EN-301 sind außen vor gelassen.
719 Wiederum sind nicht alle Heckformen A dem Einbaumtyp 2 zuzuordnen, so z. B. nicht EN-34, EN-50, EN-74, EN-81 und EN-101.
720 Siehe EN-7.
721 Siehe EN-110.
722 Keine Bohrungspaare besitzen EN-7 und EN-93.
723 Deutlich zu sehen an EN-33, EN-51 und EN-62, zu vermuten an EN-2, EN-82 und EN-111.
724 Siehe EN-5.
725 Siehe EN-33 und EN-93.
726 Siehe EN-93.
727 Siehe EN-114
728 Siehe EN-110.
729 Siehe EN-2, EN-33 und EN-62.
730 Siehe EN-2, EN-110 und EN-93.
731 Siehe EN-11. EN-33 und EN-82.
732 Siehe EN-1 (unsicher), EN-4 (unsicher), EN-23, EN-24, EN-37, EN-50 (unsicher), EN-80, EN-84, EN-94, EN-98, EN-99 und EN-100.
733 Siehe EN-3 (unsicher) und EN-49.
734 Siehe EN-12, EN-13, EN-34, EN-35, EN-41, EN-45, EN-46, EN-48, EN-72, EN-73, EN-76, EN-77, EN-78, EN-79, EN-83, EN-87, EN-88, EN-89, EN-90, EN-92, EN-102 und EN-113.
735 z. B. EN-1 oder EN-94. Für diesen Einbaum wurde ein besonders großer Stamm verwendet, was vermutlich die Auswahlmöglichkeiten, um einen astfreien Stamm zu erhalten, erschwerte.
736 Siehe EN-37.
737 Siehe EN-78.
738 Siehe EN-37 und EN-100.
739 Siehe EN-24 und EN-80.

Objekte besitzen einen flachen Boden, bei senkrecht oder nahezu senkrecht aufragenden Seitenwänden, welche zudem immer parallel verlaufen. Auffällig ist ein Fund aus der Sammlung Schirmer[740], welcher mit etwa 4,5 cm Stärke ungewöhnlich breite Seitenwände besitzt. Eine weitere Ausnahme bildet ein Fund aus Stettfeld[741], dessen Außenwände nicht oder nur wenig begradigt worden sind. Die durchschnittliche Länge der Funde vom Typ 3 beträgt 380 cm und ist um 40 cm deutlich länger als der Durchschnitt von Typ 2. Dabei stechen besonders zwei sehr kleine Funde mit nur 276 cm[742] und 310 cm[743] hervor sowie ein besonders langer Fund mit 540 cm[744]. Sehr auffällig werden die Unterschiede zwischen Typ 2 und 3 bei der Breite und Höhe. Die Einbäume vom Typ 3 sind mit einer Breite von durchschnittlich 36 cm und einer Durchschnittshöhe von 24 cm um 9 cm schmaler und um 5 cm flacher als Typ 2. Hier stechen keine Funde durch besondere Maße aus der Masse heraus. Die Größenunterschiede zwischen den Typen 2 und 3 lassen sich sicherlich mit den verwendeten Holzarten erklären, die dafür sorgen, dass Einbäume aus Eiche aus deutlich breiteren Stämmen gefertigt werden können. Dafür liegt die Gabelung im Bereich der Krone häufig recht tief, was die maximale Länge beschränkt. Andererseits zeigt sich bei den aus Eiche gefertigten Einbäumen des Typs 3 keinerlei Unterschied in der Breite und Höhe[745] im Vergleich mit den Vertretern des gleichen Typs, welche aus Nadelholz gefertigt wurden.

Laschen und Ausstemmungen kommen an allen Funden in recht großer Zahl vor. Sie sind in den meisten Fällen regelmäßig und symmetrisch über die Seitenwände verteilt. Eine Ausnahme davon bildet ein Fund aus Stettfeld[746], welcher im Bugbereich zwei ungewöhnlich große Laschen aufweist. In einer dieser Laschen befindet sich eine vertikale Bohrung, was sonst bei Funden des Typs 3 nicht beobachtet werden kann. Einbauten in den Rumpf existieren nicht, dafür aber z. B. die bereits beschriebenen eingeschlagenen Kreuze[747] sowie Spuren, welche vermutlich von der Einbaumherstellung stammen[748] oder bislang nicht weiter zu erklären sind[749]. An Beifunden kommen Querstangen[750] und Sandsteinplatten[751] vor. Auch wurden zwei Funde durch den Finder als »zusammengekoppelt« beschrieben[752].

Bei der Betrachtung der Gestaltung von Bug, Heck und Bohrungen zeigt sich, dass die Funde des Typs 3 noch feiner unterteilt werden können. Die verwendeten Bugformen lassen sich bis auf wenige Ausnahmen den Gruppen B und C zuordnen. Diese beiden Gruppen werden, abgesehen von einzelnen Sonderformen[753] und einem Fund vom Typ 2[754], ausschließlich aus Vertretern des Typ 3 gebildet. Der ungewöhnlich große Einbaum aus Zapfendorf[755] wurde in seiner Bugform der Gruppe A, ein fragmentierter Fund aus Kleinheubach[756] der Gruppe D zugeordnet. Bei den Heckformen sind sämtliche Funde den Gruppen B, D und E zugeordnet. Wie auch bei den Bugformen werden diese Gruppen bis auf eine Ausnahme[757] ausschließlich durch Funde des Typs 3 gebildet. Große Bohrungen kommen immer als Paare sowohl am Bug als auch am Heck vor. Hier lässt sich allerdings unterscheiden zwischen Funden mit jeweils einem und zwei Bohrungspaaren. Eine Ausnahme bilden wenige Funde, die keine Bohrungspaare besitzen[758]. Zusätzlich zu den großen Bohrungen sind nur an Funden des Typs 3, im Gegensatz zu Funden des Typs 2, regelhaft kleinere asymmetrische Bohrungen festzustellen, welche die Größeren begleiten, wenn auch nicht bei allen.

740 Siehe EN-77.
741 Siehe EN-4.
742 Siehe EN-98.
743 Siehe EN-49.
744 Siehe EN-94.
745 Hier liegt die durchschnittliche Breite bei 37 cm und die Höhe bei 25 cm.
746 Siehe EN-4.
747 Siehe EN-24 und EN-37 und s. Kap. Einbauten und konstruktive Besonderheiten, S. 96.
748 Siehe EN-48 und EN-84.
749 Siehe EN-87.
750 Siehe EN-73.
751 Siehe EN-35.
752 Siehe EN-67.
753 Siehe EN-50, EN-302 und EN-304.
754 Siehe EN-97.
755 Siehe EN-94.
756 Siehe EN-11.
757 Siehe EN-22, zu Typ 4 gehörend.
758 Siehe EN-4, EN-12 (aber nur am Heck fehlen die Bohrungen), EN-61, EN-84, EN-86 und EN-94.

Es zeigte sich, dass die Funde mit der Bugform C[759] allesamt in Verbindung mit der Heckform E vorkommen. Sie besitzen ein, zwei oder, als einzige der Gruppe Typ 3, überhaupt keine Bohrungspaare. Sie können sowohl aus Eiche als auch Tanne gefertigt sein und datieren, mit Ausnahme eines Fundes aus dem 13. Jahrhundert[760], in das 14. Jahrhundert. Das Vorkommen des damit entstandenen Typs 3a[761] ist auf den Raum zwischen Stettfeld und Lichtenfels beschränkt, befindet sich also in der weiteren Umgebung um Bamberg (siehe **Abb. 29**).

Eine weitere Untergruppe 3b[762] bildet sich aus Teilen der Bugformen der Gruppe B und Heckformen der Gruppe B. Sie besitzen immer nur ein Bohrungspaar an Bug und Heck. Das verwendete Holz ist ausschließlich Eiche. Sie datieren in das 13. und 14. Jahrhundert und kommen ohne Ausnahme im Raum um und südlich von Schweinfurt vor.

Die letzte Untergruppe 3c[763] bildet mit 22 verlässlich zuweisbaren Funden die größte Gruppe. Die Bugformen gehören der Gruppe B, die Heckformen mit nur zwei Funden[764] der Gruppe B und die übrigen der Gruppe D an. Es können ein oder zwei Bohrungspaare vorkommen. Vollständig erhaltene Funde zeigen, dass dies auch an ein und demselben Einbaum der Fall sein kann[765]. Besonders die Funde des Typs 3c zeichnen sich durch eine große Anzahl begleitender kleinerer Bohrungen aus. Sämtliche Funde wurden aus Tanne gefertigt und datieren in das 14. und 15. Jahrhundert[766]. Die Funde verteilen sich vom Kitzinger bis in den Lichtenfelser Raum.

Typ 4

Der Typ 4 ist mit insgesamt 19 eindeutig zuweisbaren Funden vertreten[767]. Diese beziehen sich ausschließlich auf den Untermain und streuen in einem Gebiet zwischen Miltenberg und Offenbach, wobei zwei Funde[768] aus dem Depot des Stadtmuseums Wiesbaden keinen Herkunftsnachweis mehr besitzen und es möglich ist, dass sich das Fundgebiet bis zur Mündung in den Rhein erstreckt hat. Eine Konzentration der Funde findet sich eindeutig im Raum Seligenstadt. Sämtliche Funde wurden aus Eiche gefertigt. Bei zwei Funden[769] liegen keine Informationen über die Holzart vor, die Tendenz geht eher in Richtung Eiche. Die Qualität der Bäume ist, wie auch in den anderen Regionen, nur schwer einheitlich zu bewerten. Es zeigt sich deutlich, dass sich die Qualität gegenüber den Funden am Obermain als durchschnittlich schlechter darstellt. Die Anzahl der großen Astlöcher[770] wie auch der Dreh- oder verkrümmten Wüchse[771] ist deutlich höher. Der Großteil der Funde wurde zentral aus dem Stamm geschlagen. Bei einer ganzen Reihe von Einbäumen zeigt sich, dass der krumme Wuchs des Baumes dies wohl verhinderte[772]. Im Gegensatz zu den Funden der Typen 2 und 3 besitzen die Funde des Typs 4 nur in wenigen Fällen ein kastenförmiges Äußeres. Fast alle Funde sind nicht oder nur wenig außen nachgearbeitet worden und gehören der Querschnittgruppe D an[773]. Dies wird besonders bei mehreren Funden aus Seligenstadt deutlich (**Abb. 88**). Die übrigen Querschnitte

759 Hier wird auch der übergroße Fund aus Zapfendorf (EN-94) mit Bugform A hinzugerechnet.
760 Siehe EN-84.
761 Dazu gehören EN-1, EN-4, EN-12, EN-13, EN-34, EN-84, EN-87 und EN-94.
762 Dazu gehören EN-23, EN-24, EN-37, EN-50, EN-75, EN-80, EN-98, EN-99 und EN-100.
763 Dazu gehören EN-3, EN-35, EN-41, EN-45, EN-46, EN-48, EN-49, EN-52, EN-67, EN-72, EN-73, EN-76, EN-77, EN-78, EN-79, EN-83, EN-88, EN-89, EN-90, EN-92, EN-102 und EN-113.
764 Siehe EN-73 und EN-92.
765 Siehe EN-48, EN-52, EN-72 und EN-113.
766 Eine Ausnahme bildet auch hier der bereits mehrfach genannte Einbaum des 17. Jhs. aus Fichte (EN-49).
767 Siehe EN-10, EN-19, EN-20, EN-21, EN-22, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31, EN-38, EN-40, EN-55, EN-71, EN-103, EN-104 und EN-107.
768 Siehe EN-22 und EN-38.
769 Siehe EN-40 und EN-104.
770 Siehe z. B. EN-20, EN-26, EN-30, EN-103, EN-107 und EN-109.
771 Siehe EN-21, EN-25, EN-28 und EN-71.
772 Siehe EN-10, EN-55, EN-71, EN-103 und EN-109.
773 Siehe EN-10, EN-20, EN-21, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-40, EN-71, EN-107 und EN-109.

können der Gruppe A[774] zugeordnet werden, aber auch diese sind nur grob nachgearbeitet worden (siehe **Abb. 63**). Ein Fund aus dem Stadtarchiv Wiesbaden[775] stellt mit seiner sauberen Bauweise eine klare Ausnahme in der Typenzusammenstellung dar. Trotz der reduzierten Bearbeitung der Außenseiten ist das Innere in der Regel ordentlich und rechtwinklig ausgeschlagen worden. Ein Fund aus Hanau[776] zeigt hingegen eine Rundung des Inneren an. Die Außenseiten scheinen in der Regel parallel zu verlaufen, auch wenn dies aufgrund ihrer Unregelmäßigkeit nicht immer eindeutig zu bestimmen ist. Richtet man den Blick auf die Innenseiten, scheint sich dieser Eindruck zu bestätigen. Die durchschnittliche Länge beträgt 315 cm, wobei die Werte kaum Ausreißer aufweisen. Damit sind die Funde deutlich kürzer als die Typen 2 und 3. Ein kurzer Einbaum mit nur 239 cm Länge aus Seligenstadt[777] und ein 402 cm langer Einbaum aus dem Stadtarchiv Wiesbaden[778] bilden die minimale und maximale Größe. Durchschnittliche Breiten von 35 cm und Höhen von 26 cm entsprechen etwa den Maßen des Typs 3. Herausstechend ist hier aber ein Fund aus Aschaffenburg mit 58 cm Breite und 40 cm Höhe[779].



Abb. 88 Die Außenseiten mehrerer Einbäume aus Seligenstadt scheinen nicht begradigt worden zu sein (oben: EN-30; unten: EN-29). – (Fotos L. Kröger 2012).

Laschen und Ausstemmungen kommen regelmäßig vor. Allerdings sind gerade an den Funden des Typs 4 die Seitenwände aufgrund des schlechten Erhaltungszustandes oft unvollständig. Bei gut erhaltenen Funden[780] zeigt sich aber eine deutliche Paarbildung. Dabei scheinen Ausstemmungen häufiger vorzukommen als bei den Typen 2 und 3. Gerade kurz vor Bug und Heck können an mehreren Funden besonders große Ausstemmungen beobachtet werden. Ein Fund aus Seligenstadt[781] mit insgesamt 22 Laschen und Ausstemmungen sowie mehreren doppelt ausgeführten Laschen lässt vermuten, dass diese nicht gleichzeitig gebohrt wurden, sondern dass eine Zweiphasigkeit vorliegt.

Einbauten in den Rumpf kommen nicht vor. Es wurden auch nie begleitende Funde geborgen, abgesehen davon, dass im Seligenstädter Raum eine ganze Reihe von Einbäumen nebeneinanderliegend gefunden wurde. Welche dies aber genau waren, lässt sich nicht mehr eindeutig klären[782]. Querstangen oder Steinplatten sind nicht bekannt.

Im Gegensatz zu den Typen 2 und 3 kommen an den Funden des Typs 4 keine Bohrungspaare vor. Einzelne, meist zentral gelegene Bohrungen können dagegen regelmäßig beobachtet werden[783]. Des Weiteren kommen regelmäßig annähernd vertikale Bohrungen in den Seitenwänden vor, welche in der Regel einen Bezug zu gegenüberliegenden Ausstemmungen besitzen[784]. Die Bug- und Heckformen zeigen ein uneinheitliches Bild, welches sich gut von den Typen 2 und 3 unterscheiden lässt. So konnten die Einbäume des Typs 4 in die Buggruppe D eingeordnet werden, welche sie bis auf eine Ausnahme[785] ausschließlich bilden. Die Heck-

774 Siehe EN-19, EN-22, EN-25, EN-26, EN-38, EN-55, EN-103 und EN-104.
775 Siehe EN-22.
776 Siehe EN-71.
777 Siehe EN-29.
778 Siehe EN-22.
779 Dabei ist allerdings anzumerken, dass diese Werte nicht vor Ort überprüft werden konnten und somit eventuelle Messfehler nicht auszuschließen sind.
780 Siehe EN-20, EN-22, EN-26, EN-28, EN-71 und EN-103.
781 Siehe EN-28.
782 Siehe EN-20, EN-21, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31 und EN-107.
783 Siehe EN-10, EN-26, EN-28 und EN-30.
784 Siehe EN-19, EN-20, EN-26, EN-30, EN-103 und EN-104.
785 Der Fund EN-11 wird als Mischform der Typen 3a und 3b beschrieben.

formen entsprechend durchweg der Gruppe C, welche ebenfalls bis auf zwei Ausnahmen[786] nur von ihnen gebildet wird[787].
Die Datierung der Funde ist zum Teil nicht ganz eindeutig[788]. So könnte der älteste Fund aus Seligenstadt[789] dieser Gruppe in das 11. Jahrhundert datieren oder ein anderer Seligenstädter Fund[790] aus dem 12. Jahrhundert der älteste sein. Als gesichert können aber Funde aus dem 13.[791], 14.[792] und 15. Jahrhundert[793] gelten. Dies ist im Vergleich zu den Typen 2 und 3 interessant, da sich im Verlauf des 14. Jahrhunderts am Obermain die Form und Holzart der Funde verändert. Dies kann am Untermain nicht beobachtet werden.

Sonderformen

Neben einer ganzen Reihe von Funden, die sich eindeutig einem bestimmten Typ zuordnen lassen, existieren mehrere Einbäume, welche durch ihre Form vom gewohnten Bild abweichen. Zum einen können dies Einbäume sein, welche Eigenschaften von zwei Typen aufweisen, wie z. B. ein Fund aus Kleinheubach[794]. Dieser Fund besitzt sowohl Merkmale der Typen 3a und 3b. Genauso ein Fund aus Stettfeld[795], der Ähnlichkeiten mit den Typen 2 und 3a aufweist. Das Vorkommen solcher Funde ist nicht überraschend. Wie bereits beschrieben, handelt es sich bei der Typeneinteilung um eine polythetische Typdefinition, in der Übergangsformen die Regel sein sollten[796].
Anders verhält es sich mit Funden, welche zwar einem bestimmten Typ zugeordnet werden konnten, aber durch einzelne Bauteile klar aus der Masse herausstechen. Um einen solchen Fund handelt es sich zum Beispiel bei einem Einbaum aus Stettfeld[797]. Er wurde dem Typ 3a zugeordnet. Das Fehlen von Bohrungspaaren sowie zwei größere quadratische Laschen an der rechten Außenwand kurz vor dem Bug heben ihn klar von den restlichen Funden ab. Dafür besitzt er eine einzelne zentrale Bohrung. Eine zusätzliche, fast vertikal geführte Bohrung in einer dieser Laschen verstärkt das Bild. Es ist deutlich, dass dieser Fund zwar die Grundkonstruktion des Typs 3a besitzt, allerdings die Verbindung mit anderen Einbäumen nicht über Bohrungspaare, sondern auf eine andere Art und Weise hergestellt wurde. Gleiches lässt sich über einen Einbaum vom Typ 3a aus Zapfendorf[798] sagen. Dieser sticht nicht nur mit seinen Maßen aus der Masse heraus, sondern auch mit der Konstruktion von Bug und Heck, die eher an den Typ 2 erinnern. Ihm fehlen ebenfalls Bohrungspaare, wohingegen er zwei zentral gelegene Bohrungen am Bug aufweist. Des Weiteren ist ein Einbaum aus Mariaburghausen[799] vom Typ 2 zu nennen. Aufgrund seiner ungewöhnlich frühen Datierung hebt er sich klar vom Rest der Funde ab, aber auch sein Aussehen zeigt deutliche Unterschiede zu den sonstigen Funden des Typs 2. Er ist auffallend klein und besitzt eine Heckform, die eher an die des Typs 4 erinnert, zumal sich keine Bohrungslöcher im Heckblock befinden. Da der Fund leider recht stark fragmentiert ist, kann nicht gesagt werden, ob es auch bei den Laschen und Ausstemmungen Abweichun-

786 Der Fund EN-97 wird dem Typ 2 zugeordnet. Der Fund EN-106 kann als Sonderform bezeichnet werden.
787 Es wurde versucht, die Funde des Typs 4 in weitere Untergruppen zu unterteilen. Nach mehrmaliger Prüfung musste aber eingesehen werden, dass keine der vorgenommenen Einteilungen zum jetzigen Zeitpunkt als haltbar gelten kann. Es bleibt abzuwarten, ob mit Hilfe von Neufunden eine differenzierte Betrachtung des Typs 4 möglich sein wird.
788 Siehe Kap. Datierung der Einbaumfunde, S. 99. Die dendrochronologischen Proben der Funde EN-20, EN-21, EN-27 und EN-107 konnten mit keiner Referenzkurve eine ausreichende Übereinstimmung erreichen. Für den Fund EN-29 liegen zwei mögliche Ergebnisse vor.
789 Siehe EN-29.
790 Siehe EN-28.
791 Siehe EN-109.
792 Siehe EN-55
793 Siehe EN-25, EN-71, EN-30 und EN-26.
794 Siehe EN-11.
795 Siehe EN-34.
796 Siehe Kap. Fließende Entwicklung versus starre Entwicklung, S. 103.
797 Siehe EN-4.
798 Siehe EN-94.
799 Siehe EN-97.

gen von der Regel gibt. Ob diese ungewöhnliche Form typisch ist für Einbäume der Zeit um 600, lässt sich momentan nicht sagen, da Vergleichsbeispiele fehlen. Zuletzt ist in dieser Gruppe der Laschenformen noch ein Einbaum aus Viereth[800] zu nennen. Dieser Fund wurde dem Typ 2 zugeordnet, besitzt aber mehrere einzigartige Eigenschaften. Die auffälligste ist das eingeschobene Heckbrett, welches sich in dieser Form an keinem anderen Einbaum im Bearbeitungsraum beobachten ließ. Wie bei den bereits genannten Einbäumen lassen sich hier keine Bohrungspaare, weder am Heck noch am Bug, erkennen, dafür eine einzelne zentral geführte Bohrung am Bug. Die deutliche rechteckige Form des Querschnitts und der Absatz im vorderen Drittel des Bodens sind ein weiteres Unterscheidungskriterium. Gerade bei diesem Fund ist es äußerst bedauerlich, dass sowohl eine Dokumentation als auch eine dendrochronologische Untersuchung nicht zustande gekommen sind[801]. Im Vergleich mit den anderen am Main beobachteten Funden sticht dieser Einbaum deutlich aus der Masse heraus. Besonders das eingeschobene Heckbrett ist von bronzezeitlichen oder eisenzeitlichen Funden bekannt[802] und kommt bei mittelalterlichen Einbäumen in der Regel nicht mehr vor. Eine der besten Parallelen stellt nach wie vor ein Heilbronner Einbaum[803] aus dem 14. Jahrhundert dar, daneben ein in Göttingen gefundenes Stück mit einer äußerst fraglichen Datierung »*um Christi Geburt*«[804]. Bei beiden Funden wurde ein Heckbrett allerdings erst nachträglich eingesetzt und nicht beim Schlagen des Stammes stehen gelassen. Der durchaus subjektive Eindruck bezüglich des Vierether Fundes bleibt, dass er etwas »archaisch« wirkt. Auch wenn eine eisenzeitliche oder gar bronzezeitliche Datierung des Fundes allein aufgrund der guten Erhaltung und des Nutzungskontextes äußerst unwahrscheinlich ist, kann dennoch eine grobe frühmittelalterliche Datierung vermutet werden, zumindest vor dem 12. Jahrhundert. Ob dies zutrifft, kann aber letztlich nur eine naturwissenschaftliche Datierung klären.

Neben den Einbäumen, welche sich wenigstens grob in die Typologie einordnen ließen, kommen mehrere Funde vor, bei denen dies nicht möglich war. Um einen solchen Fund handelt es sich bei einem Einbaum aus dem Stadtarchiv Wiesbaden[805]. Die herausragende Besonderheit dieses Fundes stellt die ungewöhnliche Bugform dar (siehe **Abb. 67 E**). Der Abschluss mit einer außen liegenden Öse konnte im gesamten Arbeitsgebiet sonst nicht beobachtet werden. Auch kommen keine vertikalen Bohrungen vor, dafür aber Ausstemmungen. Eine vergleichbare Konstruktion einer Bugöse findet sich an einem frühlatènezeitlichen Einbaum aus Gartrop-Bühl an der Lippe[806], welcher allein durch seine Größe von 15,2 m nicht mit dem Wiesbadener Fund vergleichbar ist. Die Öse besitzt zwar eine ähnliche Größe, der Bug bildete dagegen eine Spitze, in welche die Bohrung eingebracht wurde[807]. Ein weiterer Fund mit ähnlicher Öse ist ein ebenfalls eisenzeitlicher Einbaum aus Cudrefin in der Schweiz[808]. Funde mit einem abgesetzten Steg am Bug, allerdings ohne Bohrung, sind z. B. aus der Zeit um 1100 aus England[809] bekannt. Es ist zu vermuten, dass im Falle des Fundes aus Wiesbaden die Öse mehrere gleich gebaute Einbäume mit Hilfe eines Querholzes miteinander verbinden sollte. Diese wäre aber äußerst bruchanfällig und könnte nach einer Beschädigung nicht wieder erneuert werden. Genauso ist es aber auch möglich, dass der Einbaum, wie viele Einbäume des Typs 4, gänzlich ohne Bohrungen o. ä. zur Querverbindung auskommen konnte. Dass vergleichbare Formen im sonstigen Bearbeitungsraum an Main und Neckar nicht entdeckt werden konnten, hängt möglicherweise mit dem Fundort des Stückes zusammen. Dieser ist nicht mehr bekannt. Während bei vielen

800 Siehe EN-7.
801 Siehe Kap. Arbeitsweise und Dokumentation der Funde, S. 37.
802 Arnold 1995, 72 ff.
803 Siehe EN-301.
804 Hirte 1987, Katalog Nr. IV. 137.
805 Siehe EN-106.
806 Hermanns 2008, 75 ff.
807 Hermanns sieht in der Öse ein Indiz, um den Einbaum von Gartrop-Bühl als Schwimmkörper einer Fähre anzusprechen. Jedoch führt die Abwesenheit von weiteren Bauteilen wie Laschen und Ausstemmungen zu der Überlegung, auch andere Verwendungsmöglichkeiten zu erwägen. So könnte die Öse z. B. genutzt worden sein, um das Fahrzeug am Ufer zu befestigen oder gegen den Strom zu ziehen.
808 Arnold 1995, 106 f. Die Form entspricht dem Typ »e3« nach Arnold 1996a, 20.
809 McGrail 1978, 157 ff. Fig. 6.

Einbäumen ohne bekannten Fundort aus Museen und Sammlungen Frankens und Südhessens eine Herkunft aus dem Main mit größter Sicherheit anzunehmen ist, kann dies bei den Funden aus Wiesbaden nicht vorausgesetzt werden. Es ist durchaus möglich, dass der Fund überhaupt nicht aus dem Main, sondern aus dem Rhein stammt. Aber auch dort wäre diese Bauform, soweit es sich beim aktuellen Forschungsstand überblicken lässt, einmalig.

Nicht verwunderlich ist, dass sich die Funde aus dem Neckar nur schwer in die für den Main entwickelte Typologie einordnen lassen. Die zu Beginn der Untersuchung gehegte Hoffnung, dass es möglich sein könnte, die Entwicklung der Einbäume an Main und Neckar miteinander vergleichen zu können, zerschlug sich bedauerlicherweise aufgrund der bisher geringen Fundmenge am Neckar. So liegen mit aktuell nur drei dokumentierten Funden[810] zu wenige Objekte für eine vergleichende Analyse vor. Trotzdem weisen die Funde Charakteristika auf, welche mit Funden am Main übereinstimmen, und andere, die sie von ihnen unterscheiden.

Den am besten untersuchten Einbaum am Neckar stellt ein Heilbronner Fund[811] aus dem 14. Jahrhundert dar. Er entspricht in den Maßen relativ genau dem Durchschnitt des Typs 3, die Bugform und Rumpfform passen zum Typ 2. Das Heck mit einem eingesetzten Brett ist dagegen im Arbeitsgebiet einzigartig. Ein Bohrungspaar im Bug ist erkennbar, ebenso wie paarig angeordnete Laschen. Am Main dagegen sind größere rechteckige Laschen an Bug und Heck nicht bekannt. Diese sollten vermutlich Querbalken aufnehmen, um mehrere Einbäume miteinander verbinden zu können (siehe **Abb. 117**). Auch wenn vergleichbare Konstruktionen am Main nicht beobachtet werden konnten[812], kommen diese an der Weser im Raum Hameln dagegen vor. Hier konnten an allen Einbaumfunden[813] rechteckige Laschen festgestellt werden, welche sich ebenfalls für die Aufnahme von Balken rekonstruieren lassen (siehe **Abb. 94**).

Ein weiteres Einbaumfragment aus Heilbronn[814] besitzt zwei Bohrungen, welche die schräge Innenfläche am Bugblock durchstoßen. Dies konnte auch bei Funden am Obermain beobachtet werden[815]. Die Bugform entspricht der Form C welche charakteristisch für den Einbaumtyp 3a ist. Eine fast vertikale Bohrung in der rechten Außenwand ist dagegen eher typisch für Funde des Typs 4. Ungewöhnlich und in ihrer Funktion nicht ganz eindeutig sind eine zentrale und zwei seitliche Ausarbeitungen am Bugblock. Diese besitzen eine große Ähnlichkeit mit Ausarbeitungen an einem Fund aus Volkach[816], welcher nach 1400 datiert.

Als letztes Objekt aus dem Neckar ist der undatierte Fund aus Neckarmühlbach[817] zu nennen. Dieser besitzt, wie auch das Einbaumfragment aus Heilbronn, zwei Bohrungen an der schrägen Innenseite des Bugblocks. Die Bugform entspricht der Form C, das Heck der Form E. Beide sind für den Einbaumtyp 3a charakteristisch. Die Position der Laschen und Bohrungen an der einen erhaltenen Seitenwand ist exakt spiegelbar. Der Fund ließe sich ohne größere Probleme dem Typ 3a zuordnen und zeigt recht deutlich die Parallelen in der Einbaumkonstruktion zwischen Main und Neckar.

Als besonderes Objekt soll an dieser Stelle kurz ein Einbaum vorgestellt werden, welcher aus dem nächsten Umfeld des Arbeitsgebietes stammt und sehr deutlich den Variantenreichtum in der Gestaltung der Einbäume aufzeigt. Der Fund wurde im Herbst 2013 nach einem Unwetter im Großen Hörnausee bei Gerolzhofen in Unterfranken gemacht (**Abb. 89**). Dieser urkundlich spätestens im 16. Jahrhundert erstmals genannte See wurde durch die Ableitung des Baches Volkach künstlich geschaffen. Bereits im 17. Jahrhundert

810 Siehe EN-301, EN-302 und EN-304.
811 Siehe EN-301.
812 Der Fund EN-4 aus Stettfeld besitzt zwar auch zwei rechteckige Laschen am Bug, diese befinden sich aber nur in der rechten Außenwand. Damit können Balken nicht durchgeschossen werden und es liegt eine gänzlich andere Konstruktion vor.
813 Brandt 2006, 153 ff.; Ellmers 1985a, 62 f.; 1987c, 40; Fielitz 2003, 131.
814 Siehe EN-302.
815 Siehe EN-13.
816 Siehe EN-102.
817 Siehe EN-304.



Abb. 89 Der im großen Hörnausee gefundene Einbaum. – (Foto L. Kröger 2014).

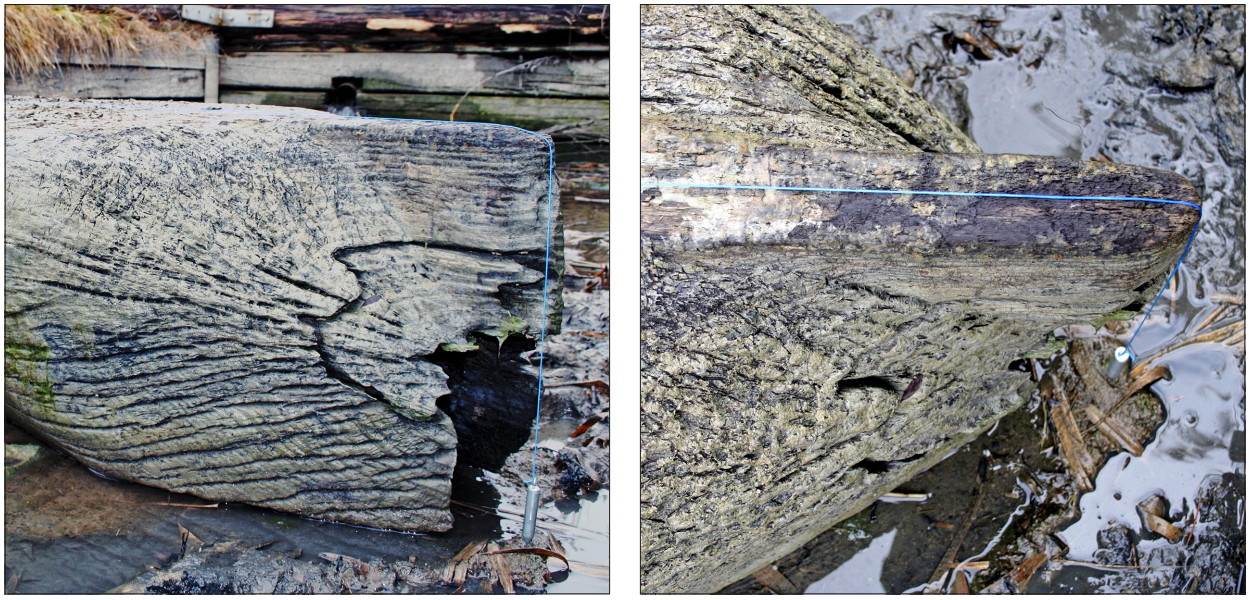


Abb. 90 Bug des im großen Hörnausee gefundenen Einbaums. – (Fotos L. Kröger 2014).

besaß er seine heutige etwa fünfeckige Form und wird seitdem als Fischteich genutzt[818]. Im Frühjahr 2014 konnte der Fund vor Ort dokumentiert und gleichzeitig naturwissenschaftlich beprobt werden[819]. Der Einbaum ist 348 cm lang und besitzt eine Breite von 75 cm. Der Boden ist abgeflacht, die Seitenwände folgen der Rundung des Stammes sowohl außen als auch innen. Die Seitenwände sind sehr dünn gefertigt und verengen sich oben. Bug und Heck laufen spitz auf Höhe des Dollbordes zu, wobei auf der Mittelachse an beiden Seiten eine brettartige Verlängerung aus dem Holz herausgearbeitet wurde (**Abb. 90**). Diese Form besitzt in Mitteleuropa derzeit keinerlei Parallelen. Das Holz, aus dem der Fund gefertigt wurde, stammt

818 Frey 2004, 27 ff.

819 Die Dokumentation des Fundes erfolgte durch den Autor. Der Hinweis auf den Fund ist abermals dem bereits genannten Herrn K. Schneider aus Volkach zu verdanken, der auch den Kontakt vor Ort herstellte. Die naturwissenschaftliche Beprobung des Fundes wurde freundlicherweise durch das BLfD in Person von Herrn F. Herzig übernommen. Sowohl Herrn Schneider als auch Herrn Herzig sei an dieser Stelle abermals sehr gedankt.

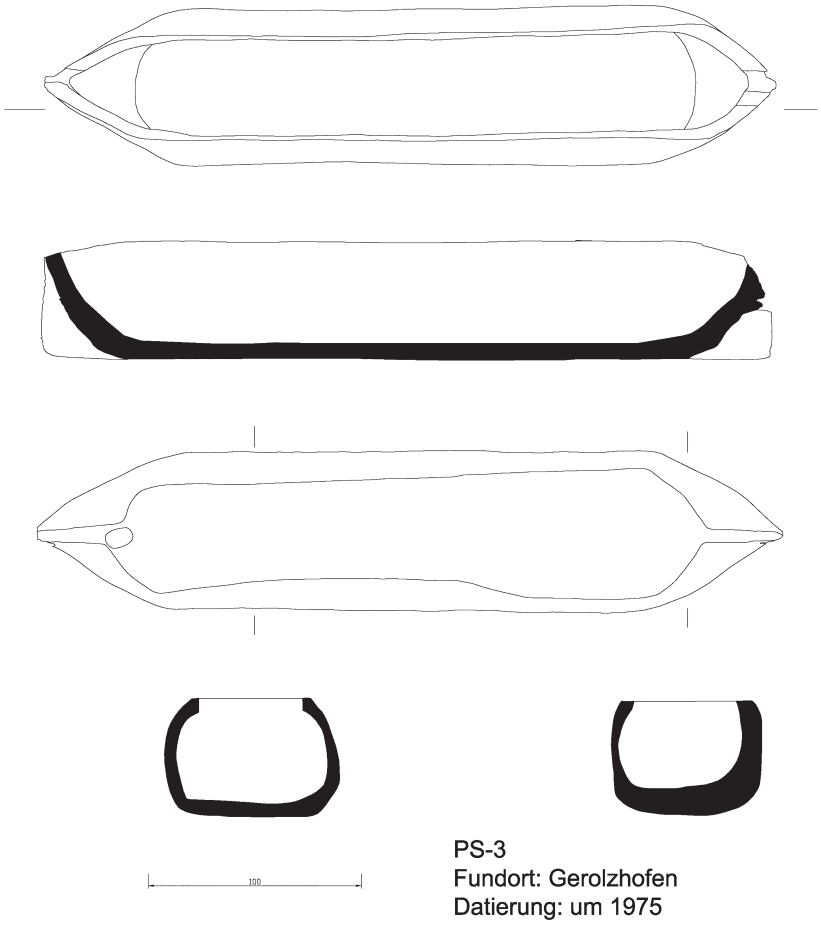


Abb. 91 Zeichnung des im großen Hörnausee gefundenen Einbaums. – (Zeichnung L. Kröger 2015).

von einer Pappel. Eine entnommene dendrochronologische Probe erbrachte mit nur 35 Jahrringen zu wenige Ringe für eine Datierung[820]. Eine daraufhin entnommene Probe zur ^{14}C-Analyse ordnete den Fund in die Zeit um 1975 ein[821]. Eine neuzeitliche Datierung des Einbaums wurde aufgrund der guten Erhaltung des Holzes bereits während der Dokumentation angenommen[822]. Die Altersbestimmung des Fundes in die 1970er-Jahre schließt allerdings eine echte Nutzung des Fundes z. B. als Fischereieinbaum aus. Es ist eher davon auszugehen, dass der Einbaum aus Zeitvertreib geschlagen wurde. Angedacht wurden besonders die regionalen Pfadfindervereine[823]. Die Recherche nach den Einbaumerbauern verlief allerdings ohne Ergebnis und muss leider offenbleiben. Bemerkenswert ist die grundhafte Andersartigkeit der Form. Durch die recht kurze Form ist davon auszugehen, dass der Einbaum nicht sehr spurtreu bei der Fahrt war, theoretisch also leicht nach links oder rechts ausbrach. Dies konnte verhindert werden, indem man eine Art Kielverlängerung installierte, um so den vom Wasser angeströmten Bereich zu verlängern. Die Folge ist, dass, wie bei modernen Segelbooten auch, das Fahrzeug besser durch das Wasser schneidet und damit leichter zu kontrollieren ist (Abb. 91).

820 Die Bestimmung der Holzart wie auch die Entnahme der dendrochronologischen Probe erfolgte durch F. Herzig.

821 Die Probe mit dem Namen »GERO002_H1 01/14« wurde durch das AMS-Labor der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Herrn A. Scharf, bestimmt (Brief vom 14.05.2014).

822 Kröger 2014a.

823 Es ist bekannt, dass in den 1960er- und 1970er-Jahren Pfadfindergruppen gerne Wasserfahrzeuge bei Gruppenlagern oder ähnlichen Treffen anfertigten. Die Qualität der Ausführung spricht auf jeden Fall für die Anwesenheit eines versierten Holzhandwerkers sowie eine eingehende Kenntnis der Funktion von Wasserfahrzeugen. Dies lässt jedenfalls die Anbringung der Kielverlängerungen vermuten. Es ist möglich, dass entsprechende Bauinspirationen aus einem Handbuch entnommen worden sind, wie sie z. B. in den USA der 1930er-Jahre speziell für den Nachbau von Wasserfahrzeugen durch Pfadfinder publiziert wurden (Beard 1931).

Chronologische Entwicklung der Funde am Main

Die Verknüpfung der Ergebnisse der formalen Betrachtung mit den gewonnen naturwissenschaftlich ermittelten Datierungen ermöglicht es, eine chronologische Entwicklung der Einbäume am Main zu erarbeiten (Abb. 92). Ganz am Anfang stehen zweifelsohne die ur- und frühgeschichtlichen Einbäume des Typs 1. Es lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht sagen, ob diese Einbaumform auch nach dem frühen Mittelalter in der Region anzutreffen ist. Die Funktionalität der Fahrzeuge würde klar dafür sprechen, jedoch stellt sich die Frage, inwieweit die benötigten Bäume zur Verfügung standen, um weiterhin Fahrzeuge von über 10 m Länge herstellen zu können.
Der älteste bekannte Einbaum mit der Funktion eines Schwimmkörpers für Fähren stellt der Fund aus Mariaburghausen[824] dar. Dieser ist allerdings zu Beginn des 7. Jahrhunderts zeitlich recht isoliert, wird aber dem Typ 2 zugeordnet. Wie die genaue Entwicklung hin zu den Einbäumen des Typs 2 ab dem Beginn des 12. Jahrhunderts vonstatten geht, kann nicht genau gesagt werden. Klar ist aber, dass die Einbäume alle aus Eiche gefertigt wurden, einen schmalen, schrägen Bug besitzen sowie ein gerade abgeschnittenes Heck. Bohrungen kommen als Paare vor, Laschen und Ausstemmungen sind regelmäßig angeordnet. Es ist nicht klar, ob der um 1343 datierende Stettfelder Einbaum[825] aus Tanne mit seinem abgeschnittenen Heck ältere Formen aufgreift.
Im Bamberger Raum kommen spätestens ab der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts[826] mit dem Typ 3a Einbäume auf, an denen sich Bug und Heck gleichen. Der Werkstoff wandelt sich von Eiche zu Tanne. In Bezug auf Bohrungen, Laschen und Ausstemmungen ändert sich nur wenig, und auch die Bugformen werden etwas kürzer, ändern sich funktional aber kaum.
Parallel dazu verändert sich im Schweinfurter Raum an den Einbäumen des Typ 3b das verwendete Baumaterial Eiche nicht. Das Heck ist weiterhin gerade abgeschnitten, aber deutlich massiver gefertigt. Ebenso ist der Bugbereich viel massiver gestaltet. Bohrungen kommen jetzt immer paarweise vor. Einzelne zentrale Bohrungen fallen weg. Diese Entwicklung beginnt in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhundert und lässt sich bis in die Mitte des 14. Jahrhunderts[827] hinein beobachten.
Die regionalen Unterschiede zwischen Bamberger und Schweinfurter Raum scheinen sich ab der Mitte des 14. Jahrhunderts[828] aufzulösen und in den Typ 3c überzugehen. Es ist anzunehmen, dass der Schonunger Fund von 1343[829] den Übergang des Typs 3b zum Typ 3c darstellt. Er ist bereits, wie alle anderen nachfolgenden Funde, aus Tanne gefertigt und besitzt auch schon die ab diesem Zeitpunkt charakteristischen doppelten Bohrungspaare an Bug und Heck. Allerdings ist sein Heck gerade abgeschnitten. Dies kommt nach der Mitte des 14. Jahrhunderts nicht mehr vor. Bug und Heck sind jetzt gleich gestaltet. Die Funde im Bamberger Raum passen sich ebenfalls an, indem Bug- und Heckblock deutlich massiver werden. Der letzte Vertreter dieser Bauform ist der Kitzinger Einbaum aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. In der gesamten Entwicklung über 500 Jahre ändern sich die Laschen und Ausstemmungen fast nicht.
Kaum oder keine bislang erkennbaren Veränderungen durchlaufen die Einbäume des Typ 4 am Untermain[830]. Sie ähneln sich in ihrer Form sehr vom 11[831]. oder 12. Jahrhundert[832] bis in das 15. Jahrhundert[833]. Klar ist aber, dass sie sich über den gesamten Zeitraum sehr gut von den Funden am Obermain abgrenzen lassen können und einer vollkommen anderen technischen Idee folgen.

824 Siehe EN-97.
825 Siehe EN-34.
826 Siehe EN-13. Der deutlich frühere Fund EN-84 nach 1229 ist sehr stark fragmentiert und kann nicht eindeutig dem Typ 3a zugeschrieben werden.
827 Siehe EN-23.
828 Siehe EN-73 und EN-88.
829 Siehe EN-73.
830 Siehe Kap. Typ 4, S. 108.
831 Siehe EN-29 und die dort beschriebenen Probleme mit der Datierung.
832 Siehe EN-28.
833 Siehe EN-26.

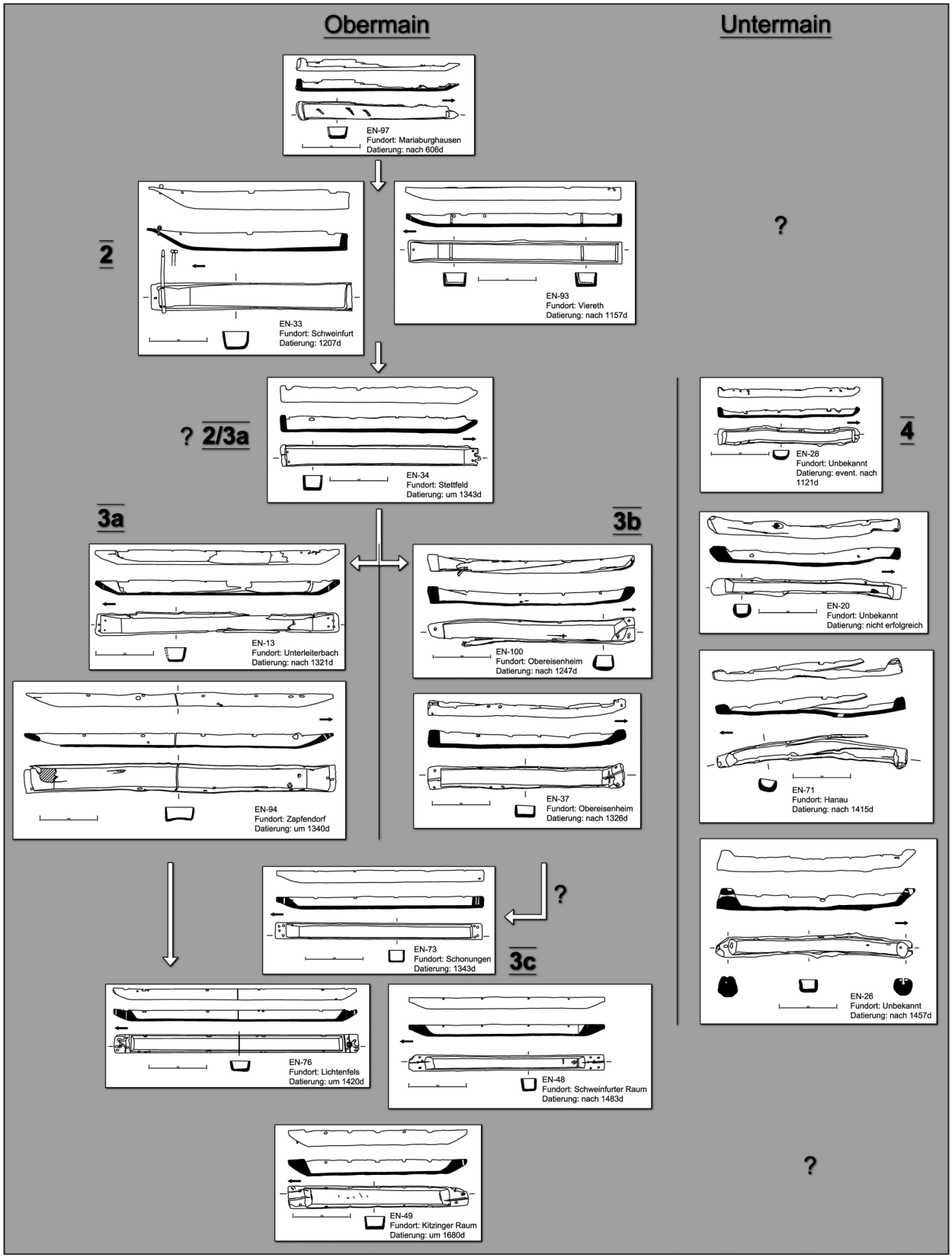


Abb. 92 Typologische Entwicklung der Einbäume am Main. – (Grafik L. Kröger 2015).

Schwimmkörper und deren Nutzungsrekonstruktion in Europa

Wie die Analyse der Einbaumfunde und die hierdurch hergeleiteten Typen gezeigt haben, besteht das vorliegende Material nicht aus Einbäumen im klassischen Sinn oder Stammbooten, wie Hirte sie bezeichnet. Fast alle angetroffenen Stücke, mit Ausnahme derer des Typs 1, kann man als Teile größerer Einrichtungen ansehen, die nach Hirtes Definition als monoxyle Schwimmkörper bezeichnet werden können[834]. Die häufigste Interpretation zur Nutzung solcher Einbäume ist die Rekonstruktion zu Fähren[835]. Im Folgenden sollen mögliche Funde von Schwimmkörpern aus ganz Europa vorgestellt und deren bisherige Interpretationen präsentiert werden, ebenso ethnologische Vergleichsbeispiele. Die daraus beeinflusste Rekonstruktion der Funde im Arbeitsgebiet soll dann abschließend vorgestellt und diskutiert werden.

Nicht nur an Main und Neckar, sondern in ganz Mitteleuropa und teilweise darüber hinaus wurden Einbäume gefunden, welche sich durch ihre Form und Bauteile mit den bereits vorgestellten Funden vergleichen lassen[836]. Als das wichtigste bzw. fast einzige Kriterium für die Ansprache als Schwimmkörper werden beobachtete Bohrungen und Laschen von den unterschiedlichen Autoren angeführt. Funde, die z. B. eine starke Ähnlichkeit mit dem Typ 4 vom Main aufweisen, fallen somit leichter aus der Sammlung heraus, weil die Bauteile für eine Deutung nicht eindeutig genug sind. Dies ist nicht verwunderlich, da in den meisten Fällen vom jeweiligen Bearbeiter nur einzelne Funde in die Betrachtung einbezogen werden können und Fundkomplexe mit vergleichbarer Größe wie am Main nicht existieren.

Bereits ab 1912 trennt Max Hellmich bei seiner Zusammenstellung der Funde aus Schlesien und auch bei späteren Fundübersichten Einbäume und Fahrtröge. Entlang der Oder seien Letztere regelmäßig zu beobachten, nehmen aber in ihrer Häufigkeit zur Mündung hin ab. Er vermutet, dass die Objekte von Flößern hergestellt und an die einheimische Bevölkerung verkauft wurden. Einen Zusammenhang zu slawischen Bootsbautraditionen wagt er nicht herzustellen[837].

Auch Moll und Szymanski äußern 1921 die Vermutung, dass manche, insbesondere kleine Einbäume zwischen 3 m und 5 m, die durch Weidenruten und Knüppel über ihre Löcher in den Außenwänden miteinander verbunden wurden, Fähren sein könnten[838].

Die mit Abstand fundreichste Region für Schwimmkörper, abgesehen vom Arbeitsgebiet dieser Publikation, ist die Weser. Ellmers beschreibt für die hier gefundenen Einbäume ein regelhaftes Vorkommen von Laschen[839] in den Seitenwänden knapp unter dem Dollbord sowie rechteckige Aussparungen darunter an Bug und Heck, welche für die Aufnahme von Querbalken geeignet seien. Die Außenwände wurden nur teilweise begradigt und folgen noch immer der Stammrundung. Zum Teil lässt sich auch erkennen, dass die verwendeten Hölzer stark verästelt waren, was eine schlechte Holzqualität bedeutet. Funde seien zwar nebeneinanderliegend gefunden worden, allerdings ist die genaue Verbindungstechnik bislang unbekannt. Er geht von einer befahrbaren Plattform aus, welche über die Laschen verzurrt wurde. Funktional werden sie von ihm zweifelsfrei als Fähren angesprochen. Die Form soll sich aus Flößen entwickelt haben, welche durch Aushöhlen mehr Auftrieb erhielten und sich so zu Einbaumfähren entwickelten[840]. Dies ist durchaus möglich, jedoch ist Ellmers' Argumentationskette nicht nachvollziehbar, da seine Beispiele weder regional noch zeitlich zusammenpassen und auch die von ihm angeführten Schriftquellen in unterschiedliche Richtungen interpretiert werden können.

834 Hirte 1987, 4 ff.

835 Auch wenn nicht gleichzeitig im Umkehrschluss jeder Einbaum, der an einer historischen Fähre gefunden wird, automatisch als Fähreinbaum bzw. Schwimmkörper bezeichnet werden kann. Dies zeigt z. B. ein Einbaum aus Altentreptow an der Tollense, welcher auf der Flur »Fährort« in der Nähe des »Fährberg« gefunden wurde (Bleile 2008, 475. 489).

836 Siehe **Tab. 3** ab S. 118.

837 Hellmich 1912, 22.

838 Moll/Szymanski 1921, 158 f.

839 Er verwendet hierfür den Begriff Bohrungen. Des Verständnisses und Vergleiches halber sollen für die vorgestellten Funde die Bauteilbezeichungen von Main und Neckar übernommen werden.

840 Ellmers 1973, 52 ff.

Nr.	Fundort (Ort, Lkr.)	Bundesland/ Region	Land	Gewässer	Maße (L., Br., H.)	Holzart	Datierung	Grund der Ansprache als Schwimmkörper	Literatur	Tafel
1	Arneburg, Stendal	Sachsen-Anhalt	D	Elbe	unbekannt	unbek.	unbekannt	Bohrungspaar im Bug	Schneider 1972, 37	
2	Bodenwerder, Hameln-Pyrmont	Niedersachsen	D	Weser	4,46 - 0,47 - x	Eiche	unbekannt	Große rechteckige Lasche und Ausstemmung	Hirte 1987, Kat. IV 119	Hameln - F
3	Bodenwerder, Hameln-Pyrmont	Niedersachsen	D	Weser	5,45 - 0,51 - 0,24	Eiche	unbekannt	Große rechteckige Laschen und Ausstemmung	Hirte 1987, Kat. IV 120	Hameln - A
4	Deschka, Neißeaue, Görlitz	Sachsen	D	Neiße-Oder	4,95 - 0,37 - x	Eiche	unbekannt	Im Bug zentral eine große rechteckige Bohrung	Hirte 1987, Kat. X 26; Hellmich/Gandert 1933, 327	Polen - G
5	Eisbergen 1, Porta Westfalica, Minden-Lübbecke	Nordrhein-Westfalen	D	Weser	5,66 - 0,8 - 0,4	Eiche	um 765 (^{14}C)	Regelhafte ausgebrochene Laschen	Hirte 1987, Kat. V 246	
6	Eisbergen 2, Porta Westfalica, Minden-Lübbecke	Nordrhein-Westfalen	D	Weser	3,92 - 0,44 - x	Eiche	um 1518 (^{14}C)	Ausstemmungen in der Seitenwand	Hirte 1987, Kat. V 247; Wendler 2011, 109 f.	Weser - D
7	Eisbergen 3, Porta Westfalica, Minden-Lübbecke	Nordrhein-Westfalen	D	Weser	6,89 - 0,6 - x	Eiche	nach 1158d	Große Anzahl Laschen und Ausstemmungen sowie Bohrungen und eine große rechteckige Bohrung am Bug	Hirte 1987, Kat. V 248; Wendler 2011, 111 f.	Weser - I
8	Erder, Kalletal, Lippe	Nordrhein-Westfalen	D	Weser	3,63 - 0,57 - 0,37	Buche	nach 1528d	Laschen in der Seitenwand	Hirte 1987, Kat. V 250; Wendler 2011, 106 ff.	
9	Fahrbinde, Ludwigslust	Mecklenburg-Vorpommern	D	Moor in der Nähe des alten Störlaufes	3,75 - 0,7 - 0,5	verm. Eiche	vermutl. vor modern	Mittig an Backbord langrechteckiger Einschnitt, vermutlich für Verbindungsplanke zu einem Ausleger	Bleile 2008, 490	
10	Forst, Heinsen, Holzminden	Niedersachsen	D	Weser	4,8 - 0,52 - 0,45	unbek.	unbekannt	Große rechteckige Lasche am Bug	Fielitz 2003	
11	Gohfeld, Löhe, Herford	Nordrhein-Westfalen	D	Werra-Weser	7,62 - 0,79 - x	Eiche	um 643 (^{14}C)	Große quadratische Bohrung am Bug	Hirte 1987, Kat. V 253	

Tab. 3 Überblick über die europäischen Schwimmkörper.

Nr.	Fundort (Ort, Lkr.)	Bundesland/ Region	Land	Gewässer	Maße (L., Br., H.)	Holzart	Datierung	Grund der Ansprache als Schwimmkörper	Literatur	Tafel
12	Göttingen	Niedersachsen	D	Leine-Aller-Weser	3,56 - 0,41 - x	Eiche	Datierung um das Jahr 0 (sehr unsicher)	Zwei sehr ähnliche Funde nebeneinanderliegend, mit vertikaler Balkenaufnahme im Bug und Laschen in den Seitenwänden	Ellmers 1973, 54; Hirte 1987, Kat. IV 137	Weser - H
13	Hameln, Hameln-Pyrmont	Niedersachsen	D	Weser	2,47		unbekannt	Große rechteckige Lasche an Bug oder Heck sowie Laschen in den Seitenwänden	Ellmers 1973, Nr. 14c; Hirte 1987, Kat. IV 178	Hameln - C
14	Hameln, Hameln-Pyrmont	Niedersachsen	D	Weser	4,48	Eiche	unbekannt	Große rechteckige Lasche an Bug oder Heck sowie Laschen in den Seitenwänden	Ellmers 1973, Nr. 14b; Hirte 1987, Kat. IV 176	Hameln - D
15	Hameln, Hameln-Pyrmont	Niedersachsen	D	Weser	4,53 - 0,62 - 0,37	Eiche	unbekannt	Bohrungen im Bug	Hirte 1987, Kat. IV 140	
16	Kirchhorst, Isernhagen, Region Hannover	Niedersachsen	D	Altwarm-bücher Moor	2,55	unbek.	unbekannt	Laschen in der Seitenwand	Ellmers 1973, Nr. 14d; Hirte 1987, Kat. IV 154	
17	Latferde, Börry, Hameln-Pyrmont	Niedersachsen	D	Weser	4,36 - 0,47 - 0,32	Eiche	unbekannt	Bohrungen, Ausstemmungen sowie eine große quadratische Lasche am Bug	Hirte 1987, Kat. IV 159	Hameln - G
18	Leese, Nienburg/Weser	Niedersachsen	D	Weser	4,88 - 0,44 - x	Buche	unbekannt	Laschen an der Seitenwand	Hirte 1987, Kat. IV 163	
19	Leibenau, Nienburg/Weser	Niedersachsen	D	Weser	5,44 - 0,61 - x	Ulme	um 1330 (^{14}C)	Ausstemmungen an den Seitenwänden	Hirte 1987, Kat. IV 164	Weser - C
20	Lingen, Emsland	Niedersachsen	D	Ems	4,73 - 0,64 - x	Eiche	unbekannt	Laschen und Ausstemmungen	Hirte 1987, Kat. IV 165	
21	Minden 1, Detmold	Nordrhein-Westfalen	D	Weser	6,30	Eiche	unbekannt	Ausstemmungen in der Seitenwand	Ellmers 1973, Nr. 15a; Hirte 1987, Kat. V 269	
22	Minden 2, Detmold	Nordrhein-Westfalen	D	Weser	4,41 - 0,49 - x	Rot-buche	unbekannt	Große Ausstemmungen und Bohrungspaar	Hirte 1987, Kat. V 270	Weser -G

Tab. 3 (Fortsetzung)

Nr.	Fundort (Ort, Lkr.)	Bundesland/ Region	Land	Gewässer	Maße (L., Br., H.)	Holzart	Datierung	Grund der Ansprache als Schwimmkörper	Literatur	Tafel
23	Minden 3, Detmold	Nordrhein-Westfalen	D	Weser	4,29 - 0,55 - x	Eiche	unbekannt	Laschen und Ausstemmungen	Hirte 1987, Kat. V 271	Weser -A
24	Objekt im Museum Minden	Nordrhein-Westfalen	D	vermutlich Weser	3,76 - 0,55 - 0,48	Eiche	unbekannt	Große rechteckige Laschen und kleinere Laschen unter dem Dollbord	Hirte 1987, Kat. V 287	Hameln - B
25	Objekt im Museum Nienburg	Niedersachsen	D	vermutlich Weser	3,51 - 0,56 - x	Eiche	unbekannt	Bohrung und querliegende Ausarbeitung am Bug	Hirte 1987, Kat. IV 230	
26	Objekt im Museum Nienburg	Niedersachsen	D	vermutlich Weser	5,42 - 0,57 - 0,42	Eiche	unbekannt	Regelhafte Ausstemmungen bzw. ausgebrochene Laschen	Hirte 1987, Kat. IV 233	
27	Objekt im Museum Minden	Nordrhein-Westfalen	D	vermutlich Weser	4,08 - 0,51 - 0,4	Eiche	unbekannt	Große Ausstemmungen direkt vor Bug und Heck	Hirte 1987, Kat. V 288	
28	Objekt im Museum Minden	Nordrhein-Westfalen	D	vermutlich Weser	2,7 - 0,54 - 0,29	Eiche	unbekannt	Ausgebrochene große rechteckige Ausstemmung am Bug	Hirte 1987, Kat. V 289	
29	Objekt im Museum Minden	Nordrhein-Westfalen	D	vermutlich Weser	3,66 - 0,5 - x	Eiche	unbekannt	Große Ausstemmungen direkt vor dem Bug sowie zwei Bohrungen	Hirte 1987, Kat. V 290	Weser - E
30	Objekt im Museum Nienburg	Niedersachsen	D	vermutlich Weser	5,39 - 0,71 - x	Eiche	unbekannt	Bohrungen am Bug und Ausstemmungen	Hirte 1987, Kat. IV 231	Weser - F
31	Ohr, Hameln-Pyrmont	Niedersachsen	D	Weser	4,95 - 0,6 - x	Eiche	unbekannt	Große rechteckige Lasche an Bug oder Heck	Ellmers 1973, Nr. 14a; Hirte 1987, Kat. IV 177	Hameln - E
32	Rünthe-Werne, Bergkamen, Unna	Nordrhein-Westfalen	D	Lippe-Rhein	6,38 - 0,72	Eiche	unbekannt	Mögliche Laschen in den Seitenwänden	Hirte 1987, Kat. V 278	
33	Schlüsselburg, Petershagen, Minden-Lübbecke	Nordrhein-Westfalen	D	Weser	4,06 - 0,36 - x	Eiche	unbekannt	Große rechteckige Laschen und kleinere Laschen unter dem Dollbord	Hirte 1987, Kat. V 281	
34	Tündern, Hameln-Pyrmont	Niedersachsen	D	Weser	5,54 - 0,4 - 0,4	Eiche	um 1532d	Große rechteckige Laschen an Bug oder Heck sowie regelmäßige Ausstemmungen	Hirte 1987, Kat. IV 202; Adameck/Schween 2000, 18	Hameln - H

Tab. 3 (Fortsetzung)

Nr.	Fundort (Ort, Lkr.)	Bundesland/ Region	Land	Gewässer	Maße (L., Br., H.)	Holzart	Datierung	Grund der Ansprache als Schwimmkörper	Literatur	Tafel
35	Uesen, Verden	Niedersachsen	D	Weser	2,36 - 0,54 - x	Eiche	unbekannt	Bohrung am Bug, sowie Laschen in den Seitenwänden	Hirte 1987, Kat. IV 205	
36	Verden, Verden	Niedersachsen	D	Aller-Weser	6,15 - 0,59 - 0,36	Eiche	unbekannt	Ausstemmungen in der Seitenwand	Ellmers 1973, Nr. 15b; Hirte 1987, Kat. IV 207	
37	Wanfried, Werra-Meißner	Hessen	D	Werra-Weser	2,01 - 0,41 - 0,17	Eiche	unbekannt	Regelhafte Laschen	Hirte 1987, Kat. VI 318	
38	Weibeck, Hessisch Oldendorf, Hameln-Pyrmont	Niedersachsen	D	Weser	4,48 - 0,6 - 0,45	Eiche	unbekannt	Bohrungen am Bug, Laschen, Ausstemmungen und vertikale Bohrungen in den Seitenwänden	Hirte 1987, Kat. IV 213	Weser - B
39	Brigg, North Lincolnshire	Yorkshire and the Humber	GB	Ancholme-Humber	14,78 - 1,37 - 1	unbek.	um 983 v. Chr. (^{14}C-nach-kalibriert) laut McGrail unsicher	Mehrere Laschen und Ausstemmungen, an Bug und Heck besonders groß ausgeprägt	McGrail 1978, 166 ff.	
40	Giggleswick Tarn, North Yorkshire	Yorkshire and the Humber	GB	Ribble	2,57 - 0,61 - 0,58	Esche	um 1344 (^{14}C)	Bohrungen in Bug und Heck (Ansprache unsicher)	McGrail 1978, 190 ff.; Arnold 1995, 132	
41	Holme Pierrepont 1, Nottinghamshire	East Midlands	GB	Trent	6,4 - x - x	Eiche	um 230 v. Chr. (^{14}C)	Querliegende Nut am Bug sowie zwei Laschen (Ansprache unsicher)	McGrail 1978, 205 ff.	
42	Horsley Deep 2, Washingborough, Lincolnshire	East Midlands	GB	Witham	9,35 - 0,91 - x	Eiche	unbekannt	Regelhafte Laschen	McGrail 1978, 213 f.	
43	Whinfell Tarn, Westmorland, Cumbria	North West England	GB	Eden	1,4 - 0,3 - x	Eiche o. Esche	unbekannt	Bohrungen an Bug und Heck	McGrail 1978, 299 f.	
44	Bayon, Meurthe-et-Moselle	Lorraine	F	Mosel-Rhein	unbekannt	unbek.	unbekannt	Ansprache als Schwimmkörper aufgrund seiner Kastenform	Lagadec 1983	Frankreich - A
45	Buthiers-et-Avouay, Haute-Sâone	Franche-Comté	F	Ognon-Saône-Rhône	unbekannt	unbek.	unbekannt	Bohrungspaare am Bug	Ginier-Gillet u. a. 1987	Frankreich - F

Tab. 3 (Fortsetzung)

Nr.	Fundort (Ort, Lkr.)	Bundesland/ Region	Land	Gewässer	Maße (L., Br., H.)	Holzart	Datierung	Grund der Ansprache als Schwimmkörper	Literatur	Tafel
46	Chaudeney, Meurthe-et-Moselle	Lorraine	F	Mosel-Rhein	unbekannt	unbek.	unbekannt	Ansprache als Schwimmkörper aufgrund seiner Kastenform	Lagadec 1983	Frankreich - C
47	Châtenay-Mâcheron	Haute-Marne	F	Marne-Seine	4,50	unbek.	um 200 v. Chr. (durch die Beisetzung datiert)	In Bug und Heck jeweils eine vertikale Balkenaufnahme (Ansprache sehr fraglich)	Ellmers 1973, 53	**Abb. 18**
48	Flavigny, Meurthe-et-Moselle	Lorraine	F	Mosel-Rhein	8,95 - 0,64 - x	unbek.	um 619 (^{14}C-nachkalibriert)	Bohrungen in zwei Rippen im Inneren des Einbaums	Lagadec 1983	Frankreich - B
49	Moncey, Doubs	Franche-Comté	F	Ognon-Saône-Rhône	5,1 - 0,55 - x	unbek.	nach 1251 (^{14}C und dendro)	Über typologischen Vergleich mit dem Fund Buthiers-et-Avouay eingeordnet (unsicher)	Ginier-Gillet u. a. 1987; Arnold 1995, 134	
50	Boretto, Reggio Emilia	Emilia-Romagna	I	Po	10,3 - 1,25 - x	Eiche	um 600 (^{14}C)	Nach rechts spitz zulaufender Bug, welcher vermuten lässt, dass mind. ein weiterer symmetrischer Einbaum mit ihm verbunden war	Medas 2014	Frankreich - D
51	Bobernig, Otyń, Nowosolski	Lebus	PL	Oder	10,5 - 0,88 - x	unbek.	unbekannt	Zwei rechteckige Bohrungen am Bug (Einbaum wurde an der bestehenden Fähre gefunden)	Hellmich 1912, 22	Polen - C
52	Doberwitz, Żukowice, Głogowski	Woj. dolnośląskie	PL	Oder	ca. 9 - 0,82 - x	unbek.	unbekannt	Zwei rechteckige Bohrungen am Heck	Hellmich 1912, 24	
53	Granne, Perlejewo, Siemiatycki	Woj. podlaskie	PL	Bug-Narew-Weichsel	15,0 - 90 - x	unbek.	nach 1338d	Laschen an den Seitenwänden und eine rechteckige Bohrung am Bug	Ossowski 2007, 113	Polen - E
54	Jurki, Łomżyński	Woj. podlaskie	PL	Pisa-Narew-Weichsel	7,0 - 1,0 - 0,7	unbek.	ca. 14. Jh. (^{14}C)	Regelhafte Laschen an den Seitenwänden	Ossowski 2007, 112	
55	Kol. Franzdorf 1, Birawa, Kędzierzyńsko-Kozielski	Opole	PL	Oder	12,75 - 0,75 - x	unbek.	unbekannt	Quernuten mit Resten von Latten sowie Bohrungen (wohl vor dem Baggern mit Kol. Franzdorf 2 verbunden gewesen)	Hellmich 1931, 276 f.	

Tab. 3 (Fortsetzung)

Nr.	Fundort (Ort, Lkr.)	Bundesland/ Region	Land	Gewässer	Maße (L., Br., H.)	Holzart	Datierung	Grund der Ansprache als Schwimmkörper	Literatur	Tafel
56	Kol. Franzdorf 2, Birawa, Kędzierzyńsko-Kozielski	Opole	PL	Oder	13 - 1,2 - x	unbek.	unbekannt	Quernuten mit Resten von Latten sowie Bohrungen (wohl vor dem Baggern mit Kol. Franzdorf 1 verbunden gewesen)	Hellmich 1931, 276 f.	
57	Kosel, Koźle, Kędzierzyn-Koźle	Opole	PL	Klodnitz-Oder	7,34	unbek.	unbekannt	Bohrungen an Bug und Heck sowie Quernuten	Ellmers 1973, 52 f.; Hellmich 1912, 23 f.; 1931, 276	Polen - A
58	Lewin, Brzeski	Opole	PL	Nysa Kłodzka-Oder	12,35 - 1,06 - 0,3	Eiche	um 446 (^{14}C)	Bohrungen an Bug und Heck sowie Quernuten	Ossowski 2000a, 60 f. 64	Polen - B
59	Nowa Cerkiew, Powiat Tczewski	Woj. pomorskie	PL	Weichsel	10,30 - x - 0,8	unbek.	nach 959d	Regelhafte Laschen an den Seitenwänden	Ossowski 2000b, 282 f.; 2007, 111 f.	
60	Ostrołęka	Woj. mazowieckie	PL	Narew-Weichsel	8,7 - 0,75 - 0,75	unbek.	unbekannt	Regelhafte Laschen an den Seitenwänden	Ossowski 2007, 112 f.	
61	Pilawa, Dzierżoniowski	Woj. dolnośląskie	PL	Pilawa-Bystrzyca-Oder	10,6	Eiche	10. Jh. (^{14}C)	Regelhafte Laschen an den Seitenwänden und Bohrungen an den Enden	Ossowski 2007, 112	
62	Pińczów	Woj. świętokrzyskie	PL	Nida-Weichsel	4,95 - 0,65 - x	unbek.	nach 1220d v. Chr.	Große rechteckige Bohrung zentral im Bug	Ossowski 2000a, 60	Polen - F
63	Ipsach, Biel	Bern	CH	Bielersee/ Aare	3,5 - 0,7 - x	unbek.	um 1190 (^{14}C)	Kastenform (Ansprache unsicher)	Hafner 2010	Frankreich - E
64	Jaroměř, Černožice, Hradec Králové	Hradec Králové	CZ	Elbe	6,22 - 0,56 - 0,31	Eiche		Am Bug eine große quadratische Bohrung, am Heck zwei	Rogers 2009, 127 ff.; 2010, 311 f.	
65	Kolín	Středočeský kraj	CZ	Elbe	9,45 - 0,66 - 0,55	unbek.	um 1069 (^{14}C)	An Bug und Heck jeweils eine große quadratische Bohrung sowie Laschen in den Seitenwänden	Rogers 2009, 138 ff.; 2010, 312 f.	Polen - H
66	Oseček, Nymburk	Středo-český kraj	CZ	Elbe	9 - 0,85 - 0,3	unbek.	unbekannt	Am Bug zwei große quadratische Bohrungen	Rogers 2009, 147 ff.	Polen - D

Tab. 3 (Fortsetzung)

Aus seinen Beobachtungen konstruiert Ellmers den Fährtyp Weser, in den er auch Funde am Neckar miteinbezieht. Eines der Hauptcharakteristika für diese Fundgruppe sind die großen rechteckigen Laschen an Bug und Heck[841]. Funde mit großen rechteckigen Laschen kommen aber nicht nur an der Weser vor. Ellmers ordnet auch den gut erhaltenen Einbaumfund aus Heilbronn[842] dem Typ Weser zu und schließt daraus, dass es sich um die vorherrschende Form in Westdeutschland handeln muss.
Neben den von Ellmers bereits festgestellten Parallelen zwischen den Funden an Neckar und Weser in Bezug auf rechteckig Aussparungen an Bug und Heck findet sich auch im Fundmaterial des Mains ein Einbaum, auf den die Beschreibungen von Ellmers zum Teil zutreffen, eine Tatsache, die ebenfalls Hirte in Erwägung zieht[843]. Der vermutlich in Stettfeld gefundene Einbaum[844] besitzt im Bugbereich zwei größere rechteckige Löcher bzw. Laschen. Allerdings liegen diese beide auf einer Seite und sich nicht gegenüber. Der Einbaum besitzt keine Bohrungspaare, sondern nur eine zentrale Bohrung im Bug. Zusätzlich unterscheidet er sich von den übrigen Einbäumen im Untersuchungsgebiet durch seine Außenform. Der Stamm wurde nicht, wie sonst üblich, begradigt, sondern die stark verkrümmte Oberfläche des Baumes wurde beibehalten. Dies betont Ellmers als ein Charakteristikum für den Typ Weser. Hirte kritisiert die von Ellmers erstellte Definition des Typs Weser als zu weit gefasst. Andererseits merkt er an, dass Übereinstimmungen innerhalb der Funde existieren, die einen Zusammenhang sinnvoll erscheinen lassen[845].
Der Überblick über die Einbäume an der Weser zeigt recht deutlich die Unterschiede, aber auch die Gemeinsamkeiten zu bzw. mit den Funden am Main (**Abb. 93-94**). So sind die Einbäume an der Weser, Ems[846] und Lippe[847] durchschnittlich deutlich größer, mit Maßen zwischen 3,5 m und 6,5 m[848]. Ein deutlich größerer Fund aus Gohfeld[849] besitzt zwar eine einzelne quadratische Bohrung[850] am Bug, es handelt sich hierbei aber vermutlich eher um einen einzeln genutzten Einbaum als um einen Schwimmkörper. Die vorrangig verwendete Holzart ist Eiche, andere Baumspezies können vereinzelt vorkommen[851]. An Bauteilen lassen sich unterschiedlichste Formen nachweisen. So existieren Bohrungspaare an mehreren Funden[852], aber nur an einem Einbaum aus Eisbergen[853] auch einmal zwei Bohrungspaare, deren Funktion nicht ganz klar ist. Laschen und kleinere Ausstemmungen können regelhaft beobachtet werden. Auffällig ist, dass mehrere Funde kurz vor Bug und Heck größere Ausstemmungen besitzen, identisch den an Typ 4 am Main beobachteten. Besonders ein Fund aus Minden[854] könnte, abgesehen von zwei Bohrungen, ohne Zögern den Funden am Untermain zugeordnet werden. Bemerkenswert ist ein in der Innenseite des Bugs eines Einbaums aus Eisbergen 2[855] dargestelltes Andreaskreuz. Aus der Beschreibung des Fundes geht leider nicht hervor, was es damit genau auf sich hat. Es ist aufgrund der Darstellung anzunehmen, dass dieses in das Holz eingeschlagen wurde, womit eine Parallele zu den eingeschlagenen Kreuzen an zwei Funden aus Garstadt[856] und Obereisenheim[857] am Main bestehen würde[858]. Der aus mehreren Teilen zusammengesetzte Einbaum aus Eisbergen 3[859] findet am Main keinerlei Vergleichsfunde, und auch die rechteckigen Bohrungen am Bug[860]

841 Ellmers 1987b, 30 f.
842 Siehe EN-301.
843 Hirte 1987, 421.
844 Siehe EN-4.
845 Hirte 1987, 417 ff.
846 Siehe **Tab. 3**, Nr. 20.
847 Siehe **Tab. 3**, Nr. 32.
848 Die durchschnittliche Länge der Einbäume im Arbeitsgebiet beträgt 3,44 m (s. Kap. Größen und Maße, S. 75).
849 Siehe **Tab. 3**, Nr. 11.
850 Es soll kurz angemerkt sein, dass sich die Begriffe »quadratisch« und »Bohrung« eigentlich ausschließen müssten, da eine Bohrung nur rund sein kann. Die quadratischen »Löcher« wurden vermutlich mit Hilfe eines Beitels, einer Kreuz- oder einer Stoßaxt gefertigt und nicht mit einem Bohrer. Um aber nicht noch einen weiteren Begriff einführen zu müssen (s. Diskurs zur Nomenklatur der Einbäume und ihrer Bauteile, S. 43) und damit für Verwirrung zu sorgen, werden diese Bauteile an die bisher verwendeten Begriffe angepasst, nämlich als vertikale Löcher vorrangig im Bug und Heck der Einbäume.
851 So z. B. Buche (**Tab. 3**, Nr. 8. 18. 22) oder Ulme (**Tab. 3**, Nr. 19).
852 Siehe **Abb. 93**, B, E, F, G.
853 Siehe **Tab. 3**, Nr. 7.
854 Siehe **Tab. 3**, Nr. 22; **Abb. 93**, G.
855 Siehe **Tab. 3**, Nr. 6; **Abb. 93**, D.
856 Siehe EN-24.
857 Siehe EN-37.
858 Siehe Kap. Einbauten und konstruktive Besonderheiten, S. 96.
859 Siehe **Tab. 3**, Nr. 6; **Abb. 93**, I.
860 Siehe **Tab. 3**, Nr. 12; **Abb. 93**, H.

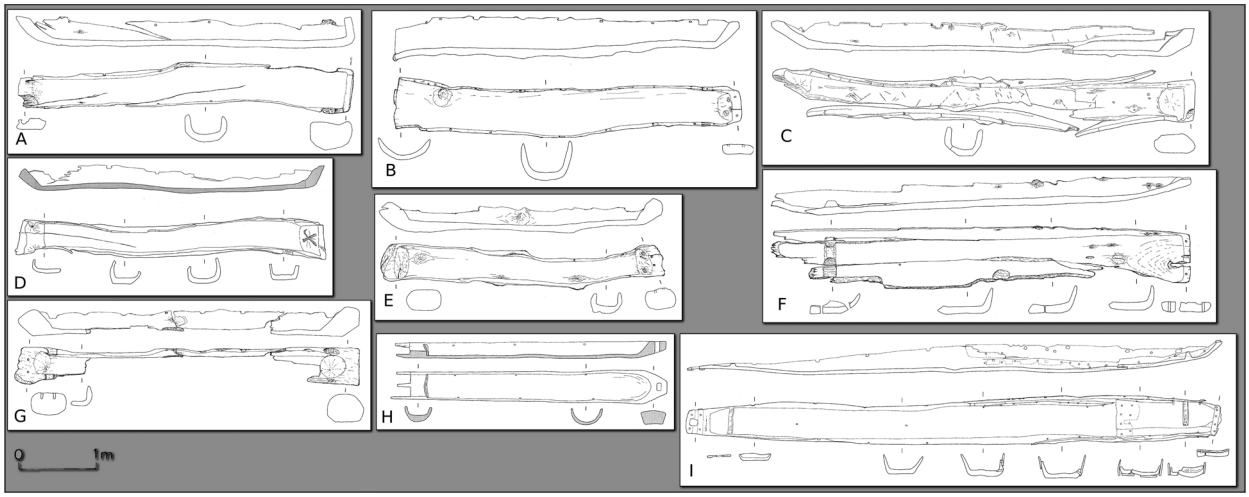


Abb. 93 Schwimmkörper aus dem Flussgebiet der Weser, außer Raum Hameln: **A** Minden; **B** Weibeck; **C** Liebenau; **D** Eisbergen; **E** Museum Minden; **F** Museum Nienburg; **G** Minden; **H** Göttingen; **I** Eisbergen. – (A Hirte 1987, Taf. 61; B Hirte 1987, Taf. 40; C Hirte 1987, Taf. 36; D Hirte 1987, Taf. 53; E Hirte 1987, Taf. 67; F Hirte 1987, Taf. 46; G Hirte 1987, Taf. 60; H Hirte 1987, Taf. 30; I Hirte 1987, Taf. 248, alle bearbeitet L. Kröger 2015).

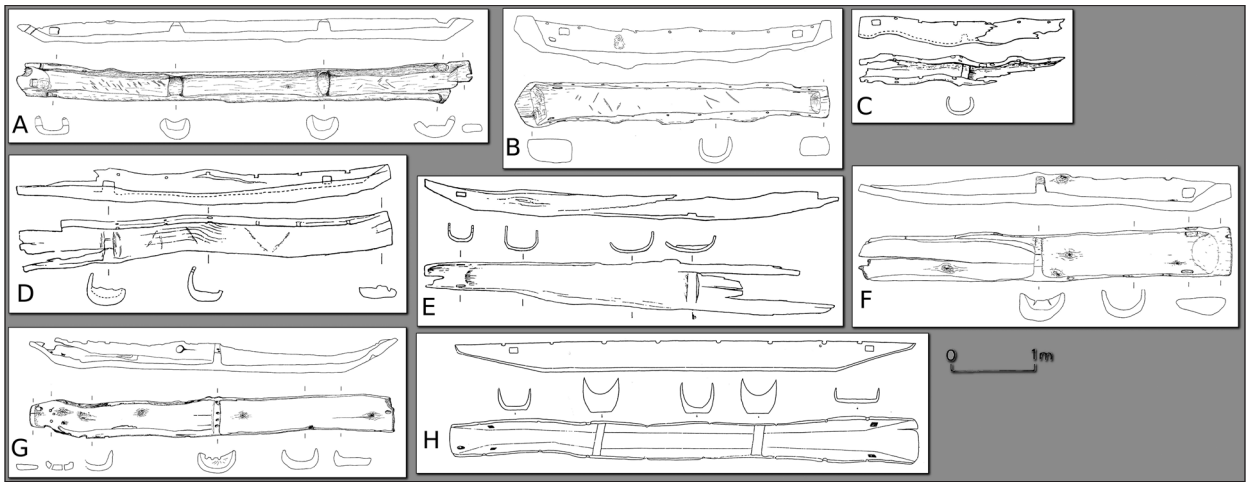


Abb. 94 Schwimmkörper aus dem Raum Hameln an der Weser: **A** Bodenwerder 2; **B** Museum Minden; **C** Ohr; **D** Ohr; **E** Ohr; **F** Bodenwerder 1; **G** Latferde; **H** Tündern. – (A Hirte 1987, Taf. 25; B Hirte 1987, Taf. 64; C Hirte 1987, Taf. 92; D Hirte 1987, Taf. 92; E Hirte 1987, Taf. 92; F Hirte 1987, Taf. 24; G Hirte 1987, Taf. 33; H Hirte 1987, Taf. 94, alle bearbeitet L. Kröger 2015).

kommen hier nicht vor. Als regionale Besonderheit des Raums Hameln können wohl die quadratischen Laschen an Bug und Heck angesprochen werden, ebenso die große Anzahl an Querrippen, welche in diesem Gebiet an fast allen Funden beobachtet werden konnten (**Abb. 94**). Gerade die Datierung der Funde ist mit Blick auf das Material von Main und Neckar äußerst interessant. Abgesehen von einer einzelnen, wohlgemerkt unsicheren Datierung[861], stammen alle sieben sicheren Daten aus einem Zeitraum von der Mitte des 7. Jahrhunderts bis in die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts. Damit decken sie sich mit den Datierungen der Fähreinbäume an Main und Neckar.

861 Siehe **Tab. 3**, Nr. 12. Zusätzlich zur Datierung sind auch die Form und die Größe als eher untypisch für den Raum zu bezeichnen.

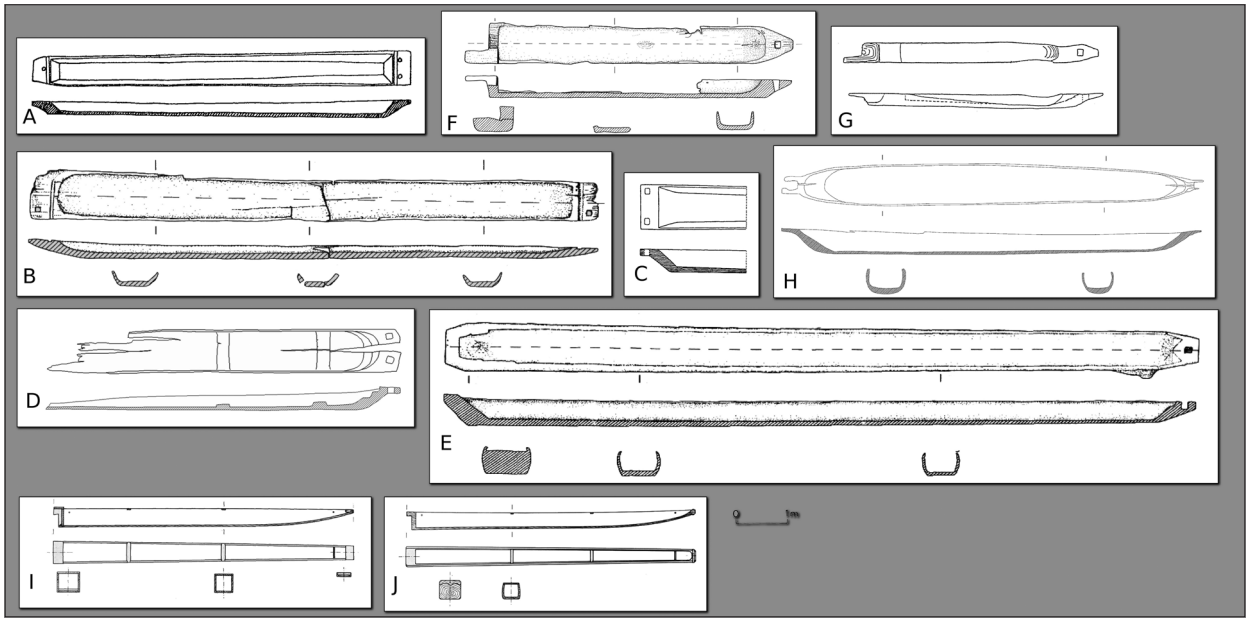


Abb. 95 Schwimmkörper aus Osteuropa: **A** Kosel/PL; **B** Lewin Brzeski/PL; **C** Bobernig/PL; **D** Oseček 2/CZ; **E** Granne/PL; **F** Pińczów/PL; **G** Deschka/D; **H** Kolín 1/CZ; **I** Pieniny Einbaum/PL; **J** Pieniny Einbaum/PL. – (A Ellmers 1973, Abb. 16; B Ossowski 2000a, Fig. 6; C Hellmich 1912, Abb. 4; D Rogers 2009, Fig. 4.24; E Ossowski 2000a, Fig. 10; F Ossowski 2000a, Fig. 5; G Hirte 1987, Taf. 105; H Rogers 2009, Fig. 4.13; I Litwin 1988, Fig. 7; J Litwin 1988, Fig. 4, alle bearbeitet L. Kröger 2015).

Der Osten Deutschlands und Polens ist laut Ellmers das Verbreitungsgebiet des Typs Oder. Er besitzt, wie auch der Typ Weser, ein waagrechtes Dollbord, das an den Enden nicht ansteigt. Allerdings befinden sich keine Löcher in den Außenwänden (Abb. 95). In Bug und Heckblock existieren Bohrungen, teilweise einzeln und zentral gelegen, andererseits auch Bohrungspaare. Zusätzlich kommen Quernuten vor, durch die, wie durch die Bohrungen, Querverbindungen zu einem weiteren Einbaum hergestellt werden können. Diese Ausstemmungen für Querverbindungen werden von Ellmers als das entscheidende Charakteristikum gesehen. Bereits Hirte stellt jedoch fest, dass solche Bauteile nicht nur an der Oder, sondern auch an der Elbe oder in Schweden vorkommen[862] und im Fundmaterial am Main sind sie ebenfalls regelmäßig anzutreffen[863].
Die letzte von Ellmers beschriebene Form bildet der Typ der gallischen Ponte. Auch diese Form ist oben abgeflacht, besitzt teilweise Bohrungen in den Außenwänden und jeweils in Bug und Heck eine vertikale rechteckige Ausarbeitung, anscheinend für die Aufnahme eines Kantholzes. Die Form soll vom Rhein bis an die Loire verbreitet gewesen sein. Ellmers sieht eine Tradition ab der Mittellatènezeit bis in das 19. Jahrhundert. Dies wird ebenfalls nicht weiter belegt und ist somit kaum nachvollziehbar[864].
Auch McGrail beschäftigte sich mit Ellmers' Typen und sieht Probleme in der Ansprache und Absicherung[865]. Genauso konnte Hirte für den Typ Ponte recht gut zeigen, dass sowohl die Materialbasis zu dünn ist als auch diverse Daten, insbesondere bei den Datierungen, nicht genügend abgesichert sind. Er lehnt diesen Typ zu Recht ab[866].
Ellmers beschreibt zwar unterschiedliche Typen, belegt diese aber unzureichend. Es werden teilweise nur wenige, einzelne Funde herangezogen, um Bautraditionen über große räumliche Distanzen zu belegen. Eine Ausnahme könnte der Typ Weser darstellen, der mit einer größeren Anzahl von Funden nachgewie-

862 Hirte 1987, 421 f.
863 Siehe EN-52, EN-75, EN-76, EN-79, EN-89 und EN-90.
864 Ellmers 1973, 53 ff.
865 McGrail 1978, 49 ff.
866 Hirte 1987, 399 ff. 423.

sen ist und sich z. B. im Vergleich zu den Typen des Mains durch seine fehlenden Bohrungen und seine großen, rechteckigen Löcher in den Außenwänden unterscheiden lässt. Betrachtet man nun die von Ellmers zur Erstellung seiner Typologie aufgeführten Funde aus der Weser, fällt auf, dass nur etwas mehr als die Hälfte große rechteckige Laschen aufweist, und selbst dann kann aufgrund der Erhaltungsbedingungen nicht gesagt werden, ob diese paarweise und/oder sowohl am Bug als auch am Heck vorkommen können[867]. Nimmt man die Funde mit rechteckigen Laschen nun heraus und betrachtet deren Verbreitung, kann man unerwarteterweise feststellen, dass alle Funde aus einem Umkreis von nicht einmal 10 km südlich von Hameln stammen. Bei den von Ellmers vorgestellten Funden handelt es sich wohl mehr um eine lokale Form, aber ganz sicher nicht um einen den gesamten westdeutschen Raum umfassenden Typ, welcher sich auf europäischer Ebene mit französischen und ostdeutschen/polnischen Funden vergleichen lässt[868].

Der polnische Raum wurde in den 1990er-Jahren nochmals eingehend von Ossowski untersucht. Dabei traf er ebenfalls Einbäume mit Quernuten an, allerdings auch Bohrungen in den Außenwänden. Ossowski stellt neben dem Oder Typ von Ellmers noch den Lewin Typ[869] vor. Diese Form war wohl recht verbreitet in der Przeworsk-Kultur[870] und durch seine enorme Größe von 7 m bis 12 m charakterisiert. Benutzt wurde diese Form vermutlich, um bis zu 1,6 t schwere Waren flussabwärts zu transportieren, oder auch als Fähren.

In der slawischen Zeit existierten in Polen anscheinend keine Fährschwimmkörper, allerdings davor und danach[871]. Anders als am Main konnte Ossowski keinen Zusammenhang zwischen der Datierung und der Holzartenauswahl in Polen feststellen. Im Falle eines bei Granne gefundenen Einbaums aus der Mitte des 14. Jahrhunderts[872] rekonstruiert er sowohl ein festes Heck- als auch Bugruder, wie es bei Flussschiffen häufig anzutreffen ist[873]. Auffällig sind die enormen Längen der Funde in Polen, aber auch in Tschechien mit 6 m bis 15 m[874]. Ossowski sieht den Einsatz dieser Einbäume im Transport die Flüsse herauf und herunter, besonders im Flussgebiet der Weichsel und der Oder. Dies erscheint durchaus logisch, aber auch die Nutzung als Fähren sollte nicht ausgeschlossen werden.

Eingehende Untersuchungen zu Schwimmkörpern im deutschen Raum wurden von Hirte angestellt und publiziert. Er konnte Einbäume für Fähren am Ober- und Mittellauf der Elbe, Oder, Weser, Rhein, Neckar, Main und Lippe nachweisen[875]. Es fällt auf, dass bislang keine Fähren aus küstennahen Gewässern oder aus Seen bekannt sind. Die Gründe liegen hierfür sicherlich in der Nutzung als Fähren. Während es eventuell einfacher ist, einen kleineren See zu umrunden, sind Fähren für das Meer besonders wegen der durch die Brandung höheren Wellen nicht geeignet. Das Wasser würde ungehindert in die zum Teil offenen Einbäume gespült, wodurch diese absinken und die gesamte Fähre mit sich reißen würden. Meeresarme wie die Schlei oder die Flensburger Förde wären hingegen als Einsatzgebiet denkbar, wie die beiden vermutlichen Fährprahme von Haithabu[876] und Egernsund[877] zeigen.

Zwar bespricht Hirte umfassend die von Ellmers erstellen Typen und kritisiert bzw. widerlegt dessen Einteilung, jedoch werden bedauerlicherweise keine eigenen Typen, Formgruppen oder Ideen zur Diskussion gestellt. Lediglich auf einer Tafel werden die vom ihm kritisierten Typen überblicksartig zusammengetragen

867 Ellmers 1973, Taf. 14-15.

868 Wie sehr das Fundmaterial überinterpretiert wurde, lässt sich an folgendem Zitat erkennen: »*Zeitweilig scheint jedoch der gallische Typ den Bau von Fähren an der Weser beeinflußt zu haben. Jedenfalls fand man in den Leineschottern bei Göttingen in 10 m Entfernung voneinander zwei gleichgeformte Einbäume mit je einem senkrechten Pfostenloch im Bug*« (Ellmers 1973, 53).

869 Siehe **Tab. 3**, Nr. 58.

870 1. Jh. v. Chr. bis 5. Jh. n. Chr.

871 Siehe **Tab. 3**, Nr. 51-62.

872 Siehe **Tab. 3**, Nr. 53.

873 Ossowski 1999, 212 ff.; 2000, 60 ff.; 2007, 111 ff.

874 Siehe **Tab. 3**.

875 Hirte 1987, 396 ff.

876 Kühn 2004.

877 Crumlin-Pedersen 1997, 300 ff.

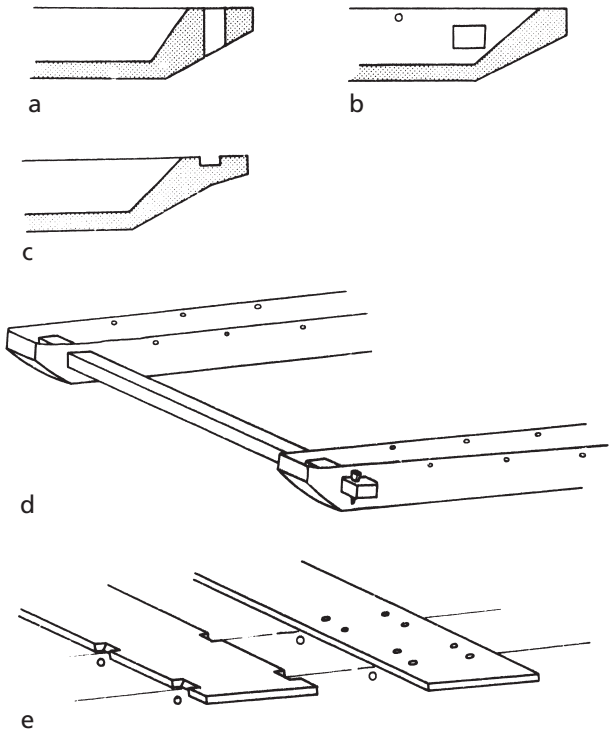


Abb. 96 Übersicht über die Bauweisen der Schwimmkörper nach Hirte. – (Hirte 1987, 400).

(**Abb. 96**)[878]. Auch ist mitunter nicht klar, worauf seine vorgenommene Zuordnung eines Fundes zur Gruppe der Schwimmkörper beruht[879].

Beeinflusst durch die Forschung von Hirte und besonders das reiche Schrifttum von Ellmers wurden immer wieder neu bearbeitete Funde ebenfalls der Gruppe der Fähreinbäume zugerechnet[880]. Bei einigen Zuordnungen, wie z. B. im Falle eines Einbaums aus Gartrop-Bühl am Rhein[881], sind aber durchaus Zweifel angebracht, ob es sich wirklich um einen Fähreinbau handelt. Der hier vorgestellte eisenzeitliche Fund mit einer beeindruckenden Länge von 15,2 m besitzt in der Bugspitze eine runde Lasche/Bugklampe. Diese wird als mögliche Aufnahme eines Querholzes interpretiert[882], was jedoch nicht logisch erscheint, da weitere »typische« Bauteile zur Querverbindung fehlen und die Konstruktion so sehr instabil wird. Auch die singuläre frühe Datierung rät zur Vorsicht bei der Interpretation[883].

Aus Tschechien sind drei Einbäume bekannt[884], welche besonders durch ihre quadratischen Bohrungen an Bug und Heck als Schwimmkörper bezeichnet werden können. Interessanterweise kommen diese allesamt aus der Elbe[885].

Wie auch an der Weser beobachtet, bewegen sich die Funde in Polen und Tschechien bis auf eine Ausnahme in einem Zeitraum zwischen der Mitte des 5. Jahrhunderts und dem 14. Jahrhundert und zeigen eine vorrangige mittelalterliche Datierung der Funde. Der nicht mittelalterliche Fund aus Pińczów in Polen[886] wurde dendrochronologisch in die Zeit nach 1220 v. Chr. datiert und stellt damit einen der ältesten Funde aus Polen dar. Die Form ist in der Region nur noch bei einem nicht datierten Fund aus Deschka an der Oder[887] bekannt, einem einzelnen Einbaum aus Göttingen an der Weser[888] und mit einer leichten Varianz bei dem mittellatènezeitlichen Einbaum aus Châtenay-Mâcheron, Frankreich[889]. Nach Ellmers würden diese die Form der gallischen Ponte bilden. Zwar ist die Bewertung Ellmers', dass es sich um den Fundtyp Westeuropa handelt, klar widerlegt, allerdings datieren die Funde alle sehr früh. Es stellt sich die Frage, ob es sich wirklich um Fähreinbäume handelt oder ob nicht doch auch eine andere Funktion möglich wäre.

Wie bei den Fähren an der Weser im Raum Hameln zeigen sich auch an der Oder Regelmäßigkeiten, auf die bereits Ellmers hingewiesen hat, sie aber nicht genügend belegte. Die von ihm beschriebene Abwesenheit von Laschen oder Ausstemmungen konnte zum Großteil für die Oder bestätigt werden. Es zeigen sich Ausnahmen von dieser Regel vor allem im Gebiet der Weichsel[890]. In der Tat auffällig sind die als typisch zu be-

878 Hirte 1987, 400.
879 Als Beispiel sei hier der Fund von Granat-sur-Engièvre genannt, bei dem er explizit schreibt, dass Informationen »*über Bohrungen und andersartige Einrichtungen*« zur Querverbindung des Fundes nicht vorliegen (Hirte 1987, 416).
880 Siehe z. B. Fielitz 2003.
881 Hermanns 2008, 75 ff.
882 Hermanns 2008, 78 ff.
883 Hermanns 2008, 84. Vergleiche auch den Einbaum Cudrefin, Schweiz; in: Arnold 1995, 106 f.
884 Siehe **Tab. 3**, Nr. 64-66.
885 Rogers 2009; 2010; 2011.
886 Siehe **Tab. 3**, Nr. 62; **Abb. 95**, F.
887 Siehe **Tab. 3**, Nr. 5; **Abb. 95**, G.
888 Siehe **Tab. 3**, Nr. 12; **Abb. 93**, H.
889 Siehe **Tab. 3**, Nr. 47; **Abb. 18**.
890 Siehe **Tab. 3**, Nr. 53. 59. 60. 61.

trachtenden quadratischen Bohrungen an Bug und Heck, welche an fast allen Funden zu beobachten sind. Diese kommen sowohl bei Funden des Odergebietes als auch an der Weichsel vor und sind vom Main und Neckar in keiner Weise bekannt. Sie können sowohl paarweise als auch einzeln vorkommen. Dies scheint in der Tat eine östliche Besonderheit zu sein und wurde von Ellmers zu Recht als solche erkannt.

Wie mehrfach betont wurde, sind die Aussagen von Ellmers zu den Schwimmkörpertypen durchaus kritisch zu sehen. Unzweifelhaft wurde das Material überinterpretiert, allerdings sind einige Tendenzen von ihm vollkommen korrekt erkannt, jedoch unzureichend belegt worden. Im Laufe der Beschäftigung mit den Einbäumen Mitteleuropas ließ sich feststellen, dass Ellmers offensichtlich immer wieder Funde persönlich in Augenschein genommen hat, diese aber nie publizierte[891]. Es drängt sich der Verdacht auf, dass seine Fundeinteilungen auf deutlich mehr Fundbeobachtungen basieren als er publiziert hat, wodurch seine Aussagen zwar besser abgesichert wären, aber auch schwerer nachzuvollziehen sind.

Ein unsicherer Fund eines Schwimmkörpers[892] stammt aus der Schweiz am Bielersee bzw. Ausfluss der Aare[893]. Die Kastenform des Rumpfes würde für die Deutung sprechen. Auch die Lokalität wäre für eine Fährstation durchaus sinnvoll, allerdings fehlen dem Fund letztlich für eine sichere Ansprache die entsprechenden Bauteile und seine gedrungene Form muss als eher ungewöhnlich bezeichnet werden.

Drei Einbaumfunde von möglichen Schwimmkörpern stammen aus der Mosel in der Nähe von Nancy, Dép. Meurthe-et-Moselle[894]. Während die Funde aus Bayon und Chaudeney in ihrer Ansprache durchaus unsicher sind, da keine charakteristischen Bauteile vorkommen, zeigt der Fund aus Flavigny im Inneren zwei breite Querrippen, welche bis an die Dollbordoberkante reichen. In sie sind mehrere Bohrungspaare eingefügt, welche denen am Main in ihrer Größe sehr ähnlich sind. Darüber wäre es durchaus möglich, mehrere Einbäume miteinander zu verbinden[895]. Ein weiterer Fund stammt aus Buthier-et-Avouay[896]. Auch dieser Fund besitzt Mittelrippen wie der Fund aus Flavigny, allerdings ohne Bohrungen. Dafür sind am Bug deutlich mehrere Bohrungen erkennbar. Ein weiterer Fund aus Moncey[897] wird typologisch mit diesem Fund gleichgesetzt[898].

Eine sehr ungewöhnliche Form zeigt ein in Italien am Ufer des Po gefundener Einbaum[899]. Dieser besitzt einen seitlich abgeschrägten Bug, welcher es nötig macht, dass ein weiterer Einbaum ebenfalls mit seitlich abgeschrägtem Bug vorhanden gewesen sein muss[900]. Wie die Einbäume miteinander verbunden wurden, ist aus der Zeichnung nicht ersichtlich. Weitere Nennungen von Schwimmkörpern sind bekannt, allerdings recht unsicher, da es sich um nicht mehr erhaltene Altfunde handelt[901] oder, wie bereits am Beispiel des Fundes aus Gartrop-Bühl am Rhein gezeigt, um nicht eindeutig zu bestimmende Laschen oder Bohrungen an den Bugspitzen[902]. Wie auch zuvor beobachtet, besitzen die Funde aus der Schweiz, Frankreich und Italien ausschließlich mittelalterliche Datierungen. Eine Ausnahme stellt der bereits besprochene eisenzeitliche Einbaum aus Châtenay-Mâcheron, Frankreich, dar[903] (siehe zu den Funden aus der Schweiz, Frankreich und Italien **Abb. 97**).

Aus England sind nur wenige Funde bekannt, die als Schwimmkörper in Frage kommen. McGrail bespricht »paired logboats« zwar ausführlich, kann aber nur wenige Funde benennen, welche zweifelsfrei als solche anzusprechen sind. Dies liegt zum Teil daran, dass es sich in der Regel um Objekte handelt, die bereits im 19. Jahrhundert freigelegt wurden und heute nicht mehr zugänglich sind[904]. Bemerkenswert ist, dass bei

891 Dies geht sowohl aus Randnotizen als auch Einträgen in Ortsakten hervor, wie z. B. im Falle des Stettfelder Einbaums EN-36.
892 Hafner 2010.
893 Siehe **Tab. 3**, Nr. 63.
894 Siehe **Tab. 3**, Nr. 44. 46. 48.
895 Lagadec 1983, s. auch Hirte 1987, 414 f.
896 Siehe **Tab. 3**, Nr. 45.
897 Siehe **Tab. 3**, Nr. 49.
898 Ginier-Gillet u. a. 1987.
899 Siehe **Tab. 3**, Nr. 50.
900 Medas 2014.
901 Cornaggia 1967 ff.
902 Cornaggia 1967; Cornaggia/Calegarie 1978; s. auch Hirte 1987, 398.
903 Siehe **Tab. 3**, Nr. 47; **Abb. 18**.
904 McGrail 1978, 44 ff.

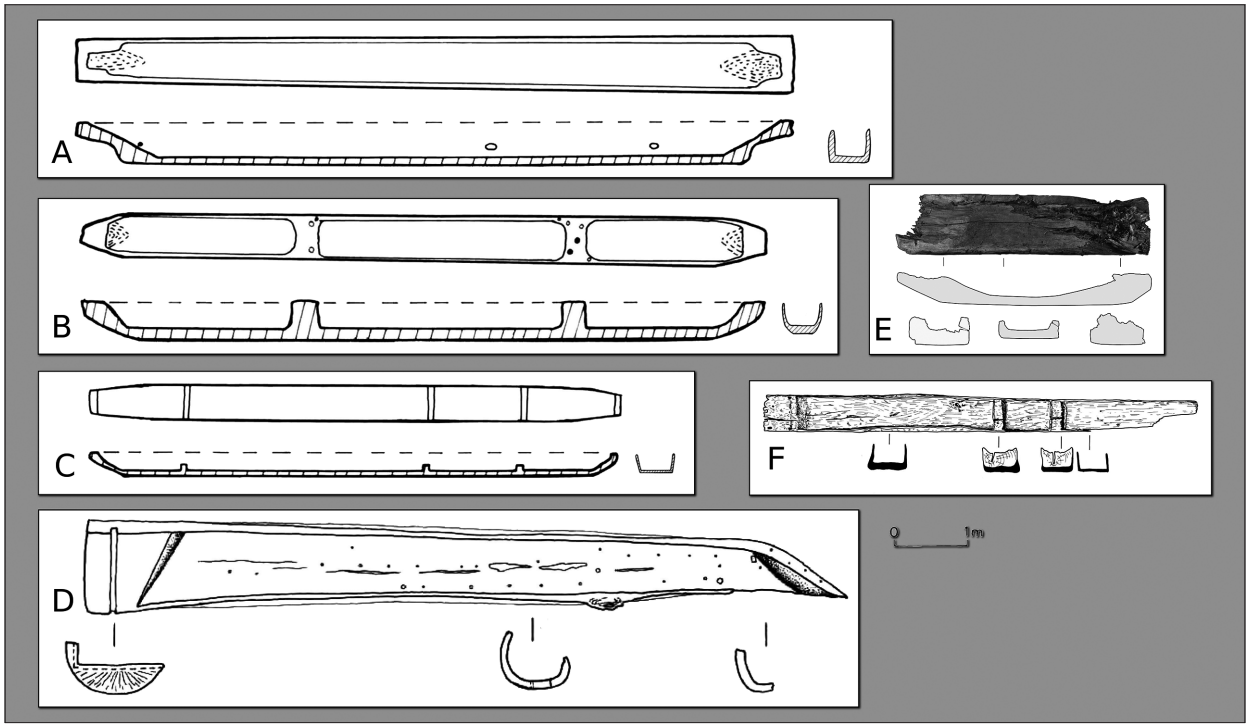


Abb. 97 Schwimmkörper aus West- und Südeuropa: **A** Bayon/F; **B** Flavigny/F; **C** Chaudeney/F; **D** Boretto/IT; **E** Ipsach/CH; **F** Buthiers-et-Avouay/F. – (A-C Lagadec 1983, 204 f.; D Medas 2014, Fig. 3; E Hafner 2010, Abb. 1; F Ginier-Gillet u. a. 1987, Fig. 3/2, alle bearbeitet L. Kröger 2015).

den zwei möglichen Einbäumen, für die naturwissenschaftliche Datierungen vorliegen, frühgeschichtliche Ergebnisse ermittelt werden konnten[905]. Dies steht in klarem Widerspruch zu den mittelalterlichen Datierungen auf dem Kontinent. Als mögliche Bauteile lassen sich Bohrungen, Laschen und Ausstemmungen nennen. Das Fundmaterial macht allerdings einen sehr uneinheitlichen Eindruck und es können keine Regelmäßigkeiten festgestellt werden (**Abb. 98**, A. C-F).

Aus Irland sind nur zwei Funde bekannt, welche eventuell paarweise genutzt wurden. Die zwei Einbäume wurden nebeneinanderliegend gefunden und waren exakt gleich hergestellt. Informationen über mögliche Bauteile, welche die Stücke zusammenhalten könnten, liegen allerdings nicht vor[906]. Ebenso sind Funde mit Bohrungen oder Laschen, wie sie am Main vorkommen, in dieser Form für Irland nicht bekannt[907]. Auf der anderen Seite wird ein Fund aus Lurgan Townland, Galway, aufgrund von Bohrungen in den Seitenwänden als möglicher Einbaum für eine Plattform interpretiert (**Abb. 98**, B)[908]. Aus Schottland sind keine Beispiele für paarweise genutzte Einbäume bekannt[909].

Auch aus Dänemark scheinen keine Funde von miteinander verbundenen Einbäumen vorzuliegen[910]. Aus Schweden, Norwegen und Finnland[911] sind hingegen Einbaumfähren zum Teil auch noch im Verbund archäologisch nachgewiesen. Ebenso ist auch eine reiche ethnologische Überlieferung vorhanden (**Abb. 99**)[912]. So konnten neun Einbäume bei Överluleå socken in Norrbotten beobachtet werden, welche in die Zeit des 14. bis 17. Jahrhunderts datieren und durch ihre eindeutige Kastenform den Funden des Typs 3 am Main recht

905 Siehe **Tab. 3**, Nr. 39-43.
906 Gregory 1997, 17 f.
907 Freundliche Mitteilung von Niall Gregory vom 18.02.2015.
908 Robinson u. a. 1999.
909 Mowat 1996, 129; 1999, 38.
910 Bork-Pedersen 2011, 17. 103.
911 Hirte 1987, 397; Clark 1952, 288.
912 Eskeröd 1956; 1970, 71 ff.

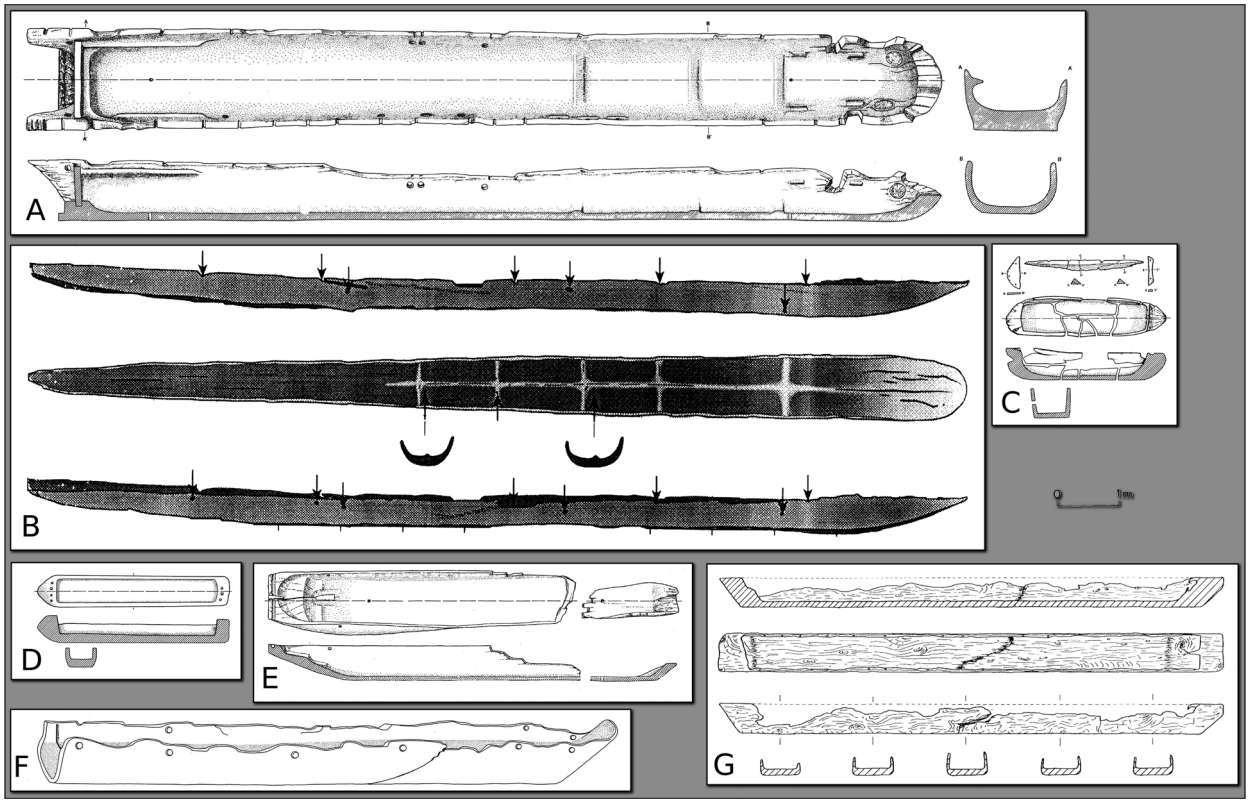


Abb. 98 Schwimmkörper außerhalb Mitteleuropas: **A** Brigg/GB; **B** Lurgan/IRL; **C** Giggleswick Tarn/GB; **D** Whinfell Tarn/GB; **E** Holme Pierrepont/GB; **F** Horsley Deep 2/GB; **G** Marmara/TR. – (A McGrail 1978, Fig. 9; B Robinson u. a. 1999, Fig. 2; C McGrail 1978, Fig. 15; D McGrail 1978, Fig. 51; E McGrail 1978, Fig. 20; F McGrail 1978, Fig. 23; G Günsenin 2000, Fig. 4, alle bearbeitet L. Kröger 2015).

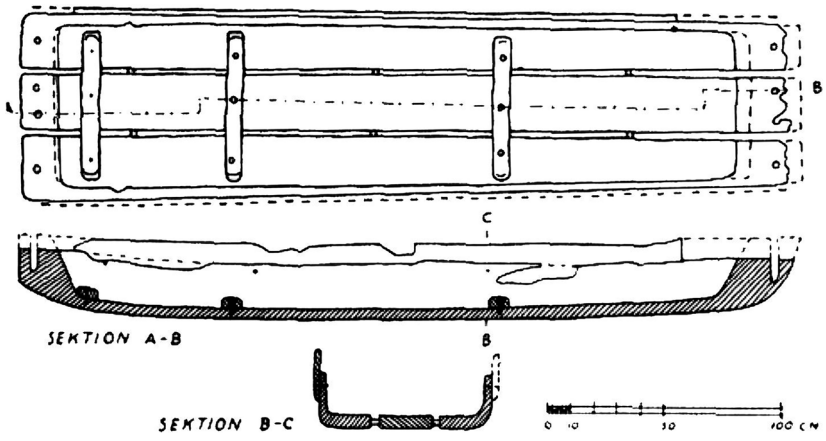


Abb. 99 Fund einer Einbaumfähre aus Valbo, Gästrikland/S, welche sich noch im Verbund befunden hat. – (Eskeröd 1970, 74).

ähnlich sind. Eine Verbindung konnte über ein Birkenholz, welches durch horizontale Bohrungen im Bereich des Bugs geführt wurde, hergestellt werden[913].

Außereuropäische archäologische Objekte, welche sich mit den zentraleuropäischen Funden vergleichen lassen, sind kaum bekannt. Ein auf türkischem Staatsgebiet im Marmarameer gefundener Einbaum[914] besitzt

913 Harnesk 2013; Crumlin-Pedersen 1967; Hirte 1987, 397.

914 Günsenin 2000.

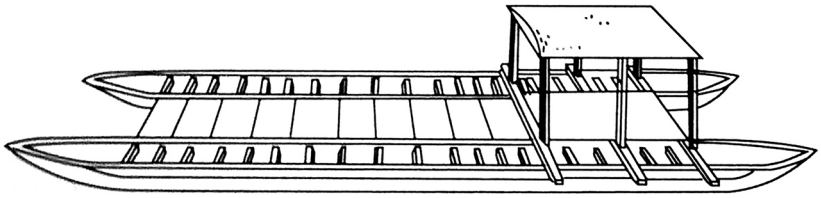


Abb. 100 Rekonstruktion einer Fähre um 600 in Ostchina nach archäologischen Funden. – (Zeichnung L. Kröger 2015 nach Fotografie von S. Wagener 2007).

zwar äußere Umrisse, die eine sehr starke Ähnlichkeit mit Funden des Typs 3c besitzen[915] (siehe **Abb. 98**, G). Funktional werden die Objekte jedoch kaum etwas miteinander zu tun haben, zudem sind weder Bohrungen vorhanden noch Laschen erhalten. Das Beispiel zeigt aber sehr eindrucksvoll, dass eine Einordnung als Schwimmkörper für eine Einbaumfähre über formale Gesichtspunkte nie ganz eindeutig sein kann.

Auch in China scheinen Einbäume zur Konstruktion größerer Schiffe miteinander verbunden worden zu sein. So befindet sich im Museum Quindao ein recht großer Einbaum aus der Sui-Dynastie (581-618). Dieser war Teil einer zweirumpfigen Schiffskonstruktion, welche über große rechteckige Laschen eine Plattform mit Aufbauten tragen konnte (**Abb. 100**)[916].

Auch wenn die archäologischen Funde nur einen kleinen Einblick in mögliche Konstruktionsformen geben können (siehe Überblick **Abb. 101**), ist dies unter gewissen Gesichtspunkten bei ethnologischen Beobachtungen besser möglich. Beispiele, welche noch im 19. und 20. Jahrhundert in Verwendung waren, zeigen Bauformen von miteinander verbundenen Einbäumen, die am archäologischen Fundmaterial bislang noch nicht beobachtet werden konnten.

Ethnologische Beispiele bilden die Basis für eine von S. McGrail aufgestellt Typologie zu Einbaumfähren. Während Ellmers sich auf die Form der Einbäume selbst bezieht, geht McGrail einen anderen Weg und stellt ebenfalls drei Typen auf, jedoch mit einem anderen Ansatz als Ellmers. Seine Einteilung bezieht sich mehr auf generelle Bauformen von Fähren und er geht weniger auf regionalspezifische Formen oder Bautraditionen der einzelnen Einbäume ein.

Der Typ 1[917] nach McGrail ist charakterisiert durch parallel liegende Einbäume, die untereinander durch zwei Querhölzer an Bug und Heck verbunden sind. Sie besitzen Löcher in den Außenwänden, die zur Befestigung der Einbäume untereinander dienen. Eine Abdeckung in Form von Bohlen existiert nicht.

Der Typ 2[918] nach McGrail ist seinem Typ 1 recht ähnlich. Allerdings kann er mit bis zu drei Querhölzern verbunden sein. Die Löcher in den Außenwänden sind nicht zur Befestigung der Einbäume untereinander angebracht, sondern um eine Plattform zu halten.

Der Typ 3[919] nach McGrail wird durch mehrere große Einbäume, die durch Taue oder Hölzer verbunden sind, gebildet. Sie besitzen paarweise angeordnete Löcher in den Außenwänden an Bug und Heck, durch die sie auch verbunden sind. Dadurch liegen die Einbäume ohne Lücke direkt nebeneinander[920].

Die umfangreichsten Untersuchungen zu miteinander verbundenen Fähren liegen ohne Zweifel für Polen vor. Bereits 1966 wurde durch M. Boczar[921] umfassend über am Dunajec, einem Nebenarm der Weichsel, in Gebrauch befindliche Wasserfahrzeuge berichtet, welche aus zusammengesetzten Einbäumen bestanden. Die Einbäume wurden aus Pappel oder Linde[922] hergestellt und besaßen eine trapezoide Form bei einer Länge von ca. 5,6 m bis 5,8 m. Sie weisen eine kastenartige Form und einen lang gezogenen

915 Besonders EN-35 gleicht ihm sehr. Der Fund aus dem Marmarameer ist mit 8,1 m aber fast doppelt so groß. Auch die verwendete Holzart Platane konnte bislang in Mitteleuropa nicht beobachtet werden.

916 Freundliche Mitteilung und Fotografien von Sieghard Wagener vom 21.02.2011.

917 Als »*Transverse Loading*« bezeichnet.

918 Als »*Platform*« bezeichnet.

919 Als »*Raft*« bezeichnet.

920 McGrail 1978, 44 ff.

921 Boczar 1966.

922 Litwin 1988, 183 f.

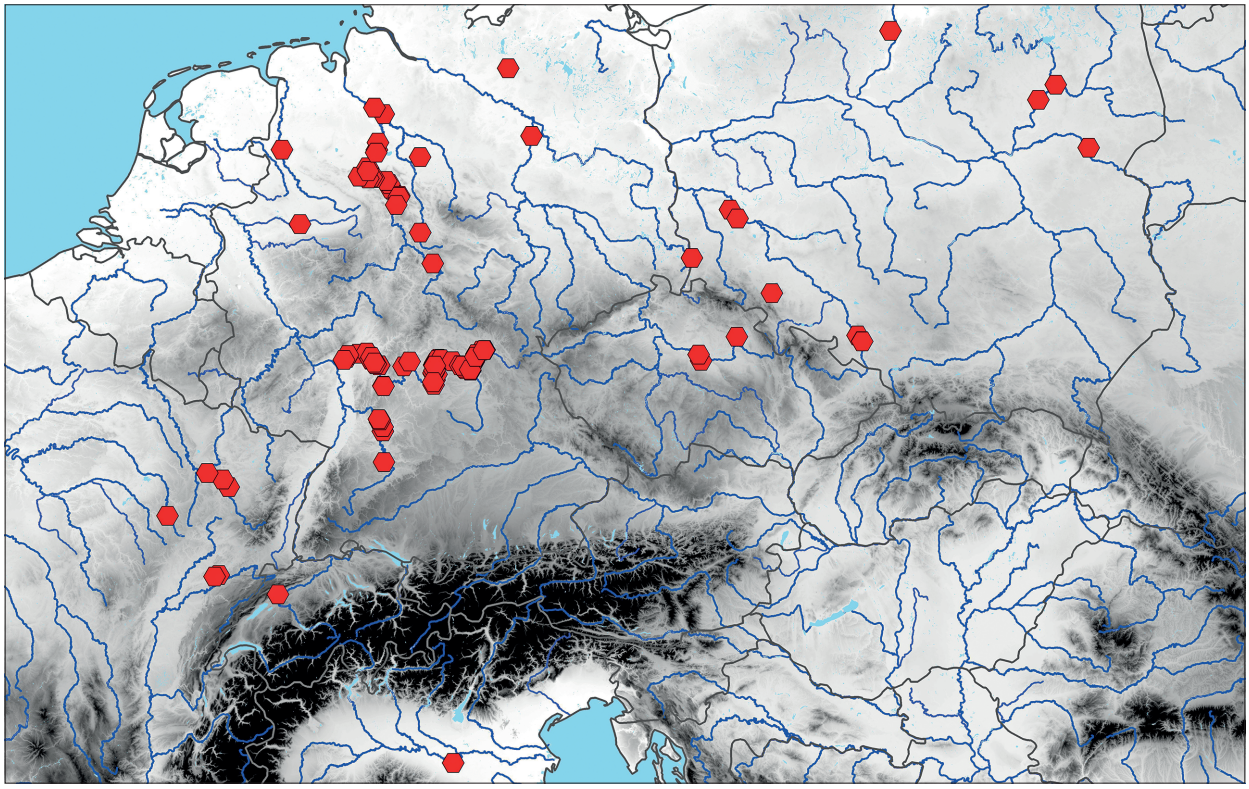


Abb. 101 Überblick über das Vorkommen von Schwimmkörpern in Mitteleuropa. – (Kartierung L. Kröger 2015).

Bugbereich auf, ähnlich dem Typ 2 am Main (siehe **Abb. 95**, I-J). Ähnlichkeiten mit den archäologisch beobachteten Funden in Polen besitzen sie kaum. Besonders aufschlussreich ist die Beschreibung der Handhabung der Einbäume. So haben die Funde zwar ein gerade abgeschnittenes Heck, allerdings mit einem überlappenden Brett, welches ein Teil des Einbaums ist und nicht nachträglich angebracht wurde. Dieses Brett verhindert, dass beim Zuwasserlassen des Fahrzeuges Wasser in das Innere der Einbäume schwappen kann. Die Anfertigung eines solchen Einbaums soll für einen geübten Handwerker zwei volle Tage dauern[923]. An Bug und Heck wird jeweils ein Laschenpaar gebohrt. Zusätzlich werden in die vorderen Laschen Querhölzer eingebracht, welche dazu dienen, mehrere Einbäume durch Seile miteinander zu verbinden. Die Einbäume selbst werden nicht imprägniert oder auf andere Art und Weise gegen Fäulnis behandelt. Dadurch ist die Lebenszeit der Objekte auf etwa fünf Jahre beschränkt. Die häufigsten Beschädigungen erfolgen durch das Wegbrechen der Seitenwände nach innen. Dies kann verhindert oder zum Teil repariert werden, indem Querhölzer zwischen die Seitenwände eingebracht werden[924]. Auch kommen Reparaturen mit Hilfe aufgenagelter Hölzer und Metallbänder vor. Zusammengefügte Fahrzeuge bestehen in der Regel aus vier oder fünf, früher wohl aus zwei bis drei Einbäumen. Dazu werden die Einbäume nacheinander ins Wasser gelassen und dort am Heck durch Hanfseile und speziellen Schlaufentechniken verbunden (**Abb. 102**). Die Bugbereiche werden durch eine Querstange und zwischen den Seitenwänden verkeilten Querhölzern, ebenfalls über Seile, verbunden. Schließlich sind noch die Zwischenräume zwischen den Seitenwänden mit Tannenzweigen abgedichtet worden, sodass kein Wasser zwischen den Einbäumen nach

923 Dies ging vermutlich am Main schneller, da die Einbäume kürzer waren und z. B. im Falle der Einbäume des Typs 4 auf das Begradigen der Außenseiten verzichtet wurde.

924 Ähnliches lässt sich eventuell an einem Bamberger Einbaum (EN-2) beobachten, bei dem noch ein zu den Außenwänden passendes Querholz gefunden wurde (s. Kap. Beifunde, S. 52).

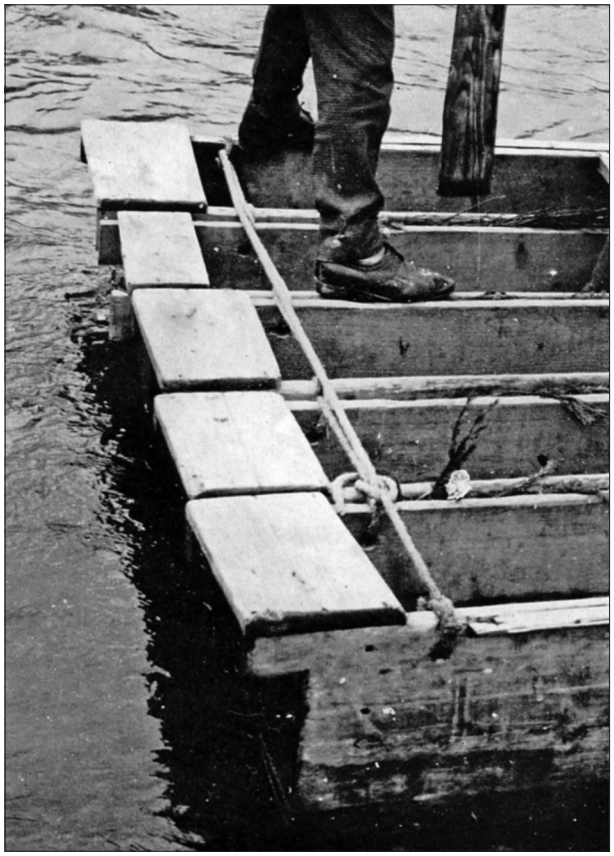


Abb. 102 Technik, mit der mehrere Einbäume untereinander verbunden werden, am Fluss Dunajec/PL. – (Boczar 1966, Plate 12).

oben spritzen kann (**Abb. 103**). Zusätzlich werden unter die Querhölzer am Bug noch weitere größere Tannenzweige geschoben, um zu verhindern, dass Wasser über den Bug in die Einbäume schlagen kann (**Abb. 104**). Sollte dies doch passieren, kann das Wasser mit Hilfe von Schöpfern wieder hinausbefördert werden[925]. Die Funktion dieser Fahrzeuge wird als Transportmittel beschrieben, welche den Dunajec hinunterfahren, um Waren zu befördern. An ihrem Zielort werden sie auseinandergenommen und den Fluss hinaufgezogen – wobei man durch das Wasser gehen musste – oder mit dem LKW transportiert[926]. Welche Waren befördert werden, sagt Boczar[927] zunächst nicht. Es scheint sich aber wohl ausschließlich um Ausflugstouristen zu handeln[928]. Es wird angemerkt, dass Pappeln zur Herstellung der Einbäume nicht immer in ausreichender Qualität zur Verfügung stehen, daher muss zum Teil auf Tannen- oder Fichtenbretter zurückgegriffen werden, aus denen Fahrzeuge gezimmert werden, die eine große Ähnlichkeit mit den ursprünglichen Einbäumen besitzen, allerdings nur eine Haltbarkeit von zwei Jahren haben[929].

J. Litwin[930] beschäftigte sich 1988 ebenfalls mit denselben Wasserfahrzeugen. Er beschreibt, dass sich bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Flussfahrt auf dem Dunajec zu größter Beliebtheit bei Touristen entwickelte. Besonders Wanderer, welche in die Gebirge aufbrachen, konnten sich so bequem an ihre Ausgangsorte zurückfahren lassen. Während diese Fahrten ursprünglich von Einheimischen angeboten wurden, haben sich daraus gut organisierte Unternehmen entwickelt. Dabei hat sich die Technik über die Zeit kaum verändert. Zwei Männer steuern das Fahrzeug mit 3-4 m langen Stakstangen und korrigieren bei der Fahrt flussabwärts die Fahrtrichtung (**Abb. 105**). Die Fahrt beginnt auf slowakischer Seite in Červený Kláštor, Okr. Kežmarok, und endet auf polnischer Seite in Szczawnica, Pow. Nowotarski. Die Fahrtstrecke durch einen Gebirgsdurchbruch beträgt heute ca. 11-16 km, je nach genauem Start und Zielpunkt[931].

Sowohl Boczar als auch Litwin sind der Meinung, dass es sich bei den miteinander verbundenen Einbäumen um einen alten Fahrzeugtyp handelt. Allerdings kann keiner seinen ursprünglichen Nutzen nennen. Es wird

925 Litwin 1988, 185.

926 Wobei die Effizienz eines solches Verhaltens aus logistischen Gründen für den Warenverkehr äußerst fragwürdig erscheint.

927 Er geht auch davon aus, dass die Form der von ihm beobachteten Einbäume weltweit einzigartig sei. Dies erstaunt durchaus aufgrund der großen Anzahl an archäologischen Funden aus Polen, allerdings wird seine Interpretation auch nicht durch andere Funde verzerrt, und er stellt unvoreingenommen seine Beobachtungen in Südpolen vor. Auch Litwin erkennt keinen Zusammenhang zwischen seinen Beobachtungen und archäologischen Funden.

928 Für 1957 werden etwa 50 000 Touristen genannt, die mit den Fahrzeugen flussabwärts fahren. 1964 sind es schon 150 000. Eine so große Anzahl an Fahrten, vermutlich beschränkt auf wärmere Jahreszeiten, benötigt auch eine wahre Flotte an Fahrzeugen.

929 Interessanterweise muss jede Person, bevor sie Fahrzeugführer wird, ihre navigatorischen Fähigkeiten unter Beweis stellen. Dazu muss eine Person in einem einzelnen Einbaum über den Fluss und wieder zurück transportiert werden (Boczar 1966).

930 Litwin 1988.

931 Dass die Tradition auch heute noch besteht, lässt sich sehr gut anhand moderner Satellitenbilder mit dargestelltem Ab- und Anlegen in den Ortschaften sowie getaggten Fotos nachvollziehen.



Abb. 103 Verbindung der Einbäume am Bug und Abdichten der Zwischenräume mit Hilfe von Tannenzweigen. – (Boczar 1966, Plate 13).



Abb. 104 Anbringung von Tannenzweigen am Bug der Einbäume, um Spritzwasser abzuhalten. – (Litwin 1988, Fig. 6).

wohl vermutet, dass damit Waren den Fluss hinabtransportiert wurden, die Einbäume aber am Ende ihrer Reise auseinandergebaut und dann wieder hintereinandergebunden den Fluss beschwerlich hinauftransportiert werden mussten. Diese Funktion erscheint nicht sehr wahrscheinlich. Einen Hinweis auf eine ursprüngliche Funktion nennt Litwin, nämlich dass »selbst heute solche verbundenen Boote genutzt werden, um in einigen Orten am Dunajec den Fluss zu überqueren«[932]. Es erscheint sehr viel wahrscheinlicher, dass Fährleute oberhalb des Flussdurchbruches mit dem aufkommenden Tourismus eine weitere Einnahmequelle ausgemacht haben und ihre eigentlichen Fährboote für die Überquerung des Flusses zur Fahrt den Fluss hinab umfunktionierten.

Auch Ossowski publizierte ethnologische Beobachtungen, verglich diese aber auch mit archäologischen Funden. Zusätzlich fertigte er Rekonstruktionen zu einigen Einbäumen aus Polen an. Die Rekonstruktionszeich-

932 »*Even today, such boat pairs are used in some villages on the Dunajec for getting across to the opposite bank*« (Litwin 1988, 188).

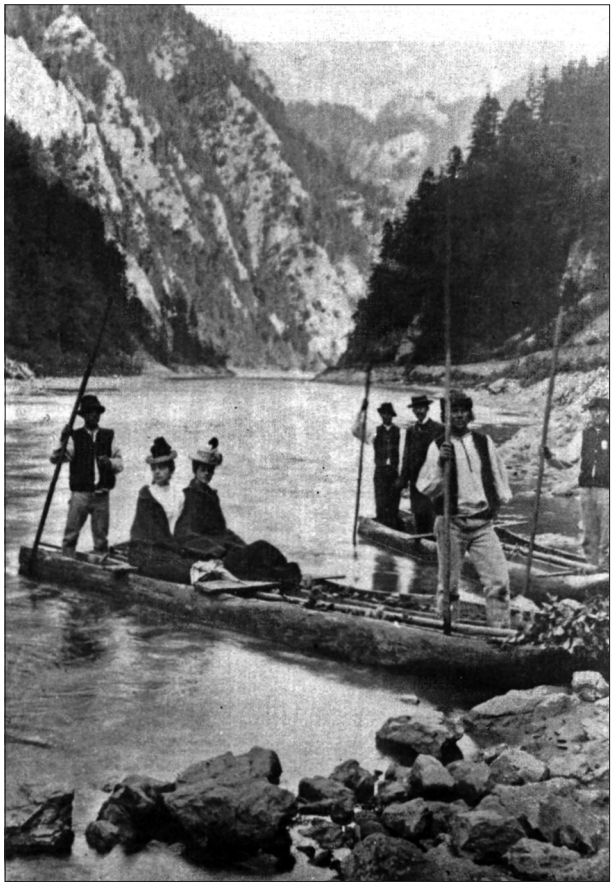


Abb. 105 Fotografie vom Ende des 19. Jhs. über die Nutzung der Einbaumfahrzeuge für den Tourismus. – (Litwin 1988, Fig. 2).

nung einer mittelalterlichen Fähre nach dem Fund aus Granne zeigt aber leider wenige bis keine Details, lediglich, dass mehrere Einbäume dicht aneinanderliegen und die Fähre an Bug und Heck mit Zug- bzw. Schubrudern ausgestattet ist (**Abb. 106**)[933]. Ein bemerkenswerter Fund stammt aus dem Fluss Bug im östlichen Polen. Dort wurden zwei Einbäume noch im Verbund gefunden. Die mit ^{14}C-Analyse ins 17. Jahrhundert datierte Fähre wird durch zwei eingelassene Querhölzer an Bug und Heck stabilisiert. Die Einbäume besitzen außer der Quernut keine weiteren Bauteile. Bemerkenswert ist die Form der Nut. Durch ihren trapezförmigen Querschnitt kann sie das gleichgeformte Holz halten, ohne Nägel oder Zapfen zu benötigen. In der Form entspricht sie dem Typ der Oder-Fähre (**Abb. 107**)[934].

Auch für den Fund von Flavigny-sur-Moselle, Frankreich, wurde eine Rekonstruktion des Einbaums als Fähre vorgeschlagen, bei der allerdings sowohl die Stabilität als auch die Nutzbarkeit fraglich sind, da ein Anlegen unmöglich erscheint. Zu betonen ist aber, dass der Bohlenbelag parallel zu den Einbäumen liegend rekonstruiert wird, was sonst nicht in dieser Form vorkommt (**Abb. 108**)[935].

Noch in der Mitte des 20. Jahrhundert konnten im Norden Portugals auf dem Rio Miño Wasserfahrzeuge beobachtet werden, welche ebenfalls aus zwei Einbäumen konstruiert wurden. Dazu werden drei Holzbalken durch die Seitenwände des Fahrzeuges durchgeschossen und mit einer Plattform belegt, wobei die Einbäume nicht überdeckt werden. In die Seitenwände werden Aufnahmen für Riemen eingesetzt, mit denen dann das Fahrzeug vorangetrieben wird. Dabei wird das Fahrzeug nicht als Fähre, sondern vor allem für die Fischerei verwendet (**Abb.109**)[936].

An den Ufern des Po in Italien scheinen gekoppelte Einbäume noch in den 1950er-Jahren als Fähren genutzt worden zu sein. Diese wurden über Balken an Bug und Heck miteinander verbunden und besaßen keine Plattform[937]. Ähnliche Konstruktionen finden sich offensichtlich regelmäßig in Südosteuropa. So konnten Einbaumfähren zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch in reicher Form auf dem Balkan[938] beobachtet werden[939]. Besonders detaillierte Berichte sind aus Albanien überliefert. Dort werden immer nur zwei Einbäume benutzt, welche über Querbalken und große Nägel am Bug und am Heck miteinander verbunden sind. Die Fahrzeuge besitzen keine Abdeckung, sondern sind offen. Dies hat den Vorteil, dass bis zu sechs Pferde, welche über den Fluss gebracht werden sollen, mit den Vorderbeinen in den einen und mit den Hinterbeinen in den an-

933 Ossowski 1999, Fig. 62.
934 Ossowski 1999, Fig. 140.
935 Lagadec 1983, 201 ff.
936 Fernández 1966.
937 Bonino 1988, 468. 471.
938 Hierbei wird eine Lebensdauer der Einbäume von 40 bis 50 Jahren angegeben. Dies scheint aber im Vergleich zu anderen Berichten übertreiben zu sein.
939 Brunner 1903, 11.

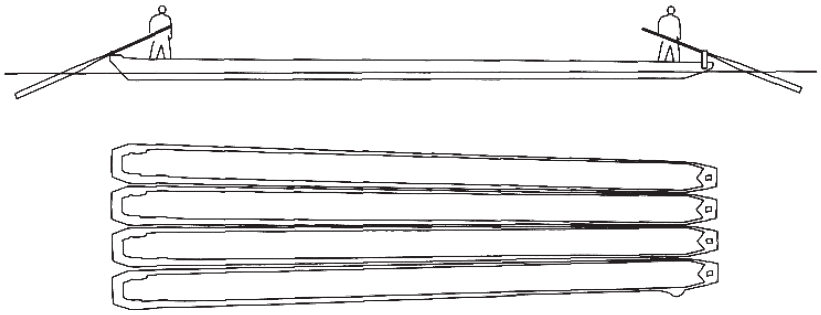


Abb. 106. Rekonstruktion eines Fahrzeuges aus gekoppelten Einbäumen nach dem Fund des 14. Jhs. aus Granne/PL. – (Ossowski 2000, Fig. 11)

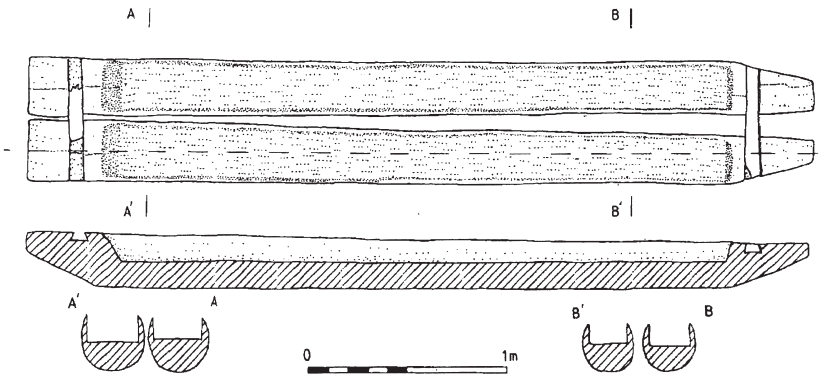


Abb. 107 Fund eines Fahrzeuges aus miteinander verbundenen Einbäumen aus dem Fluss Bug/PL. – (Ossowski 1999, Fig. 140).

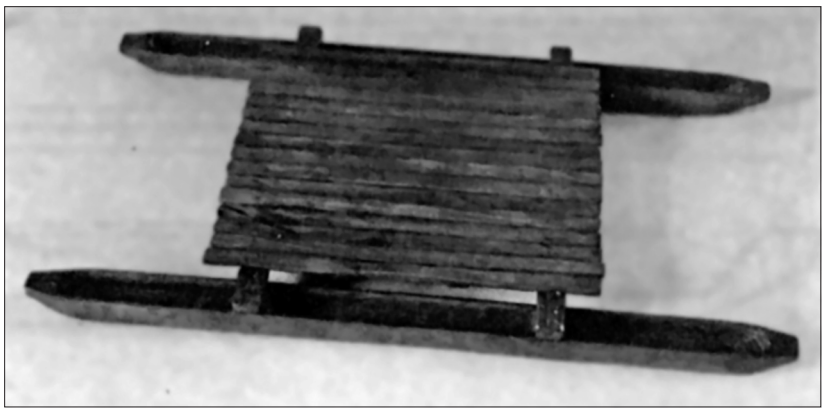


Abb. 108 Rekonstruktion einer Einbaumfähre nach dem Fund von Flavigny-sur-Moselle/F. – (Lagadec 1983, Abb. 8).

deren Einbaum gestellt werden können (**Abb. 110**). Der Fährmann schiebt die Fähre mit Stakstangen dabei gegen die Strömung bis in die Mitte des Flusses und lässt sich dann an den Fähranleger treiben. Die Stämme sind nur grob behauen, wobei die größeren eine Länge von 7-8 m besitzen. Daneben existiert aber auch eine kleinere Form, welche über einen durchgeschossenen Querbalken und eine kleine Plattform am Heck konstruiert wird (**Abb. 111**). Diese sind nur 2 m lang und aus grob behauenen Buchenstämmen gefertigt[940].

940 Traeger 1904, 27 ff. Interessanterweise waren die Einbaumfähren fast die einzigen Wasserfahrzeuge auf den größeren Flüssen in Albanien, welche Traeger bei seiner Reise beobachten konnte. Er begründet dies damit, dass weitere Fahrzeuge nicht nötig seien, da zwischen den Ortschaften nur wenig Handel betrieben werde und deshalb Packpferde vollkommen ausreichend seien.

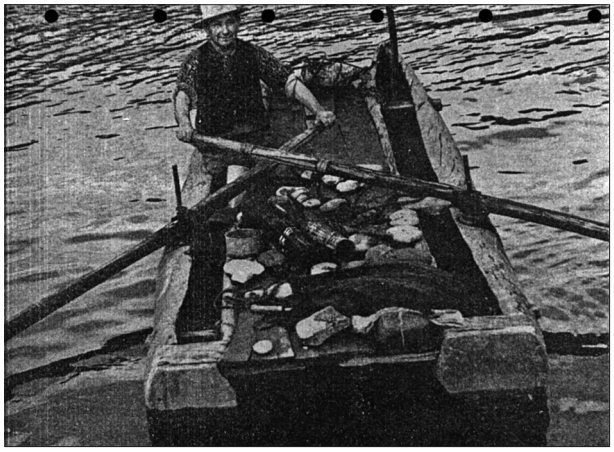


Abb. 109 Fischereifahrzeug aus Portugal am Rio Miño, Mitte des 20. Jhs. – (Fernandez 1966, 293).



Abb. 110 Offene Einbaumfähre zum Übersetzen von Pferden in Albanien, um 1900. – (Herzig 2003, 63).

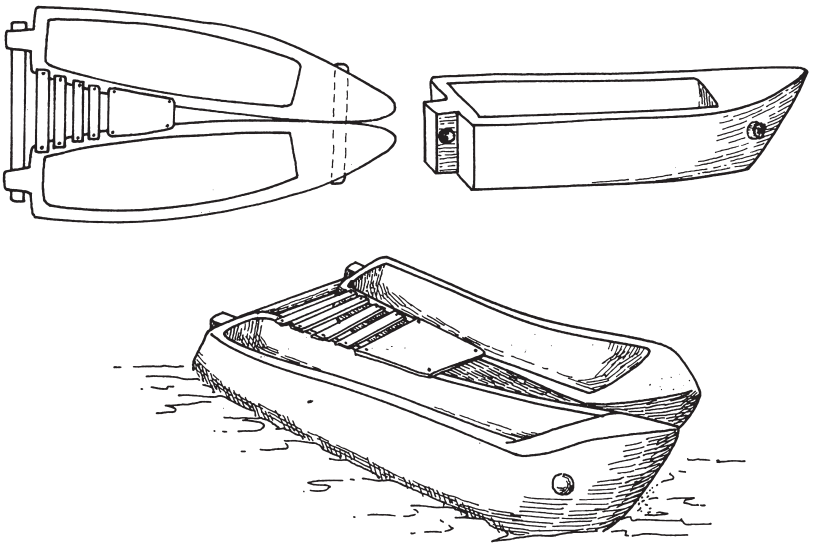


Abb. 111 Kleine Einbaumfähre, wie sie um 1900 in Albanien genutzt wurde. – (McGrail 1978, Fig. 126).

Auch in der Türkei[941], Russland[942] und Lettland[943] lassen sind vergleichbare Konstruktionen finden. Im skandinavischen Raum sind neben archäologischen Funden auch einige ethnologische Belege anzuführen. Diese sind aber in vielen Fällen deutlich kleiner als die Fähren für Pferde und lediglich für den Transport einzelner Personen vorgesehen. Dafür werden zum Teil Einbäume mit Rundhölzern verbunden, um sie im Wasser zu stabilisieren (**Abb. 112**)[944]. Genauso ist aber auch die Technik, Einbäume direkt miteinander zu verbinden, bekannt[945]. Davon ausgehend ist der Schritt zu aus zwei Halbschalen bestehenden Fahrzeugen nicht mehr weit (**Abb. 113**), wie es auch am um 300 gebauten Boot von Yverdon 2[946] in der Schweiz zu beobachten ist, was als Basis für die Entwicklung flachbodiger Binnenschiffe mit Übergangsplanken[947] gilt. Ähnliche Fahrzeuge für den Fang von Lachsen gab es auch auf Flüssen in Northumbria in Großbritannien. Die Einbäume

941 Thonemann 2011, 308 f.
942 Clark 1952, 287.
943 Krause 1904, 17.
944 Eskeröd 1956, 64 f.; 1970, 71 ff. – Crumlin-Pedersen 2010, 51 f.
945 Es handelt sich hier um eine ähnliche Technik, wie sie auch für den italienischen Fund aus Boretto angenommen wird (**Tab. 3**, Nr. 50).
946 Arnold 1992, 21 ff.
947 Siehe überblicksartig dazu Hakelberg 2003, 193 ff.

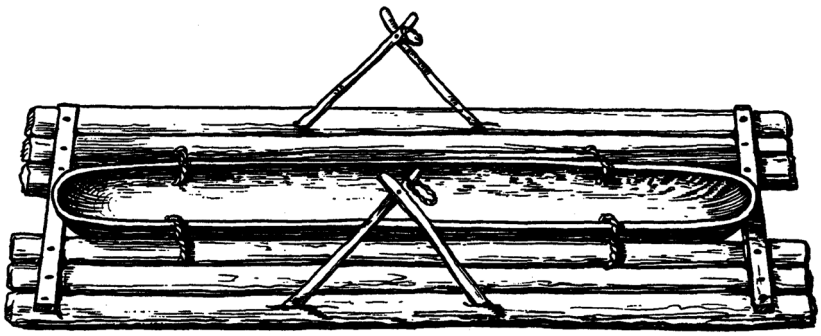


Abb. 112 Verbreiterter Einbaum aus Värmland, Schweden. – (Eskeröd 1970, 73).

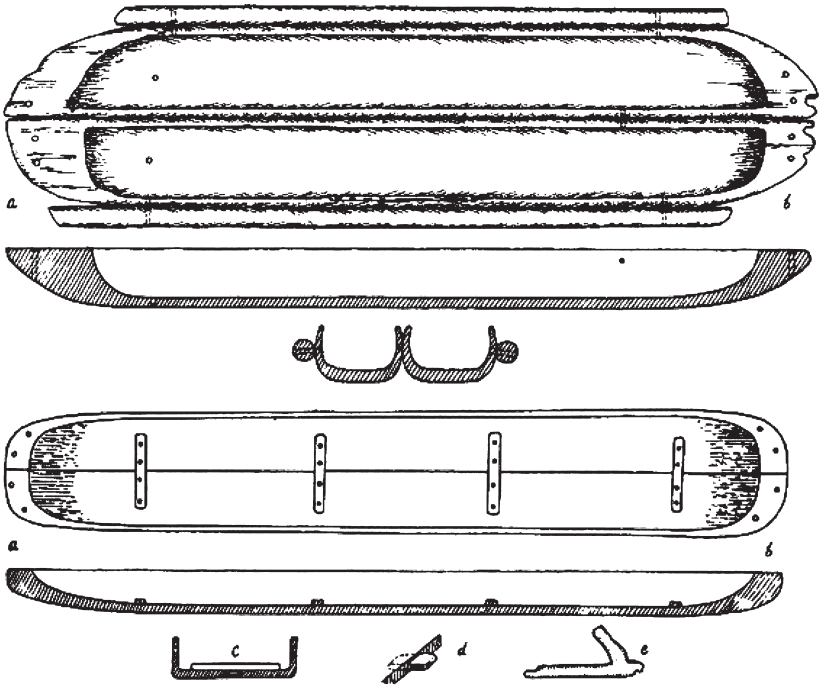


Abb. 113 Miteinander verbundene Einbäume aus Finnland. – (Crumlin-Pedersen 2010, 52).

waren ca. 3 m lang. Der Fischer trieb sie mit Staken an, während er mit jeweils einem Fuß in einem der beiden Einbäume stand[948].

Zu den europäischen Beispielen gesellt sich eine große Anzahl außereuropäischer Beobachtungen. Besonders in Afrika bestand am Ende des 19. Jahrhunderts ein erhebliches Bedürfnis, größere Fahrzeuge der Kolonialmächte über Flüsse übersetzen zu können. Da dies zuvor nicht nötig und keine Brücken in ausreichender Form vorhanden waren, mussten einfache Fährfahrzeuge improvisiert werden. Dazu wurden Einbäume, welche an den großen afrikanischen Flüssen reich verbreiteten sind, durch Plattformen miteinander verbunden[949]. Ähnliche Konstruktionen sind auch in anderen europäisch kontrollierten Kolonien zu beobachten. Es wird sich in den meisten Fällen um neu entstandene Fahrzeugtypen handeln, welche nach europäischen Vorgaben gefertigt wurden. Für den Transport von Personen und kleineren Waren-

948 Mowat 1999, 129.

949 Diese Form der Flussfähren hat sich zum Teil bis heute bewahrt, allerdings werden keine Einbäume mehr genutzt, sondern Schwimmkörper aus Metall. Wann aus gelegentlich hergestellten Fähren feste Fähreinrichtungen in Afrika entstanden sind, lässt sich momentan leider nicht sagen.

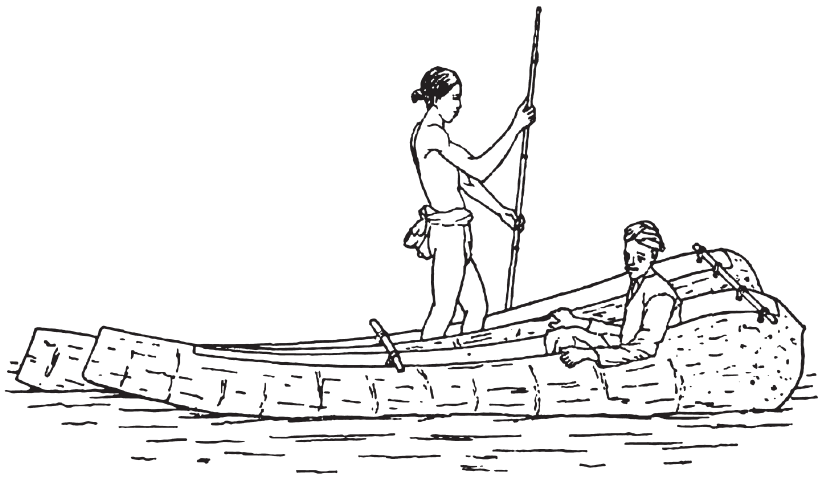


Abb. 114 Einfache Einbaumfähre aus zwei Palmenstämmen in Indien. – (Hornell 1970, Fig. 28).

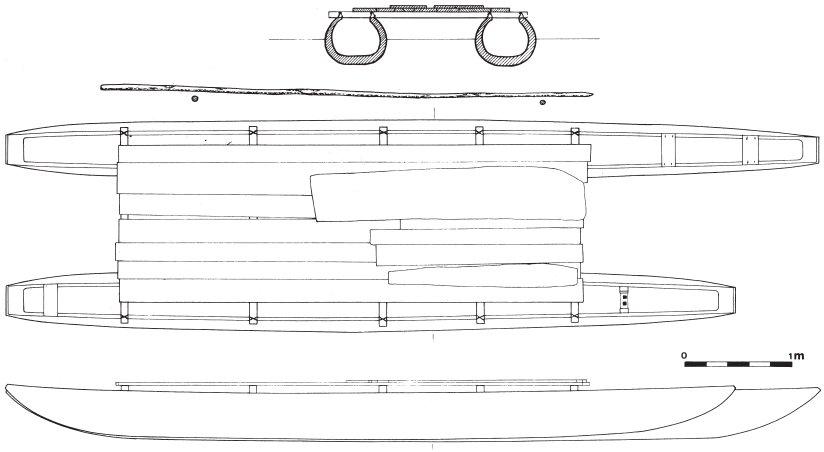


Abb. 115 Zeichnung einer Fähre aus Sri Lanka, welche als Añgula bezeichnet wird. – (Kapitän 2009, 143).



Abb. 116 Die Einbaumfähre aus Sri Lanka im Einsatz auf dem Fluss Kalu. – (Kapitän 2009, 142).

mengen sind hingegen eigene Entwicklungen zu vermuten und auch belegbar, so z. B. in Südindien, wo zwei ausgehöhlte Palmenstämme miteinander verbunden wurden, um eine einfache Fährkonstruktion zu schaffen (**Abb. 114**)[950]. Bis in die Neuzeit haben sich in Sri Lanka aus zwei Einbäumen hergestellte Personenfähren erhalten, welche Añgula genannt werden. Dabei wird eine Reihe von Querbalken über Laschen mit den Einbäumen fest verbunden und auf diesen eine Plattform aus Bohlen aufgelegt (**Abb. 115**). Angetrieben werden die Fahrzeuge mit Hilfe von Stakstangen und können dabei bequem mehrere Personen aufnehmen (**Abb. 116**). Neben dieser kleineren Variante mit etwa 7,5 m langen Fahrzeugen existieren auch

[950] Hornell 1970, 190 f.

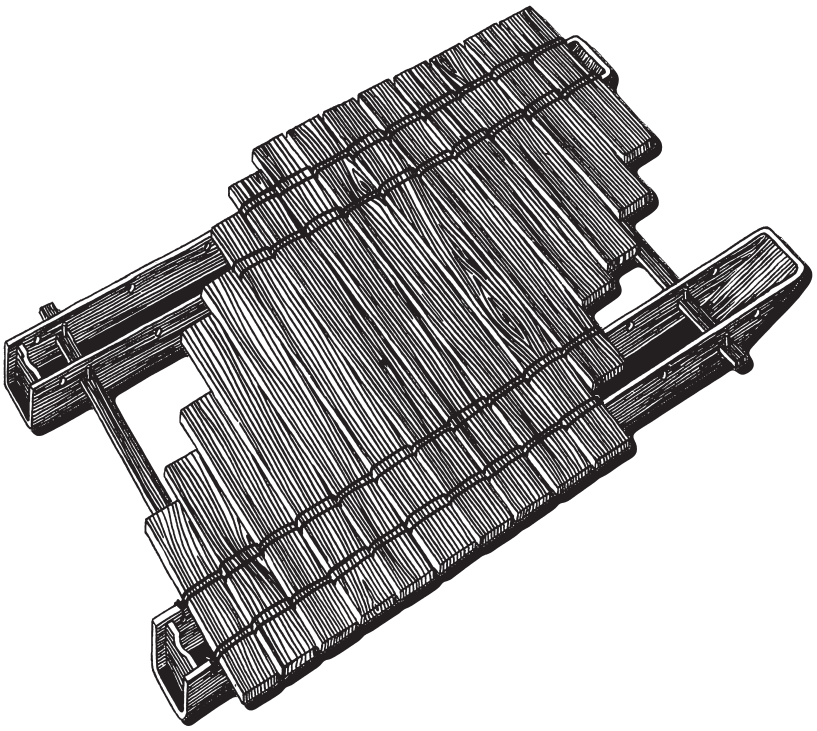


Abb. 117 Rekonstruktion einer Einbaumfähre am Neckar nach der Vorstellung von D. Ellmers. – (Zimmermann 1987a, 19).

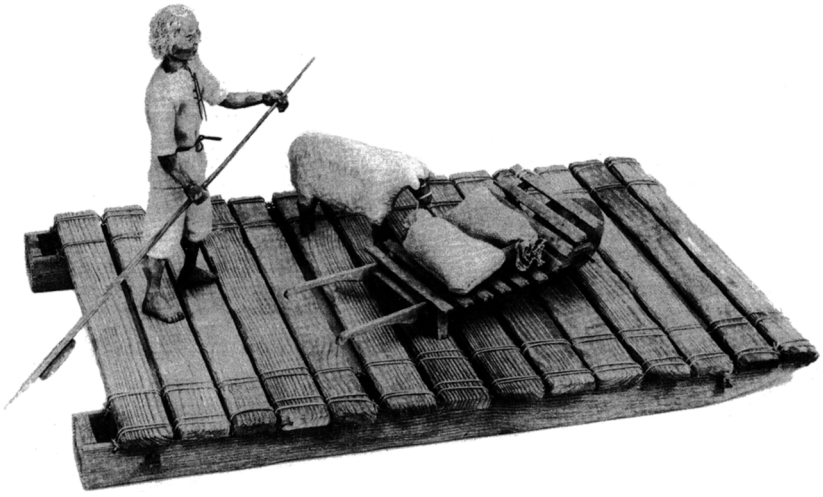


Abb. 118 Umsetzung der Rekonstruktion in ein einfaches Modell. – (Zimmermann 1987a, 20).

noch deutlich größere, welche für den Abbau und Transport von Flusssanden genutzt und als Väli-añgula bezeichnet werden[951].

Zwar liegen für Main und Neckar keine ethnologischen Beobachtungen von Einbaumfähren vor, dafür sind aber unterschiedliche Rekonstruktionsvorschläge erstellt worden. Die umfangreichsten Arbeiten hierzu liegen zu dem großen Heilbronner Einbaum[952] vor. Zur Rekonstruktion wurde neben einer Zeichnung (**Abb. 117**) auch ein Modell (**Abb. 118**) erstellt. Diese zeigen die gleiche Bauweise. Zimmermann geht von einer Fähre mit zwei identischen Schwimmkörpern aus, die durch einen Bohlenbelag ihre Transportfläche erhält. Damit entspräche sie dem Typ 2 nach McGrail. Die Abstände zwischen den Fähren werden durch zwei

951 Kapitän 2009, 142 ff.

952 Siehe EN-301.

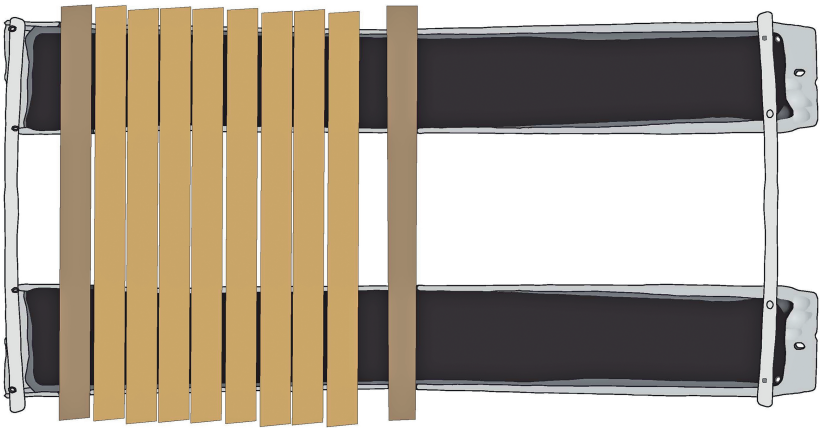


Abb. 119 Rekonstruktion einer Einbaumfähre nach einem Fund aus Schweinfurt. – (Herzig 2003, Abb.4).

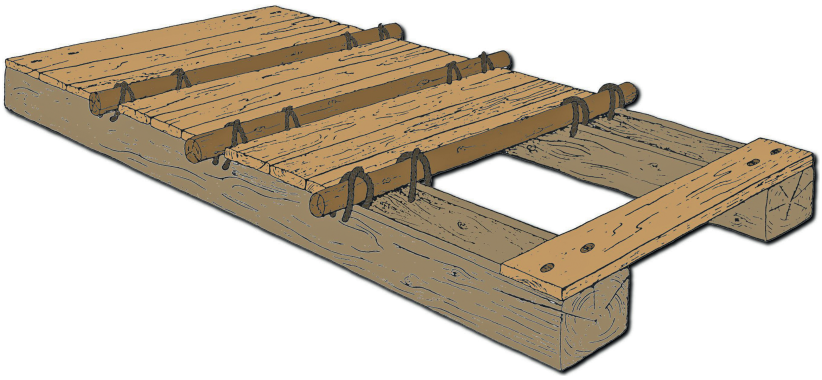


Abb. 120 Freie Rekonstruktion einer Einbaumfähre vom Main nach Garbsch. – (Garbsch 1986, 26).

Kanthölzer in den Vierkantöffnungen gewährleistet. Durch Holzdübel werden sie gegen Herausrutschen bzw. Scherbewegungen gesichert. Die Bohlenfläche liegt quer zu den Einbäumen und wird durch eine Seilbindung über die Laschen an den Außenwänden befestigt.

Problematisch und fraglich bei dieser Rekonstruktion ist, ob die dünnen Holzdübel die Kraft der Scherbewegungen wirklich halten können. Auch der Sinn der Ausstemmung wird in der Zeichnung nicht erklärt. Ansonsten ist die Rekonstruktion als durchaus gelungen anzusehen. Im Modell wird zusätzlich noch ein Antrieb über ein Stakpaddel vorgeschlagen. Das erscheint durchaus plausibel.

Für den Main existieren bisher zwei Rekonstruktionsversuche. Die für den Schweinfurter Einbaum von 1207[953] vorgeschlagene Rekonstruktion von Herzig zeigt eine Fähre mit zwei Einbäumen, deren Verbindung untereinander über die Querstangen, wie sie bereits angesprochen wurde, kritisch zu sehen ist (**Abb. 119**)[954]. Die zweite Rekonstruktion wurde von Garbsch[955] und Hirte[956] publiziert. Die rekonstruierte Fähre vom Main hat auf den ersten Blick gewisse Ähnlichkeiten mit den Einbäumen des Typs 3. Die Einbäume sind zentral aus dem Stamm geschlagen und haben einen quadratischen Querschnitt. Allerdings sind am Main bisher keine Einbäume bekannt, die einen geraden Bug- und Heckabschluss besitzen.

Die Queraussteifung wird durch ein aufgenageltes Brett und drei angebundene Rundhölzer gewährleistet, allerdings ist, wie auch bei der Rekonstruktion der Schweinfurter Fähre, nicht klar, wie die Bohlen auf den Einbäumen befestigt gewesen sein sollen. Hirte sieht ebenfalls Kritikpunkte in der Queraus-

953 Siehe EN-33.
954 Herzig 2003; s. Kap. Beifunde, S. 52.
955 Garbsch 1986, 26.
956 Hirte 1987, Tafel 101.

steifung der Fähre und lehnt die Rekonstruktion ab (Abb. 120)[957].

Neben den Modellen im Arbeitsgebiet existieren noch zwei weitere Rekonstruktionen zu Einbaumfunden in Deutschland. Eines zeigt ein Exemplar aus der Leine[958], das andere eine Fähre von der Weser[959]. Bei beiden handelt es sich ebenfalls um Einbäume des Typs Weser nach Ellmers. Beide Modelle ähneln sich sehr, und es ist zu vermuten, dass eine Rekonstruktion die andere beeinflusst hat (Abb. 121). Gezeigt wird eine Fähre mit durchgeschossenen Balken an Bug und Heck. Insgesamt liegen fünf Einbäume nebeneinander, die über eine Seilbindung untereinander verbunden sind. Diese Seilbindung hält auch die Bohlenabdeckung auf den Außenwänden. Besonders an dieser Stelle zeigen sich Ähnlichkeiten der Rekonstruktionen mit dem Modell der Heilbronner Fähre.

Neben den Modellen wurde im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven eine Rekonstruktion an originalen Altfunden versucht. Zu sehen sind zwei Heck- oder Bugfragmente, die durch einen eingeschobenen Balken miteinander verbunden sind. Auch hier wird die Bohlenauflage mit Seilen verschnürt (Abb. 122)[960].

Bei den zuletzt genannten Rekonstruktionen lässt sich klar eine Linie erkennen, die vermutlich auf Ellmers zurückzuführen ist. Sämtliche Fähren sind über Schlaufenbindungen stabilisiert, die gleichzeitig auch noch die Bohlen befestigen. Insgesamt wirken die Modelle sehr durchdacht und überaus plausibel.

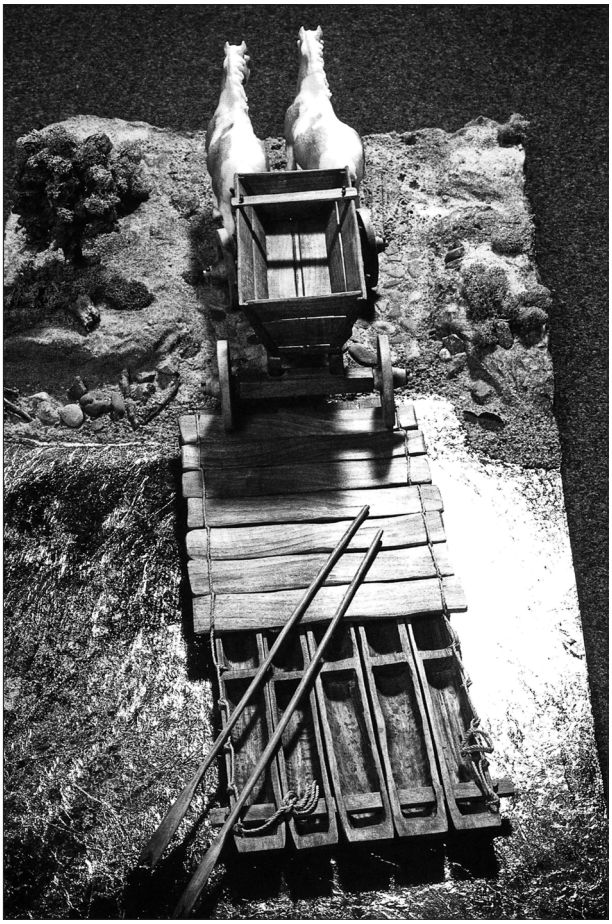


Abb. 121 Modell einer Einbaumfähre, welches auf den Funden im Raum Hameln basiert. – (Humburg 2000, 282).



Abb. 122 Rekonstruktion der Verbindungstechnik von Fähreinbäumen an Funden aus der Weser im Museum Minden. – (Ellmers 1996, 23).

Rekonstruktionsmöglichkeiten für die Einbaumfähren im Arbeitsgebiet

Wie bereits umfassend beschrieben, finden sich an den Einbäumen an Main und Neckar die unterschiedlichsten Formen von Laschen, Ausstemmungen, Bohrungen und Ausarbeitungen. In drei Fällen sind sogar noch querliegende Stangen erhalten. Was

957 Hirte 1987, 419.
958 Das Modell befindet sich im Hufschmiedemuseum Helstorf, Niedersachsen.
959 Fielitz 2003, Abb. 4.
960 Ellmers 1996, 23.

allerdings nicht erhalten ist und somit komplett zu rekonstruieren, sind mögliche Abdeckungen und deren Befestigung. Genauso kann die genaue Art und Weise der Verbindung der einzelnen Einbäume untereinander an Bug und Heck ohne Ergänzungen bislang nicht erklärt werden, ebenso wenig die Antriebstechnik. Zu guter Letzt stellt sich auch die Frage, wie viele Einbäume wohl eine Fähre bildeten.

Die offene Frage nach der Anzahl der nötigen Einbäume muss zwei Hauptanforderungen erfüllen können: Erstens, wie schwer können/sollen die maximalen Lasten sein, mit denen die Fähre beladen wird? Zweitens, wie breit muss das Fahrzeug mindestens sein, um sperrige Ladungen wie Wagen transportieren zu können, wie breit aber maximal, dass es auch noch von ein bis zwei Fährleuten durch die Strömung bewegt werden kann?

Aufgrund der ethnologischen Beobachtungen lässt sich sagen, dass die Einbäume je nach Größe und auch Holzart eine erhebliche Traglast besitzen. Leider fehlen hier genauere Daten über Volumen der Einbäume, Eintauchtiefen der Konstruktionen im Wasser oder Gewicht der Ladung, sodass eine eigene Berechnung vonnöten ist. Dazu sind drei Daten nötig: Zum einen das Gewicht der Einbäume bzw. des Fährschiffes, zum anderen die Wasserverdrängung bei einer festgelegten Eintauchtiefe und zuletzt die daraus resultierende maximale Beladung. Leider war es nicht möglich, einen der Einbäume zu wiegen und aus dem Wert für das trockene Holz ein Gewicht für einen feuchten Einbaum zu berechnen. Allerdings konnte aus einem Scan eines vollständig erhaltenen Einbaums aus der Schonunger Bucht[961] das Volumen berechnet werden. Dieses beträgt exakt 0,089462 m³. Die Holzart ist Tanne. Aus dem Rohdichtewert[962] für trockenes Tannenholz von 460 kg/m³ ergibt sich ein Wert von nur 41 kg für den Einbaum heute[963]. Waldfrisch besitzt eine entrindete Tanne allerdings ein Gewicht von 800-980 kg/m³. Nun ist bei einem Einbaum der obere Teil des Holzes trocken, der Teil unter der Wasserlinie aber feucht. Eine genaue Angabe für den Rohdichtewert ist also nur schwer zu bestimmen. Da ein größerer Teil des Holzes unter Wasser liegt und das Holz über Wasser mit Sicherheit auch Wasser aufsaugen wird, sollen als Wert 600 kg/m³ angenommen werden[964]. Die weiteren Bauteile sollen aber als trockenes Tannenholz definiert werden. Daraus ergibt sich ein Nutzungsgewicht des Einbaums von etwa 54 kg. Die Eintauchtiefe des Schonunger Einbaums kann nicht sehr hoch gewesen sein, da die Laschen nur 18 cm über dem Boden liegen. Somit soll als maximale Eintauchtiefe ein Wert von 16 cm festgelegt werden. Dies ist zwar äußerst knapp gerechnet, da aber in den Laschen Querstangen liegen und diese möglicherweise, wie an den Beispielen aus Südpolen zu sehen ist, nochmals mit Zweigen abgedichtet wurden, spielt Spritzwasser eventuell nur eine untergeordnete Rolle[965]. Aus der Form des Einbaums und der Eintauchtiefe[966] ergibt sich eine Wasserverdrängung von 0,15 m³, also 150 kg Wasser. Dem archimedischen Prinzip folgend[967], ergibt sich daraus, dass der Einbaum noch 96 kg Ladung bis zu seiner Eintauchtiefe von 16 cm aufnehmen kann[968]. Dies ist ein überraschend geringer Wert, welcher vor allem über die geringe

961 Siehe EN-72. Der Fund ist ein klassischer Vertreter des Typs 3c. Dabei ist zu bedenken, dass der Einbaum in seinem getrockneten Zustand gescannt wurde und der tatsächlich genutzte ein etwas größeres Volumen besaß.

962 Die Daten basieren auf den Angaben unterschiedlicher Firmen im Holzsegment, u. a. auf www.gdholz.de/fachwissen-holz/rohdichte.html (Stand 24.07.2015).

963 Dies stimmt mit dem subjektiven Eindruck beim Tragen und Bewegen des Fundes im Depot überein. Andere Funde, besonders die Einbäume aus Eiche im Depot in Seligenstadt, waren auch zu zweit nur mit größter Mühe zu bewegen und besaßen vereinzelt vermutlich ein Gewicht um die 150 kg.

964 Von diesem Wert geht auch Ellmers bei seiner Berechnung aus, Ellmers 1987a, 22 f.

965 Theoretisch ist es möglich, dass die Laschen abgedichtet worden sind, womit sich die Eintauchtiefe erhöhen würde. Es ist allerdings fraglich, inwieweit diese Dichtung auf Dauer den Bewegungen innerhalb der Verbindung von Querstange und Einbaum standgehalten hätte. Auch konnten an keinem der Funde derartige Beobachtungen gemacht werden, die das Vorhandensein von einer Art Kalfatmaterial rechtfertigen würden.

966 Ergibt sich aus 16 cm Eintauchtiefe, 307 cm durchschnittliche Länge des unter Wasser liegenden Einbaums und 31 cm Breite desselben; dies entspricht 16 cm × 30 cm 7 × 3 cm 1 = 152272 cm³ ≈ 0.15 m³.

967 Kurz gesagt lautet dies, dass die Auftriebskraft eines Körpers (hier Einbäume) der Gewichtskraft des von ihm verdrängten Mediums (hier Wasser) entspricht (da 1 m³ Wasser im flüssigen Zustand etwa ein Gewicht von 1 t besitzt, ist die weitere Berechnung nicht weiter schwer).

968 Verdrängte Masse 150 kg, abzüglich des Eigengewichts des Einbaums von 63 kg, ergibt eine Ladekapazität von 87 kg.

Eintauchtiefe und die bescheidenen Maße des Einbaums zustande kommt[969]. Im Vergleich dazu hätte der außergewöhnlich große, aber flache Einbaum aus Zapfendorf[970] ebenfalls bei einer anzunehmenden Eintauchtiefe von 15 cm eine Verdrängung von 0,35 m³ Wasser. Der Einbaum besitzt ein grob errechnetes Volumen von 0,156 m³. Dies bedeutet bei einem spezifischen Gewicht von leicht durchfeuchteter Eiche von ca. 900 kg/m³ ein Gewicht von 140,4 kg. Daraus ergibt sich eine mögliche Zuladung von 209,6 kg, also etwas mehr als das Doppelte des Einbaums aus der Schonunger Bucht. Nochmals im Vergleich dazu hätte der karolingische Einbaum aus Stettfeld[971] bei einer Eintauchtiefe von 40 cm eine vermutliche Traglast von 2902 kg.

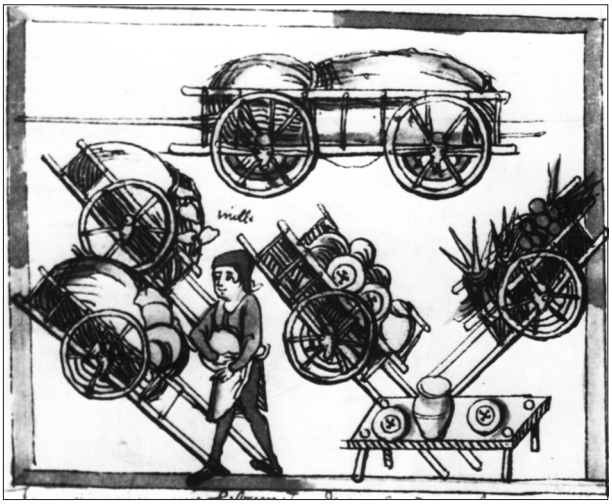


Abb. 123 Darstellung unterschiedlicher Wagentypen im Volkacher Salbuch, um 1500. – (Kramer 1985, Abb. 60).

Die Berechnung der nötigen Traglast gestaltet sich recht schwierig, da nicht ganz klar ist, wie schwer die Transportkarren inklusive Ladung waren. Hinzu kommen noch der Wagenführer, zwei Fährmänner[972], das Fährgeschirr, die Materialien für Querverspannung der Einbäume sowie die Abdeckung. Am Beispiel des Fundes aus Schonungen lässt sich aber zeigen, dass bei der Verwendung von maximal acht Einbäumen nebeneinander eine Tragfähigkeit von 768 kg erreicht werden würde. Dieses Gefährt hätte wiederum eine Breite von 2,8 m, woraus sich bei einer Länge der Abdeckung von 2,85 m[973] und einem Überstand an den Seiten von je 15 cm eine Transportplattform von 8,835 m² ergeben würde. Bei einer Bohlenstärke von 3 cm und einer Fertigung aus Tanne ergibt dies ein Gewicht von ca. 122 kg. Für die Querverbindungen mit vier dicken[974] und vier schmalen[975] Stangen, plus Seile/Wieden[976], kann ein Wert von 66 kg ermittelt werden. Das Fährgeschirr, aus drei Stakstangen[977] bestehend, ergibt 15 kg. Für die Fortbewegung eines Fahrzeuges mit Beladung von 3,43 m Länge und einer Breite von 2,8 m bei entsprechendem Gesamtgewicht von 1200 kg ist unzweifelhaft mit zwei Fährleuten zu rechnen[978], welche insgesamt 160 kg auf die Waage bringen. Damit würden für die Ladung allein nur 405 kg übrig bleiben. Dieses Gewicht reicht, um kleinere Karren mit Ladung zu transportieren, aber nicht für die historisch belegten zweiachsigen Wagen, welche im 14. und 15. Jahrhundert übergesetzt wurden (Abb. 123)[979].

Eine größere Rolle für den Transport werden mit Sicherheit Tiere gespielt haben. Auch für diese gilt, dass das genaue durchschnittliche Gewicht der einzelnen Spezies nur schwer zu berechnen ist. Gut belegbar ist,

969 Siehe als Vergleich Kap. Größen und Maße, S. 75.

970 Siehe EN-94.

971 Siehe EN-36. Für die Berechnung werden 1500 cm Länge, 50 cm Höhe und 90 cm Breite angenommen, bei einer durchschnittlichen Wandstärke vom 5 cm. Daraus ergibt sich ein Gewicht des Fahrzeuges von 1073 kg.

972 Die Anzahl von zwei Fährmännern ergibt sich aus der Tatsache, dass zu mindestens bei höheren Wasserständen in den schriftlichen Quellen immer von mindestens zwei Fährmännern gesprochen wird (s. Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199).

973 Diese ist vorgegeben durch die Position der Querverbindungen an Bug und Heck.

974 10 cm Durchmesser bei 2,8 m Länge. Pro Stange ca. 10 kg.

975 5 cm Durchmesser bei 3 m Länge. Pro Stange ca. 2,8 kg.

976 Hier können die Werte nur grob geschätzt werden, da diese nach Material und Feuchtigkeit stark schwanken können. Allgemein werden 15 kg veranschlagt.

977 Zwei zur Nutzung und eine für den Notfall. Die Länge der Stangen wird mit 4 m und einem durchschnittlichen Durchmesser von 6 cm angenommen. Ein Eisenbeschlag wird für die Rechnung nicht miteinbezogen. Pro Stange ca. 5 kg.

978 Ausgehend von einer Größe von 1,7 m und einer gewissen Muskulosität werden pro Fährmann 75 kg veranschlagt, plus jeweils 5 kg für Kleidung.

979 Es werden für Miltenberg (M-124) 1379 Wagen mit vier und Karren mit zwei Rädern genannt, welche über den Fluss gesetzt werden. In Seligenstadt (M-69,5) wird 1432 von Knechten mit Pferden und Karren gesprochen. Für Wertheim (M-157) liegt 1435 ebenfalls eine Nennung von Wagen und Karren vor.

dass mittelalterliche Kühe mit einer Widerristhöhe von nur 110 cm deutlich kleiner waren als heutige[980]. Die Berechnung des Gewichts allein aus der Körpergröße ist nicht ganz einfach, da diese von Rasse zu Rasse, aber auch saisonal beträchtlich schwanken kann. So kann ein Gewicht von 150-300 kg als Richtwert angesehen werden[981]. Gleiches gilt für Schweine[982] mit einer Widerristhöhe von 75 cm bei einem Gewicht von 40-60 kg[983] und Schafe[984] mit einer Widerristhöhe von 60 cm und einem Gewicht von 30-50 kg[985]. Im Verlauf der frühen Neuzeit nehmen diese Werte rasant zu, bis heutige Gewichte für Ochsen von etwa 1200 kg erreicht werden[986]. Ausgehend von einer maximalen Zuladung von 405 kg ergibt sich daraus der Transport von ein bis zwei Kühen, sechs bis zehn Schweinen oder acht bis dreizehn Schafen.
Es muss nochmals klar gesagt werden, dass sich diese Rechnung auf einen relativ kleinen Einbaumfund bezieht. Größere Einbäume wie das Beispiel aus Zapfendorf zeigen deutlich größere Ladekapazitäten und hätten damit auch zweiachsige Wagen transportieren können. Es scheint wohl eher so zu sein, dass die Einbäume an die lokalen Erfordernisse angepasst wurden. Wo regelmäßig Fahrzeuge übergesetzt wurden, mussten entsprechend große Einbäume vorgehalten werden. An Fährstationen mit einem ausschließlichen Transport von Vieh genügten kleinere Konstruktionen. Bedauerlicherweise unterliegt diesen Erfordernissen auch die Anzahl der verwendeten Einbäume. Ellmers stellt bei seiner Rekonstruktion einer Einbaumfähre für den Fund aus Heilbronn[987] zwei Möglichkeiten vor. Zum einen rekonstruiert er ein Fahrzeug, welches aus zwei Einbäumen mit einer möglichen Zuladung von 215 kg besteht. Grundlage dafür sind vermeintliche Parallelen zu Fährponten des 19. Jahrhunderts am Rhein mit ebenfalls nur zwei Schwimmkörpern[988]. Diese Verknüpfung erscheint jedoch nicht logisch. Für eine Rekonstruktion mit vier Einbäumen ergibt sich eine Tragfähigkeit von 555 kg[989]. Wie auch der Vergleich mit den Einbaumkonstruktionen in Südpolen gezeigt hat, ist eher davon auszugehen, dass die Anzahl variabel sein kann. Aufgrund der Stabilität und des erforderlichen Auftriebs bei eher kleineren Einbäumen sind wohl drei bis acht Einbäume je Fahrzeug anzunehmen. Die deutlich größeren Fahrzeuge in Polen könnten aber auch mit nur zwei Schwimmkörpern einen ausreichenden Auftrieb erzeugen. Recht deutlich wird, dass die Rekonstruktion der Fähre aus Hameln[990] in dieser Form nicht funktionieren kann. Die fünf Einbäume dürften überschlägig kaum genug Auftrieb erzeugen, um Pferde und Wagen gleichzeitig tragen zu können. Allein aus Sicherheitsgründen ist davon auszugehen, dass die Tiere abgeschirrt und unabhängig vom Wagen übergesetzt werden.
Die unterschiedlichen Beispiele aus der Ethnologie und auch die Typologie der Einbaumfähren durch McGrail zeigen, dass es verschiedene Möglichkeiten gibt, Personen oder Güter über Flüsse zu befördern und diese auf oder im Fahrzeug zu platzieren. Offene Fahrzeuge besitzen den Vorteil, dass sie einfacher herzustellen sind und weniger Gewicht besitzen. Auch die Verladung von Transportgütern im Inneren der Einbäume sorgt für mehr Stabilität im Wasser, als wenn Waren sich zu hoch über der Wasseroberfläche befinden[991]. Das Beispiel des Pferdetransports aus Albanien zeigt, dass es für entsprechend geschulte Tiere keine größeren Probleme darstellt, sich mit den Vorder- und Hinterläufen in die Einbäume hineinzustellen. Auch Personen können mit eingelegten Brettern gut und gefahrlos im Sitzen transportiert werden, wie es die Beispiele aus Südpolen vor Augen führen. Was allerdings nicht möglich ist, ist das Übersetzen von Fahrzeugen, unabhängig davon, welche Größe sie besitzen. Diese müssten bei einer offenen Konstruktion mit ihren Rädern in die Einbäume hineinfahren, würden aber aufgrund der zum Teil gerade abgeschnittenen Innenseiten der Bug- und Heckblöcke nicht wieder herausfahren können. Zudem sind die Querverstrebungen an den Ein-

980 Benecke 1994, 187 ff. 260 ff.
981 Benecke 1994, 123.
982 Benecke 1994, 191 ff.
983 Benecke 1994, 123.
984 Benecke 1994, 195 ff. 228 ff.
985 Benecke 1994, 123.
986 Benecke 1994, 124
987 Siehe EN-301.
988 Siehe **Abb. 117-118**.
989 Ellmers 1987a, 22 ff.
990 Siehe **Abb. 121**.
991 Siehe Kap. Rumpfformen, S. 77.

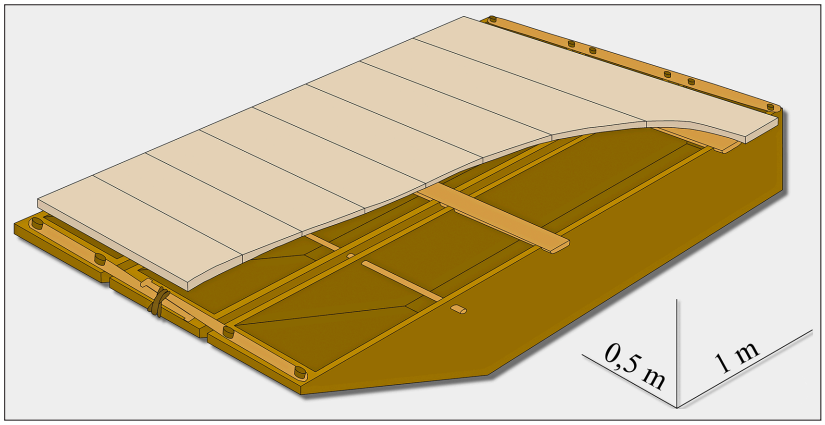


Abb. 124 Rekonstruktion einer Einbaumfähre anhand von Funden des Typs 2, in diesem Fall einem Fund aus Schweinfurt aus dem Jahr 1207 (EN-33). – (Zeichnung L. Kröger 2015).

baumenden wie auch im Inneren im Weg. Ein Befahren von der Seite wäre theoretisch möglich, allerdings würden die Räder allein auf den inneren Oberkanten der Seitenwände ruhen und diese unzweifelhaft zerstören. Eine Abdeckung ist somit unzweifelhaft nötig, um im Bedarfsfalle den vielfach belegten Wagen eine Passage ermöglichen zu können[992]. Die äußere Form einzelner Einbäume spricht ebenfalls für eine aufliegende Abdeckung. Während die Einbäume der Typen 2 und 3 in der Regel senkrechte Seitenwände besitzen und somit ohne größere Lücken dicht aneinander gelegt werden können[993], ist dies bei vielen Funden des Typs 4 nicht möglich. Die zum Teil starken Verkrümmungen und Astansätze verhindern, dass zwei Einbäume ohne Zwischenspalt aneinandergelegt werden können. Dadurch ergeben sich große Lücken, durch die Wasser nach oben spritzen und in die Einbäume gelangen kann. Ein besonders extremes Beispiel bietet hier ein Einbaum des späten 15. Jahrhunderts aus Kleinwelzheim[994] mit großen Unregelmäßigkeiten an den Außenwänden. Spritzwasser scheint wohl aber nur für Fahrzeuge mit kleineren Höhen ein Problem darzustellen, wie beim Beispiel aus Albanien zu sehen ist[995].

Die Anbringung einer Plattform kann auf ganz unterschiedliche Weise erfolgen und ist von deren Konstruktion selbst abhängig. Die einfachste Variante wäre, lediglich Bretter ohne eine weitere Befestigung auf die Seitenwände aufzulegen. Eine solche Variante ist aber eher unwahrscheinlich, da die Gefahr recht hoch ist, dass durch die Bewegungen des Fahrzeuges und der Transportgüter Lücken zwischen den Bohlen entstehen, in welche wiederum Tiere treten und sich so an ihren Läufen verletzen könnten. Für die Verbindung der einzelnen Bohlen untereinander würde es sich anbieten, im rechten Winkel dazu verlaufende Bretter anzunageln. Durch diese sehr einfache Konstruktion können die Bretter nicht mehr verrutschen und gleichzeitig kann die Plattform im Stück auf die Einbäume aufgelegt oder auch wieder heruntergenommen werden, um z. B. eingedrungenes Wasser oder Verschmutzungen aus den Einbäumen zu entfernen (**Abb. 124**). Eine andere Möglichkeit besteht darin, die Bretter direkt mit den Einbäumen zu verbinden. Diese Variante schlägt Ellmers für den Neckar und auch bei Rekonstruktionen von Funden an der Weser vor[996]. Dabei werden die Bohlen einzeln über Seile mit den Einbäumen verbunden. Eine solche Konstruktion ist denkbar, benötigt aber einiges an Tauwerk. Andere Befestigungsmöglichkeiten wären deutlich einfacher herzustellen. Die Bohlen würden in diesem Fall nicht wie sonst üblicherweise direkt an den

992 Es soll an dieser Stelle auf die Möglichkeit hingewiesen werden, dass die Einbaumfähren eventuell nur für den Transport von Personen oder einzelnen Tieren verwendet wurden, auch wenn dies unwahrscheinlich ist. Aus den schriftlichen Quellen ist bekannt, dass überregional bedeutende Fährstationen unterschiedliche Schiffe besaßen, nämlich ein kleines, aus Planken hergestelltes Personenboot, oft als Nachen bezeichnet, und eine größere Fähre für Großvieh und Wagen, die Fahrbrücke (s. Kap. Entwicklung der Fahrzeuge, S. 232). Weitere Fahrzeuge werden aber nicht genannt.

993 Siehe **Abb. 103**.

994 Siehe EN-26.

995 Siehe **Abb. 110**.

996 Siehe **Abb. 121-122**.

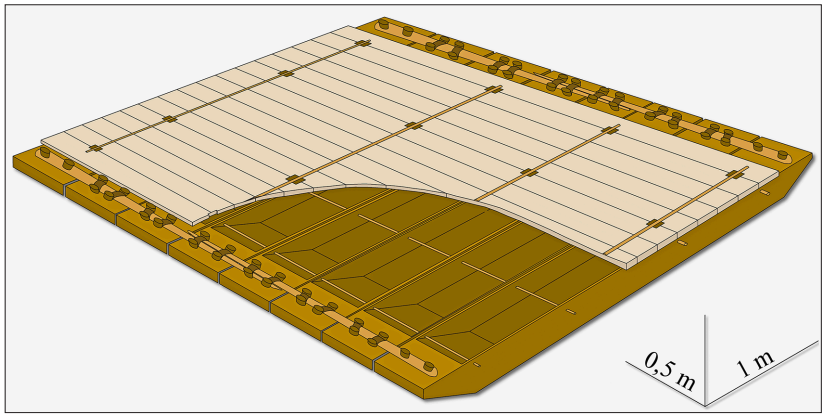


Abb. 125 Rest eines Querholzes an dem Schweinfurter Einbaum EN-33. – (Foto Herzig 2002).



Abb. 126 Rekonstruktion einer Einbaumfähre anhand von Funden des Typs 3, in diesem Fall ein Fund aus Schonungen aus dem 15. Jh. (EN-72). – (Zeichnung L. Kröger 2015).

Laschen befestigt rekonstruiert werden. An den in den Laschen und Ausstemmungen liegenden Querstangen könnte die Abdeckung entweder direkt angebunden oder über eine aufliegende Latte auf die Außenwände gedrückt werden (**Abb. 125**). Möglich ist auch, dass eine Unterkonstruktion, ähnlich dem Beispiel aus Sri Lanka[997], mit den Seitenwänden verkämmt und die Bohlen wiederum z. B. durch Holznägel darauf befestigt wurden. Diese müssten somit parallel zu den Einbäumen liegen. Durch eine solche Konstruktion könnte ein großer Teil der einwirkenden Kräfte aufgenommen und über die gesamte Konstruktion verteilt werden. Andererseits wird die Fähre dadurch schwerer. Eine solche Bauweise bietet sich besonders für Einbäume des Typs 4 an, welche durch ihre fehlenden Bohrungen andere Möglichkeiten zur Stabilisierung besessen haben müssen und bei denen auch der Anteil der Laschen deutlich kleiner ist als bei anderen Einbaumfunden. Ob es nun eine typische Form der Abdeckung für die einzelnen Einbaumtypen gibt oder ob sich diese von Bauort zu Bauort unterschieden hat, lässt sich aus den bislang bekannten Funden nicht ableiten. Es ist auch durchaus fraglich, ob entsprechende Funde in nächster Zeit gemacht werden können, da aufgrund der Fundbedingungen und der Verlustumstände Abdeckungen kaum überliefert werden können[998].

Bessere Indizien liegen für die Rekonstruktion der Querverbindungen vor. Die beobachteten Querstangen zeigen recht deutlich, dass die Verbindungen über die Bohrungen an Bug und Heck der Typen 2 und 3 hergestellt wurden[999]. Ebenso lassen sich an diversen Einbäumen Holznägel nachweisen, mit deren Hilfe Querstangen befestigt wurden.

Für den Typ 2 liegen mit den Funden aus Schweinfurt[1000] und Garstadt[1001] zwei recht aussagekräftige Befunde vor. Der Garstädter Fund zeigt, wie die Laschen und Ausstemmungen für Querverbindungen genutzt werden konnten. Wie die Stange mit einem weiteren Einbaum verbunden wurde, ist allerdings fraglich. Eine Möglichkeit wäre, dass sie dort ebenfalls in eine Lasche eingeschoben werden konnte. Die Konstruktion ist aber weder

997 Siehe **Abb. 115-116**.
998 Siehe Kap. Fundumstände, S. 45.
999 Siehe Kap. Beifunde, S. 52.
1000 Siehe EN-33.
1001 Siehe EN-62.

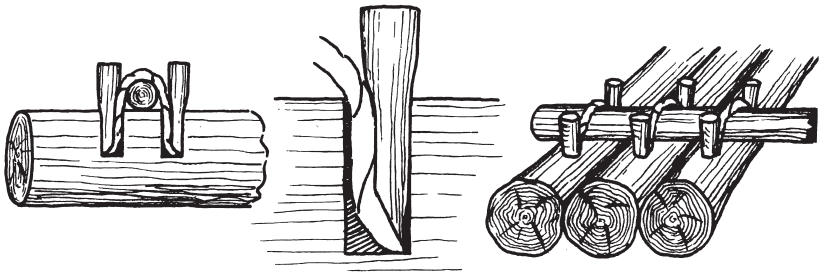


Abb. 127 Verbindungstechnik von Flößen an der Weser. – (Delfs 1952, Abb. 12-13).

auf Schub- noch auf Zugkräfte ausgelegt, da bezweifelt werden darf, dass der kleine Holzriegel starke Kräfte aushält. Zusätzlich kann man an diesem Stück sehen, dass sich direkt vor der noch erhaltenen Stange eine weitere Aufnahme in Form einer Lasche und einer Ausstemmung befindet, jedoch in gespiegelter Form[1002]. Möglicherweise befand sich an genau dieser Stelle eine weitere Stange in entgegengesetzter Richtung.

Eine stabilisierende Verbindung der Einbäume untereinander dürfte vor allem durch aufgenagelte Querhölzer an Bug und Heck sichergestellt worden sein, wie es an dem Schweinfurter Einbaum ersichtlich ist (**Abb. 126**). Doch auch hier ist die Rekonstruktion der Aufnahme durch den zweiten Einbaum erschwert. Durch das unter Wasser noch erhaltene Ende wird die bisherige Rekonstruktion von Herzig unmöglich[1003]. Hinzu kommt, dass eine Verbindung durch ein Holz, welches auf beiden Seiten aufgenagelt ist, zwar stabil sein kann, aber nicht sehr flexibel ist. Möglicherweise wurde ein T-förmiges Ende der Verbindungsstange gewählt, damit man eine Art Bindung anbringen konnte. Die Stange könnte so am Bugbereich des anderen Einbaums festgezurrt worden sein. Dies würde dafür sorgen, dass die Stange auf der einen Seite durch die Nägel starr mit dem Einbaum verbunden ist, auf der anderen Seite allerdings durch etwas Spiel in der Bindung flexibel genug für auftretende Kräfte wäre.

Die Rekonstruktion der Bauweise von Typ 3 erscheint deutlich leichter. Durch die höhere Fundmenge und die größere Anzahl der Bohrungen an den Einbäumen sind auch die Verbindungsmöglichkeiten einfacher zu interpretieren.

Wie bereits festgestellt wurde, befinden sich an vielen Einbäumen des Typs 3 zwei Bohrungspaare, welche auf ein und derselben Seite liegen. Eine mögliche Schlussfolgerung wäre also, dass zwei Stangen in entgegengesetzte Richtungen weisen. Eine andere Deutung ist die, in den vier Löchern eine Aufnahme für nur eine Stange zu sehen.

Von der Flößerei ist bekannt, dass dort Querhölzer über Weidenbindungen befestigt wurden (**Abb. 127**). Diese Baukonstruktion ist auch auf die Fähren gut übertragbar. Infolgedessen waren nicht alle Bohrlöcher für die Aufnahme einer Stange mit Holznägeln vorgesehen, sondern ein Großteil diente der Fixierung einer Weidenbindung. Durch eine solche Konstruktion ließen sich Verbindungen schaffen, welche einerseits große Kräfte aufnehmen konnten, aber flexibel genug waren, um sie auf dem Wasser nutzen zu können. Dies sind Anforderungen, welche auch für die Flößerei vorliegen. Ebenso sind in der Flößerei kleinere aufgenagelte Leisten bekannt. Solche Befunde ließen sich ebenfalls an manchen Blöcken beobachten[1004]. Die mit Weiden angebundene Stange konnte für die nötige Stabilität gegen Durchbiegen in der Fähre sorgen. Die aufgenagelte Leiste bewirkte, dass die miteinander verbundenen Einbäume nicht auseinanderdrifteten oder zu stark zusammengedrückt wurden, wodurch sich die Weidenbindungen wiederum lockern würden.

Durch die Stangen im Bug- und Heckbereich ist allerdings ein Befahren mit Karren von diesen Seiten aus verhindert, womit die Vermutung von Ellmers, dass die Einbäume mit dem Bug an die Fährstellen anliefen, für

1002 Siehe **Abb. 35-36**.

1003 Siehe Kap. Beifunde, S. 52, **Abb. 119**; Herzig 2003, Abb. 4.

1004 Siehe **Abb. 82**.

die Typen 2 und 3 unmöglich wird, zumal die Form der Bugblöcke der Form D[1005] dies ebenfalls zum größten Teil unmöglich macht. Es ist zu vermuten, dass die Fähren eher seitlich an den Fährstellen anlegten[1006]. Die Rekonstruktion der Verbindung mehrerer Einbäume des Typs 4 zu einer Fähre ist durchaus schwierig. Die Abwesenheit von Bohrungspaaren an Bug und Heck und die zum Teil eher ungewöhnlichen Laschen- und Ausstemmungsformen zeigen sehr deutlich, dass wir eine komplett andersartige Konstruktionsidee bei der Verbindung mehrerer Einbäume am Untermain vorfinden. Wie bereits genannt, ist es denkbar, dass die Hauptkräfte zur Verbindung mehrerer Funde über eine recht massive Abdeckungsform gewährleistet werden konnten. Die Befunde von Laschen und Ausstemmungen sprechen für eine Abdeckung mit einer Balkenlage, welche auf den Seitenwänden aufliegt. Dazu konnte ein Teil des Balkens an den Seitenwänden überkämmt worden sein. Für größere Querhölzer, welche auch Reibung auf die Seitenwände ausübten, sprechen jedenfalls mehrere Beobachtungen von Abriebstellen an Funden des Typs 4[1007]. Auch sind die Seitenwände gegenüber den Funden am Obermain deutlich massiver gefertigt. Dadurch konnte die Konstruktion sowohl dem Druck von oben als auch den seitlichen Scherkräften standhalten, ohne auszubrechen. Eine feste Verbindung zwischen der Plattform und den Einbäumen könnte über Laschen unterhalb der Ausstemmungen mit Hilfe von Seilbindungen hergestellt worden sein[1008]. Auch ließen sich so die in den Seitenwänden liegenden Bohrungen an vielen der Funde erklären[1009]. Damit könnte nicht nur eine querliegende Holzlage befestigt worden sein, sondern auch die darauf liegende Bretterlage, welche die Plattform selbst bildete. Sonstige Verbindungen zwischen Bretterlage und darunterliegender Balkenlage wurden womöglich ebenfalls über Holznägel hergestellt. Da in mehreren Fällen Bug- und Heckblock die Seitenwände deutlich überragen, wäre es je nach Stärke der Balken nun möglich, dass die Bretterlage auf diesen aufliegt, um so eine größere Ebene zu schaffen. Die Basis für die vorgeschlagene Rekonstruktion wird durch einen Fund des 15. Jahrhunderts aus Kleinwelzheim[1010] sowie Beobachtungen an weiteren Funden am Untermain (**Abb. 128**) gebildet[1011].

Andere Interpretationsmöglichkeiten zur Nutzung der Einbäume

Wie bereits beschrieben[1012], stellte die Deutung und damit auch die Nutzung der Einbaumfunde die Bearbeiter immer wieder vor Probleme. Neben der Möglichkeit, die Objekte mit Fähren in Zusammenhang zu bringen, stehen noch andere Interpretationen zur Verfügung, welche im Folgenden kurz vorgestellt werden sollen.

Bereits 1900 wurden von Müller[1013], neben anderen Ideen, auch Schwimmbrücken als eine alternative Nutzungsform gesehen. Von der Konstruktion stehen sie den Fähren sehr nahe. Anstatt zwei oder mehr Einbäume zu einer mobilen Plattform zu verbinden, können die Funde auch in noch größerer Zahl aneinandergekoppelt worden sein, um so als eine fest installierte Schwimm- oder Pionierbrücke, auch fliegende Brücke genannt, zu dienen. Mit einigen Pfählen im Wasser gesichert, könnten sie eine einspurige Erweiterung des mittelalterlichen Wegenetzes auf dem Wasser bilden und hätten dabei gegenüber den klassischen Brücken einige Vorteile. Zum einen sind sie vollkommen unabhängig vom Wasserstand, das heißt, dass sie bei Niedrigwasser gekürzt werden können und bei Hochwasser erweitert, indem man Einbaum- und Plattformsegmente entnimmt oder hinzufügt. Weiter sind sie zwar für den Verkehr flussauf-

1005 Siehe **Abb. 66**.
1006 Siehe Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.
1007 Siehe **Abb. 80**.
1008 Siehe **Abb. 81**.
1009 Siehe **Abb. 76**.
1010 Siehe EN-26.
1011 Siehe EN-30 und EN-103.
1012 Siehe Kap. Stand der Forschung zu Einbäumen in Europa, S. 24.
1013 Müller 1900, 3.

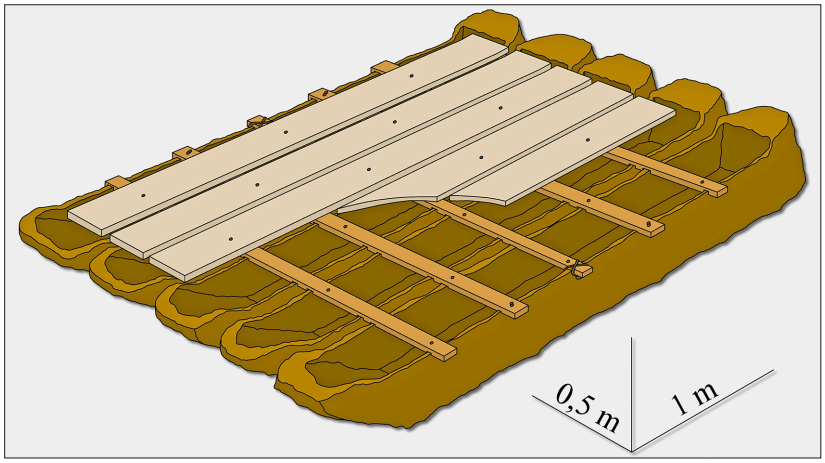


Abb. 128 Rekonstruktion einer Einbaumfähre anhand von Funden des Typs 4, in diesem Fall einem Fund aus Klein-Welzheim aus dem 15. Jh. (EN-26). – (Zeichnung L. Kröger 2015).

und -abwärts durchaus störend, allerdings könnten sie durch ein einfaches Verbindungssystem schnell in der Mitte gelöst werden, sodass Schiffe passieren können. Dadurch kann noch eine gewisse Kontrollfunktion z. B. für die Erhebung von Zöllen, mit hinzukommen. Auch können Schwimmbrücken bei extremen Hochwasserereignissen oder bei Eisgang komplett abgebaut werden, sodass man sie vor ihrer Zerstörung schützen kann.

Bei fest installierten Brücken stand man vor deutlich größeren Problemen. Nicht selten gingen diese am Main komplett verloren oder wurden vor der Eisgangsaison abgebaut, um danach wieder errichtet zu werden[1014]. Schützen konnte man die festen Brücken z. B. durch hölzerne Schanzen, die als Abweiser dienten. Allerdings kam dadurch noch ein weiteres Problem hinzu, wie auch bei massiven Brückenpfeilern allgemein. Durch den festen Verbau in der Mitte des Flusses lagert sich Sediment an den Pfeilern ab. Das kann so weit gehen, dass neue Sandbänke entstehen und der Fluss dadurch breiter und natürlich auch flacher wird, was wiederum zu großen Problemen bei der Schifffahrt führt[1015].

Dass Schwimmbrücken keine bloße Theorie sind, sondern durchaus Verwendung fanden, zeigen Quellen aus dem Frühmittelalter. Karl der Große stand vor dem Problem, dass er mit seiner Streitmacht während des Awarenfeldzuges (791) nicht über die Flüsse übersetzen konnte, da keine Brücken oder Furten vorhanden waren. Um dem zu begegnen, wurden Pionierbrücken erdacht, um mobiler als der Feind zu sein und im geeigneten Augenblick schnell den Fluss überqueren zu können[1016]. Aber auch in römischer Zeit sind Schiffsbrücken bekannt. So zeigen z. B. die von Kaiser Trajan 112/113 n. Chr[1017] und Kaiser Mark Aurel um 180 n. Chr[1018] in Rom aufgestellten Ehrensäulen zweifelsfrei Schiffs- bzw. Schwimmbrücken (**Abb. 129**). Ebenso ist ein nicht ganz eindeutiger Fund des 1. oder frühen 2. Jahrhunderts n. Chr. aus Straßburg, welcher bislang als Floß interpretiert wurde[1019], kürzlich, wenn auch wenig überzeugend, als Teil einer römischen Pontonbrücke rekonstruiert worden[1020]. Die Bauweise und der zu erwartende Auftrieb sprechen klar dagegen.

Aber nicht nur im mitteleuropäischen Gebiet sind Schiffsbrücken anzutreffen, sondern, wie eine Darstellung der Belagerung Bagdads 1258 durch mongolische Truppen vom Beginn des 14. Jahrhunderts zeigt, auch im asiatischen Raum (**Abb. 130**). Es ist naheliegend, dass die Technik mit dem römischen Militär über große Regionen verbreitet wurde und dort in Gebrauch blieb[1021].

1014 Siehe Kap. Überblick über die Entwicklung des Brückenbaus, S. 246.
1015 Gerlach 1990, 146.
1016 Hägermann 2002, 18 f.
1017 Coarelli 2000
1018 Coarelli 2008
1019 Ellmers 1972, 113.
1020 Munteanu 2013.
1021 Rauch 2012, 105 ff.

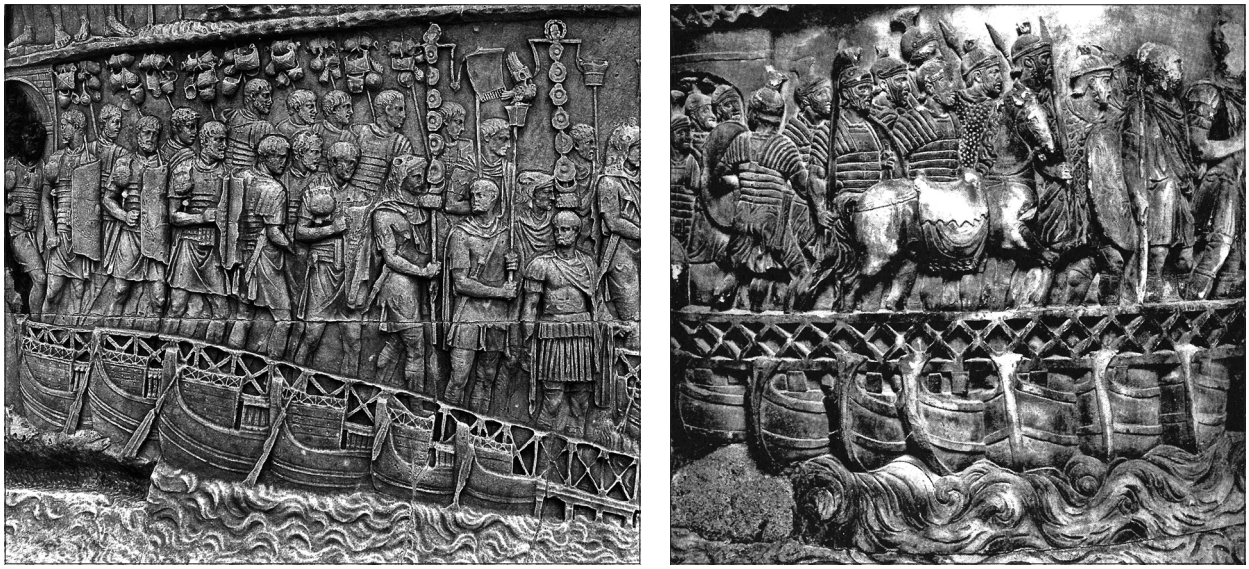


Abb. 129 Darstellung zweier Schiffsbrücken auf den Triumphsäulen des Trajan (links) und des Mark Aurel (rechts), beide befinden sich in Rom und entstanden im 2. Jh. – (Links Coarelli 2000, 49; rechts Coarelli 2008, 116).

Laut schriftlichen Quellen kommen Schwimmbrücken, an Main und Neckar beginnend, mit dem Dreißigjährigen Krieg bis in das 19. Jahrhundert hinein ausschließlich im Zusammenhang mit militärischen Auseinandersetzungen vor[1022]. Belege für das Hoch- und Spätmittelalter existieren nicht, wobei durchaus davon auszugehen ist, dass solche Konstruktionen sich gerade in Quellen des späten Mittelalters widerspiegeln würden. Aber auch in den Quellen ab dem 17. Jahrhundert werden ausschließlich Boote und keine Einbäume erwähnt.

Neben der Interpretation als Fähren oder Schwimmbrücken ließen sich insbesondere in den Akten des BLfD eine Vielzahl von anderen Ideen und Spekulationen zu den Einbäumen finden. Diese gehen davon aus, dass die Objekte zum großen Teil nicht einmal auf dem Wasser genutzt wurden. Darauf soll im Folgenden kurz eingegangen werden.

Eine immer wieder geäußerte Vermutung, sowohl in den Akten als auch heute noch, ist die, dass es sich um Tröge, im Speziellen Futtertröge für Schweine, Backtröge[1023] oder Ähnliches handelt. Dies verwundert nicht unbedingt, da man Dinge, die man vor Augen hat, oft als naheliegende Parallele empfindet. Der ausschließliche Zusammenhang der Stücke mit dem Wasser, wie auch ihre Form und Bauteile, schließen diese Vermutung allerdings aus.

Eine weitere recht frühe Vermutung ist die, dass es sich um Unterlagen für die Pfähle einer festen Brücke gehandelt haben könnte[1024]. Die Tatsache, dass es der Stabilität einer Brücke im Fluss abträglich ist, wenn die Pfähle nicht fest in den Grund geschlagen sind, sondern nur auf ihm stehen, lässt diese Idee schnell als kaum haltbar dastehen.

Eine weitere, recht seltsam anmutende Interpretation von 1936 ist, die Funde als »*Totenbäume, wie sie in alemannisch-fränkischer Zeit üblich waren*«, und hiermit als »*erste[n] Reihengräberfund im Bamberger Gebiet*« anzusprechen[1025]. Hier wird wohl eher der Wunsch Vater des Gedankens gewesen sein, da eine Ähnlichkeit ausgeschlossen werden kann. Allerdings sind Bestattungen in ur- und frühgeschichtlichen Ein-

1022 Siehe Kap. Die Sonderform der Schiffsbrücken, S. 249.
1023 Siehe Mattes 1954, 72.
1024 Müller 1900, 3.
1025 Ortsakten des BLfD, Außenstelle Memmelsdorf, Fundst. 5931 / 0075.



Abb. 130 Darstellung einer Schiffsbrücke vor den Toren Bagdads zu Beginn des 14. Jhs. – (Rauch 2012, 107).

bäumen möglich, wie ein Fund aus Châtenay-Mâcheron im Nordosten Frankreichs zeigt[1026]. Dort wurde anscheinend eine mittellatènezeitliche Bestattung mit Beigaben in einem zum Sarg umfunktionierten Einbaum beigesetzt[1027].

Eine Vermutung, die sich hartnäckig hält, ist die, dass die Funde mit dem Fischfang in Zusammenhang stehen. Zum einen werden sie gerne als Kästen zur Lebendhaltung von Fischen, sogenannte Bünnen, angesehen[1028]. Diese wurden bzw. werden noch heute an die Fischerkähne seitlich angebracht, und der gefangene Fisch kommt dort lebendig hinein, damit er länger frisch bleibt. Solche Fischkästen sind durchgängig seit der Antike in Mitteleuropa bekannt[1029] und konnten auch ethnologisch[1030] noch lange beobachtet werden. Sie sind insbesondere an ihren seitlichen Löchern zu erkennen, die für einen Durchfluss und damit für frisches Wasser im Inneren sorgen. Die an den Einbäumen beobachteten Löcher waren wohl für die Interpretation ausschlaggebend, allerdings haben echte Fischkästen sehr viel mehr Löcher und diese dann auch über den gesamten Körper verteilt (**Abb. 131**).

Neben der Aufbewahrung von Lebendfischen wurde schon sehr früh auch eine andere Nutzung vermutet. Aus den Ortsakten des Bayerischen Landesamtes geht hervor, dass der damalige Hauptkonservator Georg Hock, ansässig in Würzburg, 1915 und verstärkt um das Jahr 1927, eine umfangreiche Korrespondenz führte, um den sogenannten »Legschiffen« auf die Spur zu kommen.

Laut der Aussage eines Kreis-Fischereirates[1031] aus den Akten des BLfD wurden Legschiffe aus einem halbierten Fischerkahn hergestellt. Diese wurden im Winter auf den Grund des Flusses gelegt und mit Steinen

1026 Siehe **Tab. 3**, Nr. 47.

1027 Torbrügge 1972, 103 f.; Arnold 1996a, 10. Auf diesen Fund stützt sich u. a. auch Ellmers bei seiner Erarbeitung des Typs der gallischen Ponte. Auf die nicht ganz gesicherte Deutung des Fundes als Einbaum geht Hirte ein (Hirte 1987, 399 ff. 423; s. auch Kap. Stand der Forschung zu Einbäumen in Europa, S. 24).

1028 U. a. Ortsakten des BLfD, Außenstelle Memmelsdorf, Fundst. 5832 / 0022; Mattes, 69 ff.

1029 Siehe dazu Arnold 1983; Ayala 2013, 132 ff.; Bockius 2002b; 2008; Boetto 2010; Hensel 2014; Laurent 2010. Im Jahr 2011 wurde bei einer Grabung in München ein fast perfekt erhaltener Fischkasten des 13. Jhs. aus Erle entdeckt, welcher eine sehr große Ähnlichkeit mit rezenten Objekten aus Österreich am Mondsee besitzt (Salemke 1972, 8). Eine ursprünglich angedachte Publikation des Fundes in Zusammenarbeit mit dem Autor ist leider bislang nicht zustande gekommen (freundliche Hinweise J. Aas vom 14.11.2011 und B. Muigg vom 09.08.2013).

1030 Beispielhaft für das Arbeitsgebiet Kressmann 1976, 147 ff. Sie kommen aber vermutlich an allen mitteleuropäischen Flüssen vor.

1031 Die Unterschrift ist nicht eindeutig lesbar.

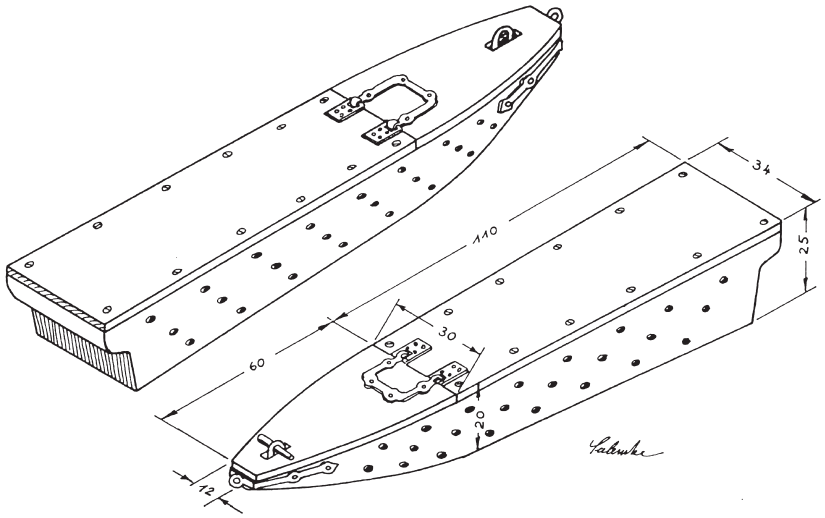


Abb. 131 Rezenter Fischkasten vom Mondsee in Österreich. – (Salemke 1972, 8).

gesichert, zu einer Zeit, in der besonders Barben ein geschütztes, strömungsarmes Winterlager aufsuchen. Nach einiger Zeit konnte dann das Legschiff von zwei Kähnen aus, mitsamt den darin gesammelten Barben, geborgen werden. Im Bericht wird davon gesprochen, dass bis zu drei Zentner Barben mit einem Mal gefangen werden konnten. In einer Zusammenstellung zur Fischerei von 1868 steht: »*Zweimal im Jahre wurden sie gehoben, zuerst auf Jacobi und dann im Herbste; bei der ersten Hebung wurden nicht selten Aale, bei der zweiten zumeist Barben gefunden, die sich zu ihrer Winterruhe in die Kästen zurückgezogen hatten*« [1032]. Diese Technik wurde 1927 allerdings nur noch in Klingenberg am Main genutzt und dort auch nur von der gesamten Fischerinnung und nicht von einzelnen Fischern. Herr Hock investierte anscheinend viel Zeit in die Recherchen, publizierte seine Ergebnisse aber offensichtlich nie [1033]. Was Georg Hock anscheinend nicht bewusst war, ist die Tatsache, dass in Miltenberg diese Fangmethode recht weit in die Vergangenheit zurückreicht. So werden 1379 erstmals »*Leitschiff fische*« für den Verkauf genannt und kommen immer wieder in den Quellen vor, so auch 1490 in der Fischereiordnung von Mainz. Für Miltenberg sind sie durch schriftliche Quellen durchgängig belegbar und finden besonders häufig bei Rechtsstreitigkeiten ihre Nennungen. Es ist davon auszugehen, dass ihr Besitz oder das Recht, sie zu benutzen, einen gewissen Wert darstellten, da 1405 bereits erwähnt wird, dass sie vererbt werden können. Interessanterweise wird explizit gesagt, dass 23 Legschiffe im Umfeld des Miltenberger Fahrs an der Rose [1034] lagen [1035]. Aber auch am Neckar werden Legschiffe bereits 1631 in einem Rechtsstreit [1036] und 1810 in einer Schifferordnung als Fischereigerät genannt [1037], und auch an der Saar sind Legschiffe für das Jahr 1508 belegt [1038].

Dass die gefundenen Einbäume mit den Legschiffen gleichzusetzen sind, ist allerdings auszuschließen. Explizit ist von halbierten Fischerkähnen die Rede, bei denen auch noch die Oberkante begradigt werden musste, damit sie gut auf dem Grund zu liegen kamen. Dies trifft auf die Einbäume nicht zu, weshalb diese Interpretation in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sicherlich nicht mehr aufgegriffen worden ist.

1032 Hagel/Theiner 1993, 73.

1033 Ortsakten des BLfD, Außenstelle Memmelsdorf, Fundst. 5920 / 0066.

1034 Siehe M-124. Auch in Eddersheim (M-15,5) werden 1453 »*legeschieffe*« in einem Weisthum genannt (Grimm 1840, 557).

1035 Umfangreiche Informationen zu Legschiffen s. Keller 1999, 95 ff.

1036 Hagel/Theiner 1993, 73.

1037 Heimann 1907, 357.

1038 Grimm/Grimm 1885, Spalte 536.

Eine weitere Deutungsmöglichkeit ist, sie als Schwimmer für die Laubholzflößerei anzusprechen. Bei schwerem Floßholz konnten zur Unterstützung teilweise Fässer oder andere Auftriebskörper verwendet werden, um die Last über Wasser zu halten. Dies ist sicherlich genauso mit Einbäumen möglich, allerdings fehlen schriftliche und/oder bildliche Quellen dazu bislang komplett, um diese Einschätzung unterstützen zu können, und auch in Flößereihandbüchern des frühen 19. Jahrhunderts[1039] tauchen diese nicht auf[1040].
Eine weitere bekannte Verwendung von Einbäumen als Auftriebskörper findet sich bei Schiffsmühlen. Bisher konnten in Deutschland zwei Einbaumfunde als sogenannte Lasteneinbäume identifiziert werden. Die Stücke aus Evensen[1041] und aus Mandelsloh[1042] werden in der Regel als Pontons mit Schiffsmühlen in Verbindung gebracht. Eine solche Funktion ist allerdings für die Exemplare vom Main aufgrund der geringen Größe, des damit sehr geringen Auftriebs und der fehlenden Parallelbeispiele auszuschließen[1043].

1039 Jägerschmidt 1827.
1040 Delfs 1952, 47ff.
1041 Ellmers 2002, 98f.
1042 Zippel/Ellmers 1983; Zippel 1985.
1043 Gräf 2006, 118ff.

FÄHREN – DIE SCHRIFTLICHEN HINTERLASSENSCHAFTEN

Es lässt sich wohl ohne Untertreibung sagen, dass Untersuchungen zum Fährwesen bislang kein zentrales Thema innerhalb der Forschung darstellen[1044], dabei könnte man sich der Thematik von ganz unterschiedlichen Seiten mit relevanten wissenschaftlichen Fragestellungen nähern. Zum einen wäre da die kleinräumige Untersuchung einzelner Fährstandorte zu nennen. Diese haben den Vorteil, dass durch die Fokussierung auf einen einzelnen Ort eine hohe Detailschärfe innerhalb der Betrachtung erfolgen kann. So können Ortsarchive nach Akten und Unterlagen speziell zu Fähren durchsucht oder überregionale Bestände gezielt erschlossen werden. Dabei sind es die kleineren Besonderheiten, wie z. B. zu einem eigenwilligen Fährmann[1045], überregional bedeutsamer Ereignisse, welche sich im Kleinen an der Fähre widerspiegeln[1046]. Aber auch Ereignisse von großer politischer Tragweite, wie 1308 der Mord an König Albrecht I. an der Fähre bei Windisch in der Schweiz[1047], lassen diesen Bereich der Forschung reizvoll erscheinen. Diese sind besonders für die Regionalforschung und die Identität der Bevölkerung vor Ort von großer Wichtigkeit. Aber auch darüber hinaus bieten Fähren viele Ansatzpunkte, um einen wichtigen Beitrag zu überregionalen Forschungsfragen zu beantworten. So lässt sich im Vergleich mit anderen Orten ein Bild entwickeln, welches wiederum die Bewertung des einzelnen Fährstandortes ermöglicht. Ebenso ist es unabhängig von der Einrichtung selbst möglich, z. B. die sonst schriftlich und archäologisch nur schwer fassbaren Straßensysteme genauer zu betrachten. So liegt es in der Natur der Sache, dass eine Fähre nicht losgelöst im Raum liegt, sondern natürlich immer in ihr umgebendes lokales und überregionales Wegenetz integriert ist. Diese Wegenetze werden flaschenhalsartig am Flussübergang gebündelt und kontrolliert. Anhand der Quellen zu Fähren sind somit Rückschlüsse auf Umfang und Art des Verkehrs möglich, z. B. anhand des Ausbaus der verfügbaren Fährfahrzeuge[1048] oder der Höhe der Pachtgebühren[1049]. Dieser beeinflusst auch immer den Aufstieg oder Niedergang der zur Fähre zugehörigen Siedlung. All diese Themen sowie die Möglichkeit, entsprechende Fragen zu beantworten, machen überregionale Untersuchungen zu Fähren zu einer unerwartet vielversprechenden Quelle für die historische Geographie und die mit ihr verbundenen Fachdisziplinen.

Im Folgenden soll anhand der Flussübergänge an Main und Neckar dieses Potenzial vor Augen geführt werden. Dabei wurde versucht, vor allem aus Quellen mit regionaler Fokussierung ein überregionales Bild zu entwerfen. Dazu wurden 149 Flussübergänge am Main von der Mündung in den Rhein bis nach Hochstadt bei Flusskilometer 451, am Neckar 73 Übergänge von der Rheinmündung bis nach Tübingen bei Flusskilometer 252 und an der Regnitz 17 Flussübergänge von der Mündung in den Main bis nach Fürth bei Flusskilometer 64,5 untersucht[1050].

1044 Diesem Desiderat wird mit einem Zitat von G. Schüll von 2012 auf das Beste Ausdruck verliehen: »*Vielleicht vermag die vorstehende Skizze als Anregung wirken, das Thema Fähren auf dem Main, die Entwicklung ihrer rechtlichen Genese und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung doch etwas in das landesgeschichtliche Interessenfeld zu rücken. Die bisher erarbeiteten Einzeluntersuchungen lassen den Wunsch nach einer zusammenfassenden Behandlung des Problems deutlich werden*« (Schüll 2012, 17).

1045 z. B. die Fährfamilie Überle in Neuenheim (N-23), Lurz/Vogt 1990, 104.

1046 z. B. als der Fährmann von Segnitz (M-277,1) 1649, am Ende des Dreißigjährigen Krieges, einen schwedischen Soldaten erschlägt und fliehen muss (Bischoff 2008, 2 ff.).

1047 Vischer 2009; Historische Kommission 1974, 504 f.; Mücke 1866, 168.

1048 Siehe Kap. Entwicklung der Fahrzeuge, S. 244.

1049 Siehe Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.

1050 Siehe zur Methodik der Untersuchung Kap. Arbeitsansatz, S. 163.

BISHERIGE ARBEITEN ZUM FÄHRWESEN

Stand der Forschung zum Fährwesen im deutschsprachigen Raum

Wie bereits beschrieben, lassen sich zwei Ansätze bei der Untersuchung von Fährstandorten erkennen. Kleinräumige Untersuchungen von regionalen Fährplätzen stellen sicherlich den Großteil der Publikationen dar, sind aber, wie die Erfahrung im Arbeitsgebiet gezeigt hat, zum Teil nur schwer zugänglich, da sie meist Teil von Ortschroniken sind oder in regional ausgerichteten Reihen erscheinen. Da eine auch nur grobe Auflistung dieser regionalen Untersuchungen für ganz Deutschland vollkommen ausgeschlossen ist, sollen an dieser Stelle eher Publikationen mit überregionalem Ansatz angeführt werden. Es kann kein Überblick zum Stand der Forschung außerhalb des deutschen Sprachraums gegeben werden, weil dies schlicht den Rahmen sprengen würde und auch eine Zugänglichkeit der dafür nötigen Literatur nicht immer gegeben ist.

Weiter lassen sich unterschiedliche Forschungsschwerpunkte bei der Betrachtung von Fähren feststellen, unabhängig davon, ob es sich um regionale oder überregionale Arbeiten handelt. Einen großen Teil nehmen Arbeiten ein, welche sich mit dem heutigen Erscheinungsbild von Fähren auseinandersetzen und/oder sich maximal für die Geschichte der Fähren bis um 1900 interessieren. Als Quellen werden gerne eigene Beobachtungen vor Ort, Gespräche mit aktiven Fährleuten, private Bild- und Dokumentenarchive und leicht erschließbare publizierte Ortschroniken herangezogen. All diese Quellen können ohne größere Mühe auch von Laien bearbeitet und publiziert werden. Deutlich mehr Vorkenntnisse benötigen archivalische Unterlagen, welche z. B. in Sütterlin oder früheren Kurrentschriften verfasst sind. Auch die klassische Archivarbeit mit Findbüchern, Materialsichtung, Bewertung und Reproduktionsmöglichkeiten muss zunächst erlernt werden und stellt oft eine abschreckende Hürde dar[1051]. Arbeiten von quellenkundlich geschulten Bearbeitern beschränken sich verständlicherweise in der Regel auf einzelne Flussübergänge, sind aber die einzige Möglichkeit, Zugang zu Informationen über ältere Zeitabschnitte zu bekommen.

Eine weitere Unterteilung der unterschiedlichen Schwerpunkte innerhalb der Betrachtungen lässt sich zwischen kulturhistorischen und technischen[1052] Fragestellungen ausmachen. Während die eine Seite eher versucht, die Fähre, ihre Fahrzeugführer und -nutzer und deren umgebene Kulturlandschaft darzustellen, ist bei anderen Betrachtern ganz klar ein vorrangig technisches Interesse in Bezug auf Schiffskonstruktion, Antriebsmaschinen und bauliche Einrichtungen festzustellen.

Einer der wichtigsten Informationsgeber zur Entwicklung und aktuellen Situation von Fähren im deutschsprachigen Raum stellt ohne Zweifel die Arbeitsgemeinschaft Binnenfähren in Deutschland dar[1053]. Es handelt sich dabei um einen privat organisierten Verbund mehrerer Personen, welche sich mit ganz unterschiedlichen, individuellen Schwerpunkten der Fähren annehmen. Neben der Organisation zweimal im Jahr stattfindender Treffen zum fachlichen Austausch und der Vernetzung wird die privat organisierte und frei im Internet zugängliche Reihe »Fährmann«[1054] herausgegeben. Dieses Medium informiert über aktuelle Veränderungen und Ereignisse rund um Fähren in Deutschland und auch immer wieder über die Geschichte einzelner Fährstandorte. Dabei wird der Fokus klar auf die eher technischen Fragestellungen gelegt. Zu-

1051 Siehe als Einstieg in die Archivkunde für Laien und Fachleute Brenner-Wilczek u. a. 2006; Burkhardt 2006.

1052 Wobei technischen Fragestellungen die kulturhistorische Bedeutung nicht abgesprochen werden soll.

1053 Diese Arbeitsgemeinschaft besteht aktuell (2015) aus etwa 16 Personen aus ganz Deutschland unter dem Vorsitz von Konrad Lagies, zu denen sich seit Kurzem auch der Autor zählen darf. Die Gruppe setzt sich zum großen Teilen aus (akademisch gesehen) Laien zusammen, welche aus ganz unterschiedlichen Gründen eine Leidenschaft für Fähren entwickelt haben, aktiven oder ehemaligen Fährleuten und wenigen Geisteswissenschaftlern.

1054 Siehe Internetseite der AG Binnenfähren und die Verlinkung zu »Fährmann« (www.ag-binnenfaehren.de; Stand 24.07.2015), redaktionelle Leitung des »Fährmann«: Dieter König.

dem wird eine monografische Schriftenreihe herausgegeben[1055]. Als weiterer Punkt in der Arbeit der AG Binnenfähren ist die sogenannte Fährdatei zu nennen[1056], in der mit Anspruch auf Vollständigkeit sämtliche aktuell oder historisch bekannten Fähren für Deutschland zusammengetragen und die den Informationen zugrundeliegenden Publikationen aufgeführt sind.

Im Folgenden soll ein kurzer Überblick über wichtige Publikationen zu Fähren, geordnet nach Flusssystemen, anschließen. Dieser Überblick besitzt, wie bereits erwähnt, keinen Anspruch auf Vollständigkeit, soll aber den Einstieg in das Thema erleichtern. Für den »Vater« Rhein liegen eine ganze Reihe Publikationen vor, was nicht weiter verwunderlich ist, da auch noch heute Fähren eine zentrale Rolle im überregionalen Verkehr besitzen. Dabei fallen besonders frühe Dissertationen von 1925 bzw. 1930 ins Auge, welche sich mit der Situation der Fähren am Niederrhein[1057] und am Mittelrhein[1058] beschäftigen. Beide Arbeiten wurden an der juristischen Fakultät verfasst und sind klar mit Blick auf die Rechtsgeschichte formuliert worden. Anlass für die Erstellung der Arbeiten waren Probleme bei der Ablösung einzelner Fährrechte für den Bau von Brücken. Dies betraf sowohl die extrem hohen Entschädigungskosten der mitunter relativ alten Regularien[1059] als auch zum Teil komplizierte Verhandlungen, weil das Fährrecht in der Hand vieler einzelner Personen lag[1060]. Zudem kann parallel zu Fähren keine Brücke gebaut werden, weil diese ein klares Monopol auf das Übersetzen von Personen in einem bestimmten Gewässerabschnitt besitzen[1061]. Aber auch Untersuchungen zu einzelnen Fährorten haben eine lange Tradition. Hier ist besonders die Bonner Fähre anzumerken, deren Geschichte bereits 1889[1062] zusammengetragen und nochmals 1987 zusammenfassend publiziert wurde[1063]. Ebenso existieren umfassende Arbeiten zu den Fähren in und um Straßburg[1064] oder zu Fähren, die ganz allgemein als Teil der rheinischen Kulturlandschaft[1065] oder der Schifffahrt auf dem Rhein[1066] verstanden werden. Auch als Teil größerer Quellensammlungen einzelner Region lassen sich Informationen zu Fähren finden, so z. B. die transkribierte Wiedergabe einer Fährbeschreibung von 1383 für Gernsheim am Rhein, Lkr. Groß-Gerau[1067]. Eine Besonderheit stellt die detaillierte Publikation einer einzelnen Fähre von Guntersblum, Lkr. Mainz-Bingen, dar, deren Geschichte von der Einrichtung 1828 bis in moderne Zeiten in vorbildlicher Weise vorgelegt wurde[1068]. Hinzu kommt eine große Anzahl an Publikationen, die einen Überblick zu Fähren oder Flussübergängen im Allgemeinen bieten, aber kaum ins Detail gehen können (**Abb. 132**)[1069]. Einzelne Untersuchungen liegen auch für die Nebenflüsse des Rheins vor, so z. B. zu einer Fähre über die Mosel bei Trier[1070] oder Fähren in der Schweiz[1071].

Ein besonders guter Forschungsstand kann an der Weser festgestellt werden. Hier wurden größere Abschnitte des Flusses wie auch einzelne Fähren detailliert in monografischer Form vorgestellt und bieten so einen guten Einstieg in das Thema. Speziell sind zwei Arbeiten zu Fähren an der Mittelweser zu nennen, welche eher episodenhaft einzelne Aspekte von Fähren innerhalb des Bearbeitungsraumes[1072] oder nacheinander die Geschichte einzelner Überquerungsmöglichkeiten darlegen[1073]. Überblicksarbeiten zu Fluss-

1055 Erschienen sind bislang Brandt 1999; 2006; Danker-Carstensen/Richter 2002.
1056 Betreut und gepflegt von Konrad Lagies.
1057 Sandkaulen 1925.
1058 Riegler 1933.
1059 Riegler 1933, 11 ff.
1060 So ist im 19. Jh. z. B. das Fährrecht von Volmerswert-Düsseldorf in 140 Anteile unterteilt (Sandkaulen 1925, 7), in Neckarhausen (N-14) aktuell sogar in 1536 Anteile, welche 26 Teilhaber innehaben (Backes/Fillbrunn 1995, 93 f.).
1061 Riegler 1933, 9 f.
1062 Hauptmann 1889.
1063 Clausen 1987. Diese Arbeit ist ein gutes Beispiel für eine stark auf technische Aspekte der Fährschiffe fokussierte Abhandlung.
1064 Hornung 1965, wobei die Ableitung von frühmittelalterlichen Fährstandorten u. a. über Flurnamen doch eine gewisse Skepsis hervorruft.
1065 Musall 1969, 111 ff.
1066 Böcking 1980, 336 ff.
1067 Lohmann 2004, 159 ff.
1068 Sonneck/Frey 2005.
1069 Siehe überblicksartig auch Beetschen/Steiger 1996; Fastenrath 2003; Sauerbrei 1989 sowie Betrachtungen zu einzelnen Fährstandorten, u. a. Rheinhausen: Thiele 1969; Neuwied: Sauerbrei 1986; Oberspey: Sauerbrei 1997.
1070 Eyhoff 2008a; 2008b.
1071 Vischer 2008.
1072 Droste 1992.
1073 Brandt 2006.

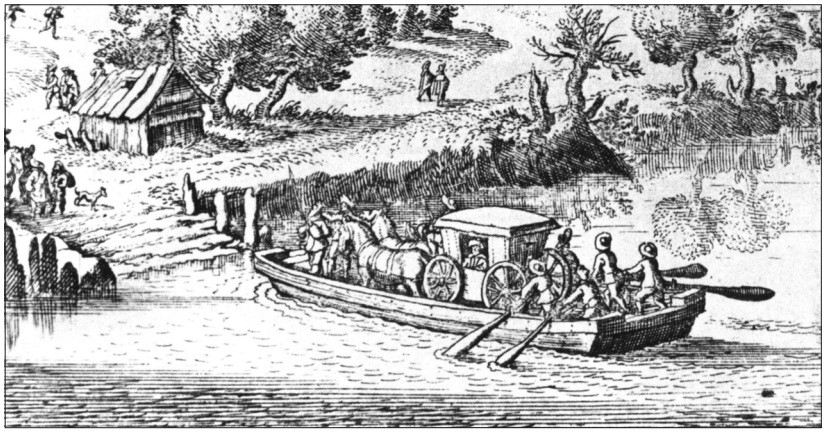


Abb. 132 Darstellung der Fähre von Speyer durch Merian im Jahr 1645. – (Clausen 1987, 19).

passagen im Allgemeinen liegen auch für den Raum Hannoversch Münden[1074] oder auch Nordhessen[1075] vor, wobei Fähren in der Betrachtung aber eine untergeordnete Rolle spielen. Eine Einzeluntersuchung zu Fähren liegt für Herstelle, Lkr. Höxter, vor[1076].

Eine ganze Reihe zusammenfassender Arbeiten wurde zum Fährwesen an der Elbe publiziert. Wie bereits am Rhein gesehen, ist hier als frühe Arbeit eine Dissertation zum Fährwesen in Sachsen von 1931 zu nennen, welche als vorbildlich bezeichnet werden muss. Sie legt sowohl Informationen zu den einzelnen Fährstandorten im Arbeitsraum wie auch eine zusammenfassende Darstellung einzelner Aspekte zu Fährrecht und Organisation vor[1077]. Aktuellere Arbeiten setzen sich mit einem ca. 40 km langen Abschnitt südlich von Dresden[1078] und allgemein mit Fähren in Sachsen und Böhmen[1079] auseinander. Letztere Arbeit ist aber stark auf die Fahrzeuge fokussiert und setzt sich kaum kritisch mit älteren Quellen auseinander. Schlaglichtartig wurden auch Fähren in Brandenburg[1080] oder im Detail der Flussübergang bei Lauenburg[1081] publiziert. Arbeiten für kleinere Regionen oder einzelne Standorte an Nebenflüssen der Elbe liegen für die Mulde[1082] oder die Krückau[1083] und die Stör[1084] nördlich von Hamburg vor. Herauszuheben ist hier eine zusammenfassende Arbeit zu Flussübergängen an der oberen Saale, welche auch ältere Quellen miteinbezieht[1085]. Als Besonderheit ist der Publikationsstand zur Oste[1086], westlich von Hamburg, im Speziellen zu der dortigen Schwebefähre[1087], zu nennen. Diese ist zwar technisch vollkommen andersartig als die sonst üblichen Fähren, steht ihnen aber rechtlich und funktional sehr nahe.

Die Oder scheint bislang kaum wissenschaftlich bearbeitet worden zu sein. So ist dem Autor lediglich eine Diplomarbeit zur Neukonzipierung einer Fähre bei Lebus, Lkr. Märkisch-Oderland, bekannt, welche aber nur ungenügend auf die historische Situation eingeht[1088]. Ein Grund für den schlechten Bearbeitungsstand wird sicherlich auf die Lage als Grenzfluss zwischen Deutschland und Polen zurückzuführen sein.

Deutlich besser ist der Forschungsstand auf der anderen Seite der europäischen Hauptwasserscheide, nämlich an der Donau und ihren Nebenflüssen. Ein Gesamtüberblick über die Fähren an der Donau zwischen Eining, Lkr. Kehlheim, und der deutsch-österreichischen Grenze kann 52 ehemalige und zum Teil noch aktive Fährstandorte anführen. Zu den Fähren ab der Isarmündung bei Deggendorf bis nach Passau lassen sich

1074 Wegner 1994.
1075 Tönsmann 2006.
1076 Brandt 1997.
1077 Schmieder 1931.
1078 Kaulen 2007; 2008.
1079 Stein 2013.
1080 Nagel 2000.
1081 Hinsch u. a. 2001.
1082 Jäger 2006.
1083 Danker-Carstensen/Richter 2002.
1084 Karting 2001; Fröbe 2000.
1085 Reetz 1982.
1086 Klempow 2008; Tiedemann-Wingst 2011.
1087 Tiedemann-Wingst/Bölsche 2009; Neß u. a. 2009.
1088 Mühle 2003.

detaillierte Informationen zu jedem einzelnen Standort finden, ebenso zusammenfassende Kapitel zu unterschiedlichen Aspekten der Fähren[1089]. Einzeluntersuchungen liegen für Sandbach, Lkr. Passau[1090], oder Prüfening-Regensburg[1091] vor. Die Nebenflüsse sind ebenfalls recht gut erforscht. So liegen zusammenfassende Arbeiten über die Flussübergänge für die Iller[1092] oder detaillierte Informationen für die Fähren am Inn in Gars, Lkr. Mühldorf am Inn[1093], Alzgern, Lkr. Altötting[1094], und Passau vor[1095]. Hinzu kommt noch eine Betrachtung über den Bau von Holzfähren im Donaugebiet[1096].
Als eine Besonderheit lässt sich eine Dissertation zu den Rechtsverhältnissen der Fähren am Nord-Ostsee-Kanal als künstlich geschaffenes Gewässer bezeichnen. Diese 1931 verfasste Arbeit steht in derselben Tradition wie die bereits vorgestellten an Rhein und Elbe[1097].
Für einen Vergleich mit den erzielten Ergebnissen im Arbeitsraum sind von der aufgeführten Literatur aber, abgesehen von Informationen für das späte 19. und 20. Jahrhundert, nur wenige Arbeiten geeignet. Dies ist auf die eingangs genannte, durch die Autoren vorgenommene Beschränkung der Quellen auf leicht bearbeitbare Daten zurückzuführen.

Stand der Forschung zum Fährwesen im Arbeitsgebiet

Wie für die Forschung außerhalb des Bearbeitungsraumes lassen sich die gleichen Probleme auch an Main und Neckar finden. Da die vorliegende Bearbeitung annähernd vollständig auf bereits publizierten Quellen basiert, welche selbstverständlich alle Teil des Forschungsstandes sind, soll sich an dieser Stelle auf Untersuchungen beschränkt werden, welche mehrere Fährstandorte einschließen, und auf herausragende Einzelpublikationen verwiesen werden.
Eine der frühesten Zusammenfassungen zur Geschichte der Flussübergänge ist für den Heidelberger Raum am Neckar anlässlich der feierlichen Brückeneinweihung Heidelberg – Neuenheim[1098] 1877 durch A. Mays verfasst worden[1099]. In dieser, wie er auch selber schreibt[1100], oberflächlichen Betrachtung wird versucht, im Rahmen eines Vortrages zur Brückeneinweihung einen Überblick über die Geschichte der Flussübergänge in dieser Region zu geben. Dieser Ansatz, oder besser gesagt Auslöser eines Forschungsinteresses lässt sich im gesamten Arbeitsgebiet bis in jüngste Zeit feststellen. Der Neubau einer Brücke oder das Jubiläum eines Brückenbaus werden gerne zum Anlass genommen, um, oft als auflockernde Anekdote, die Feierlichkeiten zu bereichern oder an die eigene Geschichte zu erinnern[1101]. In dieser Tradition stehen auch sämtliche Ortschroniken, meist verfasst, um das Jubiläum der Erstnennung der Ansiedlung zu feiern. Diese versuchen sämtliche Aspekte der Ortsgeschichte, angefangen von ältesten archäologischen Funden in der nächsten Umgebung, der Geschichte der Lehnsherren und Kirchgemeinde, Kriegsereignisse in der Region und die Geschichte von örtlicher Feuerwehr, Sportvereinen etc. zu präsentieren. Dazu gehört in der Regel auch ein Kapitel über das Leben am Fluss[1102] oder zum Verkehr[1103], in denen sich Berichte über die Fähren finden. All diese Bearbeitungen, einhergehend mit Aktenstudium und Informationssammlung, werden in der Regel von ortsansässigen interessierten Laien durchgeführt. Dies hat leider zur Folge, dass Quellen zum Teil nur

1089 Zeitler/Wurm 2001, 41 ff. Siehe für den gleichen Raum auch Zillner 1991 oder als kurzen Überblick für Österreich Meißinger 1975, 72 ff.
1090 Weiß 2006, 53 ff.
1091 Dettenhofer 2000.
1092 Winkler 1992.
1093 Schroll 2008.
1094 Stockner 2000.
1095 Kellermann 2009.
1096 Sarrazin 1993.
1097 Voss 1931.
1098 Siehe N-23.
1099 Mays 1877.
1100 »*Der Verfasser glaubt bezüglich der Mängel dieser Arbeit umso mehr auf Nachsicht rechnen zu dürfen, als ihm zu derselben nur eine Zeit von zwei Tagen vergönnt war*« (Mays 1877, 2).
1101 Siehe z. B. auch Heidenfeld 1845 oder Hessdörfer 1886.
1102 Zusammen mit Schifffahrt, Fischerei und Hochwassern.
1103 Zusammen ebenfalls mit der Schifffahrt, Eisenbahn und Brückenbau.

stark selektiert und/oder unkritisch wiedergegeben werden. Auch liegt das einzige Interesse in der Regel in der Geschichte des eigenen Ortes oder der Kleinregion, und es ist nie das Ziel, einen Überblick oder Vergleich mit anderen Flussabschnitten zu erarbeiten. Als Beispiel für die damit einhergehenden Probleme kann die Geschichte der Fähre Rumpenheim[1104] dienen. In der 2006 erschienenen Ortschronik der Gemeinde ist zu lesen: »*Im Tauschvertrag, den König Heinrich I. mit dem Kloster Fulda abschließt, wird erwähnt, dass Rumpenheim schon im Jahre 932 eine Überfahrt über den Main besaß (DRONKE 1853, S. 214)*«[1105]. Damit wäre die Fähre Rumpenheim die mit Abstand älteste Fährnennung im gesamten Arbeitsgebiet. In der Quelle von Dronke, welche zudem vollkommen falsch zitiert ist[1106], findet sich keinerlei Hinweis auf eine Fähre, auch wenn in dieser Tauschangelegenheit Rumpenheim im Zusammenhang mit Transportdiensten durchaus erwähnt wird. Hier treffen mehrere Probleme aufeinander, welche für viele Arbeiten an Main und Neckar typisch sind: zum einen der ausschließliche Blick auf die eigene Geschichte bzw. die unreflektierte Freude, einen besonders »traditionsreichen« Flussübergang zu besitzen; des Weiteren das generelle Fehlen von Zitaten und Quellennachweisen bzw., wie in diesem Fall, die Wiedergabe von falschen Zitaten; zu guter Letzt die unvollständige Wiedergabe von Quellen, falsche Übersetzungen oder eine nicht nachvollziehbare Vermischung aus über Quellen abgesicherten Fakten und eigenen Hinzudichtungen. Dies macht es schwer, von einer echten Forschungsgeschichte in Bezug auf Ortschroniken und vergleichbarer Sekundärliteratur zu sprechen, zumal diese nicht aufeinander aufbauen[1107].

Methodisch deutlich besser aufbereitet sind Zusammenstellungen von größeren Dokumentenbeständen einzelner Herrschaftsgebiete oder Archive[1108]. Eine Quellensammlung der besonderen Art und nicht nur für das Arbeitsgebiet an Main und Neckar, sondern für den gesamten mitteleuropäischen Raum von großem Wert, sind die von Jacob Grimm gesammelten und zwischen 1840 und 1878 erschienenen »Weisthümer« in sieben Bänden[1109]. Innerhalb der zusammengestellten Weistümer, Dorfordnungen und anderen Unterlagen finden sich immer wieder auch Quellen, welche Fähren behandeln und, soweit überschaubar, unverfälscht wiedergeben.

Aus der Masse an Literatur ragen nur wenige besondere Publikationen heraus. Einen frühen und historisch fundierten Überblick bietet ein Artikel von W. Scherzer von 1958 zu den Mainübergängen in Unterfranken[1110]. Sein Hauptaugenmerk liegt zwar auf den mittelalterlichen Brücken, deren Geschichte wird aber ausführlich dargestellt, und auch zugehörige Fähren werden immer besprochen. Eine außergewöhnliche Publikation ist die monografische Aufarbeitung des Mainübergangs bei Wertheim, Lkr. Main-Tauber-Kreis[1111], durch B. Sprotte aus dem Jahr 1982[1112]. Diese kann als vorbildhaft für die Bearbeitung eines einzelnen Fährortes gelten und besticht durch ihre umfassende Bearbeitung der Quellen. Eine weitere Arbeit, welche sich ausschließlich einem Flussübergang widmet, ist die von A. Mahr 1993[1113] verfasste Monografie zu Steinheim, Lkr. Main-Kinzig-Kreis[1114]. Der Titel »Steinheims historische Mainübergänge und ihre Bedeutung für das gesamtdeutsche Straßennetz bis ins 19. Jahrhundert« zeigt bereits, mit welcher Intention die Publikation verfasst wurde. Ziel war es wohl, die Bedeutung des Flussüberganges bei Hanau-Steinheim

1104 Siehe M-48.

1105 Hill 2006, 141. Auch Anton Mahr gibt diese Jahreszahl zur Fähre so wieder, ebenfalls mit einer nicht nachvollziehbaren Zitierung (Mahr 1993, 47).

1106 Dronke 1850, 314f. Sowohl Jahreszahl als auch die Seitenangabe sind falsch wiedergegeben. Siehe die gleiche Quelle auch in MGH, DD H I, 34, S. 68f.

1107 Ein weiteres Beispiel für die Fehlinterpretation von Sekundärliteratur ist die als 1330 interpretierte Nennung der Fähre in Haßmersheim (N-88,1), welche nach Prüfung der zitierten Literatur eindeutig abgelehnt werden muss (Müßig 2014, 5; Liebig 1976, 131). Ebenso die angeblich originale Quelle von 1411, bei der es sich offenbar um eine Abschrift aus dem 20. Jh. handelt (Müßig 2014, 3. 6).

1108 Siehe z. B. Firner 1999; Lohmann 2001; 2004.

1109 Für das Arbeitsgebiet relevant waren die Bände Grimm 1840; 1869.

1110 Scherzer 1958.

1111 Siehe M-157.

1112 Sprotte 1982.

1113 Mahr 1993.

1114 Siehe Hanau M-55,5.

gegenüber jener sämtlicher anderer in der Region zu überhöhen. Dabei ist es mitunter nicht leicht, dem Autor in seiner Argumentation zu folgen, da die Informationen recht unsortiert präsentiert werden. Auch schleichen sich immer wieder methodische Fehler bei der wissenschaftlichen Bearbeitung ein.
Eine umfassende Bearbeitung, in diesem Fall ausschließlich der Fähre gewidmet, ist von K. Backes und G. Fillbrunn 1995[1115] für die Fähre Neckarhausen[1116] vorgelegt worden. Diese Arbeit besticht durch ihre reiche Wiedergabe von Quellen und ihren sinnvollen Aufbau. Eine Auswertung der Fähren innerhalb eines Flussabschnittes von 17 km Länge entlang der Volkacher Schleife[1117] wurde durch S. Meusert 1996[1118] im Rahmen einer Zulassungsarbeit verfasst[1119]. Darin wird die Geschichte der einzelnen Übergänge beleuchtet und ein Vergleich zwischen den einzelnen Fähren versucht, was eine klare Ausnahme im Publikationsspektrum darstellt. Als außerordentlich gelungen müssen drei Publikationen bezeichnet werden, welche sich den Fähren von einer anderen Seite annähern, nämlich nicht über die Ortsgeschichte oder einzelne Archive, sondern mit dem Blick aus der Kulturlandschaft »Flusstal« heraus. Diese um 1990 erschienenen Arbeiten beinhalten Untersuchungen zu den Regionen um Neckarems[1120] und Freiberg am Neckar bzw. Beihingen[1121]. Durch die methodisch hervorragende Vorlage sämtlicher Bestandteile der kulturlandschaftlich geformten Flusstäler und der sich darin bewegenden Akteure ist es dem Leser möglich, die Bedeutung der Fähre und das Zusammenspiel unterschiedlicher Einrichtungen am Fluss besser zu verstehen. Dabei werden nicht nur schriftliche Quellen, sondern in besonderem Maße auch ältere Kartenbestände herangezogen und so ein abgerundetes Bild erschaffen, wie es für weitere Regionen an Neckar und Main nicht nur wünschenswert, sondern auch dringend erforderlich ist.
Etwas ernüchternd muss konstatiert werden, dass es eine echte Forschungsgeschichte zum Fährwesen in der Region nicht gibt. Fast keine der aufgeführten Arbeiten nimmt Bezug auf andere bisher erschienene Publikationen zu Fähren. Entsprechend ist es unmöglich, von einem wissenschaftlichen Diskurs zu sprechen. Die vorliegende Arbeit kann ohne Frage für die Regionen Main und Neckar von sich behaupten, erstmals Forschung zu Fähren mit einem wissenschaftlichen, überregionalen Anspruch in Angriff genommen zu haben. Wie diese in mehreren Jahren einzuordnen ist und ob dadurch weitere Untersuchungen hervorgerufen werden, bleibt abzuwarten.

ARBEITSANSATZ

Herangezogene Quellen

Wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, ist der Publikationsstand zum Fährwesen als äußerst heterogen zu bezeichnen. Dies erschwert den Umgang mit den Quellen. Jedoch liegen in den meisten Regionen jeder Bearbeitung die gleichen Quellentypen zugrunde. Dies sind in erster Linie schriftliche primäre Quellen, also originale Dokumente und Urkunden, welche von Zeitzeugen eines bestimmten Ereignisses oder Zustandes einer Sache verfasst werden. Dabei ist eine Interpretation des Textes immer nötig, wenn es sich

1115 Backes/Fillbrunn 1995.
1116 Siehe N-14.
1117 Dies ist von Sommerach (M-302,2) bis Obereisenheim (M-319,5).
1118 Meusert 1996.
1119 Die Arbeit liegt nicht gedruckt vor, wurde dem Autor aber freundlicherweise als Kopie durch Herrn Meusert zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse wurden allerdings in mehreren Einzelartikeln in einer regionalen Reihe veröffentlicht (Meusert 1997a; 1997b; 1998).
1120 N-170,2, s. Hagel/Pfizenmayer 1988; Hagel/Theiner 1993.
1121 N-152,7, s. Bürkle 1989.

z. B. um die Beschreibung einer Begebenheit handelt, in die eine subjektive Sichtweise einfließt. Dorf- oder Fährordnungen, Preislisten für die Überfahrt oder Pachtverträge sind ebenfalls primäre Quellen, haben aber gegenüber berichtenden Quellen eine andere Entstehungsgeschichte. Diese sind in der Regel unter der Einwirkung mehrerer Personen entstanden und spiegeln das Ergebnis eines gewissen Konsenses wider. Zudem wurde der Inhalt öffentlich bekannt gemacht und hatte Auswirkungen auf zukünftige Handlungen. Dadurch ist ein gewisser, wenn auch nicht uneingeschränkter Wahrheitsgehalt zu implizieren. Echte primäre Quellen, in der Form originaler Urkunden, konnten durch den Autor nur in einem Fall[1122] herangezogen werden. Sämtliche anderen primären Quellen wurden in bereits transkribierter Form konsultiert[1123] oder es wurde das Faksimile eines originalen Textes verwendet[1124]. In mehreren Fällen kann nicht mit absoluter Sicherheit gesagt werden, ob eine Quelle in ihrem echten Wortlaut oder durch die Autoren in einer einfacheren Sprache wiedergegeben wird[1125]. Auch das Abdrucken lediglich einzelner Satzbausteine aus den originalen Quellen ist recht üblich[1126].

Sekundäre Quellen, also sämtliche bereits interpretierten, gekürzten und in anderer Form bearbeiteten und wiedergegebenen Quellen, bilden den Großteil der für diese Arbeit herangezogenen Informationen. Hier verschneiden sich sekundäre Quellen in einem nicht immer einfach zu interpretierenden Geflecht mit Sekundärliteratur. Da es im Rahmen des Forschungsprojektes, welches dieser Arbeit zugrunde liegt, unmöglich war, primäre Quellen in größerem Maße selbst in Augenschein zu nehmen, mussten diese als Hauptinformationsquelle dienen. Während bei Abhandlungen, welche nach den Grundsätzen guter wissenschaftlichen Praxis verfasst worden sind, den Autoren in ihren Datengrundlagen oder herangezogenen Quellen Glauben geschenkt werden darf[1127], ist bei vielen der von Laien publizierten Arbeiten Vorsicht geboten. Wie im vorangegangenen Kapitel am Beispiel der Fähre von Rumpenheim und deren Nennung von 932 gezeigt wurde, kann es immer wieder vorkommen, dass einem Autor bei der Wiedergabe oder der Interpretation von Quellen Fehler passieren. Dies ist zwar ärgerlich, kann aber bei einer wissenschaftlichen Arbeit anhand der Zitate noch im Nachhinein überprüft werden, ebenso welche Aussagen vom Autor stammen und welche einer anderen Quelle entnommen sind. Durch die Abwesenheit wissenschaftlicher Verweise, wie es in vielen der genutzten Arbeiten der Fall ist, lassen sich diese nicht mehr im Nachhinein überprüfen. So erscheint es sinnvoll, einen großen Teil der verwendeten Literatur von der Herangehensweise her nicht als Sekundärliteratur zu betrachten, sondern als sekundäre Quellen. Damit bietet sich die Möglichkeit, auch den Wert der Aussagen eines Autors und seine Intention zu hinterfragen. Es zeigte sich bei der Bearbeitung, dass dies in vielen Fällen nötig ist. Gleiches gilt im Übrigen auch für Zeitzeugenbefragungen oder mündliche Mitteilungen[1128], welche dann später in der Literatur wiedergegeben werden. Als ein Beispiel kann die Versenkung der Obereisenheimer Fähre[1129] am Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 dienen. Die Aussage des »*Gewährsmann Georg Riegler (Gemeinderatsmitglied)*«[1130], dass die Fähre von amerikanischen Einheiten gesprengt wurde, um verstreuten deutschen Truppen die Überfahrtmöglichkeit zu nehmen, ist nicht nur im

1122 Es handelt sich dabei um eine Urkunde vom 9. Juni 1344 aus dem Archiv des Stifts St. Peter und Alexander zu Aschaffenburg, U 1658. Siehe zu dieser Urkunde Kap. Bedeutung von Flussübergängen für die Entwicklung der Verkehrsnetze, S. 253.

1123 So z. B. bei Grimm 1840; 1869; 1885; Liebig 1976, 132 ff.; Kuhn 2008a, 172 f.; 2008b, 183 ff.; Schrott 1989, 178 f.

1124 So z. B. Kuhn 2008b, 179 f.; Schüll 2012, 19 ff. 29 ff.; Schrott 1989, 168. 183. 186. 192. Einen erfreulichen Sonderfall stellen die Publikationen von Urkunden aus Breitengüßbach, Freiberg und Lengfurt dar, wo für Quellen des 18. Jhs. sowohl eine Transkription als auch ein Faksimile publiziert sind (Schrott 1989, 666 f.; Bürkle 1989, 136 f.; Kuhn 2008a, 175 f.).

1125 So z. B. bei Angerbauer/Koch 1976, 111 ff.

1126 So z. B. bei Arneth 1972, 171.

1127 Auch hier ist eine kritische Betrachtung der Quellen und Daten selbstverständlich nicht obsolet.

1128 Diese Quellen wurden für die vorliegende Bearbeitung bewusst nicht herangezogen bzw. es wurden keine Befragungen z. B. von noch aktiven Fährleuten durchgeführt, da diese lediglich Auskunft über die letzten etwa sechs Jahrzehnte liefern können und der Schwerpunkt der Bearbeitung auf älteren Zeiten liegt.

1129 M-319,5.

1130 Meusert 1996, 47.

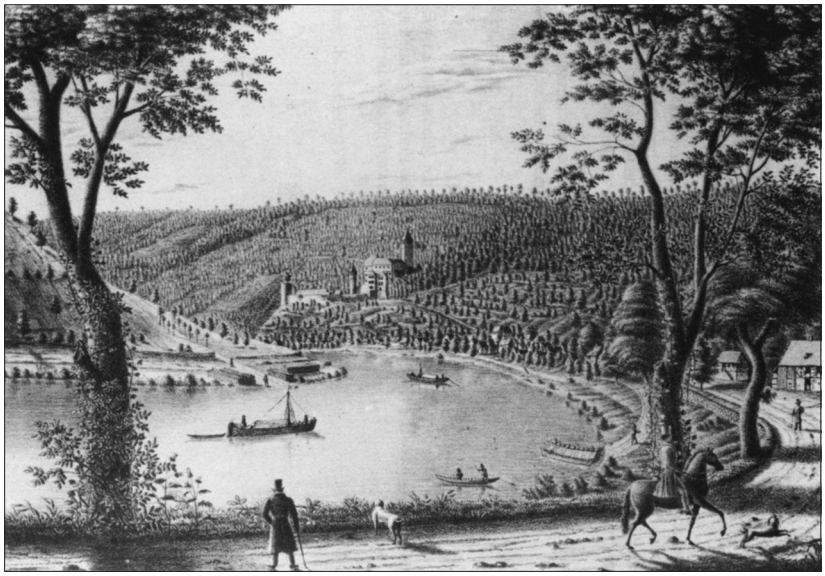


Abb. 133 Darstellung der Fähre Zwingenberg am Neckar (N-66,5), um 1820. – (Ebersold 1997, 3).

Vergleich mit der Praxis an anderen Fährorten fraglich, sondern widerspricht auch sämtlichen Berichten der letzten Kriegswochen innerhalb der Region[1131]. Beispiele aus Hafenlohr[1132], wo die Fähre gesprengt wurde, oder Wertheim[1133] und Neckarhausen[1134], wo die Fähren, um einer Sprengung zu entgehen, kontrolliert versenkt wurden, um nur ein paar Tage später wieder geborgen zu werden, lassen einen anderen Ablauf der Ereignisse in Obereisenheim vermuten.

Eine weitere wichtige Quellenform sind Bildquellen und Kartenwerke. Bei ihnen handelt es sich ebenfalls um primäre Quellen. Rekonstruktionszeichnungen vergangener Zustände wurden nicht berücksichtigt. Diese würden wiederum als sekundäre Quellen gelten. Der Aussagewert einer bildlichen Quelle kann ganz unterschiedlich sein. So liegen Bildquellen wie Zeichnungen oder Malereien vor, welche einen sehr hohen Informationsgehalt bieten und Auskunft über Aspekte der Fähren geben, die von schriftlichen Quellen oft ausgespart werden (**Abb. 133. 165**). Andere Zeichnungen dagegen helfen kaum, unser Verständnis der historischen Begebenheiten zu verbessern, selbst wenn sie von einer Berühmtheit wie z. B. William Turner stammen (**Abb. 134**). In den meisten Fällen helfen Bilder, das Verhältnis zwischen Fährort und seiner Umgebung besser zu erfassen, und informieren weniger über konstruktive Details oder rechtliche Grundlagen. Ebenso verhält es sich mit Kartenwerken. Es ist meist nicht das Ziel des Zeichners, genauere Informationen über die Fähre preiszugeben, sondern lediglich aufzuzeigen, ob eine Fähre an einem bestimmten Ort existiert oder nicht[1135]. So gibt es ganz unterschiedliche Signaturen innerhalb von Kartenwerken, welche eine Fähre anzeigen können. In einigen Fällen kann so auch zwischen verschiedenen Fährtypen unterschieden werden (**Abb. 135**). Der größte Wert von Kartenwerken liegt darin, dass diese einen Zustand, also die Anwesenheit oder Abwesenheit einer Fähre, gleichzeitig für einen größeren geographischen Raum darstellen. Damit lassen sich auch Flussübergänge finden, zu denen keine schriftlichen Quellen oder bislang publizierten Bearbeitungen vorliegen. Großflächige Darstellungen von Wegesystemen des gesamten Arbeitsgebietes, in denen sich auch die Fähren wiederfinden lassen, existieren erst mit den Urpositionsblättern, welche ab der Mitte des 19. Jahrhunderts geschaffen wurden[1136]. Ein deutlich früheres und sehr detailreiches Kartenwerk liegt mit der Forstkarte von Andreas Kieser aus der Zeit 1680 bis 1687 vor, welches einen Raum zwischen

1131 Golücke 1976.
1132 M-182,6, Schüll 2012, 5.
1133 M-157, Sprotte 1982, 173 f.
1134 M-14, Backes/Fillbrunn 1995, 83 ff.
1135 Zu gewässerkundlichen Karten in Bayern s. Wolff 1988, 345 ff.
1136 Siehe dazu das Onlineangebot zu den Urpositionsblättern in Bayern (https://www.bayerische-landesbibliothek-online.de/urpositionsblaetter/uebersichtskarte.html).

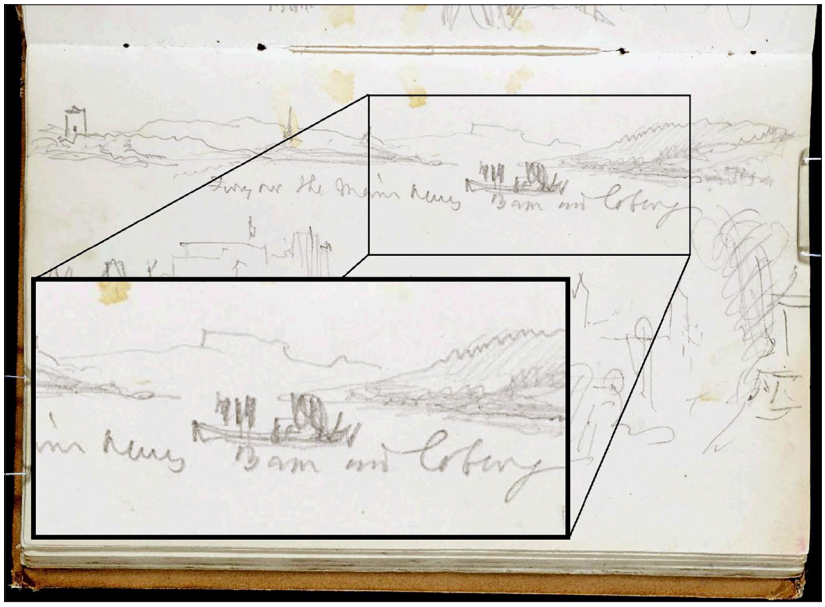


Abb. 134 Skizze einer Fähre in der Nähe von Ebing durch William Turner am 12. Sept. 1840. – (Zeichnung W. Turner in der Sammlung der Tate Gallery; Ref. D31363 oder Turner Request CCCX 44 a).

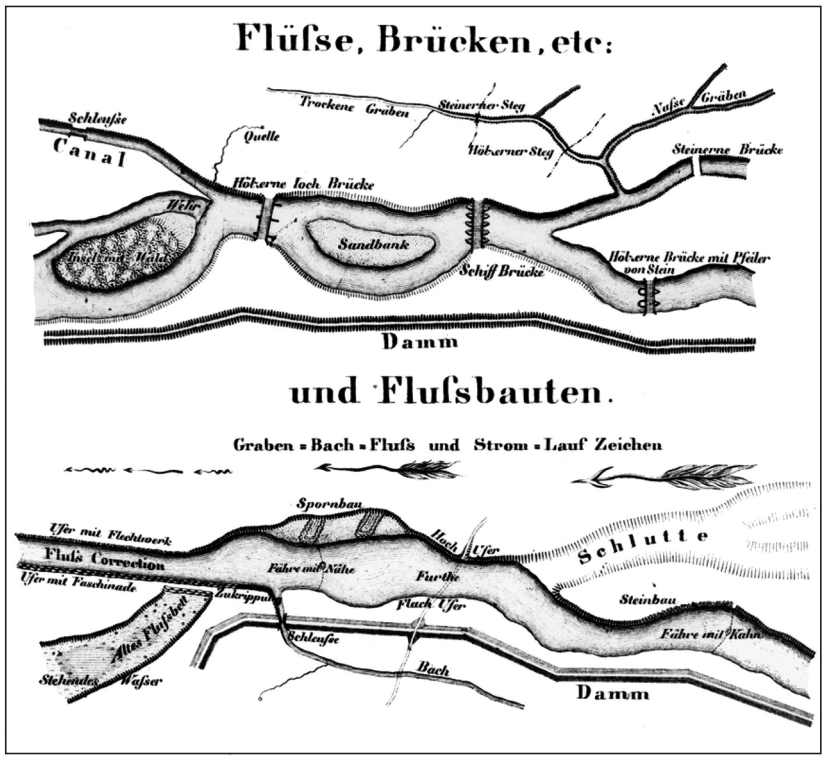


Abb. 135 Zeichenmuster für Wasserbauten in Baden von 1843. – (Terrain-Zeichnung 1843, bearbeitet L. Kröger 2015).

Heilbronn und Reutling bzw. Herrenberg, Lkr. Böblingen, und Schwäbisch Gmünd, Lkr. Ostalbkreis, abbildet[1137]. Dabei wird eine große Anzahl an Flussübergangen gezeigt, welche meist Brücken sind, aber zum Teil auch als Fähren bestehen. Eine weitere bemerkenswerte Karte ist die 1791 durch Carl Joseph von Fackenhofen erstellte Karte, welche äußerst detailreich Franken von Aschaffenburg bis Bamberg bzw. Geisa, Lkr. Wartburgkreis, bis Langenburg, Lkr. Schwäbisch Hall, darstellt. Diese einzelne überformartige Karte stellt einen großen Teil der Wege innerhalb der Region sowie Brücken und Fähren dar[1138]. Stilistisch zwischen

1137 Maurer/Schiek 1985.

1138 Hofmann 1956.

Karten und klassischen Malereien stehen Flussansichten und Landschaftsbildnisse. Diese haben wie auch Kartenwerke das Ziel, einen bestimmten Raum möglichst umfassend darzustellen, wobei gerade die Flussabschnitte in die Länge gezogen und damit in eine darstellbare Form begradigt werden. Neben der Abbildung von Siedlungen und landschaftlich markanten Punkten sind diese Bilder in der Regel auch mit agierenden Personen gefüllt, wodurch die Nutzung der Kulturlandschaft zum Teil besser herausgestellt werden kann als bei klassischen Kartenwerken und gleichzeitig ein größerer Raum vermittelt wird als bei Landschaftsmalereien oder ähnlichen Bildern (**Abb. 136**)[1139].

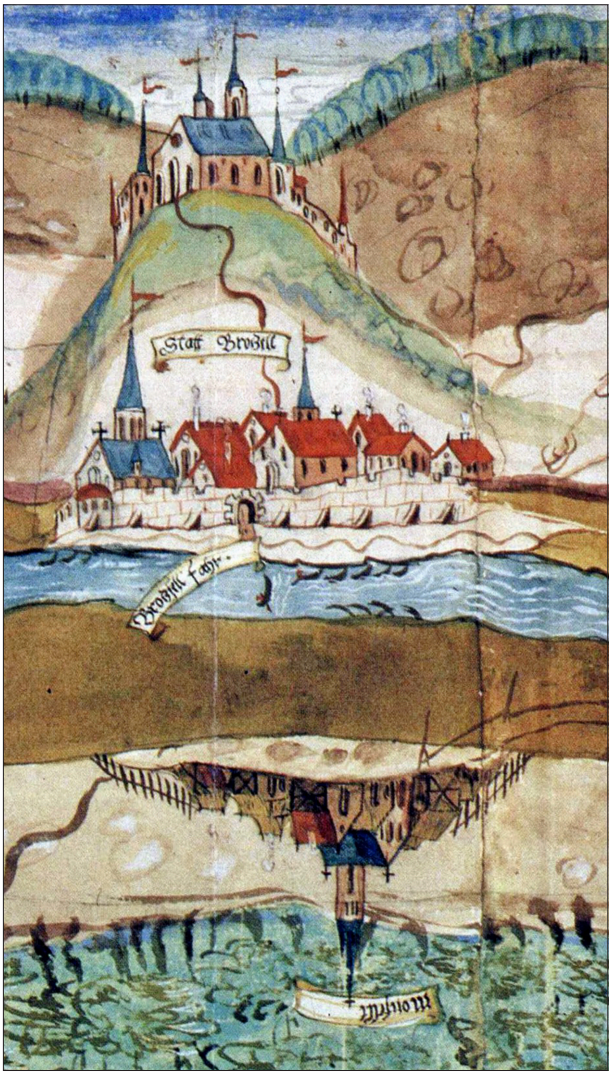


Abb. 136 Darstellung der Fährübergangs bei Stadtprozelten (M-144,5) in einem Ausschnitt einer Geleitkarte von 1593. – (Wackerfuß 1986, Karte I, bearbeitet L. Kröger 2015).

Grundlage der sekundären Quellen und der Sekundärliteratur, welche in dieser Arbeit verwendet wurden, sind in der Regel Akten innerhalb der Gemeindearchive. Dort befinden sich je nach Struktur des Archivs einzelne Dokumentenpakete, in denen unterschiedliche Schriftstücke zusammengefasst sind, wie die Verpachtung, Fährordnungen, Bauaufträge oder Korrespondenzen mit anderen Gemeinden oder übergeordneten Institutionen wie den Lehnsherren. Ebenfalls häufig in den Gemeindearchiven zu finden sind Akten, die sich mit Thematiken beschäftigen, welche die gesamte Gemeinde betreffen, wie Dorfordnungen, Umgestaltungspläne für die Flussufer und Straßen und die Sammlung von Karten und Darstellungen der nächsten Umgebung. Auch aus diesen lassen sich Informationen zu den Fähren entnehmen.

Ebenfalls auf Gemeindeebene finden sich in der Regel Unterlagen aus Familienarchiven, auch wenn diese nicht öffentlich zugänglich sind. Die Entstehung solcher Familienarchive erfolgt in der Regel durch die persönliche Verknüpfung mit der Fähre, z. B. wenn eine Familie als Erbpacht über viele Generationen die Fährleute stellte[1140] oder z. B. in den Besitz des Fährhauses gelangte. Ähnlich sind auch Archive z. B. von Schiffer- oder Fischerzünften zu bewerten, welche die Fähren betrieben, wie z. B. in Bamberg die Obere Schifferzunft[1141].

Quellen in überregionalen Archiven wie Staatsarchiven oder privaten/kirchlichen Archiven ehemaliger Lehnsherren[1142] bilden eher die Ausnahme und beschränken sich in der Regel auf verhältnismäßig alte und/oder wertvolle Quellen, welche noch ausschließlich von der Schreibstube eines höhergestellten Lehnsherren verfasst werden, Korrespondenzen mit den Gemeinden und vor allem Kartenwerke. Die Erschließung

1139 Siehe zur Darstellung des Maintals vom 16. bis ins 18. Jh. Wackerfuß 1986 oder zu Karten im Bamberger Raum bis 1780 Winkler 2005, 95. 145 Tafel 9. 14-15.

1140 Siehe hierzu die Fährleute-/Familienchronik ab dem 17. Jh. aus Neckarhausen, Backes/Fillbrunn 1995, 103 ff.

1141 Schuster 1898.

1142 Siehe hierzu z. B. Firner 1999, Lohmann 2001; 2004.

solcher Quellen durch interessierte Laien ist oft schwierig, da diese nicht nur ehrenamtlich arbeiten, sondern auch für ihre Aufwendungen privat aufkommen müssen[1143]. Damit werden diese Quellen in nur wenigen Publikationen berücksichtigt.

Arbeitsweise und Umgang mit den Quellen

Für die Bearbeitung der Quellen und Literatur zum Fährwesen wurde eine Methode gewählt, welche eher in der archäologischen als in der archivalischen Forschungstradition zu finden ist: der Katalog. Die Verwendung eines systematisch und einheitlich aufgebauten Katalogs bot sich für dieses Thema an, da auf diese Weise das gesammelte Datenmaterial der 239 bearbeiteten Flussübergänge in einer einheitlichen Form zusammengefasst werden konnte. Dies ist auch nötig, um den Vergleich der Standorte zu erleichtern[1144].
Die einzelnen Flussübergänge wurden gewässerweise nach Main, Neckar und Regnitz sortiert. Innerhalb der Flüsse erfolgt die Sortierung immer von Flusskilometer 0, also der Mündung des Flusses, flussaufwärts zur Quelle. Als Orientierungshilfe können hier die Flusskilometer dienen. Diese sind selbstverständlich für jeden Fährstandort unterschiedlich und können in Kombination mit dem Anfangsbuchstaben des Flusses als Standortkürzel dienen, ähnlich den EN-Nummern bei den Einbäumen[1145]. Der Vorteil dieser Methode ist, dass die Verwendung des Flusskilometers gleichzeitig eine grobe regionale Einordnung ermöglicht, ohne den genauen Standort des Ortes nachschlagen zu müssen. In der Praxis bedeutet dies z. B., dass der Übergang M-141 der Fährstandort Dorfprozelten, Lkr. Miltenberg am Main, ist und entsprechend näher zur Mündung und damit westlich von M-152,5, also Hasloch, Lkr. Main-Spessart, liegt. Der Logik folgend ist der Ort R-5,5 die Fähre in Bamberg-Mühlenwört und nicht zu verwechseln mit R-5, der Oberen und Unteren Brücke in Bamberg. Diesem Schema folgend werden die Flussübergänge im Folgenden zitiert.
Jeder Eintrag im Katalog folgt dem gleichen Aufbau. Zunächst werden Ort und Flusskilometer[1146] genannt, dem wiederum sind die Angaben zu Gemeinde, Landkreis und Bundesland angeschlossen. Dem folgen der Name und die Gemeinde eines möglichen gegenüberliegenden Ortes[1147]. An diese Rahmendaten sind jeweils in chronologischer Abfolge die Historiografie der Fähre, die Besitzer des Fährrechts und die Fährleute[1148] und die Preise für die Überfahrt angefügt[1149]. Anschließend folgen Informationen zur Brücke, welche sich aber auf Bau, Verlust und Wiederaufbau beschränken. Zuletzt sind Sagen und Legenden zum Flussübergang[1150] und Sonstiges[1151] angeführt. Am Ende jedes Katalogeintrages findet sich die für diesen Flussübergang ver-

1143 Dies soll trotz der hier formulierten Kritik an der wissenschaftlichen Qualität vieler Gemeindechroniken nicht vergessen werden. Ein überwiegender Teil der Bearbeitung von Quellen aus Gemeindebeständen findet ausschließlich durch die ehrenamtliche Arbeit vieler Laien statt, welche sich in ihrer Freizeit durch die lokalen Aktenbestände arbeiten. Die Fahrten und Übernachtungen für eine Arbeit in den Zentralarchiven müssten privat gezahlt werden, was in vielen Fällen wohl nicht möglich ist.

1144 Siehe Online-Anhang, Katalog der Fährorte.

1145 Siehe Kap. Bedeutung von Flussübergängen für die Entwicklung der Verkehrsnetze, S. 253.

1146 Es wurde versucht, die Standorte der Flussübergänge so genau wie möglich zu lokalisieren. Wo entsprechende Daten vorlagen, wurden jene der offiziellen Kilometerzählungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd übernommen, wie sie in den Bundeswasserstraßenkarten aufgeführt sind (Stand 2002).

1147 In der Regel wurde versucht darauf zu achten, dass der zuerst genannte Fährort auch das Haupt- oder alleinige Recht an der Fähre besaß und der zweitgenannte der »kleinere Partner« am Flussübergang ist.

1148 Da zum Teil Fährleute und Besitzer ein und dieselbe Person sind oder eine Trennung in den Quellen nicht immer eindeutig ist, wurde entschieden, diese zusammenzuführen.

1149 Dabei werden im gesamten Katalog wie auch im Textteil wörtlich Zitate zur Unterscheidung immer in kursiv wiedergegeben.

1150 Diese sind hier selbstverständlich nicht vollständig wiedergegeben, sondern nur deren Name und Quellenangabe.

1151 In der Kategorie »Sonstiges« wurden sämtliche Besonderheiten der Orte oder ungewöhnliche Quellen zum Thema »Fluss« zusammengetragen. Auch heutige Situationen wie bauliche Überreste der Fähre, Straßennamen oder solche der Fährrezeption sind hier gesammelt, wie auch nennenswerte Informationen, denen keine genaue Jahreszahl zuzuordnen ist.

wendete Literatur, versehen mit einer Nummer[1152]. Es wurde entschieden, jedem Katalogeintrag ein eigenes kurzes Literaturverzeichnis anzuhängen, um besonders dem schnellen Leser, der sich ausschließlich für einen kleinen Flussabschnitt oder nur einen Flussübergang interessiert, die Arbeit zu erleichtern. Ebenso folgt die Zitation der Quellen und Literatur diesem System. Wenn also bei der Fähre Bettingen, M-166 steht: »- *1897 bis 1900 wird die Fähre für eine jährliche Pacht von 6 M. durch die Gemeinde vergeben [2], S. 209*«, so bedeutet dies, dass die Information aus Literatureintrag »[2]«, Seite 209 stammt[1153].

Eine der großen Herausforderungen in der Bearbeitung des Quellenmaterials sind die besonders frühen Texte zum Fährwesen. Neben der problematischen Trennung zwischen den Arten des Überganges, also Furt, Fähre oder Brücke[1154], sind besonders die Ansprache als Flussübergang oder Teil eines Flussüberganges schwierig. Allgemein kann festgehalten werden, dass frühe Quellen sehr unterschiedliche Begriffe verwenden. So werden an diversen Orten allgemeine Flussübergänge häufig pauschal als Fähren übersetzt, so z. B. 1283 in Gustavsburg[1155] bei der Nennung eines »*ius passagii*«[1156] oder 1296 in Biegen[1157] »*passagium in Mogo in loco dicto Bigen*«[1158]. Auch die Nennung von Schiffen[1159] führt oft zu einer Übersetzung als Fähre, wie 1359 in Ochsenfurt[1160] die Nennung von »*navium dicti varbrucken et de nachen*«[1161], oder von Schiffs- bzw. Fährlöhnen, wie 1261 in Obernburg[1162] als »*de naulo ibidem 5 ß ℌ*«[1163] oder 1030 in Würzburg[1164] als »*naulum*«[1165]. Hinzu kommen allgemeine Ortsnennungen, wie 1323/1328 in Biegen[1166] die Nennung »*naugiatione in mogo*«[1167] oder 1217 in Neuenheim[1168] die Angabe »*varunge per neckarum*«[1169]. Problematisch werden Übersetzungen, wie im Falle von Kitzingen[1170], wo 1070 ein »*portus unus solvens libras 4*«[1171] genannt und bislang als Fähre übersetzt wird. Auch die frühen Nennungen von Brücken beschränken sich in ihrer Interpretation bislang auf den Begriff »Pontem«, wie 989 in Aschaffenburg[1172] als »*Pontem construxit apud Aschaffenburg*«[1173], 1157 in Bamberg[1174] als »*pontis*«[1175] oder 1133 in Würzburg[1176] als »*Pontem*«[1177].

Wesentlich eindeutiger sind Nennungen von Personen, welche als Fährleute tätig waren, wobei es keine Rolle spielt, ob es sich dabei um einen Mann oder um eine Frau handelte. Dies kann z. B. 1282 belegt werden in Wörth am Main[1178] mit einem »*Conradus dictus Verhe de Werde*«[1179], »*des apts ferher*«[1180] 1390 in Seligenstadt[1181] oder 1345 mit der Fährfrau »*Jutta, dicti Verin de Lengfurt*«[1182]. Typischer und in den späteren Quellen immer wieder anzutreffen sind Nennungen als Ferg, Ferge oder Förg[1183].

Die eigentliche Bezeichnung in den Quellen für die Fähreinrichtung selbst ist das »Fahr« oder die »Fahrt«, welche bis in das 19. Jahrhundert durchgängig in den Quellen belegbar ist[1184]. Es ist sogar eher so, dass der

1152 Diese Nummer folgt der Bearbeitung der Literatur und der Ergänzung der Daten innerhalb des Kataloges. Sämtliche hier aufgeführten Literaturangaben finden sich nochmals im Gesamtliteraturverzeichnis der Arbeit.
1153 In diesem Fall Sprotte 1982, 209.
1154 Siehe hierzu Kap. Bedeutung von Flussübergängen für die Entwicklung der Verkehrsnetze, S. 253.
1155 Siehe M-1,3.
1156 Flug 2006, 203.
1157 Siehe M-403.
1158 Gunzelmann 1986, 383.
1159 Siehe hierzu Kap. Entwicklung der Fahrzeuge, S. 232.
1160 Siehe M-271,3.
1161 Wenisch 1972, 42.
1162 Siehe M-104,5.
1163 Fischer-Pache 1993, 296.
1164 Siehe M-252,5.
1165 Seberich 1958, 16.
1166 Siehe M-403.
1167 Jakob 1960, 1.
1168 Siehe N-23.
1169 Jaeger 1988, 113.
1170 Siehe M-286,8.
1171 Arnold 1996, 25. 46 f.
1172 Siehe M-87,5.
1173 Fischer 1989, 41.
1174 Siehe R-4,7.
1175 Paschke 1963, 4.
1176 Siehe M-252,5.
1177 Seberich 1958, 16 f.
1178 Siehe M-110.
1179 Trost 1989, 301 f.
1180 Grimm 1840, 506.
1181 Siehe M-69,5.
1182 Kuhn 2008b, 186; s. M-174.
1183 z. B. 1757 in der »*Fergenanweisung*« von Beihingen (N-152,7, Bürkle 1989, 143 ff.).
1184 1352 als »*var*« in Heidingsfeld (M-253, Borchardt 2005, 66), 1415 als »*Fahr zu Bischberg*« in Bischberg (M-393, Gunzelmann 2014, 26), 1500 als »*Fahr*« in Segnitz (M-277,1, Frank 1982, 50 ff.), 1619 als »*fahr über den Main*« in Haßfurt (M-361,7, Jäger 2010, 154), 1728 als »*Fahr am Mayn*« in Eibelstadt (M-263, Schicklberger 1998, 9) und 1833 als »*Haus, Fahr, Garten und die über dem Main gelegenen Grundstücke*« in Niedernberg (M-95,5, Wagner 1994, 289).

Begriff »Fähre« deutlich weniger genutzt wird und nur das Fahrzeug bezeichnet. Das Fahr dagegen umfasst die Gesamtheit der Einrichtung mit dem Fährrecht, gegenständlicher Ausstattung und den Ort selbst. Dass es dabei aber zu Überschneidungen mit anderen Begriffsbedeutungen kommen kann, zeigt eine Quelle von 1285 aus Würzburg, in der von einem Zins einer »*camere et mansuum, qui »varthube« vulgariter nuncupantur*« gesprochen wird[1185]. Dabei handelt es sich um ein Grundstück mit einer vermutlichen Übernachtungsmöglichkeit, welches sowohl Teil einer Fähreinrichtung im Sinne eines Fährhäuschens als auch eine Herberge oder Tagesfahrtstation an einer wichtigen Straße sein kann[1186].
Gerade ab dem Ende des 19. Jahrhunderts nehmen die überlieferten wie auch publizierten Quellen zu den Fähren in einem Umfang zu, dass sie im Rahmen dieser Arbeit nicht mehr lückenlos bearbeitbar waren. So wurde entschieden, Quellen ab der Mitte des 19. Jahrhunderts in ihrem gesamten Umfang nur selektiv zu zitieren. In allen Fällen wird aber im Katalog darauf hingewiesen, dass die Quellen in der Literatur abgedruckt und wo diese zu finden sind[1187].

Grenzen der Aussagemöglichkeiten

Quellenkritisch muss klar gesagt werden, dass das in dieser Bearbeitung entstandene Bild der Fähren an Main und Neckar kein vollständiges sein kann. Zum einen ist davon auszugehen, dass erhebliche Teile der Aktenbestände des Mittelalters und der frühen Neuzeit nicht bis in heutige Zeit überdauerten. Brände, großzügige Aussortierungsaktionen und ähnliche Eingriffe in die Bestände ließen diese schrumpfen oder vernichteten die Unterlagen für einzelne Regionen komplett[1188]. Informationen über diese Orte lassen sich nur aus Querverweisen in anderen Ortsarchiven, z. B. aus Korrespondenzen, ableiten. Zum anderen liegen bislang nur ein Bruchteil der vorhandenen Quellen in publizierter Form vor[1189]. Dies verhindert einen lückenlosen Überblick über die Entwicklung der Flussübergänge[1190]. Eine Aufarbeitung und Publikation dieser Archivbestände ist unzweifelhaft wünschenswert. Die vorliegende Arbeit hofft dies zu erleichtern und eine erste Einordnung des Materials in einen Gesamtkontext zu ermöglichen.
Neben der Bearbeitung der Kulturgeschichte der Fähren als Teil der Kulturlandschaft und dem Beitrag zur Regional- und Ortsgeschichte der einzelnen Siedlungen an den Flüssen besteht große Hoffnung, auch einen entscheidenden Beitrag zur Wegeforschung leisten zu können. Dies ist anhand der Flussübergänge wie an kaum einem anderen Wege- oder Straßenabschnitt möglich. Zwar sind, abgesehen von einzelnen Ausnahmen im 19. Jahrhundert, keine Informationen über die Anzahl der Überfahrten dokumentiert[1191], die Entwicklung dieser lässt sich allerdings anhand der Verpachtungskosten ablesen. Wird die Fähre in einem bestimmten Turnus höchstbietend verpachtet, kann anhand der Pachthöhe, unter Berücksichtigung von Wertschwankungen, Überfahrtkosten, Ausstattung des Fährlehens, regionaler Besonderheiten etc., die Nut-

1185 Thiel 1986, 295 f.
1186 Siehe auch Niermeyer 1984, 118 f. 642 f.
1187 z. B. ist für Hafenlohr (M-182,6) der Pachtvertrag von 1925 publiziert, aber nicht in den Katalog übernommen worden, oder die Nennung der Fährmänner von 1807 bis 1913 in Randersacker (M-258,3; Strasser 1986, 41 f.).
1188 Als Beispiel kann hier Zapfendorf (M-410) angeführt werden, wo 1945 das gesamte Ortsarchiv zerstört wurde (Schütz 2013).
1189 Als Beispiel kann z. B. Seligenstadt (M-69,5) angeführt werden, wo sich für die Zeit von 1726 bis 1803 eine bislang unbearbeitete Zusammenstellung von Unterlagen zur Fähre im hessischen Staatsarchiv Darmstadt befinden soll (Firner 1999, 212).
1190 Dabei ist anzumerken, dass eine noch größere Datenmenge im Rahmen der vorliegenden Arbeit kaum zu bewältigen gewesen wäre. Fortführende Arbeiten sollten sich auf ein gezieltes Studium sämtlicher erhaltener Quellen und Aktenbestände innerhalb einer kleineren Region beschränken.
1191 Zählungen werden in der Regel im Zusammenhang mit größeren Umbauprojekten vorgenommen, um die Rentabilität neuer Einrichtungen abschätzen zu können, so z. B. 1844 in Lengfurt (M-174; Kuhn 2008b, 179 f.), 1849 in Neckarhausen (N-14; Backes/Fillbrunn 1995, 100 f.), 1886 in Segnitz (M-277,1; Bischoff 2010, 3) oder 1903 in Ilvesheim (N-10; Probst, 289).

zungsentwicklung der Überfahrt ermittelt und mit anderen Fährstandorten verglichen werden[1192]. Daraus lässt sich die Nutzung überregionaler Wegesysteme ableiten, wie auch der Verfall oder Aufstieg bestimmter Trassenführungen. Rückschlüsse auf das gesamte Wirtschaftssystem einer Region sind durchaus möglich, wenn man die Zu- und Abnahme von Handelsaktivitäten als Indikator für Konjunkturentwicklungen berücksichtigt[1193].

ANALYSE DER ARCHIVALISCHEN QUELLEN

Entstehung und Ausbau des Fährsystems

Über die Entstehung des mittelalterlichen Fährsystems bzw. wann und von wem einzelne Fährübergänge eingerichtet worden sind, wird seitens der schriftlichen Quellen kaum berichtet. So ist zwar mit der Erwähnung einer Fähre deren Existenz zum Zeitpunkt der Nennung belegt, es kann aber nicht festgestellt werden, seit wann diese vorhanden ist. Auch die Abwesenheit von Fähren, wie es z. B. in der Neuzeit durch Kartenwerke möglich ist, kann vor diesem Zeitpunkt nicht nachgewiesen werden. Die früheste Nennung der Neueinrichtung einer Fähre findet sich bei der Gründung des Klosters Triefenstein am Fährübergang Lengfurt – Triefenstein[1194], wo bereits bei der Gründung des Klosters 1102 ein Fährrecht gewährt worden sein soll[1195]. Verlässliche Nennungen von Neueinrichtungen von Fähren kommen in den schriftlichen Quellen erst ab der Neuzeit vor[1196] und nehmen verstärkt in der Zeit nach der Säkularisierung zum Beginn des 19. Jahrhunderts zu[1197], wie auch selbstverständlich Neugründungen oder Wiedereinrichtungen von Fähren nach der Zerstörung bestehender Brücken 1945[1198]. Dabei muss aber bedacht werden, dass die Neueinrichtung einer Fährstation nicht immer bedeuten muss, dass an dieser Stelle vorher keine Fähre existiert hat. So erhält beispielsweise der Ort Randersacker[1199] in einer Anordnung durch Kaiser Maximilian I. die Erlaubnis, ein »*Brückenfahr*« einzurichten, um »*Heu, Stro, Pfahl und. Anders uber den Main zu Ihrer Notturft führen und pringen*«, obwohl der Ort bereits »*Einen Nachen oder Schelch daselbst am Main gehabt*«. Gegen diese neue Einrichtung beschwert sich allerdings umgehend die Äbtissin des Klosters Kitzingen wegen der zu erwartenden Konkurrenz zu ihrer Fähre in Heidingsfeld[1200] in nur 2,4 km Entfernung[1201]. Auch in Mundelsheim[1202] werden wir 1543 nicht über eine gesamte Neueinrichtung der Fähre informiert, sondern nur darüber, dass die Nachbargemeinden Ingersheim und Besigheim[1203] sich wegen der Anschaffung eines

1192 Dabei ist zu bedenken, dass Überfahrten von Einheimischen in diesem Zusammenhang oft keine Rolle spielen, da diese über eine jährliche Abgabe von einem Großteil der Überfahrtskosten befreit waren. Die eigentlichen monetären Einnahmen entstehen durch Ortsfremde, also Reisende.

1193 Siehe Kap. Pacht und Vergabe der Fährlehen, S. 189.

1194 Siehe M-174.

1195 Kuhn 2008b, 171; Strömer 1962, 38.

1196 Um 1500 in Randersacker (M-258,3, Strasser 1986, 2), 1543 in Mundelsheim bzw. Hessigheim (N-144,7, Hopf 1995, 162), 1671 in Stockstadt (M-81,5), auch wenn diese wohl nur kurzzeitig bestand (Miltenberger 1982, 80. 82. 105. 200). 1602 werden Fähren in Sassanfahrt (R-18,1) und 1604 in Altendorf bzw. Seußlingen (R-21,6) eingerichtet (Schaubert/Schaubert 1988, 126) sowie 1754 in Griesheim (M-29, Ickstadt 1987, 9).

1197 1817 werden in Veitshöchheim (M-244, Leenemann/Stock 1983, 24 f.) und in Großauheim (M-60, Ott 1979, 212) weitere Fähren eingerichtet, 1826 in Miltenberg – Pfarrgasse (M-124,5, Keller 1999, 119). 1833 und 1843 wird in Pleutersbach (N-54,7) um die Erlaubnis auf Einrichtung einer Fähre gebeten (Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 349 Nr. 1087). Die Einrichtung weiterer Fähren erfolgt 1849 in Großwelzheim (M-72, Scherzer 1958, 149), 1851 in Miltenberg – Ankergasse (M-125, Keller 1999, 120), 1862/1864 in Ziegelhausen (N-29), um die Neckartalbahn zu erreichen (Hoppe 1970, 113), 1863 in Kelsterbach (M-20,5, Steubing u. a. 1986, 14. 145), 1884 in Sindlingen (M-22), allerdings nur für vier Jahre (Gorr 1982, 68), 1893 in Würzburg-Steinbachtal (M-253, Dettelbacher 1978, 3) und 1899 in Neuenheim (N-23), hier parallel zur Brücke (Lurz/Vogt 1990, 197).

1198 Siehe Kap. Kurzes Wiederaufleben der Fähren ab 1945, S. 250.

1199 Siehe M-258,3.

1200 Siehe M-255,9.

1201 Strasser 1986, 2.

1202 Siehe N-144,7.

1203 Siehe N-150 und N-136,8.

großen Fährschiffes beschweren[1204]. Anders ist die Situation in Sassanfahrt und Altendorf[1205], wo 1602 die Gemeinde Pettstadt[1206] wegen der Neueinrichtung der Fähren klagt[1207].

Ohne Zweifel ist bereits in der Ur- und Frühgeschichte mit Flussübergängen zu rechnen, welche nicht nur durch die lokale Bevölkerung genutzt wurden. Überregionale Transporte benötigen verlässliche Flusspassagen, wenigstens für Personen sowie bedarfsweise für Tragtiere und Karren. Dies könnten Brücken bewerkstelligen, auch wenn bislang an den Flüssen im Arbeitsgebiet keinerlei Nachweise für vorrömische Brücken erbracht werden konnten und dies auch in Zukunft wohl nicht möglich sein wird[1208]. Furten konnten bislang nicht nachgewiesen werden und sind im Arbeitsgebiet eher unwahrscheinlich, auch wenn diese von der Forschung bislang immer wieder vermutet wurden[1209]. Lediglich eine kleinere Menge römischer Brücken sind laut den Ortschroniken bekannt[1210] oder werden vermutet[1211]. Ein deutlich reichhaltigeres Bild zeichnet dagegen Friedrich Gündel 1933[1212] mit seinem Beitrag zu den römischen Mainübergängen. Er führt insgesamt sieben Brücken für den Mainabschnitt von der Mündung in den Rhein bis Großkrotzenburg, also über 64,5 km[1213], und 32 Furten ebenfalls von der Mainmündung bis Miltenberg, also über 125 km, auf[1214]. Die Existenz von Fähren nimmt er an, allerdings: »*Die Entscheidung, ob Furt oder Fähre oder beides angenommen werden muß, ist nicht sicher zu treffen, ist auch nicht belangvoll. Die Hauptsache ist, die Punkte festzustellen, wo überhaupt ein natürlicher Mainübergang bestanden hat, und zu untersuchen, ob er bereits von den Römern benutzt worden ist.*«[1215] Diese Aussage erstaunt durchaus, wie auch festzuhalten ist, dass die Argumentationen, wo genau sich »natürliche« Übergänge befunden haben, mehr als nur eine Frage offenlassen und genau genommen in keinem Fall ein sicherer Nachweis erbracht werden konnte. Dies ist aufgrund der schlechten Quellenlage an Flüssen kaum verwunderlich. Die römischen Brücken dagegen sind deutlich besser abgesichert, auch wenn nur in wenigen Fällen naturwissenschaftliche Datierungen vorliegen[1216]. Insgesamt sieht Gündel den Verlust der Brücken nach dem Ende der römischen Herrschaft als Eintritt in eine kulturlose Zeit[1217]. Dies ist durchaus überspitzt ausgedrückt, dennoch im Kern richtig. Abgesehen von einer möglichen karolingischen Brücke bei Seligenstadt[1218] sind die beiden einzigen mittelalterlichen Brücken innerhalb des römischen Gebietes entlang des Mains Aschaffenburg[1219] und Frankfurt. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt kein Beleg erbracht werden, ob sich wichtige früh- oder hochmittelalter-

1204 Hopf 1995, 162.

1205 Siehe R-18,1 und R-21,6.

1206 Siehe R-12,8.

1207 Schaubert/Schaubert 1988, 126.

1208 Dass Brücken in der Frühgeschichte an kleineren Flüssen vorkommen können, zeigen u. a. eisenzeitliche Brücken in der Schweiz (Wiemann/Scherer 2011; Pillonel/Reginelli 2011).

1209 Siehe dazu das Kap. Bedeutung von Flussübergängen für die Entwicklung der Verkehrsnetze, S. 253.

1210 Überreste einer vermutlich römischen Brücke oder Schiffsanlegestelle wurden in Fechenheim-Bürgel (M-44,2) gefunden (Schwarz 1970, 14; Geiss 1982, 61 ff.), fünf gemauerte Brückenpfeiler wurden 1887 in Seligenstadt (M-69,5) aus dem Main gebaggert, für die eine römische Zeitstellung angenommen wird (Fuchs 1997, 157), in Bad Wimpfen im Tal (N-100,9) wurden Teile einer Holzbrücke aus dem Neckar gebaggert, welche mittels ^{14}C-Analyse in römische Zeiten datiert werden konnten (Hantsch 1961, 51).

1211 Vermutete Brücken befinden sich in Gustavsburg (M-1,3, Wenke/Daschmann 1976, 14; Pachali 1990, 29 f.), Höchst (M-25, Schäfer 1986, 10), Hanau-Kesselstadt (M-55,5, Imgram 1962, 106 f.; Zimmermann 1903, XXVIIf.; Mahr 1993, 16 ff.), Klein-Krotzenburg (M-64,5, Hofmann 1959, 4; Wolfram u. a. 1994, 146), Bad Wimpfen am Berg (N-99,5) – es wird angenommen, dass 829 eine römische Brücke noch genutzt werden konnte (Frohnhäuser 1870, 9) –, Heilbronn (N-113, Dumitrache/Haag 2001, 28) und Lustnau (N-249, Zipperlen 1938, 8 ff.; Eimer 1947, 16 ff.).

1212 Gündel 1933.

1213 Gündel 1933, 117 ff.

1214 Gündel 1933, 106 ff.

1215 Gündel 1933, 106.

1216 Siehe z. B. für eine bei Mannheim dendrochronologisch um 87 n. Chr. datierte Brücke (Wirth 2011).

1217 Zitat Gündel: »*Die römischen Mainbrücken dürften den Zusammenbruch der römischen Herrschaft nicht lange überdauert haben. Ein großes Kulturwerk war damit vernichtet. Auf der Strecke von Gr.-Krotzenburg bis zur Mündung hatten nicht weniger als sieben Brücken den Strom überspannt. Erst etwa 1000 Jahre später wurde in Frankfurt die ‚alte Brücke' erbaut; sie blieb jahrhundertelang die einzige. Tausend Jahre lang hat man sich also hier mit Verkehrsverhältnissen begnügt, wie sie in prähistorischer Zeit bestanden hatten! Da möchte man doch wohl von einer ‚Caesur' sprechen, durch die in der Völkerwanderung das blühende römische Leben im Untermaingebiet von der ‚Kultur' der späteren Zeiten getrennt worden ist*« (Gündel 1933, 105).

1218 Gündel 1933, 137 f.; Fabricius 1914, 3 f.

1219 Interessanterweise findet die alte Brücke von Aschaffenburg bei Gündel keinerlei Erwähnung.

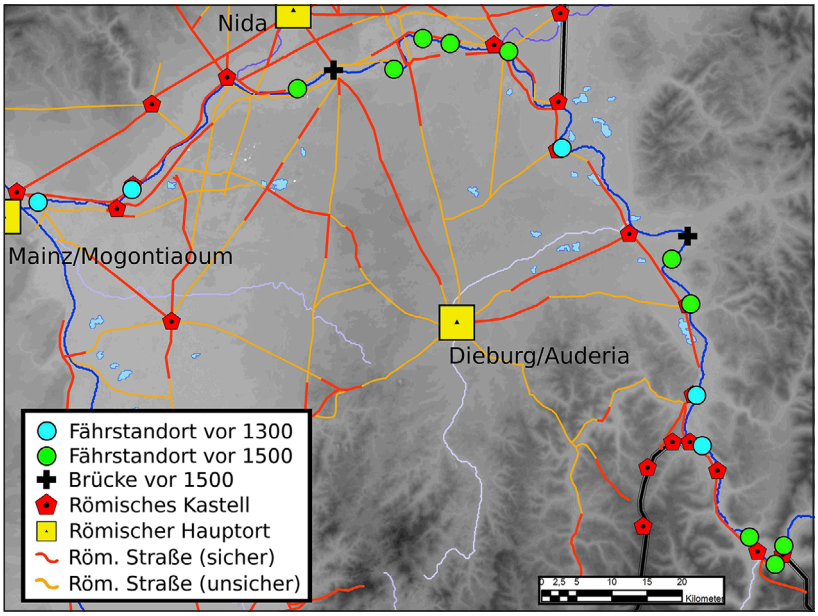


Abb. 137 Überblick über die römischen Straßen und Ansiedlungen im Vergleich mit den mittelalterlichen Flussübergängen am Unterlauf des Mains. – (Kartierung L. Kröger 2015; Kartierung der Straßen und Ansiedlungen nach Gündel 1933).

liche Flussübergänge an älteren römischen oder gar noch früheren Passagen orientieren[1220]. Zwar decken sich einige der mittelalterlichen Fähr- und Brückenübergänge mit den römischen Flusspassagen, dennoch lässt sich keine Gesetzmäßigkeit daraus ableiten, und es muss klar gesagt werden, dass wir über die frühe Entwicklung und Entstehung der Flussübergänge keine abgesicherten Informationen besitzen (**Abb. 137**).

Geographische Lage der Fährstandorte auf der Makroebene

Die ältesten Nachweise von Fähren können bislang durch die bereits vorgestellten archäologischen Funde von Einbäumen erbracht werden, welche eine Nutzung von Fahrzeugen zum Übersetzten über den Fluss bereits im 7. Jahrhundert anzeigen[1221]. Allerdings lassen sich diese nicht oder nur in wenigen Fällen einem bestimmten Fährort zuweisen[1222]. Die älteste Nennung einer vermutlichen Fähre[1223] findet sich in Würzburg[1224] 1030 mit der Nennung eines »*naulum*«, welches durch Kaiser Konrad II. dem Würzburger Bischof verliehen wird[1225]. Es ist aber davon auszugehen, dass bereits vorher eine verlässliche Möglichkeit bestand, den Fluss zu überqueren. Ob sich diese allerdings am heute noch sichtbaren Straßennetz ableiten lässt, wie es F. Seberich vermutet, darf bezweifelt werden[1226].

Insgesamt sind 15 Fährnennungen vor 1300 zu verzeichnen[1227]. Dabei fällt auf, dass sich die Nennungen im 11. und 12. Jahrhundert durchaus auf größere Zentralorte beziehen. Spätestens aber ab dem 13. Jahr-

1220 Zu den Möglichkeiten der Flussübergänge in ur- und frühgeschichtlicher Zeit s. allgemein Freisinger 1977, 24 ff. 44 f. Hier werden kaum konkrete Orte für Flussübergänge entlang der vermuteten Bernsteinstraße vorgeschlagen, aber ein allgemeines Verständnis für die Probleme des Landtransportes vermittelt, auch wenn, wie noch zu zeigen ist, die Herangehensweise und damit auch die Rückschlüsse zum Teil fraglich sind (s. Kap. Bedeutung von Flussübergängen für die Entwicklung der Verkehrsnetze, S. 253).

1221 Siehe EN-97 aus Mariaburghausen und Kap. Chronologische Entwicklung der Funde am Main, S. 115.

1222 Siehe u. a. zu den sicher mit der Seligenstädter Fähre verbundenen Einbäumen Kap. Grenzen der Aussagemöglichkeiten von Deponierungs- und Fundort, S. 56.

1223 Zur Problematik der Ansprache früherer Fähren s. Kap. Arbeitsweise und Umgang mit den Quellen, S. 168.

1224 Siehe M-252,5.

1225 Seberich 1958, 16. 157 f.

1226 Seberich 1958, 11 ff.

1227 Würzburg 1030 (M-252,5), Kitzingen 1070 (M-286,8), Lengfurt 1102 (M-174), Kleinochsenfurt 1103 (M-270), Neuenheim 1217 (N-23), Kemmern 1248 (M-400), Flörsheim 1255 (M-11,8), Obernburg 1261 (M-104,5), Haßfurt 1275 (M-361,7), Wörth am Main 1282 (M-110), Gustavsburg 1283 (M-1,3), Seligenstadt 1289 (M-69,5), Steinbach 1294 (M-200), Kochendorf (N-104,5/Kocher) und Biegen/Baunach 1296 (M-403).

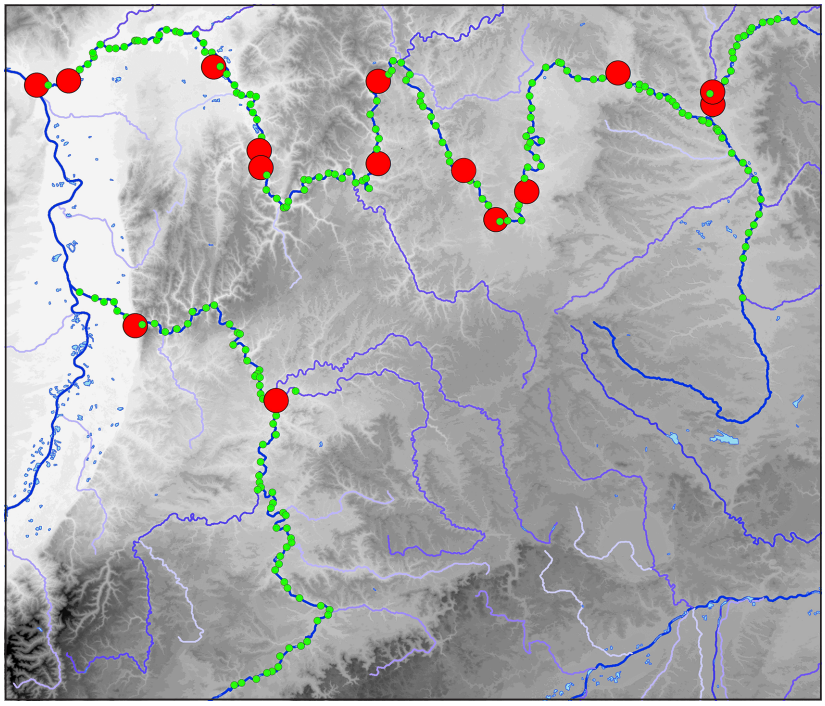


Abb. 138 Kartierung der um 1300 bekannten Fährübergänge. – (Kartierung L. Kröger 2015).

hundert kommen auch Ortsnennungen vor, wie z. B. Kemmern, welche eher untergeordnete Funktionen besitzen[1228]. Ebenso lassen sich Fähren sowohl an kirchlichem als auch weltlichem Besitz nachweisen. Auffällig ist, dass unter den frühen Ortsnennungen mit Neuenheim und Kochendorf nur zwei Siedlungen am Neckar anzutreffen sind. Genau genommen befindet sich der Fährübergang von Kochendorf jedoch nicht am Neckar, sondern über die Kocher an der Neckarmündung. Eine Fähre, welche sich nicht an den Hauptflüssen Main, Neckar und Regnitz befindet, lässt sich sonst nur in Wertheim[1229] über die Taubermündung nachweisen. Die bereits 1514 erstmals erwähnte Einrichtung wurde aber nur genutzt, wenn die Taubertbrücke zerstört wurde. Die Bedienung übernahmen in dieser Zeit die Fährleute von Wertheim[1230]. Die Fähre von Kocherndorf ist allerdings eine feste Einrichtung, wie auch die weiter stromauf gelegene Fähre von Degmarn, welche erstmals 1524 erwähnt wird, aber nur noch einmal im 18. Jahrhundert Erwähnung findet[1231]. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass in Notzeiten in den Mündungsbereichen anderer größerer Nebenflüsse[1232] ebenfalls Fähren kurzfristig eingesetzt wurden. Dafür konnte jedoch bislang kein Nachweis erbracht werden. Die Kartierung für 1300 zeigt eine relativ unregelmäßige Verteilung der Fähren mit großen Lücken, welche allerdings überlieferungsbedingt sein dürften (**Abb. 138**).

Die bekannten Fährstandorte nehmen bis 1500 sprunghaft zu, sodass insgesamt 73 Orte im Katalog erfasst werden konnten. Neben Fährübergängen an Main und Neckar finden sich nun auch Fähren an der Regnitz. Trotz des deutlich besseren Quellenstandes in dieser Zeit zeigen sich aber noch immer relativ große Lücken in der Verteilung, so z. B. am Main um Karlstadt[1233] oder am Neckar um Haßmersheim[1234], und es ist zu vermuten, dass eine ganze Reihe von Schriftquellen bislang nicht erfasst wurde oder verschollen ist. Deutlich wird, dass an dem Mainabschnitt zwischen Mündung in den Rhein und der Regnitzmündung 44 Fähr-,

1228 So besitzt der Ort Kemmern z. B. bis zum heutigen Tag kein Stadtrecht.
1229 Siehe M-157.
1230 Sprotte 1982, 19.
1231 Neher 1912, 65 und Landesarchiv Baden-Württemberg 2010b, 319.
1232 Zu denken wäre an die Fränkische Saale bei Gemünden (M-211,2) oder die Jagst bei Jagstfeld (N-103,5).
1233 Siehe M-226.
1234 Siehe N-88,1 und auch dort die Unsicherheiten eine frühe Nennung vor 1500 betreffend.

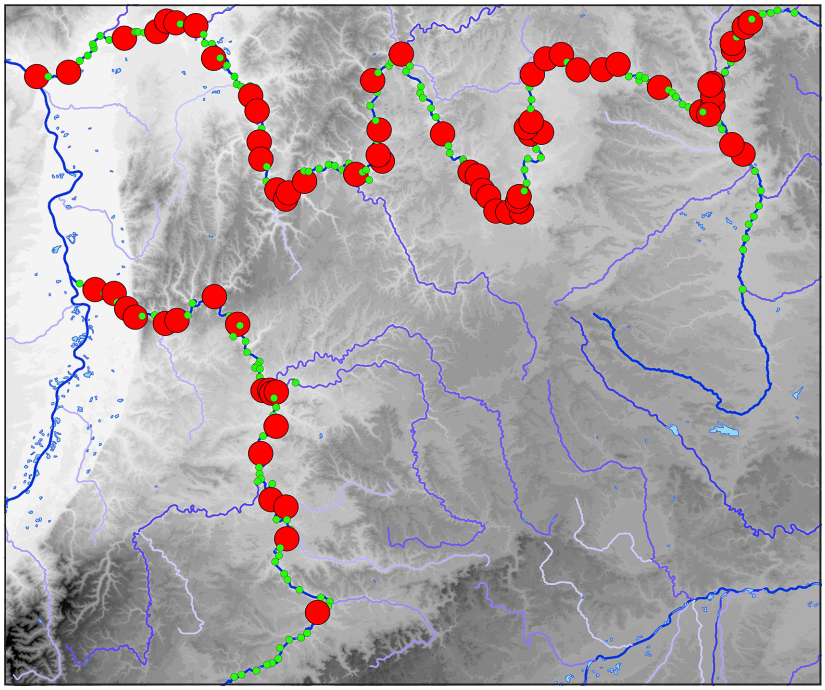


Abb. 139 Kartierung der um 1500 bekannten Fährübergänge. – (Kartierung L. Kröger 2015).

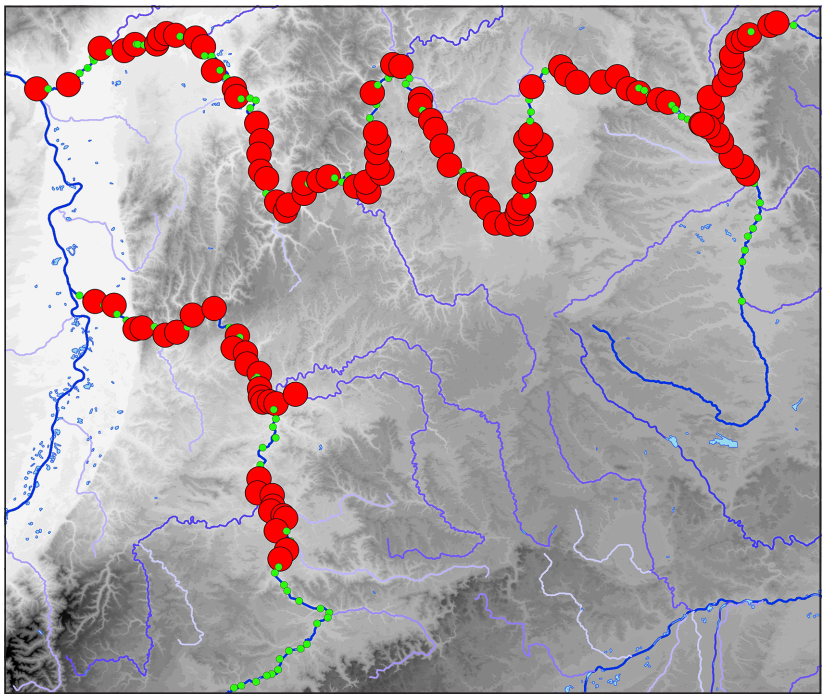


Abb. 140 Kartierung der um 1700 bekannten Fährübergänge. – (Kartierung L. Kröger 2015).

plus sieben Brückenübergänge[1235] existierten. Dies hat zur Folge, dass auf einer Flusslänge von 393 km bis Bischberg[1236] mindestens alle 7,7 km ein Flussübergang anzutreffen war. Dies ist ein überraschend dichtes Netz an Flusspassagen für einen so großen Fluss (**Abb. 139**).

Wie nicht anders zu erwarten, nehmen die Flussübergänge bis 1700 (**Abb. 140**) und 1900 (**Abb. 141**) weiter zu und erhöhen die Zahl der bekannten Fährstandorte auf 120 bzw. 180. Größere Lücken in den

1235 Siehe zu den Brücken Kap. Überblick über die Entwicklung des Brückenbaus, S. 246.

1236 Siehe M-393.

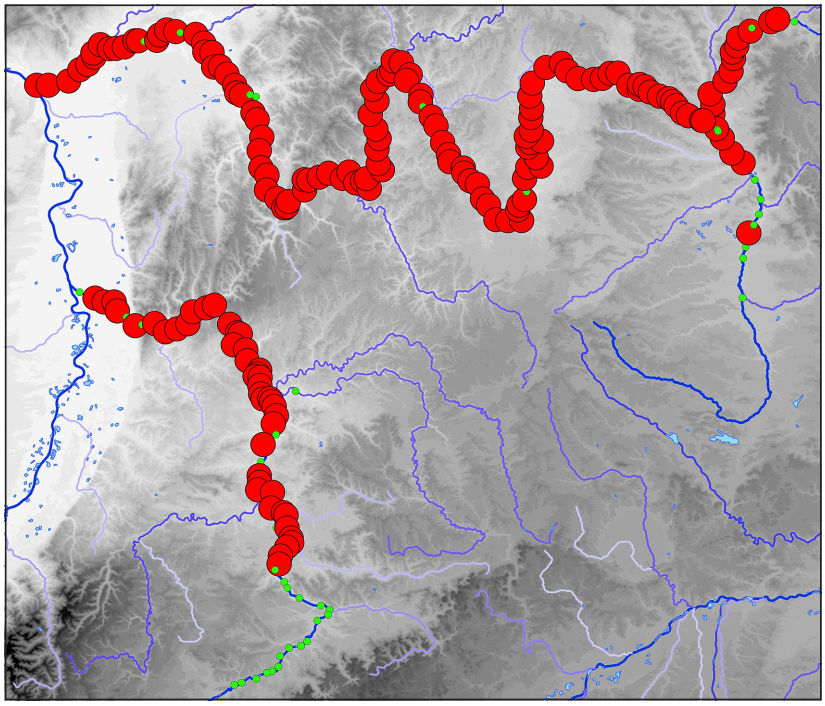


Abb. 141 Kartierung der um 1900 bekannten Fährübergänge. – (Kartierung L. Kröger 2015).

Kartierungen lassen sich mit überregional wichtigeren Brücken wie z. B. in Heilbronn[1237] erklären. Deutlich werden aber auch die Grenzen des Vorkommens von Fähren an den Oberläufen. Während sich am Neckar noch bis 1452 eine einzelne Fähre in Köngen am Oberlauf befand, wird diese durch den Bau einer Brücke abgelöst[1238]. Münster[1239] bei Bad Cannstatt stellt somit den letzten Fährort. Gleichzeitig endet in Bad Cannstatt für sehr lange Zeit der überregional schiffbare Neckar[1240]. Am Main können Fähren auch noch kurz hinter der Schiffbarkeitsgrenze gefunden werden, welche saisonal wohl bei Lichtenfels[1241] lag. Die am weitesten am Oberlauf gelegene Fähre lässt sich in Michelau[1242] nachweisen. Ähnlich wie am Neckar verhält es sich mit der Regnitz, welche durch größere Schiffe nur bis Forchheim[1243] befahren wurde. Zwar lässt sich noch eine Fähre in Möhrendorf[1244] im 20. Jahrhundert nachweisen. Diese dient aber nur als Ersatz für die Brücke. Die letzte reguläre Fähre befindet sich wohl in Neuses[1245].

In der Regel besitzen die Fähren eine ausgesprochene Standorttreue und verschwinden erst durch den Bau von Brücken. Dies ist aber nicht an allen Orten der Fall. So kann es hin und wieder vorkommen, dass vereinzelte Übergänge geschlossen oder verlegt werden. Diese Entscheidung kann aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus geschehen, wenn die Fähre z. B. nicht mehr rentabel ist. Genauso können strategische Überlegungen des Lehnsherrn die Verlegung von einem Ort zu einem anderen bewirken oder eine veränderte geologische Situation am Fluss zwang zu einem Standortwechsel. Bereits zwischen 1303 und 1311 wird die Fähre von Lengfurt nach Trennfeld[1246] verlegt[1247]. Auch bei der Fähre von Urphar[1248] kommt es nach einem großen Unwetter 1625/1626 zur Verlegung nach Bettingen[1249].

1237 Siehe N-113.
1238 Siehe N-217, Hergenröder 1985, 85. 137 f.; Schmid 1862, Nr. 375.
1239 Siehe N-180.
1240 Weiter südlich kommen selbstverständlich auch kleinere Boote vor. Diese haben nur einen regionalen Einsatzradius, wie z. B. Fischerboote.
1241 Siehe M-439,7.
1242 Siehe M-444.
1243 Siehe R-31,3.
1244 Siehe R-42,5.
1245 Siehe R-25,2.
1246 Siehe M-174.
1247 M-171,4, Huller 1982, 146; Kuhn 2008a, 171.
1248 Siehe M-163 und M-166.
1249 Sprotte 1982, 11. 1632 wird das große Fährschiff von Hafenlohr (M-182,6) nach Lengfurt (M-174) verlegt (Kuhn 2008a, 172). Ebenso wird die Fähre von Kleinostheim (M-79) nach Stockstadt (M-81,5) verlagert. Die Gründe dafür sind unbekannt (Seidenspinner 1979, 104).

Neben den permanenten Standortwechseln kann es zu zeitlich begrenzten Verlegungen kommen. Diese sind besonders bei der Überfahrt größerer Transportmengen nötig, wie z. B. beim Übersetzen von Truppen oder einem größeren Gefolge hochgestellter Lehnsherren. Für die Überfahrt des Prinzen Eugen von Savoyen über den Main in Lengfurt[1250] 1710 wird zusätzlich die Fähre von Trennfurt[1251] dorthin verlegt[1252].
Die explizite Aufgabe von Fähren lässt sich an wenigen Beispielen belegen[1253]. Dies kann z. B. infolge von Rechtsstreitigkeiten wie im Falle von Kleiningersheim[1254] und Großingersheim[1255] in der Mitte des 18. Jahrhunderts geschehen. Die Gemeinde Großingersheim klagt erfolgreich wegen des unerlaubten Übersetzens von Reitern und Wagen in Kleiningersheim. Zudem werden die Bürger von Kleiningersheim dazu aufgefordert, sich am Unterhalt der benachbarten Fähre zu beteiligen. Daraufhin scheint die eigene Fähre aufgegeben worden zu sein[1256]. In Biegen[1257] zwingt der Main den Ort zur Aufgabe der Fähre. Vermutlich um 1550 bricht eine Mäanderschlinge des Mains durch, woraufhin der Ort nicht mehr am Hauptstrom des Flusses liegt und die Fähre ihre Bestimmung nicht mehr wahrnehmen kann. Daraufhin wird ein neuer Fährstandort näher bei Baunach eingerichtet[1258].

Geographische Lage der Fährstandorte auf der Mikroebene

Die Lokalisierung einzelner Fährübergänge innerhalb von Siedlungen ist für das Mittelalter und die frühe Neuzeit problematisch. Die schriftlichen Quellen geben hierzu nur wenig Auskunft, da es sich in der Regel um stabile Einrichtungen handelte, welche nur selten verlegt wurden. Auf sie richteten sich Straßenzüge innerhalb der Siedlung aus oder man orientierte sich bei einer Neueinrichtung an existierenden Ortsgrundrissen. Auch anhand heute noch bestehender Spuren innerhalb von Siedlungen kann grob auf die ehemalige Lage von Flussübergängen geschlossen werden. Besonders einfach ist dies, wenn sich bei Orten mit Stadtrecht die Stadtmauer erhalten hat oder durch Quellen auf diese rückgeschlossen werden kann. Als Beispiel kann Eibelstadt[1259] dienen, wo sich noch heute die Maingasse und das Maintor finden lassen. Vergleicht man deren Positionen mit dem Urpositionsblatt von 1853, auf dem die Fähre noch eingezeichnet ist[1260], kann man feststellen, dass diese ihre Anlegestelle am Maintor besaß. Heutige Straßennamen wie Fährgasse[1261], Fahrgasse[1262], Maingasse/-straße[1263] bzw. Neckargasse/-straße[1264] stehen oft im Zusammenhang mit den Fähren, genauso auch Stadttore am Ufer, an denen sich die Fähren in den meisten Fällen befanden. Dass hier eine lange Orts- und Namenskontinuität anzunehmen ist, zeigt Zell am Main[1265], wo bereits 1594 die Nennung einer Fahrgasse vorliegt[1266].

1250 Siehe M-174.
1251 Siehe M-171,4.
1252 Müller/Kuhn 2000, 167. Siehe zu den militärischen Überfahrten Anm. 1438 und 1487.
1253 Kaum berücksichtigt werden können Fährorte, zu denen nur eine unvollständige Überlieferung vorliegt, wie z. B. in Steinbach (M-200) mit einer Fährnennung im 13./14. Jh. und dann erst wieder im 19./20. Jh. Über die dazwischenliegenden Ereignisse liegen schlicht keine Informationen vor (Höfling 1838, 7; Keller 1949, 91; Christ 2007, 403; Friede 1931, Karte V). Gleiches gilt auch für Gaustadt (R-2,4), wo sich trotz guter Urkundenlage ab dem 18. Jh. keine Nennungen der Fähre mehr finden lassen (Arneth 1972, 150).
1254 Siehe N-148,2.
1255 Siehe N-150.
1256 Leiprecht 1979, 49 f.
1257 Siehe M-403.
1258 Gunzelmann 1999, 137. Siehe zur Problematik der Abgrenzbarkeit der Fährstandorte Biegen/Baunach den Online-Anhang, Katalog der Fährorte.
1259 Siehe M-263.
1260 Siehe dazu das Onlineangebot zu den Urpositionsblättern in Bayern (https://www.bayerische-landesbibliothek-online.de/urpositionsblaetter/uebersichtskarte.html).
1261 z. B. Kleinochensfurt (M-270), ein Fährweg in Zapfendorf (M-410)
1262 z. B. in Lohr am Main und Sendelbach (M-198) befinden sich gegenüberliegend »Fahrgasse« und »Große Fahrgasse«, in Neuses an der Regnitz und Pautzfeld (R-25,2) befinden sich gegenüberliegend Fährstraße und Fahrgasse.
1263 z. B. Untertheres (M-354,5), Frickenhausen (M-273,4) zusammen mit einer Fährergasse, Dorfprozelten (M-141) und Stockstadt (M-81,5).
1264 z. B. Pleutersbach (N-54,7) und Gemmrigheim (N-134).
1265 Siehe M-246.
1266 Kohl 1986, 156.

Einheitliche Gesetzmäßigkeiten, welche sich auf alle Ansiedlungen an Main und Neckar anwenden lassen, sind nicht möglich, allein bedingt durch den Stand der Quellen. So besitzen z. B. Haufen- und Straßendörfer unterschiedliche Bebauungs- und Wegesysteme, welche durch ihre Entstehungsgeschichte und auch Platzwahl beeinflusst werden. Ein kompakter Ort wie Karlstadt[1267] entwickelt sich selbstverständlich anders als eine lang gezogene Stadt wie Miltenberg[1268]. Durch den begrenzten Raum innerhalb des Flusstales war Miltenberg gezwungen sich linear auszubreiten, was dazu führte, dass sich im Verlauf des 19. Jahrhunderts neben der älteren Fähre Miltenberg-Rose im Abstand von jeweils etwa 500 m die zwei weiteren Fährorte Miltenberg-Pfarrgasse und Miltenberg-Anker gebildet haben. Dies war an Orten wie Karlstadt nicht nötig.

Auch der Abstand zwischen der Siedlung und dem Fluss bzw. der Fähre ist je nach Landschaftsart unterschiedlich. Während in den engen Tallagen im Bereich des Spessarts oder des Odenwaldes die Fähren gezwungen waren, dicht an den Siedlungsgrenzen zu liegen, müssen in Aueebenen gelegene Fähren mit einem längeren Weg die hochwassergefährdete Ebene durchqueren, um mit der höhergelegenen Siedlung verbunden zu werden. Dies lässt sich sehr gut anhand der Darstellung der Fährübergänge von Eschenbach und Stettfeld[1269] auf dem Urpositionsblatt von Eltmann[1270] von 1844 erkennen. Beide Ortschaften befinden sich an den Randlagen des Steigerwaldes bzw. der Haßberge. Durch die Lage des Mains am südlichen Rand innerhalb der Aue ist die Fährstation direkt am Ort Eschenbach positioniert, von Stettfeld allerdings ca. 1,3 km entfernt. Durch die mäandrierende Bewegung des Mains ist es jedoch gut möglich, dass zum Zeitpunkt der ersten Nennung des Fährüberganges 1549[1271] der Fluss näher an Stettfeld lag und die Fähre über die Jahrhunderte mit dem Fluss mitwandern musste[1272]. Ein extremes Beispiel stellt die Fähre von Grafenrheinfeld und Bergrheinfeld[1273] dar. Die Vorgängersiedlung Rheinfeld befand sich auf einer Mainschlinge zwischen den beiden heutigen Orten. Im Verlauf des Hochmittelalters vor dem Jahr 1294 wurde der Ort vermutlich wegen der ständigen Bedrohung durch den Fluss aufgegeben und an die sicheren Talränder verlegt. Die Fähre mit Fährgehöft[1274] wie auch die Kirche blieben aber an ihrem alten Ort bestehen[1275] und wurden weiterhin genutzt, wie es Karten des 16. und 17. Jahrhunderts zeigen[1276]. Durch den Durchstich der lokalen Mainschlinge 1823 lag das Fährgehöft mit einem Mal nicht mehr am westlichen, sondern am östlichen Mainufer, blieb aber nach wie vor in seiner Funktion bestehen.

Dies ist selbstverständlich ein extremes Beispiel und stellt eine Ausnahme dar. Im Normalfall ist es die Fähre, welche ihren Standort ändert und sich den neuen Gegebenheiten anpasst. Der Anlass dafür kann ganz unterschiedlich sein. Zum einen lassen sich Ortsverlagerungen aufgrund der saisonalen Veränderung des Flusses feststellen. So wird 1525 die Fähre von Eibelstadt[1277] wohl wegen eines Niedrigwassers von ihrer eigentlichen Überfahrtstelle verlegt. Dies führt allerdings zum Streit, da die gegenüberliegende Winterhauserner Seite dies nicht wünscht und den steinernen Weg »*von neuem vergraben, verrigelt und verschrenckt*«, um

1267 Siehe M-226.

1268 Siehe M-124,5.

1269 Siehe M-380,4.

1270 Siehe dazu das Onlineangebot zu den Urpositionsblättern in Bayern (https://www.bayerische-landesbibliothek-online.de/urpositionsblaetter/uebersichtskarte.html)..

1271 Leidinger 1999, 52.

1272 Ein weiteres Beispiel aus dieser Region, an dem sich die Fähre dem verändernden Fluss anpassen musste, ist bei der Fähre Sand am Main (M-369,3) zu finden. Dort verliert der Flussübergang in der Mitte des 19. Jhs. an Bedeutung, weil sich der Fluss verlagert, und die Fähre von Zeil (M-369,6) gewinnt an Bedeutung (Rippstein 1989, 173 ff.). Auch die Fähre in Limbach (M-373,2) bekommt offensichtlich Schwierigkeiten mit Flussverlagerungen, da auf dem Urpositionsblatt Eltmann von 1844 zu sehen ist, dass die Fähre unterteilt ist. Offensichtlich hatte sich eine Insel gebildet, der Fähranleger wurde allerdings nicht verlegt. Der Darstellung zufolge führte wohl ein Fahrzeug auf die Insel, und ein weiteres Fahrzeug auf der anderen Inselseite ermöglichte die Weiterfahrt.

1273 Siehe M-333,7.

1274 Erstmals 1419 genannt als »*zwen höfe, gelegen zu Reinfeld' am berge und zwu hübe und einen teil auff dem Mayn, genant ein fare und ein vischwasser und einen dritteil eins zehenden zum Rode, alles zu Reinfelt*« (Schöner 1991, 96; Trost 2004, 36).

1275 Das Gehöft mit der Straße »Fährhaus« besteht bis zum heutigen Tage.

1276 Schöner 1991, 76 ff. 108.

1277 Siehe M-263.

so den Zugang zur neuen Anlegestelle zu verhindern[1278]. Im 16./17. Jahrhundert wird die Zufahrt der Besigheimer[1279] Fähre wohl regelmäßig durch die Fährleute verlegt, was wiederum zu Streit mit den Bürgern von Gemmrigheim führt, weil die zufahrenden Wagen die Äcker schädigen[1280]. Der Grund hierfür ist nicht ersichtlich. Dass die Fähre aber nicht dauerhaft verlegt wird, lässt vermuten, dass dies ebenfalls mit saisonalen Veränderungen im Zusammenhang steht.

Ein weiterer Grund für die Verlagerung von Fähren innerhalb einer Ortschaft ist die Veränderung der Fährtransporte. 1866 muss die Fähre von Neckarsteinach[1281] verlegt werden, da die Fährstelle für beladene Fuhrwerke zu schlecht zugänglich ist[1282]. Ein ähnliches Problem wird wohl in Ilvesheim[1283] vorliegen, wo 1788 zur Warnung der Chaisenfahrer vor der gefährlichen Zufahrt ein Schild aufgestellt wird[1284]. Auch die Umrüstung der Fähre von einer freifahrenden Einrichtung z. B. zu einer Gierfähre zwang die Gemeinden aus Platzgründen zur Verlagerung der Einrichtung[1285]. Das Aufstellen von Masten für eine Hochseilfähre oder auch die Verankerung von Gierfähren im Flussbett war nicht an allen Stellen möglich, sodass die Fähre, wie z. B. 1871 in Wertheim[1286], nach der Umrüstung zur Kettenfähre verlegt werden muss[1287].

Auch wasserbauliche Maßnahmen zwingen die Fährbetreiber zur Verlagerung der Passagen, wie z. B. die Mainkorrektion zwischen 1823 und 1825 bei Grafenrheinfeld[1288], in deren Folge die Fähre verlegt werden muss[1289], ebenso der Bau von Stauwehren, der z. B. 1893 die Verlagerung der Fähre von Bischberg[1290] weiter flussabwärts erzwingt[1291], oder auch der Bau von Schleusen, wie 1926 in Großwallstadt[1292]. Aber nicht immer nennen die publizierten Quellen den genauen Grund für die Verlagerung, wie z. B. im Fall von Mundelsheim[1293], wo zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Fähre vom Ortszentrum an den Rand verlegt wird[1294].

Möchte man nun die Position von Fähren im Verhältnis zur Siedlung klassifizieren, kommen drei Lagetypen in Frage, erstens innerhalb und/oder möglichst zentral des Siedlungskernes (**Abb. 142**, 1.), zweitens am Rand des Siedlungskernes (**Abb. 142**, 2.) und drittens in größerem Abstand des Siedlungskernes (**Abb. 142**, 3.). Die Variante 1 scheint in den meisten Fällen, einen kompakten Siedlungskern vorausgesetzt, die älteste Form zu sein. Die Verlagerung der Fähre aus der Ortschaft heraus findet in der Regel erst im 19. Jahrhundert infolge technischer Neuerungen statt. Die Variante 3 betrifft insbesondere kleinere Ortschaften die erst spät eine Fähre eingerichtet bekommen und/oder sich diese mit einer anderen Gemeinde am gleichen oder gegenüberliegenden Flussufer teilen müssen[1295]. Diese Form ist aber ausgesprochen selten.

Einen siedlungsgeschichtlich interessanten Aspekt soll die Variante 4 darstellen (**Abb. 142**, 4.), nämlich die Position von zwei gegenüberliegenden Orten, welche sich eine Fähre teilen. Innerhalb dieser Arbeit kann eine umfassende Betrachtung der Siedlungsgenese und gegenseitigen Beeinflussung in der Entwicklung von sich gegenüberliegenden Orten an Flüssen nicht geleistet werden. Dennoch entwickeln sich bei der Betrachtung der Position von Fähren am Fluss interessante Fragen. Eine als typisch angesehene Variante zweier gegenüberliegender Orte am Fluss ist die Entstehung und der Ausbau von Brückenköpfen. Dies lässt sich besonders gut am Rhein beobachten, wo zu großen Siedlungen in Verlängerung des Flussüberganges zugehörige Ortschaften entstehen[1296]. Je nach Zählweise und Definition von »gegenüberliegend« besitzen 70

1278 Schicklberger 1998, 12.
1279 Siehe N-136,8.
1280 Schulz u. a. 2003, 630; Breining 1925, 173 f.
1281 Siehe N-39.
1282 Möller/Krauß 1928, 47.
1283 Siehe N-10.
1284 Probst 1981, 291.
1285 Zur Entwicklung der Fährfahrzeuge s. Kap. Entwicklung der Fahrzeuge, S. 232.
1286 Siehe M-157.
1287 Sprotte 1982, 124.
1288 Siehe M-333,7.
1289 Schöner 1991, 219. 311.
1290 Siehe M-393.
1291 Gunzelmann 2014, 27.
1292 Siehe M-100,3, Brand u. a. 1983, 152; Kroth/Schuck 1982, 178.
1293 Siehe N-144,7.
1294 Hopf 1995, 264.
1295 Siehe z. B. die Fähre zwischen Mainberg (M-342,8) und Schonungen (M-344,2). Im Urpositionsblatt Schweinfurt von 1842 ist die Fähre zwischen beiden Orten positioniert. Vor 1900 scheint aber eine eigene Kahnfähre innerhalb des Ortes Mainberg eingerichtet worden zu sein (Löhner 1994, 65).
1296 z. B. Köln-Deutz oder Mainz-Kastel.

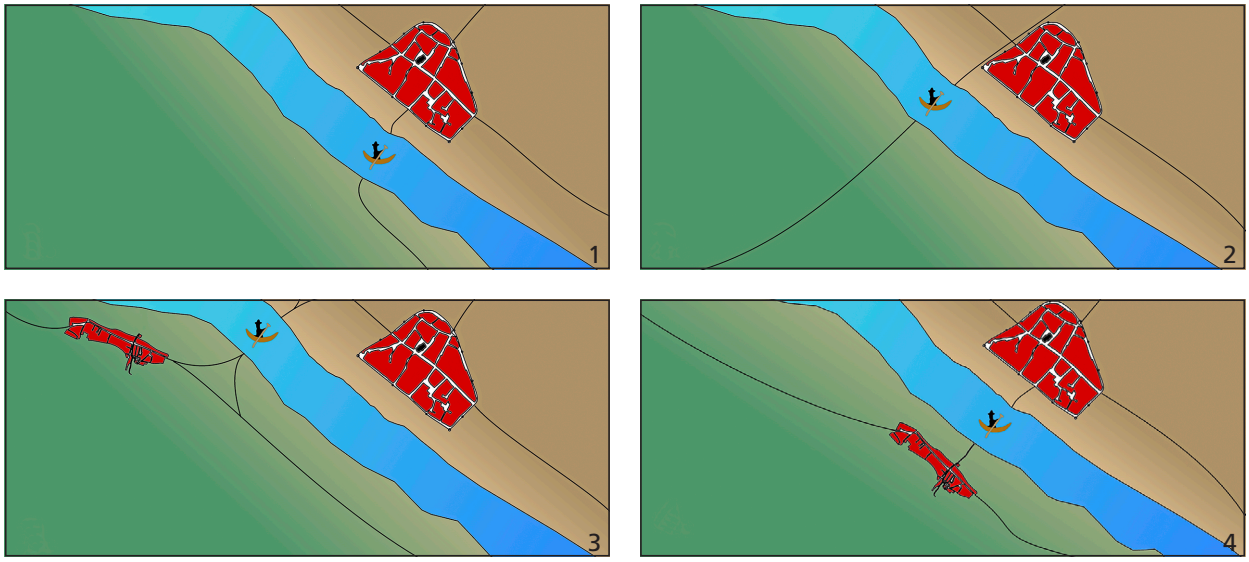


Abb. 142 Überblick über die möglichen Positionierungen von Fährübergängen im Verhältnis zur Siedlung. – (Grafik L. Kröger 2015).

bis 80 der untersuchten Flussübergänge, und damit etwa einen Drittel, einen benachbarten Ort am anderen Ufer[1297]. Während sich in manchen Fällen die Orte sehr genau gegenüberliegen[1298], liegen andere leicht versetzt zueinander[1299]. Bei den versetzten Orten ist es selbstverständlich, dass sich die Fähre nicht bei beiden mittig am Ortskern befinden kann. Nun würde man davon ausgehen, dass sich die Lage immer nach der größeren und damit bedeutenderen Siedlung richten würde und die Fähre sich außerhalb der kleineren Siedlung befindet. Dies muss aber nicht unbedingt der Fall sein, wie es Lohr am Main und Sendelbach[1300] zeigen. Lohr ist ohne Frage die wichtigere Ansiedlung und bereits im Mittelalter mit einem Stadtrecht ausgestattet. Sendelbach dagegen bleibt bis zur Eingliederung nach Lohr im 20. Jahrhundert eine eigenständige Gemeinde. Es wäre also durchaus zu erwarten, dass sich die Fähre am Ort Lohr orientieren würde. Hingegen liegt die Fähre zentral in Sendelbach, und auch die Fahrgüter, welche zur Fähre gehören, befinden sich dort[1301]. Dies ist der Besonderheit Lohrs und Sendelbachs als »Grenzstädte« geschuldet. Während Lohr ab 1559 dem Bistum Mainz zugeschlagen wird, befindet sich die Gemeinde Sendelbach in der Hand des Würzburger Bistums[1302]. Die daraus entstehenden Probleme um die gemeinsame Überfahrt konnte offensichtlich Würzburg für sich entscheiden und so als Hauptbesitzer der Fähre auch den Fährstandort festlegen. Neben dem Alter der Siedlung und naturräumlichen Voraussetzungen müssen also auch immer die Rechtslage und Besitzverhältnisse an der Fähre berücksichtigt werden.

Besitzverhältnisse und deren Entwicklung

Die Besitzverhältnisse an den Fährrechten an Main und Neckar wirken auf den ersten Blick, besonders bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, sehr unübersichtlich und in vielen Fällen auch widersprüchlich, da es

1297 Siehe dazu Trost 1969, 6 ff. als kritisch zu sehender Deutungsversuch der Entstehung gegenüberliegender, in diesem Fall gleichnamiger Orte am Main.

1298 Siehe z. B. Horkheim und Klingenberg (N-117,5), Ingersheim und Pleidelsheim (N-150), Großheubach und Kleinheubach (M-122,5), Segnitz und Marktbreit (M-277,1) oder Kitzingen und Etwashausen (M-286,8).

1299 Siehe z. B. Veitshöchheim und Margetshöchheim (M-244), Sommerhausen und Winterhausen (M-265,4), Mainstockheim und Albertshofen (M-290,6) oder Mühlhausen am Neckar und Hofen (N-176).

1300 Siehe M-198.

1301 Ruf 2003, 91 ff.

1302 Ruf 1992, 193; Christ 2007, 204.

nicht selten vorkommt, dass mehrere Besitzer gleichzeitig genannt werden. Bei eingehender Betrachtung lichtet sich der Nebel etwas und die grundsätzlichen Strukturen werden klarer. Grundsätzlich ist von vornherein zu sagen, dass das Recht, eine Fähre betreiben zu dürfen, sehr klar definiert war. Dass eine private Person ohne die Absprache mit einer höheren Instanz eine Fähre betreiben durfte, gab es zu keinem Zeitpunkt. Extreme Krisenzeiten können eine Ausnahme von der Regel hervorrufen, aber auch dann wurde versucht, eine Absprache mit dem Landesherrn zu treffen[1303]. Ein solcher Fall liegt nach dem Dreißigjährigen Krieg in Neckarhausen[1304] vor, wo zurückgekehrte Flüchtlinge eigenverantwortlich eine Fähre einrichten. Im Jahr 1744/1745, ca. 100 Jahre nach Ende des Krieges, wird jedoch festgelegt, dass die Fähre der Besitz des Pfalzgrafen ist, wie auch alle anderen Übergänge in seinem Herrschaftsbereich. Die Fährleute erhalten daraufhin das Fährrecht als Erbpacht und müssen für den Erhalt der Rechte jährlich acht Malter Korn zahlen[1305]. Aber nicht nur die Zahlungen an den Lehnsherrn stellen eine Einschränkung für die Fährleute von Neckarhausen dar, sondern auch die Eigentumsverhältnisse. So dürfen sie fortan nur noch mit der Erlaubnis des Lehnsherrn das Fährrecht oder Teile davon verkaufen oder verpfänden, wofür dem Lehnsherrn dann ein prozentualer Anteil der Kaufsumme zusteht[1306].

Das Recht, eine Fähre betreiben zu dürfen, ist also ein herrschaftliches Lehen[1307], welches gewährt und auch entzogen werden konnte[1308]. Dieses befand sich, wie viele anderen Lehen ursprünglich auch, in königlicher Hand und wurde, zusammen mit anderen Rechten und Besitztümern, vorrangig größeren Landesherren gewährt[1309]. Aber auch kleinere Herrschaften oder Gemeinden konnten Fährrechte direkt vom König emp-

1303 z. B. nach der Zerstörung von Brücken oder zu Kriegszeiten. Aber auch in diesen Fällen wurde recht schnell eine offizielle Regelung gefunden.

1304 Siehe N-14.

1305 Offensichtlich lag ein ähnlicher Fall auch im benachbarten Ilvesheim (N-10) vor. 1734 wird die Fähre als privat beschrieben, ohne an ein Lehen gebunden zu sein. Dagegen klagen die Fährleute von Neckarhausen 1775 erfolgreich, sodass die Fährleute in der Folge Abgaben an die Gemeinde Ilvesheim und den Grafen von Kurpfalz leisten mussten (Probst 1981, 287; Backes/Fillbrunn 1995, 34).

1306 »*1mo Ersagte fahr nach aigenschafft des Dominy utilis inhaben, nutzen undt geniesen sollen, das eigenthumb aber wir unß expresse vorbehalten. Allermaßen sie dann sothanes fahr noch etwaß davon zu versetzen, zu verpfändten, zu verkauffen odter sonsten zu veräußeren, anderwerths zu beschwehren, noch unter sich zu verstücklen oder zu theilen, weniger die Erbgerechtigkeit an andtere auf einigerley weiß, es habe nahmen wie es immer wolle, zu begeben einigen fueg oder macht haben, sondtern da dergleichen vorzunehmen oder endlich eine afterbestandsverleihung ihr oder ihrer Kindter Zustandt undt angelegenheit Erfordteren solte, sich deßen zuvorderist bey unß bescheidsverwilligung oder Consenses erhohlen, welcher ihnen im fall, solche zum aufnehmen undt nutzen oder doch wenigstens der Neckarfahrt nicht zum abgang undt schaden gereichen würdte, gegen entrichtung des herkomlichen Laudemy oder zwey guldten pro Cento ab dem getroffenem Kauffschilling Cum expressa reservatione des unß competirendten Juri relutionis jedoch nicht versaget werdten solle*« (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.). Eine inhaltlich identische Formulierung findet sich 1746 unter Punkt 1 im Erbbestandsbrief von Neckargerach (N-70, Liebig 1976, 133 ff.).

1307 Zum Lehensbegriff, Lehensfähigkeit, Herkunft und Vergabepraxis im Allgemeinen s. Mitteis 1974; Miller 2004; Schulze 2004; Spieß 2011; Patzold 2012. Interessanterweise wird das Thema der Fähren als Lehen in den Übersichtwerken in keiner Weise thematisiert.

1308 Dazu wurde eine Fährordnung erstellt oder auch ein Fahrbrief aufgesetzt, wie er z. B. 1511 durch das Hochstift Würzburg an die Gemeinde Trennfeld (M-171,4) verliehen wurde. Innerhalb dieser Urkunden sind bestimmte Rahmenbedingungen für den Betrieb der Fähre festgelegt worden (Huller 1982, 146; Müller/Kuhn 1990, 166). Auch findet sich in den Urkunden, dass das Lehen regelmäßig erneuert werden musste. So reisen 1619, vermutlich aber auch schon 1440, der Bürgermeister und der Stadtschreiber von Haßfurt (M-361,7) »*zur lehenempfengnus wegen der fahr über den Main*« zu ihrem Lehnsherren Christoph von Lichtenstein. Dessen Vater war zuvor verstorben, und das Lehen der Überfahrt musste von ihm erneuert werden, was einen rheinischen Goldgulden kostete. Gleiche Kosten fallen auch an, wenn der Bürgermeister von Haßfurt stirbt. Um 1635 scheint es aber zu größeren Verwerfungen zwischen den Herren Lichtenstein und deren Lehnsherrn, dem Bischof von Würzburg, zu kommen. Der Bischof versucht der Stadt Haßfurt zu verbieten, das Lehen von den Herren von Lichtenstein zu empfangen, sondern nur von ihm direkt. Die Lichtensteiner konnten sich in dieser Auseinandersetzung aber wohl durchsetzen (Jäger 2010, 153 ff.). Im Jahr 1572 wird den Fährleuten von Ingersheim (N-150) das Fährrecht durch den Herzog von Württemberg entzogen, weil diese die Überfahrt nicht ordentlich bestellen. Daraufhin wird der Gemeinde das Lehen verliehen mitsamt den Fahrzeugen und Ausstattungen. Sie muss aber 2000 fl. an die ehemaligen Besitzer für deren Kosten an Fähre, Brücke und sonstigen Bauten zahlen sowie weitere kleinere Zahlungen und die Pacht in Höhe von 28 Pfund Heller jährlich an den Herzog aufbringen (Stein 1903, 159; Leiprecht 1979, 45 f.). Auch den Fährleuten von Ilvesheim (N-10) wird 1780 damit gedroht, dass ihnen die Pacht entzogen wird, wenn sie sich nicht an die Vorschriften halten (Probst 1981, 288; Kollnig 1931, 55).

1309 Siehe die Gewährung eines »*naulums*« 1030 durch Kaiser Konrad II. an den Würzburger Bischof (Seberich 1958, 16. 157 f.).

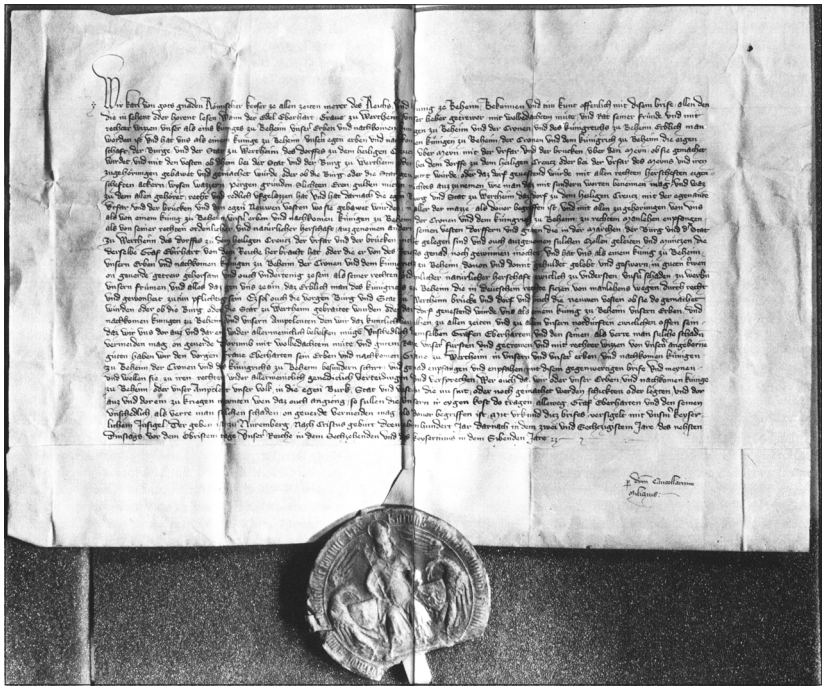


Abb. 143 Urkunde Kaiser Karls IV. von 1362, in der der Stadt Wertheim (M-157) u. a. das Recht auf eine Fähre bestätigt wird. – (Sprotte 1982, 14 f.).

fangen und so die größeren Landesherren umgehen. So wird z. B. dem Ort Wertheim[1310] 1362 in einer Kaiserurkunde Karls IV. neben anderen Rechten auch ein Fährrecht bestätigt (**Abb. 143**)[1311]. Während im frühen Mittelalter noch eine stärkere Rolle des Königs in der Vergabe der Rechte anzunehmen ist, treten im Hochmittelalter mit dem Einsetzen der Schriftquellen zum Fährwesen besonders die Landesherren in Erscheinung. Für die geistlichen Fürstentümer sind dies insbesondere die Hochstifte Bamberg mit Besitzungen am Obermain, Würzburg mit Besitzungen am Mittelmain und Mainz mit Besitzungen am Untermain und vereinzelt am Neckar. Weltliche Fürsten mit größeren Besitzungen waren der Pfalzgraf bei Rhein bzw. der Kurfürst von der Pfalz und die Grafschaft bzw. das Herzogtum Württemberg mit Besitzungen am oberen und unteren Neckar. Weitere wichtigere Landesherren waren die Grafen von Wertheim, die Grafen von Hanau und ihre Rechtsnachfolger, die Grafen von Hessen-Kassel, die Grafen von Hessen-Darmstadt und die Grafen von Falkenstein. Hinzu kommen eine große Anzahl kleinerer Territorialherren oder Geschlechter, welche aber nach kurzer Zeit aussterben und deren Erbe neu verteilt wird, sowie eine Reihe freier Reichsstädte wie Schweinfurt, Frankfurt, Wimpfen, Heilbronn und Esslingen. Die kleinteilige Aufgliederung der Herrschaftsgebiete betrifft aber im Besonderen die Gebiete der weltlichen Herren am Untermain und an Teilen des Neckars (siehe **Abb. 9**).

Mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts verändert sich infolge der napoleonischen Kriege die politische Karte mit dem Reichsdeputationshauptschluss und der darauffolgenden Säkularisierung und Mediatisierung nachhaltig. Die geistlichen Fürstentümer werden aufgelöst und die bisherigen kleineren, reichsunmittelbaren Herrschaften einem Landesherrn unterstellt[1312]. Damit verschwindet der herrschaftliche »Flickenteppich« zwar offiziell, und man sollte auch eine Vereinheitlichung der Fährrechte annehmen. Dies erfolgte aber nur

1310 Siehe M-157.

1311 Sprotte 1982, 12 ff. 1366 wird ebenfalls durch Kaiser Karl IV. dem Ort Obertheres (M-356,9) der Besitz einer Fähre bestätigt (Vogt 1979, 52), 1500 erfolgt die Gewährung eines Fährrechts für Randersacker (M-258,3) durch Kaiser Maximilian I. (Strasser 1986, 16), und 1570 wird das Fährrecht von Sulzfeld (M-282,1) durch Kaiser Maximilian II. bestätigt (Selzer 1961, 133).

1312 Siehe allgemein dazu Klueting 2005.

nominell, da zum einen die Gemeinden noch selbst für die Aufsicht verantwortlich sind, alte Rechte zum Teil weiterhin unberührt von den politischen Veränderungen beibehalten werden und die neue landesherrliche Zentralverwaltung wohl nur schleppend ihre Aufgaben wahrnimmt. Insgesamt lässt sich aber erkennen, dass den Gemeinden mehr Rechte zugesprochen werden und es zu einer ganzen Reihe von Neueinrichtungen von Fähren kommt, welche vormals verhindert worden waren. Dies erfolgte wohl zum Teil auch durch die alleinige Erlaubnis einzelner Gemeinden, ohne vorher den Landesherrn um das Recht zu bitten.

Im Folgenden können nicht sämtliche einzelnen Herrschaften und deren Besitz an Fährstandorten im Arbeitsgebiet aufgeführt werden[1313]. Dies wird umso deutlicher, wenn man sich z. B. die Verhältnisse im Hochstift Würzburg vor Augen führt mit 1080 Vasallen im 14. Jahrhundert und ca. 1270 im 15. Jahrhundert[1314]. Es sollen vielmehr die groben Tendenzen aufgezeigt, mit Einzelbeispielen untermauert und Sonderfälle vorgestellt werden.

Wie für viele andere Lehen auch, scheint es eine recht direkte Vergabe der Lehen vom König an die großen Landesherren, von diesen wiederum weiter an kleinere abhängige Herrschaften und von dort weiter an die Gemeinden und Städte zu geben, welche zu guter Letzt das Fährrecht dem Fährmann übertragen[1315]. Damit würde das typische Bild der Lehnspyramide erzeugt werden, welches aber der Wirklichkeit nicht gerecht wird. Zwar wird das Recht der Fähre in den meisten Fällen pyramidenartig nach unten weitergereicht, es gibt aber durchaus für kleinere Herrschaften oder Gemeinden die Möglichkeit, den König direkt um Lehen zu bitten. Dies wird zum einen in dem in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts entstandenen Rechtsbuch, dem Sachsenspiegel, offenbar, dort als Heerschild bezeichnet[1316], zum anderen auch durch die Vergabepraxis im Arbeitsgebiet gezeigt[1317].

Mit den frühesten Zeugnissen der Lehensverhältnisse vor 1300 finden wird bereits ein recht geordnetes, aber auch komplexes Besitz- oder Vergabesystem vor. So ist bei der Gründung des Klosters Triefenstein bereits 1102 das Fährrecht in Lengfurt-Triefenstein[1318] durch das Hochstift Würzburg gewährt worden[1319]. Auch schon im Jahr 1283 gehört die Fähre Gustavsburg[1320] dem Kloster Altenmünster in Mainz, welches sich in Abhängigkeit vom Erzbistum Mainz befand und das Lehen an Kuno von Hattenberg vergab[1321]. Die benachbarte Fähre in Flörsheim[1322] dagegen lag 1250/1260 im Besitz der Herren von Eppstein[1323], welche ihre Rechte 1492 an die Landgrafschaft Hessen verkaufen[1324]. Geteilte Besitzungen sind zu diesem Zeitpunkt ebenfalls schon möglich, wie im Falle der Fähre von Neuenheim[1325]. Das Kloster Schönau besaß 1217

1313 Zu den einzelnen Besitzern der Fähren s. Online-Anhang, Katalog der Fährorte.

1314 Spieß 2011, 50.

1315 So wird noch 1703 in einer Quelle zur Fähre in Wertheim (M-157) davon gesprochen, dass »*nachdeme mit solcher Überfahrt von der Cron Böhmen, die H. Graffen zu Wertheimb Belehnt und dieße vor alter Zeit solches alß ein Affter-Erblehn einigen hiesiger Grafschafft wertheimb underthanen hinwiederumb gegen Jährlichen Zinß verlehnet*«. Dies bezieht sich auf einen Vorgang von 1362, in dem der Graf Eberhard von Wertheim seinen Besitz an die Krone von Böhmen übergibt und diesen umgehend als Lehen zurückempfängt (Sprotte 1982, 12 ff. 30 f.).

1316 Spieß 2011, 29 f.

1317 Siehe oben.

1318 Siehe M-174.

1319 Das Kloster konnte in der Folge bei auftretenden Problemen um die Unterstützung des Bischofs bitten, wie es dies um 1752 wegen der schlechten finanziellen Bedingungen für das Übersetzen der Postkutschen tut (Kuhn 2008b, 171 ff. und Strömer 1962, 38). Bereits um 1070 soll die Fähre Kitzingen (M-286,8) dem Kloster Kitzingen gehört haben. Die Identifizierung als Fähre ist aber nicht unproblematisch (Arnold 1996, 25. 46 f. und Friede 1931, 184). Auch die Fähre von Haßfurt (M-361,7) wird 1275 für die Gründung des Klosters Mariaburghausen als Aussteuergut herangezogen, welches ebenfalls in Abhängigkeit des Hochstifts Würzburg gegründet wird. Zuvor befand sich das Lehen wohl in der Hand der Herren von Lichtenstein, Ministerialen des Hochstifts Würzburg (Jäger 2010, 152). Auch die Fähre in Seligenstadt (M-69,5) ist ab 1289 als Besitz der Abtei nachweisbar (Koch 1940, 136).

1320 Siehe M-1,3.

1321 Flug 2006, 203.

1322 Siehe M-11,8.

1323 Hoßbach/Großmann 2003, 17.

1324 Liebeherr 1971, 105. Auch am Obermain liegen vor 1300 Fähren im Besitz adliger Familien vor. So haben von 1248 bis 1396 die reichsunmittelbaren Grafen von Truhendingen das Fährrecht in Kemmern (M-400) inne (Schrott 1986, 45). Die benachbarte Fähre in Biegen (M-403) dagegen gehörte zeitgleich dem Bamberger Kloster Michelsberg (Schrott 1989, 168).

1325 Siehe N-23.

bereits eine Hälfte am Fahr und konnte in der Folge wohl auch die andere Hälfte hinzugewinnen. Diese wurde vermutlich vom Stift St. Andreas in Worms verliehen, welches sie eventuell ursprünglich direkt vom Bistum Worms erhalten hatte[1326]. Auch die Einforderung und/oder der Kampf um Rechte zwischen zwei Herrschaften ist möglich, wie es ein Beispiel von 1294 zeigt, in dem es um einen Streit um die Fähre von Steinbach[1327] ging[1328]. Hier handelte es sich vermutlich um Auseinandersetzungen, welche auch immer wieder an anderen Übergängen wie der benachbarten Fähre in Lohr und Sendelbach[1329] belegbar sind. Auslöser ist die Lage der Siedlungen an einem Flussabschnitt des Mains, welcher als Grenze zwischen dem Territorium des Hochstiftes Würzburg und dem Gebiet der Herren von Rieneck fungierte[1330].

Ungewöhnlich und für spätere Zeiten bislang nicht nachweisbar ist die Verschenkung einer Fähre als Stiftung durch einen Adligen an ein Kloster. Dies tat Die(t)mar von Röttingen mit seinem Besitz an der Fähre in Kleinochsenfurt[1331]. Er gab den Übergang 1103 dem Kloster Hirsau im Schwarzwald, in das er selbst später eintrat. Dieses behielt die Fähre aber nicht lange, sondern übergab das Fährrecht dem Priorat Schönrain bei Gemünden. Das Priorat wiederum gibt das Recht 1251 an das Kloster Neustadt bei Lohr, welches es 1340 weiter an das Kloster Ebrach gibt, von wo aus es wohl am Ende des 15. Jahrhunderts beim Würzburger Domkapitel angesiedelt wird[1332]. In diesem Falle wäre es äußerst aufschlussreich zu klären, wie sich der rechtliche Status dieser Besitzung innerhalb dieser Zeit verändert[1333]. Mit der Säkularisierung gelangt die Fähre 1803 schließlich in den Besitz der Witwe des früheren Ochsenfurter Stadtschultheißen[1334].

Die beschriebenen Lehensfolgen lassen sich bis weit in die Neuzeit hinein mit unterschiedlicher Komplexität verfolgen[1335], wie auch diverse Besitzerwechsel[1336]. Ebenso existierten Rivalitäten zwischen einzelnen

1326 Mays 1877, 5; Prückner 1988, 19 f.

1327 Siehe M-200.

1328 Höfling 1838, 7.

1329 Siehe M-198.

1330 Eine ähnliche Problematik zeigt sich auch 1735 in Obernburg (M-104,5). Dort können zwei der Wilderei verdächtigte Personen über die Fähre dem Zugriff entgehen (Markt Erlenbach 1958, 258).

1331 Siehe M-270.

1332 Kampfmann 1990, 23 f.; Keyser/Stoob 1971, 425.

1333 Es ist nicht ganz klar, ob es sich bei den Herren von Röttingen um reichsunmittelbare Herren handelte. Sollte dies der Fall sein, wäre auch ihr verschenkter Besitz als reichsunmittelbar zu bezeichnen. Wie sich dieser Besitz aber nach diversen Weitergaben verhält und ob seine Sonderstellung gewahrt bleibt oder irgendwann schlicht in Vergessenheit gerät, lässt sich nicht klären. Fest steht aber, dass die Fähre zwar im Besitz des Klosters Ebrach ist, aber am Würzburger Domkapitel als übergeordnetem Herrn angesiedelt ist. Möglicherweise wurde die Besitzung im Verlauf der Besitzerwechsel vom Hochstift Würzburg erworben und dann erst an das Kloster Ebrach weitergegeben.

1334 Kampfmann 1990, 24.

1335 z. B. ist die Fähre in Wertheim (M-157) aufgeteilt zwischen unterschiedlichen Linien der Herren Löwenstein-Wertheim und dem Wertheimer Spital. Dieses besitzt nachweislich ab 1642, bis zur Ablösung der Fähre 1869 durch den Staat Baden, ein Viertel am Fahr. Um die Anteile an der Pacht besser verteilen zu können, wird 1758 ein Teilungsschlüssel eingeführt, welcher besagt: »*Repartition und Austheilung des Mayn-Fahr-Zinßes zu Wertheim nach des H. Archiv-Secretarii Rigels Bericht praes. 13. Oct. 1758 haben hieran: 1. die Hochfürstl. u. Hochgräfl. Häuser in Gemeinschaft miteinander 5/8 – 2. das Hochfürstl. Haus privative 1/8 – 3. das hiesige Hospital 2/8* […]«. Des Weiteren belehnt jeder Besitzer am Fahr einen eigenen Fährmann, sodass ab 1569 eigene Spitalsfährleute genannt sind, welche ein Viertel des Fahrs für sich beanspruchen dürfen (Sprotte 1982, 22 ff. 206). Ebenfalls in Wertheim ersteigert 1788/1789 der Wertheimer Bürger und Hofschreiber Johann Leonhard Härtlein das Fahr. Dieser betreibt es aber nicht selber, sondern stellt mehrere Schiffsleute dafür ein (Sprotte 1982, 43. 207). In Eibelstadt (M-263) ist die Fähre offensichtlich ein Teil der finanziellen Ausstattung des Amtes des Würzburger Dompropstes. Dieser verpachtet von 1407 an bis zur Säkularisierung das Recht an die Bürger von Eibelstadt und erhält vermutlich die Einnahmen daraus (Schicklberger 1998, 8 f.). Als bemerkenswerte und soweit überschaubar einzigartige Parallele kann die Fähre von Edingen (N-16,3) angeführt werden, welche durch den evangelischen Schulmeister des Ortes zwischen 1820 und 1886 verpachte wird. Die Einnahmen von 50 fl. jährlich aus der Verpachtung bilden einen Teil seines Gehaltes, und mit der Abgabe seines Rechts 1886 an die Gemeinde erhält er »*als Deckungsmittel um den Anschlag von jährlich 51 M. 43 d. am fixen Gehalt aufgerechnet*« aus der Gemeindekasse (Fetzer 2008, 717 ff.).

1336 z. B. geht der Besitz an der Fähre in Großheubach (M-122,5) durch mehrere Hände: Angefangen 1499 in Besitz der Herren von Rieneck, 1561 weiter an die Grafen von Erbach und 1751 an die Herren von Löwenstein, steht die Fähre 1933 nachweisbar in privatem Besitz vier lokaler Familien (Wagner 1933, 147 f.) Auch beim Bischberger Fahr (M-393) sind die Besitzverhältnisse aus heutiger Sicht nur schwer nachzuvollziehen. So wird 1415 davon gesprochen, dass das Fährrecht der Fährleute von der Mutter an die Tochter und ihren Mann vererbt wird, wobei es sich aber nicht um einen Besitz, sondern um ein Erblehen bzw. eine Erbpacht handeln wird. Andererseits ist 1575 belegt, dass die Herren Zollner von Brand das Lehen der Fähre innehaben (empfangen von den Herren von Stiebar, die es wiederum vom Hochstift Würzburg empfangen haben), »*aber die drei Ferchen haben den vierten Teil*«. Es scheint also so, als ob ein Teil der Fähre als ein freies Pachtverhältnis anzusehen ist, ein Viertel jedoch eine feste Erbpacht in den

Herrschaften, bei denen es entweder um Streitigkeiten gemeinsam genutzter Flussübergänge geht oder um konkurrierende Fährstellen[1337]. Konnten entsprechende Streitigkeiten nicht gelöst werden, konnte die nächsthöhere Instanz um Klärung angerufen werden, so z. B. 1684 bei einem Streit um die Fähre Niederrad[1338], bei dem entschieden wird, dass der Fährmann unter Androhung von »*10 Mark lötigen Goldes*« Strafe nicht bei der Ausführung seiner Tätigkeit gestört werden darf[1339]. Ebenfalls komplex sind die Rechtsbezirke einzelner Herrschaften geregelt. Um 1500 teilen sich die Herren von Seinsheim/Schwarzenberg als Herren von Marktbreit und das Kloster Auhausen als Herr des gegenüberliegenden Segnitz (M-277,1) das Fährrecht. In der Fährgerechtigkeit, welche durch das Kloster Auhausen dem Ort Segnitz ausgestellt wird, ist genannt, dass das Kloster die Herrschaft sowohl im Schiff als auch an beiden Ufern ausübt. Dies wird 1616 in einer Anmerkung korrigiert, welche besagt, dass sich dies nur auf die Schiffe, aber nicht auf die Stellen zum Anlanden bezieht. Zusätzlich sind weitere Verhaltensregeln für den Fährmann in rechtlich nicht ganz eindeutigen Situationen beschrieben[1340]. Dies betrifft Rechtsbrüche, welche auf oder an der Fähre be-

Händen dreier Fährleute darstellt. Die Verhältnisse werden noch unübersichtlicher in der Mitte des 17. Jhs., wenn eine Quelle von der Übertragung eines Drittels am Fahr von Joh. Grün (Angehöriger des Bamberger Stadtrates) an die Kirche zu Bischberg spricht. Ab diesem Zeitpunkt ist die Fähre zu 2/3 in der Hand der Zollner vom Brand und der Kirche, wobei die Erbpacht der Fährleute wohl weiterhin existiert. Mit dem Aussterben der Herren von Stiebar 1738 werden die Zollner vom Brand direkte Lehensempfänger des Hochstifts Würzburg, durch die Aufspaltung der Familienlinie wird das Lehen aber nochmals geteilt und fällt schließlich 1776 mit dem Aussterben der Zollner vom Brand wieder zurück an Würzburg, wird aber durch die Besitzverwalter der Zollner vom Brand offensichtlich weiterhin betrieben und nun jährlich verpachtet. Mit dem Auslöschen der Zollner vom Brand gelangt, ebenfalls nach einem Rechtsstreit, die Fähre in die Hand der Herren von Schönborn, welche das Fährrecht 1883 an die Gemeinde Bischberg für 2150 ℳ verkaufen (Arneth 1965, 232 ff.).

1337 z. B. 1431 kommt es zum Streit um den Übergang in Schweinfurt (M-340), weil sich der Deutsche Orden durch König Rudolf von Habsburg eine Fähre östlich der Brücke bestätigen lässt. Dagegen klagt die freie Reichsstadt Schweinfurt erfolglos (Würzburg, Staatsarchiv Reichsstadt Schweinfurt, Urkunden 1431 Juli 6. In: http://monasterium.net/mom/DE-StAW/SchweinfurtReichsstadt/1431_Juli_6/charter, aufgerufen am 27.05.2015). Im Jahr 1500 beschwert sich die Äbtissin des Klosters Kitzingen wegen der zu erwartenden Einrichtung eines »*Brückenfahrs*« in Randersacker (M-258,3) und der damit einhergehenden Konkurrenz zu ihrer Fähre in Heidingsfeld (M-255,9; Strasser 1986, 2; Schöffler 2007, 1725). Ab 1683 kommt es immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen der Gemeinde Gaustadt (R-2,4) und den Besitzern des Fahrlehens in Bischberg (M-393) um die Fähren an der Regnitzmündung in den Main. Dabei versuchen sich die Orte gegenseitig das Recht, schwere Wagen oder Fremde übersetzen zu dürfen, streitig zu machen (Arneth 1965, 232). 1718 existiert ein Disput um die Fähre Höchst (M-25) zwischen Kurmainz und Hessen-Darmstdt (Schäfer 1986, 74), und in der Zeit zwischen 1790 und 1809 kommt es um das Überfahrtsrecht von Laudenbach (M-117) zum Streit zwischen der Gemeinde Laudenbach und dem Hochstift Mainz (Kallfelz 1988, 100). Im Jahr 1777 wird ein Rechtsstreit zwischen dem Propst zu Triefenstein bzw. Lengfurt (M-174) und der kaiserlichen Oberpost wegen der Überfahrbedingungen geführt (Kuhn 2008b, 172 ff.). Zu einer ungewöhnlichen Situation kommt es 1775 am Fährübergang zwischen Ilvesheim und Seckenheim (N-10). Aufgrund nicht eindeutig geklärter Besitzverhältnisse wird die Fähre durch die Hofkammer des Kurpfälzer Grafen als neuer Bestand für 200 fl. jährlich angeboten und von der Gemeinde Seckenheim erworben. Damit wollen sich die Ilvesheimer nicht zufriedengeben, pochen auf ihr älteres Gewohnheitsrecht und betreiben ihre Fähre weiter, sodass jeder Ort eine eigene Fähre besitzt. Dies führt wohl zu heftigen Auseinandersetzungen und es kommt zu Beschwerden der Seckenheimer Fährmänner bei der kurpfälzischen Hofkammer, »*daß die Ilvesheimer Färchen, wie vorher, das Fahrt exercieren und conänuieren, und sie ihn an beyden Uffern nicht anfahren laßen, ja sogar die Seckenheimer ihr Geschäfft nur mit Ihnen trieben*«. Daraufhin ordnet die Hofkammer an, die Ilvesheimer Nachen »*loßzubinden und dem freyen lauf des Neckars zu überlaßen*«. Ebenso wird dem Seckenheimer Schultheißen bei 100 Rthlr. Strafe und sogar Zuchthaus gedroht, dass er dem Seckenheimer Fährmann zu seinem Recht gegenüber den Ilvesheimern verhelfen muss. Letztlich können sich aber die Ilvesheimer Fährleute durchsetzen und behalten das alleinige Fährrecht, müssen aber fortan eine Pacht entrichten (Probst 1981, 287 f.). Neben den Rechtsfällen, welche sich um die Probleme der Überfahrt drehen, kann die Fähre auch ein Ort sein, an dem Recht gesprochen wird. Im Falle von Obernburg (M-104,5) findet sich für das Jahr 1521 die Nennung, dass das Hubengericht einmal im Jahr am Obernburger Fahr stattfinden soll (Markt Erlenbach a. M. 1958, 228; Wohner 1968, 98).

1338 Siehe M-32.

1339 Hardt 2011, 13.

1340 »*29. Item. Zehen pfennig haben die Herrn alle Jahr vom Fahr und haben den schirm, frevel und daß gelait gantz daruff, Darzu haben sie zu büßen an beeden landten, im schiff und daruff hatt daß Gottshauß auch VIII Pfd. wachß zu Zinß. – K. Im Schiff, Schelch oder Brücken, und nicht am Gestat oder Ufer haben die Herrn zu strafen.*
30. Item. Man soll do überführen Dieb und Diebinnen und alte böße Leut und wer eß begerth.
31. Item. Ob einer keme in daß Schyff dem seine feinde nach eylten, und kemen so nahe hienau, und wöllen auch ins schieff, were dann der ferg drey Schritt vom lande hinden gefahren, so soll er den ersten überführen und den andern darhach holen und gleich mit einem alß sehr eyten als mit dem andern, ohne geverde; Sprüng aber einer zu dem Andern inß schieff neyn, so soll in der ferg sagen, daß eß ein frey gelait darinnen sey, wer dann daß verprüch den haben die Herrn zu büssen« (Frank 1982, 50 ff.).

gangen wurden, und sollte die Zuständigkeiten im Bedarfsfall regeln[1341]. Auch der Sonderstatus der Fähre innerhalb der Ortsgerichtsbarkeit wird in einigen Fällen deutlich. So unterliegt der Fährmann von Mainstockheim[1342] 1540 nicht der Ortsgerichtsbarkeit, sondern dem Gericht der Lehensherren und in schweren Fällen der Zent in Kitzingen[1343].

Neben kirchlichen und weltlichen Herren, welche von den Fähren profitieren, können die Einnahmen der Fähren auch für andere Zwecke verwendet werden[1344]. Bereits 1445 wird vom Schultheißen von Nilkheim[1345] ein Pachtzins in Höhe von einem Simmer Korn zum Erhalt der (vermutlich Aschaffenburger) Mainbrücke gegeben[1346]. Der Hinweis auf die Aschaffenburger Brücke findet sich nochmals 1730, wenn gesagt wird, dass sich die Fähre von Mainflingen[1347] im Besitz des Brückenbaufonds Aschaffenburg befindet[1348]. Auch die Verbindung der Fähre als Teil einer Immobilie lässt sich 1896 in Niedernberg[1349] nachweisen. Dort wird das Gasthaus »Mainlust« und damit das »*Recht der Mainquerfähre*« veräußert[1350].

Mit den beschriebenen Umbrüchen zu Beginn des 19. Jahrhunderts ändert sich die rechtliche Lage der Fährstellen nachhaltig, und das Recht zum Betreiben eines Flussübergangs kann privat erworben werden[1351]. Dies erfolgte allerdings nur sehr schleppend und in der Regel mit einem Umweg über die Gemeinden, welche in den Besitz der Fähren gelangten[1352]. Mit der Auflösung diverser alter Privilegien und deren Übergang an die großen Staaten Bayern, Baden, Württemberg oder Hessen sind diese nun verantwortlich und weisungsberechtigt, geben die Aufsichten und Verantwortungen aber in der Regel an die Gemeinden weiter (**Abb. 144**)[1353]. Die Gemeinden wiederum gehen mit ihren gewonnenen Freiheiten recht unterschiedlich

1341 Rechtsfälle im Zusammenhang mit Fähren finden sich immer wieder in den Akten. So wird 1649 ebenfalls in Segnitz-Marktbreit ein Fall von Totschlag verhandelt, bei dem der Fährmann einen schwedischen Soldaten erschlagen hat und deswegen verurteilt werden soll. Im Rahmen der Verhandlungen wird festgelegt: »*wer jemand uff dem Schiff oder Schelch Gewalt anlegt, es sei mit Schlagen, Steinwerfen oder dergleichen, der hat das Geleit gebrochen und kann von unsern Dorfherrschaft mit Leib und Gut gestraft und angehalten werden*« (Bischoff 2008, 2 ff.).

1342 Siehe M-290,6.

1343 Die Lehnsherren sind zu dieser Zeit unterschiedliche Ganerben der Herren von Schwarzenberg, von Fuchs, von Seinsheim und von Brandenburg (Selzer 1961, 130). Eine ähnliche Regelung wird 1746 in Neckargerach (N-70) in einem Erbbestandsbrief des Grafen von Kurpfalz zur Fähre getroffen. Dort wird angeordnet, dass »*7 o solle Erbbeständer in Klagsachen, den Erbbestand betreffend, alleinig unter Unser Hof kammer stehen*« (Liebig 1976, 133 ff.).

1344 Dass es beim Eintreiben der Einnahmen wohl mitunter Probleme gab, zeigt 1648 ein Fall in Wertheim. Offenbar war der Zinsamtsschreiber mit der Eintreibung der Pacht beauftragt, kam dieser Aufgabe aber auch nach mehrfacher Aufforderung nicht nach, sodass der Graf von Löwenstein ihm mit Entlassung drohen musste, was schließlich zum Erfolg führte (Sprotte 1982, 27 f.).

1345 Siehe M-90,5.

1346 Arbeitskreis Nilkheimer Geschichte, o. S.

1347 Siehe M-75.

1348 Scherzer 1958, 164.

1349 Siehe M-95,5.

1350 Wagner 1994, 290.

1351 Dass dies aber nicht immer konsequent stattfindet, zeigt das Beispiel der Fähre von Obernburg (M-104,5), wo das Rentamt, also die Finanzverwaltung, des Stifts Aschaffenburg 1847 die Fähre für den Preis der 18-fachen Jahrespacht an eine Familie Kammer verkauft. Diese veräußert die Fähre bereits 1859 für 11 500 fl. weiter an den Magistrat der Stadt Obernburg (Strasser 1993, 270 f.). An anderen Orten wie z. B. in Miltenberg (M-124) geht das Fährrecht bereits 1803 vom Bistum Mainz in den Besitz der Fürsten von Leiningen über (Keller 1999, 118) oder in Zell am Main (M-246) vom Kloster Unterzell an den Staat Bayern und 1814 weiter für 1200 fl. an die Gemeinde Zell (Kohl 1986, 156). Im Falle der Fähre von Fahr (M-317,7) befand sich das Fährrecht von 1400 bis 1803 in der Hand des Kollegiatstiftes Haug in Würzburg und wurde in dessen Auftrag durch den Schultheißen von Fahr vergeben. Mit der Säkularisierung fällt das Recht an die Gemeinde. Der Hirschfelder Bürger Philipp Scheuring erwirbt das Fahr und alles Geschirr für 5125 fl. 30 kr., muss aber an den bayerischen Staat einen Pachtzins von 6 fl. zahlen (Meusert 1997b, 23; 1997c, 50 ff.).

1352 Erst 1957 verzichtet der Baron von Bechtolsheim auf sein Fährrecht in Mainsondheim-Dettelbach (M-294), welches seine Familie ab 1727 innehatte, zugunsten der Gemeinde (Selzer 1961, 131; Worschech 2009, 2).

1353 z. B. vergibt das Regierungspräsidium Kassel die Konzession zur Betreibung einer Fähre von Dörnigheim (M-50,5) 1903 an den Kreis Offenbach für 10 ℳ jährlich, eine eher symbolische Summe (www.peterheckert.org, Stand 24.07.2015). 1819 ist in Seligenstadt (M-69,5) der Zollbeamte auf der Großwelzheimer Seite mit der Aufsicht über die Fähre beauftragt (Rücker 1972, 121 f.) und 1830 in Wertheim (M-157) die Polizeibehörde: »*1. Das Mainfahr ist eine öffentliche Anstalt, die nur unter einer Polizeibehörde steht. Das Fahr sei von jeher von den Herrschaften in die polizeiliche Aufsicht des Wertheimer Stadtamts gegeben worden. Die Aufsicht sei mit dem Stadtamt an Baden übergegangen und mit dem Amt an das Fürstl. Haus zurückgegeben worden*« (Sprotte 1982, 65 f.). Um 1869 wird in Dorfprozelten (M-141) eine Fähre genannt, welche keinerlei Lasten und Reichnisse besitzt und ein freiwilliges Unternehmen ist, also auch keine Pacht zahlen muss (Reder u. a. 1999, 44). Die Kontrollfunktionen an der Fähre können aber an andere Einrichtungen, je nach örtlichen

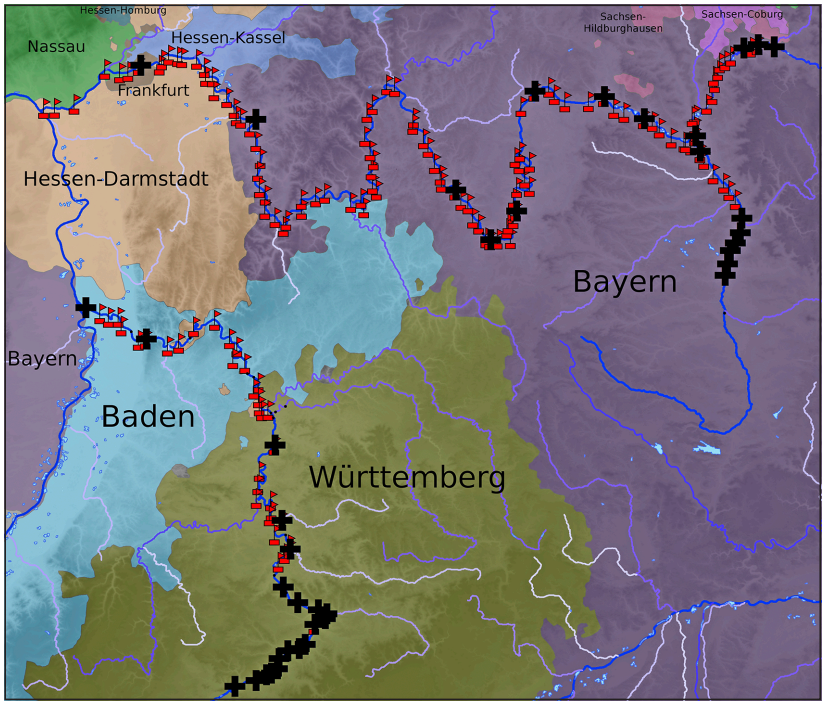


Abb. 144 Herrschaftliche Aufteilung des Deutschen Reiches 1820 und zu dieser Zeit vorhandener Fähren und Brücken im Arbeitsgebiet. – (Kartierung L. Kröger 2015; Kartierung der Herrschaftsgebiete übernommen von HGIS Germany, A. Kunz/L. Dietze, Germany State Boundaries, 1820, German Historical GIS, 2007).

um. In einigen Fällen wird die Fähre weiterhin verpachtet[1354], es kommt aber auch zu Verkäufen[1355] oder es werden Fährmänner durch die Gemeinde angestellt[1356]. Bedingt durch das Erbrecht, sowohl bei privatem Besitz als auch bei Erblehen, kommt es zum Teil zu extremen Feinunterteilungen der Besitzverhältnisse. Dies kann in besonderem Maße anhand einer Chronologie der Fährteilhaber am Fährort Neckarhausen[1357] ab 1634 durch die Jahrhunderte nachvollzogen werden[1358]. Die Unterteilungen mit Vererbungen, Aufteilungen und Zusammenführungen von Fähranteilen führen dazu, dass bis 1995 26 Teilhaber mit Besitzanteilen von 704/1536 oder 6/1536 entstanden[1359].

Mit der Verpachtung des Lehens durch einen Herrn oder eine Gemeinde konnten auch auf diese unterschiedliche Aufgaben zukommen. Dies konnte die Bereitstellung von Einrichtungen sein, welche zum Fahr gehörten[1360], aber auch andere Dienste, welche sie erfüllen mussten oder konnten. In vielen Fällen werden z. B. die Kosten des Fährschiffs und Reparaturen an diesem durch die Lehnsherren oder die Gemeinde über-

Begebenheiten, übertragen werden. So untersteht die Aufsicht über die Fähre von Wertheim ab 1880 der Generaldirektion der Großh. Staatseisenbahn, welche die Fähre zum Teil verpachtet (Sprotte 1982, 156. 161). Heutzutage teilen sich diese Aufgaben der TÜV und unterschiedliche Abteilungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSA).

1354 z. B. ab 1867 in Rumpenheim (M-48) durch den Bürgermeister (Hill 2006, 141 f.).

1355 z. B. ist das Fährrecht von Seligenstadt (M-69,5) vor 1868 offensichtlich in die privaten Hände mehrerer Fischerfamilien gelangt und wird 1867 von der Gemeinde zurückgekauft, um wiederum als Pacht an die Fischerfamilien zurückgegeben zu werden (Spahn 1996, 39). 1849 befindet sich das Fährrecht von Großwelzheim (M-72) in der Hand der Gemeinde, welche 1904 auf das Recht verzichtet. In der Folge richtet die Nachbargemeinde Kleinwelzheim eine Fähre ein (Rücker 1972, 120 f). Ab 1849 ist das Fährrecht von Niedernberg (M-95,5) in Besitz mehrerer Familien aus dem Ort belegt. Dieses wird 1964 von der Gemeinde zurückgekauft (Wagner 1994, 289 ff.). Um das Jahr 1874 ist das Recht an der Mainfähre in Wörth (M-110) offensichtlich aufgeteilt zwischen vier Personen, welche »*In Gemeinschaft mit der Stadt das Mainfahr*« betreiben. Dieses geht aber um 1909 an einen einzelnen Besitzer über (Trost 1989, 312). Vor dem Jahr 1836 ist das Fährlehen von Kemmern (M-400) in die Hände von 97 Gemeindeteilbesitzern gelangt, welche sich um die Überfahrten und die Anschaffung sowie den Unterhalt der Fahrbrücke kümmern (Schrott 1986, 511 f.).

1356 z. B. wird ab 1945 in Seligenstadt (M-69,5) ein städtischer Fährmann angestellt (Spahn 1996, 39).

1357 Siehe N-14.

1358 Backes/Fillbrunn 1995, 103 ff.

1359 Backes/Fillbrunn 1995, 93.

1360 Siehe Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

nommen[1361]. Recht detailliert sind in der »*Diedesheimer förchenfreyheit*«[1362] von 1579 nicht nur die Pflichten der Fährleute, sondern auch die des Kurfürsten von Kurpfalz als Lehnsherrn gegenüber den »*fergen*« aufgeführt. So wird gesagt, dass die Fährleute für den Neubau der Fahrzeuge auf Nachfragen Holz aus dem herrschaftlichen Wald erhalten können. Des Weiteren werden sie von ihren Zug- und Spanndiensten befreit, es sei denn, dass einer der Fährmänner ein Pferd besitzt. In diesem Fall soll er, wie auch alle anderen, bei Bedarf dem Herrn zur Verfügung stehen. Die Fährleute werden angehalten, die Fähre zudem bei drohender Gefahr weiterhin zu bedienen, und wo es nötigt ist, will der Pfalzgraf auf seine Kosten ihnen personelle Unterstützung zusichern. Bei Bedarf sollen die Fährleute mit ihren Fahrzeugen in die Nachbargemeinden reisen, um dort bei der Überfahrt des Herrn zu helfen. Dafür sei ihnen aber eine angemessene Kost und Logis zu gewähren, auch seien die Fahrzeuge zurückzutransportieren[1363].

Pacht und Vergabe der Fährlehen

Die Gewährung eines Lehens an den Fährmann war immer mit einer Zahlung an den Lehnsherrn verbunden. Diese Abgaben werden heutzutage in der Regel als Pacht verstanden. Dabei kann zwischen zwei Hauptformen der Pachtverhältnisse unterschieden werden. Zum einen kann ein Erbpachtsystem vorliegen, welches von den Eltern auf deren Kinder übertragen wird. Bei dieser Form kommt es nur selten zu Schwankungen in der Höhe der Pachtsumme. Zum anderen findet sich eine periodische Vergabe der Pacht, welche in einem festgelegten Turnus immer wieder neu vergeben wird. Dies erfolgt in vielen Fällen in einer Art Versteigerung, dem Verstreich. Durch die immer wieder erfolgten neuen Verhandlungen bzw. die Vergabe des Lehens an den Höchstbietenden änderte sich die Pachthöhe ständig. Dies wiederum lässt Rückschlüsse auf die Rentabilität des Fährüberganges zu und damit auf die Frequentierung des Flussüberganges. Je mehr Fahrzeuge und Personen, besonders Auswärtige, wie später noch gezeigt wird, über den Fluss fahren, desto höher sind auch die Einnahmen der Fährleute. Mit einem höheren Gewinn wird selbstverständlich auch die Erlangung der Pacht attraktiver, wodurch gleichzeitig bei den Versteigerungen die Pachtsumme ansteigt.

1361 So lässt z. B. der Bischof von Würzburg 1594 für den Ort Hafenlohr (M-182,6) eine neue Fähre erstellen (Schüll 2012, 5. 11). In Klingenberg (M-113) stellt die Stadt 1874 ebenfalls das Fährgerät und bezahlt größere, nicht durch die Fährmänner verschuldete Reparaturen am Fahrzeug (Berninger 1995, 248 ff.). In Untereisesheim (N-105) wird im Pachtvertrag von 1857 festgehalten: »*5. das Wagenschiff wird den Pächtern samt den dazugehörigen Gerätschaften (1 Schaltbaum, 2 Hacken, 1 Streicher, die notwendigen Seile, 1 Anker) übergeben; die Kosten der Reparaturen hat die Gemeinde zu bestreiten*«, und »*7. in der Heu- und Öhmdernte werden den Pächtern nötigenfalls zwei Mann zur Unterstützung auf Kosten der Gemeinde beigegeben*«. Dies wird im Pachtvertrag von 1863 nochmals bestätigt (Angerbauer/Koch 1976, 111 ff.).

1362 Siehe N-80,5.

1363 »*Daentgegen zaigen sie anne, das höchstgedachte Churfürstliche Pfallz inen, den fergen, zu ihren nehen und nachen, wan die baufellig und ein ander von neuem machen laßen, in ihrer churf. gnaden weiden nach notturft holz darzu geben. Doch müessen sie allwegen zuvorderst bei der canzley undertenigst supplicando darumben anhalten und erlangen. Item sie sind deß herrnfrons, auch reisens und ziehens, deßgleichen aller gemeiner embter und vormunderei biß dahero gefreyet gewesen. Jedoch, so der fergen einer pferdgehalten und damit gebauet, seie er wie andere mit kerchen oder wagen meinem gnedigsten herrn, wan ime gebotten wurd, zu fröhnen schuldig. […] Item wo bei nächtlicher weil sich feuersgefahr oder sonsten kriegsleuf und meüterei zutrüegen, sie, die fergen, sambtlich inheimisch halten und bei dem fahr jederzeit finden laßen sollen oder, wo es sogar gefehrlich und nöttig und ir, der fergen, zu wenig weren, hab allwegen ein keller uff ihr ansuchen mehr leut, die ihnen geholfen, zum fahr verordnet. […] Item sie zeigen auch ane, das sich seithero oftermals begeben, das, wan mein gnedigster herr von Dilsperg oder Münnenberg oder andere herrschaften nacher Lorbach gereißt, das ihnen von meins gnedigsten herrn wegen gebotten würd, mit der nehen gehn Gerach zu fahren, das hoffgesind helfen uber den Necker zu füren. So seie man doch wie fergen in ihrer churf. gnaden cost zu halten und auch die nehen wider in fron heruffzufüern schuldig, welches gleichwoll biß dahero nit beschehen. Mit bitten, inen den cost nochmaln zu reichen, wöllen sie in dem gern gehorsam sein. Item wan viel hochgedachte Churfurstliche Pfallz uff Moßbach zu reißen, dasselbsten ubernachten und zu Diedeßheim uberfahren, laß man die fergen mit der nehen zu Gerach oder Haßmerßheim, wo es vonnötten, auch ervordern. Hab man ihne allwegen in der hoffkuchen und keller daselbsten zimblich speiß und trank geben*« (Kollnig 1985, 263 ff.).

Es ist leicht nachzuvollziehen, dass bei einer öffentlichen Vergabe des Fährlehens beträchtlich mehr Schriftstücke entstehen als bei einem sich über die Jahre kaum ändernden Erbpachtsystem. Besonders für die Neuzeit müssen wir mit einem Ungleichgewicht in der Überlieferung rechnen, sodass vermutlich der Eindruck erweckt wird, dass die Versteigerung des Fährlehens die gängige Praxis gewesen wäre. Es hat aber den Anschein, dass das Erblehen die gebräuchlichere wie auch die ältere Form darstellt. Es ist vorstellbar, dass eine Versteigerung des Lehens erst dann vorgenommen wurde, wenn eine Familie, welche das Erblehen besaß, ausstarb und Nachfolger gefunden werden mussten. Nachweisbar ist dies anhand des aktuellen Quellenstandes allerdings nicht.

Mit der Vergabe der Pacht wurden nicht nur die Einnahmen der Lehnsherren abgesichert, sondern die Fährleute erkauften sich auch gleichzeitig ein exklusives Recht, welches innerhalb eines klar definierten Flussabschnittes nur ihnen zugeteilt wurde. So wurde bei einem einheitlich geschlossenen Herrschaftsgebiet[1364] von der Herrschaft zugesichert, dass keine weiteren Fähren eingerichtet wurden, um so das Monopol, aber auch gleichzeitig das Einkommen der Fähre abzusichern. Dies lässt sich bereits 1366 in Dörnigheim[1365] belegen, wo niemand außer dem Fährmann im Herrschaftsbereich des Abtes vom Sankt Jakobskloster zu Mainz Leute über den Fluss setzen darf[1366]. Die Bedeutung dieser Zusicherung der Herrschaft konnte so weit gehen, dass z. B. die Fährleute von Mundelsheim[1367] 1823 darum bitten, dieses Recht gegen die Zahlung einer Pacht zu erhalten. So haben wohl zwei Fischer von der Gemeinde eine Fußgängerfähre übertragen bekommen, aber auch andere Einheimische mit Booten setzten regelmäßig Fahrgäste über den Fluss. Um dies zu verhindern, bitten die Fährleute darum, dass ihnen und ihren Nachkommen »*für ewige Zeiten*« das Fährrecht gegen einen jährlichen Fahrzins zugesichert wird. Dem wird gegen eine jährliche Pacht von 1 fl. entsprochen und allen, welche keinen Besitz auf der anderen Neckarseite haben, das Übersetzen bei einer Strafe von 1 fl. verboten[1368]. Es ist aber auch möglich, dass den Fährleuten ein Exklusivrecht auf das Übersetzen von Wagen oder Fremden verliehen wird. So beschweren sich 1732 die Fährleute von Mainflingen und Stockstadt[1369], dass die konkurrierenden Fähren in Kleinostheim und Mainaschaff[1370] nicht nur »*Menschen*« [!], sondern auch Juden mit Vieh übersetzen[1371].

Wie auch bei den Lehensverhältnissen ist eine Gesamtschau aller Zahlungen im Arbeitsgebiet nicht möglich. So sollen wieder charakteristische Einzelbeispiele und Sonderfälle vorgestellt werden, um eine Vorstellung der Vergabepraxis zu vermitteln.

1364 In Bereichen, wo die Territorien zweier unterschiedlicher Herren aneinanderstießen, konnte die Lage auch eine andere sein.

1365 Siehe M-50,5.

1366 Zimmermann 1978, 136 ff.

1367 Siehe N-144,7.

1368 Hopf 1995, 283.

1369 Siehe M-75 und M-81,5.

1370 Siehe M-79 und M-83.

1371 Miltenberger 1982, 200. 1555 wird der Gemeinde von Kleiningersheim (N-148,2) bei einer Strafe von 1 Pfund Heller (kleiner Frevel) verboten, Fremde über den Fluss zu setzen. Dies wird 1742 ausgeweitet auf Reiter und Wagen (Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 50). Der Fähre von Neckarhausen (N-14) wird 1706 durch den Pfälzer Kurfürsten gestattet, fremde Fahrzeuge über den Fluss zu setzen (Backes/Fillbrunn 1995, 13 ff. 33). Im Rahmen eines Rechtsstreits 1707 in Viereth (M-388) wird z. B. festgelegt, dass der Fährmann zwar eine »*Brucken*«, also eine Wagenfähre, nutzen, damit aber nur Einheimische und deren landwirtschaftliche Erzeugnisse übersetzen darf (Arneth 1965, 232 f.). Auch 1734 wird den Fähren von Feudenheim (N-8) und Ilvesheim (N-10) untersagt, Fremde über den Fluss zu setzen, da die Fähren nicht für den überregionalen Transport vorgesehen seien (Backes/Fillbrunn 1995, 19). Es ist darauf hinzuweisen, dass sich die Konkurrenz der Übersetzrechte nicht nur auf Fähren beschränken muss. So ist es den Fährleuten von Neuenheim (N-23) 1598 verboten, fremde Personen über den Neckar zu führen, da diese die benachbarte Brücke von Heidelberg nutzen sollen. Das Verbot wird 1789 sogar noch insofern präzisiert, als dass eine Stunde Fahrt oberhalb und unterhalb der Brücke von Heilbronn keine Fremden über den Fluss gesetzt werden dürfen (Prücker 1988, 155; Lurz/Vogt 1990, 105). 1760 wird in Wertheim (M-157) festgelegt, »*weil sonst die herrschaftl. Revenüe geschwächt werde* […] *alles, was über den Mayn zu transportiren, durch die ordentlichen Mayn-Fahr-Beständer ganz allein geschehen muß*« (Sprotte 1982, 35). In Wörth (M-110) wird 1660 ein Kompromiss zwischen den Fährleuten und den Bewohnern in einer Streitfrage zum Übersetzrecht gefunden. So darf nun jeder »*Bürger, sey wer der wölle, welcher einen aygenen schelch oder nachen hat* […] *sich und sein aygene Haußgenossen hin über* [fahren,] *doch das er nit andern Leut führt und ihme fehrer einen Lohn entwend*« (Trost 1989, 310). Siehe zu den Konflikten zwischen den einzelnen Flusspassagen und deren Rechte bzw. Einschränkungen insbesondere auch Anm. 1337.

Bei einer ersten Unterscheidung zwischen den Fährorten und deren Pachthöhe muss berücksichtigt werden, für was oder welche Privilegien der Fährmann seine Abgaben entrichtet. So wird nicht nur für das Überfahrtsrecht eine bestimmte Summe gezahlt, sondern auch für die Ausstattung des Fahrs mit Gütern und weiteren Privilegien[1372]. Ebenso sind immer die durch die Fährleute zu erbringenden Dienste[1373] wie auch die an sie gerichteten Leistungen, vornehmlich der Fährnutzer[1374], mitzuberücksichtigen, gleichfalls »weiche Faktoren« wie Gewohnheitsrechte, Konkurrenzsituationen am Fluss und selbstverständlich die Frequentierung des Überganges.

Geldformen

Bei der Bezahlung der Pacht kann zwischen Naturalien und Zahlungen in Münze unterschieden werden. Während sich der Gegenwert von Naturalien zum Teil nur schwer ermitteln lässt und die Werte jährlich stark schwanken können, ist ein Vergleich zwischen Geldzahlungen an unterschiedlichen Orten oder während fester Zeitabschnitte deutlich besser möglich[1375]. Dabei kommen die gängigen Zahlungsmittel des Mittelalters und der Neuzeit zum Einsatz. Die am häufigsten verwendete Währung ist der Gulden (fl.), daneben gibt es aber auch Heller (hl.), Pfennige (Pf.), Kreuzer (kr./xr.) oder die Mark (ab 1871 ℳ, als Reichsmark [RM] ab 1924 bzw. als Deutsche Mark [DM] ab 1948). Hinzu kommen noch die seltener genannten Schillinge (ß), Albus (alb.) und Denar (den.)[1376]. Auch eine kombinierte Abgabe aus Geld und Naturalien ist durchaus möglich[1377]. Dies ist der Fall, wenn der Fährmann seine Pacht nicht nur an eine Person oder Institution zahlen muss, sondern mehrere Begünstigte Zuwendungen erhalten. In solchen Fällen wird die Lage recht komplex, wie es an den Abgaben der Fähre Neckarhausen[1378] von 1745 deutlich wird. Dort werden »*nebst denen bißherigen herrschaftlichen undt andteren schuldigkeiten*« auch Abgaben für weitere Verwaltungseinheiten, Kirchen etc. genannt[1379]. Eine vergleichbare Situation liegt 1783 in Sassanfahrt[1380] vor, wo »*10 Gulden für Ihro geheimen Rath- und Lehenspropst, 4 Gulden 48 Kreuzer für den Lehens-Secretär Hofkammer-Rath Rohrbach, 2 Gulden für den Domprostey-Actuario, 1 Gulden für den Lehenstiftsdiener und 2 Gulden 30 Kreuzer für den Lehensbrief*« gezahlt werden müssen[1381].

1372 Siehe Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

1373 Siehe Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.

1374 Siehe Kap. Pflichten der Fährnutzer, S. 211.

1375 Zur Problematik der Kostenentwicklung unterschiedlichster Naturalien und als Orientierungshilfe für deren Umrechnung, aber auch zur Ermittlung des Gegenwertes von Geldmengen, s. Elsas 1936/1940/1949.

1376 Die Umrechnung der unterschiedlichen Währungen ist dabei vereinfacht folgendermaßen: 1 fl. = 30 alb. = 60 kr. = 180 den. = 240 Pf.; s. zu den Geldumrechnungen und auch vereinfachten Volumen- und Gewichtsmaßeinheiten, wie sie in Klingenberg (M-113) genutzt wurden, Berninger 1995, 94 f. Die Komplexität, welche die Umrechnung und der Gegenwert unterschiedlicher verwendeter Münzen in Mittelalter und Neuzeit besaß, führt Elsas mit seinen Erhebungen deutlich vor Augen, so auch die unterschiedlichen Werte von fränkischen und rheinischen Münzen, welche etwa ein Verhältnis von 1:1,25 besaßen (zu den Würzburger Münzen s. Elsas 1936, 123 ff.). In nur wenigen Quellen wird zwischen rheinischer und fränkischer Münze unterschieden, so z. B. werden 1508 in Seligenstadt (Koch 1940, 136), 1753 und 1760 in Lengfurt (Kuhn 2008a, 172 ff.) oder 1762 in Breitengüßbach (Schrott 1989, 666 f.) explizit rheinische Münzen erwähnt. Für die sonstigen Quellen ist eine Unterscheidung nicht möglich, was ein erhebliches quellenkritisches Problem darstellt und innerhalb dieser Arbeit nicht lösbar ist. Ähnliche, wenn auch nicht ganz so drastische Probleme existieren ebenso bei der Einschätzung von Gewichten und Hohlmaßen, welche regionalen Schwankungen unterworfen sind (zu den Würzburger Maßen s. Elsas 1936, 155 ff.). Eine Angleichung des Wertes ist bedauerlicherweise unumgänglich.

1377 So z. B. um 1508 in Seligenstadt (M-69,5), wo der Fährmann jährlich eine Abgabe von Geld und Korn leisten muss (Koch 1940, 136).

1378 Siehe N-14.

1379 »*Von welcher unserer Neckarfahr, 6to Erbbeständere nebst denen bißherigen herrschaftlichen undt andteren schuldigkeiten – als an unsere gefällverweserey nacher Ladenburg Neun Creutzer Drey heller an geldt nebst ein Malter Korn, nicht weniger der Kirch ad sanctum gallum Dreyßig fünff Creutzer sieben ein halben heller an geldt undt zwey Malter vier simern Korn, so dann dem hospital daselbst ein Malter Korn undt der Pfleg Schönau sechs Creutzer an geldt – künftighien alljährlich, undt zwarn auf Martini nechsthien zum ersten mahl, an gedachte unsere gefällverweserey nacher ladtenburg acht Malter Korn nebst ein für allemahl zwey guldten 48 Kreuzer zu herrschaftlicher tax entrichten sollen.* […] *Nicht weniger, 8vo die biß anhero Eingeführte völlige Schatzung, undt zwarn von sechshundtert guldten Capital, monathlich sechs guldten Entrichten*« (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.).

1380 Siehe R-18,1.

1381 Ochs 1992, 137.

Die gängigste Naturalie für die Abgabe ist das Korn[1382], welches sich bis in das 20. Jahrhundert im gesamten Bearbeitungsraum nachweisen lässt und als Fährkorn bezeichnet wird. Aber auch Hafer und Stroh können vorkommen[1383]. Wein ist ebenfalls als Abgabe belegt[1384]. Weiter lässt sich auch die Abgabe von Geflügel finden. Dies sind in der Regel Hühner oder Gänse, welche zu Fastnacht, St. Martin, Walpurgis oder an einem anderen festgeschriebenen Tag abgegeben werden müssen[1385]. Fische als Abgabe sind eher selten[1386], was durchaus erstaunt, da viele Fährleute auch als Fischer tätig waren. Diese Naturprodukte wurden wohl durch den Fährmann selbst produziert, da an mehreren Orten zum Fährlehen auch Flächen für Gartenbau, Weinreben, kleinere landwirtschaftliche Flächen oder Fischereirechte gehören[1387].

Eher ungewöhnlich sind Produkte, welche der Fährmann wohl selbst anschaffen musste, um sie weiter zu vergeben. Dazu zählt das Wachs[1388] für Kerzen, welches als Abgabe für Kirchen fällig war. Eine absolute Sondererscheinung stellt die Bezahlung der Pacht der Fähre in Eibelstadt dar. Dort wird 1407 durch den Würzburger Dompropst die Zahlung »*uff sanct Martenus tag ein pfunt guteß wissen Ingelbers*« verlangt, also eines Pfunds Ingwers. Diese Abgabe hält sich relativ lange und wird 1617 noch durch ein Martinshuhn ergänzt. 1624 wird die Zahlung wohl zwischenzeitlich in Geld abgegolten (etwa 4 fl. 7 kr.), aber 1728 wiederum wird im Bestandsbrief des Dompropstes berichtet: »*von burgermeister und Rath daselbsten das Fahr am Mayn alda, welches Uns und Unserer Dom-Probstey allhier zu Würtzburg zu lehen rühret, und Jährlichen Ein pfund Inquer, und Ein Martins Hun Zinnset, zu rechtem Zinns lehen Verliehen Haben*« [1389]. Zu den Sonderleistungen der Fährleute zählen auch die Nennungen von Mahlzeiten, welche die Fährleute reichen mussten. 1619 wird in Eibelstadt[1390] die ältere Verpflichtung der Fährleute aufgehoben, den Ratsherren einmal im Jahr ein Essen auszugeben. Gleichzeitig steigt aber die Pachtsumme um 15 fl. auf 25 fl. an[1391].

1382 1445 wird in Nilkheim (M-90,5) ein Simmern Korn als Pacht gegeben (Arbeitskreis Nilkheimer Geschichte 1997, o. S.), 1682 und 1701 werden dem Kloster Neustadt von der Fähre Hafenlohr (M-182,6) jährlich 2 Metzen Korn als Gült gegeben (Schüll 2012, 15) und 1745 werden in Neckarhausen (N-14) jährlich acht Malter Korn gezahlt (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.).

1383 1379 und 1665 werden für die Fähre von Miltenberg (M124) zwei Malter Hafer gegeben, zusätzlich zu einer Geldabgabe (Keller 1999, 116 ff.).

1384 1628 geben die Fährleute von Bürgstadt (M-126,5) jährlich 12 Eimer Wein, 12 Malter Korn, 2 Malter Habern und 100 Bündel Stroh für die Pacht der Fähre (Schmitt 1989, 48).

1385 So beträgt die Pacht der Fähre von Großwallstadt (M-100,3) 1624 eine Gans, ein Sommer- und ein Fastnachtshuhn (Brand u. a. 1983, 152; Kroth/Schuck 1982, 178), in Großheubach (M-122,5) werden 1499 und 1561 zwei Fastnachtshühner gegeben (Wagner 1933, 147 f.; Seemann 1995, 43). In Freudenberg (M-132,7) werden ab 1423 5 Malter Korn, 10 »*Thurnes an Geld*« und ein Sommerhuhn verlangt (Mai 1908, 83 f.). Ab 1570 werden in Hafenlohr (M-182,6) die jährliche Abgabe eines Sommerhuhns und 5 fl. Handlohn gezahlt (Hasenfuß 1974, 61; Schüll 2012, 8). In Sommerach (M-302,2) werden zwischen 1700 und 1724 jährlich ein Fastnachtshuhn und 21 Pf. Zins abgegeben (Meusert 1996, 90 f.). In Diedesheim (N-80,5) werden »*uff Martini zwolf schilling pfening zu zinß*« sowie »*ein faßnachthun*« als Abgaben geleistet (Kollnig 1985, 263 ff.).

1386 1624 zahlt der Fährmann von Lengfurt (M-174) neben einer Pacht von 50 fl. auch einen halben Zentner Fisch: »*Fürß dritte, soll Er, Fehrer ein halben Centner Mainfisch, so unverschlagen, und Kauffmanßgut, über noch einen Centner wegen der Ihme eingeantworteter grossen Fisch weidt und brait garenß, damit daß Closter von Alterß, auff Lengfurter Marckung den Main ab und auff, berechtiget, dem Closter raichen und Uferen, und diese zwar zue Freytag, Sambstägen und Fastägen, jedesmahl zwey oder drey Pfundt, so lang biß erß völlig bezalt hat unseümig liferen*« (Kuhn 2008a, 183 ff.). Auch die Fährleute in Wimpfen (N-99,5) müssen 1458 zu Weihnachten und Martini Fische abgeben. Die Menge der Fische ist allerdings unbekannt. Für 1529 wird davon gesprochen, dass die Fische einen Wert von 12 oder 14 Pfund besitzen sollen (Frohnhäuser 1870, 189).

1387 Siehe dazu Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

1388 Im Jahr 1599 müssen für die Nutzung von Grundstücken für das Fahr in Hafenlohr (M-182,6) jährlich ein Pfund Wachs an die Kirche von Hafenlohr und zwei Pfund Wachs an die Kirche von Karbach gegeben werden. Im Jahr 1701 bekommen beide Kirchen 2,5 Pfund Wachs (Schüll 2012, 5. 12 f.). Auch in Segnitz (M-277,1) erhält die Kirche 1500 Wachs als Zinsabgabe, allerdings mit 8 Pfund eine deutlich größere Menge: »*29.* […] *daruff hatt daß Gottshauß auch VIII Pfd. wachß zu Zinß*« (Frank 1982, 50 ff.). Dabei handelt es sich um recht geringe Kosten für die Fährleute, da in der zweiten Hälfte des 15. Jhs. in Würzburg ein Pfund Kerzen etwa 5,5 Denare kostete (Elsas 1936, 625).

1389 Schicklberger 1998, 8 f. 34. Der Wert eines Pfundes Ingwer belief sich in München im 16. Jh. auf durchschnittlich 153 Denare (Elsas 1936, 571 f.).

1390 Siehe M-263.

1391 Schicklberger 1998, 22. Auch in Klingenberg (M-113) erhielt der Stadtrat 1742 »*Trunk und Brodt*« plus »*eine maas wein und für 2 Kreutzer Brodt für dessen Bemühungen*« von den Fährleuten (Berninger 1995, 246 ff.).

Gerade ab dem 19. Jahrhundert versuchten sowohl die Fährleute als auch die Lehnsherren die Zahlungen von Naturalien in Geld umzuwandeln[1392]. Dass sich der Fährkorn aber regional recht lange halten kann, zeigt die Bitte des Fährmanns von Trennfeld[1393], der erst 1922 die Umwandlung der Abgabe in eine Geldzahlung beantragt[1394].

Höhe der Summen

Die Höhe der Pachtsummen kann aus bereits genannten Gründen zwischen den einzelnen Fährstandorten erheblich schwanken, und gerade für die Angaben bis ca. 1500 sind pauschale Aussagen aufgrund der unzureichenden Quellenlage schwierig bis unmöglich[1395]. Erst mit der flächigen Einführung der Abgaben in Gulden besteht ein einheitliches und somit vergleichbares System. So lassen sich ab dem späten Mittelalter an einigen Orten Zahlungen von unter 10 fl. jährlich beobachten. Bei diesen Nennungen handelt es sich in der Regel entweder um recht frühe mittelalterliche Berichte von Plätzen, deren Pachtpreise im Verlauf der frühen Neuzeit deutlich steigen[1396], oder aber um kleine, eher unbedeutende Fährstandorte[1397] besonders des 19. Jahrhunderts[1398].

Der größte Teil der Beträge bewegt sich aber vom 16. bis zum Ende des 19. Jahrhundert in einem Bereich zwischen 10 fl. und 50 fl. jährlich[1399]. Beträge darüber hinaus betreffen vor dem 19. Jahrhundert wohl nur größere Fährübergänge, können aber bis zur Phase des massiven Ausbaus von Brücken ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts[1400] auch an kleineren Fährorten vorkommen[1401]. Einmalig hohe Pachtsummen liegen für die Fähre Neuenheim[1402] in bzw. bei Heidelberg vor. Bereits 1784 soll hier der Heidelberger Geheimrat von Babo für das Recht der Überfahrt in Neuenheim und in Ziegelhausen[1403], die nächste Fähre auf der anderen Seite der Heidelberger Brücke, eine jährliche Summe von 5200 fl. gezahlt haben, welche in den weiteren Jahren noch auf 12 000 fl. angestiegen sein soll[1404]. Allein durch ihre Einzigartigkeit ist die Pacht in einem fünfstelligen Betrag äußerst skeptisch zu sehen, auch vor dem Hintergrund, dass die Pachtsumme 1847 wieder mit 1296 fl. angegeben wird[1405]. Der Vergleich mit anderen überregional bedeutenden Fährstandorten am Rhein zeigt aber, dass die Pachtgebühren zum Teil beträchtliche Höhen

1392 z. B. 1858 bzw. 1875 in Neckarhausen (N-14), wo die Kornabgaben an die Kirche durch eine einmalige Zahlung abgegolten oder allgemein in Münzen umgewandelt werden (Backes/Fillbrunn 1995, 55. 63).

1393 Siehe M-171,4.

1394 Huller 1982, 146.

1395 Eine der frühesten Nennungen stammt aus Obernburg (M-104,5) aus dem Jahr 1261, wo von einer Zahlung in Höhe von 5 Schilling oder mehr gesprochen wird. Der genaue Grund der Zahlung ist aber nicht eindeutig: »*5 ß vel plus*« und »*de naulo ibidem 5 ß ℔*« (Fischer-Pache 1993, 294 ff.).

1396 1423 wird in Freudenberg (M-132,7) eine Pacht in Höhe von 1,5 fl. gezahlt (Mai 1908, 83), und in Wimpfen (N-99,5) muss der Fährmann 1458, und nochmals 1529 bestätigt, jährlich 5 fl. Pacht für den Erhalt des Fährrechtes zahlen (Frohnhäuser 1870, 189).

1397 1623 werden in Höchst (M-25) 7 fl. an den Landgrafen von Hessen gezahlt (Gorr 1982, 206; Schäfer 1986, 55), 1685 werden in Niedernberg (M-95,5) 3 fl. an das Hochstift Mainz entrichtet (Wagner 1944, 289), 1696 gibt der Fährmann von Sassanfahrt (R-18,1) einen jährlichen Zins von 8 fl. (Ochs 1984, 137), und 1714 wird für das Fährlehen von Hohenfeld (M-284,2) ein Zins von 1 fl. 3,75 gezahlt (Krauß 1933, 306; Selzer 1961, 132).

1398 1803 zahlt der Fährmann von Fahr (M-317,7) für seinen Besitz einen Pachtzins von 6 fl. (Meusert 1996, 51), 1832 wird für die Fähre in Eberbach (N-58) eine jährliche Abgabe von 5 fl. verlangt (Weiss 1900, 329), 1860 zahlen zwei Fährleute in Hasloch (M-152,5) jährlich 8 kr. (Reder u. a. 1999, 44), und im Jahr 1865 werden für die Fähre in Hochberg (N-169) 4 fl. Pacht verlangt (Hagel/Pfizenmayer 1988, 53).

1399 Als Auswahl sind hier zu nennen: 1563 in Neckargerach für 43 fl. (N-70, Liebig 1976, 132), 1602 in Wimpfen für 20 fl. (N-99,5, Frohnhäuser 1870, 189), 1705 in Obereisenheim für 16 fl. (M-319,5, Meusert 1996, 42), 1751 in Großheubach für 20 fl. (M-122,5, Wagner 1933, 148), 1783 in Sassanfahrt für 20 fl. 18 kr. (R-18,1, Ochs 1984, 137), 1787 in Rothenfels für 35 fl. (M-185, Kolb 1992, 193), 1834 in Griesheim für 15 fl. (M-29, Ickstadt 1987, 11; Nielbock 1971, 81), 1860 in Reistenhausen für 30 fl. (M-136,3, Reder u. a. 1999, 44) und 1868 in Trennfeld für 24 fl. (M-171,4, Huller 1982, 147).

1400 Siehe dazu Kap. Überblick über die Entwicklung des Brückenbaus, S. 246.

1401 Als Auswahl sind hier zu nennen: 1730 in Mainflingen für 145 fl. (M-75, Scherzer 1958, 164), 1811 in Bug für 250 fl., um 1849 aber auf 125 fl. gesenkt (R-7,8, Schuster 1898, 53. 56; Paschke 1971, 56; Artmann 2008, 80), 1835 in Untereisesheim für 140 fl. bzw. später für 115 fl. (N-105, Angerbauer/Koch 1976, 111) und 1843 in Neuenheim für 250 fl. (N-23, Lurz/Vogt 1990, 106).

1402 Siehe N-23.

1403 Siehe N-29.

1404 Mays 1877, 12.

1405 Jaeger 1988, 44.

erreichen konnten. So musste z. B. für die Rheinfähre in Mannheim 1680 eine jährliche Pacht von 800 fl. aufgebracht werden[1406].

Auch nach der Umstellung der Pacht von Gulden auf Mark zeigen sich weiterhin erhebliche Unterschiede bei der Höhe der Pachtgebühren. So schwanken diese von 6 ℳ zwischen 1897 und 1900 in Bettingen[1407] bis zum Teil deutlich über 1000 ℳ an mehreren Orten[1408].

Eine bislang einzigartige Regelung der Abgaben stellt eine Fährordnung von 1715 in Karlstadt[1409] dar. Dort müssen die Fährleute zum Erhalt der Fähre einen Würzburger Schilling an das Hochstift Würzburg zahlen sowie 5 % ihrer Einnahmen[1410]. Wie dies allerdings durch das Hochstift überprüft wurde, ist nicht erkennbar.

Neben der Pacht, die sich positiv auf die Finanzen der Herrschaft oder der Gemeinde auswirkt, gab es auch Fälle, bei denen der Fährübergang subventioniert werden musste bzw. eine Zahlung von der Gemeinde an die Fährleute floss. Der Grund dafür ist in der Regel, dass der Fährmann von seinen Einnahmen alleine nicht leben konnte und auch Nebentätigkeiten nur in beschränktem Maße möglich waren. In solchen Situationen wurde durch die ansässige Gemeinde dem Fährmann Geld gezahlt mit der Begründung, dass Gemeindemitglieder die Fähre, besonders zu Erntezeiten, kostenlos nutzen durften und mit ihr ein Flussübergang überhaupt erst vorhanden war. Einen frühen Fall einer Zahlung an Fährleute findet sich 1555 und 1742 in Kleiningersheim[1411], wo neben der bedeutenderen Fähre von Großingersheim ein Übergang nur für die Gemeinde eingerichtet wird. Dieser ist es verboten Fremde überzusetzen, und die Gemeinde Kleiningersheim muss zum Ausgleich der Fähre in Großingersheim jährlich eine Entschädigung von 1 Pfund 8 Schilling Heller (1 lib. hlr., 8 ß hlr.) bzw. 1 fl. 2 hl. zahlen[1412].

Die meisten Zahlungen kommen allerdings erst ab dem 19. Jahrhundert auf und betreffen nur kleine unrentable Flussübergänge. So scheint sich in Himmelstadt[1413] der Betrieb der Fähre für die Fährleute nicht rentiert zu haben. Dort wird das Fährrecht ab 1823 an den Bieter mit den geringsten Forderungen versteigert. Das heißt, dass die Gemeinde einer Person einen Betrag zur Verfügung stellt, welche im Gegenzug den Fährdienst verpflichtend übernimmt. Durch die Versteigerung wird ermittelt, wer dies auch mit den wenigsten Zuschüssen leisten kann oder will. Interessanterweise wird der Fährmann 1823 noch mit 10 Malter und 4 Metzen Korn bezahlt. Dies ändert sich aber spätestens ab 1855, wenn 30 fl. für den Dienst an der Fähre verlangt werden. Der Versuch von drei Fährleuten, eine Tagespauschale von 12 kr. täglich, im Winter 30 kr., herauszuschlagen, wird durch die Gemeinde abgelehnt. In einer späteren Versteigerung 1859 bietet die Gemeinde 65 fl. Durch die Versteigerung können die Aufwendungen aber auf 58 fl. und anschließend noch weiter auf 38 fl. gedrückt werden[1414]. Auch in Untereisesheim[1415] ist 1911 von einem »*Wartegeld*« die Rede, welches der Fährmann aus der Gemeindekasse erhält. Dies ist insofern erstaunlich, als dass noch im 19. Jahrhundert die Fähre höchstbietend vergeben worden ist. Es ist zu vermuten, dass der Verkehr an diesem Flussübergang stark zurückgegangen ist und deshalb durch die Gemeinde bezuschusst werden musste. Der Grund für diesen Rückgang wird bereits 1869 beschrieben. Als verantwortlich für die Situation wird die neue Bahnverbindung genannt, welche viele Fahrgäste von der Fähre abziehen würde[1416]. Im Jahr

1406 Nieß/Caroli 2007, 170.
1407 Siehe M-166, Sprotte 1982, 209.
1408 1880 in Klingenberg für 1011 ℳ. (M-113, Berninger 1995, 266 f.), ab 1898 beträgt die Pacht in Ziegelhausen 5400 ℳ., vorher waren es 2500 bzw. 3600 ℳ. (N-29, Hoppe 1970, 113; Knörr 1999, 160), 1912 bis 1915 in Rumpenheim für 2001 ℳ. (Hill 2006, 142) und 1934 in Haßmersheim für 2350 RM (N-88,1, Müßig 2014, 12).
1409 Siehe M-226.
1410 Wehner 1986, 56 ff.
1411 Siehe N-148,2.
1412 Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 50.
1413 Siehe M-232.
1414 Himmelstadt 2002, 204 ff. Auch in Sand am Main (M-369,3) wird die Fähre 1858 mit Zuschüssen der Gemeinde betrieben: »*15) Wasserfahrrechte. Das Überfahren über den alten Main bei Hochwasser wird von einem Gemeindemitgliede um das Mindergebot gepachtet. Jeder Einwohner zahlt jährlich hierfür eine bestimmte Summe, etwa 8-9 kr., die Fremden zahlen extra*« (Rippstein 1989, 169 f.).
1415 Siehe N-105.
1416 Angerbauer/Koch 1976, 111 ff.

1930 wiederum berät die Gemeinde Höchst[1417], ob den Fährleuten ein fester Betrag aus der Gemeindekasse gezahlt werden soll, damit diese die Bürger von Höchst fortan kostenlos über den Main setzen[1418]. Eine kostenneutrale Vergabe des Fährrechts ist auch möglich, wie z. B. in Bettingen[1419], wo der Fährmann zwischen 1945 und 1959 seine Aufgabe ohne eine Pachtleistung verrichtet[1420].
Die Vergabe der Fähre zulasten der Gemeindekasse stellt aus quellenkritischer Sicht ein großes Problem dar. Aus einer Nennung, z. B. »*1910 wird die Fähre für 150 Mark verpachtet*«[1421], kann nicht geschlossen werden, wer der Zahlende und wer der Empfangende ist. Diese Unterscheidung kann nur getroffen werden, wenn die gesamte Quelle vorliegt.
Wenn sich gar kein Pächter für die Fähre finden wollte, konnte auch der Fährdienst im Wechsel durch die Gemeindemitglieder selbst besorgt werden, wie dies ab dem frühen 19. Jahrhundert in Kemmern[1422] nachweisbar ist[1423].

Pachtentwicklung

Ein Überblick über die fortlaufende Entwicklung der Pachtgebühren ist selbstverständlich nur bei einer entsprechend guten Quellenlage möglich. Diese liegt aber nur für die wenigsten Fährorte vor. Eine glückliche Ausnahme bildet die außergewöhnlich gut publizierte Fähre von Wertheim, wo ab der Mitte des 16. Jahrhunderts bis zum Bau der Brücke 1881/1882[1424] und Einführung der Mark fast durchgängig sämtliche Pachtgebühren bekannt sind[1425]. Die Übertragung der Werte in ein Diagramm zeigt, dass es zu einem kontinuierlichen Anstieg der Pachtsummen besonders im 18. Jahrhundert kommt (**Abb. 145**)[1426]. Dies scheint aber nicht nur in Wertheim der Fall zu sein, sondern es entsteht der Eindruck, dass auch an anderen Orten die Pachtgebühren im 18. Jahrhundert stark ansteigen. Sehr deutlich ist das Einbrechen der Pachtgelder in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu beobachten. Während die Pachtsummen zwischen 1809 und 1818 noch bei 416,5 fl. liegen, geht die Summe zwischen 1819 und 1823 auf 200 fl. und 1824 bis 1833 auf 280 fl. zurück, um ab 1834 wieder auf 450 fl. hochzuschnellen. Mit dem Wechsel von 1818 auf 1819 wird die Pacht nicht mehr an vier, sondern nur noch an einen Fährmann vergeben[1427]. Zuvor wurde ab 1812 immer wieder um Pachtnachlässe gebeten, weil der vereiste Main und ein verringertes Verkehrsaufkommen die Einnahmen deutlich schmälern würden[1428]. Des Weiteren kommt es wohl zu Streitigkeiten zwischen den Fährleuten und der Verwaltungsbehörde der Stadt. Dabei wirft das Amt 1814 den Fährleuten vor, junge Buben die Fähre betreuen zu lassen und selbst lieber in der Gaststube zu sitzen. Dem entgegnen die Pächter, dass ausstehende Zahlungen für Militärfahrten nicht bezahlt worden seien und Kosten in Höhe von 180 fl. für den Bau einer neuen Fahrbrücke fällig wären. Die Fährleute drohen damit, die Pacht fallen zu lassen, können aber mit einer Ausgleichszahlung von 25 fl. davon abgebracht werden[1429]. Zusätzlich mussten 1817 eine neue große Fahrbrücke für 360 fl. und eine Nähe für 250 fl. angeschafft werden[1430]. Es scheint sich also eher um regionale Probleme zur Bestellung des Fahrs zu handeln, welche sich ab 1834 wieder in Wohl-

1417 Siehe M-25.
1418 Schäfer 1986, 238.
1419 Siehe M-166.
1420 Sprotte 1982, 209.
1421 Siehe Aldingen (N-172,3). Dort wird drei Jahre später davon gesprochen, dass der Schneider und gleichzeitige Gemeinderat die Fähre alleine übernimmt und dafür 350 ℳ jährlich und täglich eine weitere Mark, außer sonntags, erhält (Hagel/Pfizenmayer 1988, 25).
1422 Siehe M-400.
1423 Schrott 1986, 507. 512.
1424 Sprotte 1982, 148 ff.
1425 Die einzelnen Pachtgebühren finden sich bei Sprotte 1982. Bei Lücken in der Überlieferung der Pachtgebühren wurde zur Erstellung des Liniendiagramms die letzte Nennung der Pachtsumme für die Lücken übernommen, um eine anschauliche Darstellung zu gewährleisten.
1426 Dabei ist zu beachten, dass wir auch in der Neuzeit eine kontinuierliche Inflation für Lebensmittel vorfinden, wenn auch mit einer deutlich flacheren Kurve (Elsas 1936, 777).
1427 1809 bis 1818 waren dies Adam Friedrich Seelig, Paul Götz, Peter Günzer und Jacob Nikolaus Brönner, 1819 bis 1824 ist offensichtlich nur noch Adam Friedrich Seelig als Fährmann tätig sowie von 1824 bis 1834 der Schreinermeister Jacob Friedrich Ströbe (Sprotte 1982, 58. 63. 65).
1428 Sprotte 1982, 59 f.
1429 Sprotte 1982, 60.
1430 Sprotte 1982, 63.

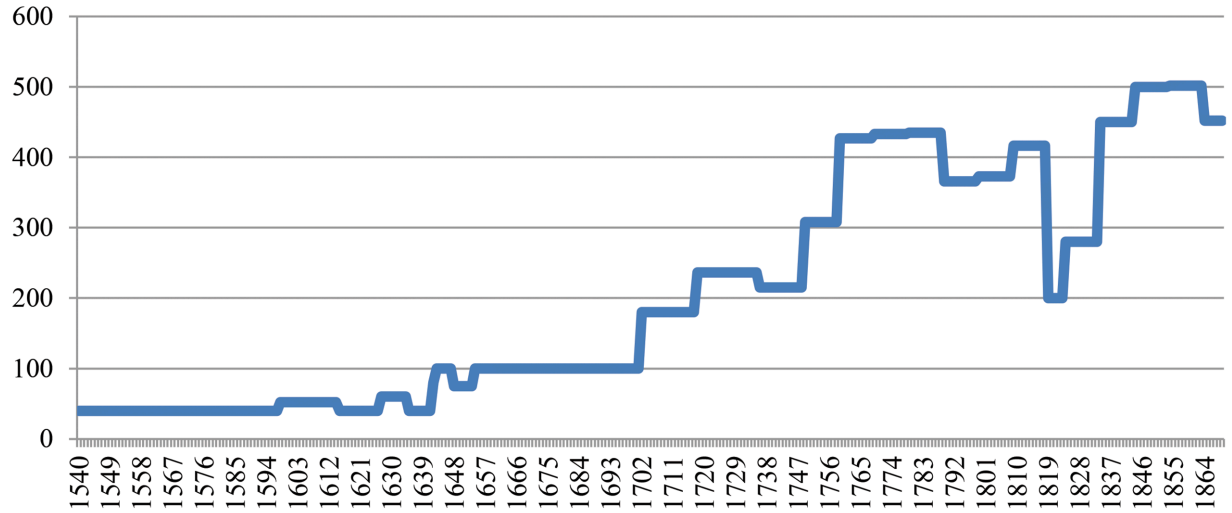


Abb. 145 Überblick über die Pachtentwicklung der Fähre in Wertheim. – (Grafik L. Kröger 2015).

gefallen aufgelöst haben. Die Erwähnung von 1812, dass das Fähraufkommen stark zurückgegangen sei, ist mit größter Wahrscheinlichkeit auf die Auseinandersetzungen in Süddeutschland während des Fünften Koalitionskrieges zwischen Österreich und dem napoleonischen Frankreich zurückzuführen. Kriegerische Konflikte wie dieser ließen vermutlich das Verkehrsaufkommen in einem hohen Maße zurückgehen und wirkten sich damit auch auf die Fähren aus[1431].

Neben der Entwicklung der Pacht eines einzelnen Übergangs ist selbstverständlich der Vergleich zwischen mehreren Fährorten möglich und sinnvoll. Allerdings stellt sich bislang hier wieder das Problem der zusammenhängenden Quellenbasis, sodass zum jetzigen Zeitpunkt nur ein Vergleich zwischen vier Fährstandorten[1432], weit verstreut im Arbeitsgebiet, im 19. Jahrhundert möglich ist (**Abb. 146**). Schon auf den ersten Blick sind die großen Unterschiede in der Pachthöhe zwischen den Fähren in Bug und Ilvesheim deutlich erkennbar, aber auch einzelne kurzzeitige Schwankungen, welche vermutlich auf regionale Ereignisse zurückzuführen sind. Auffällig ist aber, dass neben Wertheim auch die Pachtsumme in Ilvesheim gerade von 1821 auf 1822 stark zurückgeht. Als Grund wird hier ebenfalls ein starker Eisgang im Winter genannt, welcher die Einnahmen verringert[1433]. Ein Vergleich mehrerer Fährstandorte unter Berücksichtigung großräumiger Ereignisse und der gut aufgearbeiteten Klimadaten in der Region[1434] könnte das bisherige Verständnis von Transport, Handel und Kommunikation in der frühen Neuzeit nachhaltig positiv beeinflussen[1435].

1431 Einen bemerkenswerten Ansatz zur Berechnung des Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung der Höhe der Pachtsumme stellt F. Bürkle für Beihingen (N-152,7) an. Anhand einer Bürgermeisterrechnung von 1734/1735 und einer Pachthöhe von 225 fl. und einer nötigen Höhe der Jahreseinnahmen für den Lebensunterhalt der Fährleute von rund 325 fl. kommt er auf beeindruckende Transportzahlen, wobei pro Jahr etwa 7600 Fremde, 2600 Wagen und Karren sowie 2000 Rinder und Kühe gefahren werden müssten. Hinzu kommen noch die kostenlosen Fahrten für Einheimische und die benötigten Gelder für zum Teil sehr teure Instandhaltungskosten an der Fähre, welche wiederum mehr Überfahrten bedeuten würden (Bürkle 1989, 138 ff.).

1432 Für die Daten zu Bug s. Schuster 1898; Paschke 1971; Artmann 2008, für die Daten zu Lengfurt s. Kuhn 2008a; 2008b, für die Daten zu Wertheim s. Sprotte 1982 und für die Daten zu Ilvesheim s. Probst 1981. Siehe außerdem die einzelnen Einträge innerhalb des Online-Anhangs, Katalog der Fährorte.

1433 Probst 1981, 288.

1434 Siehe dazu Glaser 1993.

1435 Dabei müssten allerdings auch die Probleme der unterschiedlichen Geldwerte berücksichtigt werden, wie sie bereits in Anm. 1376 beschrieben wurden. Stellt dies für das 19. Jh. keine größeren Probleme dar, müssen entsprechende Umrechnungen spätestens mit dem Vergleich von Pachtgebühren in Mittelalter und früher Neuzeit herangezogen werden.

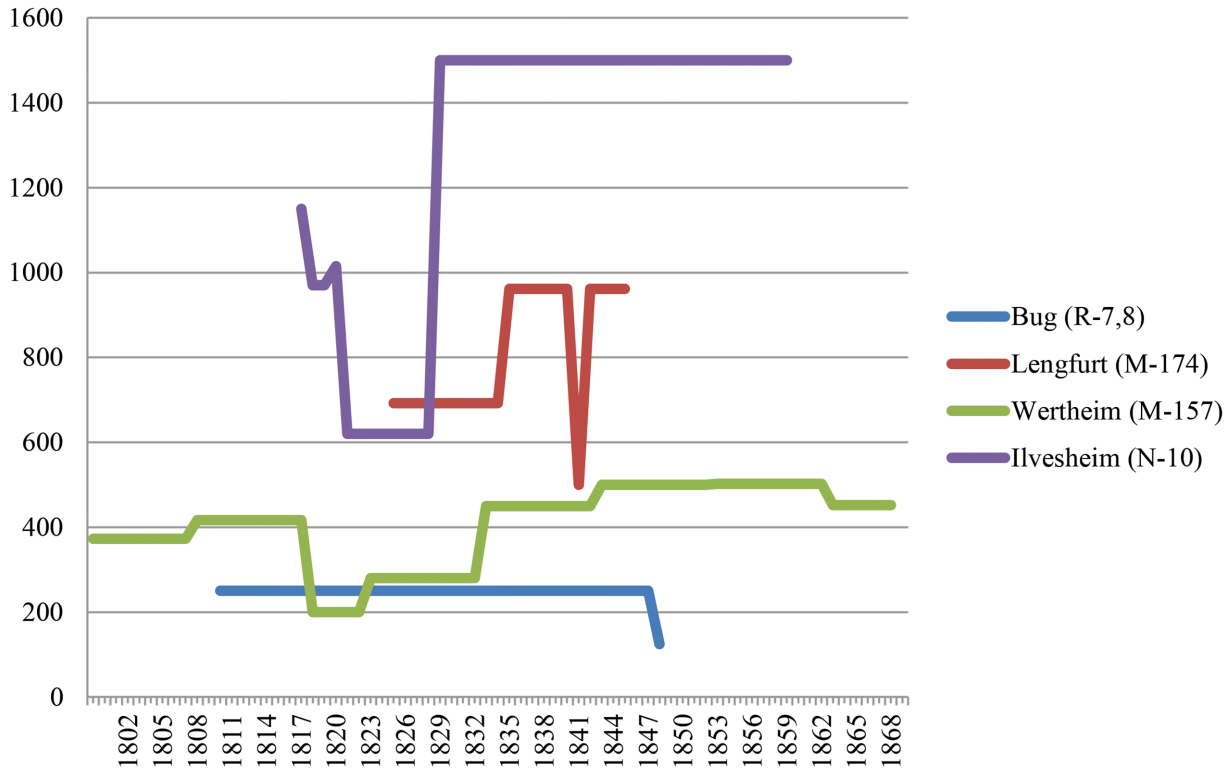


Abb. 146 Überblick über die Pachtentwicklung unterschiedlicher Fährstandorte im 19. Jh. – (Grafik L. Kröger 2015).

Trotz der festgelegten Pachtzahlungen kommt es immer wieder zu Bitten der Fährleute, die Pacht zu verringern, welche zum Teil gewährt, aber auch in vielen Fällen abgelehnt werden. Für die Absenkung der Pacht lassen sich die unterschiedlichsten Begründungen finden. Im 17. Jahrhundert scheint sich wohl der Fährmann von Wertheim[1436] mit seiner Pacht übernommen zu haben. So bat er 1642 um einen Nachlass von 50 Rthlr. wegen Finanzierungsproblemen, konnte diese jedoch nicht zurückzahlen, sodass zehn Jahre später noch ein Zahlungsrückstand von 62 fl. 30½ kr. bestand[1437]. Vielleicht aufgrund der guten Quellenlage, vielleicht aber auch aufgrund einer schwierigen Situation in Wertheim finden sich über die Jahre in regelmäßigen Abständen immer wieder Bitten der Fährleute um Senkung der Abgaben, zum Teil auch mit der Androhung, den Pachtvertrag aufzukündigen oder wenigstens die Pacht neu zu verhandeln. Ein weiterer Grund für die Bitte um Pachtsenkung oder für Sonderzahlungen stellen Militärfahrten dar, welche phasenweise enorme Ausmaße annehmen konnten und eine schwere Belastung sowohl für die Fährleute als auch für die Schiffe bedeuteten[1438].

Auch Veränderungen innerhalb der Verkehrsführungen, wie z. B. der Bau der Brücke in Marktheidenfeld[1439] zwischen 1836 und 1846[1440] und damit der Verlegung der Straße Würzburg-Aschaffenburg, führt

1436 Siehe M-157.

1437 Sprotte 1982, 26 ff.

1438 In einer sehr detaillierten Aufschlüsselung werden die Überfahrten von Militär der napoleonischen Zeit in Wertheim beschrieben. So wurden im Zeitraum vom 09.04.1799 bis 24.07.1800 wohl 1004 Mann und 161 Pferde über den Main gesetzt, wofür die Fährleute 11 fl. 3 kr. verlangten. Während der französischen Invasion (12.09. bis 28.12.1800) wurden 9454 Personen, 5191 Pferde und 166 Wagen übergesetzt, wofür 165 fl. 18 kr. verlangt wurden. Vom 29.12.1800 bis 25.04.1801 seien 7241 Personen, 1525 Pferde und 99 Wagen übergesetzt worden, weiter habe man in Stadtprozelten mit der eigenen Fahrbrücke geholfen, 41 Wagen und 160 Pferde überzusetzen. Dafür erhielten die Fährleute pauschal 250 fl. (Sprotte 1982, 51 ff.). Probleme mit dem zugefrorenen Main und Militärfahrten führen auch in Bischberg (M-393) 1809 zu der Bitte, die Pacht zu mindern (Arneth 1965, 240).

1439 Siehe M-179,4.

1440 Siehe dazu Kap. Überblick über die Entwicklung des Brückenbaus, S. 246.sowie Trunk 1978, 99, Bröstler 2000, 13 und Heidenfeld 1845.

bereits 1842 dazu, dass der Fährmann in Lengfurt[1441] um Nachlass der Pacht bitten muss und sich seine Pachtschulden bei Eröffnung der Brücke 1846 auf 882 fl. belaufen[1442]. Die gleichen Probleme gelten aber auch offensichtlich für Baumaßnahmen im Kleinen. 1806 erhalten die Fährmänner von Bischberg[1443] einen Nachlass von 40 fl. auf ihre Pacht, weil ein Dorftor niedergerissen wurde und dadurch längere Zeit gesperrt war. Dies führte zu Verdienstverlust für die Fährleute und wurde durch die Pachtminderung ausgeglichen[1444].
Sicherlich einen Sonderfall stellt eine Tragödie 1717 in Bischberg[1445] dar. Dort bittet die Witwe Barbara Bay um Nachlass bei der Fährpacht, da ihr Mann, der Ferge Georg Bay, am 10. August in der Nacht wegen seines Fährlohnes ermordet worden sei. Der Mörder wurde zwar gefasst, aber auf Gnade des Bamberger Bischofs wieder frei gelassen[1446].

Pachtdauer

Die Dauer der Pacht unterschied sich von Fährort zu Fährort, konnte sich aber über die Jahre auch an einem einzigen Ort verändern, etwa wenn der Fährmann darum bat und ihm dies, z. B. bei besonders guten Diensten, gewährt wurde[1447]. Die typischen Pachtzeiten unterliegen erstaunlicherweise einem Dreijahressystem. So finden sich in der Regel Vergaben über drei[1448], sechs[1449], neun[1450] oder zwölf Jahre[1451]. Versteigerungen nach ein[1452], zwei[1453] oder zehn Jahren[1454] sind dagegen eher ungewöhnlich.

Vergabesystem

Die Vergabe bzw. Versteigerung des Lehens, welches auch als »*Verstreich*« bezeichnet wird – und die Bietenden als »*Streichliebhaber*« –, erfolgte nach klar definierten Regeln. So musste der Pachtzeitraum auf den Tag genau bekannt gemacht werden[1455]. Die Versteigerung erfolgte wohl in der Regel durch den Gemeindeschultheißen oder eine andere durch den Lehnsherrn eingesetzte Person. Zumindest musste ein

1441 Siehe M-174.
1442 Kuhn 2008b, 179 f. Auch der Bau der Bahnlinien veränderte die Verkehrsgewohnheiten nachhaltig, sodass der Fährmann aus Untereisesheim (N-105) 1869 darum bittet, aus der Pacht entlassen zu werden, weil die neue Bahnverbindung sehr viele Fahrgäste von der Fähre abziehen würde (Angerbauer/Koch 1976, 114).
1443 Siehe M-393.
1444 Arneth 1965, 240. Auch wenn für die Personenbeförderung nur ein Schelch oder Nachen und nicht wie vorgesehen eine Fahrbrücke vorhanden war, wie 1635 in Hafenlohr (M-182,6), konnte die Pacht gesenkt werden (Schüll 2012, 14).
1445 Siehe M-393.
1446 Arneth 1965, 239.
1447 z. B. versucht der Fährmann von Wertheim (M-157) 1843 ohne Ausschreibung seine Pacht verlängern zu lassen. Das Rentamt ist diesem Antrag gegenüber positiv aufgeschlossen, lobt ihn sehr und möchte die Pacht für weitere zwölf Jahre verlängern. Das Hospital als Mitbesitzer ist allerdings dagegen, und so wird die Fähre wieder versteigert (Sprotte 1982, 73 f.).
1448 1645 in Hafenlohr (M-182,6), zuvor betrug die Pachtdauer zwölf Jahre (Schüll 2012, 14), 1817 und 1823 in Himmelstadt (M-232, Himmelstadt 2002, 202 ff.), 1770 und 1849 in Erlabrunn (M-20,5, Muth 2009, 81; Lott 1984, 239 f.), zwischen 1808 und 1892 in Astheim (M-312, Meusert 1996, 64 f.), ab 1843 in Neuenheim (N-23, Lurz/Vogt 1990, 105 f.; Jaeger 1988, 44).
1449 1851 und 1858 in Großwelzheim (M-72, Rücker 1972, 120), 1732 und 1742 in Klingenberg (M-113, Berninger 1995, 246 ff.), 1787 in Rothenfels (M-185, Kolb 1992, 193), 1868 in Edingen (N-16,3, Fetzer 2008, 724 ff.), 1755 in Ziegelhausen (N-29, Knörr 1999, 160), 1865 in Hochberg (N-169, s. Hagel/Pfizenmayer 1988, 53).
1450 1856 in Hanau (M-55,5), wobei der Pachtvertrag nach drei oder sechs Jahren gekündigt werden kann (Mahr 1993, 45 f.).
1451 1864 in Kelsterbach (M-20,5, Steubing u. a. 1986, 146), 1599 und 1602 in Hafenlohr: »*solches Fahr uff 12 Jahr verliehen worden*« (M-182,6, Schüll 2012, 5. 12 f.), 1901 bis 1945 in Sommerach (M-302,2, Meusert 1996, 92 f.).
1452 Die Fähre von Bischberg (M-393) wird ab 1784 jährlich verpachtet (Arneth 1965, 235), ebenso wird 1810 die Fähre von Oberwallenstadt (M-442) »*auf Rechnung der Gemeinde jährlich verpachtet*« (Meyer 1968, 50 f.).
1453 Ab 1771 für ein, später zwei Jahre in Nordheim (M-307,3, Meusert 1996, 77). In Haßmersheim (N-88,1) wird die Fähre in einem zweijährigen Turnus vergeben (Müßig 1934, 12), 1659 in Ingersheim (N-150, Leiprecht 1979, 48), 1830 in Aldingen (N-172,3, Hagel/Pfizenmayer 1988, 25).
1454 1458 in Wimpfen (N-99,5, Frohnhäuser 1870, 189), 1835 in Untereisesheim (N-105), ab 1857 sind es aber sechs Jahre und ab 1863 neun Jahre (Angerbauer/Koch 1976, 111 ff.).
1455 z. B. ging die Pacht in Bischberg (M-393) 1784/1785 vom 1. Mai (Walpurgis) bis 1. Mai (Arneth 1965, 235 f.), in Untereisesheim (N-105) begann die Pacht am 25. Juli (Jakobi) (Angerbauer/Koch 1976, 111), und bis 1847 wurde die Fähre von Beihingen jährlich am 28.12. versteigert (N-152,7, Bürkle 1989, 148).

Vertreter des Lehnsherrn anwesend sein[1456]. Wie diese Versteigerungen selbst abliefen, lässt sich anhand der Quellen kaum nachvollziehen. Bis 1847 sollen sich in Beihingen[1457] die »*Liebhaber selbst vor der Verhandlung in Rotten von sechs Mann ein(zu)teilen*«, um so als Gruppe auf die Fähre bieten zu können[1458]. Zu einer außergewöhnlichen Praxis kommt es bei der Versteigerung eines Erbanteils 1706 in Neckarhausen[1459]. Dort wird der ganzen Gemeinde durch den Büttel bekannt gemacht, dass bei der Zusammenkunft ein Licht mit einem eingesteckten Kreuzer angezündet wird. Den steigernden Parteien wird bedeutet, »*daß, sobald der Kreutzer herunter fallen würde, dem Steigenden das Achtel der Neckarfahrt verbleiben und zugeschlagen werden sollte*«, also eine Art Zeitmesser für die Versteigerung[1460].
Um die Fähre erhalten zu können, musste in vielen Fällen eine Bürgschaft geleistet oder ein Bürge gestellt werden, der bei Zahlungsverzug als Sicherheit diente[1461]. Die Pachtsummen mussten ebenfalls an festgelegten Tagen entrichtet werden, entweder in einer einmaligen Abgabe oder in mehreren Ratenzahlungen[1462]. Sollte es dabei zu Verzögerungen kommen, konnten Verzugszinsen erhoben werden[1463].
Es lässt sich an einzelnen Beschreibungen erahnen, dass es bei der Versteigerung des Fährlehens wohl zum Teil feuchtfröhlich zuging, angefangen damit, dass die Vergabe des Lehens 1647 in Wörth am Main[1464] mit einem Schoppen Wein, dem sogenannten »*Weinkauf*«, besiegelt wurde[1465], bis zu der Angabe, dass bei der Vergabe der Fergen- und Fleckendiener-Pacht von Beihingen[1466] 1734/1735 insgesamt *2 Imi 8 Maß*, ca. 47 ℓ, Wein ausgeschenkt wurden[1467]. Die Anzahl der anwesenden Personen ist dabei nicht bekannt. In Gegenden, in denen eher Bier konsumiert wird, wird dieses den »*Streichliebhaber*[n]« ausgeschenkt[1468].

1456 1758 wird in Wertheim (M-157) verfügt, dass der Zollgänger und Administrator des Hospitals der Versteigerung des Fahrpachts beiwohnen soll, um darüber Bericht zu erstatten (Sprotte 1982, 32. 34). Bereits 1701 beschweren sich die Fährleute, dass der Fähranteil des Hospitals durch den Hospitalmeister an eine ungeeignete Person versteigert worden sei. Dies ist auch ein Hinweis darauf, dass das gesamte Lehen nicht notgedrungen gleichzeitig vergeben werden musste (Sprotte 1982, 29f.). 1857 und 1863 in Untereisesheim (N-105): »*Ein Nachgebot wird nicht an genommen, im Falle der Pachterlös zu gering erscheint, wird eine nochmalige Verpachtung vorgenommen. Der Gemeinderat behält sich unter den drei zuletzt Bietenden die Wahl und die Genehmigung vor*« (Angerbauer/Koch 1976, 111ff.).

1457 Siehe N-152,7.

1458 Bürkle 1989, 148.

1459 Siehe N-14.

1460 Backes/Fillbrunn 1995, 33.

1461 1787 wird in Rothenfels (M-185) eine Bürgschaft von 800fl. verlangt (Kolb 1992, 193) und 1788/1789 in Wertheim (M-157) eine Bürgschaft in Höhe von 500fl., welche durch den Kreuzwertheimer Wirt gestellt wird (Sprotte 1982, 43. 207). Auch in Untereisesheim (N-105) werden 1857 und 1863 jeweils zwei Bürgen benannt (Angerbauer/Koch 1976, 111). Bereits 1624 wird der Bürgschaft der Fähre von Lengfurt (M-174) ein eigener Abschnitt im Bestandsvertrag gewidmet: »*Dessen zu mehrer Sicherheit haben wir eingangß gedachte beede Eheleüth, mehr Ehrengedachten Herren Prohsten, und dero Nachkommen, über hie vor geschribene Puncten, und Articul zugewisen bestendtigen, und unverscheidenen Bürgen verschriben die Ehrnhaffte und Cantbare, Hannß Conraden, Hannß Schmiden und Philippen Hartman, alle drey zu Lengfurt, wonhafft also und der gestalt da wir beede Eheleüth, oder die unßrige, zu wehrender Zeit über, deß anbefolnen und vertrauten Fahramptß, bey Tag und Nacht wie eß die Noturfft erfordert, nit vleissig und getreüwlich, darauf, Clag erfolgen würdt, abwarten, oder in unßerer ein geraumbten Behaußung durch übel Feuren, oder in andre Weeg Schaden zu fügten, noch einen oder mehr vorgeschribene Puncten überschreiten würden, daß alß dann unfiere Bürgen solcheß alleß und iedes zu kehren, zu wenden, und allen gebürenden Abtrag unsertwegen zuthun, verobligirt verpflicht und verbunden seyn sollen. Und wir die vorgenambte Bürgen bekennen auch, daß wir also wissender Dingen, unß mit gegenwärtiger Bürgschafft beladen dieselbe gutwilliglich auff und angenommen, versprechen auch, bey unßeren wahren Worten, Ehren Treüwen und glauben, auch Verpfendung unßerer Haab und Gütter, so viel deren hierzu vonnöthen, da eß gedachter müssen in bestimpten Jahren, zu Schulden kombt, wie gebreüchig, Bürgenrecht zu leisten, und zu volzihen, mit Verzeyhung aller Rechtlichen Behülff, Außzüg, ein und Widerrede, so unß Haubtsächeren und Bürgen zum Vortheil dem Closter aber zum Nachtheil und Schaden gereichen mögten, sondern alle geverde und Argelist hindan gesetzt*« (Kuhn 2008a, 183ff.).

1462 1857 und 1863 ist die Pacht von Untereisesheim (N-105) »*vierteljährlich auf Martini, Lichtmeß, Georgi und Jakobi zu entrichten*« (Angerbauer/Koch 1976, 111ff.).

1463 Dies ist in Beihingen (N-152,7) zu Beginn des 19. Jhs. der Fall, wo die Raten von zwei auf vier steigen und bei verspäteter Zahlung Zinsen in Höhe von 5% fällig werden (Bürkle 1989, 148).

1464 Siehe M-110.

1465 Trost 1989, 301.

1466 Siehe N-152,7.

1467 Bürkle 1989, 138.

1468 So 1784/1785 mit einem ¾ Eimer (45 ℓ) Bier in Bischberg (M-393, Arneth 1965, 235f.).

Mit dem Erhalt der Pacht waren die Fährleute verpflichtet, einen Pachtvertrag zu unterschreiben, wenn dieser speziell für die Vergabe angefertigt wurde, oder, wie 1705 in Obereisenheim[1469], ein Handgelöbnis abzulegen[1470].

Sonderfälle

An die Vergabe des Fährrechts konnte auch das Recht zur Betreibung eines Marktschiffes gekoppelt sein[1471]. Marktschiffe kommen an vielen Orten des Mains und Neckars vor. Ihre Funktion war es, während der Markttage größerer Zentralorte Personen und Waren von umliegenden Gemeinden morgens zum Markt und abends wieder zurückzuführen. Dafür erhielt der Schiffer eine Bezahlung, ähnlich dem Fährlohn[1472]. Hinzu kommen weitere Güter oder Privilegien, welche im Folgenden noch besprochen werden[1473].

Pflichten und Rechte der Fährleute

Wie zu erwarten, ist den Fährleuten das Fährrecht nicht einfach überlassen worden, ohne dass umfangreiche »Dienstordnungen« formuliert wurden. Diese hielten fest, welche Rechte und Pflichten die Lehnsleute in Bezug auf die Überfahrt zu erfüllen hatten[1474]. Gerade die Pflichten wurden nur aus dem Grund niedergeschrieben, weil es zu Problemen bei der Ausführung des Fährdienstes kam oder eine genaue und verlässliche Regelung benötigt wurde. Wurden diese nicht eingehalten, hatte der Lehnsherr die Möglichkeit, aktiv zu werden, die Fährleute zu ermahnen, zu Strafzahlungen zu verpflichten oder auch das Fährrecht zu entziehen. Diese letzte Option ist bereits 1390 durch den Abt von Seligenstadt[1475] schriftlich festgehalten worden[1476].

1469 Siehe M-319,5.

1470 Meusert 1996, 42.

1471 In Eddersheim (M-15,5) existierte ein durch den Fährmann betriebenes Marktschiff, das nach Mainz verkehrte (Reuter/Beck 2004, 35). Im Jahr 1379 gibt es die Erwähnung eines Marktschiffes in Miltenberg (M-124), welches durch die Fährleute betrieben wird (Keller 1999, 116f.). Im Jahr 1875 wird in Erlabrunn (M-240,5) von einer Marktfähre zwischen Erlabrunn und Würzburg gesprochen, wobei es sich wohl um ein Marktschiff handeln wird (Muth 2009, 138). Ebenfalls nach Würzburg fährt nachweisbar ab 1708 ein Marktschiff von Randersacker (M-258,3) aus, welches vom Fährmann betrieben wird (Strasser 1998, 2. 14). In Eibelstadt (M-263) sind für 1608, 1624, 1639 und im 18. Jh. spezielle Entlohnungen des Fährmanns für die »*Herrenfuhren*« nach Würzburg und Ochsenfurt belegt, bei denen er die Ratsmitglieder und den Stadtschreiber transportiert. Dass es aber wohl auch ein reguläres Marktschiff gab, zeigt eine Beschwerde der Bürger von 1643 darüber, dass der Fährmann kein Fahrzeug für die Fahrt zur Verfügung gestellt hat. Der Fährmann wird aufgefordert, mittwochs und samstags den Markt in Würzburg und ab 1654 auch am Dienstag den Markt in Ochsenfurt anzufahren, auch wenn nur zehn Leute fahren wollen. Dieses Recht liegt noch 1847 ausschließlich in den Händen der Fährleute (Schicklberger 1998, 26f.).

1472 Zu Marktschiffen, ihrer Funktion und speziellen Bauweise s. Heiman 1907, 59ff. 71ff.; Berninger 2003.

1473 Siehe Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

1474 Siehe z.B. die Fährgerechtigkeit von Segnitz (M-277,1) von 1500 mit einer ganzen Reihe an Forderungen (Frank 1982, 50ff.), für 1539 die »*Fergen ordnung*« von Wimpfen (N-99,5, Jülch 1961, 152ff.), genauso die Fährordnungen von 1563 und den Erbbestandsbrief von 1746 für Neckargerach (N-70, Liebig 1976, 132ff.), des Weiteren »*Die Diedesheimer förchenfreyheit*« von 1579 (N-80,5, Kollnig 1985, 263ff.), die »*Fergenanweisung*« von 1757 für Beihingen (N-152,7, Bürkle 1989, 143ff.) wie auch die Ordnungen von Wörth am Main (M-110) von 1660 oder die »*Instruction für die Zwergfährer zu Kleinheubach res. Wörth, 1861*« (Trost 1989, 303ff.). Mit dem 19. Jh. nehmen die Überlieferungen deutlich zu, wie z.B. 1820 die ausführlichen Angaben für die Aufgaben der Fährleute von Himmelstadt (M-232) in einem Bestandsbrief (Himmelstadt 2002, 204) oder 1857 und 1863 in den Pachtverträgen von Untereisesheim (N-105, Angerbauer/Koch 1976, 111ff.).

1475 Siehe M-69,5.

1476 »[…] *und unter den allesamen so sal zu iglicher vorgeschriben zit unszers hern des apts ferher den besten dienst under yne allen darsetzen, so mag denn uns her der apt oder die sine den besten dienst nehmen. Und nemen sie eyn ander dienst, den sin ferher dar gesetzt hette, daz alles wer eyn ursache, daz der dienst nit der beste were, darumb so wer der ferher auch die busz schuldig eyme fauthen. und den scheffen, als dicke das not were*« (Grimm 1840, 506). Auch bei Säumigkeit der Pacht konnte der Seligenstäder Abt den Fährleuten ab 1508 die Fahrbäume, also die Stakstagen, bis zur Zahlung der Pachtsummen wegnehmen (Koch 1940, 136). Ebenso in Hafenlohr (M-182,6) behält sich das Spital 1701 das Recht vor, bei Säumigkeit der Abgaben das Lehen wieder zu entziehen: »*sofern Käufer oder seine Erben oder auch ein jeder Besitzer dieses Fahrs, des Spitals Lehen, mit Entrichtung der 28 Gulden und übrigen jährlichen Zinsen sich säumig erzeigen oder gar nicht entrichten sollte, so soll das Spital hierin jederzeit gute Fug und Macht haben, ermeltes Fahr samt allen zugehörigen Gütern, wie sie oben sind abgetreten und spezifiziert worden, wiederum als sein Eigentum zu sich zu nehmen, zu genießen und zu nutzen; dawider soll oder mag den Käufer oder Besitzer kein Recht oder Indultum schützen*« (Hasenfuß 1974, 61f.; Schüll 2012, 5. 8f. 12f. 15f.).

Bei der Niederschrift der Fährordnungen oder Erbbriefe kommt es in der Regel zu einem recht ähnlichen Aufbau der Schriftstücke. Diese Ähnlichkeit ist vermutlich auf eine immer wieder erfolgte Kopie und leichte Abänderung älterer Briefe zurückzuführen. Dies lässt sich an den Erbbestandsbriefen von Neckarhausen[1477] und Neckargerach[1478] gut nachvollziehen. Beide Dokumente stellen eine Besonderheit im vorliegenden Material dar, da sie durch die Kurpfälzische Hofkammer in Mannheim im Abstand von 14 Monaten 1745/1746 ausgestellt wurden. Bis auf wenige Ausnahmen gleichen sich die Texte wortwörtlich. Die Abweichungen betreffen zum einen vernachlässigbare Unterschiede in Rechtschreibung und grammatikalischen Formen, da der Brief aus Neckarhausen an mehrere Bürger und der Brief aus Neckargerach an nur eine Person ausgestellt wurde, zum anderen aber selbstverständlich ganz konkrete Unterschiede in den Fährrechten. Die Fähre in Neckarhausen ist für Wagenfuhren ausgelegt, die von Neckargerach hingegen nicht[1479]. Dies wirkt sich auch auf die Pachtkosten aus, welche eine unterschiedliche Höhe besitzen, aber auch auf die zugeordneten Verwaltungseinheiten[1480]. Weitere Abweichungen sind, dass die Fährleute von Neckarhausen angestelltes Gesinde an der Fähre haben und dieses in den Text miteinbezogen wird. Zusätzlich zu den »normalen« Fahrten, sind ebenso der Hofstab, die Garde der Kurfürsten und Gemeindemitglieder bei den Marktfahrten kostenlos zu transportieren. Auch wird das Kapital der Fähre auf 600 fl. mit entsprechenden Zinsen festgelegt. Eine Festlegung des Kapitalwertes für die Fähre von Neckargerach erfolgt nicht. Dafür ist der Hinweis enthalten, dass »*die Leuth alsogleich beförderet*« werden sollen[1481].

Eine der wichtigsten Pflichten der Fährleute gegenüber den Lehnsherren war es, diese kostenlos überzusetzen. Dies beschränkte sich aber nicht auf den hohen Herrn alleine, sondern auch auf dessen Dienstleute und Beauftragte[1482]. Ebenfalls mussten die Bürger zum Teil kostenlos übergesetzt werden[1483]. Dies wurde al-

1477 Siehe N-14, Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.

1478 Siehe N-70, Liebig 1976, 133 ff.

1479 Während die Fährleute von Neckarhausen »*gedachtes fahr mit einer tüchtigen undt zur nothdurfft versehenen Nähe sambt einem nachen auf ihre eigene Kösten bestellen*« sollen, werden die Fährleute von Neckargerach aufgefordert, »*gedacht Fahr mit tüchtigem zur Überfahrth nöthigen Geschirr und Nachen auf seine eigenen Kosten bezahlen*« (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.; Liebig 1976, 133 ff.).

1480 Für Neckarhausen: »*6to Erbbeständere nebst denen bißherigen herrschaftlichen undt andteren schuldigkeiten – als an unsere gefällverweserey nacher Ladenburg Neun Creutzer Drey heller an geldt nebst ein Malter Korn, nicht weniger der Kirch ad sanctum gallum Dreyßig fünff Creutzer sieben ein halben heller an geldt undt zwey Malter vier simern Korn, so dann dem hospital daselbst ein Malter Korn undt der Pfleg Schönau sechs Creutzer an geldt* – künftighien alljährlich, undt zwarn auf Martini nechsthien zum ersten mahl, an gedachte unsere gefällverweserey nacher ladtenburg acht Malter Korn nebst ein für allemahl zwey guldten 48 Kreuzer zu herrschaftlicher tax entrichten sollen« und für Neckargerach: »*6 to Erbbeständer nebst denen darauf haftenden bisherigen herrschaftl. Schuldigkeiten an Unsere Kellerey Eberbach zum jährlichen Erbzinß zwey Gulden und zwarn auf nächstkünftige Martini zum erstenmahl nebst ein für allemahl zu herrschaftlicher Tax 12 kr. entrichten*« (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.; Liebig 1976, 133 ff.).

1481 Weitere Unterschiede, deren rechtliche Bedeutung nicht ganz klar ist, sind Nennungen von »*Erbpfachts*« und »*Erbzinses*« sowie »*eheliche nachfolgere*« und »*Eheliche Leibs Erben*« (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.; Liebig 1976, 133 ff.).

1482 1323/1328 muss der Fährmann von Biegen (M-403) den Abt des Klosters Michelsberg und sein Gefolge kostenlos übersetzen (Schrott 1989, 172; Gunzelmann 1999, 137). 1379 werden in Miltenberg (M-124) sowohl die Angehörigen des Bistums Mainz als auch der Burggrafen und des Amtmannes kostenlos übergesetzt, Bürger und deren Dienstleute ebenfalls, außer für Marktfahrten, um Waren zu verkaufen. Dafür erhalten die Fährleute jährlich vier Pfund Heller aus der Stadtkasse. Speziell die Fahrten mit Weintrauben des Bistums Mainz werden aber 1657 zum Problem, und die Fährleute beschweren sich, weil der Mainzer Besitz von 6-7 auf 17-18 Morgen Weingärten gestiegen sei (Keller 1999, 116 ff.). Vor 1381 sind die Fährleute in Schonungen (M-344,2) verpflichtet, »*daz sie sullen ubir furen uns und ale unßres closters diner umb sunst*«. Gemeint ist das Kloster Theres (Ryba 1966, 14. 22). 1432 soll in Gustavsburg (M-1,3) das Klostergesinde kostenlos über den Fluss gesetzt werden (Flug 2006, 268). 1467 klagt der Dorfmeister von Dörfleins über die Fährleute in Biegen (M-403), weil diese den Schöffen des Zentgerichtes zu Medlitz und zwei Nachbarn je über 14 Tage des Jahres sowie zu den drei Hochgerichten die ganze Gemeinde und die Zentschöffen ohne Lohn überfahren müssen. Auch die Äbtissin des Karmelitenklosters zu Bamberg beklagt sich erfolgreich beim Landrichter des Hochstifts Bamberg, weil die »*ferigen zu Piegen am Meyn*« sich trotz des seit alters her festgesetzten Lohns »*sperren und enthalten*«, ihre Hofleute und Bauern über den Main zu setzen (Jakob 1960, 2; Schrott 1989, 174). 1483 muss der Fährmann von Obernburg (M-104,5) die Angehörigen vermutlich des Stifts Aschaffenburg samt Pferden und Knechten kostenlos übersetzen (Strasser 1993, 269 f.). 1496 wird in Marktsteft (M-280,8) festgeschrieben: »*Auch sprechen wir zum rechten: ob sach were, daß ein bot von der Herrschaft wegen kaem geritten oder gangen an die fahre zu Steft, so soll der ferg den boten ueberfuehren on silber und on golt; aber ein* [ge]*schenk ist unverboten. Auch sprechen wir zum rechten, daß derselbig ferge soll uns ueberfuehren, einen iglichen mit seinem hausgesind oder*

lerdings in den meisten Fällen mit einer jährlichen Einmalzahlung abgegolten[1484]. Die kostenlose Überfahrt der Bürger wurde aber in der Regel durch weitere Auflagen beschränkt. So mussten größere Fuhren oder Fahrten bei Hochwasser zusätzlich entlohnt werden. Dies lässt sich an einer Quelle aus Freudenberg[1485], welche nach 1423 entstanden ist, gut nachvollziehen. Diese besagt: »*Und dazu sollen der itzgenannt Fritz Aichler* [der Fährmann] *oder sein Erben Uns* [der Herrschaft]*, Unsern Erben das Unser und die Unsern über den Main führen hin- und herwider, als dick Uns das Not geschicht, ohn alles Gefärde, und auch Unser Bürger und Bürgerin zu Frydenberg und dazu Gebauer und Gebäuerin zu Krisfurt, Groß und Klein, Alt und Jung, und darzu was und alles das, das sie sunst zu füren haben, ohn Gefärde, ausgenommen Mist, Sand und Steine, da soll man Ihne sunderlich von lonen, mit Namen, von einem Wagen Fuder zween Pfennig, von*

gebroede ehehalten umb einen hauslaib […]« (Engel 1949, 53 f.; Selzer 1961, 133). In Segnitz (M-277,1) wird 1500 vermerkt: »*28. Item. Die Fergen sollen die Herrn, Ire Knecht und wer von der Herrn wegen und deß Dorffs halben hiehe(r) zu schicken hat, überführen*« (Frank 1982, 50 ff.). Vor 1508 muss der Fährmann von Seligenstadt (M-69,5) Mitglieder des Klosters kostenfrei übersetzen. Darüber kommt es aber 1508 zu einem Rechtsstreit und es wird beschlossen, dass der Fährmann nicht nur die vom Kloster erzeugten Waren übersetzen muss, sondern auch die vom Kloster erworbenen (Koch 1940, 136). 1518 wird im Weisthum von Hirschhorn (N-47,5) festgelegt: »*43 Ein jeder ferg zum Hirschhorn ist schuldig, die herrschafft undt die ihren sambt dem ihren ohne entgeltnuß über Necker zu führen, ußgescheiden die frucht, so der herrschafft uff ihren aigen ackern zum Hirschhorn wechst, da soll die herrschafft dem fergen von einem jeden wagen gebenk ein siechling der frucht, so er fuhrt*«. Dies wird 1560 nachmals im Weisthum wiederholt (Lohmann 2001, 148 f. 162). 1535 wird für Mainstockheim (M-290,6) festgelegt, dass der Lehnsherr und der Gültwein kostenlos übergesetzt werden sollen, der Zentwein aber nicht (Selzer 1961, 130). 1579 werden die Fährleute von Diedesheim (N-80,5) verpflichtet, »*Item sie sind meinem gnedigsten churfursten und herrn sambt dero angehorigen hoffgesind und diener, die reitenden und gehenden silberbotten, auch wagengeferten, item was von der obern Pfallz, so ihren churf. gnaden zustendig, gehn Heidelberg oder hienuff reiset oder sonsten zur hoffhaltung gefürt, über den Necker hienüber und herüber ohne alle entgeltnuß zu füren schuldig und verbunden. Ist also mit alters herkommen. Deßgleichen sind sie einem faut zu Moßbach und dero diener, auch was er sonsten zu seinem haußgebrauch füren läßt, wie dan auch ein schuhheißen derends, item die ambtknecht, auch die ambtbotten von Moßbach und Hillspach uber den Necker hinüber und herüber ebenmessig ohne entgeltnuß zu füren schuldig. Item was man von Obrigkheim oder anderswo jenseits deß Neckers alhero zur kellerei oder gehne Moßbach, es sey wein, fruchten, bau- oder brenholz oder anders füret, deßgleichen ein jettwedern kellerngleichfalls ohne alle entgeltnuß hinüber oder herüber zu füren verpflicht*« (Kollnig 1985, 263 ff.). 1589 sind die Fährleute von Zellingen (M-235,5) verpflichtet, den Zentgrafen, Schöffen, Diener und Prokurator kostenlos bei Tag oder Nacht überzusetzen (Höfling 1837, 127). 1598 musste der Fährmann von Rothenfeld (M-185) Bürger, die im Auftrag der Stadt unterwegs waren, kostenlos übersetzen (Kolb 1992, 192). 1624 musste der Fährmann von Lengfurt (M-174) nicht nur die Angehörigen des Klosters, sondern auch deren Waren über den Main setzen (Kuhn 2008a, 183 ff.). 1664 ist der Herrschaft von Sassanfahrt (R-18,1) von allen Überfahrtskosten bei Nacht und Tag befreit (Ochs 1992, 137). 1700 werden in Randersacker (M-258,3) speziell die Ratsherren von den Überfahrtskosten befreit (Strasser 1986, 14). 1725 wird die Fähre von Wörth (M-110) extra nach Trennfurt (M-113) geschafft, um den Kurfürsten überzusetzen (Trost 1989, 311). Welchen Umfang diese herrschaftlichen Übersetzdienste nehmen konnten, zeigen zwei Berichte aus Schonungen (M-344,2) von 1739, wo für eine herrschaftliche Jagdgesellschaft 112 Paar Zugochsen und nochmals 1749 für den Würzburger Fürstbischof 127 Paar Ochsen mit entsprechenden Wagen über den Main gesetzt werden mussten (Ryba 1966, 22). Auch die 1186 Fronfuhren, welche 1751 in Neckarhausen (N-14) durch die Fährleute kostenlos übergesetzt werden sollten, stellten eine so große Belastung dar, dass sich die Fährleute deswegen beklagten. Die Beschwerde wird aber abgelehnt, und die Fährleute werden »*ein für allemal ab- und zur Ruhe*« verwiesen (Backes/Fillbrunn 1995, 26). 1783 wird in der Fährordnung von Wertheim (M-157) festgeschrieben: »*XIII. Alle Herrschaftliche Bedienten und Fuhren, wie auch diejenige Schultheisen und Burgermeistere, welche amts halber in die Stadt gehen, sind von allem Fahr-Geld befreyet*« (Sprotte 1982, 42). 1801 muss der Fährmann von Hausen (M-431) »*alle Unterthanen von Stetten, Weingarten, Tiefenroth, Reundorf und Schönbronn unentgeldlich über(zu)fahren, wofür er aber von jedem Hause jährlich einen Laib Brod nebst 12 Eyern erhält*« (Fastnacht 2007, 148). 1808 werden in Astheim (M-312) auch die gemeindlichen Fuhren des Mainmüllers speziell als kostenlos erwähnt (Meusert 1996, 64 f.). 1828 wird festgelegt, dass die Nordheimer Prozession (M-307,3) kostenlos über den Fluss zu setzen ist (Meusert 1996, 34). Bis 1872 durften der Seckenheimer Pfarrer und die Krankenschwester im Dienst die Fähre von Ilvesheim (N-10) kostenlos benutzen, genauso die Ilvesheimer Bürger. Dies wird 1892 nochmals bestätigt, aber der Gemeinderat erlaubt es den Fährleuten ausdrücklich, beim Übersetzen ein Trinkgeld anzunehmen (Probst 1981, 289). Zwischen 1901 und 1945 wird festgelegt, dass die Bediensteten der Gemeinde Sommerach (M-302,2), sowie die Ortswallfahrt kostenlos über den Main zu setzen sind (Meusert 1996, 92 f.).

1483 1511 sollen die Bürger von Trennfeld (M-171,4) in Notzeiten kostenlos übergesetzt werden (Huller 1982, 146; Müller/Kuhn 1990, 166). In Erlabrunn (M-240,5) fahren die Einwohner 1849 bei Tag kostenlos und müssen bei Nacht 1 kr. zahlen (Lott 1984, 239 f.). 1930 sollen die Bürger von Höchst (M-25) kostenlos über den Main gesetzt werden (Schäfer 1986, 238).

1484 Siehe dazu Kap. Pflichten der Fährnutzer, S. 211.

1485 Siehe M-132,7.

einer Karren fü ein Pfennig, ohn allein, wann der Main groß und nit baumgründig ist, so mag er oder sein Erben minner oder mehr davon zu Lohne nehmen, ohn Gefärde«[1486].

Zusätzlich zu den lokalen Überfahrten wurde der Fährmann verpflichtet, auch das Militär kostenlos zu fahren[1487]. Dass es dabei aber immer wieder zu Problemen kam und diese periodisch auftretenden, dafür aber sehr aufwendigen Fahrten eine große Belastung für die Fährleute darstellen konnten, wurde bereits beschrieben[1488]. Neben den verpflichtenden Fahrten konnte die Fähre aber auch schnell zum Spielball zwischen den Mächten werden. So wurde der Fährmann von Eibelstadt[1489] 1673 dazu aufgefordert, beim Einfall französischer Truppen seine Fahrbrücke nach Würzburg zu bringen oder zu versenken[1490]. Eine Versenkung der Fähre von Zellingen[1491] und auch Zell[1492] erfolgte 1866 durch den Ortsvorsteher, um das Übersetzen preußischer Truppen zu verhindern[1493]. Dasselbe ereignete sich ebenfalls an einer ganzen Reihe von Orten zum Ende des Zweiten Weltkrieges, um amerikanischen Truppen den Übergang zu erschweren[1494].

Sonstige Dienstleistungen

Die Fährleute konnten verpflichtet werden, neben dem Fährdienst auch andere Dienstleistungen zu übernehmen. Dazu gehören wasserbauliche Maßnahmen, z. B. den Fluss im Winter von Eis zu beräumen[1495].

1486 Mai 1908, 83 f.

1487 1568 müssen die Fährleute von Niedernberg und Großwallstadt (M-95,5 und M-100,3) die Truppen des Herzogs Johann Wilhelm von Sachsen kostenlos über den Main setzen (Wagner 1994, 288). 1670 klagt der Fährmann von Obernburg (M-104,5), dass er viele »*beamten, soldaten und dergleichen gefreyten*« übersetzen muss und so »*schieff und fahrzeug nit erhalten*« kann (Strasser 1993, 270). Ab 1701 kommt es immer wieder zu Klagen der Fährleute von Wertheim (M-157) über die Überfahrten des Militärs. Diese würden mit ihrem schweren Gerät die Fähre beschädigen, sie in ihren Tätigkeiten beschränken und nur in Ausnahmefällen Fährgeld zahlen. Die Fährleute trauen sich nicht, dieses einzufordern, weil die Soldaten »*nur mit einer Tracht Schläge geantwortet*« hätten. 1796 müssen Fährleute habsburgische und französische Truppen im Wechsel übersetzen, »*zum Öfteren durch Ansetzung ihres Seidengewehrs und Geschosses in die größte Gefahr versetzt*« (Sprotte 1982, 29 f. 45 ff. 50 ff. 109). 1735 bekommen die Fährleute von Wörth (M-110) einen Sonderlohn, weil sie in Miltenberg geholfen haben »*umb die Hannoverischen, Lüneburg und Braunschweigischen Truppen über den Main zu führen, und 7 tag und so viel nacht damit zugebracht*«. Auch 1743 und 1813 wird die Fähre durch französische Truppen für Überfahrten abkommandiert (Trost 1989, 311 f. 344; Markt Erlenbach a. M. 1958, 287). 1748 helfen die Fährleute von Trennfeld (M-171,4) zusammen mit den Fährleuten von Hafenlohr (M-182,6), die kaiserliche Artillerie über den Main zu setzen (Huller 1982, 146; Müller/Kuhn 1990, 167). In Zell (M-246) wird 1814 explizit festgelegt, dass alle militärischen Fuhren kostenfrei überzusetzen seien (Kohl 1986, 156). 1814 beschweren sich die Fährleute von Obrigheim (N-80,5), dass sie »*Während des ganzen Kriegs seit 22 Jahren* […] *wenigsten 30 000 Wägen die Kanonen etc. ohne die Truppen und Cavallerie aller Waffengattung überführt und noch keinen kr. dafür erhalten*« haben (Liebig 1972, 160 f.). Zwischen 1901 und 1945 wird in Sommerach (M-302,2) festgelegt, dass das Militär direkt überzusetzen sei, allerdings auch, dass der Lohn dafür bei der Militärbehörde einzufordern ist (Meusert 1996, 92 f.). 1945 wird die Fähre von Wörth (M-110) bei Tag und Nacht genutzt, um amerikanische Truppen über den Main zu setzen (Trost 1989, 320 f.).

1488 Siehe die Bitten um Pachtminderung in Kap. Pacht und Vergabe der Fährlehen, S. 189. 1849 und 1850 muss das Militär für Überfahrten in Neckarhausen (N-14) erstaunlicherweise zahlen, z. B. 6 kr. pro Pferd. Der Grund dafür ist, dass im Erbbestandsbrief militärische Fahrten nicht von den Abgaben befreit werden. In der Folge kommt es zu einem Disput um diese Regelung (Backes/Fillbrunn 1995, 49). Auch in Wertheim (M-157) gibt es immer wieder Probleme mit den militärischen Überfahrten. 1795 belaufen sich die Forderungen wegen des habsburgischen Militärs auf 677 fl. 36 kr. und sächsischer Truppen auf 16 fl. 46 kr. Die Fährleute erhalten 200 fl., und es soll »*unverzüglich um eine Kreis- oder Kaiserl. Feld-Kriegs-Commissariatische Anweisung von Nürnberg*« ersucht werden, wie sie in Lengfurt (M-174) zu dieser Zeit existiert. Diese verlangt, dass »*die Herrn Commendanten* (*werden*) *bey der Überfahrt über die Flüsse denen Schiffern eine ihrer Mühe verhältnismässige Belohnung abreichen*«. Diese soll fortan vorgelegt werden und das ansässige Zollamt soll überprüfen, für welche Überfahrten gezahlt wurde und in welcher Höhe (Sprotte 1982, 47 ff.).

1489 Siehe M-263.

1490 Schicklberger 1998, 24 f.

1491 Siehe M-235,5.

1492 Siehe M-246.

1493 Nikolai 1997, 99; Kohl 1986, 156.

1494 Versenkungen fanden in Dörnigheim (M-50,5, www.peterheckert.org [Stand 16.10.2012]), Niedernberg (M-95,5, Wagner 1994, 292), Wertheim (M-157, Sprotte 1982, 173 f.), Hafenlohr (M-182,6, Schüll 2012, 5.), vermutlich in Obereisenheim (M-319,5, Meusert 1996, 47) und Bischberg (M-393, Gunzelmann 2014, 28; Spies 2014, 160) statt und konnten in Neckarhausen noch knapp abgewendet werden (M-14, Backes/Fillbrunn 1995, 83 ff.).

1495 Für das Wegschaffen von Eis und für gefährliche Überfahrten bei starkem Winterhochwasser erhält der Fährmann von Griesheim (M-29) 1841 eine Sonderzahlung von 8 fl. (Kobelt 1913, 172). Auch der Fährmann von Wörth (M-110) wird 1660 dazu aufgefordert, »*soll der das fahr allezeit auff beyden seiten auff seinen Kosten fleissig im Eis auch sonst, wo von nöthen sein wird raumen, daß man in fewer unndt Wassersgefahr handthiren kann*« (Markt Erlenbach a. M. 1958, 479 f.; Trost 1989, 303 ff.).

In einem anderen Fall musste der Fährmann 1736 in Obernburg[1496], wenn der Main vollkommen zugefroren war, eine Fahrbahn über das Eis für den Transport von Holz aus dem Forst schaffen[1497]. Auch die Sicherung von Ufern[1498] oder die Beseitigung von Hindernissen im Wasser konnte zu den Aufgaben der Fährmänner zählen. So wird der Fährmann von Eibelstadt[1499] extra dafür entlohnt, dass er den Main von Hölzern befreit[1500]. Ungewöhnlich ist die mehrfache Nennung 1447, 1494 und 1537 in Lohr bzw. Sendelbach[1501]. Dort wird der Fährmann aufgefordert, für einen freien Abfluss des Brunnens oberhalb des Dorfes zu sorgen und diesen alle 14 Tage zu fegen[1502]. Quasi zu den wasserbaulichen Maßnahmen gehört die Aufgabe des Fährmanns von Trennfeld[1503], der ab dem 19. Jahrhundert dafür sorgen soll, dass am Main ein Badeplatz abgesteckt ist, in dem auch Nichtschwimmer baden können[1504]. Auch die Pflicht, Sand zu schöpfen, kann zum einen den Sinn haben, die Fahrrinne des Flusses tief zu halten, oder ebenso dazu, reinen Sand für Baumaßnahmen heranzuschaffen[1505]. In Lengfurt[1506] war der Fährmann 1624[1507] und zwischen 1826 und 1836 verpflichtet, jedes Jahr 100 Weidschelche voll Mainsand abzuliefern[1508].

Auch die Pflege der Zufahrten zur Fähre oblag vermutlich den Fährleuten. In Besigheim[1509] musste ein Nebenarm des Neckars mit Hilfe einer kleinen Brücke überwunden werden, um zur Anlegestelle zu gelangen. 1548 werden die Fährleute dazu aufgefordert, diese zu reparieren. Die Kosten werden zu zwei Dritteln durch die Stadt und zu einem Drittel durch die Fährleute getragen. Sollte die Brücke vollkommen zerstört sein, müssen die Fährleute wie von Alters her drei Dielen auslegen, um den Seitenarm zu überwinden[1510]. Sollten ein Feuer, Hochwasser oder andere Notsituationen vorkommen, waren die Fährleute verpflichtet, sich an der Fähre aufzuhalten und zum Teil die Fahrgäste kostenlos überzusetzen[1511].

1496 Siehe M-104,5.

1497 Markt Erlenbach a. M. 1958, 252. Auch der Fährmann von Randersacker (M-258,3) war 1867/1868 dazu verpflichtet, über den zugefrorenen Main einen sicheren Weg zu schaffen (Strasser 1986, 15), ebenso 1734 der Fährmann von Eibelstadt (M-263, Schicklberger 1998, 31 f.).

1498 Der Fährmann von Ingersheim (N-150) ist 1488 verpflichtet, mit wasserbaulichen Maßnahmen die Neckarinsel zu schützen (Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 44).

1499 Siehe M-263.

1500 Schicklberger 1998, 30. Das Entfernen von Hölzern an den Ufern konnte wohl durchaus auch lukrativ sein. Anders ließe sich nicht das Verbot von 1757 für die Fährleute aus Beihingen (N-152,7) erklären: »*ferner sollen sie auch Bey großem Gewässer des* (angeschwemmten) *Holzes und alles was auf herrschaftlichen oder bürgerlichen Güthern liegen bleiben möchte sich gäntzlich enthalten und niemanden etwas entwenden*« (Bürkle 1989, 143 ff.).

1501 Siehe M-198.

1502 1494: »*§. 5. Item sie weisen, dasz der bronn oberm dorf ein frei flosz haben soll, schlägt in Main; dasselbig flosz sollen die fehrer alle 14 tag fegen. wo sie das nit thäten, so sollen sie einem keller in aller maasz thuen als einer der im dorf unbuwiglich säsze, und zum stab und zur hand gehen, als von alter herkommen ist*« (Ruf 2003, 91; 1992, 21. 105. 193. 285; Christ 2007, 282; Grimm 1869, 59). Auch in Hochberg wird der Fährmann 1865 dazu aufgefordert, »*6. Die beiden Staffeln an den zwei Ufern hat der Pächter sauberzuhalten*«. Bei den Staffeln handelt es sich vermutlich um die Anlegeplätze der Fähre (Hagel/Pfizenmayer 1988, 53).

1503 Siehe M-171,4.

1504 Müller/Kuhn 1990, 167.

1505 Zur Schaffung einer Fahrrinne bei Niedrigwasser ist auch der Fährmann von Eibelstadt (M-263) verpflichtet (Schicklberger 1998, 31).

1506 Siehe M-174.

1507 »*Eß solle auch Fehrer Fürß sechste, von ietzo, und dann so lang sein Bestandt wehret, Jährlichen zu allen Nützlichen Bauten, eß sey gleich Mauren, Deichen, Dumbhen, Pflasteren, und dero gleichen wo zu man sein vonnothen haben würdt, allen Sandt aus dem Main schöpfen, und an daß Ufer liferen, und sich hierinnen uff erforderung, willig und gehorsamblich erzeigen und stellen, darfür ihme dann von iedem Schelch voll Sandt sechß alte Pfenning soll gereicht und gegeben werden*« (Kuhn 2008a, 183 ff.).

1508 Kuhn 2008a, 178. Auch der Fährmann von Mundelsheim (N-144,7) sollte 1794 bei Wasserbaumaßnahmen nicht nur sein Schiff für 15 kr. am Tag zur Verfügung stellen, sondern auch den benötigten Sand für 6 kr. pro Kasten (0,3 m³) heranschaffen (Hopf 1995, 282 f.). Um in der Stadt oder am Münster von Wimpfen (N-100,9) Baumaßnahmen zu unterstützen, soll der Fährmann 1376 sein Fahrzeug für eine tägliche Leihsumme von 5 Schillingen zur Verfügung stellen (Frohnhäuser 1870, 104).

1509 Siehe N-136,8.

1510 Breining 1925, 174.

1511 1660 waren die Fährleute in Wörth (M-110) verpflichtet, sich »*In fewer und wassergefahr*« am Fahr aufzuhalten (Markt Erlenbach a. M. 1958, 479 f.; Trost 1989, 303 ff.). Zwischen 1742 und 1832 wird der Fährmann von Klingenberg dazu aufgefordert, bei Hochwasser mit seinen drei Schelchen den Verkehr in den Straßen aufrechtzuerhalten, wofür er pro Tag 48 kr. Lohn erhält (Berninger 1995, 247 ff.). Auch in Randersacker (M-258,3) wird der Fährmann 1876 dazu angehalten, der Bevölkerung bei Hochwasser zu helfen (Strasser 1986, 16).

Kontrollaufgaben konnten den Fährleuten ebenso übertragen werden. So soll z. B. der Fährmann von Lengfurt[1512] zwischen 1826 und 1836 die Fischerei kontrollieren[1513]. Genauso unterlag dem Fährmann bis zu einem gewissen Punkt die Kontrolle der überführten Waren und Personen über den Fluss. So wird es dem Fährmann von Eibelstadt[1514] 1792 unter Androhung des Verlustes seines Fährlehens verboten, Personen mit vollen Weinfässern nach Eibelstadt zu transportieren. Der Grund dafür ist sicherlich der Versuch, den Absatz der stadteigenen Produkte zu schützen[1515]. Ähnlich geartet dürfte die Verpflichtung von 1741 in Nordheim[1516] sein, dass der Fährmann »*allerhand Kraut, Rüben, Kollenraben, Faselein und anderes Zeug*« nur noch dann übersetzen soll, wenn dies vorher beim Bürgermeister angezeigt wurde. Sollte er trotzdem entsprechende Waren transportieren, droht ihm eine Strafe von 3 fl[1517]. Eine nicht ganz eindeutige Formulierung findet sich 1500 in Segnitz[1518]. Dort werden die Fährleute aufgefordert, »*30. Item. Man soll do überführen Dieb und Diebinnen und alte böße Leut und wer eß begerth*«. Hier sind zwei Lesarten möglich. Zum einen kann man den Eintrag in die Segnitzer Statuten so verstehen, dass Diebe und andere gegenüber der Herrschaft zu melden sind, oder aber zum anderen, mit Blick auf den Umgang mit Armen und Bettlern[1519], diese vom Ort wegzuschaffen und über den Fluss zu bringen sind[1520]. Die Anweisungen von 1745 für die Fährleute von Neckarhausen[1521] beziehen sich dagegen ganz klar auf feindliche Unterwanderungen. So werden die Fährleute aufgefordert, verdächtige Waren und Personen sowie Soldaten ohne beglaubigte Pässe nicht überzusetzen bzw. direkt dem Oberamt in Ladenburg oder der churfürstlichen Hofkammer zu melden[1522]. Ebenso zu den städtischen Aufgaben gehörte die Verpflichtung des Fährmanns von Wörth[1523] von 1660, »*alle morgen die Schlüssel zu der Mainpforden in H. Schultheißen Hauß zu holen, die pforten zu öffnen, den abend wieder zu sperren, die schlüssel wiederumb in H. Schultheißen haus zu tragen*«[1524], oder die Aufgabe des Fährmanns von Klingenberg[1525] von 1730, die amtliche Post über den Fluss zu bringen und dort an die Empfänger zu verteilen[1526]. Einen Sonderfall stellen die 1944 herausgegebene Verhaltensregeln für die Fährleute bei Fliegerangriff dar. So soll eine Fliegerwarnflagge am Fährschiff angebracht werden und bei öffentlicher Luftwarnung auf halbmast und bei Fliegeralarm auf vollmast gesetzt werden. Bei erkennbarem Fliegerangriff auf die Wasserstraße ist der Fährbetrieb sofort einzustellen und die Fähre am Ufer festzumachen[1527].
Bislang einmalig ist eine Dienstleistung des Fährmanns von Niederrad[1528] im Jahr 1500. Offensichtlich war er dazu verpflichtet, vorbeifahrende Schiffe mit seinem Boot anzufahren und um Almosen für das Aussätzigen-Spital zu bitten. Jedenfalls beschweren sich die »*Siechen*«, dass er dieser Aufgabe nicht mehr ordnungsgemäß nachkommen und auch Geld unterschlagen würde[1529]. Der Umgang mit Armen und Bettlern scheint allgemein des Öfteren ein Problem des Fährmanns zu sein[1530]. So wird z. B. 1754 dem Fährmann

1512 Siehe M-174.
1513 Kuhn 2008a, 178.
1514 Siehe M-263.
1515 Schicklberger 1998, 22.
1516 Siehe M-307,3.
1517 Probst 1960, 93.
1518 Siehe M-277,1.
1519 Siehe weiter unten.
1520 Frank 1982, 50 ff.
1521 Siehe N-14.
1522 »*Auch sollen sie 4to fleißige aufsicht haben, daß keine verdächtige waaren odter Personhnen, es seye bey tag oder nacht, übergeführt werden undt, da sie etwas dergleichen vermerckten, solches ohnverzüglich unserem oberambt Ladtenburg odter auf den erheischenden fall bey unserer Churfürstlichen Hofkammer selbst anzeigen undt ferneren bescheidt darüber gewärttigen. Hauptsächlich aber keine soldaten ohne beglaubte Pässe von der generalitet überführen*« (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.).
1523 Siehe M-110.
1524 Trost 1989, 303 ff.
1525 Siehe M-113.
1526 Berninger 1995, 246 ff.
1527 Trost 1989, 319 f.
1528 Siehe M-32.
1529 Hardt 2011, 12.
1530 1601 erhält der Fährmann von Sommerhausen-Winterhausen (M-265,4) 8 Maß Wein für das kostenlose Übersetzen armer Leute (Furkel 1970, 113). Zwischen 1700 und 1724 wird dem Fährmann von Sommerach (M-302,2) aufgetragen, dass er »*die arme Leuth beherbergn*« und in einem Schelch über den Main setzen soll (Meusert 1996, 90 f.). 1848 kommt es zu einem Streit zwischen Wörth und dem gegenüberliegenden Erlenbach (M-110), weil der Fährmann wohl massiv auftretende Bettler kostenlos von Wörth nach Erlenbach übersetzt, um sie von der Stadt fernzuhalten. Darüber beschweren sich die Erlenbacher (Markt Erlenbach a. M. 1958, 481). Etwa zur selben Zeit beschweren sich die Fährleute von Klingenberg (M-113), weil sie ihrer Meinung nach zu Unrecht für das Übersetzen von Bettlern bestraft worden seien. Diese seien für die Fährleute nicht als solche erkennbar gewesen (Berninger 1995, 256).

von Randersacker[1531] gedroht, »*bey Verlust seines fahrts*« Bettler überzusetzen[1532]. In Eibelstadt[1533] soll der Fährmann nachdrücklich die »*armen und gebrechenhaften Leute*« mit dem Schelch in die Nachbarorte fahren, also wegschaffen. Diese Aufgabe bleibt bis 1734 bestehen[1534].
In Trennfeld[1535] werden die Fährleute 1585 ermahnt, den Fischern, wo es nötig ist, zu helfen und umgekehrt[1536]. Auch müssen die Fährleute in Wertheim[1537] 1654 beim Bau der Brücke über die Tauber mithelfen[1538].

Umgang mit Fahrgästen

Die Fährleute durften die Fahrgäste nicht zu lange am Ufer warten lassen[1539]. Dies scheint immer wieder ein Problem zu sein und wird bereits 1471 in Gustavsburg-Kostheim[1540] wie folgt geregelt: »*Item wisen sie mit eyde, sess ein man im dorff zu Costheym und hette ein schifflin oder ein nachen, und sess ein mentsche hinsit Meyns, oder uff disser sitten, und riff dri male, hallo, hallo! wolt der ferge ine dan nit halen, so mag ine dere mit sym schiffelin oder nachen halen an straffunge der fergen*«[1541]. Eine soweit überschaubar einzigartige Regelung wird 1421 und 1453 in Schwanheim[1542] getroffen, wenn der Fährmann nicht auf den Ruf von Fahrgästen hört. Dort wird festgelegt: »*Item wer eyn schiff ledet in dem gerichte, der sal zween*

1531 Siehe M-258,3.

1532 1670 erhielt er für jede »*Armenfuhr*« 2 kr. und 1704 noch 9 Pf. (Strasser 1986, 9 ff.).

1533 Siehe M-263.

1534 Schicklberger 1998, 22 ff.

1535 Siehe M-171,4.

1536 »*dem Fehrn zu helffen. deßgleichen soll der Fehr innen auch zu helffen schuldig sein, unnd darneben vleissig Achtung unnd Aufsehens daraufhaben*« (Müller/Kuhn 1990, 168 f.).

1537 Siehe M-157.

1538 Diese Brücke wird 1732, 1778 und 1784 zerstört, sodass die Fährleute auch die Fahrt über die Tauber übernehmen und abermals beim Neubau aushelfen müssen (Sprotte 1982, 29 ff., 37. 41 ff.).

1539 1660 sollen die Fährleute von Wörth (M-110) »*durch fahrleßigkeit und Faulheit niemand am fahr sitzen lassen*«. Dass dies nicht immer eingehalten wurde, zeigt eine Beschwerde von 1877, als sich ein Fahrgast beklagt, weil der Fährmann nicht auf sein Rufen reagiert habe und er deshalb den Zug verpasst hätte (Markt Erlenbach a. M. 1958, 479 ff.; Trost 1989, 303 ff.). 1870 dürfen Fahrgäste in Niedernberg (M-95,5) nicht länger als fünf Minuten warten gelassen werden (Wagner 1994, 290). Die gleiche Zeit wird den Fährleuten von Miltenberg (M-124) 1840, trotz Essenszeit und Ruhestunde, vorgeschrieben. Ausnahmen bilden die Nachtzeit und Fahrten bei Unwetter (Keller 1999, 119 f.). Auch in Wertheim (M-157) sollen Fahrgäste von einer Überfahrt zur anderen nicht mehr als fünf Minuten warten müssen (Sprotte 1982, 106 f.), in Rothenfels (M-185) hingegen wurde den Fährleuten 1870 eine Zeit von 15 Minuten eingeräumt (Kolb 1992, 193). Recht detailliert sind die Forderungen von 1861 an den Fährmann von Wörth (M-110), welche besagen, dass »*jedten, der das Überfahren verlangt, ungesäumet befördern, so daß die Essenszeit oder Ruhestunde der Fährer, das Warten auf eine größere Überfahrts-Gesellschaft kein Grund sein kann, den oder die bereits Angemeldeten über fünf Minuten warten zu lassen, wenn sich nicht innerhalb dieser Zeit die Aussicht wirklich zeiget, daß sich noch andere Überfahrende in ebensoviel Zeit aufschließen kommen. Das Retourfahren der bereits schon bis zur Mitte des Stromes gebrachten Personen, um zu spät gekommene noch einzuschiffen, kann nicht stattfinden, wenn nicht erstere ihre Einwilligung hiezu ertheilen und auf dem jenseitigen Ufer keine Personen stehen, welche auf Beförderung warten* […] *Reisende, welche zur Nachtzeit ohne vorherige Bestellung bei gefährlichen Stürmen, Eisgang oder besonders hohem Wasserstande ankommen, haben auf augenblickliche Beförderung keinen Anspruch, jedoch darf sich auch gegen diese der Zwergfährer keine ungebührliche Zögerung zu Schulden kommen lassen*« (Trost 1989, 304 f. 309 ff.). 1882 beschwert sich der Postbote in Trennfeld (M-171,4), dass der Fährmann ihn immer lange warten lasse, weil er im Wirtshaus sitzen würde. Zum Teil würde er dann nur einen jungen Burschen schicken, welcher ihn mit dem Nachen übersetze (Huller 1982, 147). Auch in Eibelstadt (M-263) kommen 1839 Beschwerden auf, weil der Fährmann die Überfahrten durch einen Knaben von 13 Jahren besorgen lässt (Schicklberger 1998, 32). In Segnitz (M-277,1) wird zwar kein Alter der Fährleute angegeben, aber es wird gefordert, »*27. Item. Eß sollen auch alleweg zween fergen sein zue dem fahr*« (Frank 1982, 50 ff.). Das durchaus der Wille bestand, den Fährmann bei der Nichterfüllung seiner Tätigkeit zu bestrafen, zeigt ein Fall in Hochberg (N-169), wo 1810 der Fährmann für zwölf Stunden eingesperrt wird, weil er mehrmals Fahrgäste bis zu einer Stunde habe warten lassen (Hagel/Pfizenmayer 1988, 52 f.). Auch für die Fährleute von Beihingen (N-152,7) liegt für 1758 ein Briefwechsel zwischen zwei Amtmännern vor, aus dem hervorgeht, dass die Fährleute wegen ihrer »*Verzögerlichkeit, Grobheit und schlechte Anstaltung*« bereits »*mit dem Thurm abgestraft*« wurden. Es wird gefordert, alle gleichsam mit 5 fl. und bei Wiederholung mit 10 fl. zu bestrafen, wie dies an »*all anderer Ortben an gantzen Neccar-Strohm auch* (üblich) *seye*«. Eine pauschale Bestrafung wird aber zunächst abgelehnt, und man ist bemüht, den Schuldigen ausfindig zu machen. Letztendlich wird aber doch eine pauschale Bestrafung von 1 fl. festgelegt und bei Wiederholung eine Strafe von 5 fl. angedroht (Bürkle 1989, 145 f.).

1540 Siehe M-1,3.

1541 Grimm 1840, 530. Eine Strafe ereilte 1578 auch den Fährmann von Aldingen (N-172,3): »*Wenn jemand, Mann oder Frau, an das Fahr kommt und mehr denn 3 mal aneinander zu holen rufen und schreien müßte, so ist der Ferge für seine Fahrlässigkeit zu strafen*« (Hagel/Pfizenmayer 1988, 22).

1542 Siehe M-27.

pennig oder dry heller gebin vff des apts hoffe, ader sal drymal ruffen, wan er wil anfarn; were dan nymants da, so sal er die zween pennig oder dry heller uff den merenposten legen. Entede er des nit, so hette er zehin punt virloren, beyden herrn vnd nachgebur zugefallin«. Die Bürger konnten also selbstständig mit dem Schiff den Fluss überqueren, mussten aber dreimal vorher rufen, ob sie jemand überfährt. Ist dies nicht der Fall, sollen sie die Leihsumme von 2 Pf. oder 3 hl. auf den »*merenposten*« legen, wobei nicht klar ist, worum es sich handelt. Kommt die Person dem nicht nach, müssen 10 Pfund, vermutlich Schilling, an Strafe gezahlt werden[1543]. Eine ähnliche Regelung wird in Segnitz[1544] 1500 getroffen. Dort werden die Fährleute angewiesen: »*26. Item. Sie sollen auch der Schiff keines einschließen weder bey Tag oder nacht, sonder die allweg gantz frey unbeschlossen laßen stehen*«[1545].

Eine ungewöhliche Regelung in Bezug auf das Übersetzen wird in Marktsteft[1546] getroffen. Dort scheint es 1496 zu Konflikten beim Übersetzen über den Fluss zwischen den Herren von Hohenlohe und der Dompropstei gekommen zu sein, sodass die Herren von Hohenlohe festlegen: »*Auch sprechen wir zum rechten: ob sach wehre, daß die Herrschaft auf beyden seiten kommen an das fahr, soll der fehrg unser Herrschaft zum ehesten uberfuehren und die thumbprobstey darnach ueberfuehren*«, und »*Auch sprechen wir zum rechten, das unser Herrschaft hat die recht, ob die thumbprobstey ehe kaeme geritten gein Steft dann unser Herrschaft und unser Herrschaft darnach kem geritten, wollt dann unser Herrschaft des nit geraten, so mueste die thumbprobstey ausziehen und must unser Herrschaft an ihre statt lassen stellen. Auch Hoffen wir: sie ainigen sich guetlichen*«[1547]. Die immer wieder vorkommenden Ermahnungen an die Fährleute, dass sie sich den Fahrgästen gegenüber höflich und verlässlich verhalten und keine überhöhten Preise fordern

1543 Grimm 1840, 522. Ähnlich ist wohl auch die Auflage von 1449 in Rumpenheim (M-48) zu verstehen, wo der Fährmann verpflichtet wird, dass die Fähre zu allen Zeiten zugänglich sein muss (www.rumpenheim.de/Geschichte/geschichte.html [Stand 27.07.2015]).

1544 Siehe M-277,1.

1545 Frank 1982, 50 ff. Eine ähnliche Forderung findet sich 1603 in Nordheim (M-307,3). Dort wird gefordert, dass der Fährmann für Notfälle einen »*ledigen*« Nachen für die Bürger zur Verfügung stellt. Diese müssen das Boot aber, unter Strafandrohung von drei Pfund Buße, nach dessen Gebrauch wieder zurückbringen (Probst 1960, 93; Meusert 1996, 74 ff.). Auch in Gaustadt (R-2,4) existiert 1541 ein Gemeindeschelch, welcher im Weistum genannt wird: »*Zum zwelften, nachdem die in der gemein ein gemeinen schellich haben, damit vber das wasser nach gras oder anderer irer notturft zu faren, vnd so jemant aus der gemein hinüber were gefaren vnd kom ein andere gemeine person, die auch vberfaren wolt vnd funde die hinvbergefarne person noch bey dem schellich vnd wolle dieselbe person, der so noch hie jesset were, nit holen oder hinuberfuren, solle dieselbe person, sey wer die wolle, 7 1/2 pfennig puß verfallen haben. Vnd welliche person den achen an vorwissen der dorfmeister von dem far fueren wurde, soll um 60 pfennig gepußt werden, es sey dem zu notturft des grasens vnd anderer felterbeyt wie obstet.*[…] *Zum virzehenden vnd letzen sey vor alter her ir prauch vnd herkamen gewest, sey auch sunst allenthalben in vmbligenden dorfern ein gemeins recht, daß ein jder vberfarer vorgesetzter artikel auch anderer ziemlicher gepot, so zu gemeinem nutz dienstlich vnd nit wider ire herschaft vnd oberhand sein, haben die dorfmeister samt der ganzen gemeinde diejenigen so soliche verfallne puß nit willig geben wollen, macht, denselbigen an alle herrn clag pfand zu nemen*« (Arneth 1972, 110 f. 227 ff.). Dass die Verpflichtung, andere mit über den Fluss zu setzen, aber wohl nicht immer funktionierte, zeigt ein Streit von 1497 zwischen zwei Bewohnerinnen des Ortes, bei dem ausgesagt wird: »*Cunz Stürmers tochter sei von ir auch anderwegen, sie überzuführen, gebeten worden. Des sie getan und als sie zum land komen, were Kun Tobitschin, die sich versäumt und hernach komen und gesagt, warum sie sie nit auch zu in hinein in achen lassen wollen. Hete sie ir geantwort, der ach wer swere genug gewest, hette sie hinweg heißen, wann* (da) *hinüber sie alle zu führen nit schuldig were*« (Arneth 1972, 172). Die Höhe der Strafzahlungen wird über die nächsten Jahrzehnte bzw. 1583, 1625 und 1724 weiter gesteigert, was ebenfalls ein Indiz für regelmäßige Missachtungen der Vorschriften ist (Arneth 1972, 115 ff. 232 ff.). Die besondere Situation des Gemeindeschelches von Gaustadt führte auch dazu, dass dieser von der gesamten Ortsgemeinschaft angeschafft werden musste. Dazu leisteten alle Einwohner einen Beitrag. 1676 kommt es aber zu einem Rechtsstreit, weil die Reichen im Dorf doppelt so viel geben sollen wie die Armen, um eine in der Dorfordnung festgelegte Gleichheit zu schaffen und weil die Reichen die Fähre auch mehr nutzen würden. Die Fähre wurde in einem bestimmten Turnus von allen Gemeindemitgliedern bedient. Dazu wanderte der Fahrbaum, die Stakstange zum Antieb der Fähre, von Haushalt zu Haushalt. 1683 kommt es aber zum Wiederstand einiger Unwilliger. So schimpft eine Bewohnerin: »*Wenn ihr Mann fahren soll, solle der Schultheiß selber fahren*«, und lässt diesem den Fahrbaum ins Haus schicken (Arneth 1972, 96. 232 f.). Auch in Kemmern (M-400) wird die Fähre 1836 durch die Zahlungen aller Gemeindemitglieder in Höhe von 3 fl. angeschafft. Der Fährdienst wird reihum durch die Gemeindemitglieder versehen und der Lohn zwischen Fährmann und Gemeindekasse geteilt (Schrott 1986, 511 f.).

1546 Siehe M-280,8.

1547 Engel 1949, 53 f.; Selzer 1961, 133.

sollen, ist wohl nicht unberechtigt[1548]. Entsprechende Ermahnungen werden aber nicht nur wegen vorkommender Beschwerden der Fahrgäste und zur Wahrung des gesellschaftlichen Friedens in der Gemeinde ausgesprochen, sondern haben auch einen wirtschaftlichen Hintergrund. So sollen sich die Fährleute von Neckarhausen[1549] 1745 zuvorkommend verhalten, damit das Fahr keinen schlechten Ruf erhält, sondern beständig von Fahrgästen genutzt wird[1550]. Ebenso wird auf die Sicherheit der Fahrgäste Wert gelegt. Dies betrifft nicht nur das Verhalten der Fährleute und den baulichen Zustand des Schiffes[1551], sondern auch, dass z. B. 1904 in Neuenheim[1552] keine Betrunkenen mit dem Schiff übergesetzt werden dürfen[1553]. Es

1548 1435 werden die Fährleute von Wertheim (M-157) ermahnt, die Fahrgäste freundlich und schnell überzusetzen. 1624 werden die Fährleute nochmals aufgefordert, »*in einem grossen geferlichen windt und wo daß wasser sehr groß, haben fehrer alzeit darauff zu sehen daß sie die Leuth ohne Clagbahr halten und nicht ubernehmen sollen, wirdt aber einer hiewider thun und mehr als sich gebührt erhehen, oder auch sonsten im holen und überführen sowohl frembter als ingesessener wie bishero vielfeltig clagen vorgefallen seümig vertrossen und nachlessig sein, der soll seiner unnachlessigen Straff gewertig sein*«, und auch 1870 kommt es wieder zu Beschwerden (Sprotte 1982, 18. 24 f. 123 f.). 1539 wird in Wimpfen (N-99,5) aufgrund von Klagen eine Fährordnung erstellt: »*Von wegen vilfältiger clagen so bey kurtzen jarn von meniglichem, reichen und armen, frembden und haymischen, biß auf diesen tag, gegen und wider eins erbarn raths lehen leut die fergen des fars undern Eulenberg irer der fergen etlicher unordnung halben fur und an gedachten ein erbarn rathe der statt Wimpfen gelangt* […]« (Jülch 1961, 152). 1624 wird der Fährmann zu Lengfurt (M-174) ermahnt: »*damit eß hierzu iedesmahl desto bereiter seyn möge, soll er die Wirtßhäüser und Gesellschafften soviel möglich meiden, wie auch deß Gottßlästerlichen fluchenß und schwerenß, neben deme unnötigen Zancken, gentzlichen und zumahl laiderlichen sich enthalten*« (Kuhn 2008a, 183 ff.). 1769 beschweren sich die Salzfuhrleute zu Orb über die Fährschiffer aus Seligenstadt (M-69,5, Firner 1999, 264). 1775 kommt es in Wertheim (M-157) zu einem Konflikt mit dem Forstmeister, weil die Fährleute von den herrschaftlichen Holzfuhren bis zu 4 Scheit Holz verlangen würden, obwohl diese Fahrten kostenlos wären. Das Entnehmen von Holz wird daraufhin bei 5 fl. Strafe verboten (Sprotte 1982, 35). Auch in Zell (M-246) werden die Fährleute 1814 ermahnt, dass sie die Fahrpreise nicht erhöhen dürften (Kohl 1986, 156). In Hanau (M-55,5) werden die Fährleute 1856 dazu angehalten, die Passagiere mit Respekt zu behandeln und sie »*immer möglichst rein und wasserfrei* (zu) *halten*« (Mahr 1993, 45 f.). 1870 wird der Fährmann von Niedernberg (M-95,5) aufgefordert, »*das Publikum mit gebührender Gefälligkeit und Artigkeit prompt* (zu) *bedienen*« (Wagner 1994, 290).

1549 Siehe N-14.

1550 »*2do Sollen sie* […] *auch jeder Zeit mit allnöthiger bereitschafft undt fleißigem gesindt solche versehen, damit dieserthalben keine Klagen geführt undt niemandt von ihnen oder denen ihrigen behinderedt, sondteren umb den billigen lohn also gleich befördert und sicher übergeführt werdten mögen. 3tio Sollen sie Erbbeständtere sowohl als ihr gesind sich gegen alle reyßendte undt wandersleuthe, nicht weniger einheimische mit guten wortten undt willen erzeigen, damit das fahr nicht beschreiet, sondteren in beständiger besuchung und ruhm erhalten werdten möge*« (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.).

1551 Siehe weiter unten.

1552 Siehe N-23.

1553 Lurz/Vogt 1990, 198. Auch zur Sicherheit der Überfahrt wird es den Fährleuten von Beihingen (N-152,7) 1757 verboten, Pferde und Ochsen mit dem kleinen Schiff überzusetzen. Dafür sollen sie sich des großen Schiffes bedienen (Bürkle 1989, 143 ff.). Auch der Fährmann von Hanau (M-55,5) wird 1856 ermahnt, dass er seine Fähre nicht überladen und bei kleinem Wasser drei, bei mittlerem vier und bei großem Wasser sechs Mann an der Fähre haben solle. Bei Eisgang oder anderen Sonderereignissen sollten es aber noch mehr sein, um die Sicherheit der Überfahrten zu gewährleisten (Mahr 1993, 45 f.). 1840 werden die Fährleute von Miltenberg (M-124) ermahnt, dass sie dafür sorgen sollen, dass Reiter bei der Überfahrt absteigen und niemand auf den Fuhrwerken sitzt (Keller 1999, 119 f.). Auch ist 1861 in Wörth (M-110) vermerkt: »*Den Zwergfährern wird, wenn sich Reisende in großer Anzahl zum Überfahren melden, z. B. bei Prozessionen und dergl., die Vorsicht zur besonderen Pflicht gemacht, daß sie weder in fahrbrücken noch in Fahrschelche mehr Fuhrwerke oder Personen zu lassen als ohne unbequeme Verengung des Raumes im Fahrzeug selbst und ohne gefahrdrohende Schwere desselben, besonders bei Sturm und Eisgang zugelassen werden können. Insbesondere haben die Zwergfährer darauf zu sehen, daß kein Reiter auf seinem Pferde und keine Person auf einem Wagen während des Einschiffens und Überfahrens sitzen bleibt. Pferde und andere Thiere müssen so gestellt und von ihren Führern gehalten werden, daß sie weder sich selbst noch den Personen oder anderen Thieren Schaden zufügen können*« (Trost 1989, 304 f. 309 ff.). Trotz aller Sicherheitsvorkehrungen kann es aber immer wieder zu Todesfällen an der Fähre kommen. Dies kann aus Unachtsamkeit oder wegen schwieriger Überfahrtbedingungen bei Hochwasser geschehen. 1600 sterben acht Großheubacher in Bürgstadt (M-126,5) bei der Überfahrt beim Wallfahrtsgang wegen der Unachtsamkeit des Fährmannes (Vierengel 1985, 110; Schmitt/Berberich 1978, 7. 64). Ebenfalls in Bürgstadt ertrinken 1782 drei kleine Kinder bei der Überfahrt (Schmitt/Berberich 1978, 27). Auch der Zentgraf von Frechenheim (M-44,2) ertrinkt 1671, weil er »*mit Weine überfüllet*«, also betrunken, über den Main setzen will (Busenkell 1977, 48). In Erlabrunn (M-240,5) sterben 1699 insgesamt 23 Personen, 27 können gerettet werden. Die Fähre sinkt nach einem Zusammenstoß mit einem anderen Schiff und ist vermutlich zudem extrem überladen (Muth 2009, 129 f.; Lott 1984, 34 f.). Das größte Unglück ereignet sich am 12. April 1814 in Miltenberg (M-124). Beim Übersetzen sächsischer Soldaten gerät die Fähre in Schieflage und kentert. 62 Soldaten sowie die drei Fährleute finden den Tod (Vierengel 1985, 46 f.; Keller 1999, 118). Zu einem großen Unglück kommt es ebenfalls 1861 bei Schweinfurt (M-340) auf dem Sennfelder See, einem Altwasser des Mains. Nachdem die Brücke durch Hochwasser zerstört wurde, übernimmt eine Fähre das Übersetzen. Es kommt zu einem Unfall durch Eisgang, und 21 Personen versterben (Lösch 2001, 132; Fuente u. a. 1999, 55; Dashwood-Howard 2009). In Ilvesheim (N-10) ertrinkt 1882 ein 17-jähriger Dienst-

werden dem Fährmann Grenzen für die Überfahrt bei hohem Wasser, also starker Strömung, auferlegt, da entsprechende Fahrten besonders gefährlich und anstrengend sind. Offensichtlich nahmen manche Fährleute dies aber zum Anlass, die Fahrten ab einer gewissen Wasserhöhe zu verweigern, was wiederum zu einer Festsetzung von Höhen führte, zu denen der Fährmann fahren musste[1554]. Dazu wurden am Ufer Markierungen angebracht, nach denen sich der Fährmann zu richten hatte[1555].

Fährzeiten

Die Fährzeiten wurden den Fährleuten recht klar vorgegeben. So müssen sie sich in vielen Fällen von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang[1556] an der Fähre aufhalten oder aber es musste permanent ein Fährmann an der Fähre präsent sein[1557], wozu Fährhäuschen eingerichtet wurden[1558]. Ebenso sind Beschränkungen möglich, wenn auch eher selten, wie z. B. 1593 in Kemmern[1559]. Dort darf die Fähre nicht mehr nach dem Ave-Maria-Läuten fahren[1560]. Die Fährzeiten und Preise wurden zum Teil öffentlich zum Aushang gebracht,

knecht, nachdem er von Bord in das winterliche Neckarwasser gefallen ist (Probst 1981, 294). Auch der Frohnmeister und Flussaufseher von Ch. Huber stirbt 1896 nach Sturz von der Fähre in Untereisesheim (N-105, Angerbauer/Koch 1976, 114). Ähnliche Todesfälle ereignen sich auch 1893 in Sassanfahrt (R-18,1, Schumm 2000, 14) und 1914 in Mundelsheim (N-144,7, Hopf 1995, 285). Eine größere Katastrophe konnte 1845 in Himmelstadt (M-232) bei einem Unfall noch abgewendet werden (Himmelstadt 2002, 206f.), und auch in Zell (M-246) geht 1823 die Fähre mit 120 Personen unter, ohne dass dabei ein Todesopfer zu beklagen gewesen wäre (Kohl 1986, 156).

1554 Der Fährmann von Ilvesheim (N-10) durfte um 1900 die Nähe nur bis zu einer Wasserhöhe von 2,8m über Normal nutzen, den Nachen aber bis 4,5m (Probst 1981, 290). In Zellingen (M-235,5) wird 1850 eine Hochwasserlinie angebracht, bis zu welcher der Fährmann fahren musste (Rossel 1955, 23). In Fahr (M-317,7) wird 1479 betont, dass der Fährmann, anders als an anderen Fähren, Personen übersetzen musste, egal wie hoch das Wasser stand (Meusert 1997a, 23). In Hochberg (N-169) wird 1865 festgelegt: »*5. Wenn der Wasserstand nicht zu hoch ist muß der Pächter fahren.* […] *7. In dem Schiff muß ein ordentlicher Sitz angebracht werden und der Boden des Schiffes muß mit Brettern bedeckt sein*«. Auf die Bretter wurde vermutlich bestanden, damit die Fahrgäste leichter durch das Schiff gehen konnten und nicht über die Spanten steigen mussten. Auch der Schutz vor Wasser in der Bilge und dadurch die Vermeidung nasser Füße wird wohl eine Rolle gespielt haben (Hagel/Pfizenmayer 1988, 53).

1555 Zu den Markierungen s. Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

1556 1856 in Hanau (M-55,5, Mahr 1993, 45f.). 1882 sind die Fährzeiten in Wertheim (M-157) vom 1. April bis 1. Oktober ab 05:45 bis 22:15 Uhr und in der Zeit vom 1. Oktober bis 1. April ab 06:00 bis 19:00 Uhr (Sprotte 1982, 157), in Marktsteft (M-280,8) 1873 im Sommer von 04:00 bis 21:00 Uhr und im Winter von 07:00 bis 18:00 Uhr (Selzer 1961, 134).

1557 Bis 1852 kommt es in Wertheim immer wieder zu Problemen mit den nächtlichen Überfahrten, woraufhin speziell dafür eine schiffskundige Person eingestellt wird, um die Fahrten von abends 22:00 Uhr bis morgens zu versehen. Ab 1864 wird für die Übernachtung eines Fährmanns auf der Kreuzwertheimer Seite eine Schlafstelle im Löwenwirtshaus angemietet, um auch nachts die Überfahrt ermöglichen zu können (Sprotte 1982, 75. 95. 99). 1870 soll sich in Niedernberg (M-95,5) zu jeder Tag- und Nachtzeit ein Fährmann an der Überfahrt befinden (Wagner 1994, 290). 1908 soll der Fährmann von Nordheim (M-307,3) permanent an der Fähre anzutreffen sein. Bei Tag darf er die Fahrgäste nicht länger als zehn Minuten, bei Nacht nicht länger als 15 Minuten warten lassen. Wenn er nachts gerufen wird, soll er ein Licht anzünden, um zu zeigen, dass er sich auf den Weg macht (Meusert 1996, 32). In Besigheim (N-136,8) wird versucht, den Fahrbetrieb auch bei Nacht sicherzustellen. Dazu kommt es aber nicht, weil sich die Fährleute verweigern und die Stadt keine Handhabe besitzt, um die Fährleute zu zwingen (Schulz u. a. 2003, 219f.). Nicht die Präsenz des Fährmanns in der Nacht, sondern am Tag zur Mittagszeit wird 1757 von den Fährleuten in Beihingen (N-152,7) gefordert. Diese sollen »*insbesondere aber sich das Essen an das Fahr tragen lassen*«, damit die Fähre nie unbesetzt bleibt (Bürkle 1989, 143ff.).

1558 Zur Errichtung eines Fährhäuschens wird der Fährmann von Großheubach (M-122,5) 1854 aufgefordert (Wagner 1933, 178). 1798 wird in Wertheim (M-157) festgelegt, dass »*Die Taxe gilt von Tagesanbruch bis zum Wächterläuten. Nach Regierungsverordnung vom 23. 9. 1783 muss sich auch nachts ein Fährer im Fahrhäuschen aufhalten, sommers und winters, damit es keinen allzu langen Aufenthalt mehr gibt*«. Dies wird von den Steigernden bei der Pachtvergabe abgelehnt und der Passus daraufhin wieder aus dem Pachtvertrag herausgenommen. Dafür müssen die Fährleute aber an den Posttagen am Mittwoch und Sonntag auf den herrschaftlichen Postboten warten. In Randersacker (M-258,3) erhält der Fährmann 1866 hingegen 15fl. jährlich für das Übersetzen des Postboten (Strasser 1986, 12). 1809 werden die Fährleute unter Strafandrohung dazu aufgefordert, das Fährhäuschen im Winter nicht vor 19:00 Uhr und im Sommer nicht vor 23:00 Uhr zu verlassen. Dies lehnen die Fährleute unter Hinweis auf den Bestandsbrief ab (Sprotte 1982, 51. 58f.). Siehe dazu auch Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

1559 Siehe M-400.

1560 Schrott 1986, 506. Das gleiche Ver- bzw. Gebot findet sich auch 1488 in Ingersheim (N-150, Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 44), 1567 in Gemünden (M-211,2, Fischerzunft 1967, 12) und 1578 in Aldingen (N-172,3): »*Die Fergen sollen ihres Dienstes warten vom einen Ave Maria zum andern*« (Hagel/Pfizenmayer 1988, 22). Recht drastisch erscheint die Strafe von einem Pfund Wachs oder eine Buße im Loch für den Fährmann von Eibelstadt (M-263) 1664, wenn er Spaziergänger beim Hochamt, einer Predigt oder der Vesperandacht über den Fluss setzt (Schicklberger 1998, 22). In Lohr (M-198) wird 1764 mit dem Blasen des Horns im Turm durch die Wächter angezeigt, wann die Tore verschlossen werden. Ab diesem Zeitpunkt dürfen nur noch Personen mit besonderer Erlaubnis des Lehnsherrn übergesetzt werden (Höfling 1835, 263f.).

sodass sie für jeden einsehbar waren[1561]. Genauso konnte die Fährordnung selbst an einem öffentlichen Ort einsehbar sein. So musste z. B. die Fährordnung von Eibelstadt[1562] 1769 neu geschrieben werden, weil diese durch sächsische Soldaten zerrissen worden war. Es ist zu vermuten, dass die Ordnung direkt an der Fähre ausgehangen hatte[1563]. Gleiches gilt auch für Fährtarife oder die Adresse des Fährmanns, welcher den Nachtdienst übernahm und nicht in einem Fährhäuschen schlief[1564].

Pflege der Fähre und Einrichtungen

Die Fährleute waren zudem dazu verpflichtet, das ihnen anvertraute Fahr mitsamt der Fahrzeuge[1565] und sonstiger Ausstattung[1566] in einem guten Zustand zu erhalten. So wird den Fährleuten von Himmelstadt[1567] explizit vorgeschrieben: »*8. Müssen Beständer alle Sonntage das Fahrgeschirr säubern, auch in der Woche, wenn es die Not erfordert. In Vernachlässigung, wird es auf ihre Kosten gesäubert werden*«[1568]. Auch der Verlust von Fahrzeugen kann den Fährleuten in Rechnung gestellt werden[1569]. Wurden die Fahrzeuge nicht

1561 1859 waren wohl die Fahrzeiten der Fähre von Breitengüßbach (M-404) in allen Schenklokalen ausgehängt (Schrott 1989, 184 ff. 187). Um 1843 beschweren sich die Ladenburger (N-14), dass auf ihrer Flussseite die Fährpreise nicht aushängen würden (Backes/Fillbrunn 1995, 40 f.). 1840 ist in Wörth (M-110) eine Tafel mit den Fährpreisen je nach Wasserstand öffentlich zum Aushang gebracht (Trost 1989, 310).

1562 Siehe M-263.

1563 Schicklberger 1998, 26. Als in Klingenberg (M-113) 1742 zwei Versionen der Fährordnung neu geschrieben werden müssen, erhält der Stadtschreiber dafür vom Fährmann 1 Rthlr. (Berninger 1995, 246 ff.).

1564 z. B. in Wörth (M-110) 1840 und 1861: »*Dagegen hat sich der Zwergfährer stets mit der ihm in dem mitgetheilten Tarife, welcher an seiner am Fahrtore angebrachten Tafel zu Jedermanns Kenntniß zu lesen ist, gebilligten Gebühr bei Vermeidung schwerer Verantwortung zu begnügen und sich eines höflichen Benehmens gegen die Reisenden zu befleißigen*«, und »*erforderlich, daß derjenige, welcher die* (Nacht) *Fahrwache hat, eine schwarze Tafel, worauf dessen Name, Gasse und Hs. No. mit weißer Ölfarbe und lesbar geschrieben ist … zur Kenntniß der Reisen den re sp. Überfahrenden am Fahrhäuschen aushängen, damit insbesondere der etwas spät in der Nacht zurückkehrende sich zurecht finden weiß*« (Trost 1989, 308. 311).

1565 1615 in Wertheim (M-157) »*sindt die fehrer schuldig die Schiff im Bau und Beßerung zu halten*« (Sprotte 1982, 22. 206). Zu Beginn des 20. Jhs. soll der Fährmann von Rumpenheim (M-48) die Fähre vor dem Winter in den Winterhafen überführen und nach dem Winter den Zustand und die Sicherheit des Fahrzeugs überprüfen (Hill 2006, 142). Die Überprüfung der Fähre von Hanau (M-55,5) wurde dagegen 1856 nicht den Fährleuten überlassen, sondern musste durch einen Schiffbaumeister vorgenommen werden, und auf Nachfragen der Behörde sollte das Schiff zur Begutachtung zugänglich sein (Mahr 1993, 45 f.). 1874 werden die Fährleute von Klingenberg (M-113) dazu aufgefordert, die Fahrzeuge bei Hochwasser und Eisgang zu sichern (Berninger 1995, 248 ff.). Auch der Umgang mit den Fährgerätschaften kann in manchen Fällen sehr genau geregelt sein, wie z. B. 1757 in Beihingen (N-152,7), wo die Fährleute aufgefordert werden, »*Bey kleinem Wasser des alten Sails sich bedienen, das neue hingegen nach dessen Gebrauch wieder trocknen u. verwahren*«. Vermutlich ist das Seil zum Befestigen der Fähre am Ufer gemeint (Bürkle 1989, 143 ff.).

1566 1602 und 1607 sind die Fährleute von Hafenlohr (M-182,6) verpflichtet, »*daß sie die Brücken wesentlich und baulich holten*« und auch das gestellte Wohnhaus so zu übergeben, wie es empfangen wurde (Hasenfuß 1974, 61; Schüll, 8. 12 f.). 1624 wird vom Fährmann in Lengfurt (M-174) verlangt, dass er das Fahrhaus in gutem Zustand halten und Wiesen und Gärten pflegen soll: »*Fürß vierte, soll er im mehrbesagten Fahrhauß bescheidenlich haußen, daß selbig an Thüren, Wenden, Fenstere, Bencken, Öfen, Läden, Dachungen und anderen, solcher müssen eß ihme an itzo ein geraümbt worden, in gutem Baw und Besserung erhalten und Handtvesten. Fürß fünffte, die Wisen und Gärten, so ihme zum Fahr zu gemessen verlihen, soll er in guter Besserung und Thüngung halten, insonderheit die Wisen am Uffer mit Stickein Weiden und dergleichen also Handtvesten, daß sie keineswegß in Abnemmen gerathe*« (Kuhn 2008a, 183 ff.). Auch noch 1863 galt für den *Fährmann von Untereisesheim (N-105)*: »*6. Das Färcherhäuschen ist von den Pächtern in gutem Zustand zu erhalten; das Ausweißen, Ofenputzen, Fensterreparaturen, Ziegelstoßen hat auf Kosten der Pächter zu geschehen, auf Feuer und Licht ist genau zu achten und im Stübchen kein Holz zu spalten*« (Angerbauer/Koch 1976, 112 f.). Auch die zur Fähre gehörigen Anleger müssen gepflegt werden. Dies lässt sich an der Anweisung von 1861 an die Fährleute von Wörth (M-110) erkennen: »*Für die Fährbrücken und Schelche müssen an beiden Mainufern die nötigen Vorbrücken und zum Festhalten die nötigen Pflöcke stets in gutem Stande sein, sowie überhaupt das Zu- und Abfahren der Wägen und das Ein- und Aussteigen der Personen durch Aufsuchen und Herrichten schicklicher Plätze von den Zwergfährern auf das eifrigste besorgt werden muß.*« Die Fährrampen wurden zum Schutz der Schiffe mit Reisig belegt, wofür von der Fronleichnamsprozession die zum Schmuck gehörenden jungen Birken eingesammelt wurden (Trost 1989, 304 f. 309 ff.).

1567 Siehe M-232.

1568 Himmelstadt 2002, 202 ff.

1569 1624 wird den Fährleuten von Lengfurt (M174) nicht nur auferlegt, die Fährschiffe zu pflegen und zu reparieren, sondern auch, wenn eines verloren ginge, dieses zu ersetzen. 1744/1749 wird festgelegt, dass der Fährmann von Laudenbach (M-117) den Schelch ersetzen muss, wenn er diesen aus Unachtsamkeit den Main hinabfließen lässt (Gemeinde Laudenbach 2000, 41). 1808 wird in Astheim (M-312) festgelegt, dass der Fährmann bei Verlust der Fähre diese selbst zu ersetzten hat (Meusert 1996, 64 f.).

von den Lehnsherren gestellt, so waren die Fährleute verpflichtet, diese – zum Teil unter Angabe spezifischer Eigenschaften – selbst anzuschaffen[1570], wie z. B. in 1603 in Nordheim[1571]. Dort wird der Fährmann aufgefordert, für das Fahr »*guten Prücken und Fahrschelchen*« bereitzuhalten[1572]. Ebenfalls wird den Fährleuten mit Strafe gedroht, wenn sie den Besitz anderer schädigen. 1777 werden die Fährleute von Wertheim[1573] bestraft, weil sie bei Hochwasser ihren eigentlichen Anlegeplatz verlassen haben und zu weit von der Stadt entfernt übersetzen, außerdem würde durch die neue Anlegestelle der dortige Weingarten zerstört und die Passanten müssten zu lange warten. Dies wird mit einer Zahlung von 5 fl. geahndet, bei Wiederholung drohen 10 fl. Strafe[1574].

Rechte der Fährleute

Die in den schriftlichen Quellen festgehaltenen Rechte der Fährleute sind erwartungsgemäß überschaubar. Das hauptsächliche Privileg, die Fähre unter bestimmten Bedingungen betreiben zu dürfen, ist bereits umfassend beschrieben worden, ebenso das Recht, Fahrzeuge, Wohnstätten und Grundstücke nutzen zu können, worauf noch dezidiert eingegangen wird[1575]. Neben diesen grundlegenden Befugnissen kommen aber auch regionale Besonderheiten vor. So ist in machen Fährrechten das bereits besprochene Recht, Sand schöpfen zu dürfen oder Fischerei zu betreiben, enthalten[1576].

So wird 1508 darauf hingewiesen, dass die Fährleute von Seligenstadt[1577] neben ihren Fähreinnahmen durch die Abtei jeden Dienstag eineinhalb Laib Brot und eine Suppe mit einem Stück Fleisch oder in der Fastenzeit einen Hering gereicht bekamen. Im Herbst erhielten sie jeden Tag ein Maß Wein und eineinhalb Laib Brot, am Fastnachtssonntag einen Schweinebraten und am Gründonnerstag einen gesegneten Kuchen[1578]. Auch der Bau der Fähren kann durch die Lehnsherren bezuschusst werden. So dürfen die Fährleute von Miltenberg[1579] 1665, »*wan ein neue Fahrnöhen zu bawen vonnöthen*«, das nötige Holz aus dem herrschaftlichen Haagwald schlagen[1580]. Im Rahmen eines Streites 1473 mit dem Bader von Nordheim[1581]

1570 1607 und 1682 ist der Fährmann von Hafenlohr (M-182,6) verpflichtet, für den Neubau der Fahrbrücke und des Schelches zu sorgen sowie Reparaturkosten zu tragen. Dafür wurden ihm Hölzer aus dem bischöflichen Wald zur Verfügung gestellt (Schüll 2012, 13 ff.). Ab 1627 werden die Fährleute von Wertheim (M-157) dazu verpflichtet, die Fähre falls nötig selber zu stellen (Sprotte 1982, 22 ff. 206). Zwischen 1826 und 1836 müssen die Fährleute von Lengfurt (M-174) die Fähren mit Zubehör selbst anschaffen (Kuhn 2008a, 178). Um 1860 muss der Fährmann von Reistenhausen einen Nachen und eine Nähe selber stellen (Reder u. a. 1999, 44). 1865 wird der Fährmann von Hochberg (N-169) aufgefordert: »*1. Der Pächter, welcher die Neckarfähre übernimmt, hat die sämtlichen Fahrzeuge auf seine eigenen Kosten anzuschaffen und zu unterhalten und hat niemals eine Vergütung von der Gemeinde anzusprechen, wenn demselben sein Fahrzeug durch zu starkes Gewässer hinweggeschwemmt wird*« (Hagel/Pfizenmayer 1988, 53). 1948 kaufen die Fährleute von Trennfeld (M-171,4) für 30 000 DM eine neue Fähre (Huller 1982, 150). Zu den verwendeten Fahrzeugen s. auch Kap. Entwicklung der Fahrzeuge, S. 232. 1880 hilft der Fährmann von Klingenberg (M-113) beim Bau der neuen Fähre und erhält dafür 132 ℳ 67 Pf. (Berninger 1995, 266 f.).

1571 Siehe M-307,3.

1572 Probst 1960, 93; Meusert 1996, 74 ff.

1573 Siehe M-157.

1574 Sprotte 1982, 36.

1575 Siehe Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

1576 Zwischen 1700 und 1724 ist in Sommerach (M-302,2) mit dem Fährrecht auch das Recht auf Fischerei verbunden (Meusert 1996, 90 f.). Auch in Eschenbach (M-380,4) war es dem Fährmann wohl erlaubt, Fischerei für den Eigenbedarf zu betreiben (Lediger 1999, 52). Auch in Unnersdorf (M-429) und Reundorf (M-434,2) wurde die Fischerei gestattet (Dippold/Bornschlegel 1999, 26).

1577 Siehe M-69,5.

1578 Koch 1940, 136.

1579 Siehe M-124.

1580 Keller 1999, 118. Auch in Wertheim (M-157) wird 1775 den Fährleuten für den Bau eines kleinen Fährschiffes ein »*mittelmäßiger Eichenbaum*« gewährt (Sprotte 1982, 35), Gleiches 1632 in Lengfurt (M-174). Dort stehen dem Fährmann offensichtlich sechs Eichenstämme zu (Kuhn 2008b, 185 f.; 2008a, 172). 1598 erhalten die Fährleute von Rothenfels (M-185) für den Bau der neuen Fähre zwei Bäume aus dem Bürgerwald (Kolb 1992, 192). Auch in Lohr (M-198) ist es den Fährleuten in der Mitte des 17. Jhs. erlaubt, für den Bau einer neuen Fahrbrücke vier und für einen Breitschelch einen Eichenstamm umsonst aus dem Königsforst Rothenberg zu schlagen. Dieses Recht wird 1835 nochmals bestätigt und zudem angegeben, dass die Stämme 55 Schuh lang und 22 Zoll dick sein sollen (Ruf 2003, 92; 1992, 193. 198; Höfling 1835, 264 f.). Auch in Eschenbach (M-380,4) werden 1549 Hölzer für den Neubau der Fähre abgetreten (Lediger 1999, 52), wie auch 1582 in Diedesheim (N-80,5) durch den Pfalzgrafen (Liebig 1972, 160).

1581 Siehe M-307,3.

muss der Fährmann an jedem Mittwoch einen Schelch zum Übersetzen der Badegäste bereitstellen. Samstags soll das Fahrzeug dem Bader selbst überlassen werden, um Gäste zu fahren. Sollte er dabei Fremde über den Fluss bringen, ist der Lohn dem Fährmann zu geben. Gleichzeitig erhält der Fährmann viermal im Jahr ein Pfund, vermutlich Silber, zum Lohn und darf mit seiner Frau, Kind, einem Knecht und Magd kostenlos baden[1582].

Neben den Privilegien und Zuwendungen, welche die Fährleute erhielten, konnten sie auch von allgemeinen Pflichten befreit werden. Dies wird 1563 für den Fährmann von Neckargerach[1583] festgehalten und bestimmt, dass er von Frohn-, Wacht- und anderen Diensten befreit sei, damit der Fährdienst nicht leidet[1584].

Pflichten der Fährnutzer

Zur Bestreitung seines Lebensunterhaltes und die Entrichtung seiner Pacht war der Fährmann auf Gegenleistungen der Fährnutzer angewiesen. Dies waren selbstverständlich vorrangig Zahlungen für das Übersetzen von Fahrgästen. Die Preise für die Überfahrt wurden aber nicht für alle Personen gleich angesetzt. So ist zwischen Gemeindemitgliedern, benachbarten Gemeinden mit Sonderrechten, Fremden und Juden unterschieden worden. Zusätzlich wurde beim Fährlohn natürlich auch nach der Fracht unterschieden, die übergesetzt werden sollte. Je schwerer und sperriger das Fährgut war, desto höher waren die Kosten. Ebenso gab es eine Unterscheidung zwischen Fahrten bei Tag und bei Nacht sowie eine Abstufung nach der Stärke der Strömung bzw. der Länge der Fahrstrecke bei Hochwasser. Außerhalb dieses Entlohnungssystems, oder zumindest begünstigt, standen die Lehnsherren[1585].

Es ist anzunehmen, dass in fast allen Fährorten bis zum 19. Jahrhundert die einheimische Bevölkerung nicht für einzelne Fahrten zahlen musste, sondern einen jährlichen Pauschalbetrag entrichtete oder ganz von den Überfahrtkosten befreit war. Diese Regelung bringt eine ganze Reihe von Vorteilen mit sich. Es ist zu vermuten, dass entsprechende Regelungen bereits im Frühmittelalter, spätestens aber im Hochmittelalter Anwendung fanden. Durch das zu diesem Zeitpunkt noch nicht so stark ausgeprägte Münzsystem in Alltagsbereichen hätte jede einzelne Fahrt durch eine Naturalienabgabe bezahlt werden müssen. Dies wäre auf Dauer für den Fährmann sicherlich sehr aufwendig gewesen, und auch die Fahrgäste hätten immer eine vorgezählte kleinere Menge z. B. an Korn, Stroh oder gar Eiern mit sich führen müssen. Durch eine einmalige pauschale Abgabe ließ sich dieses Problem vermeiden. Genauso ist es für die Mobilität förderlich, wenn die Bevölkerung nicht jedes Mal aus finanziellen Gründen abwägen muss, ob sich eine Fahrt über den Fluss lohnt oder nicht. Gleichzeitig scheint die pauschale Abgabe der Einwohner aber nicht fakultativ erfolgt zu sein. Jede Familie war gezwungen, eine Zahlung zu leisten, unabhängig davon, wie regelmäßig die Fähre genutzt wurde[1586].

1582 Meusert 1997, 74.

1583 Siehe N-70.

1584 »*Am andern soll der Ferg keines Fröhnens, Wacht undt andere Beschwehrung, Ohne Waß Er Meim Gnädigsten Churfürsten und Herrn Pfalzgrafen Von der Waßer wegen zu Thun schuldig, frey, ledig und loß seye, damit er das Fahr desto fleißiger und Stattlicher Versehen und Aufwarten könne*« (Liebig 1976, 132 f.). Auch der Fährmann von Randersacker (M-258,3) war von der »*Wacht, Huth und Frohn*« befreit (Strasser 1986, 14), wie auch der Fährmann von Klingenberg (M-113) von der Tagwache am Stadttor (Berninger 1995, 246 ff.).

1585 Siehe dazu das vorangegangene Kapitel.

1586 Vergleichen ließe sich die Situation am besten mit den universitären Semestertickets für Studenten und den daran anhängigen Diskussionen, welche vermutlich an allen Universitäten geführt wurden. In einem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 30.08.2000 wurde u. a. festgelegt, dass die zwangsweise pauschale Zahlung und die damit einhergehende Belastung des Einzelnen von den Vorteilen für das Allgemeinwohl aufgewogen wird (www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2000/bvg00-114.html, aufgerufen am 24.07.2015). Diese argumentativen Überlegungen dürften auch bereits im Mittelalter bei Auseinandersetzungen zu den Fähren angeführt worden sein.

Die früheste pauschale Abgabe lässt sich 1379 in Miltenberg[1587] nachweisen. Dort zahlen Bürger, welche einen Weingarten auf der gegenüberliegenden Flussseite besitzen, eine jährliche Abgabe von einem Schilling, vermutlich um ihre Fuhren mit Wein kostenlos übersetzen zu dürfen. Andere Bürger durften hingegen, vermutlich nur zu Fuß, kostenlos mit der Fähre fahren, wofür der Fährmann jedes Jahr vier Pfund Heller aus der Stadtkasse erhielt[1588]. Jährliche Zahlungen in Münzgeld für die Überfahrt finden sich an diversen Orten in unterschiedlichen Höhen und lösen gerade im 19. und 20. Jahrhundert andere Zahlungsformen ab[1589].
Die Entrichtung von Naturalien ist die üblichste Form der Abgaben. Diese können sowohl als Korn oder auch in Gestalt des sogenannten Fährlaibs vorgenommen werden. Ein Fährlaib wird erstmals 1438 in einem Streit in Trennfeld[1590] genannt. Die Fährleute hatten dessen Zahlung von den Lengfurter[1591] Fährleuten gefordert und nach dessen Verweigerung pfänden lassen[1592]. Bei dem Fährlaib handelt es sich um ein Brot, dessen Qualität und Gewicht zum Teil klar festgeschrieben wurden. So wird den Nutzern der Fähre von Lengfurt[1593] 1624 vorgeschrieben, dass sie »*einen Laib Brodts* […]*, sechß Pfundt schwer und Kauffmanßgut*« entrichten müssen[1594]. Die Abgabe wurde pro Haushalt gezahlt und ermöglichte für ein Jahr die kostenlose Überfahrt aller Bewohner über den Fluss. In Marktsteft[1595] wird 1496 festgelegt, »*daß derselbig ferge soll uns ueberfuehren, einen iglichen mit seinem hausgesind oder gebroede ehehalten umb einen hauslaib, der beckt, oder nit beckt, der mag zwey Ochsenfurter 2 wagsel* [Weißbrot] *geben; und wer der zweyer keins gibt, der soll dem ferge seinen lohn geben, als sich dan geburth*«[1596]. Diese implizierte Freiwilligkeit der Abgabe scheint sich aber nicht lange an Main und Neckar zu halten, da entsprechende Regeln eher von Streitigkeiten wegen der verpflichtenden Abgabe abgelöst werden. So beschwerte sich der Fährmann von Lengfurt[1597] 1568, dass Teile der Lengfurter ihm den »*Fährlaib*« nicht zahlen wollten und er den Weinfahrern wegen des Fährlohns hinterherlaufen müsse[1598]. Neben dem Fährlaib sind auch Abgaben von Korn weit verbreitet, werden aber in der Regel weniger von einzelnen Haushalten, sondern als pauschale Abgaben kirchlicher Einrichtungen oder größerer Gehöfte gegeben. Sowohl Brot als auch Korn lassen sich im gesamten Bearbeitungsgebiet über einen langen Zeitraum nachweisen[1599]. Aufgelöst wird die Abgabe

1587 Siehe M-124.

1588 Keller 1999, 116f. Auch in Ingersheim (N-150) dürfen Fußgänger aus Kleiningersheim 1555 die Fähre nach einer jährlichen Zahlung von 1 Pfund und 8 Schilling Heller kostenlos benutzen. Für Reiter, Wagen und Karren musste aber weiterhin ein Fährlohn entrichtet werden (Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 50; Schulz 1994, 300).

1589 Nicht ganz gesichert ist die Behauptung, dass 1461 die Orte Rattelsdorf und Ebing für die Zahlung von einem Groschen für die Überfahrt über die Fähre in Biegen (M-403) von weiteren Abgaben befreit waren. Gesichert ist allerdings, dass das Karmelitenkloster zu Bamberg 1498 eine pauschale Abgabe an die »*ferigen zu Piegen am Meyn*« entrichtete (Schrott 1989, 174. 180f.). Für die Fähre von Eberbach (N-58) zahlt 1491 jeder Hausbesitzer von Wimmersbach, Rockenau und Pleutersbach jährlich 1 Schilling an die Fähre. Insgesamt kommen so 4 Pfund 10 Schillinge zusammen (Weiss 1900, 104. 278). 1603 werden für Nordheim (M-307,3) gestaffelte Abgaben in Pfennigform genannt. Interessant ist die um sechs Pfennige höhere Zahlung der Untertanen des Markgrafen von Brandenburg, weil diese an Sonn- und Feiertagen zum Kirchgang über den Main gesetzt werden müssen (Meusert 1997, 74ff.). In Mundelsheim (N-144,7) zahlen ab 1746 alle Bürger mit Landbesitz auf der anderen Neckarseite pro Morgen 4kr. jährlich an den Fährmann. Diese Summe wird ab 1777 auf 10kr. und 1794 nochmals auf 20kr. erhöht (Hopf 1995, 282f.).

1590 Siehe M-171,4.

1591 Siehe M-174.

1592 Müller/Kuhn 1990, 166.

1593 Siehe M-174.

1594 Kuhn 2008b, 183ff. Auch der Brotlaib, welcher 1803 in Freudenberg (M-132,7) gegeben wird, muss sechs Pfund schwer sein (Mai 1908, 84), so auch die Brote für die Fähre in Wertheim (M-157) um 1860 (Reder u.a. 1999, 42).

1595 Siehe M-280,8.

1596 Engel 1949, 53f.

1597 Siehe M-174.

1598 Kuhn 2008a, 172.

1599 1435 zahlt das Kloster Grünau an die Fährleute von Wertheim (M-157) 10 Simmern Korn pro Jahr (sowie mögliche Trinkgelder) für die freie Überfahrt. Probleme scheint es hingegen um 1446 mit den Zahlungen eines ehemaligen Wertheimer Bürgers zu geben, der auf die andere Mainseite gezogen ist. Dieser muss den Fährleuten 4fl. und zehn Simmern Korn nachzahlen und jährlich zwei weitere Simmern Korn abgeben (Sprotte 1982, 18). 1440 wird in einem Rechtsstreit in Eltmann (M-377,3) die Zahlung eines Fährlaibs genannt. Die Bürger von Zeil sind nicht mehr bereit, diesen für die neu eingerichtete Brücke zu bezahlen (Mauer/Marquardt 1971, 78). 1483 zahlen Bürger aus Obernburg (M-104,5) entweder einen Fährlaib oder sechs Pfennige an den Fährmann (Strasser 1993, 269f.). 1488 und auch noch 1536 entrichtete jeder Einwohner von Ingersheim (N-150) für sich und sein Gesinde einen Simri Roggen (Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 44f.). Auch in Besigheim (N-136,8) wird 1507 für das freie Übersetzen von Fußgängern über den Fluss jährlich ein Fährlaib entrichtet. Bewohner aus den Nachbarorten Hessigheim und

des Fährlaibs in der Regel erst im 19. oder 20. Jahrhundert[1600]. Es ist auffällig, dass sich gerade die Abgabe eines Fährlaibes über den gesamten Arbeitsraum und über eine große Zeitspanne nachweisen lässt. Auch wird diese Abgabe in den Quellen kaum weiter beschrieben, sondern scheint für die Zeitgenossen so selbstverständlich wie Kornabgaben gewesen zu sein. Es ließe sich daher vermuten, dass es sich bei dem Fährlaib um eine recht alte Abgabeform handelt, welche bereits im Hochmittelalter üblich war, die allerdings nicht niedergeschrieben oder bislang in den lateinischen Quellen nicht als solche wahrgenommen wurde.
Für die Zahlung der Abgaben und Nutzung der Fähre konnten sich mehrere Gemeinden zu einem Fahrverbund zusammenschließen. Dies lässt sich ab 1703 in Wertheim[1601] nachweisen und zeigt gleichzeitig auch die überregionale Bedeutung der Fähre. Innerhalb der Aufstellung werden unterschiedliche Abgaben der Bewohner genannt, welche an die Fähre in Wertheim entrichtet werden müssen[1602]. Laut der Fackenho-

Ottmarsheim hingegen zahlen einen Simmern Roggen. Es scheint aber auch Personen zu geben, welche nicht an die einmalige Abgabe gebunden sind. Diese zahlen für jede Fahrt einzeln. Mit der bestehenden Regelung scheinen die Fährleute aber nicht zufrieden zu sein, da sie 1514 darum bitten, dass die Abgabe des Fährlaibs in eine Geldzahlung abgewandelt wird. Auch wird gefordert, dass die Ländereien auf der anderen Flussseite neu vermessen und die Abgaben an die Landgröße angepasst werden. Beides wird zunächst abgelehnt, aber 1626 wohl doch eingeführt (Breining 1925, 173f.). 1511 sind die Regelungen in Trennfeld (M-171,4) recht komplex, da jeder der fünf Trennfelder Höfe jährlich einen halben Malter Korn und einen Fährlaib, jede der sieben Huben zwei Simmern Korn und alle Lehen fünf Mühlmetzen Korn und einen Fährlaib geben müssen. Der Pfarrer von Trennfeld soll an den vier hohen Feiertagen dem Fährmann ein Mittagessen darreichen und ihm zusätzlich noch einen Viertelliter Wein geben. Leute, die »*eigen Rauch*« haben, sollen zu Weihnachten einen Fährlaib geben, damit sie und ihre »*Brödtling*«, und was sie selbst tragen können, kostenlos überfahren dürfen. Dies wird 1697 nochmals bestätigt (Huller 1982, 146; Müller/Kuhn 1990, 166). Auch in Wertheim (M-157) wird 1514 die Zahlung eines Fährlaibs genannt (Sprotte 1982, 19). 1551 scheint die Fähre von Rothenfels (M-185) wirtschaftliche Probleme zu haben. Um dem zu begegnen, wird beschlossen, dass jeder Bürger mit Äckern auf der anderen Mainseite jährlich einen zusätzlichen Pfennig zur bestehenden allgemeinen Abgabe von zwei Pfennigen und einem Fährlaib abgeben muss. Fremde Arbeiter zahlen eine Tagespauschale von einem Heller. Diese Regelung wird 1659 nochmals grob bestätigt (Kolb 1992, 191ff.). 1563 wird in der Fährordnung von Neckargerach (N-70) festgeschrieben, dass die Einwohner jährlich 12 Pfennige und einen Brotlaib an den Fährmann zahlen müssen. Beim Erwerb von Land auf der anderen Flussseite steht dem Fährmann ebenfalls eine einmalige Zahlung zu: »*Am Fünften ist ein Jeder Innwohner oder Haußgesäß zu Gerach dem Ferge daselbst Jegliches Jahrs uf Andrea Apostoli* [30. November] *XII ß* [Pfennig] *und ein Laib Brods zur Belohnung zu geben schuldig. Am Sechsten, Wann die Gemeind zu Gerach Waldt oder Holz jenseit Neckers kaufen, so soll ein Jeder der Teil an demselben Gekauften Walde oder Holz hat, dem Fergen III albus Von einem Maas Theil Zu Geben schuldig seyn*« (Liebig 1976, 132f.). Die Einwohner von Obrigheim (N-80,5) entrichten 1572 an den Fährmann einen Fährlaib. Dieser gilt aber nur für Fußgänger. Preise für die Fahrt von Wagen und Vieh werden nochmals einzeln verhandelt: »*Ein yeder gemeinßmann zu Elntzs ist dem ferrigen deß orts, ein jar lang mit seinem haußgesind überzufuhren, einen layb brots zu geben schuldig, er brauch das fahr oder nicht. Allein mit der wagenfuhr, auch viehe und anderm gebürt sich, mit dem ferrigen des lohns halben zu vergleichen*« (Vischer 1935, 31; Kollnig 1985, 316f.). 1585 erhalten die Fährleute von Schonungen (M-344,2) für das Übersetzen des Gesindes der Herrschaft von Erthal zur Heu- und Grummeternte und der Schafe auf die Winterweide drei Malter und drei Metzen Korn (Ryba 1966, 22). 1599 zahlen die Bewohner von Hafenlohr (M-182,6), Birkenfeld und Karbach ebenfalls einen Fährlaib. Dies wird 1602 und 1701 nochmals bestätigt (Hasenfuß 1974, 61f.; Schüll 2012, 5ff.). In Wörth (M-110) zahlen die Bürger 1613 ebenfalls einen Fährlaib. 1660 ist diese Abgabe allerdings nur noch für Besitzer von Pferden oder Ochsengespannen vorgesehen. Alle anderen zahlen sechs Pfennige. Bürger mit Weinbergen werden nach der Menge der geernteten Trauben abgerechnet. Ebenso werden Sonderregelungen mit Handwerkern getroffen, die häufig über den Fluss setzen, ebenso mit Juden. 1731/1739 werden als Abgabe »*Eyer und Brod*« genannt (Markt Erlenbach 1958, 479f.; Trost 1989, 303ff.). Auch in Hausen (M-431) lässt sich 1801 finden, dass der Fährmann »*von jedem Hause jährlich einen Laib Brod nebst 12 Eyern erhält*« (Fastnacht 2007, 148).

1600 In Wörth am Main (M-110) wird 1846 der Fährlaib abgeschafft, sodass die Bürger für jede Fahrt einzeln bezahlen, aber nur die Hälfte des üblichen Fährlohns geben müssen (Markt Erlenbach 1958, 480; Trost 1989, 310). In Triefenstein (M-171,4) wird die Fährkornabgabe des Klosters 1880 in eine Geldzahlung von 14,10 ℳ. umgewandelt, aber erst 1922 beantragt der Fährmann, das Fahrkorn – vermutlich der Bürger – abzuschaffen und dafür Geld erhalten zu dürfen (Huller 1982, 146). Bis 1910 erhielt der Fährmann von Eschenbach (M-380,4) noch von jeder Familie eine Metze Korn pro Jahr für das Übersetzen (Lediger 1999, 52f.).

1601 Siehe M-157.

1602 »*Verzeichnus des jährlich fallenden Fahrkorn und Brodes – Wertheimb giebt jährlich auff daß Neujahr anfangend und sich endent Ein jeder Borger 1 Leib Brod. Creuzwertheim giebt jährlich auff Weynachten anfangend und sich endent von denn 4 Höffen 8 Mz. Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod. Rettersheimb giebt Jährl. auff Laurenti anfangend und sich endent 7 Sümmern Korn und jeder Nachbahr 1 Mz. Korn. Bettingen giebt Jährl. eodem termino, Ein jeder Nachbar 1 Sümmern Korn. Unterwittbach giebt jährl. auff den Sontag vor Bartomaei anfangend und sich endent 14 Sümrnern Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod. Oberwittbach Eodem termino 15 ½ Sümmern Korn und jeder Nachbahr 1 Leib Brod. Altfeld Eodem term.: 14 Sümmern Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod. Rötbach Eodem term. 10 Sry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod. Der Hoff Eychenfürst eodem term: 1 Sümmry Korn und jeder Nachbahr 1 Leib Brod. Wiebelbach Eodem*

fener Karte von 1791[1603] setzen sich diese Orte sowohl aus Wertheimer als auch Würzburger Besitzungen zusammen. Es wird also nicht nach den Herrschaften unterschieden, sondern lediglich nach der regionalen Verteilung. Ob es eine gesonderte Kostenaufstellung für Orte südlich des Mains gab, ist nicht bekannt (**Abb. 147**). Ab 1850 treten mehrere Gemeinden nach dem Bau der Marktheidenfelder Brücke[1604] von 1845/1846 aus dem Fährverband aus. Mit der Neugliederung des Reichsgebietes im Rahmen des Reichsdeputationshauptschlusses und der Säkularisation besteht der Fahrverbund um 1860 aus elf bayerischen und vier badischen Gemeinden, welche Fährkorn, Fährlaib oder eine Barsumme entrichten[1605].

Neben den einheitlichen Zahlungen können auch gestaffelte Pauschalbeträge vorliegen. So entrichten in Neckarhausen[1606] 1694 die Erdinger Bürger jährlich zu Martini vier Simmern Korn für Fahrten mit einem Einspänner, Tagelöhner, vermutlich zu Fuß, dagegen nur zwei Simmern[1607]. Bislang nur vereinzelt nachweisbar, aber vermutlich an diversen Orten üblich, ist eine Abgabe unterschiedlicher Gewerbetreibender mit ihren eigenen Produkten. In Karlstadt[1608] zahlen die Bürger 1715 zu Weihnachten zwei Pfennige, welche als »*Fährdreyer*« bezeichnet werden. Der Metzger zahlte stattdessen zwei Pfund Fleisch, der Bäcker einen Christweck, die Wirte geben einen Trunk von einem Viertel Wein und ein Weck und die Barbiere »*barbierten*« den Fährmann das Jahr über kostenfrei, wobei betont wird, dass sie das nicht aus Schuldigkeit, sondern aus freien Stücken machen. Weiter erhält der Fährmann für das Übersetzen der Prozession nach Maria Buchen zehn Batzen, vermutlich Silber. Wenn der Fährmann an Weihnachten[1609] zu seiner Geldsammlung aufbrach, gab der Bürgermeister ihm ein Opfergeld von zwei Pfund sowie einen Ehrentrunk von einem Viertel Wein und einen Christweck[1610]. Für Wagenfuhren musste aber weiterhin gezahlt werden[1611].

term.: 19 Sry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod. Haßloch giebt jährlich den Sontag nach Bartholmaei anfangend und sich endent 20 Sümmry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod. Haßelberg Eod. Term. 8 Sry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod. Scholbronn Eod. term.: 19 Sümmry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod. Die Carthauß Grünau Eod. term: 10 Sry Korn 4 Leib Brod und 4 Viertel Wein. Mohlenbuch Eod. term.: jeder Nachbar 2 Mz. Korn. [konnte für die Kartierung nicht identifiziert werden] *Die Bartels- Nicklas und Schrecken mühlen Eod. term.: jede 5 Sümmry Korn. Kuchelhoff Eod. term: 6 Mz. Korn. Michelried giebt jährl. den Sontag vor Martini anfangend und sich endent, Ein jeder Nachbar 1 Leib Brod. Triffenstein giebt jährl. auff Symon Judae anfang und sich endent 100 Bond strohe*« (Sprotte 1982, 30 f.).

1603 Hofmann 1956.

1604 Siehe M-179,4.

1605 Sprotte 1982, 30 f. 65 f. 76 f.; Reder u. a. 1999, 42. Gleichzeitig besteht auch in Stadtprozelten (M-144,5) ein Fährverband aus mehreren Dörfern, welche Zahlungen an die Fährleute entrichten (Reder u. a. 1999, 44).

1606 Siehe N-14.

1607 Fetzer 2008, 719.

1608 Siehe M-226.

1609 Als Tag der Abgabensammlung lässt sich Weihnachten auch an anderen Orten feststellen, z. B. 1511 in Trennfeld (M-171,4, Huller 1982, 146; Müller/Kuhn 1990, 166), 1703 in (Kreuz-) Wertheim (M-157, Sprotte 1982, 30 f.), 1764 in Lohr (M-198, Höfling 1835, 263 f.) und 1804 in Obertheres (M-356,9), aber nur für die Sammlung in Untertheres. In Obertheres wird die Sammlung von St. Martin auf St. Veit verlegt (Vogt 1979, 218 f.). Aber auch andere Tage wie St. Laurenzi oder St. Martin als Tage der Abgabe kommen vor, so in Bettingen (M-166, Reder u. a. 1999, 41) und Zellingen (M-235,5, Rossel 1955, 23).

1610 Die Sammlung der Abgaben für die Fähre scheint immer wieder ein Problem darzustellen. Darüber wird in Bischberg (M-393) mehrfach berichtet. 1799 wird in der Woche nach Andreae (30. November) der Fährkorn von den Bürgern eingesammelt. Dies erfolgt jedoch nicht durch die Fährleute. Stattdessen gehen ein Vertreter der Lehnsherren Zollner von Brand und der Schulmeister von Bischberg als Vertreter der Pfarrei von Haus zu Haus. Dies dauert drei Tage, wofür der Vertreter der Zollner 2 Rthlr., der Lehrer aber nur 36 kr. erhält. Darüber beschwert sich dieser. Die sonstigen Kosten für das Einsammeln des Fährkorns belaufen sich auf 9 fl. und 49 kr. bzw. 1814 auf 12 fl. und 22 kr. Der Pfarrer merkt an, dass wohl ein Großteil der Zerrungskosten zum zechen ausgegeben wird. Auch um 1800 beklagt sich der Pfarrer bei einer Predigt zum Fährkorn: »*Bekannt aber ist, daß, wer sonderbar* [besonders] *in Bischberg so an Christen als Juden die Fahrt am meisten besuchet und gebrauchet, bei der Einsammlung gedachten Fahrtkorns die übelsten Zahler sind, gestalten* [da] *gar viel Ausstände vom vorigen Jahr sich befinden und eben diejenigen, wenn sie an die Fahrt kommen und ihnen nicht gleich mit der Überfahrt Beförderung geschieht, sie lose Mäuler haben*«, und »[Da] *heißt* [es]*, ich muß mein Fahrkorn geben, welche doch hernach bei der Einsammlung entweder gar nichts oder das schlimmste Getreid hergeben*«. Auch 1807 kommen wieder Klagen über die Qualität des Fährkorns auf. Zwischen 1910 und 1914 scheint der Streit um die Abgaben zu eskalieren, da es zu einem Prozess kommt, weil einige Bürger aus Staffelbach (M-386) den althergebrachten Lohn nicht mehr zahlen wollen. Letztendlich kann sich aber die Gemeinde Bischberg durchsetzen. Aber noch bis 1943 kommt es immer wieder zu Problemen mit Zahlungsunwilligen in den umliegenden Gemeinden (Arneth 1965, 237 ff.; Spies 2014, 158).

1611 Wehner 1986, 56 ff.

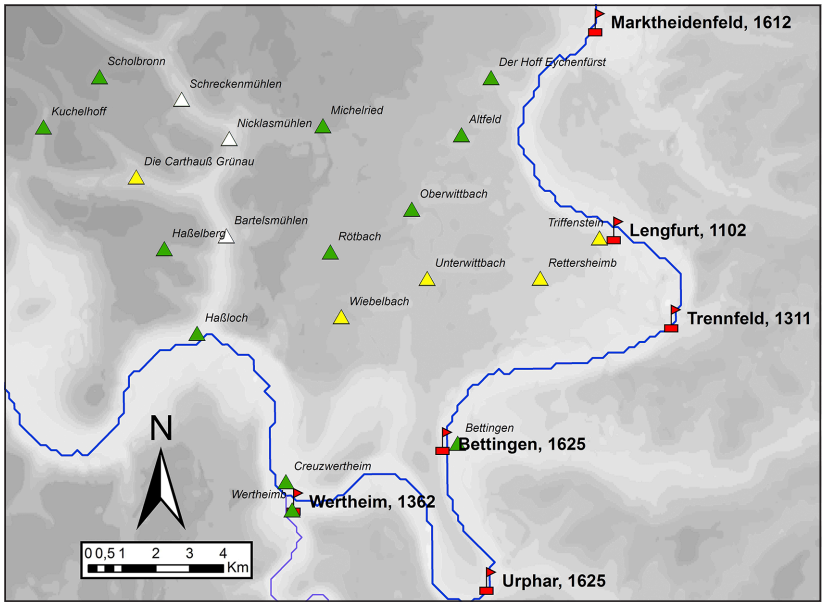


Abb. 147 Überblick über die 1703 im Fährverbund von Wertheim (M-157) erwähnten Orte und gleichzeitig bestehende Fähren mit ihrer ersten Nennung; grün: Wertheimer Besitz, gelb: Würzburger Besitz. – (Kartierung L. Kröger 2015).

Diese erzwungenen jährlichen Abgaben werden an den meisten Orten im Verlauf des 19. Jahrhunderts vollständig aufgelöst[1612]. Dafür werden zum Teil freiwillige Jahres-, Monats- oder Wochenkarten eingeführt[1613], welche bis in heutige Zeit üblich sind.

Zusätzlich zu den Jahrespauschalen waren auch andere Pauschalzahlungen an den Fährmann fällig. So stehen dem Fährmann von Obertheres[1614] 1804 »*Bei jeder Kindstauf, Leichenbegängnis oder Hochzeit 2 Maß Bier und eine gute Portion Brod*« zu[1615]. Auch für Sonderfahrten konnten feste Abgaben definiert werden. 1751 erhalten die »*Zwerchfehrern*« für das Übersetzen einer Personengruppe beim Markungsumgang 24 kr. »*Wasserfuhrlohn*«[1616]. 1866 erhält der Fährmann von Randersacker[1617] für das Übersetzen des Postboten eine jährliche Pauschale von 15 fl[1618]. In Lengfurt[1619] ist 1795 für das Übersetzen von 45 Wagen für das Lengfurter Spital eine Quittung erhalten. Beglaubigungen wie diese dienten wohl dazu, eine größere Anzahl von Überfahrten gesammelt bezahlen zu können (**Abb. 148**)[1620].

Für den Transport von Wagen und Vieh, das Übersetzen fremder Reisender oder ganz allgemein ab dem 19. Jahrhundert müssen die Fahrten einzeln bezahlt werden. Die Fahrpreise wurden nicht von den Fährleuten selbst festgelegt, sondern vom Lehnsherrn oder der zuständigen Verwaltung vorgeschrieben. Einzig für Überfahrten bei extremen Hochwassern oder Eisgang wurde es den Fährleuten erlaubt, selbst einen

1612 z. B. zahlte 1838 jeder Bürger von Neckargemünd (N-34,3) noch 12 kr., Bürger mit Gütern auf der anderen Seite des Flusses, Metzger und Gastwirte 16 kr., auf der anderen Flussseite arbeitende Steinhauer 30 kr. und Reiter von Treidelpferden 48 kr. jährlich. Ab 1879 müssen die Bürger keine jährliche Grundpauschale mehr zahlen, und 1918 wird berichtet, dass nur noch Fremde und Personen mit Fahrzeugen für die Überfahrt zahlen müssen (Wüst 1988, 219; Neckargemünd 1882, 29).

1613 z. B. 1948 in Wertheim (M-157) mit einer Wochenkarte für Arbeiter für 50 Pf., einer Monatskarte für 2 DM und einer Schülermonatskarte für 1 DM (Sprotte 1982, 195).

1614 Siehe M-356,9.

1615 Vogt 1979, 218 f.

1616 Mägerlein 1961, 103.

1617 Siehe M-258,3.

1618 Auch für das Übersetzen der Prozessionen erhält er von der Kirche Wein (Strasser 1986, 12 ff.).

1619 Siehe M-174.

1620 »*Quittung: Über 45 sage vierzig fünf Wägen, welche von dem St. Elisabethiner Hauptfeld-Spittal zu Lengfurth über den Mayn richtig hinüber geschifft worden sind, Lengfurth 8. Oktober 1795*« (Kuhn 2008a, 175). Auch in Fahr (M-317,7) existiert 1899 ein Rechnungsbuch für Großkunden, in das alle Fahrten eingetragen und am Ende des Jahres mit einem gesammelten Betrag bezahlt werden (Meusert 1997, 37). In Nordheim (M-307,3) und Astheim (M-312) wird 1816 zwischen Fährleuten und den Leinreitern eine gesonderte Preisregelung getroffen. So kostet das Übersetzen eines Treidelpferdes nun 4 kr. pro Stück (Meusert 1997, 34).

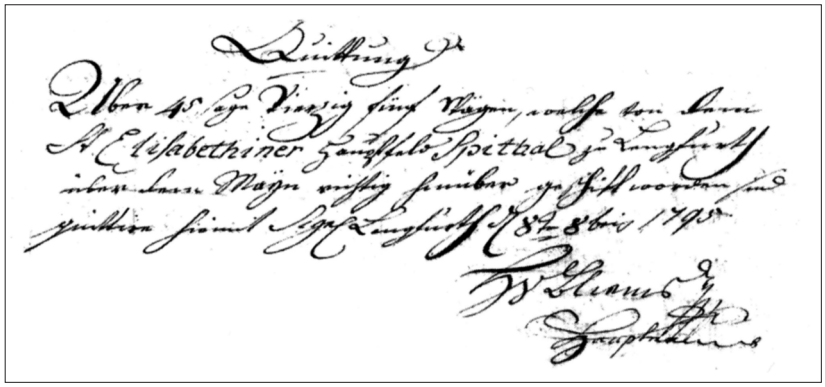


Abb. 148 Quittung über mehrere Fahrten an der Fähre Lengfurt (M-174) im Jahr 1795. – (Kuhn 2008a, 175).

Preis auszuhandeln. So lassen sich immer wieder Ermahnungen finden, dass die Fährleute die vorgeschriebenen Preise verlangen sollen[1621], oder die Fährleute bitten, oft erfolglos, um die Erhöhung der Überfahrtgebühren[1622]. So klagen die Fährleute von Wertheim[1623] über die Höhe der Löhne und bitten die Herren von Wertheim 1619 um eine Erhöhung der Fahrgebühren. Dies wird mit steigenden Kosten der Fährleute begründet, aber auch mit Lohnerhöhungen an den anderen überregional bedeutenden Fährübergängen Lengfurt[1624], Heidenfeld[1625] und Prozelten[1626], die nur in Wertheim nicht stattfanden. Dies wird vermutlich abgelehnt, da die Fährleute 1623 nochmals um eine Erhöhung bitten[1627]. Vor ungeahnten Problemen mit den festgelegten Überfahrtkosten stehen die Fährleute spätestens ab 1921 im Rahmen der Inflation. Da die Fährleute die Preise nicht selbstständig erhöhen dürfen, werden diese durch die Behörden zum Teil an die Briefmarken- oder Bahnpreise gekoppelt[1628].

Im Folgenden die einzelnen Preiskataloge der unterschiedlichen Fährstandorte aufführen zu wollen, soll nicht Ziel dieser Arbeit sein[1629]. Vielmehr sollen neben besonders frühen Preisnennungen vor dem Jahr 1600

1621 1432 werden die Fährleute von Seligenstadt (M-69,5) aufgefordert, sich an die vorgegebenen Preise zu halten (Lohmann 2004, 391). In Neckargerach (N-70) wird 1563 gesagt: »*Jedoch soll der Ferge sie aber die Billigkeit nit staigern oder Übernemmen, Im Fall es beschehen, Sollen Schultheiß, Burgermeister und Gericht Insehens haben*« (Liebig 1976, 132 f.). 1804 werden die Fährleute von Obertheres (M-356,9) dazu aufgefordert, »*das Überfahrtgeld nicht nach Willkür zu erhöhen, sondern solches nur nach dem in der Anlage Ziffer 2 bestimmten Regulativ, erheben zu dürfen*« (Vogt 1979, 171. 216). Nachdem die Gemeinde Untereisesheim (N-105) die Fähre 1835 für 800 fl. erworben hat, wird sie dazu verpflichtet, den Fährverkehr aufrechtzuerhalten und die Fahrpreise nicht zu erhöhen (Angerbauer/Koch 1976, 111). 1841 wird dem Fährmann von Edingen (N-16,3) vorgeworfen, dass er die Fährgebühren vollkommen willkürlich festlegen würde (Fetzer 2008, 717 f.; Backes/Fillbrunn 1995, 37).

1622 In Besigheim (N-136,8) bitten die Fährleute 1809 und 1845 um die Erhöhung der Fährpreise, dies wird aber beide Male abgelehnt (Breining 1925, 175; Schulz u. a. 2003, 630). Auch in Breitengüßbach (M-404) wird 1829 um Erhöhung der Gebühren gebeten, weil die Gewinne stark zurückgegangen und die Kosten für Fährknechte gleichzeitig gestiegen seien. Daraufhin werden die umliegenden Gemeinden gezwungen Fährlohn zu zahlen (Schrott 1989, 180).

1623 Siehe M-157.

1624 Siehe M-174.

1625 Siehe M-179,4.

1626 Siehe M-144,5.

1627 Sprotte 1982, 24.

1628 Ab 1921 werden die Fahrtpreise in Wertheim (M-157) verhältnismäßig an die Bahnpreise gekoppelt (Sprotte 1982, 195). Für 1922 ist die Gebührenordnung von Hafenlohr (M-182,6) publiziert. Diese zeigt, dass sämtliche Preise einfach verdoppelt wurden. Besonders eindringlich ist die Veränderung der Gebührenordnung von 07.10. zum 11.10.1923. Auf einem identischen Vordruck wurden einfach die Kosten am Ende der Hyperinflation und mit Blick auf die Einführung der Rentenmark eingetragen. Die Fahrt für eine Person steigert sich von 0,50 RM zu 1 RM und zu 100 000 RM, um dann wieder auf 0,50 RM zu sinken (Schüll 2012, 29 ff.). Auch noch 1922 wird in Edingen (N-16,3) mehrfach um die Erhöhung der Fährgebühren gebeten (Fetzer 2008, 728). In Ilvesheim (N-10) werden 1923 die Fährgebühren an das Briefporto gekoppelt. Die Beförderung einer Person kostet so viel wie das Porto eines einfachen Briefes, ein Auto das 18-Fache und ein Lastwagen das 30-Fache (1 400 000 RM). Ungewöhnlich mutet an, dass »*eine Herde Schafe mit Führer das Stück 1/10 des Normalbriefportos*« kostete (Probst 1981, 289). Die gleiche Situation liegt wohl auch im benachbarten Neckarhausen (N-14) vor (Backes/Fillbrunn 1995, 70 ff.). Gleichzeitig bittet aber der Fährmann von Trennfeld (M-171,4) 1922 darum, die Fährkornzahlung in eine Geldzahlung umwandeln zu dürfen, was angesichts der Geldentwicklung im Verlauf des Jahres 1923 wohl eine schlechte Entscheidung war (Huller 1982, 146). Auffällig ist auch, dass besonders während der Inflation mehrere Fähren verkauft oder ältere Pflichten, wie in Bischberg (M-393), durch Einmalzahlungen abgelöst werden (Arneth 1965, 240).

drei Gebührenordnungen exemplarisch die Entwicklung der Regelungen vermitteln. Der früheste Bericht über einzelne Fahrpreise ist 1379 aus Miltenberg[1630] bekannt. Hier wird festgelegt, dass für jeden Wagen 4 Pf. und für jeden zweirädrigen Karren 2 Pf. zu entrichten waren. Ein Pflug kostete so viel wie ein Wagen, durfte dafür allerdings über den Fluss hin- und wieder zurücksetzen. Bei Hochwasser konnte der Preis angehoben werden[1631]. Auch in Wertheim[1632] kostete 1435 für das Kloster Grünau die Überfahrt eines Wagens 4 Pf. und die eines Karrens 2 Pf. Ein Pferd, Maultier oder Esel kostete einen 1 Pf. Wenn die Tiere zum Beschlagen oder Zeugen[1633] gingen, war die Überfahrt allerdings kostenlos[1634]. Im Gegensatz zu anderen Orten am Main scheinen in Seligenstadt[1635] keine Pauschalbeträge für die Bürger vorgesehen zu sein. So musste jede Fahrt einzeln bezahlt werden, richtete sich aber nach dem zu transportierenden Gut und dem Wasserstand. War der Fluss zu tief, sodass gerudert werden musste statt zu staken, konnte der Fährmann einen gesonderten Preis verlangen[1636]. In Obernburg[1637] stand dem Fährmann 1483 von jeder Wagenfuhr »*ein Sail*« zu. Dabei handelt es sich um einen Bund Ähren[1638]. Auch an anderen Orten werden für Wagenfuhren Abgaben gezahlt, welche der Fährmann wohl direkt aus der Ladung erhielt[1639]. In Segnitz[1640] dürfen die Bürger bis zu drei Wagenfuhren ihrer Ernte eigenständig übersetzen. Wird aber die Hilfe der Fährleute erbeten, so soll die gesamte Fähre nur von diesen bedient werden und jeder von ihnen einen Pfennig erhalten[1641].

Die Niederschrift eigener Gebührenordnungen, zusätzlich zu den allgemeinen Fährordnungen, scheint erst ab dem 17. Jahrhundert vorzukommen. Zwar sind vermutlich viele Originale in den Archiven enthalten, allerdings wurden diese bislang kaum publiziert[1642]. Eine Ausnahme stellt, wie in vielen anderen Fällen auch, Wertheim[1643] dar. Dort wird 1624 eine neue Gebührenordnung mit folgendem Text erlassen[1644]:

»*So lang und viel der Main in seinen ufer daß man mit einem baum fahren und gronden kann soll der lohn sein von 1 fremden 2 Pfg. Diejenigen aber so jarlohn geben oder waß sonsten gefreyte personen seindt nichts zu geben schuldig. Von 1 ledigen pfert so jarlohn gibt 4 Pfg. – Beampten und angemelte frei personen in allweg außgeschlossen. Von ein frembten pfert 6 Pfg. – Von eim wagen mit frucht in secken oder zur erndzeit, auch wein, hain* [Heu] *und besserung* [Mist] *1 Turnos – Von 1 Karren saltz. nüß, kesten* [Kastanien] *und dergleichen 8 Pfg. – Von ein grossen lastwagen mit wein oder kauffmanßgütern doran 3 pfert zihen 2 Batzen alles so lang der Main in seinem ufer stehet. Ausserhalb deßseiben ist der lohn doppell, und wo der Main also ausserhalb dem ufer soll ein jeder der sonst jarlohn gibt zu lohn geben 1 Pfg. – in dickem eyß aber 2 Pfg. – ein*

1629 Zu den Fahrpreisen der einzelnen Fährorte s. im Online-Anhang, Katalog der Fährorte jeweils den Abschnitt »Preise«.

1630 Siehe M-124.

1631 Keller 1999, 116 f.

1632 Siehe M-157.

1633 Hier ist vermutlich das Decken einer Stute gemeint.

1634 Sprotte 1982, 18.

1635 Siehe M-69,5.

1636 »*11 Auch hat man gewyset von des fares wegen uber Meyne, daz eyn iglich burg[er]e zu Selgenstat den fyrgen schuldig ist, wann sie yne furen uber den Meine und wiedder her uber, eyn jungen hell[e]r mit eyme weyne und pherden und knechte[n], die dartzu gehoren, wiedder und vor dry junge hell[e]r, und vonn eyme kar[r]n pherde und knechte, die dartzu gehore[n], 2 ju[n]ge hell[e]r, wann sie mit den baumen gefaren mogen; aber wann sie mit den rudern faren muße[n] so sal ma[n] yne zu zytliche[n] dinge[n] yrne lone beßern, also daz sie doch nyema[n]t uber schetzen; und ußlendige lude han solicher fryheyde nit, doch sulle sie sie doch auch nit uber schetzin*« (Lohmann 2004, 391).

1637 Siehe M-104,5.

1638 Strasser 1993, 269 f.

1639 So z. B. 1518 in Hirschhorn (N-47,5). Dort wird genannt: »*43 Ein jeder ferg zum Hirschhorn ist schuldig, die herrschafft undt die ihren sambt dem ihren ohne entgeltnuß über Necker zu führen, ußgescheiden die frucht, so der herrschafft uff ihren aigen ackern zum Hirschhorn wechst, da soll die herrschafft dem fergen von einem jeden wagen gebenk ein siechling der frucht, so er fuhrt*« (Lohmann 2001, 148 f.). Auch in Neckargerach (N-70) wird 1563 von jeder Wagenfuhr ein Teil der Ernte an den Fährmann gegeben: »*Am achten die Innwohner zu Gerach die Jenseits Neckers Pflügen und Zu Frucht Bauen sich mit dem Ferg daß Hinüber und Herüber fahrens halber Vergleichen, Und Zur Zeit der Ernd Von Jedem Wag Voll Frucht ein sichling oder Garben Zu geben Schuldig*« (Liebig 1976, 132 f.). 1775 verlangen die Fährer von Wertheim (M-157) wohl für das Übersetzen von Holzfuhren vier Scheite Holz für sich (Sprotte 1982, 35).

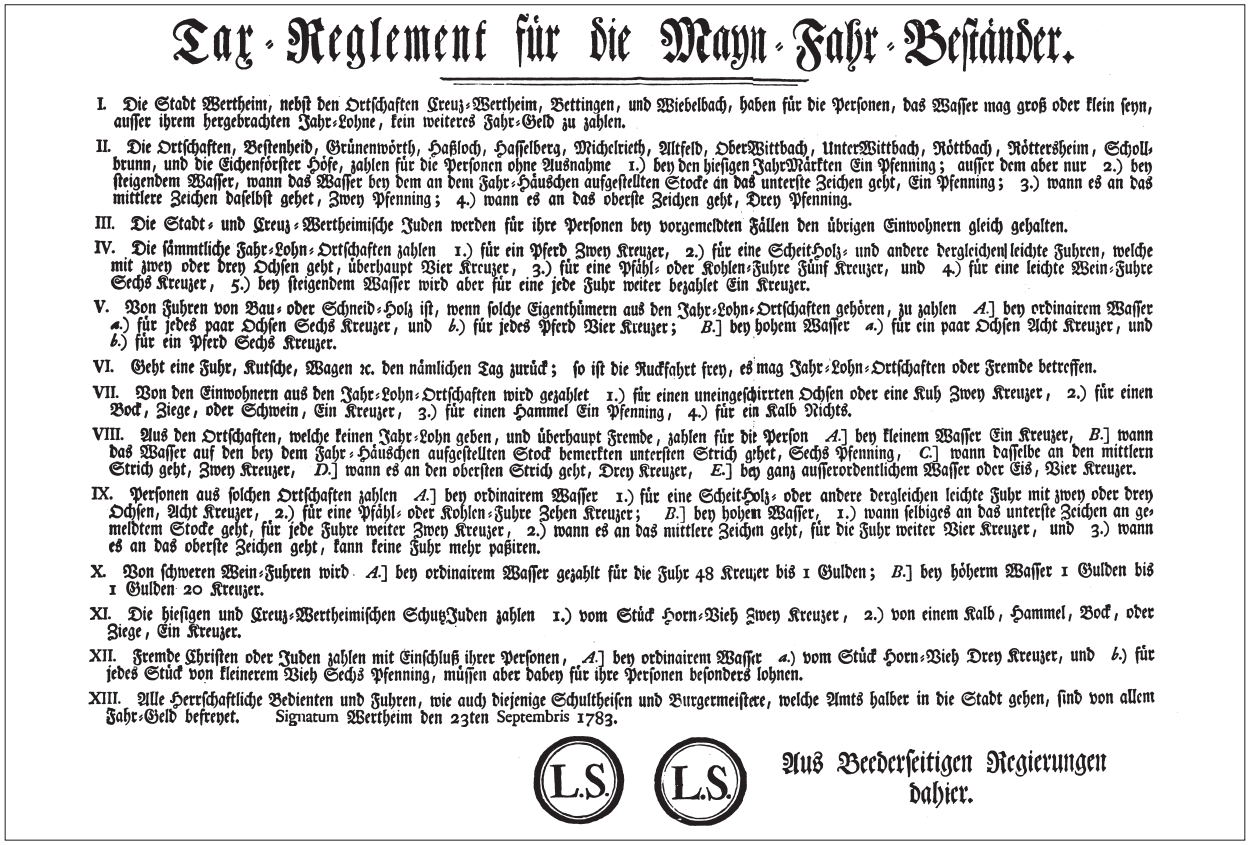
1640 Siehe M-277,1.

1641 »*33. Item. Ein Jeglicher Inwohner zu Segnitz hatt macht drey Speyßwegen eß sey Korn Gras oder Heuhe mit sein guten freunden überzuführen, rufft er aber die fergenn an umb hülff so soll yeder ferg an einem baum sein, und so soll man Inen uff Yedem ort ein Pfg. geben*« (Frank 1982, 50 ff.).

1642 Siehe dazu Kap. Stand der Forschung zum Fährwesen im Arbeitsgebiet, S. 161.

1643 Siehe M-157.

1644 Absätze sind mit Bindestrichen markiert.



Tax-Reglement für die Mayn-Fahr-Beständer.

I. Die Stadt Wertheim, nebst den Ortschaften Creuz-Wertheim, Bettingen, und Wiebelbach, haben für die Personen, das Wasser mag groß oder klein seyn, ausser ihrem hergebrachten Jahr-Lohne, kein weiteres Fahr-Geld zu zahlen.

II. Die Ortschaften, Bestenheid, Grünenwörth, Haßloch, Hasselberg, Michelrieth, Altfeld, OberWittbach, UnterWittbach, Röttbach, Röttersheim, Schollbrunn, und die Eichenförster Höfe, zahlen für die Personen ohne Ausnahme 1.) bey den hiesigen JahrMärkten Ein Pfenning; ausser dem aber nur 2.) bey steigendem Wasser, wann das Wasser bey dem an dem Fahr-Häuschen aufgestellten Stocke an das unterste Zeichen geht, Ein Pfenning; 3.) wann es an das mittlere Zeichen daselbst gehet, Zwey Pfenning; 4.) wann es an das oberste Zeichen geht, Drey Pfenning.

III. Die Stadt- und Creuz-Wertheimische Juden werden für ihre Personen bey vorgemeldten Fällen den übrigen Einwohnern gleich gehalten.

IV. Die sämmtliche Fahr-Lohn-Ortschaften zahlen 1.) für ein Pferd Zwey Kreuzer, 2.) für eine ScheitHolz- und andere dergleichen leichte Fuhren, welche mit zwey oder drey Ochsen geht, überhaupt Vier Kreuzer, 3.) für eine Pfähl- oder Kohlen-Fuhre Fünf Kreuzer, und 4.) für eine leichte Wein-Fuhre Sechs Kreuzer, 5.) bey steigendem Wasser wird aber für eine jede Fuhr weiter bezahlet Ein Kreuzer.

V. Von Fuhren von Bau- oder Schneid-Holz ist, wenn solche Eigenthümern aus den Jahr-Lohn-Ortschaften gehören, zu zahlen *A.*] bey ordinairem Wasser *a.*) für jedes paar Ochsen Sechs Kreuzer, und *b.*) für jedes Pferd Vier Kreuzer; *B.*] bey hohem Wasser *a.*) für ein paar Ochsen Acht Kreuzer, und *b.*) für ein Pferd Sechs Kreuzer.

VI. Geht eine Fuhr, Kutsche, Wagen ꝛc. den nämlichen Tag zurück; so ist die Ruckfahrt frey, es mag Jahr-Lohn-Ortschaften oder Fremde betreffen.

VII. Von den Einwohnern aus den Jahr-Lohn-Ortschaften wird gezahlet 1.) für einen uneingeschirrten Ochsen oder eine Kuh Zwey Kreuzer, 2.) für einen Bock, Ziege, oder Schwein, Ein Kreuzer, 3.) für einen Hammel Ein Pfenning, 4.) für ein Kalb Nichts.

VIII. Aus den Ortschaften, welche keinen Jahr-Lohn geben, und überhaupt Fremde, zahlen für die Person *A.*] bey kleinem Wasser Ein Kreuzer, *B.*] wann das Wasser auf den bey dem Fahr-Häuschen aufgestellten Stock bemerkten untersten Strich gehet, Sechs Pfenning, *C.*] wann dasselbe an den mittlern Strich geht, Zwey Kreuzer, *D.*] wann es an den obersten Strich geht, Drey Kreuzer, *E.*] bey ganz ausserordentlichem Wasser oder Eis, Vier Kreuzer.

IX. Personen aus solchen Ortschaften zahlen *A.*] bey ordinairem Wasser 1.) für eine ScheitHolz- oder andere dergleichen leichte Fuhr mit zwey oder drey Ochsen, Acht Kreuzer, 2.) für eine Pfähl- oder Kohlen-Fuhre Zehen Kreuzer; *B.*] bey hohem Wasser, 1.) wann selbiges an das unterste Zeichen an gemeldtem Stocke geht, für jede Fuhre weiter Zwey Kreuzer, 2.) wann es an das mittlere Zeichen geht, für die Fuhr weiter Vier Kreuzer, und 3.) wann es an das oberste Zeichen geht, kann keine Fuhr mehr paßiren.

X. Von schweren Wein-Fuhren wird *A.*] bey ordinairem Wasser gezahlt für die Fuhr 48 Kreuzer bis 1 Gulden; *B.*] bey höherm Wasser 1 Gulden bis 1 Gulden 20 Kreuzer.

XI. Die hiesigen und Creuz-Wertheimischen SchutzJuden zahlen 1.) vom Stück Horn-Vieh Zwey Kreuzer, 2.) von einem Kalb, Hammel, Bock, oder Ziege, Ein Kreuzer.

XII. Fremde Christen oder Juden zahlen mit Einschluß ihrer Personen, *A.*] bey ordinairem Wasser *a.*) vom Stück Horn-Vieh Drey Kreuzer, und *b.*) für jedes Stück von kleinerem Vieh Sechs Pfenning, müssen aber dabey für ihre Personen besonders lohnen.

XIII. Alle Herrschaftliche Bedienten und Fuhren, wie auch diejenige Schultheisen und Burgermeistere, welche Amts halber in die Stadt gehen, sind von allem Fahr-Geld befreyet. Signatum Wertheim den 23ten Septembris 1783.

L.S. L.S.

Aus Beederseitigen Regierungen dahier.

Abb. 149 Tax-Reglement der Fähre von Wertheim (M-157) von 1783. – (Sprotte 1982, 42).

geladen Wagen in dickem eiß 2,3 in Turnos nach gestalt deß eyß und so die fähren uf 6 oder 7 man zu hülff nehmen ist der lohn doppell. – Desglelchen von 1 lastwagen in dickem eyß 5 Turnos – Auch doppell nach gestalt der sachen. – Von 1 raysigen pfert 1,2 in [= bis] *2 ½ Turnoß und in einem grossen geferlichen windt und wo daß wasser sehr groß, haben fehrer alzeit darauff zu sehen daß sie die Leuth ohne Clagbahr halten und nicht ubemehmen sollen, wirdt aber einer hiewider thun und mehr als sich gebührt erhehen, oder auch sonsten im holen und überführen sowohl frembter als ingesessener wie bishero vielfeltig clagen vorgefallen seümig vertrossen und nachlessig sein, der soll seiner unnachlessigen Straff gewertig sein.*« [1645]

Die Ordnung ist nur grob strukturiert und weist gegenüber späteren Schriftstücken eine geringere Einheitlichkeit der Gliederung auf. Deutlich wird aber herausgestellt, welche Waren transportiert werden, dass auch Fremde übergesetzt werden und dass bei Eisgang und Hochwasser mehr Fährleute nötig sind, womit auch der Preis wiederum steigt.

Wesentlich umfangreicher ist dagegen die Wertheimer Fährordnung von 1783 (**Abb. 149**)[1646]. Diese besitzt eine sehr klare Strukturierung und umfasst im Kern noch dieselben Punkte wie die 159 Jahre ältere

1645 Sprotte 1982, 24 f.

1646 Transkription: »*Tax-Regelement für die Mayn-Fahr-Beständer I. Die Stadt Wertheim, nebst den Ortschaften Creuz-Wertheim, Bettingen, und Wiebelbach, haben für die Personen, das Wasser mag groß oder klein seyn, ausser ihrem hergebrachten Jahr-Lohne, kein weiteres Fahr-Geld zu zahlen. – II. Die Ortschaften, Bestenheid, Grünenwörth, Haßloch, Hasselberg, Michelrieth, Altfeld, OberWittbach, UnterWittbach, Röttbach, Röttersheim, Schollbrunn, und die Eichenförster Höfe, zahlen für die Personen ohne Ausnahme 1.) bey den hiesigen JahrMärkten Ein Pfenning; ausser dem aber nur 2.) bey steigendem Wasser, wann das Wasser bey dem an dem Fahr-Häuschnen aufgestellten Stocke an das unterste Zeichen geht, Ein Pfenning; 3.) wann es an das mittlere Zeichen daselbst gehet, Zwey Pfenning; 4.) wann es an das oberste Zeichen geht, Drey Pfenning. – III. Die Stadt- und Creuz-Wertheimische Juden werden für ihre Personen bey vorgemeldten Fällen den übrigen Einwohnern gleich gehalten. – IV. Die sämmtliche Fahr-Lohn-Ortschaften zahlen 1.) für ein Pferd Zwey Kreuzer, 2.) für ein ScheitHolz- und andere dergleichen*

Ordnung. Die einzelnen Nennungen sind nun allerdings deutlich detaillierter aufgegliedert. Es ist nicht bekannt, in welcher Form die Ordnung von 1624 verfasst wurde. Die von 1783 wurde als Druckwerk mit großer Wahrscheinlichkeit mehrfach reproduziert, um sie an verschiedenen Stellen an der Fähre, aber auch in Gasthäusern oder ähnlichen öffentlichen Einrichtungen aushängen zu können.

Gleiches lässt sich mit Sicherheit auch für die Fährordnung für Breitengüßbach[1647] von 1858 sagen. Auch sie wurde konzipiert, um in der Öffentlichkeit gezeigt zu werden (**Abb. 150**)[1648]. Allerdings ist die überregionale Bedeutung dieser Fähre nicht mit dem wichtigen Flussübergang in Wertheim zu vergleichen. Aus diesem Grund werden auch keine Fremden erwähnt. Ungewöhnlich ist hingegen, dass es keine separaten Preise für Hochwasser gibt. Diese lassen sich, zusammen mit Fahrten bei Eisgang oder Unwettern, in den meisten Gebührenordnungen an Main und Neckar finden[1649]. Eine regionale Besonderheit von Breitengüßbach ist, dass bei niedrigem Wasser große Tiere durch den Fluss gehen konnten. Dies liegt an der Lage des Ortes am Oberlauf des Mains. Auch in diesem Fall war es dem Fährmann erlaubt, den halben Fährlohn einzunehmen[1650]. Eine weitere Besonderheit von Breitengüßbach ist, dass 1832 unterschiedliche Anlege-

leichte Fuhren, welche mit zwey oder drey Ochsen geht, überhaupt Vier Kreuzer, §.) für eine Pfähl- oder Kohlen-Fuhre Fünf Kreuzer, und 4.) für eine leichte Wein-Fuhre Sechs Kreuzer, 5.) bey steigendem Wasser wird aber für eine jede Fuhr weiter bezahlet Ein Kreuzer. – V. Von Fuhren von Bau- oder Schneid-Holz ist, wenn solche Eigenthümern aus den Jahr-Lohn-Ortschaften gehören, zu zahlen A.] bey ordinairem Wasser a.) für jedes paar Ochsen Sechs Kreuzer, und b.) für jedes Pferd Vier Kreuzer; B.] bey hohem Wasser a.) für ein paar Ochsen Acht Kreuzer, und b.) für ein Pferd Sechs Kreuzer. – VI. Geht eine Fuhr, Kutsche, Wagen x. den nämlichen Tag zurück; so ist die Ruckfahrt frey, es mag Jahr-Lohn-Ortschaften oder Fremde betreffen. – VII. Von den Einwohnern aus den Jahr-Lohn-Ortschaften wird gezahlet 1.) für einen uneingeschirrten Ochsen oder eine Kuh Zwey Kreuzer, 2.) für einen Bock, Ziege, oder Schwein, Ein Kreuzer, 3.) für einen Hammel Ein Pfennig, 4.) für ein Kalb Nichts. – VIII. Aus den Ortschaften, welche keinen Jahr-Lohn geben, und überhaupt Fremde, zahlen für die Person A.] bey kleinem Wasser ein Kreuzer, B.] wann das Wasser auf den bey dem Fahr-Häuschen aufgestellten Stock bemerkten untersten Strich gehet, Sechs Pfennig, C.] wann dasselbe an den mittlern Strich geht, Zwey Kreuzer, D.] wann es an den obersten Strich geht, Drey Kreuzer, E.] bey ganz ausserordentlichem Wasser oder Eis, Vier Kreuzer. – IX. Personen aus solchen Ortschaften zahlen A.] bey ordinairem Wasser 1.) für eine Scheit-Holz- oder andere dergleichen leichte Fuhr mit zwey oder drey Ochsen, Acht Kreuzer, 2.) für eine Pfähl- oder Kohlen-Fuhre Zehen Kreuzer; B.] bey hohen Wasser, 1.) wann selbiges an das unterste Zeichen an gemeldtem Stocke geht, für jede Fuhre weiter Zwey Kreuzer, 2.) wann es an das mittlere Zeichen geht, für die Fuhr weiter Vier Kreuzer, und 3.) wann es an das oberste Zeichen geht, kann keine Fuhr mehr paßiren. – X. Von schweren Wein-Fuhren wird A.] bey ordinairem Wasser gezahlt für die Fuhr 48 Kreuzer, 2.) von einem Kalb, Hammel, Bock, oder Ziege, Ein Kreuzer. – XI. Die hiesigen und Creuz-Wertheimischen SchzJuden zahlen 1.) vom Stück Horn-Vieh Zwey Kreuzer, 2.) von einem Kalb, Hammel, Bock, oder Ziege, Ein Kreuzer. – XII. Fremde Christen oder Juden zahlen mit Einschluß ihrer Personen, A.] bey ordinairem Wasser a.) vom Stück Horn-Vieh Drey Kreuzer, und b.) für jedes Stück von kleinerem Vieh Sechs Pfennig, müssen aber dabey für ihre Personen besonders lohnen. – XIII. Alle Herrschaftliche Bedienten und Fuhren, wie auch diejenige Schultheisen und Burgermeistere, welche amts halber in die Stadt gehen, sind von allem Fahr-Geld befreyet. Signatum Wertheim den 23ten Septembris 1783. – Aus Beederseitigen Regierungen dahier« (Sprotte 1982, 42).

1647 Siehe M-404.

1648 Transkription: »*Uebersicht der für Benutzung der fliegenden Brücke nächst Breitengüßbach bei jedem Wasserstande zu entrichtenden Gebühren. – Von einem Pferde und Ochsen bespannt oder unbespannt … 6 kr. – Von solchem Zugvieh durch das Wasser … 3 kr. – Von einem Schwein, Schaf oder Kalb … 1 kr. – Von jeder Person … 1 kr. – In Ansehung der gänzlich oder zum Theile von Entrichtung des Fahrgeldes befreiten Gemeinden Rattelsdorf, Ebing, Güßbach, Unteroberndorf und Höfen hat es bei den herkömmlichen Bestimmungen zur Zeit sein Bewenden. – Scheßlitz, den 1. Juni 1858 – Königl. bayr. Landgericht*« (Schrott 1989, 183).

1649 1432 in Seligenstadt (M-69,5, Lohmann 2004, 391), 1496 in Makrtsteft (M-280,8): »*wer ueberfahren* [will …] *in der eysfahrt oder in ungewitter oder, so das wasser in seinem rechten gestad nit were, der soll dem fergen auch seinen lohn geben*« (Engel 1949, 53 f.; Selzer 1961, 133). Auch in Wertheim werden 1525 spezielle Preise verlangt bei Hochwasser oder Eisgang, »*wenn man mit dem Riemen zeucht*« und nicht mehr staken kann (Sprotte 1982, 20). Das Gleiche in Ingersheim (N-150) wo sich der Preis 1536, und vermutlich auch 1659, nach der Anzahl der nötigen Fährleute richtet (Leiprecht 1979, 45. 48), wie auch 1703 in Beihingen (N-152,7) bei »*ordinari oder kleinem Wasser*« feste Preise vorgesehen sind: »*Bey großem Wasser aber ist kein gewisser Tax, sondern die Fährger werden erinnert, mit den Reyßenden Fuhrleuthen die Billigkeit zu tractieren*« (Bürkle 1989, 138). 1715 in Karlstadt (M-226, Wehner 1986, 56 ff.), 1749 in Nordheim (M-307,3, Probst 1960, 93) und 1863 in Untereisesheim (N-105, Angerbauer/Koch 1976, 112 f.) werden ebenfalls gesonderte Preise genannt. In Offenau (N-98,6) gilt der normale Preis bis zu einer Wasserhöhe von 125 cm, bis 475 cm wurde ein doppelter Lohn verlangt und darüber hinaus vervierfacht (Kress 2010, 283).

1650 Dies wird auch bereits 1832 erwähnt und soll laut einer Aussage von 1860 bereits 1795 üblich gewesen sein (Schweda 1989, 113; Maierhöfer 1964, 15; Schrott 1989, 188). Auch am Neckar ist es im August 1706 wohl zu extrem niedrigen Wasserständen gekommen, sodass bei Neckarhausen (N-14) Reiter und Wagen kurzfristig durch den Fluss fahren bzw. reiten konnten. Den Fährleuten wird daraufhin ebenfalls erlaubt, einen halben Fährlohn einzunehmen (Backes/Fillbrunn 1995, 13 ff. 33).



Uebersicht

der

für Benutzung der fliegenden Brücke nächst Breitengüßbach bei jedem Wasserstande zu entrichtenden Gebühren.

Von einem Pferde und Ochsen bespannt oder unbespannt	6 kr.
Von solchem Zugvieh durch das Wasser .	3 „
Von einem Schwein, Schaf oder Kalb .	1 „
Von jeder Person	1 „

In Ansehung der gänzlich oder zum Theile von Entrichtung des Fahrgeldes befreiten Gemeinden Mattelsdorf, Ebing, Güßbach, Unteroberndorf und Höfen hat es bei den herkömmlichen Bestimmungen zur Zeit sein Bewenden.

Scheßlitz, den 1. Juni 1858.

Königl. bayr. Landgericht.

Abb. 150 Gebührenordnung der Fähre von Breitengüßbach (M-404) von 1858. – (Schrott 1989, 183).

stellen angefahren wurden und für diese Fahrten ebenfalls gestaffelte Preise verlangt wurden, je nach Fahrtlänge[1651]. Dies könnte beides mit der starken Verlagerung des Flusses und der Entstehung von Sandbänken zusammenhängen. 1746 klagen jedenfalls die Fährleute, dass sich der Flusslauf zu ihrem Schaden verändern würde und sie das entstandene Altwasser zuschütten und einen neuen Weg herstellen müssten[1652].

Wie bereits beschreiben, waren die Fährleute an diversen Orten dazu verpflichtet, Tag und Nacht für Überfahrten zur Verfügung zu stehen. Für das Übersetzen von Fahrgästen bei Nacht, in der Regel wird es sich um Fußgänger handeln, wurde der Fährmann aber mit einem höheren Lohn entschädigt. Abgesehen von einzelnen Ausnahmen[1653] wird dies erst in der Zeit um 1800 üblich und mit verdoppelten Preisen vergütet, oder aber der Fährmann darf seine Bezahlung selbst verhandeln[1654].

Die im Mittelalter und der frühen Neuzeit übliche Diskriminierung von Juden lässt sich auch an den Fährpreisen beobachten. An diversen Orten im Arbeitsgebiet werden sie nicht den christlichen Bürgern, sondern rechtlich den »Fremden« gleichgestellt. Dies hat zur Folge, dass sie die gleichen Preise wie Fremde zahlen oder nach Belieben abgerechnet werden. Besonders häufig scheint Vieh über die Flüsse gesetzt worden zu sein, da dieses in mehreren Fällen explizit erwähnt wird[1655].

Die sogenannten »Fremden« können, abgesehen von den Fahrtkostennennungen, in den Quellen nur vereinzelt angetroffen werden. Dies liegt in der Natur der Sache, da sich diese Reisenden vor Ort schriftlich kaum niederschlagen und nur durch andere genannt werden. Allerdings bilden sie bei den überregional bedeutenden Flussübergängen eine wichtige Einnahmequelle und bei kleineren Fährstandorten einen gern

1651 Schweda 1989, 113; Maierhöfer 1964, 15.

1652 Schrott 1989, 177.

1653 z. B. muss der Fährmann von Zellingen (M-235,5) bereits 1589, in Lengfurt (M-174) 1624 und 1664 in Sassanfahrt (R-18,1) auch nachts zur Verfügung stehen (Höfling 1837, 127; Kuhn 2008b, 183 ff.; Ochs 1992, 137). Dies betrifft aber wohl nur Fahrten für die Lehnsherren.

1654 Sowohl 1809 als auch 1882 darf der Fährmann von Wertheim (M-157) nachts den doppelten Lohn verlangen (Sprotte 1982, 58 f. 157). In Hochberg (N-169) darf der Fährmann 1865 selbst den Fährpreis aushandeln (Hagel/Pfizenmayer 1988, 53).

1655 1525 wird in Wertheim (M-157) festgelegt, dass Juden, wie auch Metzger, Wein- und Korblieferanten, Sondertarife zahlen müssen. 1783 wird dies aber zum Teil für Personenfahrten zurückgenommen, nicht aber für den Transport von Vieh: »*III. Die Stadt- und Creuz-Wertheimische Juden werden für ihre Personen bey vorgemeldten Fällen den übrigen Einwohnern gleich gehalten*« (Reder u. a. 1999, 42; Sprotte 1982, 30. 42). 1619 werden Juden auch in Marktheidenfeld (M-179,4), Lengfurt (M-174), Wertheim (M-157) und Dorfprozelten (M-141) nach Belieben abgerechnet (Sprotte 1982, 24). Auch in Wörth (M-110) gelten 1660 Sonderpreise für Juden (Markt Erlenbach 1958, 479 f.; Trost 1989, 303 ff.). In Sassanfahrt (R-18,1) zahlen 1664 Juden sogar den doppelten Preis gegenüber Fremden (Ochs 1992, 137). Auch in Gaustadt (R-2,4) müssen Juden 1724 im Falle einer Strafe mehr zahlen. »*Desgleichen derjenige, so den Schelch ohne Vorwissen des Schultheisen und Dorfsmeisters vom Fahrt tut, 1 fl. Straf, ein Jud aber 1 fl. der Gemein und 1 fl. dem Flurer zu erlegen hat*« (Arneth 1972, 120 ff. 248). In Obertheres (M-356,9) müssen Juden 1804 ebenfalls mehr für das Überführen von Vieh zahlen als andere (Vogt 1979, 218 f.). Es ist anzunehmen, dass das Vieh für die rituelle Schächtung zu einem speziell ausgebildeten jüdischen Schlachter geführt werden musste und so besonders viele Tiertransporte zustande kamen.

gesehenen zusätzlichen Verdienst, da sie ihre Fahrten immer direkt und in barer Münze begleichen. Dennoch sind sie den Fährleuten offensichtlich nicht vollkommen rechtlos ausgeliefert, wie eine Beanstandung des Herzogs von Württemberg von 1572 in Ingersheim[1656] zeigt. Dieser beschwert sich, dass die Fährleute ihren Dienst nicht ordnungsgemäß verrichten und zu hohe Preise bei Fremden verlangen würden[1657]. Genauso klagen auch die Fährleute von Besigheim[1658] 1752, dass die Fremden für die Überfahrt zwar nur einmal bezahlen müssten, aber wegen des vielen mitgeführten Gepäcks häufig zweimal gefahren werden müsse[1659]. Sollten auswärtige Reisende noch am selben Tag zurückreisen, also ein zweites Mal die Fähre nutzen müssen, waren sie für die Rückfahrt mit Fahrzeugen 1783 in Wertheim[1660] von einer nochmaligen Zahlung befreit[1661]. Das Übersetzen von Fremden war aber nicht allen Fährorten erlaubt, und so kommt es immer wieder zu Streitigkeiten[1662].

Die Kontrolle von Hin- und Rückfahrten scheint zuweilen ein größeres Problem darzustellen, wie ein Beispiel aus Wertheim[1663] und Eichel[1664] zeigt. Beim Wertheimer Jahrmarkt im Jahr 1789 werden die Gäste an der Wertheimer Fähre übergesetzt, müssen aber für die Überfahrt nur einmal zahlen, was bei der Rückfahrt geschehen soll. Allerdings nutzen die Fahrgäste nicht die Wertheimer Fähre für die Rückfahrt, sondern eine unerlaubt eingerichtete Überfahrt bei Eichel, 2 km flussaufwärts. Diese wird durch den dortigen Gastwirt betrieben, wodurch der Lohn der Fährleute in Wertheim abgeschöpft wird und es zum handfesten Streit kommt[1665].

Vergünstigte Preise für Kinder, wie sie heutzutage üblich sind, gab es vor dem 20. Jahrhundert offenbar nicht[1666]. Zwar ist immer wieder davon die Rede, dass Minderjährige den Fährdienst versehen, und durch den Unfalltod von drei kleinen Kindern 1782 in Bürgstadt[1667] wissen wir, dass auch Kinder mit der Fähre fuhren. Eigene Preise existieren aber nicht. Einen, soweit überschaubar, einzigartigen Fall bildet die Gestaltung der Fahrpreise von 1664 in Sassanfahrt[1668]. Den Fährleuten und Bewohnern werden keine Preise vorgeschrieben, sondern diese werden separat für jeden einzelnen Fall verhandelt[1669]. Preise können auch

1656 Siehe N-150.

1657 Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 45 f.

1658 Siehe N-136,8.

1659 Schulz u. a. 2003, 630; Breining 1925, 175.

1660 Siehe M-157.

1661 Sprotte 1982, 42.

1662 So kommt es 1428 zwischen Eberbach (N-58) und den Gemeinden von Pleutersbach, Rockenau und Kröselbach zu dem Streit, wem es erlaubt ist, Fremde über den Fluss setzen zu dürfen. Der Disput wird durch den Pfalzgrafen zugunsten der Stadt entschieden (Weiss 1900, 57. 27; Schwarzmaier 1986, 141). 1555 und 1740 wird den Fährleuten von Kleiningersheim (N-148,2) die Überfahrt Fremder verboten (Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 49 f.). 1598, 1789 und 1831 wird den Fährleuten in Neuenheim (N-23) die Überfahrt Fremder verboten. Diese sollen die Heidelberger Brücke (N-25,4) benutzen (Prückner 1988, 155; Lurz/Vogt 1990, 105). Ein Verbot existiert auch 1700 in Bug (R-7,8, Schuster 1898, 48), 1706 in Neckarhausen (N-14, Backes/Fillbrunn 1995, 13 ff. 33), 1707 in Gaustadt (R-2,4, Arneth 1965, 232 f.), 1723 in Walheim (N-135, Breining 1925, 175) und 1734 in Ilversheim (N-10), was allerdings 1776 gewährt wird (Probst 1993, 287 f.; Backes/Fillbrunn 1995, 19). Interessanterweise wird auch der Gemeinde Möhrendorf (R-42,5) 1573 bei der Genehmigung zum Bau ihrer Brücke verboten, Fremde passieren zu lassen, da sonst der Herrschaft Geleit- und Zollabgaben entgehen würden (Dürschner u. a. 2007, 299). Die Nennung, dass Fremde mehr zahlen müssen als Einheimische, hält sich zum Teil recht lange. Noch 1921 werden die Fährleute von Poppenweiler (N-166) aufgefordert, dass Einheimische weniger zahlen sollen, weil diese durch die Unterhaltung und den Betrieb der Fähre mit ihrer Steuerschuldigkeit schon im Voraus belastet sind (Bolay 1974, 258 f.).

1663 Siehe M-157.

1664 Siehe M-159.

1665 Die illegale Überfahrt wird durch die Söhne der Fährleute von Wertheim entdeckt, woraufhin der Gastwirt zu Eichel versucht, die Jungen zum Schweigen zu bringen. Ein Sohn kann fliehen, der andere Sohn wird verprügelt, kann aber als Beweis einen der Schelche entwenden und nach Wertheim bringen. Die Fährleute verlangen daraufhin, dass ihnen Schadensersatz für den Fahrlohn, die Schläge und Beleidigungen gezahlt wird und behalten die Schelche bis zur Zahlung als Pfand. In der Folge kommt es zum Streit, ob und was die Eichler über den Fluss fahren dürfen und ob eine Privatperson selbstständig Objekte pfänden dürfe. Die hochgräfliche Hofkammer erneuert das Verbot, die herrschaftliche Fähre zu umgehen, bei einer Strafe von 10 Rthlr. (Sprotte 1982, 43 f. 47).

1666 In Würzburg-Steinbachtal (M-253) kostet in den 1920er-Jahren die Überfahrt für Kinder unter zwölf Jahren und Hunde die Hälfte des üblichen Preises, also 5 Pf. (Dettelbacher 1978, 3). In Neckarrems (N-170,2) kostet die Fahrt 1945 für Kinder bis 14 Jahren die Hälfte (Hagel/Pfizenmayer 1988, 47) und in Neckargemünd (N-34,3) werden Kinderwagen ab 1918 mit den Beförderungskosten für Karren, Fahrräder und Motorräder gleichgesetzt (Wüst 1988, 220).

1667 Siehe M-126,5, Schmitt/Berberich 1978, 27.

1668 Siehe R-18,1.

1669 Ochs 1992, 137.

sprunghaft mit dem Umbau der Fähre ansteigen. Vor 1870 müssen die Bewohner von Niedernberg[1670] nur die Hälfte der Überfahrtkosten zahlen. Mit dem Bau einer neuen Fähre wird auch von ihnen der volle Preis verlangt[1671].

Neben den Abgaben, welche die Bewohner zu erbringen hatten, bestanden auch weitere Verpflichtungen und Aufgaben den Fährleuten gegenüber. Dies betrifft unterschiedliche Bereiche. So muss nicht nur der Fährmann in besonderen Notfällen den Fischern helfen, sondern diese z. B. bei Eisgang ebenso dem Fährmann[1672]. Auch werden die Fahrgäste von Wörth[1673] 1861 ermahnt: »*Jeder Überfahrende hat sich genau an die Anweisung des Zwergfährers zu halten, und es sind hauptsächlich jene strafbar, welche durch unzeitigen Scherz oder durch Wagnis eine Gefahr für das Fahrzeug zu bewirken suchen.*« [1674] In Nordheim[1675] müssen 1603 die Fahrgäste, wenn sie einen Schubkarren mit sich führen, diesen selbst in den Schelch einladen[1676]. Zudem war es eine Arbeitsersparnis für den Fährmann, wenn er so wenig wie möglich über den Fluss setzen musste. So wird 1551 in Rothenfels[1677] verlangt, dass, wenn den Arbeitern auf der anderen Seite des Mains das Essen um 7, 11 und 15 Uhr gebracht werden soll, sich die Überbringer gleichzeitig an der Fähre einfinden sollen[1678].

Ausstattung des Fährlehens mit Gütern

Um eine funktionstüchtige Fähre betreiben zu können, sind nicht nur ein oder mehrere Fahrzeuge und eine rechtliche Absicherung nötig, sondern auch weitere Einrichtungen. Dies sind unterschiedliche Bauten und Grundstücke. Während die in den vorangegangenen Kapiteln aufgezählten Rechte und Pflichten sich vor allem über die schriftlichen Quellen nachweisen lassen, könnte für die Erforschung der Fährgüter auch die Archäologie nennenswerte Beiträge leisten[1679].

Die wichtigsten Einrichtungen, ohne die keine Fähre funktionieren kann, sind die Anlegestellen. Die Funktion und Gestaltung der Übergänge von Land zum Schiff richten sich nicht, wie man zunächst annehmen möchte, nach den Bedürfnissen des Wasserfahrzeuges. Bei der Gestaltung der Anlegestelle und des Fährschiffes ist es das vorrangige Ziel, dass der Austausch von Ladung zwischen Fähre und Ufer möglichst einfach vonstatten gehen kann. Umgekehrt werden die zu transportierenden Güter nicht für die Fahrt mit der Fähre angepasst, wie dies sonst häufig im Schiffsverkehr passiert[1680]. Dabei macht es einen großen Unterschied, ob eine Person zu Fuß oder ein zweiachsiger Wagen, beladen mit schweren Weinfässern, samt Zugtieren transportiert werden soll. Auch die Beschaffenheit des Ufers hat einen Einfluss darauf, ob und wie

1670 Siehe M-95,5.

1671 Wagner 1994, 290.

1672 Über die unterlassene Hilfe beschweren sich die Fährleute von Lengfurt (M-174) 1568. Die Verpflichtung der Fischer wird 1624 nochmals wiederholt (Kuhn 2008a, 172; 2008b, 183 ff.). Für ihre Leistungen werden die Fischer von Wertheim (M-157) 1587 im Gegenzug von der Zahlung des Fährlaibs befreit (Sprotte 1982, 125 f.).

1673 Siehe M-110.

1674 Trost 1989, 309 f.

1675 Siehe M-307,3.

1676 Meusert 1997, 74 ff.

1677 Siehe M-185.

1678 Kolb 1992, 191 f.

1679 Die Aussage von U. Schnall, dass zwei mittelalterliche Fährstandorte in Schweden vollkommen ausgegraben worden seien, ist klar abzulehnen. Hier wird, wie auch in vielen anderen Fällen, vergessen, dass ein Fährstandort eben nicht nur durch seine Fahrzeuge definiert ist: »*Two fully excavated, nearly identical ferry-stations in Sweden of the 5th/7th and 11th century consisted of a big raft-ferry for cattle and waggons and a dugout as ferry-boat for people*« (Schnall 1989, 199; s. auch Ellmers 1972, 115). Als sehr erfreulich ist die Ausgrabung eines neuzeitlichen Gasthauses mit Fährfunktion an der Oste bei Blumenthal durch die Christian-Albrechts-Universität zu Kiel im Jahre 2015 anzusehen. Bei der Untersuchung unter der Leitung von D. Wehner wurden unterschiedliche Bestandteile der Gasthausausstattung gefunden. Eine Publikation der Ergebnisse steht aktuell noch aus (freundlicher Hinweis von Fritz Jürgens).

1680 Als Beispiel können antike Amphoren genannt werden, welche durch ihre Form speziell für die Be- und Entladung von Schiffen und einfache Stapelbarkeit an Bord geformt wurden. Gleiches gilt auch heute noch für moderne Schiffscontainer, welche den Stückguttransport abgelöst haben.

ein Anleger gebaut werden kann. Während bei Fähren für Fußgänger bei einem einigermaßen trockenen Ufer keine Baumaßnahmen nötig waren, musste für größere Wagen ein fester Untergrund und eine Zufahrtsrampe geschaffen werden, was zum Teil mit massiven Umbauten des Ufers einherging. Dafür mussten benötigte Freiflächen vorgehalten wie auch Zugangswege geschaffen werden.

Die früheste Nennung einer Fährzufahrt können wir 1426 in Niedernberg[1681] finden. Dort wird eine »*Fargaßen zu Nidernburg*« genannt[1682]. Dabei ist nicht ganz klar, ob es sich um einen Weg innerhalb der Siedlung, welche nach der Fähre benannt wurde, oder einen Zugang zur Fähre handelt, welcher ausschließlich von Fahrgästen genutzt wurde und den Fähranleger mit der Siedlung verband[1683]. Ähnlich unspezifisch sind auch die meisten Hinweise auf die Anleger selbst. 1454 werden in Segnitz[1684] zwar Fährländen auf beiden Seiten des Mains genannt, deren Gestaltung ist aber vollkommen unbekannt[1685]. Es ist zudem fraglich, ob diese zu diesem Zeitpunkt in Segnitz fest ausgebaut waren. In der Fährgerechtigkeit von 1500 erfahren wir, dass dem Fährmann bei Hochwasser erlaubt wird, auch an anderen Stellen als den gewohnten anzulegen[1686]. Ebenso wird in Eibelstadt[1687] 1518/1519, 1525 und 1706 in einem Rechtsstreit mit Winterhausen[1688] genannt, dass die Winterhausener die Zufahrt »*von neuem vergraben, verrigelt und verschrenckt*«. Grund für diese Aktionen scheint zu sein, dass bei veränderten Wasserständen die Fähre ihre Anlegestelle wechselt und dies den Einwohnern von Winterhausen missfällt[1689]. Informationen darüber, wie der Weg beschaffen war, fehlen ebenfalls. Die Aufgabe, die Zufahrtsstellen in Ordnung zu halten, wurde den Fährleuten übertragen[1690]. In Wörth[1691] erfahren wir 1861, dass zu den Zufahrten auch Pflöcke zum Festmachen zählen und allgemein für eine erleichterte Zugänglichkeit der Fähre gesorgt werden soll[1692].

1681 Siehe M-95,5.

1682 Wagner 1994, 288; 1982, Abb. 16.

1683 Zu den Nennungen von Straßennamen mit Bezug auf die Fähre s. Kap. Geographische Lage der Fährstandorte auf der Mikroebene, S. 177.

1684 Siehe M-277,1.

1685 Selzer 1961, 135; Wenzel 1987, 49; Plochmann 1864, 56. Der Besitz von Fähranlegestellen auf beiden Seiten des Flusses, obwohl die Fähre nur einer Gemeinde zugeordnet wird, führte sicherlich auch immer wieder zu Konflikten. Ein solcher Konflikt lässt sich in der Sage des verfluchten Kirchenpflegers von Miltenberg (M-124) sehen. Weil Einwohner von Großheubach Anspruch auf die Fährflur nördlich des Mains erheben wollten, bestachen sie den Miltenberger Kirchenpfleger. Dieser trennte das Blatt mit der Legitimation der Fährflur aus dem Kirchenbuch, woraufhin sich die Gemeinde Großheubach die Grundstücke einverleiben kann. Daraufhin wird der Kirchenpfleger verflucht und geht seit seinem Tode an der Fährstelle um (Spiegel 1912, 234).

1686 »*36. Item. Ob dass wasser In seinem rechten staten nit were und daß die fergen an dem rechten end nit an daß land nitt kommen möchten, sie führen freund oder feind, so mögen sie Anlentenn an wißen oder Eckern wo sie können oder mögen*« (Frank 1982, 50 ff.).

1687 Siehe M-263.

1688 Siehe Sommerhausen – Winterhausen M-265,4.

1689 Schicklberger 1998, 12. 16. Dieses lässt sich auch an mehreren anderen Orten feststellen. So werden die Fährleute von Besigheim (N-136,8) ermahnt, weil sie die Fähranlegestelle willkürlich verlegen und so die Felder beschädigen würden (Schulz u. a. 2003, 630). Auch in Wertheim (M-157) werden die Fährleute 1777 mit einer Strafe von 5 fl. belegt, weil sie u. a. bei Hochwasser ihre Anlegestelle immer wieder verlegen und so den dortigen Weingarten zerstören würden. 1836 erhalten sie jedoch die Erlaubnis, unterschiedliche Plätze anlaufen zu dürfen (Sprotte 1982, 36. 71). Dabei sind es vermutlich nicht die Fähren selbst, die für die Zerstörungen sorgen, sondern die Pfade, welche durch die Fahrgäste entstehen.

1690 1507 werden die Fährleute von Besigheim (N-136,8) dazu aufgefordert. 1548 werden sie ebenfalls dafür verantwortlich gemacht, die Zufahrtsbrücke zur Fähre über einen Nebenarm des Neckars zu pflegen. Sollte diese zerstört werden, übernimmt die Stadt zwei Drittel und die Fährleute ein Drittel der Kosten. Wenn die Brücke vollkommen zerstört ist, sollen die Fährleute als Behelf drei Bohlen auslegen (Breining 1925, 174). Auch die Fährleute von Ingersheim (N-150) werden 1572 ermahnt, die Fährzufahrten zu pflegen (Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 45 f.).

1691 Siehe M-110.

1692 »*Für die Fährbrücken und Schelche müssen an beiden Mainufern die nötigen Vorbrücken und zum Festhalten die nötigen Pflöcke stets in gutem Stande sein, sowie überhaupt das Zu- und Abfahren der Wägen und das Ein- und Aussteigen der Personen durch Aufsuchen und Herrichten schicklicher Plätze von den Zwergfährern auf das eifrigste besorgt werden muß.*« Zum Schutz der Schiffe sollten die Fährrampen mit Reisig belegt werden (Trost 1989, 304 ff.). 1863 wird in Randersacker (M-258,3) im Zusammenhang mit der Umrüstung der Fähre zur fliegenden Brücke der Neubau fester Zufahrten geplant (Strasser 1986, 3). 1860 wird in Ilvesheim (N-10) eine Rampe in den Fluss gebaut, um seichte Stellen mit der Fähre überbrücken zu können (Probst 1981, 288).

Wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, richteten sich die Überfahrtskosten an diversen Fährorten nach dem Wasserstand. Dieser wurde in drei Kategorien »niedrig«, »normal« und »hoch« eingeteilt. Mitunter wurde noch eine weitere Kategorie für extreme Wasserstände eingeführt. Um die Höhe des Wassers überprüfen zu können und damit auch die Überfahrtskosten für die Fährleute und Fahrgäste nachvollziehbar zu gestalten, befanden sich an diversen Fährstellen Markierungen. Diese konnten einfache Steine oder Ringsteine sein, welche gleichzeitig zum Festmachen dienten[1693], oder einfache Hochwasserlinien[1694]. Die bislang früheste Nennung stammt von 1539 aus Wimpfen[1695], auch wenn die Markierung nur aus einem eingeschlagenen Nagel oder dem Stand des Wassers im Verhältnis zu am Wasser befindlichen Objekten besteht[1696].

Eine einzigartige Besonderheit stellen 1896 beschriebene »*Wahrschaupfähle*« in Neckarhausen[1697] dar. Diese haben bei Gierseilfähren den Zweck, dem Fährmann anzuzeigen, ob ein herannahendes Schiff schon zu nah an der Fährstelle ist oder ob er noch vor der Vorbeifahrt übersetzen kann[1698].

Um die Fährschiffe wie auch andere Boote vor Winterhochwassern und den damit oft einhergehenden Eisgängen zu schützen, wurden die Fahrzeuge in sogenannte Schiffswinterungen gebracht. Dies waren künstliche oder natürliche Seitenarme größerer Ströme, wie z. B. die Einmündungen von Nebenflüssen, in denen die Schiffe den Winter verbrachten. Der Platz in diesen Nebenarmen war jedoch begrenzt, und so wurde den Fährleuten mitunter in den Fährordnungen ein Platz zugesichert. Dies lässt sich recht früh an der »*Diedesheimer förchenfreyheit*«[1699] von 1579 belegen. »*Und so sich zu winterzeitein eyßgang begibt und der Necker zulauft und die ein nehen vom fahr in die Ellntzer bach gefürt*«, werden besondere Regelungen für das Einkommen der Fährleute festgelegt[1700]. Die Einrichtung von Schiffswinterungen für die Fähren lässt sich bis weit in die Neuzeit hinein verfolgen. In Untereisesheim[1701] ist 1845 das Wasserbauamt dafür verantwortlich und will für 800 fl. eine Bucht für die Wagenfähre herstellen lassen. Dies wird allerdings nicht umgesetzt, sondern eine Regelung mit der benachbarten Gemeinde Neckargartach[1702] getroffen, dass die Fähre für eine Gebühr von 12 fl. dort jeden Winter untergebracht werden kann[1703].

Nicht zu den Einrichtungen, welche die Überfahrt erleichtern, aber dafür das Leben der Fährleute und ihrer Familien, zählen unterschiedliche Gebäude und Grundstücke. Die frühesten Nachweise von Häuschen, welche einen klaren Bezug zur Fähre besitzen, können anhand von Bildquellen erbracht werden. Während in geschlossenen Siedlungen anzunehmen ist, dass der Fährmann ein Haus im Ort besaß, sind Gebäude, welche solitär am Fährübergang liegen, eher mit der Fähre in Verbindung zu setzen. Eindeutig ist die Zuweisung, wenn zudem eine Beschriftung vorhanden ist, wie im Falle von Grafenrheinfeld[1704]. Hier lassen sich auf den Darstellungen von 1560 und 1686 neben den Fahrzeugen auch ein Gehöft bzw. ein Fahrhäuschen

1693 In Lengfurt (M-174) wird der Fluss 1624 als »*groß*« bezeichnet, wenn das Wasser bis zum Ringstein steht (Kuhn 2008b, 183 ff.). 1878 existieren in Trennfeld (M-171,4) drei Ringsteine zum Festmachen der Fähre, die gleichzeitig auch als Hochwassermarken dienen (Huller 1982, 146).

1694 In Zellingen (M-235,5) wird 1850 eine Hochwasserlinie angebracht (Rossel 1955, 23). In Niedernberg (N-95,5) wird 1871 ein Pegel befestigt (Wagner 1994, 291). 1885/1886 wird am Seckenheimer Pegel (N-10) ein Strich angebracht, ab dem höhere Abgaben gefordert werden (Probst 1981, 288).

1695 Siehe N-99,5.

1696 »*Welicher ein kleiner Necker gehaissen, und was lones ein jedes farpars stuck in ainem cleinen Necker uber zu faren zugelten oder zugeben schuldig sey: Ein cleiner Necker ist der, so das Necker wasser, am newen baw gegem var zu am absatz denn kopf an der obern schwellen biß an eyssen nagel mit der preytten platten, so zum zaichen sonderlich herzu angeschlagen, erraicht, oder erlanget und waß des waßers darunder ist:* […] *Ein halb hemmiger Necker will ein erbar rathe geheissen haben, wann der Necker stickel rissig ist, das ist, wann des Neckers wasser an kopfen der fachstecken gemainlich anraycht:* […] *Welches ein volhemmiger Necker sey, ist meniglichem kundt*« (Jülch 1961, 152 ff.).

1697 Siehe N-14.

1698 Backes/Fillbrunn 1995, 58.

1699 Siehe N-80,5.

1700 Kolling 1985, 263 ff.

1701 Siehe N-105.

1702 Siehe N-110.

1703 Für 1886 ist genannt, dass die Fähre zur Winterruhe von November bis März in den Winterhafen von Heilbronn (N-113) gebracht und dort überholt und gewartet wird (Angerbauer/Koch 1976, 112. 114).

1704 Siehe M-333,7. Die besondere Situation mit dem wüstgefallenen Rheinfeld in der Mainschlinge wurde bereits in Kap. Geographische Lage der Fährstandorte auf der Mikroebene, S. 177 vorgestellt.

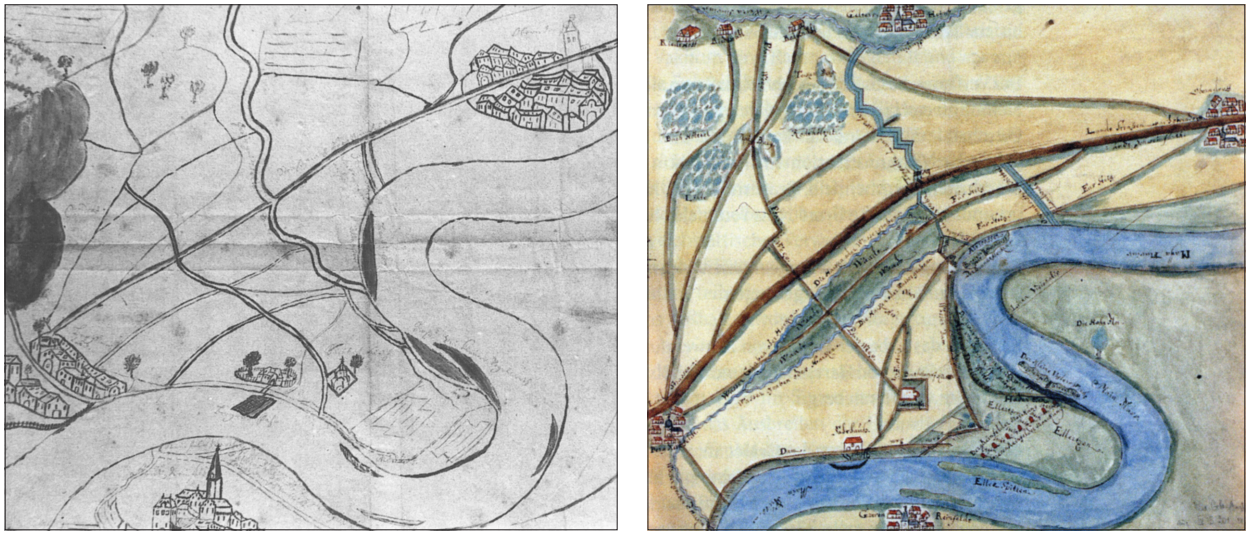


Abb. 151 Darstellung des solitär liegenden Fährortes von Rheinfeld (M-333,7), links um 1560, rechts 1686. – (Schöner 1991, 76f.).

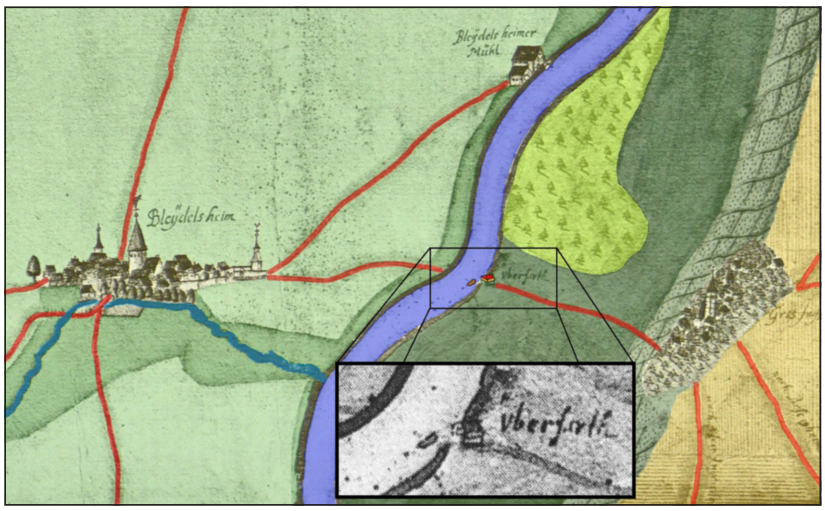


Abb. 152 Darstellung der Fähre von Ingersheim – Pleidelsheim (N-150) 1682 in der Kieserschen Forstkarte. – (Bürkle 1989, 15 Anlage 2, bearbeitet Kröger 2013).

finden (**Abb. 151**)[1705]. Auch für andere Orte liegen recht frühe Darstellungen der Fährgehöfte vor. Während auf den Karten von Heinrich Schickhardt von 1598 nur einzelne Punkte mit Beschriftungen von der Lokalität der Fährstation sprechen, aber keine Details preisgeben[1706], lässt sich anhand der Kieserschen Forstkarten von 1682 das Fährhäuschen und seine Straßenanbindung erkennen (**Abb. 152**). Das gleiche Gebiet wird 1713 nochmals dargestellt, und Anleger mit Fährhäuschen existieren weiterhin (**Abb. 153**)[1707].
Informationen, wie das Wohnhaus aussah, wo es sich befand, welche Größe es hatte, lassen sich anhand der bislang publizierten Daten nur in wenigen Fällen gewinnen. In der Regel beschränken sich die Autoren der Ortschroniken auf eine schlichte Nennung[1708]. Auch ist nicht immer zu erkennen, ob es sich dabei um

1705 Schöner 1991, 76f.
1706 Siehe u.a. in Aldingen (N-172,3), wo ein »*Fargenhäußle*« genannt wird (Hagel/Pfizenmayer 1988, 8f.), oder Beihingen (N-152,7) mit einem Fährhäuschen und der Beschriftung »*Fahr*« (Bürkle 1989, 13 Anlage 1).
1707 Schulz 1994, 299.
1708 In Fahr (M-317,7) wird 1803 genannt, dass es sich um ein zweistöckiges Haus mit Garten handelt (Meusert 1997, 51f.). Das Fährhaus von Obertheres (M-356,9) besaß 1804 zwei Wohnungen (Vogt 1979, 171. 216).

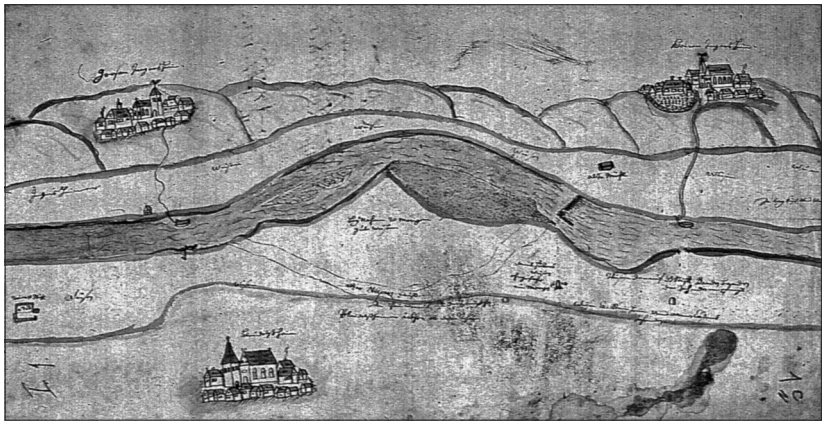


Abb. 153 Planskizze des Neckars bei Pleidelsheim (N-150) mit zwei Fährstandorten und einem Fährhäuschen. – (Schulz 1994, 299).

ein Wohnhaus oder ein kleineres Haus zur Übernachtung für den Fährmann handelt[1709]. Konnte dem Fährmann kein eigenes Haus gestellt werden, bestand wohl die Möglichkeit, ihn in Gebäuden der Gemeinde unterzubringen. In Randersacker[1710] wird dem Fährmann das Fährrecht »*samt dem Duhrn*« zugesprochen. Dabei handelt es sich vermutlich um einen Schlafplatz im Torturm, da dieser in einer späteren Quelle Erwähnung findet[1711]. Besser abgesichert ist die Vergabe eines Schlafplatzes in Hirschhorn[1712] um 1785. Zunächst wurde der Fährmann in einer Stube im Rathaus untergebracht, zog dann aber in eine Wohnung über dem Neckartor ein, welche auch noch 1801 bestand[1713].

An vielen Fährorten finden sich kleinere Fahrhäuschen, welche dem Fährmann bei Tag und Nacht als Schutz vor schlechtem Wetter oder zum Schlafen dienten und »*damit die jenseitig überfahrenden Personen nicht erst immer lange rufen müssen, die diesseitigen nicht erst gehalten sind, den Zwergfährer in den Wirthshäusern oder gar in seiner Wohnung aufzusuchen, sondern an oder in dem Fährhäuschen dieselben finden* können«[1714]. Auch Passagieren konnte es als Unterstand beim Warten dienen[1715]. So kann es vorkommen, dass auf beiden Seiten des Flusses ein Häuschen errichtet wurde, dies stellt eher eine Ausnahme dar[1716]. Bei den Fährhäuschen handelt es sich um recht kleine, beheizbare Häuser, welche aus einem Raum bestehen und in sehr leichter Bauweise ausgeführt wurden (**Abb. 154**)[1717]. Diese mussten von den Fährleuten in einem guten Zustand erhalten werden[1718]. Während sich kleine Fährhäuschen bereits ab dem 18. Jahrhun-

1709 Fährhäuschen werden genannt 1525 in Bischberg (M-393, Arneth 1965, 233), 1607 in Hafenlohr (M-182,6), dieses 1701 beschrieben als »*Fahrhäuslein samt daran stoßendem Garten und Rain, dann 5-6 Morgen Wiesen, worunter die Hälft mit Stein und Kieß überführt, nebst 57 Ruten Kappesflecken und Wieslein in 4 Stücklein, item 9 Morgen Ackerland, 22 Morgen allerhand buschig Gehölz, worunter der Pfaffenacker samt der Fahrtsfronheit*« (Schüll 2012, 12 ff.). 1612 wird in Zell ein Fährhaus gebaut, welches 1958 abgerissen wird (Weigand 1991, 77; Kohl 1986, 156). Für 1631 zeigt eine Karte ein Fährhäuschen in Biegen (M-403, Schrott 1989, 169. 172), 1648 wird ein Fährhaus in Karlburg genannt (Kübert 1991, 169), ab 1662 wird in Hohenfeld mehrfach ein Fährhaus genannt (Krauß 1933, 265. 306; Selzer 1961, 132), 1770 wird in Erlabrunn (M-240,5) ein »*geringen Häuslein und Hofrieth*« genannt (Muth 2009, 81) und 1780 in Ilvesheim (N-10, Probst 1981, 288; Kollnig 1931, 55).

1710 Siehe M-258,3.

1711 Strasser 1986, 14.

1712 Siehe N-47,5.

1713 Spiegelberg 2007, 68 f.; Kissinger 1900, 145.

1714 Nennung von 1861 für Wörth (M-110, Trost 1989, 304 f. 309 ff.).

1715 1780 werden die Passanten von Wertheim (M-157) ausdrücklich erwähnt (Sprotte 1982, 36 ff.).

1716 Bereits vor 1765 und auch noch 1832 existieren in Beihingen (N-152,7) auf beiden Seiten des Neckars Fährhäuschen (Riz 1939, 189; Bürkle 1989, 150 f.). 1816 werden auch in Lengfurt (M-174) auf beiden Seiten des Mains Fährhäuschen errichtet (Kuhn 2008a, 178 f.).

1717 In regelmäßiger Folge musste ab 1790 das Fährhäuschen von Beihingen neu gebaut werden, weil Hochwasser das alte fortgerissen hatten. Dass es sich dabei um einfache Konstruktionen handelte, zeigen die Neubaukosten von 1790, welche sich auf 19 fl. belaufen (Bürkle 1989, 150 ff.). Auch in Brunn (M-417) musste das Fährhäuschen nach einem Hochwasser 1869 wiederaufgebaut werden (Gunzelmann 2003, 120).

1718 Siehe dazu Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199. 1830 klagt die Stadt Besigheim (N-136,8), dass die Fährleute widerrechtlich Uferweiden fällen, um sie im Fährhäuschen zu verheizen (Schulz u. a. 2003, 630).

dert an vielen Orten nachweisen lassen[1719], werden eine ganze Reihe wohl um die Mitte des 19. Jahrhunderts neu errichtet[1720]. Mit dem Ende der Fähren durch den Brückenbau verlieren die kleinen Häuser ihre Funktion und werden umfunktioniert, verfallen oder werden, wie im Falle von Miltenberg[1721] 1900, nach der Einweihung der Brücke feierlich durch die Fährleute mit Hilfe von Böllern verbrannt[1722].

Die Haupteinnahmequelle der Fährleute waren die Abgaben, welche an ihn für seine Fährdienste entrichtet wurden. Daneben war es aber, wie für die meisten anderen Bürger auch, üblich, durch Gartenbau oder eine geringe Landwirtschaft das eigene Auskommen zu verbessern. Die ersten Grundstücke, welche dem Fährmann und seiner Familie den Unterhalt sichern sollen, werden im 15. Jahrhundert genannt. Außerordentlich gut lässt sich dies in Sendelbach bzw. Lohr[1723] nachweisen. Hier wird 1444 und 1494 von sieben Fahrgütern in Lohr und fünf in Sendelbach gesprochen. Worum es sich bei diesen Gütern genau handelt, ist nicht ganz klar[1724]. Es ist jedoch anzunehmen, dass damit Grundstücke gemeint sind, welche zum Fährlehen dazugehörten. Diese lassen sich 1835 zweifelsfrei nachweisen und sind detailliert beschrieben worden, wie auch deren Wert und der Wert sonstiger Privilegien[1725]. Neben dieser Aufzählung ist zudem eine Zeichnung des Fahrgutes von 1885 in Sendelbach und des Fährhäuschens von 1860 überliefert (**Abb. 155**) sowie eine Flurkarte von 1846 mit den eingezeichneten Fähräckern und Grundstücken (**Abb. 156**)[1726]. Auf dieser ist zu erkennen, dass die Grundstücke direkt am Fluss lagen. Dies hatte den Vorteil, dass der Fährmann auf seinem Land arbeiten, aber trotzdem bei Bedarf den Ruf von Fahrgästen zum Übersetzen hören konnte.

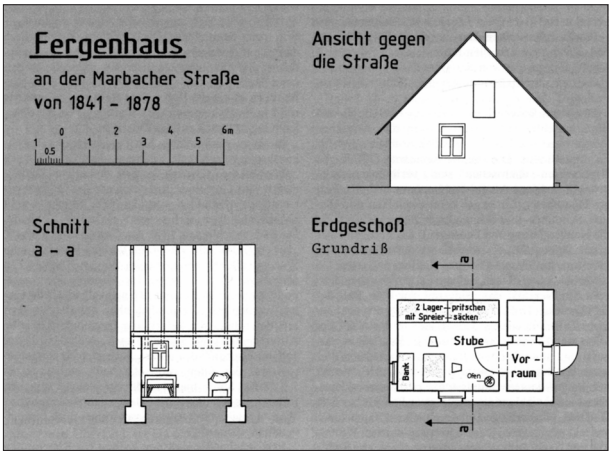


Abb. 154 Rekonstruktion des Fährhäuschens von Beihingen (N-152,7) aufgrund einer umfassenden Beschreibung von 1841. – (Bürkle 1989, 152 f.).

1719 Fährhäuschen befinden sich u. a. 1709 in Hanau (M-55,5, Mahr 1993, 55), 1757/1778 in Beihingen (N-152,7, Bürkle 1989, 140 f.), 1772 in Wörth (M-110, Trost 1989, 327), 1748 in Neustadt (M-190, Christ 2007, 135), 1835 gehört zum Fährlehen von Untereisesheim (N-105) ein elf mal zehn Fuß großes Häuschen mit steinernen Fußmauern und Fachwerkaufbau inklusive eines eisernen Ofens samt Ofenrohr (Angerbauer/Koch 1976, 111).

1720 1816 stellen die Fährleute von Lengfurt (M-174) den Antrag, auf beiden Seiten des Mains eine Fährhütte errichten zu dürfen (Kuhn 2008a, 178 f.). 1854 wird der Fährmann von Großheubach (M-122,5) aufgefordert, ein Fährhäuschen zu errichten (Wagner 1933, 178). Auch in Pettstadt (R-12,8) wird 1860 erstmals ein Häuschen aufgestellt (Schaubert/Schaubert 1988, 127). 1864 wird in Sand (M-369,3) ein Fährhäuschen errichtet und gleichzeitig dem Fährmann eine Ausschankkonzession erteilt (Rippstein 1989, 173 ff.).

1721 Siehe M-124.

1722 Schirmer 2004, 51; Keller 1999, 121 f.

1723 Siehe M-198.

1724 Weitere Nennungen von Fahrgütern, deren Nutzung nicht ganz klar ist, in Ingersheim (N-150) 1448 und 1536 für eine einen Viertel Morgen große Fährwiese (Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 44 f.; Schulz 1994, 290. 302).

1725 »*Die dem Mainfahrtlehen zustehende Güter, als – a. die Aecker betragen 70/4 Morgen und 2689 Ruthen und sind auf 209 fl. geschätzt. – b. die Gärten ¼ Morgen 310 Ruthen geschätzt auf 224 fl. – c. die Wiesen 21 ¼ Morgen 1034 ½ Ruthen sind um 3048 fl. angeschlagen. Das Recht zu allen Zeiten über den Main zu fahren ist auf 3082 fl. Capitalwerth angeschlagen. das Recht zur Erbauung einer neuen Fahrbrücke und eines neuen Breitschelgs jedesmal 4 Eichstämme a) 55 Schuh lang und 22 Zoll dick aus dem Staatswalde unentgeldlich ist auf 300 fl. geschätzt. Die Fahrbäume aus dem rothen Berge unentgeldlich zu beziehen, ist taxiert zu 75 fl. Das Recht bei Ablieferung der Gült jedesmal 8 Maas Wein alter Lohrer Gemäßes von dem kl. Rentamte zu beziehen 18 fl. Das Recht im sogenannten Schergenhause am Maine, das auf dem Fahrgute steht, zur Beförderung der Ueberfahrt sich aufhalten ist zu 100 fl. taxiert. Dagegen haften auf dem Fahrlehengut auch folgende Lasten. – a. An ständiger Gült jährlich 9 fl. 50* [?]*/8 kr. – b. Für den Fischfang resp. ein sogenanntes Altwasser zum Fischfand halten zu dürfen sind ins Rentamt jährlich zu zahlen 21 ½ kr. – c. An ständiger Steuer jährlich 38 fl. 13 3/5 kr. – d. Die Unterhaltung des sämmtlichen Fahrgeschirres ist zu 80 fl. gerechnet. Den zeitlichen Bewohnern im sogenannten Schergenhause, Vieh und Wagen zu allen Zeiten unentgeldlich überzuführen 4 fl.*« (Höfling 1835, 264 f.).

1726 Ruf 2003, 91 ff.

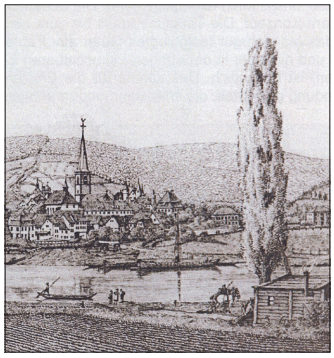




Abb. 155 Links: Darstellung des Fähranlegers mit Fährhäuschen 1860, rechts des Fährhauses von 1885 (rechts im Bild), beides Sendelbach-Lohr (M-198). – (Ruf 2003, 91 und Muth 1983, 131).

Neben der Versorgung der Fährfamilie mit Lebensmitteln[1727] kommen auch Grundstücke für die Holzversorgung[1728] vor oder Flächen, deren Funktion oder Nutzung unbekannt ist[1729]. Recht umfangreich sind die sogenannten »*Krieger-Huebgütter*«, welche den Fährleuten von Bürgstadt[1730] 1639 verliehen werden. Sie bestehen aus über 100 Morgen Acker, 30 Morgen Wiesen, 36 Morgen Weingarten und 20 Morgen Garten[1731]. Es ist fraglich, ob solch umfangreiche Flächen durch die Familie des Fährmanns noch selbst versorgt werden konnten oder ob diese weiterverpachtet wurden und so den Unterhalt sicherstellten. Möglicherweise wurden die Grundstücke auch unter mehreren Fährleuten aufgeteilt. Dies wurde bereits 1626 in Besigheim[1732] vorgenommen. Die 11,5 Morgen Äcker, 0,25 Morgen 24 Ruten Wiesen und 5 Morgen 84 Ruten Gärten wurden in 16 Lose gegliedert und vermutlich unter den Fährleuten verteilt[1733].

Die Fährleute

Die Personengruppe der Fährleute findet sich selbstverständlich in fast allen schriftlichen Erwähnungen zu den Fähren. Wird in vielen Fällen einfach nur von »dem Fährmann« oder »den Fährleuten« gesprochen, sind gerade im Zusammenhang mit Lehensvergaben, Rechtsstreitigkeiten und ähnlichen Schriftstücken auch die Namen überliefert[1734]. Besonders bei der Vergabe von Fährlehen werden nicht nur die Fährmänner, son-

1727 1579 werden in Obernburg (N-104,5) zwei Weingärten von je einem halben Morgen genannt. Ob es sich um dieselben Grundstücke handelt, welche 1859 für 260 fl. und 30 kr. verkauft werden, ist nicht bekannt (Strasser 1993, 269 ff.). 1603 gehören zu der Fähre in Nordheim (M-307,3) vier halbe Äcker Weingarten, welche auch 1771 und 1803 noch genannt werden (Meusert 1997, 74 ff.) Der Fährmann von Lengfurt (M-174) erhält 1624 neben »*besagtem Fahrhauß, ein Morgen guter Wisen, so nechst am Fahr ligend, dann auch anderhalb Morgen Garten zu seinem besten Nutzen zu gebrauchen*« (Kuhn 2008b, 183 ff.). 1732 werden in Hohenfeld (M-284,2) neben dem Fährhaus auch ein Graswöhr und ein Krautbeet genannt (Krauß 1933, 306). Vor 1882 gehörte zum Fährlehen von Untereisesheim (N-105) auch ein Fischwasser (Angerbauer/Koch 1976, 114).

1728 1599 werden in Hafenlohr (M-182,6) neben anderen Grundstücken auch 6,25 Ellern genannt, wobei es sich um Erlenbruchwald handeln wird (Schüll 2012, 5. 12 f.). 1648 werden für Karlburg (M-224,2) Grundstücke mit 35 Morgen Holz genannt (Kübert 1991, 169), 1863 ist in Untereisesheim (N-105) »*Der Ertrag des Holzes im alten Neckarbett* (*ist*) *mit inbegriffen*« (Angerbauer/Koch 1976, 112 f.).

1729 In Hafenlohr (M-182,6) werden 1599 10,5 Morgen unterschiedlichster Grundstücke genannt. Diese werden 1602 nochmals als »*die 9 Morgen Artfeld und 6 Morgen steiniger Wiesen bei dem Kloster Mattenstatt gelegen*« erwähnt, welche 1607 und 1670 nochmals genannt sind (Schüll 2012, 5. 8. 12 ff.; Hasenfuß 1974, 61). 1695 werden in Schonungen (M-344,2) 30 Morgen Mainfahrwiesen erwähnt (Löhner/Löhner 1994, 57). Um 1856 gehört zum Fährhaus von Oberwallenstadt (M-442) ein »*Wald mit Fahrhausschrot und Fahrödung*« (Meyer 1968, 51). Um 1860 gehören zur Fähre von Stadtprozelten (M-144,5) ein Morgen Acker und Wiesenland (Reder u. a. 1999, 44).

1730 Siehe M-126,5.

1731 Schmitt 1989, 48.

1732 Siehe N-136,8.

1733 Breining 1925, 173 f.

1734 Als besonders frühe Nennungen finden sich z. B. 1282 in Wörth (M-110) Konrad, der Fährmann aus Wörth (Trost 1989, 301 f.), 1323/1328 ein Heinrich Swinde und 1375 »*betzolt vnd fridereich rebenlein*« in Biegen (M-403, Schrott 1989, 172; Gunzelmann 1986, 385; Jakob 1960, 1), 1344 in Obernburg (M-104,5) »*Cunradus Ruwe*« und seine Gattin (Wohner 1968, 110; Strasser 1993, 269), vor 1381 in Schonungen (M-344,2) »*heincze Siloch unde si ne erben*« (Ryba 1966, 14. 22), 1390 in Seligenstadt (M-69,5) »*unszers Hern des apts ferher*« (Grimm 1840, 506), 1397 ein Bürger Syfried vom Reb-

dern explizit auch die Ehefrauen erwähnt[1735]. Die Nennung der Frauen sollte verhindern, dass das Lehen nach dem möglichen Tod des Mannes automatisch an den Lehnsherren zurückfiel[1736]. Zusätzlich konnten sie an bzw. auf der Fähre tätig sein. Dies lässt sich vom Spätmittelalter bis in das 20. Jahrhundert[1737] hinein nachweisen. So wird bereits 1345 die Fährfrau »*Jutta, dicti Verin de Lengfurt*«[1738] genannt. Bei ihr, wie auch bei späteren Nennungen in Lengfurt und an anderen Orten, ist nicht klar, ob die Fähre nur verwaltet und Fährleute eingestellt wurden oder sie selbst Kundschaft über den Fluss setzen. Ebenfalls in Lengfurt erhält Hanßen Lücklein mehrere Weinberge und Grundstücke, welche er von der »*alte Fehrin*« übernommen hat. Dabei handelte es sich vermutlich um eine direkte Verwandte, eventuell seine Mutter oder Großmutter[1739]. Eine Übernahme des Fährrechts und Besitzes ist vermutlich nur möglich, wenn es sich bei dem Lehen um ein Erblehen handelt. Besonders tragisch ist ein Fall von 1717 in Bischberg[1740]. Dort wird der Ferge Georg Bay in der Nacht des 10. August wegen des Fährlohnes ermordet und seine hinterbliebene Witwe Barbara Bay muss um einen Pachtnachlass bitten[1741]. Die Witwen konnten, nachdem das Lehen an sie gefallen war, entweder selbst die Fähre weiterbetreiben, Fährleute einstellen oder das Recht an die eigenen Kinder übertragen. Ebenfalls in Bischberg ist für 1786 ein Fall bekannt, in dem die Fährerwitwe sich neu in Trunstadt[1742] verheiratete. Daraufhin wird sie aufgefordert, zusammen mit ihren Kindern innerhalb von 14 Tagen aus dem Fährhaus auszuziehen[1743].

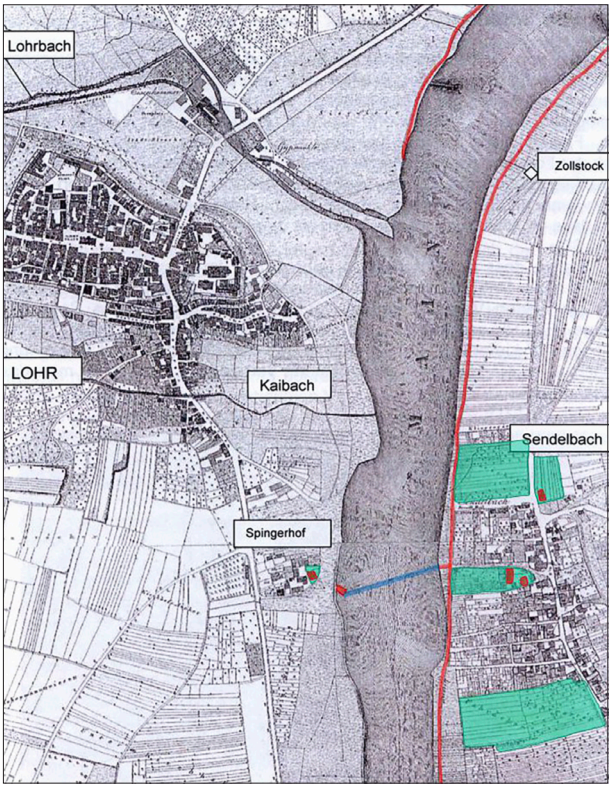


Abb. 156 Überblick über die zum Fährlehen gehörigen Güter von Sendelbach-Lohr (M-198) von 1846. – (Ruf 2003, 93).

stock und 1410 Heinz Ulrich und seine Frau Meze in Wertheim (M-157, Sprotte 1982, 17), um 1423 in Freudenberg (M-132,7) Eberlin Fern, Hans Gutweck, Peter Kern und Fritz Aichler (Mai 1908, 83 f.), 1426 eine »*Kungund die Fergein*« in Pettstadt (R-12,8, Penning 2011, o. S.), 1455 ein Hans Fehr, der Alte, und 1499 Ebert Hartmann und Heitz Schuhmacher in Großheubach (M-122,5, Wagner 1933, 148), 1483 in Lauffen (N-124,7) ein Berchtlin Fergen (Numberger 2002, 40), 1488 in Ingersheim (N-150) ein Adam Kreß (Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 44) und 1525 in Dietesheim (M-52) der »*Fergen Hen*« (Gries 1996, 23). Die Liste ließe sich Seitenweise bis in die Neuzeit hinein fortsetzen. Es soll an dieser Stelle aber nur ein Eindruck des reichen Datenbestandes gegeben werden.

1735 Siehe hierzu im Besonderen die Aufzählung der Fährleute von Lengfurt ab 1503 (Kuhn 2008b, 183. 186).

1736 Die Nennung von Witwen lässt sich an diversen Fährorten nachweisen, z. B. in Wörth (M-110) 1647/1648 Hans Elbert und Hans Beckers Witwe, in Eibelstadt (M-263) mehrfache Nennungen von Witwen im 18. Jh. (Schicklberger 1998, 37), in Bettingen (M-166) 1802 bis 1825 ist Catharina Adelmann geb. Väth, Witwe des Vorigen, Inhaberin der Fähre (Sprotte 1982, 209) oder in Kelsterbach (M-20,5) 1890 bis 1896 die Witwe von Joseph Anton Dienst (Steubing 1986, 176).

1737 Noch 1949 übernimmt die Witwe Christine Götz die Wertheimer Fähre (M-157) ihres verstorbenen Mannes. Die letzte Inhaberin des Fährrechts ist bis 1968 Philippine Oberdorf, geb. Götz (Sprotte 1982, 192. 194).

1738 Siehe M-174.

1739 Kuhn 2008a, 183. 186.

1740 Siehe M-393.

1741 Arneth 1965, 239. Ein weiterer Mordfall an einem Fährmann ereignet sich 1956 in Wertheim (M-157). Dieser wird von einem 19-jährigen Gefreiten der U.S. Army erstochen, nachdem dieser zuvor auch ein 18-jähriges Mädchen lebensgefährlich verletzt hatte (Sprotte 1982, 193). Nicht bekannt ist der Grund, dennoch ist überliefert, dass der Fährmann von Randersacker (M-258,3) 1634 durch schwedische Truppen in Würzburg erhängt wird (Strasser 1986, 8).

1742 Siehe M-386.

1743 Arneth 1965, 239.



Abb. 157 Darstellung eines Würzburger Mainschiffers von 1813. – (Brod/Wondrak 2010, 171).

Auch wenn das Übersetzen der Fähre bei Hochwasser sicherlich einige Kraft benötigte, lassen sich immer wieder Erwähnungen finden, dass selbst Jugendliche oder Alte[1744] an der Fähre tätig waren. Während gegen Alte keine Beschwerden vorliegen, lassen sich wegen der jungen Knaben immer wieder Ermahnungen finden, dass nur Erwachsene und kräftige Männer eingesetzt werden sollen[1745]. Bereits 1507 wird von den Fährleuten von Besigheim[1746] verlangt, dass sie nur »*muntbare*«, also volljährige Personen, mit der Überfahrt betrauen[1747]. 1874 wird von den Fährleuten in Randersacker[1748] erwartet, dass sie über 18 Jahre alt sein müssen[1749].

Da bis in das 20. Jahrhundert hinein der Beruf des Fährmannes keiner speziellen Ausbildung bedurfte, ist es nicht weiter verwunderlich, dass sich die Fährleute aus den unterschiedlichsten Berufsgruppen zusammensetzten[1750]. Besonders Fischer[1751] und Schiffer[1752] wurden gerne als Fährleute gesehen, weil sie mit dem Fluss vertraut waren (**Abb. 157**). So ist es auch nicht verwunderlich, dass regelmäßig von den Pächtern verlangt wurde, aus einem dieser

1744 In Niederrad wird 1682 »*ein Greis Namens Schauermann*« als Fährmann genannt (Hardt 2011, 13). In Offenau (N-98,6) ist als letzter Fährmann von 1952 bis 1962 der Heimatvertriebene Georg Dehnich tätig, der bei seiner Amtsniederlegung 73 Jahre alt ist (Kress 2010, 20. 295). Bis 1912 waren an der Fähre von Hafenlohr (M-182,6) ein gichtkranker 74-Jähriger und ein Fährmann mit Augenleiden beschäftigt (Schüll 2012, 18). Anhand der Altersangaben aus der Mitte des 18. Jhs. in Beihingen (N-152,7) wird ersichtlich, dass sich das Alter der Fährleute von 23 bis 55 Jahren erstrecken konnte (Bürkle 1989, 138. 145). Es ist anzunehmen, dass dies durchaus die Situation an allen Fährorten wiederspiegelt und die Fähre solange betrieben wurde, wie es die individuellen Kräfte erlaubten.

1745 Siehe dazu Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199. 1839 gibt es Beschwerden, weil an der Fähre von Eibelstadt (M-263) Knaben von 13 Jahren eingesetzt werden (Schicklberger 1998, 32). Im Kriegsjahr 1917 sind alle Fährleute von Neckarhausen (N-14) zum Militärdienst eingezogen, sodass ein 15-Jähriger überfahren muss. Den örtlichen Fischern ist der ausstehende Verdienst zu gering. 1941 liegt die gleiche Situation vor und die Fährverbindung muss eingestellt werden (Backes/Fillbrunn 1995, 67. 82). In Neuenheim (N-23) wird die Fähre ab 1940 durch eine Frau übernommen, weil alle Männer zum Kriegsdienst eingezogen wurden (König 2001, 5). Ein vermeintlicher Wiederspruch zu anderen Fährorten scheint für die Fähre von Nordheim (M-307,3) vorzuliegen, wo dem Fährmann 1603 explizit erlaubt wird, dass auch seine Knechte und Kinder die Fähre bedienen dürfen. Wie alt seine Kinder sind, ist allerdings nicht ersichtlich (Meusert 1997, 74 ff.).

1746 Siehe N-136,8.

1747 Breining 1925, 174.

1748 Siehe M-258,3.

1749 Strasser 1986, 11. 16.

1750 Von 1780 an waren an der Fähre von Bettingen (M-166) Fährer beschäftigt, die gleichzeitig als Ankerwirt, Schultheiß, Viehhändler, Steinhauer(meister) und Schuhmacher tätig waren (Sprotte 1982, 209). In Döringheim (M-50,5) waren in der ersten Hälfte des 19. Jhs. zwei Fährmänner tätig, die ebenfalls den Berufen des Strickwarenhändlers, Schiffers und Tagelöhners bzw. Leinwebers, Strickwarenfabrikanten, Strickwarenhändlers und Ackermanns nachgingen (Gries u. a. 2010, 112. 116. 369 f.). In Wertheim (M-157) ist von 1824 bis 1834 ein Schreinermeister Pächter der Fähre (Sprotte 1982, 65). In Mainaschaff (M-83) ist 1864 ein Maurermeister als Fährmann tätig (Wegner 1980, 165). In Erlabrunn (M-240,5) wird 1890 eine Person als Häcker und Mainquerfahrer bezeichnet (Lott 1984, 49). Die Fähre von Miltenberg (M-124) befindet sich 1897 im Besitz mehrerer Personen, die gleichzeitig auch Schiffer, Bauer/Landwirt und Sandschöpfer sind (Keller 1999, 121). In Edingen (N-16,3) ist der Fährmann 1905 nebenberuflich noch als Zigarrenmacher, Landwirt und Aufsicht für die Badeanstalt tätig (Fetzer 2008, 727). 1913 ist in Aldingen (N-172,3) ein Schneider und Gemeinderatsmitglied als Fährmann tätig (Hagel/Pfizenmayer 1988, 25). 1924 wird die Fähre von Bischerberg (M-393) an einen Steinmetz verpachtet (Spies 2014, 159 f.).

1751 1491 sollen die Fischer von Frickenhausen (M-273,4) zwei Schelche bereithalten, um Einwohner übersetzen zu können (Hohe 1986, 15 f.). 1525 wird ein Fährmann in Dietesheim (M-52) genannt, der ein kleines Fischereifach errichtet (Gries 1996, 23). 1627 bis 1634 ist ein Fischer als Fährmann tätig,

Berufszweige zu stammen[1753]. Die soziale Stellung der Fährleute scheint sehr vom Fährort abhängig zu sein. Während an den großen und überregional wichtigen Fähren die Fährleute durchaus gut gestellt waren[1754], scheint es sich bei den kleineren Fährorten eher um einfache Lebensverhältnisse zu handeln, sodass viele Fährleute gezwungen waren, nebenberuflich in Heimarbeit tätig zu sein. So werden 1778/1779 die Fährleute von Beihingen[1755] dazu aufgefordert, dass sie bei der Wahl ihrer sechs Gehilfen am Fahr nicht nur auf die Geschicklichkeit der Fährknechte, sondern auch auf deren Bedürftigkeit achten sollen[1756]. Die soziale Lage der Fährleute verbesserte sich an vielen Orten, wenn diese hauptberuflich die Überfahrt übernahmen und/oder als städtische Bedienstete eingestellt wurden[1757].

Neben den Forderungen, dass die Fährleute als Fischer oder Schiffer mit dem Fluss vertraut sind, lassen sich auch andere Vorschriften finden, welche ihre Person und ihren Charakter betreffen. In der »*Instruction für die Zwergfährer zu Kleinheubach res. Wörth, 1861*«[1758] wird verlangt, dass nur »*in dem Fahren geübte, nüchterne und körperlich kräftige Personen*« befugt sein sollen, die Fähre zu führen[1759]. Dass sich

und auch 1657 wird das Fährrecht von Wertheim (M-157) im Kreise der Fischerzunft vergeben (Sprotte 1982, 22 ff. 206). 1718 und 1890 wird die Fähre von Großauheim (M-60) durch die ansässigen Fischer betrieben (Ott 1979, 212 f.). In Heidelberg (N-25,4) dürfen Fischer Personen, die vom Brückengeld befreit waren, 1784 und vermutlich auch 1842 über den Neckar setzen (Jaeger 1988, 42. 116; Prückner 1988, 76 f.). 1737 sind in Mundelsheim (N-144,7) Fischer als Fährleute tätig, die gleichzeitig auch Sand schöpfen (Hopf 1995, 275. 282). Um 1868 haben mehrere Fischerfamilien das Fährrecht von Seligenstadt (M-69,5) inne (Spahn 1996, 39).

1752 1619 werden im Schatzungsbuch der Miltenberger (M-124) Fischer zwei Schiffer als Fährleute genannt (Keller 1999, 81 ff.). 1730 betreibt ein Schiffer in Klingenberg (M-113), wenn auch unrechtmäßig, eine Fähre (Berninger 1995, 246 f.; 1996, 13 ff.). 1788/1789 wird die Fähre von Wertheim (M-157) durch den ansässigen Hofschreiber ersteigert. Dieser ist aber nicht selbst als Fährmann tätig, sondern stellt zwei Schiffsleute ein (Sprotte 1982, 43. 207). Zu den Schiffsleuten ist sicherlich auch ein Schiffbauer zu zählen, der von 1643 bis 1647 als Fährmann an der Fähre von Wertheim (M-157) tätig war (Sprotte 1982, 27. 206).

1753 1732 wird in Klingenberg (M-113) verlangt, dass die Fährleute nicht nur vertrauenswürdig, sondern auch Fischer oder Schiffer sein sollen (Berninger 1995, 246). 1808 wird festgelegt, dass die Pächter der Fähre mit der Schifffahrt vertraut sein müssen (Meusert 1997, 64 f.). 1856 wird in Hanau (M-55,5) festgelegt, dass die Pächter und ihre Gehilfen gelernte Schiffer sein müssen (Mahr 1993, 45 f.). 1852 müssen die Fährleute von Michelau (M-444) eine Prüfung vor dem Bayreuther Kreisbaurat ablegen (Perzel 1988, 45). Ob dies auch an anderen Orten üblich war, ist nicht bekannt, aber zu erwarten. Ebenfalls ein Einzelfall ist die Anweisung der königlichen Bauinspektion von 1858 für die Fährleute von Breitengüßbach (M-404). Da diese zu schlecht ausgebildet seien und ständig wechseln würden, sei die Fährkette gerissen und ein großes Unglück nur mit viel Mühe verhindert worden. Um dies in Zukunft zu verhindern, solle entweder ein fester Fährmann angestellt werden oder zwei der Fährbesitzer sollten sich bei dem Fährmann Gänslein in Viereth (M-388) ausbilden lassen (Schrott 1989, 181 f.). Wie diese Ausbildung aussehen würde und welchen Umfang sie hätte, ist nicht ganz klar.

1754 1619 besaßen die Miltenberger (M-124) Fährleute 341 % des durchschnittlichen Vermögens. 1662 waren es 134,4 % und 1811 182,1 % (Keller 1999, 81 ff.). 1735 klagen die Bürger von Neckarhausen (N-14) über die Privilegien der Fährleute, da diese ohnehin schon so reich seien, dass sie so viele Pferde besäßen wie sonst die gesamte Gemeinde, und immer reicher werden würden (Backes/Fillbrunn 1995, 22).

1755 Siehe N-152,7.

1756 Riz 1939, 190.

1757 Bereits 1785 wird der Fährmann zu Hirschhorn (N-47,5) als städtischer Angestellter genannt, welcher ein Jahresgehalt von 4 fl. und ein paar Schuhe erhielt. Bis 1826 waren die Fährleute auch gleichzeitig als Torwächter tätig (Spiegelberg 2007, 44. 68 f.). Um 1860 wird in Sommerach (M-302,2) ein städtischer Fährmann genannt (Först/Schreg 1950, 12). Ab 1945 übernimmt die Stadtbehörde von Seligenstadt (M-69,5) die Fähre und stellt einen städtischen Bediensteten ein (Spahn 1996, 39).

1758 Siehe M-110.

1759 Trost 1989, 304 f. 309 ff. Die gleiche Forderung wird 1840 auch an die Fährleute von Miltenberg (M-124) gestellt (Keller 1999, 119 f.). Bereits 1488 wird in Ingersheim (N-150) verlangt, dass die einzustellenden Fährknechte zuverlässig sein sollen. 1572 scheint dies nicht beachtet worden zu sein, da sich der Herzog von Württemberg beschwert, dass die Fährleute nicht den Erfordernissen entsprächen und zu jung, schwach und untauglich seien (Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 44 ff.). 1598 wird auch der Fährmann von Rothenfels (M-185) verpflichtet, fähige Männer als Fährknechte anzustellen, für deren Taten er selbst verantwortlich ist (Kolb 1992, 192). In Untereisesheim (N-105) wird 1863 verlangt: »*11. Die Pächter müssen gut präduziert und an körperlichen Gebrechen und Mängeln nicht leiden*« (Angerbauer/Koch 1976, 112 f.). 1914 wird mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges verlangt, dass an der Fähre von Hirschhorn (N-47,5) »*8 Männer von zweifelsfreier Gesinnung*« zur Bewachung der Fähre abgestellt werden sollen (Franz/Eckhardt 1973, 125). Auch vonseiten der Fährleute konnte es zu Klagen über andere Fährleute und deren Eignung kommen. So beschweren sich die Fährleute von Wertheim (M-157) 1701 über den Hospitalmeister, weil dieser für den Hospitalanteil an der Fähre eine ungeeignete Person ausgewählt habe. In welcher Form die Person ungeeignet ist, wird nicht mitgeteilt (Sprotte 1982, 29 f.). In Beihingen (N-152,7) wird von den Fährleuten 1757 zudem verlangt, dass sie sich auch untereinander kameradschaftlich verhalten sollen: »*Bey ernstlicher herrschaftlicher Strafe u. Verlust des Fahrs Keiner etwas veruntreuen, sondern seine Cameraden getreulich anzeigen, und das eingehende* [Geld] *gebührend verabfolgen sollen, welchem allem selben fleißig nachzukommen sich durch gegebenen Handschlag versprochen und eigenhändig unterschrieben haben*« (Bürkle 1989, 143 ff.).

die Fährleute zuvorkommend und höflich den Fahrgästen gegenüber verhalten sollten, wurde bereits besprochen[1760]. Zusätzlich findet sich regelmäßig die Forderung, dass sie dies nüchtern tun sollten[1761]. Neben allgemeinen Forderungen lassen sich mehrere Fährleute in den Quellen finden, die immer wieder für großen Unmut sorgten. Besonders gut lässt sich dies am reichen Quellenbestand von Wertheim[1762] erkennen. Dort findet sich um 1801 mit Johann Heinrich Götz ein Fährmann, der immer wieder mit vehementem Nachdruck das Herabsetzen der Pachtgebühren wegen der vielen Militärfahrten verlangt. Mit seinem Ausscheiden aus dem Fährdienst hören die Forderungen auf[1763]. Auch der Fährmann Georg Lambinus fällt dadurch auf, dass er zum einen als Trinker bezeichnet wird und sich zum anderen 1848 mit der Revolution verbunden sah. So soll er mit gespanntem Gewehr und aufgepflanztem Bajonett unliebsamen Fahrgästen die Überfahrt verwehrt haben. Daraufhin wird er von der Fähre entfernt[1764]. Auch die darauffolgende Familie Segner besitzt keinen guten Ruf. Bereits 1868 werden die Segners als Trinker bezeichnet und 1872 wird geklagt, die Pacht sei leider »*wieder mit der übel beleumundeten Familie Segner eingegangen worden, die das Publikum bei Nacht lange warten ließ, es grob behandelte und nicht immer nüchtern anzutreffen*« ist[1765]. In Bettingen[1766] kommt es um 1705 zu massiven Beschwerden wegen Hans Thomas Klüpfel. Dieser sei ein »*ein weltbekandter sauffaus, guthverthuer, gottesverächter, flucher und Zänker*«. Sein Sohn Thomas Klüpfel wiederum lässt einen würzburgischen Zollstock umhauen, der seinen Fährumsatz schmälerte, und muss deshalb nach Holland fliehen[1767]. Auch der eigentliche Fischer Friedrich Überle von Neuenheim[1768] scheint regelmäßig für Unruhe gesorgt zu haben. 1831 wird er angeklagt, weil er verbotenerweise Personen über den Fluss setzt. 1845 beschwert sich der offizielle Fährmann nochmals über das Übersetzen und darüber, dass Überle ihn massiv einzuschüchtern versucht[1769]. Aber nicht alle Fährleute scheinen negativ aufgefallen zu sein. Ein besonders positives Beispiel lässt sich in dem Offenauer[1770] Fährmann Johann Adam Schott finden. Dieser ist von 1789 bis 1824 tätig und wird für die Rettung mehrerer Menschen bei Hochwasser unter Einsatz seines Lebens mit der Verleihung der Offenauer Fischrechte belohnt[1771].

Entwicklung der Fahrzeuge

Fährschiffe sind ihrer Definition nach Wasserfahrzeuge, die in die Organisation des Landverkehrs eingebunden sind und eine Verbindung zwischen zwei Wegstrecken schaffen, welche an einem schmalen Gewässer enden. Somit sind sie also fest an ihren Nutzungsort gebunden und an diesen angepasst. Ihre Aufgabe ist es, Personen, Tiere und Fahrzeuge sicher über das Wasser zu transportieren, wobei Fahrten über das Meer vor dem Ende des 19. Jahrhunderts in der Regel nicht als Fährfahrten angesehen werden[1772].
In der Praxis zeigt sich, dass Fähren keine festgelegten Konstruktionsformen besitzen, sondern durch ihre Funktion greifbar werden. Die meisten Fahrzeuge haben einen flachen Boden mit niedrigen Seitenwänden. Dies ermöglicht ein großes Ladevolumen bei geringem Tiefgang. Für Plankenschiffe bildet die Form des Prahms den klassischen Fährtyp. Dieser ist in Mitteleuropa weit verbreitet, tritt erstmals in der Eisenzeit auf und lässt sich bis in das 20. Jahrhundert hinein beobachten[1773].

1760 Siehe Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.
1761 1799 beschwert sich der Pfarrer von Bischberg (M-393), dass die Fährleute einen Großteil ihrer Zerrungskosten zum Zechen ausgeben würden (Arneth 1965, 237 f.). 1814 wird den Fährleuten von Wertheim (M-157) vorgeworfen, dass sie in der Gaststube sitzen und die Überfahrt von jungen Buben versehen lassen würden (Sprotte 1982, 60). 1862 wird in Randersacker (M-258,3) festgeschrieben, dass der Fährmann nicht betrunken arbeiten darf (Strasser 1986, 11. 16).
1762 Siehe M-157.
1763 Sprotte 1982, 51 ff.
1764 Sprotte 1982, 74. 77. 119.
1765 Sprotte 1982, 77. 119. 124.
1766 Siehe M-166.
1767 Sprotte 1982, 208.
1768 Siehe N-23.
1769 Lurz/Vogt 1990, 104 f.
1770 Siehe N-98,6.
1771 Kress 2010, 299 ff.
1772 Beck/Ellmers 1994, 94.
1773 Siehe allgemein zu Prahmen Brandt/Kühn 2004 und speziell zu mittelalterlichen Funden Kröger 2014b.

Den Fähren von der Funktion her zum Teil recht nahestehend sind die Flöße. Neben ihrer Nutzung für den Holztransport können sie Gewichte von mehreren Tonnen tragen. Voraussetzung dafür ist, dass das geflößte Holz eine niedrige Dichte besitzt, wie es bei den meisten mitteleuropäischen Nadelhölzern der Fall ist. Ihre Konstruktion zeichnet sich besonders durch die Verwendung rund belassener Hölzer aus. Damit sind sie leicht herzustellen, allerdings durch ihr Gewicht auch schwieriger in der Handhabung und besitzen deutlich weniger Auftrieb. Sie sind geeignet, um durch Zuladung Lasten wie z. B. Bausteine mit der Strömung flussabwärts zu flößen, und weniger dazu, einen regelmäßigen Verkehr quer zur Fließrichtung zu gewährleisten. Aus diesem Grund ist besonders für die Rekonstruktion der aus Einbäumen gefertigten Fahrzeuge auch der Begriff der Fähre dem des Floßes vorzuziehen[1774]. Ellmers sieht eine direkte Entwicklungslinie vom Floß zur Fähre. Er nennt als Beispiel mehrere Fundplätze in Schweden, bei denen jedoch sowohl die Fundzusammenhänge, die Nutzungen als auch die pollenanalytischen Datierungen keineswegs eindeutig sind[1775]. Es soll nicht ausgeschlossen werden, dass im Bereich von Stillgewässern und Flüssen mit sehr geringer Strömung Floßkonstruktionen als Fähren genutzt wurden. Nachweise dafür liegen im mitteleuropäischen Raum aber bislang nicht vor.

Freifahrende Fähren

Die ältesten fassbaren Fähren im Arbeitsgebiet lassen sich in den Einbaumkonstruktionen ab der Merowingerzeit finden[1776], wie sie umfassend im ersten Teil der vorliegenden Publikation vorgestellt wurden. Wie bereits beschrieben, lassen sich diese archäologisch bis in das 17. Jahrhundert hinein nachweisen, allerdings finden sie keinerlei erkennbaren Niederschlag in den schriftlichen Quellen. Dies mag daran liegen, dass zum einem diese Konstruktionsform in der Zeit des Auftretens reicher schriftlicher Überlieferungen bereits zu großen Teilen von Plankenschiffen verdrängt worden war. Zum anderen sind besonders bei den mittelalterlichen Nennungen, abgesehen vom Namen, keine weiteren Informationen enthalten, welche Aufschluss über die Bauweise der Fahrzeuge geben. Somit ist nicht auszuschließen, dass in manchen Quellen nicht auch Einbaumfähren gemeint sein könnten.
Bereits in den frühesten schriftlichen Quellen finden wir eine Unterscheidung zwischen zwei Fahrzeugtypen, welche bis zur Einführung von Gier- und Hochseilfähren Bestand haben werden. Die erste verlässliche Nennung von Fährschiffen lässt sich 1359 in Ochsenfurt[1777] finden. Die dort verwendeten Fahrzeuge werden als »*navium dicti varbrucken et de nachen*«[1778] bezeichnet. Unter Bezugnahme auf jüngere und beschreibende Quellen lässt sich erkennen, dass es sich bei der »varbrucken« um ein Fahrzeug für den Transport von Wagen und größeren Tieren handelt, welches auch als »Nähe« bezeichnet wird[1779]. Diese Boote waren

1774 Siehe Kap. Rekonstruktionsmöglichkeiten für die Einbaumfähren im Arbeitsgebiet, S. 143.

1775 Ellmers 1985b, 20 ff.

1776 Siehe EN-97.

1777 Siehe M-271,3.

1778 Wenisch 1972, 42.

1779 Die Bedeutung des großen Fährschiffes wird durch eine Reihe von Nennungen in den Quellen deutlich. So wird z. B. 1696 in Großauheim (M-60) nicht von den Fährleuten im Allgemeinen gesprochen, sondern explizit von »*den Nähefährern*« (Ott 1979, 212). In Wörth (M-110) werden die Fährleute 1660 aufgefordert, »*Nörn/Näen*« bereitzuhalten, »*damit man mit Pferden unnd ochsen geschirr, im kleinen und grossen wasser, mit Wagen und Karn über den Main fahren kann*«. Zusätzlich sollen sie »*alzeit einen guten gebörten nachen oder schelch haben, das man ettwa auff 12 person hinüber führen kann*«. Den Fährern wird aber »*befohlen, wan die Bürgerschafft ein mehreres zunempt, einen zweygebörtigen nachen zu halten*« (Markt Erlenbach 1958, 479 f.; Trost 1989, 303 f. 305 ff.). Bemerkenswert ist zudem die Anzahl der Fahrzeuge. Würde man in der Regel ein großes und ein kleines Schiff erwarten, zeigen die Quellen hingegen, dass es deutlich mehr sein können. Für die Fährleute von Wertheim (M-157) ist z. B. belegt, dass sie 1778 drei »Nähen« besaßen (Sprotte 1982, 37). Auch in Diedesheim (N-80,5) wird 1579 von »*zwo nehen und ein nachen*« gesprochen (Kollnig 1985, 263 ff.). In Wertheim (M-157) wird 1865 explizit erwähnt, dass die Fährleute eine kleine Nähe, die einen Wagen, und eine große, die zwei Wagen transportieren kann, besitzen sollen. Zusätzlich bestand noch ein Nachen (Sprotte 1982, 106 f.).

nur Fährstandorten erlaubt, welche auch das Recht hatten, Fahrzeuge übersetzen zu dürfen[1780]. Bei den Einbaumfähren müsste es sich funktional um diesen Schiffstyp handeln, wenn auch mit einer vergleichsweise geringen Ladekapazität. Deutlich kleiner waren die »Nachen«, welche ein Synonym für Arbeitsboote allgemein darstellen. Diese waren für den Transport von Personen und kleineren Warenmengen vorgesehen und an allen Fährübergängen zu finden. Die Bezeichnung dieser Fahrzeuge ist aber alles andere als einheitlich. In Gustavsburg[1781] ist 1417 von einem »*schifflin oder ein nachen*«[1782] die Rede. In Freudenberg[1783] werden 1423 mehrere Fahrzeuge genannt und als »*Newen*«, großer »*zweifältiger*« Schelch und Leitschiffschelch bezeichnet. Bei der »Newen« handelt es sich wiederum um die Wagenfähre, bei den beiden Schelchen um eine andere Bezeichnung für Arbeitsboote. Neben den Fahrzeugen lässt sich hier erstmals die Antriebsweise fassen, nämlich »*wann der Main groß und nit baumgründig ist*«[1784]. »Baumgründig« heißt in diesem Zusammenhang, dass der »Fahrbaum« den Flussgrund erreichen kann. Die Fahrzeuge wurden also gestakt bzw., wenn dies nicht mehr möglich war, vermutlich gerudert[1785]. In Frickenhausen[1786] findet sich 1486 die Nennung »*fare mitsampt der brücken*«[1787]. Hier ist ebenfalls das große Fahrzeug gemeint, wenn von der »Brücken« gesprochen wird. Gleichzeitig wird aber auch klar, welche Verwirrungen oder Fehlinterpretationen entstehen können, wenn für einzelne Orte lediglich die Nennung einer Brücke oder einer »pons« in lateinischen Quellen ohne weiteren Kontext vorliegt[1788]. Wie wenig der Name eines Objektes über seine Konstruktion aussagt, zeigen auch zwei Quellen für Gaustadt[1789]. Hier wird bereits 1497 von einem »*achen*«[1790] und 1541 von demselben Fahrzeug als »*schellich*« und »*achen*« gesprochen[1791]. Des Öfteren findet sich der Versuch, in »Schelchen« und »Nachen« zwei unterschiedliche Bautraditionen auszumachen. Bereits Ellmers kann feststellen, dass »*beide Bezeichnungen vor allem im Maingebiet zeitweise austauschbar*« sind, revidiert diese Aussage aber umgehend wieder durch bautechnische Abgrenzungen in Bezug auf die Gestaltung der Seitenwände[1792]. Grundsätzlich meinen beide Begriffe kleinere Arbeits- oder Transportboote, sodass an dieser Stelle keine weitere Abgrenzung vorgenommen werden soll[1793].

Archäologische Funde solcher Arbeitsboote sind äußerst selten. So stellt ein Fund aus Obereisenheim am Main, welcher dendrochronologisch nach 1333 datiert werden konnte, eine große Ausnahme dar. Bedingt durch die Entdeckung des Objektes während des Kiesabbaus befand sich das Holz zum Zeitpunkt der Dokumentation in einem äußerst schlechten Zustand. Trotzdem wurde versucht, unter Berücksichtigung der angetroffenen Bauteile, schriftlicher, ikonografischer und ethnologischer Quellen das Fahrzeug zu rekonst-

1780 Siehe dazu Kap. Analyse der archivalischen Quellen, S. 171 und Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.

1781 Siehe M-1,3.

1782 Grimm 1840, 530. In Obernburg (M-104,5) wird 1670 von einem »*schieff und fahrzeug*« gesprochen. In diesem Fall ist zwar nicht klar, welche Konstruktionen gemeint sind, es wird aber offenbar zwischen zwei Fahrzeugen unterschieden (Strasser 1993, 270). Auch in Wörth (M-110) werden in einer Quelle von 1861 »*Schiffe, fahrbrücken und schelche*« genannt, ohne diese weiter zu differenzieren (Kirchner 1994, 83; Trost 1989, 304 f. 309 ff.). Auch die Bezeichnung eines »*gros farschyff*« für Heilbronn (N-113) im Jahr 1529 meint vermutlich eine Wagenfähre (Kahl 1994, 19).

1783 Siehe M-132,7.

1784 Mai 1908, 83 f.

1785 Auf die Antriebstechniken wird am Ende des Kapitels genauer eingegangen.

1786 Siehe M-273,4.

1787 Wenisch 1972, 42.

1788 Siehe zu den Begrifflichkeiten und den Problemen der Deutung Kap. Bedeutung von Flussübergängen für die Entwicklung der Verkehrsnetze, S. 253. Auch der Begriff »Nähe« kann für Verwirrungen sorgen. So kommentiert F. Liebig eine Quelle zur Fähre von Neckargerach (N-70) von 1563 wie folgt: »*Nehmblich und erstlich soll der Ferge oder seine Erben die Newen [neuen] Nachen und ander Fahrgeschirr In und uf seine Costen Jeder Zeit in guthem Bau unklagbar halten*«. Bei dem Begriff »*Newen*« handelt es sich aber nicht um eine Altersangabe, sondern um das große Fährschiff (Liebig 1972, 132 f.).

1789 Siehe R-2,4.

1790 Arneth 1972, 172.

1791 Arneth 1970, 110 f. 227 ff. In der Kaiserurkunde Maximilians I. von 1500 für den Ort Randersacker (M-258,3) wird auch davon gesprochen, dass die Gemeinde bislang »*Einen Nachen oder Schelch daselbst am Main gehabt*« (Strasser 1986, 2. 17).

1792 Ellmers 1972, 94 f.

1793 Durchaus bemerkenswert ist jedoch, dass sich die Bezeichnung »Schelch« am Main nur oberhalb von Niedernberg (M-95,5) und an der Regnitz finden lässt, nicht aber am Neckar. Damit scheint es sich um einen rein fränkischen Begriff zu handeln, da sich Niedernberg im Bereich der Dialektgrenze zwischen mainfränkisch und hessisch befindet. Der Begriff »Nachen« hingegen wird im gesamten Arbeitsgebiet verwendet, ebenso der Begriff »Nähe«.

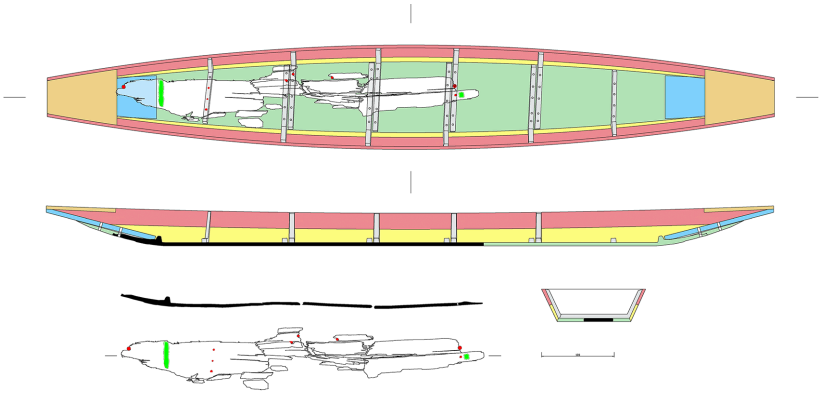


Abb. 158 Das Fragment eines Arbeitsbootes von Obereisenheim, gebaut nach 1333, und seine mögliche Rekonstruktion. – (Kröger 2013a, 125).



Abb. 159 Darstellung eines kleinen Wasserfahrzeuges, welches als Schelch oder Nachen bezeichnet werden könnte, um 1480. – (Waldburg Wolfegg 1997, 48).

ruieren. Bei dem Boot handelte es sich um ein Arbeitsfahrzeug, welches von seinen Zeitgenossen sicherlich als Nachen oder Schelch bezeichnet wurde. Die letztendliche Funktion ist nicht mehr zu klären, eine Verwendung als Personenfähre wäre aber theoretisch möglich (**Abb. 158-159**)[1794].

Über die Konstruktion und Dimensionen der Fähren sind wir vor allem durch Bauaufträge unterrichtet. Diese informieren auch über die Baukosten, wodurch sich ebenfalls grobe Rückschlüsse bzw. Vergleiche auf die Größe der Fahrzeuge ziehen lassen. Neben den Bauaufträgen finden sich mitunter auch in den Fährordnungen Vorschriften zur Gestalt der Fahrzeuge.

Die frühesten Informationen sind in der Fährgerechtigkeit von Segnitz[1795] von 1500 enthalten. Diese schreibt den Fährleuten vor, dass sie eine »*Brucken*« haben sollen, welche einen mit 18 Eimern Wein beladenen Wagen (etwa 1080 Liter), vier Pferde und vier Personen auch bei unruhigem Wasser sicher tragen kann. Zusätzlich sollen sie einen »*Nachen*« bereitstellen, welcher bei unruhigem Wasser zwölf Personen tragen kann. Um das Fahrzeug anzutreiben, sollen sie eine Stakstange mit oben angebrachter Querstange besitzen. Freigestellt wurde es den Fährleuten, ob am unteren Ende die Spitze mit Eisen verstärkt wurde[1796].

1794 Kröger 2013a, 118ff.

1795 Siehe M-277,1.

1796 »*24. Item. Die Fergen sollen haben und bestellen eine Brucken, die soll tragen XVIII Eymer Weinß uff einem Wagen vier Pferde unnd vier Manne uff schlechtem Waßer uff daß allermynst. 25. Item. Sie sollen haben einen Nachen, der zwölff mann tragen uff schlechtem Waßer, und darinn einen Fahrbaum mit einer grükken, daß Eysen, daß unten dran gehört, sein sie nit uffgetrungen, sondern eß stehet zu iren willen, sie mögen eins daran machen oder nit*« (Frank 1982, 50ff.).

Ein erster umfassender Bauauftrag, welcher sehr detaillierte Informationen über die Gestaltung der Fähre wiedergibt, ist von 1681 für ein Fahrzeug aus Lengfurt[1797] erhalten. Dieses sollte durch den Schiffbaumeister Hans Roß in Lohr[1798] gebaut werden. In dem geschlossenen Vertrag wird darauf Wert gelegt, dass das verwendete Holz eine gute Qualität besitzen soll. Das Fahrzeug soll ca. 15 m lang, 3,45 m breit und 0,9 m hoch sein. Dem Schiffbauer wird vorgeschrieben, welche Breite die Spanten[1799] haben sollen, dass er die Eichennägel selbst fertigen und das Schiff teeren muss. Schließlich soll er das Fahrzeug nach der Fertigstellung an den Fährstandort liefern. Das Werk soll überprüft werden, und wenn alles wie vereinbart in Ordnung erscheint, erhält er 90 Reichtaler und 4 Malter Korn zu 20 Talern über einen längeren Zeitraum verteilt[1800]. Ein zwischen der Gemeinde Aldingen[1801] und dem ebenfalls in Aldingen ansässigen Schiffbauer Philipp Heuß abgeschlossener Vertrag von 1831 regelt den Neubau des »*Flekenfahr Schiff*«. Dabei handelt es sich den Maßen und der Konstruktion zufolge um einen Nachen, welcher 9,15 m lang und am Boden nur 1,6 m breit sein soll. Der Boden muss mit Eichenbrettern versehen und das Dollbord mit Eichenlatten verstärkt sein. Gestützt wird die Konstruktion durch zehn Querstreben, wobei es sich wohl um Spanten handeln wird. Der Nachen wird durch den Schiffbauer geteert, und es soll ein Fußtritt, vermutlich als Einstieg für die Fahrgäste, angebracht werden. Die Schmiedearbeiten werden separat vergeben. Auch in diesem Fall ist der Schiffbaumeister für den Transport an die Fähre verantwortlich. Diese wird anschließend durch Sachverständige geprüft und er erhält dafür 100 fl. Dafür gibt der Schiffbauer auf das Fahrzeug eine Garantie von zwei Jahren, wenn dieses pfleglich behandelt wird[1802].

1797 Siehe M-172.

1798 Siehe M-198.

1799 Bei den Spanten handelt es sich vermutlich immer um Halbspanten, eventuell mit Auflangern. Diese werden auch als Korben oder Kurfen bezeichnet. Wrangen werden offensichtlich nicht verwendet.

1800 »*Kundt undt zu wissen seye mit diesem offenen außgeschnittenen Brieff jedermänniglich, daß endtsbemerkten dato gegen daß Closter Trieffenstein mit Meister Hans Roß, Bürger und Schiffbawren zu Lohr gehandelt und gedingt, daß er nemblich ein newe Fahrbrückhen an wohlgedachteß Closterß eygenthümblich Fahr nachher Lengfurth nachfolgenter Massen, alleß von guten frischen, kernhafften, dürren starckhem und untadelhafftigen Holtz ohne Spünd, 50 Werkschuh lang* [ca. 15 m] *11 und ein halb Schuhe* [3,45 m] *im Lichten weit, am Geberth* [Bord] *3 Schuhe hoch* [0,90 m] *Item rr. paw Sachen und die Spännkorben völlig 3 Zoll dickh einen halben Schuh breit, von lauter ob dem Wasser eychnen Näglen sambt andrem zugehörig Schiffmansarbeit angedachten Fahrbrückhen ohne Mangel fertigen und machen, auch die-selbige wohl därren* [teeren] *soll. Und soll Er Schiffbawer gedachte Brückhen auf seinen Kosten verfertigen dan aufs Closters Verzollung an dessen Fahr zu einer Zeit die Er gemahnt würdt werden, liefern.*
Auf den Fall aber wider verhoffen angedachter Fahrbrückhen einiger Mangel befinden würde, so soll Er mehrgedachten Schiffbawren denselben auf eygnen Kosten wider zu endren und zu verbessern schuldig sein, auch mehrermelten Brückhen zum Werckhsatz, so sie zum Werckh gezogen, was für Holtz dran sey, von deß Closterß verordtnete Leüthen besichtiget werdten.
Für solche Arbeit ist ihm zu geben versprochen Neuntzig Reichsthaler, 4 Malter Korn alß 20 Thlr. zur angab dan die übrige nach und nach zu seinem Belieben und Verlangen Ihm sollen zahlt werdten. Dagegen Er bey seinen wahren Wordten Trew, Ehr und Glauben mehr gedachter Fahrbrückhen ob anverdingter Massen ohne allen Mangel zu machen verlobt und zugesagt.
Dessen zu wahrer Bekräfftigung und Sicherheit willen seint zween gleich lautende Brieff mit einer Handt geschrieben, kerbweiß auseinand geschnitten der eine im Closter aufbehalten, der andere ihme, dem Schiffbawren zu Handten gesteh wordten.
geschehen den 2. November 1681« (Kuhn 2008a, 175).

1801 Siehe N-172,3.

1802 »*1.) Das neue Schiff muß 32. Schu* [9,15 m] *lang, die breite des Bodens 5. Schu 6. Zoll* [1,6 m]*, auf beeden Seiten durchaus 1. Schu 2. Zoll* [0,34 m] *breit gesohlt, der Boden innwendig mit eichenem Bort belegt werden, oberhalb des Borts auf beeden Seiten mit 5. Zoll* [0,14 m] *breiten eichenen Latten verwahrt, und mit 10. quer Streben versehen werden.*
2.) Das Schiff muß Meistermäßig ohntadelhaft gefertigt und Kostens frey hieher abgeliefert werden.
3.) Solle das Schiff nach deßen Ablieferung von einem Sachverständigen besichtigt, und nach Erfund der Brauchbarkeit baare Bezalung geleistet werden.
4.) Philipp Heuß garandiert für die Güte und Brauchbarkeit in dem Fall wenn nicht offenbare Vernachläßigung bey einem großen Eisgang, oder großen Gewäßer Statt findet, und zwar auf die Dauer von zwey Jahren.
5.) Das Schiff muß durch aus mit gutem Dährr [Teer] *verbücht werden.*
6.) Beym Eingang des Schiffs muß wie im alten Schiff ein Fuß Tritt angebracht werden.
7.) Das alte Schiff bleibt der Commun überlaßen die solches im Aufstreich verkaufen werde.
8.) Betreffend die Schmied Arbeit an Beschläg usf. gehört solche nicht zum Accort, und die Commun hat solches zu bestreiten.
9.) fordert Heuß 100 fl. für das neue Fahrschiff« (Hagel/Pfizenmayer 1988, 25). Siehe ebenfalls den zwischen der Gemeinde Poppenweiler (N-166) und dem Schiffbaumeister Heuß abgeschlossenen Vertrag von 1814 im Katalog der Fährorte (Bolay 1974, 148 f.).

Einen weiteren Bauauftrag können wir für 1838 finden. Dieser wurde zwischen der Gemeinde Himmelstadt[1803] und dem Schiffbauer Johann Weber aus Laudenbach[1804] vereinbart. »*Die Gemeinde dahier bedarf einer kleinen Brücke zu ihrer Mainquerfahrt dahier sehr dringend*«, und so wird vereinbart, dass das Fahrzeug 12,5 m lang, 2,75 m breit und 1,6 m hoch sein soll. Das nötige Bauholz wird von der Gemeinde zur Verfügung gestellt, wie auch alle Eisenwaren. Für den Bau des Fahrzeuges erhält der Schiffbauer 106 fl. 30 kr., aber erst nachdem die Arbeit auf ihre Qualität überprüft wurde[1805].

Ebenfalls eine Anweisung für den Bau eine Fahrbrücke und eines Nachens ist von 1907 für die Gemeinde Nordheim[1806] überliefert. Beide Fahrzeuge sollen durch den Schiffbaumeister Johannes Wecker aus Knetzgau[1807] gefertigt werden. Die Brücke ist mit einer Länge von 14,5 m, 3,5 m Breite und 0,8 m Höhe vorgesehen. Als Material muss Eichenholz von bester Qualität verwendet werden. Die 18 Spanten müssen aus natürlich krumm gewachsenen Hölzern gefertigt sein und vier Ketten zum Anbinden besitzen. Der Schelch ist nur 9 m lang, 0,8 m breit und 0,6 m hoch. Er soll neun Spanten besitzen. Für beide Schiffe wird eine Garantiezeit von sieben Jahren verlangt[1808].

Neben den Bauaufträgen können auch die Vereinbarungen zur Reparatur von Schiffen einen guten Einblick geben. Besonders das »Zubehör«, bestehend aus Ketten, Eisenbändern, Nägeln, Nieten, Seilen und Pech, zeigt, aus wie vielen Einzelkomponenten, abgesehen vom Holz, die Fahrzeuge bestanden. Besonders die Metallarbeiten konnten nicht durch den Schiffbauer selbst ausgeführt, sondern mussten an lokale Schmiede vergeben werden[1809].

Mitunter lassen sich in den Ortschroniken weitere Informationen finden, welche über die Bauweise der Fahrzeuge informieren. Diese sind aber äußerst selten, und gerade ab dem 19. Jahrhundert sind bildliche Quellen deutlich verlässlicher und aussagekräftiger[1810].

Wie die Pachtkosten lassen sich auch die Baukosten der Fahrzeuge nur schwer vergleichen. Die oben angeführten Beispiele zeigen, dass die Schiffbauer nicht für den gesamten Bau verantwortlich sein mussten, sondern dass Gelder an Schmiede, für das Bauholz und andere Dinge separat eingeplant wurden. Aus den Kostennennungen in den Quellen geht dies in der Regel nicht hervor, weshalb auf einen Vergleich verzichtet werden soll[1811].

1803 Siehe M-232.

1804 Siehe M-227,7.

1805 »*Die Gemeinde dahier bedarf einer kleinen Brücke zu ihrer Mainquerfahrt dahier sehr dringend. Zur Stellung einer solchen wurde Schiffbauer Johann Weber aus Laudenbach hierher bestellt und mit ihm folgender Akkord abgeschlossen. – 1. Muß derselbe eine ganz neue sogenannte kleine Brücke 42-43 Schuh* [ca. 12,5 m] *lang, 9-10 Schuh* [ca. 2,75 m] *breit, je nachdem die Bretter langen, stellen. Das Gebörde 62′ 10″ [ca. 1,6 m] hoch. – 2. Gibt die Gemeinde Holz, was zu dieser Brücke notwendig ist, selbst ab; ebenso stellt die Gem. selbst alle Nägel, Senkeleisen zu diesem Schiffbau. – 3. Bekommt Schiffbauer Weber eine Belohnung von 106 fl 30 xer zur Herstellung dieser Brücke. – 4. Nach vollendeter Arbeit, welche sämtliche am hiesigen Ort hergestellt und am Main gebaut, genehmigt werden muß, wird dieselbe von der Gem. Verw. eingesehen und, wenn die Arbeit tüchtig befunden wird, wird von der Gemeinde Pfleger aus der Geldkasse, die vom kgl. Lgr. genehmigte Summe ausgezahlt werden. – 5. Soll diese Übereinkunft dem kgl. Landgr. vorgelegt und um Genehmigung nachgesucht werden. – Zur Bgl. unterzeichnen sich die Kontrahenten Johann Weber Schiffbauer, Häcker Gem. Verw., Eglau Gem. Vorsteher, Jakob Pröβtler Gem. Pfleger, Georg Röder, Kaspar Brandenstein, Leonhard Lummel, Josef Schmitt Schreiber*« (Himmelstadt 2002, 204 f.).

1806 Siehe M-307,3.

1807 Siehe M-365.

1808 Meusert 1997, 82 f.

1809 Siehe dazu z. B. die umfangreichen Reparaturlisten von 1757/1758 und 1758/1759 für die Fähren von Beihingen (N-152,7, Bürkle 1989, 139 ff.).

1810 Zur Verbesserung sowohl des Komforts als auch der Sicherheit wird für den neuen Fährnachen von Klingenberg (M-113) 1840 gefordert, dass drei Querbänke oder zwei Bänke entlang der Außenwände eingebaut werden sollen (Berninger 1995, 247). Das Fehlen von Sitzbänken wird 1899 in Mundelsheim (N-144,7) als Unsicherheitsfaktor bemängelt (Hopf 1995, 283). Auch in Hochberg (N-169) wird 1865 gefordert, dass »*ein ordentlicher Sitz angebracht werden und der Boden des Schiffes muß mit Brettern bedeckt sein*« soll (Hagel/Pfizenmayer 1988, 53). Eine Besonderheit ist die Anweisung in Wörth (M-110) von 1861, dass die Fährrampe zum Schutz der Schiffe mit Reisig belegt werden soll (Kirchner 1994, 83; Trost 1989, 304 f. 309 ff.).

1811 Es fällt allerdings deutlich auf, dass die Fahrbrücken in der Herstellung wesentlich teurer sind als die Nachen. In Nordheim steigt der Preis für einen Nachen am Ende des 18. Jhs. innerhalb von 20 Jahren von 28 fl. 3 ba. auf 62 fl. 6 ba. Gleichzeitig steigt der Preis für eine Fahrbrücke von 199 fl. 3 ba. auf 400 fl. Wie diese Preissteigerung zustande kommt, ist nicht klar (Meusert 1997, 78 f.). Im selben Zeitraum kostet der Bau einer Nähe für Ilvesheim (N-10) nur 90 fl. (Probst 1981, 289).

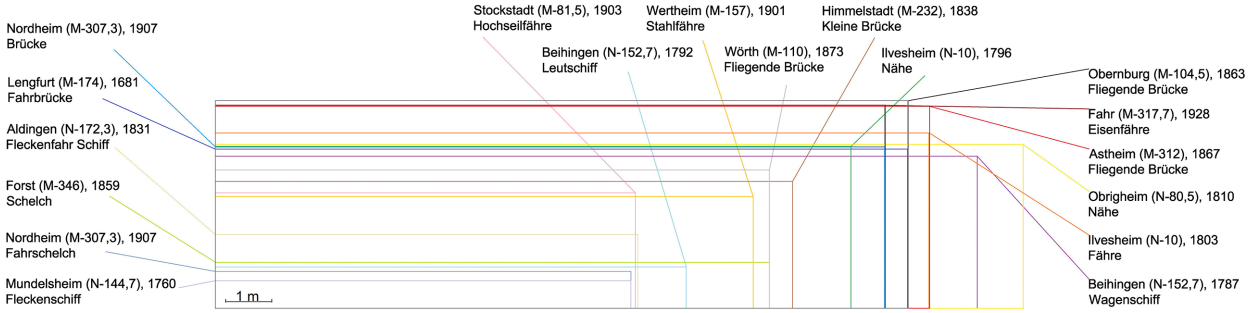


Abb. 160 Übersicht der im Arbeitsgebiet belegten Längen und Breiten der Fährfahrzeuge. – (Grafik L. Kröger 2015).

Besser lassen sich die geforderten Ladekapazitäten vergleichen. An ihnen lässt sich erkennen, dass besonders die Wagenfähren unterschiedliche Größen besaßen. So konnte z. B. die Fähre von Miltenberg[1812] 1861 zwei Wagen tragen, wohingegen die meisten Fähren nur einen aufnehmen konnten. Auch für Wertheim[1813] ist schriftlich belegt, dass es 1865 eine kleine Nähe mit einer Ladekapazität von 5 t und eine große mit 10 t gab[1814]. Die unterschiedlichen Größen der Fahrzeuge lassen sich auch anhand einer Übersicht gut verdeutlichen (**Abb. 160**).

Deutlich besser erforscht sind die Konstruktionen von Fährschiffen in anderen Flussgebieten. So wurden durch H.-W. Keweloh im Rahmen des Projektes »Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins« u. a. auch Fährnachen an Rhein[1815] und Ruhr[1816] dokumentiert oder durch umfassende Studien von J. Sarrazin und A. van Holk an der Donau große wie auch kleine Fährfahrzeuge bearbeitet[1817]. Zum jetzigen Zeitpunkt kann nicht gesagt werden, wie weit sich Bautraditionen von anderen Flüssen auf den Main und den Neckar übertragen lassen. Aussagen zu älteren Fahrzeugen vor dem 19. Jahrhundert sind zum aktuellen Zeitpunkt grundsätzlich kaum möglich.

Bereits Erwähnung hat die Antriebstechnik der Fähren in der Fährgerechtigkeit von Segnitz[1818] von 1500 gefunden. Der »*Fahrbaum mit einer grükken, daß Eysen, daß unten dran gehört, sein sie nit uffgetrungen*«[1819] stellt die im gesamten Arbeitsgebiet übliche Antriebsmethode sowohl für größere Fährfahrzeuge als auch kleinere Arbeitsboote dar. Dabei wird der Fahrbaum, auch Stakstange genannt, vom Fährmann in den Boden gestochen und das Boot über den Grund geschoben. Der große Vorteil dieser Technik ist, dass die Kraft des Schiffsführers direkt in den Vortrieb des Fahrzeuges umgesetzt werden kann. Nachteilig ist jedoch, dass der Untergrund für diese Technik geeignet sein muss, der Fluss nicht zu tief sein darf und die Strömung nicht zu hoch. Die Flusstiefe lässt sich aus der Länge der Fahrbäume berechnen. Diese betrug z. B. 1596 in Zellingen[1820] 12 Schuh, also etwa 3,5 m[1821]. Die Überfahrt konnte von einer einzelnen Person bei

1812 Siehe M-124. Hier besaß die Fähre/Nähe 1861 eine Ladekapazität von 150 Personen oder zwei leeren oder leicht beladenen Wagen oder 12 Pferden oder 12 Stück Rindvieh oder 200 Stück Kleinvieh. Der Fahrschelch fasste dagegen nur 36 Personen (Keller 1999, 120). In den meisten Fällen konnten die Nachen wohl etwa 20 Personen aufnehmen, so z. B. in Nordheim (M-307,3) um 1864 (Meusert 1998, 25). Dass der Transport von kleineren Tieren bis zu einzelnen Kühen auch im Schelch möglich war, zeigt ein Beispiel noch aus dem 20. Jh. am Rhein bei Oberspay, Lkr. Mayen-Koblenz. Dort wurden zwei Nachen miteinander verbunden, um so das Rind und die Besitzer sicher an das andere Ufer bringen zu können (Sauerbrei 1989, 77 f.).

1813 Siehe M-157.

1814 Sprotte 1982, 106 f.

1815 Keweloh 1985.

1816 Keweloh 1993.

1817 Sarrazin/Holk 1996, 176 ff.

1818 Siehe M-277,1.

1819 Frank 1982, 50 ff.

1820 Siehe M-235,5.

1821 Rossel 1955, 23; Höfling 1837, 118. In Zell (M-246) waren die Fahrbäume 1824 4-5 m lang und besaßen am Ende eine Krücke (Kohl 1986, 156).

kleinen Personentransporten (**Abb. 161**) oder von drei bis vier Männern, wie im Falle des großen Schiffes von Beisheim[1822], bewerkstelligt werden[1823].
Bei Hochwasser war die Fahrt mit der Stakstange nicht möglich, sondern es musste gerudert werden. Dies war deutlich beschwerlicher, sodass Sonderpreise gezahlt werden mussten, wie sie bereits 1432 in Seligenstadt[1824] erwähnt werden. Echte Ruderfähren werden wohl erst im 20. Jahrhundert an kleineren Überfahrtstellen mit geringer Strömung eingerichtet[1825]. Gesegelte Fähren lassen sich im Arbeitsgebiet nicht finden[1826]. 1865 wird den Fährleuten von Wertheim[1827] sogar ausdrücklich verboten, eine Fähre mit Segeln zu betreiben[1828].

Gierseilfähren

Eine echte Innovation im Fährenbau und -antrieb stellen die sogenannten Gierseilfähren dar[1829]. Diese in den Niederlanden im 17. Jahrhundert durch Pieter Gabriels Croon oder Hendrik Heuck erfundene Technik[1830] ermöglicht die Überfahrt von großen Fähren und entsprechend schwereren Wagen bei einem geringen Kraftaufwand. Um die nötige Energie für die Überfahrt aufzubringen, bedient man sich der Strömung des Flusses. Mit Hilfe eines festen Punktes im Wasser, einer Seil- oder Kettenverbindung, welche verstellbar an der Fähre angebracht sein muss, und einer ausreichenden Strömung kann die Fähre durch den Strömungsdruck von einer Uferseite zur anderen gedrückt werden (**Abb. 162 A**)[1831].
Bis diese Technik den Main und Neckarraum erreicht, scheint es allerdings eine längere Zeit gedauert zu haben. Die frühesten Einrichtungen lassen sich ab der Mitte des 19. Jahrhunderts vorrangig an größeren Fährorten belegen, welche auch in der Lage waren, die hohen Kosten für die Umrüstung des Fahrzeuges, der Fährrampen und die Errichtung eines festen Ankerpunktes im Fluss zu bezahlen. Ein großes Problem stellten die empfindlichen Seilverbindungen zwischen dem Anker und dem Schiff dar. Durch die ständige reibende Beanspruchung konnten diese leicht reißen, was schnell zu einer Katastrophe führen konnte, besonders wenn das Seil oder auch die Kette Grundkontakt hatte und beim Hin- und Herschwingen der Fähre über die Flusssohle geschliffen wurde. Um dies zu verhindern, wurden unter das Seil kleine

1822 Siehe N-136,8.
1823 Um 1752 (Schulz u. a. 2003, 630; Breining 1925, 175).
1824 Siehe M-69,5 (Lohmann 2004, 391). Gleiches 1525 in Wertheim (M-157), »*wenn man mit dem Riemen zeucht*« (Sprotte 1982, 20), 1715 in Karlburg (M-224,2, Wehner 1986, 56 ff.) und 1824 in Zell (M-246, Kohl 1986, 156). Zu den Preisen s. Kap. Pflichten der Fährnutzer, S. 211.
1825 z. B. 1935 nach der Kanalisierung des Neckars in Offenau (N-98,6, Kress 2010, 284. 293) und 1945 in Ziegelhausen (N-29, Hoppe 1970, 117).
1826 Eine Ausnahme stellt die Fähre von Neuenheim (N-23) während des Zweiten Weltkrieges dar. Durch die Rationalisierung des Treibstoffes wurde die eigentlich motorisierte Gierseilfähre nun mit Hilfe eines Segels angetrieben (Lurz/Vogt 1990, 197; König 2001a, 5).
1827 Siehe M-157.
1828 Sprotte 1982, 160 f. Am Rhein hingegen lassen sich Personenfähren finden, welche mit der Unterstützung von Segeln die Überfahrt im 20. Jh. antraten (Clausen 1987, 17).
1829 Eine Fähre, welche an einem quer gespannten Seil entlanggehangelt wurde, lässt sich nur auf einem Bilderbogen zur Belagerung von Frankfurt (M-35,3) für das Jahr 1552 nachweisen. Diese wird aber nur aufgrund der Ausnahmesituation eingesetzt. Zu einem regulären Einsatz dieser Technik kam es an größeren Flüssen nie, da das quer gespannte Seil die Schifffahrt nicht nur behindern, sondern sie vollkommen zum Erliegen bringen konnte (Renftel 1997, 30 f.).
1830 Krojer 2006, 109 f.
1831 Ein großes Problem bei der Identifizierung der Fährtechnik ausschließlich anhand der schriftlichen Quellen stellen die verwendeten Begrifflichkeiten dar. Nennungen von »fliegenden Brücken«, »Drahtseilfähren«, Fähren mit einem Drahtseil an einer Kette, Fähre mit Umlenkrolle und vieles mehr lassen unterschiedliche Interpretationen zu. Als Beispiel können die Fähren aus Wertheim (M-157) dienen. 1871 wird laut Literatur eine »Kettenfähre« eingerichtet, welche bei niedrigem und normalem Wasser ein Drahtseil und bei Hochwasser eine leichte Kette nutzt. Diese reißen aber durch den Abrieb des Sandes im Fluss sehr schnell. 1882 wird eine Nachenfähre mit Drahtseilbetrieb genannt, welche erst 1895 in eine Hochseilfähre umgewandelt wird (Sprotte 1982, 124, 157. 160 f.). Bei der von Sprotte genannten Ketten- und Drahtseilfähre handelt es sich offenbar um eine Gierseilfähre, da die Umrüstung auf ein Hochseil erst später erfolgt. Die hier verwendeten Begrifflichkeiten beschreiben an anderen Fährorten vollkommen andere Antriebstechniken.



Abb. 161 Darstellung der Nachenfähre von Astheim um 1800. – (Benedum u. a. 1991, Bild 1).

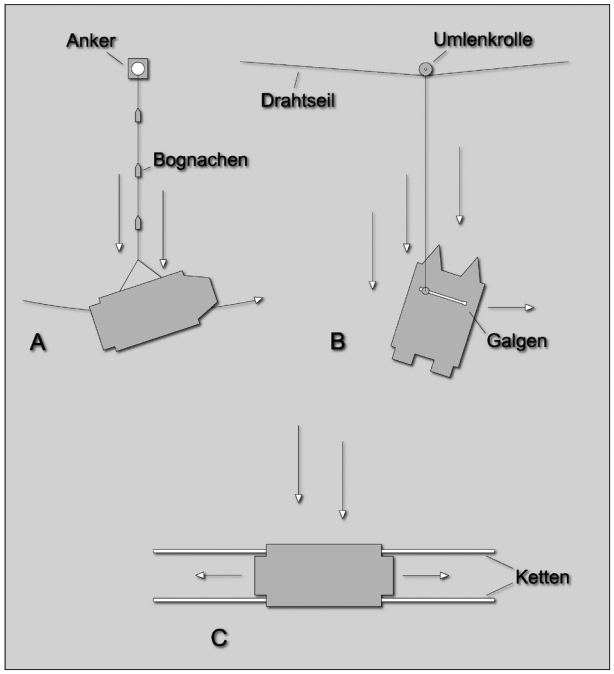


Abb. 162 Drei Varianten nicht freifahrender Fähren: **A** Gierseilfähre mit festem Anker im Fluss. – **B** Hochseilfähre mit Umlenkrolle und Galgenkonstruktion an Bord. – **C** Fähre mit quer zum Fluss liegenden Ketten. – (Grafik L. Kröger 2015).

Schwimmkörper in Bootsform gesetzt, welche das Seil über Wasser hielten. Diese werden als Bugnachen bezeichnet (Abb. 163)[1832].

Hochseilfähren

Aufgrund der Einführung der Kettenschifffahrt an Main und Neckar in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mussten fast alle Gierseilfähren in den betroffenen Gebieten umgerüstet werden. Die Gefahr, dass sich das Seil der Fähre über der Kette des Kettenschiffes befand, wenn dieses passieren wollte, bildete ein zu großes Risiko[1833]. So wurden die Besitzer der Fähren angewiesen, die Gierseile und deren Ankerpunkte zu entfernen. Um den Wasserdruck zum Übersetzen der Fähre weiterhin nutzen zu können, wurden an den Uferrändern hohe Masten aufgestellt und zwischen diesen ein Drahtseil angebracht, welches mit Hilfe von Winden stark gespannt werden konnte[1834]. Die Fähre wiederum wurde mittels eines Drahtseils und einer Umlenkrolle mit dem Hochseil verbunden. Wie auch bei der Gierseilfähre war es nun möglich, durch die Stellung der Fähre zur Strömung diese von einem Ufer zum anderen drücken zu lassen (Abb. 162 B).

1832 In Himmelstadt (M-232) wird 1840/1841 eine fliegende Brücke für 2500 fl. eingerichtet. Diese hing offenbar zunächst an einem Seil, welches trotz der Bognachen regelmäßig reißt. Daraufhin wird 1844 für 133 fl. 28 kr. eine Kette als Ersatz angeschafft (Himmelstadt 2002, 91. 97. 187 f.). In Neckarhausen (N-14) wird 1847 eine fliegende Fähre mit einer Tragkraft von 25 t eingerichtet, welche in dieser Form bis 1976 bestand (Backes/Fillbrunn 1995, 43 ff. 89). In Obernburg (M-50,5) wird 1863/1864 eine fliegende Brücke mit einer Tragfähigkeit von 2,5-5 t für 4770 fl. installiert. Gehalten wird das Fahrzeug von einem Betonklotz im Fluss (Strasser 1993, 271 ff.). In Zell (M-246) wird 1866 eine Gierfähre mit auf dem Grund liegender Kette und Umlenkrolle errichtet (Kohl 1986, 156). In Astehim (M-312) wird 1867 eine fliegende Fähre eingerichtet (Meusert 1997, 66 f.). In Wörth (M-110) wird 1874 eine fliegende Brücke mit Haltepunkt im Fluss installiert (Kirchner 1994, 84; Trost 1989, 313 ff.).

1833 Zur Konstruktion eines Kettenschiffes s. Nickel 1984.

1834 Im Falle von Untereisesheim (N-105) 1897 wurden die Masten aus zwei 35 m hohen Balken gebildet (Angerbauer/Koch 1976, 115). Spätere Masten waren häufig aus Stahl gefertigt.

Es lässt sich nachvollziehen, dass die Umrüstung immer im Vorfeld des Ausbaus des nächsten Abschnittes für die Kettenschifffahrt erfolgt[1835]. Aber auch danach bis zum Beginn des Schleusenbaues an beiden Flüssen werden diverse kleinere Fähren zu Hochseilfähren umgerüstet[1836]. Mit der Stauung der Flüsse nimmt gleichzeitig auch die Fließgeschwindigkeit in einem so großen Maße ab, dass der Wasserdruck nicht mehr ausreicht, um die Fähren über den Fluss zu drücken. Die Folge ist, dass die Fähren abermals umgerüstet werden müssen und wieder kleinere, mit Muskelkraft betriebene Fahrzeuge eingerichtet werden[1837].

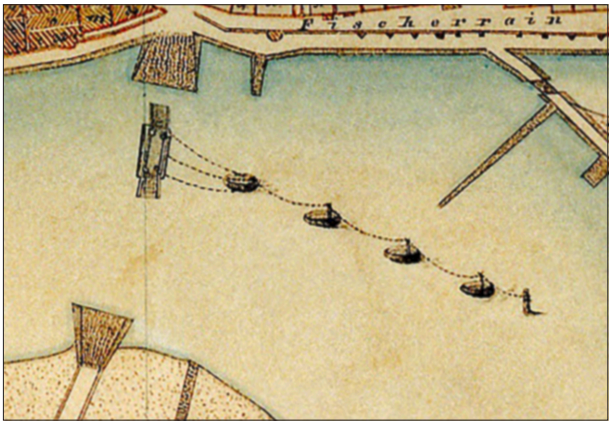


Abb. 163 Darstellung der Gierseilfähre von Haßfurt auf dem Urpositionsblatt von 1847. – (Online: Ortsblätter Bayern, Haßfurt).

Kettenfähren

Die Identifizierung von Kettenfähren und deren Abgrenzung zu Gierseilfähren, welche an einer Kette hängen, ist nicht immer leicht und in vielen Fällen nicht gegeben. Im Prinzip funktionieren sie genauso wie ein Kettenschiff: An einer am Grund des Flusses gelegenen Kette zieht sich die Fähre von einem Ufer zum anderen. Dabei wird nicht die Kraft der Strömung ausgenutzt, sondern in der Regel ein Motor (**Abb. 162 C**). Besonders beliebt scheint diese Technik am Neckar gewesen zu sein[1838], aber auch am Main ist sie anzutreffen[1839].

Mit Motor freifahrende Fähren

Die modernste und auch heute noch übliche Form des Fährantriebes ist die motorisierte freifahrende Fähre. Der Übergang zu dieser Fährform ist wohl zum Teil ein fließender. So besteht in Großwallstadt[1840] eine Hochseilfähre, welche aber ab 1926 mit einem Motor verstärkt wird[1841]. Die Nutzung von Motoren ist vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges eher selten, wird aber nötig, um die reduzierte Fließgeschwindigkeit der Flüsse durch den Schleusenbau zu kompensieren[1842]. Mit den Nachkriegsjahren halten Motoren voll-

1835 1895 wird gleichzeitig in Reistenhausen (M-136,3, Sprotte 1982, 160), in Stadtprozelten (M-144,5, Sprotte 1982, 160), in Wertheim (M-157, Sprotte 1982, 160f.), in Trennfeld (M-171,4, Huller 1982, 149; Müller/Kuhn 1990, 167), in Lengfurt (M-174, Kuhn 2008a, 180), in Rothenfels (M-185, Kolb 1992, 194) und in Harrbach (M-218, Wolf 1989, 11) umgerüstet.

1836 z. B. wird die Fähre von Höchst (M-25) 1911 in eine Hochseilfähre umgewandelt (Gorr 1982, 206; Schäfer 1986, 205f.).

1837 Die Fähre von Wörth (M-110) wird 1924 wieder zurückgebaut. Die Masten werden entfernt und die Fähre wird wieder als Handfähre betreiben (Markt Erlenbach 1958, 484; Trost 1989, 318).

1838 1868 wird in Feudenheim (N-8) und Ziegelhausen (N-29) eine Kettenfähre betrieben (Sprotte 1982, 117). Auch 1850 wird die Fähre von Ilvesheim an einer am Grund liegenden Kette hin- und hergezogen (Probst 1981, 289).

1839 Trennfeld (M-171,4) gibt 1876 eine Kettenfähre in Auftrag (Huller 1982, 148; Müller/Kuhn 1990, 167). 1894 wird in Dorfprozelten (M-141) eine Kettenfähre installiert (Veh 1995, 114). 1904 wird in Nordheim (M-307,3) eine Fähre mit Querkette eingerichtet (Meusert 1997, 83). Eine offene Frage ist, wie eine Kettenfähre bei gleichzeitiger Kettenschifffahrt bestehen konnte, da immer eine Kette über der anderen liegen und so die Fahrt verhindern müsste.

1840 Siehe M-100,3.

1841 Kroth/Schuck 1982, 178.

1842 Die früheste Motorisierung einer Fähre findet 1908 in Neuenheim (N-23) statt. Dies wird jedoch nicht lange beibehalten (Lurz/Vogt 1990, 197). 1926/1927 muss die Fähre von Neckarhausen (N-14) von einem Motorboot gezogen werden, weil der Wasserdruck zum Gieren nicht mehr ausreicht (Backes/Fillbrunn 1995, 76f.). Auch in Haßmersheim (N-88,1) muss die Fähre zwangsweise mit einem Motor versehen werden (Müßig 2014, 12. 15f. 27). 1938 wird die Hochseilfähre von Neustadt (M-190) zu seiner Motorfähre umgerüstet (Haindl 1994, 53).

kommen selbstverständlich Einzug an den Fährstandorten, zunächst elektrische und später meist Dieselmotoren[1843].

Bauplätze und Fährbauer

Der tägliche Einsatz der Fähren führte selbstverständlich dazu, dass diese regelmäßig erneuert oder ersetzt werden mussten. Aus den Gemeinderechnungen von Beihingen[1844] geht hervor, dass etwa alle zehn bis fünfzehn Jahre eine neue Fähre angeschafft werden musste[1845]. Auch für das Fleckenschiff von Mundelsheim[1846] war es um 1716/1717 nötig, alle zehn bis fünfzehn Jahre das Fahrzeug zu reparieren oder neu zu bauen[1847]. Eine ähnliche Lebensdauer gesteht man den Fahrzeugen in Wertheim[1848] zu, wenn gesagt wird »*Der Pacht wird jederzeit auf 10 Jahre gesetzet, dann so lange mögte ein neues Schiff und Geschirr dauern*«[1849].
Die Gründe für die Neuanschaffung oder Reparatur hingen zum großen Teil mit der sorgfältigen Pflege der Fahrzeuge durch die Fährleute[1850], deren übermäßiger Beanspruchung[1851] und massiven mechanischen Beschädigungen zusammen[1852]. Um die Sicherheit zu gewährleisten, konnte von den Fährleuten gefordert werden, ihre Fahrzeuge regelmäßig begutachten zu lassen. So musste um 1856 der Fährpächter von Hanau[1853] einmal im Jahr die Sicherheit seiner Fähre durch einen anerkannten Schiffbaumeister bestätigen lassen[1854]. Niedergeschrieben werden die Kosten und Haltbarkeit der Fährgerätschaften 1876 in Breitengüßbach[1855]. Um eine nicht mehr benötigte Fähre nach Haßfurt[1856] zu verkaufen, wird Folgendes festgehalten: »*1. Alle 12 Jahre ist eine neue Fahrbrücke notwendig, die ca. 1600 fl. kostet, auf ein Jahr berechnet 133 fl. 20 kr.; 2. Alle 7 Jahre muß ein neuer Fahrschelch angeschafft werden mit 200 fl. Kosten, jährlich 28 fl. 34 kr.; 3. Als Träger der großen Kette müssen zwei weitere Schelche vorhanden sein, die ca. 200 fl. kosten. Bei jedesmaliger Anschaffung nach 6 Jahren erfordere dies jährlich 33 fl. 20 kr.; 4. Alle 4 Jahre brauche man ein neues Seil zu 84 fl., für das 21 fl. im Jahr anfallen.; 5. Eine neue Hauptkette, die alle 15 Jahre fällig ist und 400 fl. Kosten verursacht, berechne sich auf 26 fl. 40 kr. jährlich.; 6. Der Unterhalt der beiderseitigen Landebrücklein, Bretter, Fahrbäume etc. kosten jährlich 60 fl.; 7. Das Ab- und Aufeisen, Herausschaffen der Fahrzeuge bei Hochwasser, Schnee und Treibeis erfordere jährlich wenigstens 26 fl.; 8. Zum Einheizen im Fahrhäuslein in nur vier Wintermonaten brauche man 18 fl.; 9. Jährlich sind 21 fl. 30 kr. für Gewerbesteuer zu zahlen; 10. Die Reparaturen aller sämtlichen Fahrwerkzeuge in der angegebenen Verbrauchszeit machen wenigstens 500 fl. aus.*«[1857]

1843 1948 erhalten die Fähren von Seligenstadt (M-69,5, Spahn 1996, 91) und Dorfprozelten (M141, Veh 1995, 114) und ein Jahr später von Höchst (M-25, Schäfer 1986, 255) und Randersacker (M-258,3, Strasser 1993, 289) einen Motor. Weitere Fährstandorte folgen. Eine Besonderheit stellt wohl der 1954 eingebaute Motor der Fähre von Edingen (N-16,3) dar. Dieser stammte aus einem Unfallwagen. Die nötige Schraube wurde laut der Fährfamilie Jann selbstständig gegossen (Fetzer 2008, 731).

1844 Siehe N-152,7.

1845 Bürkle 1989, 140.

1846 Siehe N-144,7.

1847 Hopf 1995, 282.

1848 Siehe M-157.

1849 Sprotte 1982, 34. 207.

1850 1730 werden in Klingenberg (M-113) wegen eines Rechtsstreits die Schelche beschlagnahmt. Zwei Jahre später sollen diese zurückgegeben werden, sind aber bereits verrottet, vermutlich weil sie nicht gepflegt wurden (Berninger 1995, 246 f.; Berninger 1996, 13 ff.).

1851 1701 wird in Wertheim (M-157) geklagt, dass die Fähre durch die vielen Militärfahrten ruiniert ist, weil sie oft Schläge und Wunden hätte einstecken müssen (Sprotte 1982, 29 f.). Auch die Fährleute von Wertheim (M-157) beschweren sich 1866, weil die Fähre durch die Fahrten badischer und preußischer Truppen stark beschädigt worden sei (Sprotte 1982, 109).

1852 1621 werden die Fähren und Fährnachen von Rumpenheim (M-48) nach der Benutzung durch die katholischen Truppen Generals Spinolas zerschlagen (Hill 1970, 44; 2006, 141). 1742 und 1784 wird die Fähre von Feudenheim (N-8) von Treibeis zerdrückt und muss neu gebaut werden (Altmann 2010, 95). 1786 muss eine neue Fähre für Hirschhorn (N-47,5) gebaut werden, weil die alte durch ein Hochwasser zerstört wurde (Weber 1987, 7; Kissinger 1900, 138; Franz/Eckhardt 1973, 222). Ebenso ergeht es zwei Fahrbrücken 1795 in Wertheim (M-157). Die kleine kann für 80 bis 100 fl. repariert werden (ein Neubau würde aktuell 900 fl. kosten), die große muss neu gebaut werden (Sprotte 1982, 47 ff.).

1853 Siehe M-55,5.

1854 Mahr 1993, 45 f.

1855 Siehe M-404.

1856 Siehe M-361,7.

1857 Schrott 1989, 195 f.

Diese durchaus hohen Kosten konnten für die Fährleute oder Gemeinde durch Bezuschussung des Lehnsherrn erleichtert werden. Eine solche Unterstützung wurde meist durch die Gewährung von Hölzern für den Neubau ermöglicht[1858]. Auch durch die niedrigstbietende Versteigerung des Neubaus konnte sichergestellt werden, dass die Fährleute nicht zu viel Geld ausgeben mussten[1859].

Fähige Schiffbauer standen nur an einigen Orten an Main und Neckar zur Verfügung (**Abb. 164**). Der Schiffbau an diesen Orten hat in vielen Fällen eine lange Tradition. Es zeigt sich aber trotzdem eine gewisse Mobilität des Gewerbes[1860]. Die für den Bau von Fähren relevanten Bauplätze am Main befanden sich, beginnend von der Quelle, in Knetzgau[1861], Schweinfurt[1862], Frickenhausen[1863], Eibelstadt[1864], Zellingen[1865], Laudenbach[1866], Lohr[1867], Hafenlohr[1868], Wertheim[1869], Wörth/Erlenbach[1870] und Steinheim[1871].

1858 1784 werden den Fährleuten von Wertheim (M-157) für die Reparatur der Fähre einige Fichtenstämme zur Verfügung gestellt (Sprotte 1982, 41 ff.); s. besonders auch Anm. 1580. Diese Unterstützung beschränkte sich offensichtlich nicht nur auf Fährleute. Auch für den Neubau von Häusern werden den Einwohnern von Grafenrheinfeld (M-333,7) in der Dorfordnung von 1604 zehn kostenlose Eichenstämme von der Stadt zugesichert (Weth 1982, 79).

1859 1803 wird der Bau einer neuen Fähre für Ilvesheim (N-10) geringstbietend in den Orten Neckargemünd, Neckarsteinach, Eberbach und Hasmersheim versteigert. Die Versteigerung gewinnt Ludwig Ziggerlich aus Neckargemünd (Kollnig 1931, 56).

1860 Die erhobenen Daten beziehen sich ausschließlich auf den Bau von Fähren. Ein Vergleich mit Transportschiffen und Fischerbooten wäre wünschenswert, allerdings liegen bislang keine Übersichtsarbeiten vor, welche sich mit diesem Thema im Arbeitsgebiet beschäftigen.

1861 Siehe M-365. 1771-1773 werden Fährschiffe für Nordheim (M-307,3) in Knetzgau gefertigt: »*sind dem Schiffbauer Johannes Kirschbauer Von gnetzgau […] zahlt worden*« (Meusert 1997, 77 f.). 1808 werden für 530 fl., 30 kr. eine neue Fahrbrücke und ein neuer Schelch für Astheim (M-312) in Knetzgau bestellt (Meusert 1997, 64 f.). 1868 Neubau der kleinen Brücke für Himmelstadt (M-232) durch Schiffbauer in Knetzgau für 375 fl. (Himmelstadt 2002, 211). 1884/1885 Neubau der Brücke für Eibelstadt (M-263) durch den Schiffbaumeister Heinrich Böhm aus Knetzgau (Schicklberger 1998, 19). 1907 wird eine neue Fähre für Nordheim (M-307,3) beim Schiffbaumeister Johannes Wecker in Knetzgau bestellt (Meusert 1997, 82 f.).

1862 Siehe M-340. 1644 wird ein Gemeindeschelch von Forst (M-346) genannt, der wohl repariert worden ist: »*1 fl 1 Pfd. 3 Pfg. diß Jahr dem Schelchmacher von Schweinfurth daß Erstemahl von dem gemeinen Schelch zubauen zalt*« und »*2 Pfd. 24 Pfg. daß Andermahl dißes Ermelte Jahr vom den Gemeine Schelch zum bessern, Schelch-macher Jn Schweinfurt zalt*« (Kraus 1984, 160). 1662/1663 wird der Gemeindeschelch von Forst (M-346) neu angefertigt, »*9 fl für einen neuen Schelch dem Schelchmacher in Schweinfurth zalt*« und »*1 Pfd. 12 Pfg. für ein Ketten an gemelten Schelch dem Schmidt zalt*« (Kraus 1984, 160).

1863 Siehe M-273,4. 1881 soll der Schiffbauer Georg Rausch aus Frickenhausen nach Eibelstadt (M-263) kommen, um die kaputte Querfahrtbrücke zu reparieren (Schicklberger 1998, 18 f.).

1864 Siehe M-263. 1946 Neubau einer Fähre mit 9 t Nutzlast für Randersacker (M-258,3) durch die Firma Hupp aus Eibelstadt (Strasser 1986, 35). 1960 Umbau der Wagenfähre von Fahr (M-317,7) durch die Firma Hupp in Eibelstadt (Meusert 1997, 58).

1865 Siehe M-235,5. 1958 Bau eines neuen Fährschiffes für Fahr (M-317,7) durch eine Firma aus Zellingen (Meusert 1997, 58).

1866 Siehe M-227,7. 1838 soll ein Schiffbauer aus Laudenbach eine kleine Fahrbrücke für Himmelstadt (M-232) erstellen (Himmelstadt 2002, 204 f.). 1876 Bau einer Kettenfähre für Trennfeld (M-171,4) durch die Schiffbaufirma Georg Weber aus Laudenbach für 1070 fl., die Kette 140 fl. (Huller 1982, 148; Müller/Kuhn 1990, 167). Anfang des 20. Jhs. schafft die Gemeinde Erlabrunn (M-240,5) zwei Fährschiffe für Fuhrwerke und Personen bei einer Werft in Laudenbach an (Lott 1984, 57). 1920 wird durch den Schiffbaumeister Georg Raudenkolb aus Laudenbach eine neue Fähre für Harrbach (M-218) gebaut (Wolf 1989, 11).

1867 Siehe M-198. 1607 musste der Fährmann von Hafenlohr (M-182,6) 56 fl. für den Neubau der Fahrbrücke und des Schelches bei einem Schiffbauer in Lohr dem Amt Rothenfels erstatten (Schüll 2012, 13). 1681 erhält ein Schiffbauer in Lohr einen Bauauftrag für eine Fähre für Lengfurt (M-174, Kuhn 2008b, 175). 1787 wird bei dem Schiffbauer Joseph Weis in Lohr die Fahrbrücke von Rothenfels (M-185) repariert und der Fährschelch neu gesohlt (vermutlich neuer Boden). Zudem baute er einen neuen breiten Schelch (kleine Brücke) für 190 Rthlr. (Kolb 1992, 193). 1817 kostet eine große Fahrbrücke für Wertheim (M-157), welche 18 Leinpferde aufnehmen konnte und 20 Jahre hielt, beim Lohrer Schiffsbauer Stephan Brönner 360 fl. Eine Nähe kostete ebenfalls beim Lohrer Schiffsbauer Joseph Obmann 250 fl. und konnte nach vier Wochen geliefert werden (Sprotte 1982, 63).

1868 Siehe M-182,6. 1632 hat anscheinend der Fährmann von Lengfurt (M-174) eine Fähre aus Hafenlohr erhalten, die aber zu klein ist (Kuhn 2008a, 185 f.; 2008b, 172). 1839 wird ein Auftrag für einen Neubau einer Fähre für Lengfurt (M-174) zu 725 fl. an einen Schiffbaumeister aus Hafenlohr vergeben (Kuhn 2008b, 179).

1869 Siehe M-157. 1642 wird für die Fähre Wertheim (M-157) ein neues Schiff beim Wertheimer Schiffbauer Andreas Gütz bestellt, welches innerhalb von acht Wochen fertiggestellt sein soll (Sprotte 1982, 26 f.). 1771 werden Zahlungen aus Trennfeld (M-171,4) an einen Schiffbauer in Wertheim genannt (Huller 1982, 147).

1870 1721 und 1761 Bau einer neuen Schiffsfähre für Wörth (M-110) in der Werft Schellenberger in Wörth (Trost 1989, 343 f.). 1874 Inbetriebnahme einer Fahrbrücke als Gierfähre in Klingenberg (M-113) mit Pflock im Flussbettas Schiff wird für 3350 fl. in Wörth gebaut (Berninger 1995, 248 ff.). 1888 wird eine neue Fähre für Obernburg (M-104,5) für 1575 ℳ in Wörth angefertigt (Strasser 1993, 273). 1897 wird in Wörth eine Stahlfähre für Dorfprozelten (M-141) gebaut (Trost 1989, 366 f.; Veh 1995, 114). 1911 wird eine Stahlfähre für Höchst (M-25) in Erlenbach gebaut (Gorr 1982, 206; Schäfer 1986, 205 f.). 1925 weicht die 1907 erbaute Holzfähre von

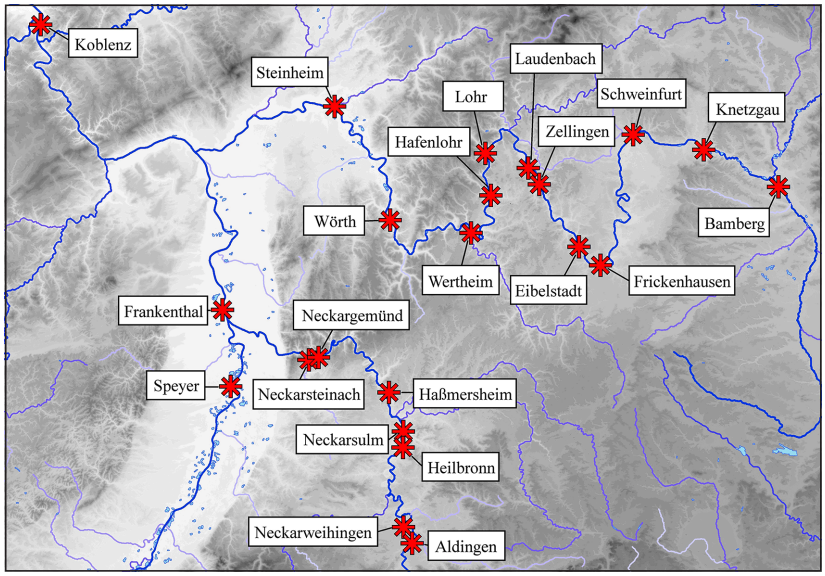


Abb. 164 Übersicht über die in den Quellen erwähnten Bauplätze von Fähren. – (Kartierung L. Kröger 2015).

Auch am Neckar existierte selbstverständlich eine ganze Reihe von Bootsbauplätzen. Dies sind, ebenfalls von der Quelle beginnend, Aldingen[1872], Neckarweihingen[1873], Heilbronn[1874], Neckarsulm[1875], Haßmersheim[1876], Neckarsteinach[1877] und Neckargemünd[1878]. An der Regnitz ist allein Bamberg als Bauplatz einer

Nordheim (M-307,3) einer in Erlenbach gebauten Stahlfähre (Meusert 1997, 84). 1928 wird eine Eisenfähre von der Schiffbaugesellschaft in Erlenbach für Fahr (M-317,7) mit 14,5 m Länge, 4,4 m Breite und 1,1 m Höhe gebaut (Meusert 1997, 56). 1945 Kauf eines Fährschiffes für Klingenberg (M-113) in Erlenbach für 11 200 RM (Berninger 1995, 277 ff.). Bereits im Juli 1945 wird eine neue Lastenfähre für Wertheim (M-157) mit einer Nutzlast von 15 t bei einer Länge von 16 m, einer Breite von 4,3 m und einer Rampenbreite von 4 m von der Fa. Bayer, Schiffbaugesellschaft in Erlenbach geliefert (Sprotte 1982, 173 f.). Am 02.05.1945 wird eine neue Fähre für Hafenlohr (M-182,6) bei der Bayerischen Schiffbaugesellschaft Schellenberger in Erlenbach für 11 200 RM bestellt (Schüll 2012, 5. 25). 1947 wird in Erlenbach eine neue Fähre mit einer Traglast von 40 t gefertigt und nach Bischberg (M-393) gebracht (Gunzelmann 2014, 28; Spies 2014, 160). 1963 wird die Fähre aus Wörth am Main für Fahr (M-317,7) gekauft (Trost 1989, 300. 323). 1984 wird ein neuer Fährnachen für Niedernberg (M-95,5) für 103 500 DM von der Bayerischen Schiffswerft Erlenbach gekauft (Wagner 1994, 293).

1871 Siehe M-55,5. 1859 wird die Fähre von Rumpenheim (M-48) von Schiffbaumeister Börner aus Steinheim neu gebaut (Mahr 1993, 46; Hill 2006, 141).

1872 Siehe N-172,3. 1814 baut der Schiffbaumeister Heuß einen Schiffnachen für die Gemeinde Poppenweiler (N-166). Dieser wird 32 Tage nach Vertragsabschluss geliefert (Bolay 1974, 148 f.). 1831 wird eine neue Fähre für Aldingen (N-172,3) beim Schiffbauer Philipp Heuß in Aldingen in Auftrag gegeben (Hagel/Pfizenmayer 1988, 25).

1873 Siehe N-162,8. 1760 wird beim Schiffbauer Peter Heuß in Neckarweihingen ein Fleckenschiff für Mundelsheim (N-144,7) bestellt (Hopf 1995, 282). 1778/1779 wird beim Schiffbauer Peter Heuß in Neckarweihingen ein Wagenschiff für Beihingen (N-152,7) mit 50 Schuh Länge und ein Leutschiff mit 36 Schuh Länge für 280 fl. bestellt und die Fähre wiedereingerichtet (Riz 1939, 190). 1939 wird wieder ein neues Schiff für die Fleckenfahr von Aldingen (N-172,3) bestellt, diesmal bei Peter Heuß in Neckarweihingen, welcher kurz vorher von Aldingen dort hingezogen war. Die Gemeinde ist aber unzufrieden und will »*dieses neugefertigte Schiff nicht anzunehmen und daher dem Peter Heuß zu erklären, dass er dieses Schiff wieder zurücknehmen und ein neues nach der Form des alten vorhandenen gegen die früher mit demselben verakkordierliche Summe von 100 Gulden zu fertigen habe*« (Hagel/Pfizenmayer 1988, 24 f.).

1874 Siehe N-113. 1844 wird für Untereisesheim (N-105) für 525 fl. ein Wagenschiff durch den Heilbronner Schiffbaumeister Bauhard gebaut (Angerbauer/Koch 1976, 112).

1875 Siehe N-107. 1906 wird eine neue Fähre für Ziegelhausen (N-29) aus Neckarsulm angeschafft (Hoppe 1970, 113; Knörr 1999, 160).

1876 Siehe N-88,1. 1758/1759 werden eine »*Ausbesserung des kleinen Schiffs durch Georg Michel Holdermann, Schiffbauer von Steinbach (b. Neckarzimmern)*« (gegenüber von Haßmersheim) durchgeführt und im Auftrag der Gemeinde Beihingen (N-152,7) ein neues kleines und ein großes Schiff gebaut (Bürkle 1989, 139 ff.). 1886 ist die alte Fähre von Untereisesheim (N-105) unbrauchbar geworden und es wird eine neue Wagenfähre für 1400 ℳ durch die Haßmersheimer Schiffbauer Mathäus und Philipp Bauhardt gebaut (Angerbauer/Koch 1976, 114). 1914 wird ein neuer Nachen für Hochhausen (N-83,5) von 9 m Länge und 1,7 m Breite für 330 M. in Haßmersheim gebaut (Dussel 2013b, 176).

1877 Siehe N-39. 1786 Bau einer neuen Fähre für Hirschhorn (N-47,5) für 196 fl. durch Schiffbaumeister Johannes Bing in Neckarsteinach (Weber 1987, 7; Kissinger 1900, 138; Franz/Eckhardt 1973, 222).

1878 Siehe N-34,3. 1864/1872 Einrichtung einer in Neckargemünd durch Schiffbauer Kraus gebauten Wagenfähre als Gierfähre in Ziegelhausen (N-29) durch die Stadt Heidelberg für 12 000 ℳ (Hoppe 1970, 113; Knörr 1999, 159).

Fähre belegt[1879]. Mit dem 19. Jahrhundert werden auch Aufträge an Schiffbauer außerhalb des eigenen Flusssystems vergeben. Dies betrifft die Orte Koblenz[1880], Frankenthal[1881] und Speyer[1882] am Rhein. Wie der Bau der Fähren genau ablief, wird in den Schriftquellen nicht berichtet, auch genaue Konstruktionstechniken werden nicht beschrieben. Eine der besten Quellen zum Bauablauf bildet für das Arbeitsgebiet eine Darstellung von 1823 für den Bau einer Fähre im Bamberger Raum (**Abb. 165**)[1883].
Neben dem Neubau eines Fahrzeuges bestand auch immer die Möglichkeit, ein gebrauchtes Fahrzeug von einem anderen Fährort anzuschaffen bzw. ein nicht mehr benötigtes zu veräußern. Dieses wurde immer wieder gerne getan, besonders wenn das Fahrzeug, z. B. nach dem Bau einer Brücke, nicht mehr benötigt wurde[1884].

Ablösung der Fähren

Ab dem Ende des 19. Jahrhunderts und besonders in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts tritt eine Entwicklung ein, welche das Ende der Fähren besiegelt. Nicht nur die Flussschifffahrt wird durch den Schienenverkehr fast vollkommen verdrängt, auch auf der Straße werden neue und schnellere Fahrzeuge eingeführt, welche die Überfahrt über den Fluss ohne Zeitverlust ermöglichen. Zudem führt die ausgesprochen gute finanzielle Situation Deutschlands zwischen der Reichseinigung und dem Beginn des Ersten Weltkrieges dazu, dass viele Gemeinden sich den Ausbau ihrer Infrastruktur leisten können. Gleichzeitig werden neue Techniken und Baustoffe entwickelt, welche bislang kaum realisierbare Bauprojekte ermöglichen. Dies mündet in einen schieren Brückenbauboom, welcher die bisherigen Fähreinrichtungen unnötig macht. Gleichzeitig werden Verkehrsströme von bislang bestehenden Fährübergängen zu neu entstandenen Brücken umgeleitet, sodass viele Fähren nicht mehr rentabel sind oder mit hohen Kosten für die Aufnahme z. B. von

1879 Siehe R-4,7. 1850 ist die Überfahrtsbrücke von Kemmern (M-400) ruinös und ein Neubau notwendig. Ein Kostenvoranschlag von Schiffbaumeister Christ aus Bamberg beläuft sich auf 550 fl. (Schrott 1986, 513).

1880 1894 Bestellung einer eisernen Fahrbrücke für Zell (M-246) in Koblenz für 3288 ℳ (Kohl 1986, 157).

1881 1885 wird die hölzerne Fähre von Ziegelhausen (N-29) durch ein für 13 000 ℳ in Frankenthal gebautes Fahrzeug aus Stahl ersetzt (Hoppe 1970, 113; Knörr 1999, 160).

1882 1847 wird eine fliegende Fähre für Neckarhausen (N-14) beim Schiffsbaumeister Weis in Speyer bestellt (Backes/Fillbrunn 1995, 43 ff.).

1883 Siehe als Vergleich den besser untersuchten Bootsbau an der Donau (Sarrazin/Holk 1996). Zum Bootsbau im Arbeitsgebiet s. allgemein Zimmermann 1976; 1982; Kirchner 1994; Keweloh 1995; 1996.

1884 1780 wird eine Fähre von Haßfurt (M-362,7) für 50 fl. nach Wertheim (M-157) verkauft (Sprotte 1982, 39). 1867 wird die Fähre von Haßfurt (M-261,7) eingestellt und nach Astheim (M-312) veräußert (Diller 2008, 401; Meusert 1997, 66 f.). 1903 Verkauf der Fähre von Zell (M-246) nach Margetshöchheim (Kohl 1986, 153). 1904 wird die Fähre von Lengfurt (M-174) nach Trennfeld (M-171,4) veräußert (Huller 1982, 186; Müller/Kuhn 1990, 181). 1921 wird die Fähre von Höchst (M-25) nach Schwanheim (M-27) verkauft (Schäfer 1986, 222). 1946 wird in Großwallstadt (M-100,3) für 11 500 RM die Fähre aus Obernburg (M-104,5) angeschafft (Strasser 1993, 288). 1948 wird die »Obere Fähre« von Bischberg (M-393) nach Pettstadt (R-12,8) veräußert (Spies 2014, 160). 1949 wird die Fähre von Klingenberg (M-113) für 10 650 DM an eine nicht weiter genannte Gemeinde am Rhein verkauft (Berninger 1995, 282. 294). 1954 Verkauf der Fähre von Lengfurt (M-174) nach Langenprozelten (M-209, Kuhn 2008a, 181 f.). 1955 wird die Fähre von Trennfeld (M-171,4) nach Niedernberg (M-95,5) veräußert (Huller 1982, 150; Müller/Kuhn 1990, 168). 1955 wird die Lastenfähre von Wertheim (M-157) nach Randersacker (M-258,3) verkauft und eine kleinere Fähre mit 10 t Nutzlast aus Eibelstadt für 10 840 DM angeschafft (Sprotte 1982, 192). 1956 wird die Fähre von Stockstadt (M-81,5) nach Frankfurt veräußert (Miltenberger 1982, 200). 1966 wird die Fähre von Bischberg (M-393) nach dem Bau der Brücke eingestellt und nach Gräfendorf-Weickersgrüben an die fränkische Saale verkauft, wo sie fortan als feste Brücke dient (Gunzelmann 2014, 28). 1967 wird der Fährbetrieb in Dorfprozelten (M-141) eingestellt und die Fähre nach Stadtprozelten (M-144,5) verkauft (Veh 1995, 114). 1968 wird die Fähre von Wertheim (M-157) stillgelegt. Die Fähre wird nach Veitshöchheim (M-244) als Landesteg für einen Bootsverleih verkauft (Sprotte 1982, 194 f.). 1969 wird das Fährschiff von Randersacker (M-258,3) an die Gemeinde Hofstetten (M-209) veräußert (Strasser 1986, 37). 2000 wird eine neue Fähre für Neckarhausen (N-14) aus Strodehne an der Havel für 270 000 DM angeschafft (Kolb 2007, 54). 2001 wird die Fähre von Kleinkrotzenburg (M-64,5) zuerst als Arbeitsponton an den Rhein und dann weiter als Fähre an die Unterelbe nach Lühesand bei Stade veräußert (König 2001b, 20).

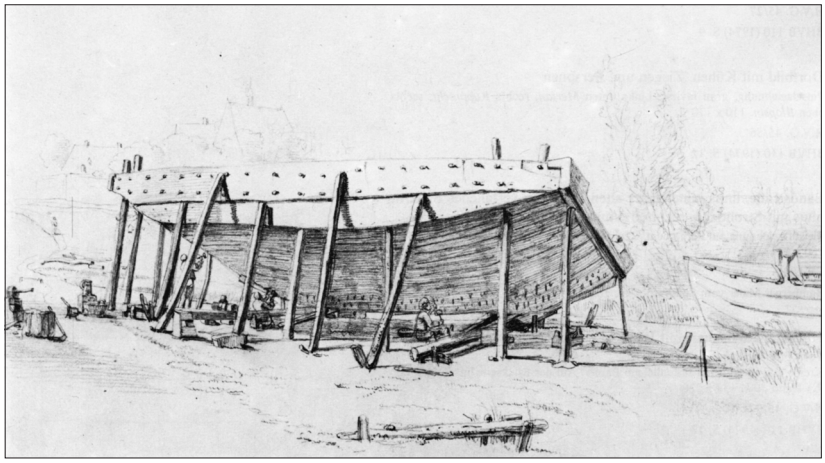


Abb. 165 Bleistiftzeichnung einer Mainfähre auf einem Schiffbauplatz bei Bamberg im Jahr 1823. – (Schemmel 1981, 109).

Lastwagen umgerüstet werden müssten. Sowohl der Neubau von Brücken[1885] als auch die dadurch hervorgerufene Minderung der Rentabilität kleinerer Fährübergänge[1886] führt zum Aussterben der Fähren.
Trotz des technischen Fortschrittes spielen Fähren um das Jahr 1900 noch eine wichtige Rolle für die Infrastruktur. Während sich viele Orte bereits eine Brücke bauen konnten, werden die meisten Übergänge noch immer mit Hilfe von Fähren bedient (**Abb. 166**). Die Entwicklung schreitet aber zügig voran, sodass heute am Main nur noch zwölf[1887], am Neckar zwei[1888] und an der Regnitz gleichfalls zwei[1889] Fähren regelmäßig verkehren.

Überblick über die Entwicklung des Brückenbaus

Die Geschichte des Brückenbaus an Main und Neckar könnte ohne Probleme eine eigene Dissertation füllen. Aus diesem Grund soll nur ein kurzer Überblick gewährt und für Detailinformationen auf den Fährenkatalog verwiesen werden[1890]. Neben den Fähren sind Brücken die einzige Möglichkeit im Arbeitsgebiet, die Flüsse zu überqueren, da Furten nicht existierten[1891]. Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts stellen diese Bauwerke eine ausgesprochene Seltenheit an den schiffbaren Abschnitten von Main und Neckar dar (**Abb. 167**)[1892]. Neben den hohen Kosten und der geringen Lebensdauer ist die Schifffahrt eines der größten Probleme für den Brü-

1885 Zur Verdeutlichung sollen nur wenige Beispiele genannt werden. So wird 1867 die neue Mainbrücke von Haßfurt (M-261,7) fertiggestellt und die Fähre verkauft (Diller 2008, 401; Meusert 1997, 66 f.). 1903 wird nach dem Bau der Brücke in Zell (M-246) offiziell der Fährverkehr eingestellt (Kohl 1986, 153). 1904 wird die Fähre von Lengfurt (M-174) zugunsten der neuen Brücke eingestellt (Huller 1982, 186; Müller/Kuhn 1990, 181). 1966 wird die Fähre von Bischberg (M-393) nach dem Bau der Brücke eingestellt (Gunzelmann 2014, 28).

1886 Ein Anzeichen für die Unrentabilität der Fähre ist es, wenn die Gemeinde die Zuschüsse für nötige Reparaturen verweigert. Dies ist in der zweiten Hälfte des 20. Jhs. besonders häufig der Fall. 1955/1956 wird der Fährbetrieb von Stockstadt (M-81,5) wegen technischer Mängel eingestellt (Wegner 1980, 167; Miltenberger 1982, 200. 354). 1961 wird die Fähre von Erlabrunn (M-240,5) nicht mehr genutzt und das Fährschiff verkauft (Muth 2009, 100. 192; Lott 1984, 56). 1963 Ende der Mainfähre von Wörth (M-110), weil sie unrentabel geworden ist. Die Fähre wird nach Untereisenheim verkauft (Kirchner 1994, 84; Böhm 1984, 21; Trost 1989, 300. 323). 1968 wird die Fähre von Großwallstadt (M-100,3) eingestellt, weil keine der beteiligten Gemeinden bereit ist, Reparaturarbeiten in Höhe von 200 000 DM zu bezahlen (Brand u. a. 1983, 153; Kroth/Schuck 1982, 180). 1989 wird die Fähre von Niedernberg (M-95,5) wegen hoher Verluste und neuer Regularien, die ein massives Umrüsten der Fähre erfordert hätten, eingestellt (Wagner 1994, 294). 1999 wird die Fähre von Klein Krotzenburg (M-64,5) eingestellt, weil die Gemeinde Großkrotzenburg notwendige Kosten von 100.000 DM für eine Reparatur nicht mittragen will (König 1999, 15).

1887 Kelsterbach (M-20,5), Höchst (M-25), Rumpenheim (M-48), Dörnigheim (M-50,5), Seligenstadt (M-69,5), Stadtprozelten (M-144,5), Mainstockheim (M-290,6), Mainsondheim (M-290,6), Nordheim (M-307,3), Fahr (M-317,7), Obereisenheim (M-319,5) und Wipfeld (M-325,3).

1888 Neckarhausen (N-14) und Neckarsteinach (N-39).

1889 Dies sind die ausschließlich für Ausflügler vorgehaltenen Fähren in Bamberg (Mühlenwört) (R-5,5) und Pettstadt (R-12,8).

1890 Zu den möglichen römischen Vorgängerbrücken s. Kap. Arbeitsansatz, S. 163.

1891 Siehe dazu Kap. Bedeutung von Flussübergängen für die Entwicklung der Verkehrsnetze, S. 253.

1892 Die Grenzen der Schiffbarkeit an Flüssen sind nicht leicht festzulegen. Auch wenn der Naturraum sicherlich ein Befahren der Flüsse mit kleinen Fahrzeugen bis weit hinauf in Rich-

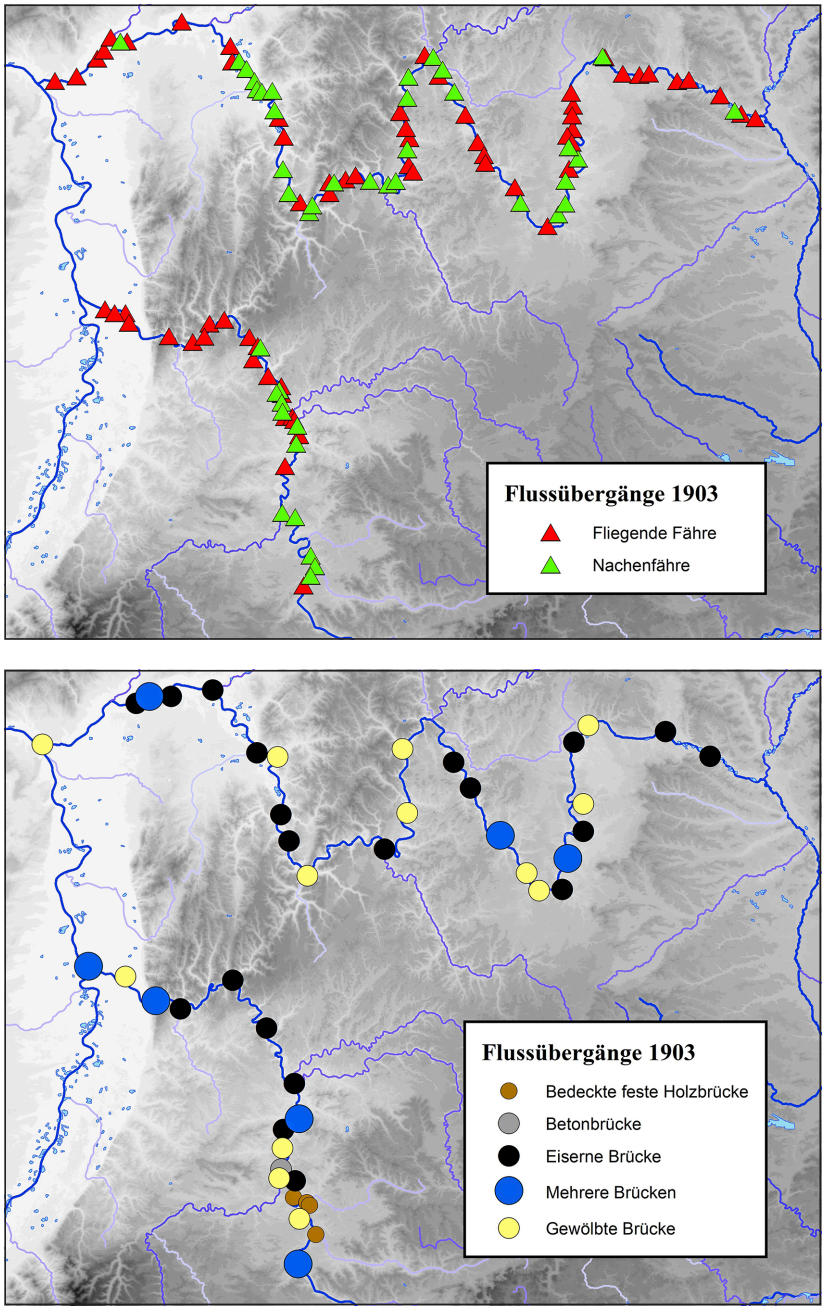


Abb. 166 Überblick über die Art der Flussübergänge entlang der schiffbaren Abschnitte von Main und Neckar. – (Kartierung L. Kröger 2015, Daten zusammengestellt von T. Siems nach Daten des Königlich Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeit 1903).

ckenbau. Noch stärker als bei den Fährrechten ist der Bau von Brücken durch den König selbst geregelt. Ohne seine ausdrückliche Erlaubnis durften diese nicht errichtet werden. Ein Grund für diese strikte Regulierung ist in dem Bestreben des Königs zu sehen, eine uneingeschränkte Schifffahrt zu ermöglichen. So mahnt bereits Kaiser Friedrich I. Barbarossa 1157 in Worms, dass »*sich niemand herausnehmen soll, die Kaufleute, die den Main aufwärts fahren oder auf dem Flussufer, das bekanntlich ein königlicher Weg ist, Treideltaue ziehen, jemals unter dem Vorwand eines Zolls oder sonst wie zu behindern*«[1893]. Zu diesen Behinderungen sind

tung der Quellen erlaubte, wurden künstliche Grenzen gezogen. Der Main ist wohl bis Lichtenfels (M-439,7) schiffbar gewesen. Sicher nachvollziehbar ist das Ende der Schiffbarkeit der Regnitz bei Forchheim (R-31,3) und des Neckars bei Bad Cannstatt (N-182). Zu erwähnen ist auch die Unterbrechung der Wasserstraße durch das Neckarprivileg bei Heilbronn (N-113). Siehe auch Kap. Historische Entwicklung des Arbeitsgebietes und Nutzung der Gewässer, S. 11.

1893 Schneider 2007b, 191

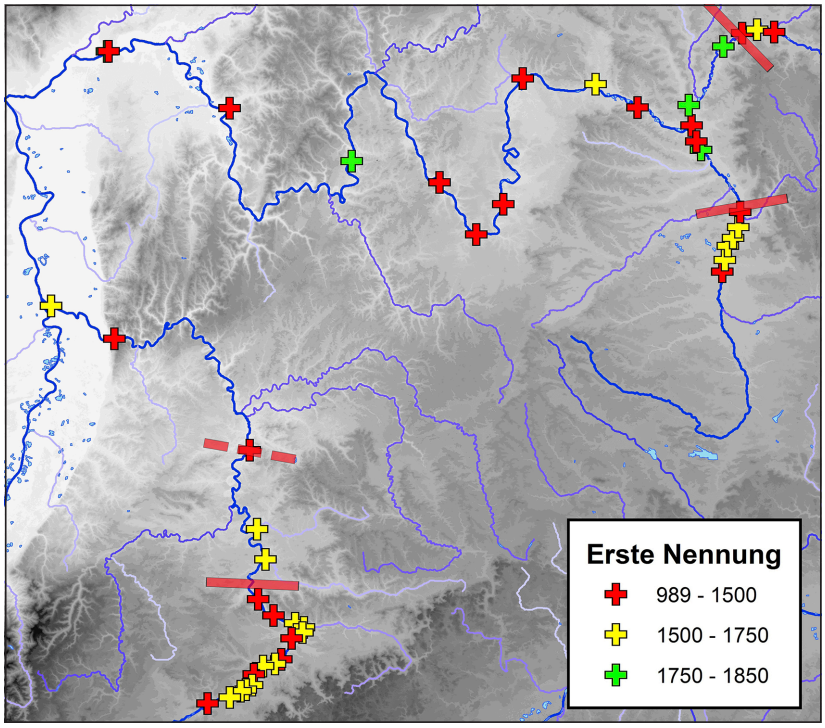


Abb. 167 Überblick über das Alter der Brücken im Arbeitsgebiet und die Grenzen des überregionalen Wassertransportes. – (Kartierung L. Kröger 2015).

grundsätzlich auch Brücken zu zählen, welche zu niedrig sind, um von einem Schiff mit Treidelmast passiert werden zu können. Im Fall von Schweinfurt[1894] wird der Stadt 1397 durch König Wenzel die Erlaubnis zum Bau einer Brücke erteilt: »*daß sie bei ihn*[en] *ein brucken uber den Mayne machen und bauen sollen und mogen, von allermenniglichen ungehindert*«, und »*daß sie zu derselben brueken, die sie in diesem jahr zu bauen anheben sollen, einen zoll von neuem ufsetzen und einnemen mögen, als hienach geschrieben*«[1895]. Der Bau einer Brücke war in diesem, wie vermutlich auch in anderen Fällen mit einem Zollrecht verknüpft. Neben der königlichen Erlaubnis mussten auch die nötigen Finanzmittel zur Verfügung stehen. So erklärt sich, dass die Stadt Wertheim[1896] zwar 1362 durch Kaiser Karl IV. die Erlaubnis zum Bau einer Brücke erhält[1897], dieses aber bis zum Bau der Eisenbahn- und Straßenbrücke 1881/1882 nicht geschieht[1898].

Insgesamt sind am schiffbaren Main nur neun mittelalterliche Brücken belegt[1899], am Neckar[1900] und an der Regnitz[1901] nur jeweils zwei. Dabei ist allerdings wieder das Problem der Ansprache lateinischer Quellen in Betracht zu ziehen. Dies hat zur Folge, dass es sich bei einzelnen frühen Brückennennungen auch um Fähren handeln könnte[1902]. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts werden nur vereinzelt neue Brücken an den schiffbaren Flussabschnitten errichtet. Der Brückenbau nimmt ab dem späten 19. Jahrhundert rasant an Fahrt auf, und es entsteht ein regelrechtes Wettrennen um die monumentalsten Brückenbauten. Diese werden nicht alleine als Mittel zur Verbesserung der Infrastruktur angesehen, sondern sind Prestigeobjekte,

1894 Siehe M-340.
1895 Müller 2004, 18; Scherzer 1958, 156; Lösch 2001, 131.
1896 Siehe M-157.
1897 Sprotte 1982, 12 ff.
1898 Sprotte 1982, 148 ff. Bereits 1521 soll der Ort Sulzfeld (M-282,1) Kaiser Karl V. um die Erlaubnis zum Bau einer Brücke gebeten haben. Dies überrascht durchaus, da diese in keiner Weise sonst Erwähnung findet. Es handelt sich wohl eher um eine Fähre (Selzer 1961, 133; Lippert 1914, 55).
1899 Lichtenfels 1344 (M-439,7), Hallstadt 1397 (M-397), Eltmann 1444 (M-377,3), Schweinfurt 1397 (M-340), Kitzingen 1300 (M-286,8), Ochsenfurt 1246 (M-271,3), Würzburg 1133 (M-252,5), Aschaffenburg 989 (M-87,5) und Frankfurt 1222 (M-35,6). Die Quellennachweise sowie weiterführende Informationen finden sich im Fährenkatalog unter den jeweiligen Einträgen »Historiografie der Brücke«.
1900 Heilbronn 1303 (N-113) und Heidelberg 1288 (N-25,4).
1901 Forchheim 1329 (R-31,3) und Bamberg 1020 (R-5).
1902 Siehe dazu Kap. Arbeitsweise und Umgang mit den Quellen, S. 168.

welche nicht nur mit reichem Schmuckwerk versehen, sondern deren Eröffnungen durch aufwendige Feiern inszeniert werden (**Abb. 168**)[1903].



Abb. 168 Feierliche Einweihung der ersten Miltenberger Brücke im Jahr 1900. – (Schirmer 2004, 900).

Die Sonderform der Schiffsbrücken

Eine Besonderheit stellen die periodisch immer wieder verwendeten Schiffsbrücken dar. Bereits seit römischer Zeit bekannt[1904], werden sie für militärische Einsätze verwendet, um in möglichst kurzer Zeit größere Truppenkontingente von einer Seite des Flusses auf die andere zu bringen. An Main und Neckar werden sie nachweislich erstmals in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges eingesetzt[1905]. Auch während einzelner kriegerischer Auseinandersetzungen im 17./18. Jahrhundert werden immer wieder Schiffsbrücken errichtet[1906], in der Zeit der Koalitionskriege aber in besonders großem Umfang[1907]. Abgesehen von militärischen Übungen wurden die letzten Schiffsbrücken durch amerikanische Truppen 1945 nach der Sprengung fast sämtlicher Brücken im Arbeitsgebiet mit Hilfe von Schlauchbooten genutzt[1908]. Diese Brücken waren in vielen Fällen bereits bei ihrer Errichtung nur für einen kurzen Einsatz vorgesehen, da ihre Konstruktion besonders gegen Eisgang sehr anfällig war[1909]. Zivil genutzte Schiffsbrücken als feste Einrichtungen finden sich vor allem am Oberlauf des Neckars. Nachdem die Brücke von Heilbronn[1910] 1691 durch Eisgang zerstört wurde, werden zwei Schiffsbrücken als Ersatz errichtet. Diese haben bis 1697 Bestand und werden anschließend abtransportiert (**Abb. 169**)[1911]. In der Mitte des 18. Jahrhunderts werden in Neckarweihingen[1912] und Beihingen[1913] Schiffsbrücken als feste Übergänge errichtet. Für beide Bauten werden Pachtgebühren erhoben. Wie auch bei den militärischen

1903 Siehe als Beispiel den Bau der Brücke in Miltenberg (M-124) und die aufwendige Einweihungszeremonie (Schirmer 2004, 480 ff.).

1904 Siehe Kap. Andere Interpretationsmöglichkeiten zur Nutzung der Einbäume, S. 150.

1905 Während des Dreißigjährigen Krieges werden Schiffsbrücken in Kelsterbach 1620/1622 (M-20,5, Steubing, Stuckert/Möser 1986, 58), in Höchst 1622, welche während des Gefechtes zerbricht, was viele Tote fordert (M-25, Gorr 1982, 205; Schäfer 1986, 53; Schüssler 1972, 32), in Hanau 1622 durch Truppen von General Tilly (M-55,5, Imgram 1962, 107; Mahr 1993, 41), in Wimpfen 1622 ebenfalls durch Truppen von Tilly (N-100,9, Frohnhäuser 1870, 37) und in Gustavsburg 1631 (M-1,3, Wenke/Daschmann 1976, 123) errichtet.

1906 1673 werden Schiffsbrücken in Groß Welzheim (M-72, Jung 1997, 27 ff.) und Marktheidenfeld (M-179,4, Scherg 1983, 37) errichtet. 1689 bauen französische Truppen nach der Sprengung des Brückenturms in Heidelberg (N-25,4) eine Schiffsbrücke (Mays 1877, 10; Prückner 1988, 26 ff.). 1712 wird eine Schiffsbrücke in Lengfurt (M-174) errichtet (Müller/Otremba 2008, 187). 1744 wird durch französische Truppen eine Schiffsbrücke in Höchst (M-25) errichtet (Schäfer 1986, 85 f.).

1907 1813 in Kelsterbach (M-20,5, Steubing u. a. 1986, 124), 1799 bis 1810 in Niederrad (M-32, Ickstadt 1987, 9; Hardt 2007, 156), 1819 in Offenbach (M-41,5, Gorr 1982, 16; Ruppel 2003, 33; Kurt 1987, 52; Schrod 1952, 14), 1819 in Fechenheim (M-44,2, Busenkell 1977, 128; Gorr 1982, 16), 1813 durch napoleonische Truppen in Miltenberg (M-124, Bauer 1965, 58), 1796, 1812 und 1813 in Lengfurt (M-174, Müller/Otremba 2008, 187 f.), 1796, 1808 und 1812 in Marktheidenfeld (M-179,4, Scherg 1983, 37 f.), 1796 durch französische Truppen in Bischberg, welche nach dem Übersetzen sofort verbrannt wird (M-393, Gunzelmann 2014, 26), 1794-1799 mehrere Brücken in Neckarhausen (N-14, Backes/Fillbrunn 1995, 31), 1799 durch österreichische Truppen, 1801 französische Truppen, so auch 1805, 1808, 1814 und 1815 durch russische Truppen in Obrigheim (N-80,5, Liebig 1972, 161. 185 ff.; Weiss 1900, 321).

1908 In Großauheim (M-60, Herbert 2010, 136), Trennfeld (M-171,4, Huller 1982, 150), Zell (M-246, Kohl 1986, 154), Neckarhausen (N-14, Brand/Müller 1998, 16; Kolb 2007, 133; Backes/Fillbrunn 1995, 85 f.) und Obrigheim (N-80,5, Liebig 1972, 161). Zur Errichtung von modernen militärischen Pontonbrücken s. auch David 1986.

1909 Die 1813 errichteten Schiffsbrücken von Lengfurt (M-174) und Marktheidenfeld (M-179,4) werden bereits 1814 durch Eisgang wieder zerstört (Müller/Otremba 2008, 188; Scherg 1983, 38).

1910 Siehe N-113.

1911 Schefold 1955, 8 ff.; Schrenk u. a. 1998, 41; Dumitrache/Haag 2001, 96; Weiss 1900, 310.

1912 Siehe N-162,8, Riz 1939, 187 ff.; Bürkle 1989, 160 ff.

1913 Siehe N-152,7, Bürkle 1989, 150. 159.

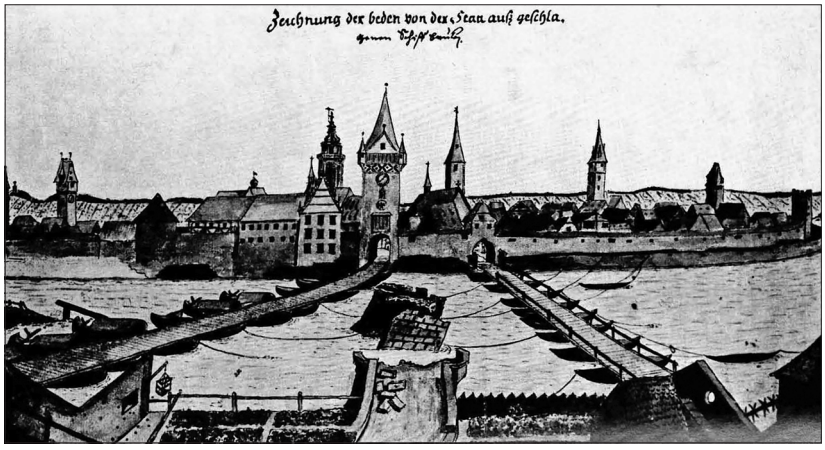


Abb. 169 Darstellung der zerstörten Brücke von Heilbronn und der beiden als Ersatz dienenden Schiffsbrücken. – (Schefold 1955, Abb. 2666).

Schiffsbrücken ist ihre Lebenszeit recht kurz, da sie durch Eisgang und Hochwasser zerstört werden. Trotzdem scheint sich der Bau selbst für nur wenige Jahre gelohnt zu haben, da die Brücken regelmäßig neu errichtet werden. Auch in Aldingen[1914] und Obrigheim[1915] werden Schiffsbrücken zum Beginn des 19. Jahrhunderts errichtet und die nicht mehr benötigte Schiffsbrücke von Neckarweihingen nach Ingersheim[1916] verkauft. Fest eingerichtete Schiffsbrücken scheint es im Arbeitsgebiet im 20. Jahrhundert nicht mehr zu geben.

Kurzes Wiederaufleben der Fähren ab 1945

Der sogenannte »Nero-Befehl« Adolf Hitlers veranlasste im Frühjahr 1945[1917] die Sprengung fast sämtlicher Brücken im Arbeitsgebiet. Nur vereinzelt konnte die Zerstörung verhindert werden oder misslang[1918]. In vielen Fällen wurden durch die amerikanische Armee in kürzester Zeit Notbrücken errichtet[1919] oder die nur leicht beschädigten Brücken konnten schnell wiederaufgebaut werden[1920]. An allen anderen Orten, wo eine schnelle Wiederherstellung eines festen Flussüberganges nicht möglich, dieser aber unumgänglich war, mussten erneut Fähren eingesetzt werden. Während kleinere Übergänge mit Hilfe von Nachen ohne Motor bedient werden konnten[1921] oder kurzfristig auch wieder Gierfähren genutzt wurden[1922], mussten für größere und wichtigere Flussübergänge umgehend neue Fähren in Auftrag gegeben werden[1923]. Gleichzeitig werden neue Fähr- und Preisordnungen erlassen. Mit dem voranschreitenden Wiederaufbau werden klei-

1914 Siehe N-172,3, Hagel/Pfizenmayer 1988, 24.

1915 Siehe N-80,5; Liebig 1972, 161. 222.

1916 Siehe N-150; Stein 1903, 161; Leiprecht 1979, 123; Schulz 292. 302 f.

1917 Moll 1997, Dok. 394, S. 486 f. Zu den Sprengungen am Untermain s. auch Stadtmüller 1973, 166 f. 171 ff.

1918 Da sämtliche Brücken gesprengt wurden, sollen nur die Brücken aufgeführt werden, welche unzerstört blieben. Diese standen in Großauheim (M-60), Nilkheimer Hof (M-90,5), Wertheim (M-157), Unterleiterbach (M-415), Aldingen (N-172,3) und Tübingen (N-252). Recht eindrücklich verdeutlich das Zitat eines Unteroffiziers die Situation am Ende des Zweiten Weltkrieges: »*Ich habe schon viele Brücken in die Luft gejagt, aber keine ist mir so zu Herzen gegangen wie gerade die Heidelberger Alte Brücke*« (M-25,4, Prückner 1988, 141).

1919 z. B. in Gustavsburg (M-1,3), Stockstadt (M-81,5), Karlstadt (M-226), Zell (M-246), Ebing (M-408), Brunn (M-417) und Ilvesheim (N-10).

1920 z. B. in Fechenheim (M-44,2), Hanau (M-55,5), Marktheidenfeld (M-179,4) und Ingersheim (N-150).

1921 z. B. in Fechenheim (M-44,2), Astheim (M-312), Haßfurt (M-361,7), Ziegelhausen (N-29) und Neckarrems (N-170,2).

1922 z. B. in Obernburg (M-104,5), ehe nach wenigen Wochen eine Motorschaluppe die Überfahrt erleichtert (Strasser 1993, 287 f.).

1923 z. B. bei der Bayerischen Schiffbaugesellschaft in Erlenbach durch die Orte Wertheim (M-157, Sprotte 1982, 173 f.) und Hafenlohr (M-182,6, Schüll 2012, 5. 25).

nere Fähren durch große ersetzt und nach der Wiedererrichtung von Brücken unnötige Fahrzeuge verkauft. Es kommt in der Folge zu einem regen Handel mit Fähren zwischen einzelnen Ortschaften am Main, bis etwa Mitte der 1950er-Jahre alle wichtigen Brücken wieder repariert oder vollständig neu errichtet waren. Damit ist auch die kurze Renaissance der Fähren im Arbeitsgebiet wieder beendet.

Rezeption von Fähren in Sagen und Legenden

Auch heute noch besitzen Fähren einen festen Platz in der Erinnerungskultur der Bevölkerung an Main und Neckar. Dies schlägt sich nicht nur in Erwähnungen der Fähren in der regionalen Geschichtsschreibung nieder, sondern auch in unterschiedlichen Denkmälern[1924].

Ein im gesamten Arbeitsgebiet zu beobachtendes Phänomen stellen Sagen und Legenden dar, in denen der Fährmann oder die Fähre eine zentrale Rolle spielen. Bereits 1911 wurde durch den Verein für bayerische Volkskunde und Mundartforschung dazu aufgerufen, Sagen zum Thema »*Der Main und die Ueberfahrt zum Seelenlande*« einzusenden. Diese wurden in den darauffolgenden Ausgaben veröffentlicht[1925]. Hinzu kommen noch viele weitere Sagen und Legenden, welche in den unterschiedlichsten Ortschroniken abgedruckt wurden[1926]. Eine umfassende kritische Analyse des Materials soll an dieser Stelle nicht vorgenommen, sondern nur ein kleiner Einblick ermöglicht werden.

Die Geschichten um die Fähren lassen sich in mehrere Kategorien einteilen. Es finden sich Sagen, welche in einem größeren Kontext spielen und deren überregional bekannte Protagonisten auch an eine Fähre kommen[1927]. Dabei hat es den Anschein, dass diese Personen gezwungenermaßen über den Fluss setzen müssen. Dies kann aber nicht einfach profan, sondern muss erzählerisch ausgeschmückt werden, wie z. B. bei der bekannten Erzählung über die Überquerung des Mains durch Karl den Großen in der Chronik des Thietmar von Merseburg. Hier möchte Thietmar den Leser über die Entstehung des Namens »Frankfurt« aufklären. Er führt den Namen darauf zurück, dass Karl auf der Flucht vor seinen Feinden keinen Weg über den Main gefunden habe. Durch die Barmherzigkeit Gottes sei jedoch eine Hirschkuh erschienen, welche den Fluss überquerte und der Karl und seine Begleiter nachfolgen konnten. Seitdem heiße der Ort Frankenfurt. Als Quelle seiner Erkenntnis gibt Thietmar an, dass er die Geschichte von »*glaubwürdigen Männern vernommen habe*«. Abgesehen von der Tatsache, dass Thietmars Text etwa 200 Jahre nach dem Tod Karls des Großen verfasst worden ist, deutet auch besonders die Form der Errettung auf einen klassischen Topos. Durch das Eingreifen Gottes, der einen Hirsch schickt, wird Karl unter einen besonderen Schutz gestellt. Bis

1924 z. B. in Grafenrheinfeld (M-333,7) steht an der heutigen Brücke ein Denkmal mit der Darstellung einer fliegenden Brücke (Schöner 1991, 310). In Viereth (M-388) wurde 1978 an der Brücke die Statue eines Fährmanns in seinem Boot errichtet (Kunzmann 2011, 37). Auch in Sand am Main (M-369,3) wurde durch die Fährfamilie Selig 1912 aus Dankbarkeit für den Schutz vor Gefahren ein Wegekreuz gesetzt (Rippstein 1989, 175). Der Versuch, die Fähre von Neckarhausen (N-14) als Denkmal zu erhalten, musste 2001 leider aufgegeben werden (König 2001d, 13). Verloren ist das Gedenkbildnis von Erlabrunn (M-240,5), welches 1699 gestiftet wurde und an das Fährunglück vom 27. April 1699 erinnern sollte (Lott 1984, 34). Bis heute erhalten ist hingegen das Gedenkkreuz vom Sennfelder Altwasser bei Schweinfurt (M-340), welches an das Fährunglück von 1861 erinnert (Dashwood-Howard 2009, 111 ff.). Ausdruck einer aktuellen Erinnerungskultur mit Bezug auf Fähren stellt auch die Einbindung dieser in das alltägliche Leben dar, z. B. die Darstellung der Fähre durch eine Kindergartengruppe in Erlabrunn (M-240,5, Muth 2009, 307). Ebenso wurde die bereits stillgelegte Fähre von Aldingen (M-172,3) noch bis 1975 im Gemeindesiegel geführt (Hagel/Pfizenmayer 1988, 22 f.).

1925 Spiegel 1912.

1926 Siehe dazu jeweils im Fährkatalog den Eintrag »Sagen zum Main- bzw. Neckarübergang«.

1927 Siehe »Die beiden Grafenkinder« aus Frankfurt (M-35,6, Spiegel 1912, 234) oder »Die heilige Gertraud geht über den Main« aus Neustadt (M-190, Spiegel 1912, 247).

zu seiner Heiligsprechung sollten zwar noch weitere etwa 150 Jahre vergehen, dennoch wird hier möglicherweise bereits die Grundlage dafür gelegt[1928].

Aber auch für fiktive Gestalten wie die Querkel wurden Geschichten des Überganges über den Fluss gesponnen. Bei den Querkeln handelt es sich um eine Gruppe von Kobolden, welche aus Kummer über die Menschen aus dem am Obermain gelegenen Staffelberg ausziehen und gen Westen gehen. Dabei treffen sie auf den Main und werden übergesetzt. In der Folge wurde für eine ganze Reihe von Orten Geschichten für deren Fährfahrt erdacht[1929]. Während diese Gestalten dem Fährmann nichts Übles wollen, sondern eher schelmisch mit ihm umgehen, ist dies bei den meisten anderen übernatürlichen Fahrgästen nicht unbedingt der Fall. Eine am gesamten Main verbreitete Sage ist die des wilden Heeres[1930], welches den Fluss mit Hilfe der Fähre überquert. Bei dem wilden Heer handelt es sich um eine recht weit verbreitete Erscheinung, am Main oft als gesichtslose oder fremdartige Jagdgesellschaft dargestellt. Diese schädigt in der Regel niemanden, zahlt aber mit verfluchtem Geld[1931] und verschreckt den Fährmann. Konkreter ist die Angst vor bösartigen Geistern und übernatürlichen Wesenheiten im Allgemeinen oder wenn der Teufel selbst übergesetzt werden will[1932]. Hier kann es vorkommen, dass das Zusammentreffen für den Fährmann tödlich endet.

Den meisten Geschichten gemein ist, dass sie in tiefster Nacht stattfinden und/oder dass die Art der Bezahlung für den Fährmann ungewöhnlich ist. Neben der Verbreitung solcher Geschichten und der gegenseitigen Kopie »spannender« Stoffe entlang des Flusses schwingt auch ein gewisser Wahrheitsgehalt mit. Zum einen wird die Angst vor der Gefahr, nachts die Fähre bedienen zu müssen, thematisiert. Hinzu kommt aber auch der Kontakt mit Fremden, welche sich vielleicht ungewöhnlich verhalten und deren Motive dem

1928 »*Sed ne huius nominis antiquitas te, lector, amplius lateat, sicut a veridicis viris audivi, sic adnunciare tibi cupio. Regnante Karolo magno imperatore, Pippini regis filio, bellum fit inter suos et predecessores nostros, in quo certamine Franei a nostris devicti, eum flumen Mogin dictum sine aliqua vadi certitudine palantes transire cogerentur, cervam precedentem et divina miseracione quasi viam eis demonstrantem secuti optati litoris securitate leti pociuntur. Ex hoc locus hic dictus est Francorum vadum*« (Trillmich 2011, 436/437, lat./dt.). Das Auftreten eines Hirsches als göttlichem Beistand bei einer Flussüberquerung lässt sich interessanterweise auch in der Sage »Die heilige Notburga« aus Hirschhorn (N-47,5, Duda 2007, 85ff.) finden. Auch hier fungiert der Hirsch im frühen Mittelalter als Weiser des Weges über den Neckar.

1929 Siehe »Die Querkel werden über den Fluss gesetzt« aus Bischberg (M-393, Spiegel 1912, 242f.), »Die Querkel setzten über« aus Wiesen (M-423, Spiegel 1912, 244), »Die Querkel setzten über« aus Nedensdorf (M-427, Spiegel 1912, 244), »Die Quärkel setzen über« und »Der Fährmann von Unnersdorf« aus Unnersdorf (M-429, Spiegel 1912, 244; Radunz/Radunz 1982, 99) und »Die Querkele im Staffelberg« aus Hausen (Spiegel 1912, 245).

1930 Siehe »Der Fährmann von Großwallstadt« aus Großwallstadt (M-100,3, Brand u.a. 1983, 151f.), »Wildes Heer an der Lengfurter Fähre« aus Lengfurt (M-174, Müller u.a. 2008, 601; Spiegel 1912, 235), »Das wilde Heer fliegt über den Main« aus Marktheidenfeld (M-179,4, Spiegel 1912, 245), »Das Wilde Heer fährt über« aus Karlstadt (M-226, Spiegel 1912, 236), »Das wilde Heer fährt über« aus Laudenbach (M-227,7, Spiegel 1912, 236), »Das wilde Heer setzt über« aus Himmelstadt (M-232, Spiegel 1912, 236), »Das wilde Heer setzt über« aus Zellingen (M-235,5, Spiegel 1912, 236f.), »Das wilde Heer setzt über« aus Erlabrunn (M-240,5, Spiegel 1912, 237), »Das wilde Heer setzt über« aus Veitshöchheim (M-244, Spiegel 1912, 237), »Das Wilde Heer bei Randersacker« aus Randersacker (M-258,3, Högler 1996, 69; Spiegel 1912, 237f.), »Die Überfahrt der Wilden Jagd« aus Sommerhausen (M-265,4, Högler 1996, 93; Spiegel 1912, 238), »Das wilde Heer setzt über« aus Mainstockheim (M-290,6, Spiegel 1912, 239), »Sage vom wilden Heer« aus Dettelbach (M-294, Worschech 1991, o.S.), »Das wilde Heer setzt über« und »Das Wilde Heer bei Nordheim« aus Nordheim (M-307,3, Spiegel 1912, 239f.; Treutwein 1969, 17f.), »Das wilde Heer setzt über« und »Das Wilde Heer bei Wipfeld« aus Wipfeld (M-325,3, Spiegel 1912, 240; Treutwein 1969, 15; Ludwig 2003, 12ff.) und »Das wilde Heer setzt über« aus Hallstadt (M-397, Spiegel 1912, 244).

1931 Sowohl am Main als auch am Neckar findet sich die Geschichte, dass das verfluchte Geld, meistens Gold, heiß ist und ein Loch in das Holz der Fähre brennt. In vielen Fällen erhält der Fährmann diesen Lohn nicht auf Nachfragen, weil er zu verängstigt ist, sondern er wird durch die übernatürliche Gestalt gewährt.

1932 Siehe »Der Fahrgast mit der Geißklaue« aus Hofstetten (M-209, Spiegel 1912, 235), »Ein feurig Männlein wird übergesetzt« aus Heidingsfeld (M-255,9, Spiegel 1912, 237), »Ein kopfloser Reiter / Der unsichtbare Fahrgast« aus Hohenfeld (M-284,2, Spiegel 1912, 238f.), »Ein Geist fährt über den Main« aus Roßstadt (M-383,6, Diller 2001, 380; Spiegel 1912, 241f.), »Der Wassergeist an der Feudenheimer Fähre« aus Feudenheim (N-8, Probst 1933, 142).

Fährmann nicht klar sind, besonders wenn diese Fahrgäste noch mit ungewohnter Währung oder in nicht üblicher Art und Weise zahlen[1933].

Eine etwas andere Problematik sprechen Sagen an, in denen der Fluss als Grenze thematisiert wird. Dies erfolgt in Geschichten, in denen Pest und Seuchen über den Fluss gesetzt werden. Diese Sorge ist nicht ganz unbegründet. Wie bereits angesprochen wurde, waren die Fährleute zu manchen Zeiten für das Fortschaffen von Bettler- und Hausiererhorden verantwortlich. Die Sage »Der Fährmann und die Pesttage«[1934], welche dem Ort Sommerach[1935] zugeschrieben wird, thematisiert dieses Problem. Der Fährmann bringt eine hagere Frau über den Fluss, deren Gesicht verdeckt und mit einem »*sonderbaren Kopfputz*« versehen ist. Nach der Überfahrt ruht sich die Frau im Hause des Fährmanns aus, zieht anschließend weiter ins Gasthaus und am nächsten frühen Morgen weiter. Kurz darauf sterben die Wirts- und die Fährleute, was auf die Pest zurückgeführt wird[1936]. An einem Fall von 1796 aus Wertheim[1937] kann ganz konkret gezeigt werden, dass der Fluss durch seine Grenzsituation einen Schutz darstellte. Aufgrund einer ausgebrochenen Viehseuche wurde es dem Handelsverkehr verboten, die Fähre zu nutzen, damit sich die Seuche nicht ausbreiten konnte[1938]. Ähnliches lässt sich auch in Bezug auf Krankheiten finden, welche für den Menschen hoch ansteckend waren.

BEDEUTUNG VON FLUSSÜBERGÄNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER VERKEHRSNETZE

Am Ende der vorliegenden Betrachtung soll ein Thema stehen, welches sich mit dem Sinn und Zweck der Übergänge, deren früherer Gestalt und Auswirkung auf die Entwicklung der Kulturlandschaft allgemein beschäftigt. Es wurde entschieden, dieses komplexe Thema nicht an den Anfang der Arbeit zu stellen, sondern an das Ende, nachdem die Bedeutung und Funktionsweise der Fährstellen dargelegt wurden.

Ein zentrales Thema vieler Ortchroniken sind die Fragen nach dem Alter der ersten Ansiedlung und warum Menschen genau diesen und nicht einen anderen Ort als ihre Heimat ausgewählt haben. Da schriftliche Quellen darüber keine Auskunft geben und auch archäologisches Material kaum weiterhelfen kann, wird versucht, mit Hilfe des Naturraums eine Erklärung zu finden. Dabei werden interessanterweise nicht die Verfügbarkeit von Ressourcen, gute mikroklimatische Bedingungen oder für Siedlungen geeignete Bodenqualitäten in Betracht gezogen, sondern oft die Verkehrswege. Es stellt sich aber die alte Frage: »Was war zuerst da?«. Ist die Lage an einer in der Frühgeschichte regelmäßig genutzten Trasse wirklich wichtiger als eine gesicherte Lebensgrundlage durch den Naturraum und passen sich Wege nicht an die Lage von Siedlungszellen an? Der Blick in die Ortschroniken lässt vermuten, dass nur der Handel und Kontakt mit anderen Siedlungen, am Ende gar die paneuropäische Bernsteinstraße, ein Überleben sichern kann. So verwundert es nicht, dass oft als der einzig ausschlaggebende Grund für die Entstehung einer Ortsgemeinschaft die Lage der Flusssiedlung an einer Furt angegeben wird. Dabei macht es keinen Unterschied, ob die Erstbesiedlung im Neo-

1933 Siehe »Überfahrt einer Kutsche« aus Wernfeld (M-216, Spiegel 1912, 235), »Ein unsichtbarer Rufer« aus Knetzgau (M-365, Spiegel 1912, 241), »Der Spitzenpöpel« aus Sand (M-369,3, Spiegel 1912, 241), »Die grausige Überfahrt« aus Hausen (M-431, Radunz/Radunz 1971, 59f.), »Die Geschichte vom Fährmann und dem Hugebocher« aus Offenbach (N-98,6, Kress 2010, 294f.) und »Der Dreckplatscher« aus Hirschhorn (N-47,5, Duda 2007, 46).

1934 Först/Schreg 1950, 15f.; Meusert 1997, 17f.; Spiegel 1912, 246

1935 Siehe M-302,2.

1936 Eine vergleichbare Sage findet sich auch am Inn (Stockner 2004).

1937 Siehe M-157.

1938 Sprotte 1982, 50.

lithikum oder im Frühmittelalter angenommen wird[1939]. Und an vermeintlichen Nachweisen für die Existenz von Furten scheint es nicht zu mangeln. Gerne werden hier bei Baggerarbeiten freigelegte Felsrücken oder archäologische Funde im Fluss angeführt[1940]. Auch Berichte älterer Personen, dass in trockenen Sommern die Furten sichtbar und begehbar wurden, kommen regelmäßig vor[1941]. Dies führt zu Aussagen wie: »[…] *der Main, dessen Furt wohl nur lokale Bedeutung besaß, hatte die ersten Siedler hier festgehalten (Fähren erscheinen erst viel, viel später)*« [1942], welche heute unsere Vorstellung von Siedlungsgenese und die frühe Art des Flussüberganges nicht nur an Main und Neckar, sondern an allen großen deutschen Flüssen prägt[1943].

Hinterfragen wir diese Aussagen kritisch und betrachten die Situation im Früh- und Hochmittelalter, einem Zeitraum, ab dem für viele Orte eine Siedlungskontinuität bis in die Moderne nachzuweisen ist. Die Aussagemöglichkeiten zu Flussübergängen in dieser Zeit sind bedauerlicherweise recht gering. Schriftliche Berichte existieren fast nicht. Lediglich einzelne Nennungen sind am Main bekannt, aber in der Regel mit großen Unsicherheiten behaftet. Nennungen von Fährgeldern, wie dem *naulum* 1030 in Würzburg[1944], sind zwar anzutreffen, in ihrer Aussagefähigkeit aber stark eingeschränkt. Als eine der wichtigsten Quellen für einen konkreten Mainübergang im Frühmittelalter kann die im vorangegangenen Kapitel vorgestellte Geschichte der Errettung Karls des Großen durch den Hirsch dienen, welche durch die Chronik Thietmars von Merseburg berichtet wird[1945]. Das Erscheinen der Hirschkuh und damit die wundersame Rettung durch Gotteshand sind Stilmittel, welche die gesamte Geschichte klar als fiktive Heiligenvita erscheinen lassen. Das einzig wirklich Verlässliche ist die Tatsache, dass der Ort »*vadum Francorum*« bzw., in anderen Nennungen dieser Zeit, *Frankonofurd* heißt[1946]. Die Art des Überganges ist aber nicht eindeutig zu klären.

Problematischerweise werden Ortsnamen mit dem Suffix »-furt« nahezu durchgängig auf die Gründung der Stadt an einer Furt, also einer seichten Durchfahrtsstelle im Fluss, zurückgeführt. Diese sind gerade am Main recht häufig[1947]. Hier ist allerdings eine gewisse Skepsis angebracht. Im Folgenden sollen kurz Überlegungen vorgestellt werden, welche die bisherigen Interpretationen in Frage stellen und eine alternative Deutung vorschlagen.

Erstens: Das Vorhandensein einer Furt beeinträchtigt die Flussschifffahrt stark und widerspricht damit dem ausdrücklichen Interesse des Königtums, die Flüsse frei und passierbar zu halten[1948]. Zwar benötigen frühmittelalterliche Schiffe nur einen geringen Tiefgang[1949], trotzdem sind gewisse Mindesttiefen des Flusses vorauszusetzen, grob geschätzt 60 cm. Im Gegensatz dazu sollte für Vieh und Wagen mit Ladung das Wasser auch

1939 Für Würzburg (M-252,5) geht F. Seberich davon aus, dass sich das heute noch sichtbare Straßensystem auf eine ältere Furt bezieht (Serberich 1958, 11 ff.). Auch H. Probst sieht als Grund für die erste Ansiedlung in Ilvesheim (N-10) eine Neckarfurt (Probst 1981, 308). In Heilbronn (N-113) werden gleich mehrere vorgeschichtliche Furten und eine frühmittelalterliche im Bereich der späteren Brücke vermutet, welche noch bis zur Anstauung des Neckars 1333 nutzbar war (Dumitrache/Haag 2001, 28. 33; Schrenk u. a. 1998, 14). Beispielhaft für die Vorstellung vieler Autoren von Ortschroniken kann O. Borst mit seiner Beschreibung für Esslingen (M-193,3) stehen. Nicht nur ist die Furt der Grund für die Ansiedlung, sondern auch der Grund für die florierende Entwicklung im Spätmittelalter, da »*im Esslinger Falle durch den Neckarübergang von allem Anfang an eine einzigartige Gelegenheit gegeben war*« (Borts 1977, 41 ff. 72).

1940 Siehe z. B. in Hanau (M-55,5, Kaiser 1988, 13; Imgram 1962, 9; besonders Mahr 1993, 11 ff.).

1941 Siehe z. B. in Großwallstadt (M-100,3, Brand u. a. 1983, 152; Kroth/Schuck 1982, 172), Hofstetten (M-209, Betz 1985, 48), Zell (M-246, Kohl 1986, 155), Ochsenfurt (M-271,3, Grünewald 1994, 165), Mainberg (M-342,8, Löhner/Löhner 1994, 84) oder Horkheim (N-117,5, Schrenk u. a. 1998, 199).

1942 Aussage über Haßfurt (M-361,7, Kehl 1948, 22).

1943 Als besonders eindrückliche Suche nach einer lokalen Furt bei Hofstetten (M-209) sei ein Artikel von W. Vorwerk mit dem Titel: »Wo in der Langenprozeltener Talbucht lag die historische Furt?« empfohlen, in dem umfangreich und mit fraglichem Ergebnis versucht wird, anhand einer Flurbezeichnung das Vorhandensein und die Position einer Furt zu belegen (Vorwerk 2011).

1944 Siehe M-252,5, Seberich 1958, 16. 157 f.

1945 Siehe Kap. Rezeption von Fähren in Sagen und Legenden, S. 251.

1946 Orth 1991, 11.

1947 Am Main sind dies Frankfurt (M-35,6), Trennfurt (M-113), Kirschfurt (M-132,7), Lengfurt (M-174, der Name soll sich von der »langen Furt« ableiten, Kuhn 2008a, 169), Ochsenfurt (M-271,3), Hirschfeld (M-326, ursprünglich als *Hirzuurtin* und *Hirzfurt* bezeichnet, Tiefenbach 1989, 267), Schweinfurt (M-340), Wonfurt (bei dem Ort in der Nähe des Mains handelt es sich um keinen Fährort, der Name soll aber auf einen ehemaligen Flussdurchgang bezogen sein, Vogt 2005, 5 f.) und Hassfurt (M-361,7).

1948 Hägermann 2002, 15 f.

1949 Kröger 2014b.

nicht zu tief sein. N. Benecke geht von einer durchschnittlichen Höhe von 75 cm bei mittelalterlichen Schweinen aus[1950], wobei eine Wassertiefe von 60 cm plus Wellenschlag schon ein Problem darstellen. Rechnet man zudem noch die recht starken saisonalen Pegelschwankungen der Flüsse mit ein, bleiben entweder die Schiffe permanent auf dem Trockenen liegen oder der Hirte schafft es nicht mehr, sein Vieh zum Markt zu bringen.

Zweitens: Das Durchqueren einer Furt kann für Fußgänger nicht nur unangenehm, sondern auch gefährlich sein. Dies lässt sich recht gut an einem militärischen Handbuch für Pioniere der preußischen Armee von 1830 ablesen. Dieses beschreibt umfassend Möglichkeiten und Wege, mit einer Armee ein Fließgewässer zu überqueren. Dabei wird auch auf die Möglichkeit der Furten hingewiesen, und es wird generell davon abgeraten, diese zu benutzen. Neben den Problemen, eine geeignete Furt zu finden bzw. zu erkennen, wird als Hauptargument gegen die Benutzung von Furten die Gefahr für die Infanterie angeführt. Die Soldaten durchnässen, was zum einen die Ausrüstung beeinträchtigt, zum anderen zu Krankheiten führen kann. Hier sind sicherlich Unterkühlungen und das Wundlaufen gemeint. Es wird dazu geraten, im Marsch nie durch eine größere Tiefe als 2,5 preußische Fuß (ca. 78 cm) oder im Notfall während eines Gefechts durch 4 Fuß (ca. 125 cm) tiefes Wasser marschieren zu lassen, bei stärkerer Strömung oder schlechtem Untergrund entsprechend weniger[1951]. Auch besteht die Gefahr, dass ein mitgeführter Wagen stecken bleibt und Ladung fortgerissen wird[1952]. Ähnliche Verhaltensweisen sind auch für das Mittelalter anzunehmen. Ein Bauer, der auf dem Weg zu einem Zentralort ist, wird sicherlich nicht gerne die Hälfte des Tages von der Hüfte abwärts in nasser Kleidung verbringen oder riskieren wollen, dass seine Waren fortgespült werden.

Drittens: Die starken geologischen Veränderungen, denen größere Flüsse unterworfen sind, können nur schwer feste Furtstellen zulassen, besonders an Flüssen mit einem starken Sand- und Kiesgeschiebe wie dem Main. Ebenso sind künstliche Aufschüttungen kaum praktikabel, da sie keine ausreichende Stabilität besäßen[1953] und auch wiederum die Schifffahrt stark behindern würden. Dazu kommt, dass häufige Benutzung eine Furt so aufwühlt und den Untergrund verschlechtert, dass die nicht mehr benutzbar ist[1954]. Zusätzlich zeigen bisherige geologische Untersuchungen gerade für das Frühmittelalter, dass die Flüsse recht tief in die Täler eingeschnitten waren. Erst mit dem Hochmittelalter werden die Flüsse flacher und breiten sich in die Talräume aus[1955]. Grund dafür ist die Abholzung der Wälder, um Flächen für eine landwirtschaftliche Nutzung zu schaffen. Gleichzeitig kennen wir aber keine verlässlichen Berichte für ganzjährig nutzbare Furten aus der Neuzeit, da es sich bei den meisten Erwähnungen um Flurnamen handelt[1956]. Die

1950 Benecke 1994, 265.

1951 Diese Angaben decken sich auch recht gut mit einem Bericht von 1598 aus Beihingen (N-152,7). Dort existierte eine Fähre für Reit- und Fahrverkehr und gleichzeitig ein Steg für Fußgänger bei einer Wassertiefe von ca. 72 cm: »*Zu under dem Steg hat ein Fahr und fürt so zweieinhalb Schuh dieff*« (Bürkle 1989, 13 Anlage 1). Die Tiefe wurde also offensichtlich zu groß empfunden, als dass Fußgänger, Wagen und Tiere durch den Fluss hätten gehen können.

1952 Hoyer 1830a, 76 f.; Hoyer 1830b, 58 ff.

1953 Es sei an dieser Stelle nur auf ausgefahrene Hohlwege hingewiesen. Noch 1860 soll in Urphar (M-163) laut eines mündlichen Berichtes ein gepflasterter Weg durch den Fluss bestanden haben, welcher aber bei der Mainkorrektion entfernt wurde (Rommel 1914, 68). Es ist eher davon auszugehen, dass es sich dabei um eine ältere Fähranlegestelle am Ufer gehandelt hat, da erstens in keiner anderen Quelle aus dieser Zeit von einer Furt in der Gegend berichtet wird und zweitens ein gepflasterter Weg im Flussbett auch aus technischen Gründen fragwürdig erscheint.

1954 Hoyer 1830b, 66.

1955 Schirmer 2007. Besonders gut lassen sich die verstärkten Sedimentierungsprozesse im Mittelalter in der Region an kleineren Flüssen wie der Aufsess nachvollziehen. Dort durchgeführte Untersuchen zeigen sehr deutlich die Auffüllung der Täler in den letzten 1.000 Jahren (Fuchs u. a. 2011).

1956 1376 wird bei Kemmer (M-400) oder Hallstadt (M-397) eine »*Meynefurt*« genannt (Jakob 1960, 2). 1377 wird in Schonungen (M-344,2) von einer Furt und einem Furtweg gesprochen: »*Item es ist zu wißen, unde zu mercken alles daz da leit obwedig dez weges genseit des Mawns der da get an der Furth bis hin auff an des hoffes holcz gein wihers* […] *Item auch daz Widach, daz da leit genseits mawns unter dem Furtwege*« (Ryba 1966, 13 f.). 1417 wird in Frickenhauen (M-273,4) erwähnt: »*ober der stat Ochsinfurt an dem furt by Frickenhusen*« (Wenisch 1972, 34). 1490 wird in Urphar (M-163) die Flurbezeichnung »*am Furt*« verwendet (Rommel 1914, 68). 1519 wird in Hallstadt (M-397) eine Furt genannt (Groh 1952, 56). Um 1600 wird in Hofstetten (M-209) eine Flur »*an der Furth*« erwähnt (Betz 1985, 48). 1680 wird eine Furt in Goßmannsdorf (M-268,2) genannt (Furkel 1970, 112). Leider ohne die Angabe einer Jahreszahl wird in Lengfurt (M-174) von Furtwiesen und dem Furtweinberg gesprochen (Kuhn 2008a, 169).

früheste Nennung einer Furt im Arbeitsgebiet findet sich 779 in Heidingsfeld[1957] mit der Nennung »*ober Hettingesueld, inmitten moin, in die niderostun urslath furtes, inmitten moin, unzenden brunnon so dar westernumhalbe moines*«[1958]. Quellen, in denen nicht nur der Begriff »Furt« vorkommt, sondern auch deren Nutzung eindeutig beschrieben ist, finden sich nur an den Oberläufen von Main, Neckar und Regnitz. In Breitengüßbach[1959] war die Passage durch den Fluss 1832 möglich, allerdings nur bei Niedrigwasser, und dem Fährmann wurde erlaubt, dafür trotzdem den halben Fährlohn zu verlangen[1960]. Ebenso wurde bei flachen Flussabschnitten an den Oberläufen wie in Brunn[1961] versucht, mit Fähren zu arbeiten. 1873 wird jedoch darüber geklagt, dass diese selbst beim Transport unbeladener Fuhrwerke auf dem Grund liegen bleibe[1962]. Aber auch wenn eine Furt bestand und durch Fahrzeuge genutzt werden konnte, wurden trotzdem Fußgängerstege errichtet, um zu verhindern, dass die Menschen durch den Fluss gehen mussten[1963]. Als 1770 in Kirchentellinsfurt[1964] die erste für Wagen befahrbare Brücke errichtet wird und diese nicht mehr durch den Fluss fahren müssen, wird in der Baurechnung deutlich die Freude darüber und das Bedürfnis danach ausgedrückt: »*hat der hiesige Orth ab antzquo nichts* so *sehnlich gewünscht als eine Neckar-Bruck, um dadurch nicht nur von beständiger Gefahr vor Menschen und Vieh befreyt zu werden sondern auch im Ansehen aller Arthen von Arbeiten, freye Hände zu bekommen*«[1965].

Viertens: Es zeigte sich in den bisher durchgeführten Untersuchungen, dass in den hoch- und spätmittelalterlichen Quellen vorkommende Begriffe wie »vort« häufig als »Furt« übersetzt wurden und sich bei zweifelhaften Lesarten zwischen »Fart« und »Furt« oft für Letztere entschieden wurde[1966]. Genauso können diese aber auch als »Fahrt« übersetzt werden. In diversen Urkunden bis weit in die Neuzeit hinein ist der Begriff »Fahrt« mit Fähre gleichgesetzt[1967]. Auch die Ortsnamen Fahr am Main[1968] oder Urphar[1969] und die dazugehörigen Fähren unterstützen eine solche Vermutung. Es ist anzunehmen, dass für den Begriff »Furt« über einen längeren Zeitraum ein Bedeutungswandel oder ein Bedeutungsmonopol entstanden ist.

1957 Siehe M-255,9.

1958 Strasser 1986, 1; Borchardt 2005, 65.

1959 Siehe M-404.

1960 Schewda 1989, 113; Maierhöfer 1964, 15. Auch etwas weiter oberhalb findet sich 1841 in der Nähe von Ebing (M-408) eine »*Durchfahrt*« durch den Main (Gunzelmann 1999, 138). Auch für weitere Orte oberhalb von Breitengüßbach finden sich verlässliche Erwähnungen oder Kartendarstellungen von Furten. Am Neckar wird 1554 in Beihingen (N-152,7) von einer »*Furth zu Beyhingen*« wo »*etlich große Böm verstreckht worden* [sind]*, welche außgerombt müeßten werden*« gesprochen. F. Bürkle vermutet, dass eine saisonale Viehfurt mit Stämmen befestigt wurde, welche nun entfernt werden müssen (Bürkle 1989, 134). Auch in Mühlhausen (N-176) werden 1561 mehrere Übergänge in einer Karte gezeigt, wobei es sich vermutlich um Furten handelt (Hagel 1984, 37f.). In Kirchentellinsfurt (N-244) wird bis zum Bau der Brücke 1770 nachweislich eine Furt für Wagen genutzt (Heusel/Maier 2007, 471). An der Regnitz wird in Altendorf (R-21,6) 1504 eine Furt genannt (Held 1994, 64), ebenso in Möhrendorf (R-42,5) »*ein guter furt daselbst über die Rednicz*« (Dürschner u.a. 2007, 299). Zu den Furten am Oberlauf der Regnitz s. besonders Schnelbögl/Hofmann 1952; Hofmann 1957.

1961 Siehe M-417.

1962 Gunzelmann 2003, 120f. Auch am Neckar musste 1863 in Untereisesheim (N-105) Kies entfernt werden, weil die Fähre die Heuernten nicht hätte über den Fluss bringen können (Angerbauer/Koch 1976, 113f.).

1963 So z.B. 1852 in Michelau (M-444, Perzel 1988, 44; 1994, 252).

1964 Siehe N-244.

1965 Zuvor mussten die Wagen entladen, die Güter über die Fußgängerbrücke getragen und auf der anderen Seite wieder aufgeladen werden. Ein Fuhrmann, der dies nicht tat, musste mitansehen, wie zwei seiner Pferde im Fluss ertranken. Auch die Versuche, die Furt auszubauen, waren erfolglos und wurden immer wieder durch Hochwasser zunichte gemacht (Heusel/Maier 2007, 471).

1966 Schneider 2007b, 193.

1967 Siehe dazu den Online-Anhang, Katalog der Fährorte. Hinzu kommt auch noch, dass es sehr leicht zwischen den Begriffen »Fart« und »Furt« zu Lautverschiebungen kommen kann und eine Bedeutungstrennung fast nicht möglich ist (freundlicher Hinweis von Prof. em. Dr. A. Greule, Institut für Germanistik an der Universität Regensburg). Auch die Unterscheidung in einer Handschrift zwischen »a« und »u« fällt nicht immer leicht. Ein solcher Fall liegt wohl im Fall von Kleinochsenfurt (M-270) vor. Hier transkribiert A. Kampfmann einen Textabschnitt von 1805 wie folgt: »*Die Furt bei dem Dorf zwischen der Ochsenfurter Wiesen und dem Dorf* […] *gibt die Hälfte, 2 Pfd. 10 Pf. Zins, und die andere gibt l Pfd. Zins in das vormahlige Kloster Ebrach*« (Kampfmann 1990, 24). Dies widerspräche sämtlichen anderen Schriftquellen aus der Region, und es ist zu vermuten, dass das Wort »Furt« eher als »Fart« gelesen werden sollte.

1968 Siehe M-317,7. Die erste Nennung des Ortes erfolgte 1188 (Meusert 1997, 50).

1969 Siehe M-163. Die erste Nennung soll bereits aus dem 8. Jh. stammen (Rommel 1914, 66; Sprotte 1982, 10).

Im Deutschen Wörterbuch der Gebrüder Grimm von 1878 wird der Begriff als »*ein durchgang für gehende, reitende, fahrende durch ein wasser oder gewässer*« verstanden. Zudem wird auf die Ähnlichkeit des Wortes in anderen europäischen Sprachen hingewiesen[1970]. Schaut man in das älteste, die gesamte deutsche Sprache prägende Werk, die ursprüngliche Übersetzung der Bibel[1971] durch Luther, findet man siebenmal den Begriff »Furt« im Sinne einer Flussquerung[1972]. Die Übersetzung des hebräischen Originaltextes als »seichte Durchgangsstelle durch einen Fluss« scheint auch für sechs der Fälle zuzutreffen, für 2. Sam. 19,19 allerdings nicht[1973]. Sowohl das ursprüngliche hebräische Wort[1974] unterscheidet sich in dieser Passage von den sechs anderen Bibelstellen als auch die Deutung in späteren Übersetzungen[1975]. Es ist somit entweder anzunehmen, dass Luther eventuell das Wort nicht kannte und falsch übersetzte oder aber den Begriff wohl kannte und ihn seiner Zeit entsprechend richtig als »Furt« übersetzte, also im Sinne von »Übergang« oder »Passage«.

Fünftens: Die Verwendung bzw. Übersetzung des Begriffes »vadum« erfährt in den deutschen Übersetzungen mittelalterlicher Quellen in der Regel eine andere Interpretation als im Ausland. So wird bislang eher pauschal die Übersetzung als seichte Übergangsstelle angewandt, beeinflusst durch »klassische« Wörterbücher, die eine solche vorschlagen[1976]. Dagegen wird in Wörterbüchern, welche auf das mittelalterliche Latein spezialisiert sind, die Übersetzung »*passage de rivière, endroit où l'on peut passer la rivière en bac – river crossing, ferry service*« angeboten[1977]. Diese differenzierte Übersetzung trifft vermutlich auch für den Begriff »Furt« zu. Auf das Problem der »Bedeutungslosigkeit« von Ortsnamen selbst weist H. Tiefenbach in seinem Artikel »Furtnamen und Verwandtes« ausdrücklich hin. Er ist der Meinung, dass aus der Nennung eines Ortsnamens mit »Furt« nicht auf die Beschaffenheit eines Ortes geschlossen werden könne[1978]. Damit wäre auch die weit verbreitete Vorstellung, dass Furtnamen in der Kombination mit Tiernamen, wie es am Main in Unterfranken häufig der Fall ist, auf die Tiefe der Furt einen Hinweis geben, obsolet[1979].

Sechstens: Die Begriffe »Furt« und »vadum« werden teilweise in den Quellen auch direkt mit Fähren in Zusammenhang gebracht. So wird in einer für den Ort Obernburg[1980] im Jahr 1344 ausgestellten Quelle von einem »*vadum* […] *quod vulgariter dicitur eyn far*« gesprochen, also einer »vadum, welche im Allgemeinen eine »*Far*«/Fähre genannt wird« (**Abb. 170**)[1981]. In einer weiteren Quelle von 1486 verleiht das Domkapitel des Erzbistums Würzburg dem Bürgermeister und Rat zu Frickenhausen[1982] eine »*furt und das fare mitsampt der brucken*«[1983]. Dies zeigt aber, dass *vadum* und *furt* nicht nur für eine flache Stelle im Fluss stehen kann, sondern auch als Begriff für eine Fährstation verwendet wurde. Der Gebrauch von Umschreibungen oder die Kombination lateinischer Texte und deutscher Passagen sind nicht untypisch im Mittelalter. Im Fall von Obernburg scheint der Grund die Unkenntnis des lateinischen Begriffes für »Fähre« zu sein. Dass dies offensichtlich kein Einzelfall ist, sondern auch königsnahe Schreibstuben betreffen kann, zeigt die Quelle des sogenannten »Humber ferry case« von 1348[1984]. In dieser Quelle wird die Entschädigung für einen Fährunfall an der Humber in Ostengland behandelt. Die Verhandlung wird vor der »King's

1970 http://woerterbuchnetz.de/DWB/ (Stand 24.07.2015).

1971 Verwendet wurde vorrangig www.bibel-online.net (Stand 24.07.2015).

1972 Gen. 32,23; Jos. 2,7; Ri. 3,28; 12,5.6; 2. Sam. 19,19 und Jer. 51,32.

1973 »[…] *vnd machten die Furt / das sie das Gesinde des Königs hinüber füreten / vnd theten was jm gefiele. Simei aber der son Gera fiel fur dem Könige nider / da er vber den Jordan fuhr* […]« (Luther 1545 – Letzte Hand).

1974 In diesem Fall: `Abarah / *ab-aw-raw* (עֲבָרָה). Bei den anderen Bibelstellen: ma`abar / *mah-ab-awr'* (מַעֲבַר).

1975 King James (1611) *ferry boat*; Elberfelder (1905) *Fähre*; Luther (1912) *Fähre*; Louis Segond (1910) *bateau*.

1976 z. B. Stowasser u. a. 1994, 537.

1977 Niermeyer 1984, 1058.

1978 Tiefenbach 1989, 268 f.

1979 Siehe Anm. 1943. Entsprechend ist eine Furt gemeint, die für Ochsen, Hirsche, Schweine oder Hasen noch passierbar wäre. Siehe dazu auch Wenisch 1972, 29 ff.

1980 Siehe M-104,5.

1981 Unveröffentlichte Urkunde des Stifts St. Peter und Alexander zu Aschaffenburg vom 9. Juni 1344 im Stadtarchiv Aschaffenburg, U 1658.

1982 Siehe M-273,5.

1983 Wenisch 1972, 42.

1984 Freundlicher Hinweis auf diese Quelle von Prof. Dr. Stuart Jenks.

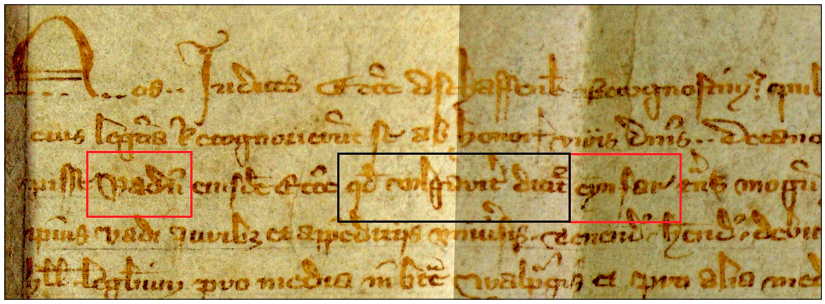


Abb. 170 Ausschnitt aus der Obernburger Quelle von 1344. – (Foto L. Kröger 2012).

bench«, der königlichen Gerichtsbarkeit, geführt und auch dort niedergeschrieben. Die gesamte Quelle ist in Latein verfasst, bis auf die Passage »*Nicholaus atte Tounesende de Hesel, feryman*«. Das an dieser Stelle »*feryman*« verwendet wird und kein lateinischer Begriff, zeigt wohl, dass auch der königlichen Schreibstube keine alternative Bezeichnung bekannt war und im mittelalterlichen Latein schlicht kein eigenständiger Begriff für »Fähre« existierte[1985].

Siebtens: Bei der Bearbeitung der Einbäume am Main wurde unter anderem ein Einbaum untersucht, welcher östlich von Hassfurt bei Mariaburghausen am Main gefunden wurde[1986]. Dieser konnte vor Ort dokumentiert und als Fähreinbaum vom Typ 2 angesprochen werden (**Abb. 22**). Eine entnommene dendrochronologische Probe erbrachte das überraschende Datum von 596 n.Chr. Der fehlende Splint spricht für eine Datierung nach 606, womit dieser Fund zeitlich isoliert steht[1987]. Wir haben damit einen archäologischen Nachweis einer frühmittelalterlichen Fähre am Main, während der ostfränkischen Expansion. Aus dieser Zeit kennen wir in der Region keine Schriftquellen, und auch archäologische Funde sind die Ausnahme. Interessanterweise befindet sich eine der wenigen bekannten Fundstellen einer wohl fränkisch beeinflussten Befestigung in der Nähe des Fundortes des Einbaums. Einzelne Funde der Befestigung Eltmann am Main datieren in die späte Merowingerzeit, ebenso ist die erste Nennung des Ortes 741/754 als ausgesprochen früh zu bezeichnen[1988]. Wir wissen nicht, wer die Herrschaft in Eltmann ausübte. Es liegt aber die Vermutung nahe, dass diese Befestigung unter anderem die Kontrolle über einen Flussübergang ausübte. Dieser war offensichtlich mit einem Fährschiff ausgestattet, welches auch Wagen unabhängig von Wasserstand und Strömung über den Main bringen konnte. Besonderes Gewicht erhält dieser Fund, wenn man sich die bislang angenommene gleichzeitige Situation in Frankfurt vor Augen führt. Dass am Ort eines Königshofes und einer späteren Pfalz kein fester Flussübergang bestand, während in der Nähe im deutlich untergeordneten Eltmann eine Fähre genutzt werden konnte, verwundert durchaus, zumal der Main bei Eltmann zwar schon eine beeindruckende Größe aufweist, diese aber auf der Höhe von Frankfurt nochmals deutlich zunimmt.

Diese Überlegungen sind ganz klar auf Main und Neckar bezogen und lassen sich nicht oder nur bedingt auf andere Flüsse übertragen. Flüsse sind aufgrund ihrer geographischen, geologischen und hydrologischen Eigenschaften nur als Einzelnes zu betrachten. Beeinflusst durch diese Faktoren bilden sie zum Teil relativ geschlossene Kulturräume mit eigenen Entwicklungslinien. Untersuchungen in anderen Regionen wie z. B. an der Saône zeigen ein vollkommen anderes Bild im Vergleich zum Main oder Neckar. Dort fanden sich offensichtlich vom Neolithikum an bis in das 19. Jahrhundert hinein Furten in reicher Zahl, bis sie durch Baggerarbeiten zur Flussvertiefung zerstört wurden[1989]. Es ist also nicht möglich, pauschale Aussagen zu treffen, welche auf alle Gewässer anzuwenden sind. Nur detaillierte Untersuchungen für jeden einzelnen Fluss können unsere Fragen an die Vergangenheit beantworten.

1985 Sayles 1965, 66 ff.
1986 Siehe EN-97.
1987 Siehe Kap. Datierung der Einbaumfunde, S. 99.
1988 Ettel 2001, 198; 2011.
1989 Bonnamour/Wirth 2001; Dumont 2002.

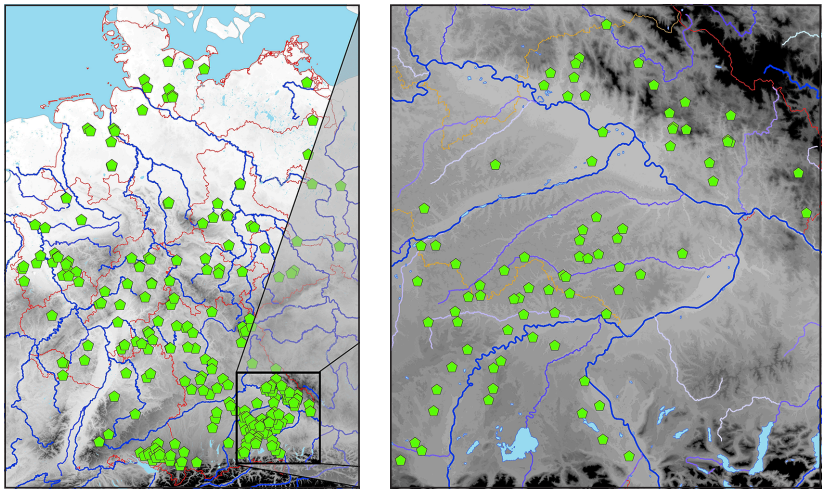


Abb. 171 Überblick über heutige Ortsnamen, in denen der Begriff »Furt« vorkommt, links Gesamtdeutschland, rechts Südostbayern. – (Kartierung L. Kröger 2015, Daten zusammengestellt von T. Siems).

Dennoch muss klar gesagt werden, dass die sprachliche Komponente und die Frage nach der Bedeutung des Wortes »Furt« oder »vadum« sich auf alle Regionen übertragen lässt. Der Begriff stand nicht für eine seichte Stelle im Fluss, sondern beschreibt lediglich eine Passage. Dabei muss es sich nicht einmal um eine Passage mit Bezug zu Wasser handeln, wie es eine Kartierung von Furtorten zeigt (**Abb. 171**). Anhand aktueller Ortslisten wurde versucht, sämtliche Orte, in denen der Begriff »Furt« in unterschiedlichen Formen auftritt[1990], zu kartieren. Abgesehen von einer Abgrenzung zwischen dem ober- und niederdeutschen Sprachraum konnten keine erklärbaren Muster festgestellt werden[1991]. Gleichzeitig zeigt aber die Konzentration der Furtorte in Südostbayern, dass sich ein großer Teil der Orte nicht in der Flussniederung befindet, wie man es annehmen würde, sondern auf den Höhenrücken. Unterstützt wird dieser Eindruck durch Ortsnamen wie Furth im Wald, Lkr. Cham, welcher sich wohl auf eine Passstraße bezog.

Nun ließe sich anmerken, dass die Art der Flusspassage nur eine untergeordnete Rolle spielen würde, und allein die Tatsache, dass der Fluss an dieser Stelle überhaupt passiert werden kann, deutlich wichtiger ist. Das mag für den lokalen Transport durchaus zutreffend sein. Der überregionale Verkehr hingegen orientiert sich an den besser ausgebauten Flussübergängen, und umgekehrt werden Passagen an wichtigen Trassen bereitwilliger verbessert. Besonders deutlich ist dies am Beispiel der Übergänge von Lengfurt-Triefenstein[1992] und dem benachbarten Marktheidenfeld[1993] in der Mitte des 19. Jahrhundert nachzuvollziehen. Aus den Schriftquellen[1994] und besonders deutlich aus der Marschkarte von Fackenhofen von 1791[1995] wird ersichtlich, dass die Hauptverbindung zwischen Würzburg, Aschaffenburg und weiter nach Frankfurt über die Fähre in Lengfurt geführt wird. Mit dem Bau der Brücke in Marktheidenfeld 1846 und dem Ausbau der Straßentrasse geht der Fährverkehr von Lengfurt stark zurück. Dadurch häufen die Pächter in kürzester Zeit hohe Schulden an, was sich wiederum negativ auf die Einnahmen des Lehnsherrn auswirkt[1996]. Der Übergang versinkt in der Folge quasi in der Bedeutungslosigkeit.

Wie wichtig für die Herrschaft aber die Kontrolle über die Fernhandelswege war, lässt sich an einem Disput um 1700 zwischen dem Brückenkommandanten von Heidelberg[1997] und dem Schultheißen von Neckarhau-

1990 Dazu zählen auch Furth, Fürt, und Fürth.

1991 Ausgangspunkt für die Kartierung war die Vermutung, dass es sich bei den Orten mit dem Begriff »Furt« um Ortsnamen aus der fränkischen Ostexpansion handeln könnte, die im Gebiet des ehemaligen römischen Imperiums nicht anzutreffen sind. Diese Annahme konnte nicht bestätigt werden.

1992 Siehe M-174.

1993 Siehe M-179,4.

1994 Siehe Online-Anhang, Katalog der Fährorte.

1995 Hofmann 1956.

1996 Kuhn 2008a, 180.

1997 Siehe N-25,4.

sen[1998] zeigen. Besonders die Fernwagen aus der Schweiz, welche die Rheinebene entlangfahren, scheinen nicht länger die Brücke in Heidelberg[1999], sondern aus Zeit- und Kostengründen die Fähre in Neckarhausen zu nehmen. Mit einem Benutzungsverbot der Fähre wird versucht, die Wagen wieder nach Heidelberg zu lenken, um mit den Einnahmen den Wiederaufbau der Brücke zu finanzieren. Die Gemeinde Neckarhausen wehrt sich dagegen, und besonders der lokale Schultheiß hat ein persönliches finanzielles Interesse daran, dass der Fernverkehr weiterhin durch sein Dorf fährt. Nachdem ein Amtsknecht im Auftrag der Heidelberger sieben oder acht Wagen für zwei Nächte und einen Tag festsetzen lässt, verlegen die Fernfahrer ihre Überfahrt nun nach Mannheim und damit durch Wormser Territorien. Daraufhin kommt es zu einem Umdenken, und es wird versucht, einen Ausgleich zwischen den Parteien zu finden. Der Brückenkommandant verlangt zwar noch immer die Schließung der Fähre, aber selbst der Kurfürst lehnt dies ab aus Angst, dem Handel weiter zu schaden. Der Brückenkommandant wird daraufhin anderweitig großzügig abgefunden[2000].

1998 Siehe N-14.

1999 Diese ist zu diesem Zeitpunkt zerstört und es existiert nur eine Schiffsbrücke.

2000 Backes/Fillbrunn 1995, 12 ff.

VERSUCH DER REKONSTRUKTION EINES IDEALTYPISCHEN FÄHRSTANDORTES UND ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Untersuchungen zu Fähreinbäumen und Fährübergängen stellen bislang ein Desiderat innerhalb der Forschung dar. Dabei bietet die Analyse von Flussübergängen umfangreiche Verknüpfungsmöglichkeiten zu anderen Fragestellungen der Kulturlandschaftsforschung. Der glückliche Umstand herausragender Erhaltungsbedingungen für Einbäume am Main mit 114 Funden und sieben Funden am Neckar sowie ein reiches Schrifttum an Ortschroniken und regionalen Betrachtungen an beiden Flüssen ermöglichten eine umfassende Untersuchung, welche in der vorliegenden Arbeit präsentiert wird.
Die Entwicklung der Fähren an Main und Neckar lässt sich zum aktuellen Zeitpunkt bis in das Frühmittelalter verfolgen. Zwar liegen aus dieser Zeit nur sehr spärliche archäologische und schriftliche Quellen vor, diese legen aber einen Grundstein für eine komplexe Entwicklung bis in die Moderne. Abgesehen von bekannten römischen Brücken besitzen wir momentan keine Kenntnis über die Gestalt von Flussübergängen in der Vor- und Frühgeschichte, da Furten in Form seichter Passagen durch den Fluss an den im Mittelalter schiffbaren Abschnitten wohl ausgeschlossen werden können.

Um 1300

Mit dem Beginn des Hochmittelalters bis zu seinem Ausgang nehmen die archäologischen und auch schriftlichen Quellen deutlich zu. Die große Menge an Einbaumfunden, welche als Schwimmkörper für die Konstruktion von Fähren genutzt wurden, zeigt besonders am Main einen großen Variantenreichtum. Auch wenn die gleichen Fahrzeugtypen verwendet wurden, lassen sich dennoch unterschiedliche Herstellungstechniken beobachten. Dies lässt sich deutlich am vorhandenen Material zeigen und belegt zugleich, dass wir unterschiedliche Bautraditionen vorfinden können.
Die schriftlichen Quellen zeigen bereits den vielschichtigen rechtlichen Status der Fähren. Diese waren an einen Grundherrn gebunden, welcher das Fährrecht gegen eine Pachtgebühr vergeben konnte. Über Details der alltäglichen Nutzungspraxis schweigen die Quellen zu großen Teilen noch. Viele der Berichte stehen isoliert und lassen sich kaum vergleichen. Dies liegt vor allem an der zurückhaltenden Schreibpraxis dieser Zeit. Gleichzeitig kann vermutet werden, dass viele Fährnennungen in den Quellen bislang nicht als solche erkannt worden sind (Abb. 172).

Um 1500

Während des Spätmittelalters wandeln sich die Einbaumformen weiter und lassen sich am Obermain typologisch gut von ihren früheren Vertretern unterscheiden. Dies liegt insbesondere auch daran, dass die bislang zum Bau der Einbäume genutzten Eichen komplett der Tanne weichen müssen. Mit der Zunahme der datierten Funde werden gleichzeitig die Unterscheidungsmöglichkeiten zwischen den Fundtypen prägnanter, sodass selbst kleinräumige Bautraditionen erkennbar werden.



Abb. 172 Rekonstruktion eines Ortes mit Fährstation um 1300. – (Zeichnung F. Frese 2015, bearbeitet L. Kröger).

Auch die schriftlichen Quellen zu den Fähren nehmen deutlich zu. So ist es nun möglich, zwischen bedeutenden und kleineren Fährübergängen zu unterscheiden. Wir erhalten Informationen über die Vergabepraxis der Pacht, deren Höhe und ebenso die Preise, welche für die Überfahrten gezahlt werden müssen. Gleichzeitig sind die Fährleute selber nicht mehr anonym, sondern wir kennen ihre Namen und zum Teil ihre familiären Hintergründe. Ebenso treten nun auch die Fährfährnutzer und mit ihnen ihre Transportgüter stärker in den Vordergrund (**Abb. 173**).

Um 1700

Im Verlauf der frühen Neuzeit verschwinden die Fähreinbäume und das archäologische Material zu den Fährfahrzeugen bricht ab. Parallel dazu finden sich in den Quellen mehr Informationen zu den aus Planken gefertigten Fahrzeugen und ihren Erbauern. Neben den schriftlichen Zeugnissen spielen ikonografische und kartografische Quellen eine wichtigere Rolle. Diese und auch die weitere Zunahme an Schriftquellen sorgen dafür, dass wir wohl ein nahezu geschlossenes Bild von der Lage von Flussübergängen im Arbeitsgebiet besitzen. Neben dem Gewicht, welche die Flussübergänge in kriegerischen Auseinandersetzungen dieser Zeit besitzen, wird auch immer stärker deren Bedeutung für den Fernhandel erkennbar. Der Wert, den der Ausbau von Infrastruktur für die eigene Wirtschaft bedeutet, kommt immer mehr zum Tragen. Gleichzeitig müssen sich die Fähren und Fährleute den neuen Bedürfnissen anpassen, sodass Zufahrten ausgebaut werden, immer größere Fähren angeschafft und auch kleine Fährhäuschen errichtet werden, damit der Fährmann auch nachts seine Kunden übersetzen kann. Die Kulturlandschaft am Fluss wird immer stärker dem menschlichen Bedürfnis nach schnellem Transport angepasst (**Abb. 174**).



Abb. 173 Rekonstruktion eines Ortes mit Fährstation um 1500. – (Zeichnung F. Frese 2015, bearbeitet L. Kröger).



Abb. 174 Rekonstruktion eines Ortes mit Fährstation um 1700. – (Zeichnung F. Frese 2015, bearbeitet L. Kröger).



Abb. 175 Rekonstruktion eines Ortes mit Fährstation um 1900. – (Zeichnung F. Frese 2015, bearbeitet L. Kröger).

Um 1900

Mit dem Voranschreiten der Neuzeit wandelt sich die Gesellschaft mit großer Geschwindigkeit, und damit auch die Fähren. Durch das Aufbrechen alter Herrschaftssysteme wechseln viele Fähren gleichzeitig ihre Besitzverhältnisse. Besonders die Gemeinden erlangen nun selbst die Herrschaft über ihre Fähren, in wenigen Fällen sogar private Personen. Das Transportgewerbe an Land, aber auch auf den Flüssen, verlangt nach immer größeren Ladekapazitäten. Die alten Antriebstechniken mit der Stakstange sind nicht mehr ausreichend und die Straßen in den Städten sind ebenfalls zu klein geworden. So müssen viele Fähren umgerüstet und verlegt werden. Gleichzeitig soll der Transport schneller vonstatten gehen, sodass kleine Ortschaften zum Teil eigenständig Personenfähren einrichten. Mit dem Übergang zur Moderne im Verlauf der Industrialisierung werden gleichzeitig große Fortschritte in der Bautechnik erlangt. Diese führen dazu, dass nun, am Ende des 19. Jahrhunderts, vermehrt Brücken entstehen und somit das Ende der Fähren einleiten (Abb. 175).

LITERATUR

Absch/Dippold 2000: D. Absch / G. Dippold, 1200 Jahre Unterleiterbach. Dorf-Leben (Unterleiterbach 2000).

Adameck u. a. 1996: M. Adameck / M. Lund / K. Martens, Erfahrungen mit dem Einbaum. Herstellung und Erprobung eines steinzeitlichen Bootes. In: E. Heege (Hrsg.), Experimentelle Archäologie in Deutschland. Texte zur Wanderausstellung (Oldenburg 1996) 49-50.

Adameck/Schween 2000: M. Adameck / J. Schween, Großräumige Kulturkontakte an der Weser in der Vor- und Frühgeschichte. Mit Überlegungen zur Weserschiffahrt und zum Landverkehr. In: N. Humburg (Hrsg.), Die Weser. Ein Fluß in Europa. Leuchtendes Mittelalter (Holzminden 2000) 8-23.

Altmann 2010: C. Altmann, Es war einmal Feudenheim. Erinnerungen an frühere Zeiten (Mannheim 2010).

Altpaß 2011: H. Altpaß, Fechenheim 1933-1948 (Fechenheim 2011).

Alves 1986: F. Alves, A piroga monóxila de Geraz do Lima. Arqueólogo Portugués 1986, 210-234.

1988: F. Alves, The dugout of Geraz do Lima. In: O. Filgueiras (Hrsg.), Local Boats. Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (Oxford 1988) 287-292.

2009: F. Alves, L'archéologie fluviale au Portugal. In: A. Dumont (Hrsg.), Archéologie fluvial en Europe. Dossiers d'archéologie 331 (Dijon 2009) 78-81.

Amkreutz-Götz 2003: M. Amkreutz-Götz, Fährbetrieb während des Mainbrückenbaus. Jahrbuch. Beiträge zu Geschichte und Gegenwart 2003, 165-167.

2009: M. Amkreutz-Götz, 70 Jahre Freibad. 170 Jahre Badespaß. Jahrbuch. Beiträge zu Geschichte und Gegenwart 2008/2009, 103-128.

Ammann u. a. 1977: B. Ammann / A. Furger / M. Joos / H. Liese-Kleiber, Der bronzezeitliche Einbaum und die nachneolithischen Sedimente (Bern 1977).

Ammon 2005: H. Ammon, Forchheim in Geschichte und Gegenwart (Bamberg 2005).

Amrhein 1896: A. Amrhein, Franconia Sacra. Das Landkapitel Lengfurt (Würzburg 1896).

1983: M. Amrhein, Lohr am Main. 1333-1983. 650 Jahre Stadtrecht (Lohr a. M. 1983).

Andersen 1987: S. Andersen, Mesolithic dug-outs and paddles from Tybrind Vig, Denmark. Acta archaeologica Pomoranica 57, 1987, 87-106.

2011: S. Andersen, Ertebølle Canoes and Paddles from the Submerged Habitation Site of Tybrind Vig, Denmark. In: J. Benjamin / C. Bonsall / C. Pickard / A. Fischer (Hrsg.), Submerged prehistory (Oxford 2011) 1-14.

Andersen u. a. 1991: S. Andersen / B. Lind / O. Crumlin-Pedersen, Slusegårdgravpladsen III. Gravformer og gravskikke Bådgravene (Aarhus 1991).

Angerbauer/Koch 1976: W. Angerbauer / R. Koch, Geschichte von Untereisesheim (Neckarsulm 1976).

Angerer 1927: F. Angerer, Über den Mondseer Einbaum. In: L. Franz / J. Weninger (Hrsg.), Die Funde aus den prähistorischen Pfahlbauten im Mondsee (Wien 1927) 99-104.

Angst/Göbel 1991: K. Angst / E. Göbel, Haßmersheim, Hochhausen, Neckarmühlbach. Bilder aus alter Zeit (Horb am Neckar 1991).

Alfieri 1968: N. Alfieri, Tipi navali nel delta antico del Po. In: Atti del Convegno internazionale di studi sulle antichità di Classe (Ravenna 1968) 187-208.

Alford 1992: M. Alford, Orgins of Carolina split-dugout canoes. The International Journal of Nautical Archaeology 21 (3) 1992, 191-203.

1999: M. Alford, Tracing colonial Carolina boats to their European roots. In: P. Pomey / É. Rieth / J. Bill / O. Crumlin-Pedersen (Hrsg.), Construction navale maritime et fluviale. Approches archéologique, historique et ethnologique (Paris 1999) 273-279.

Arbeitskreis Nilkheimer Geschichte 1997: Arbeitskreis Nilkheimer Geschichte, Nilkheim. Von der christlichen Ursiedlung zum Stadtteil (Aschaffenburg 1997) o. S.

Arneth 1965: K. Arneth, Bischberg. Ein fränkisches Ganerbendorf (Hallstadt 1965).

1972: K. Arneth, Gaustadt. Ein fränkisches Klosterdorf (Hallstadt 1972).

1981: K. Arneth, Viereth. Beiträge zur Geschichte des Dorfes (Hallstadt 1981).

Arnold 1983: B. Arnold, Les dernières pirogues monoxyles de Suisse centrale. Helvetia archaeologica 55/56, 1983, 271-286.

1992: B. Arnold, Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel 2 (Ruau 1992).

1995: B. Arnold, Pirogues monoxyles d'Europe central. Construction, typologie, évolution 1 (Neuchâtel 1995).

1996a: B. Arnold, Pirogues monoxyles d'Europe central. Construction, typologie, évolution 2 (Neuchâtel 1996).

1996b: K. Arnold, 1250 Jahre Kitzingen. Aus dem Schatten des Klosters zur Stadt am Main (Kitzingen 1996).

2002: B. Arnold, Logboats from Europe and the CD-ROM, or a solution to the endless search for documents (2000 edition). The International Journal of Nautical Archaeology 31 (1) 2002, 129-132.

Artmann 2008: K.-H. Artmann, Bambergs Rangschiffer auf Main und Regnitz (Bamberg 2008).

Aschbach 1843: J. Aschbach, Geschichte der Grafen von Wertheim von den ältesten Zeiten bis zu ihrem Erlöschen im Mannsstamme im Jahre 1556. Zweiter Theil (Frankfurt a. M. 1843).

Ayala 2013: G. Ayala, Lyon, Saint-Georges. Archéologie, environnement et histoire d'un espace fluvial en bord de Saône (Paris 2013).

Bach/Schöner 1989: G. Bach / K. Schöner, Bergrheinfeld-Garstadt. 100 Jahre im Bild (Horb a. N. 1989).

Backes/Fillbrunn 1995: K. Backes / G. Fillbrunn, Fähre Neckarhausen. Geschichte und Geschichten (Mannheim 1995).

Badel/Christof 2000: D. Badel / K. Christof, 700 Jahre alte Mainbrücke Kitzingen (Kitzingen 2000).

Balayan 2000: K. Balayan, Ancient Vessels of Lake Sevan. Traditions and Culture. In: F. Lüth / U. Schoknecht / O. Nakoinz / H. Beer / Ch. Börker / H. Schlichtherle (Hrsg.), IKUWA – Schutz des Kulturerbes unter Wasser. Veränderungen europäischer Lebenskultur durch Fluß- und Seehandel (Lübstorf 2000) 329-335.

Battenberg 2006: F. Battenberg, Repertorien des hessischen Staatsarchives Darmstadt. Bestand C 1 A. Urkundensammlungen und Kopiare (Darmstadt 2006).

Batz 2007: G. Batz, Die Jahrtausendchronik. Die Geschichte des Dorfes Hausen und seiner Landesherren aus Bamberg, Nürnberg und Bayreuth 1007-2007 (Erlangen 2007).

Bauer 1965: R. Bauer, Heimatbuch Reistenhausen mit Kirschfurt (Reistenhausen 1965).

1977: H. Bauer, Die kulturlandschftliche Entwicklung des alten Amtes Dettelbach seit dem 16. Jahrhundert (Würzburg 1977).

1983: H. Bauer, Dettelbach. Geschichte einer romantischen Stadt am Main und ihrer Ortsteile (Münsterschwarzach 1983).

1992: S. Bauer, Wasserfahrzeuge aus Bayerns Vorzeit. Das archäologische Jahr in Bayern 1991 (1992), 80-82.

1994: A. Bauer, Zellingen in alten Bildern (Zellingen a. M. 1994).

Bauer/Hoppe 1991: S. Bauer / M. Hoppe, Die ersten Holzfunde der Chamer Gruppe. Neue Ergebnisse der Rettungsgrabung in der endneolithischen Siedlung bei Dietfurt a. d. Altmühl. Das archäologische Jahr in Bayern 1990 (1991), 41-42.

Bauer u. a. 1984: H. Bauer / H. Kleinhenz / M. Stöcklein, Dettelbach am Main in alten Ansichten (Zaltbommel 1984).

1993: I. Bauer / W. Endres / B. Kerkhoff-Hader / R. Koch / H.-G. Stephan, Leitfaden zur Keramikbeschreibung (Mittelalter-Neuzeit). Terminologie – Typologie – Technologie (Kallmünz 1993).

Baum 2005: H.-P. Baum, Aspekte der Heidingsfelder Wirtschaftsgeschichte im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. In: R. Leng (Hrsg.), Die Geschichte der Stadt Heidingsfeld. Von den Anfängen bis zur Gegenwart (Regensburg 2005) 321-356.

Beard 1931: D. Beard, Boat-Building and Boating (New York 1931).

Bechert 1996: T. Bechert, Die Frühzeit bis zu den Karolingern. In: E. Mittler (Hrsg.), Heidelberg. Geschichte und Gestalt (Heidelberg 1996) 20-37.

Beck/Ellmers 1994: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde 8 (1994) 94-99, s. v. Fähre (H. Beck / D. Ellmers, Fähre).

Beetschen/Steiger 1996: W. Beetschen / O. Steiger, Rheinübergänge von Kaiserstuhl zum Kaiserstuhl. Von alten und neuen Brücken und Stegen, Furten und Fähren, Fährleuten und Brückenbauern (Basel 1996).

Bellwood u. a. 2007: P. Bellwood / J. Cameron / N. van Viet / B. van Liem, Ancient Boats, Boat Timbers, and Locked Mortise-and-Tenon Joints from Bronze/Iron-Age Northern Vietnam. The International Journal of Nautical Archaeology 36(1) 2007, 2-20.

Bemmann/Bemmann 1998: G. Bemmann / J. Bemmann, Der Opferplatz von Nydam. Die Funde aus den älteren Grabungen: Nydam-I und Nydam-II. 2: Katalog und Tafeln (Neumünster 1998).

Benecke 1994: N. Benecke, Der Mensch und seine Haustiere. Die Geschichte einer jahrtausendealten Beziehung (Stuttgart 1994).

Benedum u. a. 1991: C. Benedum / K.-P. Büttner / G. Egert / F. Pfrang / W. Stahr, Astheim und seine Kartause (Würzburg 1991).

Berninger 1928: M. Berninger, Wie auch dem kleinen und neueren Dorfe Roszstadt eine Ortsgeschichte werden kann (Roßstadt 1928).

1987: O. Berninger, Die Kettenschiffahrt auf dem Main. Main-Nachrichten Mitteilungsblatt 6, 1987.

1995: F. Berninger, Chronik der Stadt Klingenberg am Main II (Klingenberg 1995).

1996: O. Berninger, Mainfähre Klingenberg-Trennfurt. In: Mainschifffahrtsnachrichten 15 (Wörth a. M. 1996) 13-16.

2000: O. Berninger, 250 Jahre Schiffer- und Fischerverein Wörth am Main. Eine geschichtliche Betrachtung über die Mainschiffahrt, den Schiffbau in Wörth und den Ausbau des Maines zur Schiffahrtsstraße mit besonderer Berücksichtigung der Entwicklung der Schiffahrt und des Schiffbaues in Wörth am Main (Kleinheubach 2000).

2003: O. Berninger, Die Marktschifffahrt zwischen Mainz und Frankfurt. In: Mainschifffahrtsnachrichten 20 (Wörth a. M. 2003) 44-53.

Berninger/Berninger 1986: G. Berninger / F. Berninger, Klingenberg – Röllfeld – Trennfurt in alten Bildern (Klingenberg 1986).

Berti 1986: F. Berti, Rinvenimenti di archeologia fluviale ed endolagunare nel delta Ferrarese. Bollettino d'Arte, Supplemento, Archeologia subacquea 3, 1986, 19-38.

Betz 1985: H. Betz, Chronik Langenprozelten (Gemünden a. M. 1985).

Bidault 1945: J. Bidault, Pirogues et pagaies (Paris 1945).

Binding 1993: G. Binding, Baubetrieb im Mittelalter (Darmstadt 1993).

Binggeli 1997: M. Binggeli, Der bronzezeitliche Einbaum von Vinglez. Ein moderner Nachbau. Archäologie der Schweiz 20(3), 1997, 106-111.

Birkholz 2008: E. Birkholz, Geschichte des Marktes Bruck seit 15.9.1924 (Eltersdorf 2008).

Bischoff 1953: J. Bischoff, Baiersdorf. Entwicklungsgeschichte einer fränkischen Kleinstadt (Baiersdorf 1953).

2006: N. Bischoff, Warum Segnitz »Segnitz« heißt. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, Februar 2006, 1-8.

2007: N. Bischoff, Segnitz, deine Denkmäler. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, November 2007, 1-16.

2008: N. Bischoff, Mord und Totschlag. Von der »Entleibung eines schwedischen Soldaten« und anderen ungewöhnlichen Todesfällen in Segnitz. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, April 2008, 1-12.

2009: N. Bischoff, 60 Jahre Wiederaufbau der Segnitzer Mainbrücke 1949-2009. Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 2009, 307-322.

2010a: N. Bischoff, Brückenschläge. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, September 2010, 1-12.

2010b: N. Bischoff, Gemarkungen, Feldgeschworene und Grenzkonflikte (1). Das Segnitzer Feldschiederamt und der große Streit

um den Kleinen Anger. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, März 2010, 1-8.

2010c: N. Bischoff, Gemarkungen, Feldgeschworene und Grenzkonflikte (1). Der Stickelkrieg zwischen Segnitz und Marktsteft. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, Mai 2010, 1-12.

Bitsch/Piele 2010: R. Bitsch / A.-K. Piele, Die Bootssammlung des Museums für Völkerkunde in Heidelberg. Skyllis 10(1), 2010, 78-86.

Bleile 2008: R. Bleile, Archäologische Quellen zur mittelalterlichen Binnenschifffahrt in Mecklenburg-Vorpommern. In: F. Biermann / U. Müller / T. Terberger (Hrsg.), »Die Dinge beobachten …«. Festschrift für Günter Mangelsdorf zum 60. Geburtstag (Rahden/Westf. 2008) 473-496.

Böcking 1980: W. Böcking, Die Geschichte der Rheinschiffahrt. Schiffe auf dem Rhein in drei Jahrtausenden (Moers 1980).

Bock 1934: K. Bock, Margetshöchheim. Geschichte des Dorfes (Veitshöchheim 1934).

Bockius 2002a: R. Bockius, Die römerzeitlichen Schiffsfunde von Oberstimm in Bayern. Monographien des RGZM 50 (Mainz 2002).

2002b: R. Bockius, Die Fischhälter (Bünnen) von Zwammerdam. In: A. Mees / B. Pferdehirt (Hrsg.), Römerzeitliche Schiffsfunde in der Datenbank »Navis I«. Kataloge Vor- und Frühgeschichtlicher Altertümer 29 (Mainz 2002) 57-59.

2006: R. Bockius, Die spätrömischen Schiffswracks aus Mainz. Monographien des RGZM 67 (Mainz 2006).

2013: R. Bockius, Ruder-»Sport« im Altertum. Facetten von Wettkampf, Spiel und Spektakel. Mosaiksteine. Forschungen am RGZM 10 (Mainz 2013).

Boczar 1966: M. Boczar, The craft in use at the rivergate of the Dunajec. The Mariner's Mirror 52(3) 1966, 211-222.

Bode 1978: H. Bode, Frankfurter Sagenschatz. Sagen und sagenhafte Geschichten, nach den Quellen und älteren Sammlungen sowie der Lersner'schen Chronik neu erzählt von Helmut Bode (Frankfurt a. M. 1978).

Boe 1978: G. de Boe, Roman boats from a small river harbour at Pommeroeul, Belgium. In: J. du Plat Taylor / H. Cleere (Hrsg.), Roman shipping and trade. Britain and the Rhine provinces (London 1978) 22-30.

Böhm 1984: K. Böhm, Die neue Chronik. Erlenbach a. Main 1958-1984 (Erlenbach 1984).

Böhn 1969: D. Böhn, Kitzingen am Main. Stadtgeographie und zentralörtliche Beziehungen (Würzburg 1969).

Börker 2009: Ch. Börker, Im Einbaum über das Schwarze Meer. Eine alte Beschreibung des Wasserwegs von Kiev ins Byzantinische Reich. Skyllis 9(1), 2009, 105-108.

Boetto 2008: G. Boetto, Le imbarcazioni-vivaio. In: F. Lugli / A. Assunta Stoppiello (Hrsg.), Atti del 3º Convegno Nazionale di Etnoarcheologia (Oxford 2008) 167-171.

2010: G. Boetto, Fishing vessels in Antiquity. The archaeological evidence from Ostia. In: T. Bekker-Nielsen / D. Bernal Casasola (Hrsg.), Ancient nets and fishing gear. Proceedings of the International Workshop on »Nets and Fishing Gear in Classical Antiquity: A First Approach« (Cádiz 2010) 243-255.

Bolay 1974: T. Bolay, Chronik Poppenweiler (Bietigheim 1974).

Bonino 1981: M. Bonino, Rafts and dugouts in central Italy. The primitive phase of local inland boatbuilding. The Mariner's Mirror 67(2) 1981, 125-148.

1983: M. Bonino, Le imbarcazioni monossili in Italia. Bollettino del Museo Civico di Padova 72, 1983, 51-78.

1988: M. Bonino, Primitive, archaic and simple boats in Italy. A palimpsest or a puzzle? In: O. Filgueiras (Hrsg.), Local Boats. Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (Oxford 1988) 465-472.

Bonnamour/Wirth 2001: L. Bonnamour / S. Wirth, Die Saône. Ein Glücksfall für die Flußarchäologie in Europa. In: H.-P. Kuhnen (Hrsg.), abgetaucht, aufgetaucht – Flussfundstücke. Aus der Geschichte. Mit ihrer Geschichte (Trier 2001) 13-30.

Bonnin 1998: Ph. Bonnin, Découverte de deux pirogues monoxyles mésolithiques entre Corbeil-Essonnes (Essonne) et Melun (Seine-et-Marne). In: Les derniers chasseurs-cueilleurs d'Europe occidentale (Besançon 1998) 305-311.

Borchardt 2005: K. Borchardt, Heidingsfeld im Mittelalter von der Würzburger Markbeschreibung bis um 1500. In: R. Leng (Hrsg.), Die Geschichte der Stadt Heidingsfeld. Von den Anfängen bis zur Gegenwart (Regensburg 2005) 65-104.

Bork-Pedersen 2011: K. Bork-Pedersen, Stammebåde (Aarhus 2011).

Borst 1997: O. Borst, Geschichte der Stadt Esslingen am Neckar (Esslingen 1977).

Brand 2006: F.-W. Brandt, Fährmann hol über. Zur Geschichte der Fähren der Mittelweser (Holzminden 2006).

Brand/Müller 1998: H. Brand / H. Müller, Ladenburg. Stadtrundgang in historischen Bildern (Horb a. N. 1998).

Brand u. a. 1983: G. Brand / W. Karl / F. Zahnleiter, Liebes altes Dorf. Bilder und Erinnerungen aus Kleinwallstadt und Hofstetten (Kleinwallstadt 1983).

Brandl 2003: A. Brandl, Urtümliche Wasserfahrzeuge aus Unterfranken. Der Schweinfurter Einbaum von 1207. Schweinfurter Mainleite 2003(2) 38-47.

2004: A. Brandl, Einbäume. Urtümliche Wasserfahrzeuge aus Unterfranken. Beiträge zur Archäologie in Unterfranken 2004, 215-225.

Brandt 1997: F.-W. Brandt, Herstelle – ein Fährort mit Tradition (Bremerhaven 1997).

2006: F.-W. Brandt, Fährmann hol über. Zur Geschichte der Fähren der Mittelweser (Holzminden 2006).

Brandt/Kühn 2004: K. Brandt / H. Kühn (Hrsg.), Der Prahm aus dem Hafen von Haithabu. Beiträge zu antiken und mittelalterlichen Flachbodenschiffen (Neumünster 2004).

Breining 1925: F. Breining, Alt-Besigheim in guten und bösen Tagen. Denkwürdigkeiten einer württembergischen Kleinstadt (Besigheim 1925).

Breitenbach 1999: A. Breitenbach, Laudenbach am Main. Ein Ortsportrait (Laudenbach 1999).

Brenner-Wilczek u. a. 2006: S. Brenner-Wilczek / G. Cepl-Kaufmann / M. Plassmann, Einführung in die moderne Archivarbeit (Darmstadt 2006).

Bresler 1995: G. Bresler, 1000 Jahre Erlangen mit näherer Umgebung. Chronik mit Bildern (Erlangen 1995).

Breunig 1996: P. Breunig, The 8000-year-old dugout canoe from Dufuna (NE Nigeria). In: G. Pwiti / R. Soper (Hrsg.), Aspects of African archaeology. Papers from the 10th Congress of the PanAfrican Association for Prehistory and Related Studies (Harare 1996) 461-468.

Bright 1979: L. Bright, North Carolina. Recovery and preservation of a fresh water canoe. The International Journal of Nautical Archaeology 8(3) 1979, 261-263.

Brod 1959: W. Brod, Der Schiffer- und Fischer-Verein zu Marktsteft. Die Mainlande. Geschichte und Gegenwart 10(14) 1959, 55-56.

1982: W. Brod, Aus der Geschichte der Fischerzunft Rothenfels am Main (Würzburg 1982).

Brod/Wondrak 2010: W. Brod / P. Wondrak, Zunft und Fisch. 1000 Jahre Fischerzunft in Würzburg. 1010-2010 (Würzburg 2010).

Bröstler 1972: H. Bröstler, Alte Ansichtskarten aus dem Landkreis Marktheidenfeld. Ein Buch für seine Menschen als Erinnerung (Marktheidenfeld 1972).

1985: H. Bröstler, Alte Ansichtskarten von Marktheidenfeld. Ein Spaziergang durch das alte Marktheidenfeld (Marktheidenfeld 1985).

2000: H. Bröstler, Marktheidenfeld 1900-2000. Bilder aus 100 Jahren 1 (Marktheidenfeld 2000).

Brunner 1903: K. Brunner, Zur Forschung über alte Schiffstypen auf den Binnengewässern und an den Küsten Deutschlands und der angrenzenden Länder. B. Donaugebiet. Correspondenz-Blatt der deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte 34(1-2) 1903, 1-13.

Bürkle 1989: F. Bürkle, Der Neckar und Freiberg im Wandel der Zeit (Freiberg 1989).

Bundschuh 1802: J. K. Bundschuh, Beschreibung der Reichstadt Schweinfurt. Ein historisch-topographisch-statistischer Versuch (Ulm 1802).

Burkhardt 2003: M. Burkhardt, Arbeiten im Archiv. Praktischer Leitfaden für Historiker und andere Nutzer (Paderborn 2006).

Burningham 2014: N. Burningham, Experimental Maritime Archaeology. In: C. Smith (Hrsg.), Encyclopedia of global archaeology (New York 2014) 2716-2718.

Bus 1999: E. Bus, Kleinostheim – Fortschritt mit Tradition. Zur Geschichte einer Gemeinde von 1800-2000 (Kleinostheim 1999).

2005: E. Bus, »Die Einwohner daselben arbeiten sehr fleißig …«. Ortschronik zur Geschichte Klein-Auheims anlässlich des 1200. Jahrestages der urkundlichen Ersterwähnung 2006 (Hanau 2005).

Busenkell 1977: H. Busenkell, Das Buch Fechenheim (Offenbach a. M. 1977).

Capelle 1988: T. Capelle, Eine Auswanderungsflotte der Völkerwanderungszeit. Deutsches Schiffahrtsarchiv 11, 1988, 15-19.

Caroli 1992: M. Caroli, Feudenheim. Illustrierte Geschichte eines Mannheimer Vorortes (Mannheim 1992).

Carter/Kenchington 1982: J. Carter / T. Kenchington, A dugout log-canoe in Uniacke Lake, Nova Scotia, Canada. The International Journal of Nautical Archaeology 11(3) 1982, 245-249.

Casson 1973: L. Casson, Ships and Seamanship in the Ancient World (New Jersey 1973).

Čepelev 1999: V. Čepelev, Finds of ancient dugouts in the USSR and cossack dugouts »oaks«. In: P. Pomey / É. Rieth / J. Bill / O. Crumlin-Pedersen (Hrsg.), Construction navale maritime et fluviale. Approches archéologique, historique et ethnologique (Paris 1999) 41-56.

2009a: V. Čepelev, Östliche Einbäume. Vor- und frühgeschichtliche und mittelalterliche Funde aus Russland, dem Baltikum und der Ukraine. Skyllis 8, 2007/2008 (2009), 90-99.

2009b: V. Čepelev, Kosaken-Boote. I: Die sogenannten »Eichen«. Skyllis 8, 2007/2008 (2009), 124-128.

Chittick 1979: N. Chittick, Early ports in the Horn of Africa. The International Journal of Nautical Archaeology 8(4) 1979, 273-277.

Chrisman 1993: K. Crisman, An Archaeological Approach. Recording boats from their remains and learning from their parts. In: P. Lipke / P. Spectre / B. Fuller (Hrsg.), Boats. A manual for their documentation (Nashville 1993) 303-320.

Christ 2007: G. Christ, Lohr am Main. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 34 (München 2007).

Clark 1952: G. Clark, Prehistoric Europe. The Economic Basis (London 1952).

Clausen 1987: F. Clausen, Von Ufer zu Ufer. Die technische Entwicklung der Fähren im Bonner Raum (Bonn 1987).

Coarelli 2000: F. Coarelli, The column of Trajan (Rom 2000).

2008: F. Coarelli, The column of Marcus Aurelius (Rom 2008).

Coates u. a. 1995: J. Coates / S. McGrail / D. Brown / E. Gifford / G. Grainge / B. Greenhill / P. Marsden / B. Rankov / C. Tipping / E. Wright, Experimental Boat and Ship Archaeology. Principles and Methods. The International Journal of Nautical Archaeology 24(4) 1995, 293-301.

Conradis 1939: H. Conradis, Die techisch-geschichtliche Entwicklung von Verfahren, Geräten und Maschinen für Naßbaggerung (Berlin 1939).

Cordier 1963: G. Cordier, Quelques mots sur les pirogues monoxyles de France. Bulletin de la Société préhistorique française 60/5-6, 1963, 306-315.

1972: G. Cordier, Pirogues monoxyles de France. Premier supplément. Bulletin de la Société préhistorique française 69, 1972, 206-211.

Cornaggia 1967: O. Cornaggia Castiglioni, Le Piroghe preistoriche Italiane. Problematica ed inventario dei reperti. Natura. Rivista di scienze Naturali 58, 1967, 5-48.

Cornaggia/Calegarie 1978: O. Cornaggia Castiglioni / G. Calegarie, Le piroghe monossili italiane. Nuova tassonomia – Aggiornamenti – Iconografia. Preistoria Alpina 14, 1978, 163-172.

Crumlin-Pedersen 1967: O. Crumlin-Pedersen, Parallel to Dunajec craft? The Mariner's Mirror 53(1) 1967, 31.

1977: O. Crumlin-Pedersen, Some principles for the recording and presentation of ancient boat structures. In: S. McGrail (Hrsg.), Sources and techniques in boat archaeology (Oxford 1977) 163-177.

1990: Crumlin-Pedersen, Ole (1990): The boats and ships of the Angles and Jutes. In: S. McGrail (Hrsg.), Maritime Celts, Frisians, and Saxons (London 1990) 98-116.

1995: O. Crumlin-Pedersen, Boat-burials at Slusegaard and the Interpretation of the Boat-grave Custom. In: Crumlin-Pedersen/Munch 1995, 86-99.

1997: O. Crumlin-Pedersen, Viking-Age Ships and Shipbuilding in Hedeby/Haithabu and Schleswig (Schleswig, Roskilde 1997).

2006: O. Crumlin-Pedersen, Experimental archaeology and ships. Principles, problems and examples. In: L. Blue / F. Hocker / A. Englert (Hrsg.), Connected by the sea. Proceedings of the tenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (Oxford 2006) 1-7.

2010: O. Crumlin-Pedersen, Archaeology and the sea in Scandinavia and Britain. A personal account (Roskilde 2010).

Crumlin-Pedersen/Munch 1995: O. Crumlin-Pedersen / B. Munch Thye (Hrsg.), The ship as symbol in prehistoric and medieval Scandinavia (Copenhagen 1995).

Cser 2007: A. Cser, Kleine Geschichte der Stadt und Universität Heidelberg (Stuttgart 2007).

Cser u. a. 1992: A. Cser / R. Vetter / H. Joho, Geschichte der Stadt Eberbach am Neckar vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Sigmaringen 1992).

Curci 2006: J. Curci, Logboats of the southeastern United States. Investigating the question of form (East Carolina University 2006).

Czysz 1998: W. Czysz, Die ältesten Wassermühlen. Archäologische Entdeckungen im Paartal bei Dasing (Thierhaupten 1998).

Czysz u. a. 2005: W. Czysz / K. Dietz / Th. Fischer / H.-J. Kellner, Die Römer in Bayern (Hamburg 2005).

2007: W. Czysz / H. Dietrich / D. Ebner / S. Köglmeier, Empfehlungen zur zeichnerischen Darstellung von archäologischen Funden im Bereich des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege. Bericht der bayerischen Bodendenkmalpflege 47(58) 2006/2007, 385-394.

Dahl 1811: K. Dahl, Geschichte und Topographie der alten Herrschaft Klingenberg und Prozelden am Maine. Ein Beitrag zur Geschichte und Topographie der Großherzoglich-Frankfurtischen Staaten (Darmstadt 1811).

Dammann 1981: W. Dammann, Einbaum-Flottille von Großkrotzenburg. Das Logbuch 17 (2) 1981, 64.

1986: W. Dammann, Der Brigg-Einbaum. Das Logbuch 22(4), 1986, 125-129.

Danker-Carstensen/Richter 2002: P. Danker-Carstensen / S. Richter, »Hol över«. Die Fähre Kronsnest über die Krückau (Bremerhaven 2002).

Dannheimer 1980: H. Dannheimer, Ausgrabungen und Funde in Unterfranken. Frankenland N. F. 32, 1980, 162.

Dashwood-Howard 2009: D. Dashwood-Howard, Das Bootsunglück auf dem Sennfelder See am 31. Januar 1861 (Sennfeld 2009).

David 1986: F. David, Übersetztechnik. Brücken, Fähren, Schwimmwagen (Berlin 1986).

Delfs 1952: J. Delfs, Die Flößerei im Stromgebiet der Weser (Bremen 1952).

Delpino 2009: Ch. Delpino, La Ricerca archeologica in acque interne. Il Villaggio neolitico de »La Marmotta« sulle antiche sponde del Lago di Bracciano (Anguillara Sabazia, Roma). In: F. Nieto / M. Cau Ontiveros / C. Aguer (Hrsg.), Arqueología náutica mediterránea (Girona 2009) 263-273.

Denzinger 1968: A. Denzinger, Wernau Neckar. Werden und wachsen. Eine Chronik (Wernau 1968).

Dettelbacher 1978: W. Dettelbacher, Von der Fähre zum Steg (Würzburg 1978).

Dettenhofer 2000: C. Dettenhofer, Schiffbau, Schiffahrt und Fährbetrieb in Prüfening einst und jetzt. In: E. Dünninger, 1000 Jahre Prüfening. Ein Ort feiert seine Geschichte und Gegenwart (Regensburg 2000) 43-48.

Deuber 1872: J. W. Deuber, Geschichte der Pfarreien Seußling, Pautzfeld, Hallerndorf, Hirschaid & Buttenheim (Forchheim 1872).

Diller 2001: S. Diller, Die Stadt Eltmann in Geschichte und Gegenwart (Eltmann 2001).

2008: S. Diller, Geschichte der Stadt Haßfurt 1871-2007 (Haßfurt 2008).

Diller/Jäger 2007: S. Diller / W. Jäger, 800 Jahre Wülflingen. Ein fränkisches Ganerbendorf im Spiegel der Geschichte. Frankenland N. F. 59, 2007, 245-261.

Dippold/Bäumel 2009: G. Dippold / P. Bäumel, Der Landkreis Lichtenfels (Kulmbach 2009).

Dippold/Bornschlegel 1999: G. Dippold / A. Bornschlegel, Reundorf. Geschichte und Geschichten zwischen Vierzehnheiligen und Banz (Staffelstein 1999).

Dippold u. a. 2006: G. Dippold / R. Kühhorn / W. Rössler, Der Vergangenheit auf der Spur. Eine Entdeckungsreise durch das Bamberger Land (Bamberg 2006).

Dirsch u. a. 2001: M. Dirsch / A. Gühring / T. Schulz, Marbach und das Wasser (Ludwigsburg 2001).

Dittmann 2003: E. Dittmann, Oferdingen. Bilder aus vergangenen Zeiten (Horb a. N. 2003).

Dronke 1850: E. Dronke (Hrsg.), Codex Diplomaticus Fuldensis (Kassel 1850).

Droste 1992: K. Droste, Von Ufer zu Ufer. Furten – Fähren – Brücken. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte der Mittelweser-Region (Nienburg 1992).

Drüppel/Raith 2000: C. Drüppel / A. Raith, Geschichte der Gemeinde Neckartailfingen (Neckartailfingen 2000).

Duda 2007: W. Duda, Sagen des Neckartals von Neckarsteinach über Eberbach und Mosbach bis vor Bad Wimpfen (Freiburg 2007).

Dürschner u. a. 2007: J. Dürschner / R. Dürschner / W. Kindel / K. Lindner / D. Setzer, Die Chronik der Gemeinde Möhrendorf (Erlangen 2007).

Dumitrache/Haag 2001: M. Dumitrache / S. Haag, Heilbronn (Heilbronn 2001).

Dumont 2002: A. Dumont, Les passages à gué de la Grande Saône. Approche archéologique et historique d'un espace fluvial (de Verdun-sur-le-Doubs à Lyon) (Dijon 2002).

Dussel 2013a: K. Dussel, Haßmersheim und seine Fähre. In: K. Dussel (Hrsg.), Haßmersheim. Die Geschichte der Schiffergemeinde und ihrer Ortsteile Hochhausen und Neckarmühlbach (Heidelberg 2013) 172-175.

2013b: K. Dussel, Kleine Geschichte der Neckarfähre Hochhausen. In: K. Dussel (Hrsg.), Haßmersheim. Die Geschichte der Schiffergemeinde und ihrer Ortsteile Hochhausen und Neckarmühlbach (Heidelberg 2013) 175-176.

Eberle/Maier 1994: W. Eberle / P. Maier, Kirchentellinsfurt. 400 Jahre württembergisch – 400 Jahre evangelisch (Kirchentellinsfurt 1994).

Ebersold 1997: G. Ebersold, Herrschaft Zwingenberg. Ein gescheiterter Staatsbildungsversuch im südöstlichen Odenwald (1504-1806) (Frankfurt a. M. 1997).

Eckoldt 1980: M. Eckoldt, Schiffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter (Bremerhaven 1980).

1983: M. Eckoldt, Schiffahrt auf kleinen Flüssen. 1. Der Neckar und seine Nebenflüsse zur Römerzeit. Deutsches Schiffahrtsarchiv 6, 1983, 11-24.

1985: M. Eckoldt, Schiffahrt auf kleinen Flüssen. 2. Gewässer im Bereich des »Odenwaldneckars« im ersten Jahrtausend n. Chr. Deutsches Schiffahrtsarchiv 8, 1985, 101-116.

1986: M. Eckoldt, Schiffahrt auf kleinen Flüssen. 3. Nebenflüsse des Oberrheins und des unteren Mains im ersten Jahrtausend n. Chr. Deutsches Schiffahrtsarchiv 9, 1986, 59-88.

Eckoldt/Braun 1998: M. Eckoldt / H.-G. Braun (Hrsg.), Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen (Hamburg 1998).

Edelmann/Heußler 2005: M. Edelmann / K. Heußler, Veitshöchheim (Erfurt 2005).

Egert 1962: G. Egert, Stadt und Pfarrei Volkach. Ein Beitrag zur Stadtgeschichte Frankens (Würzburg 1962).

1993: G. Egert, Die Nordheimer Fahrordnung von 1603. Unsere Mainschleife 1/1993, 13-14.

Eggert/Samida 2013: M. Eggert / S. Samida, Ur- und Frühgeschichtliche Archäologie (Tübingen 2013).

Eigmüller 1997: M. Eigmüller, Fänkisches Freilandmuseum in Bad Windsheim: Der Alte Bauhof (Bad Windsheim 1997).

Eimer 1947: M. Eimer, Neckarfurt und Durchgangsstraße bei Tübingen. Tübinger Blätter 35, 1946-1947, 16-21.

Einkörn 1997: F. Einkörn, Großingersheim. Erinnerungen in Bildern (Horb a. N. 1997).

Eißing 2010: T. Eißing, Dachlandschaft – Konstruktionslandschaft. Zu den Wechselbezügen von Landschaft, Holzart und Dachgestühl. In: B. Franz / A. Hubel (Hrsg.), Historische Kulturlandschaft und Denkmalpflege. Definition – Abgrenzung – Bewertung – Elemente – Umgang (Holzminden 2010) 196-205.

2013: T. Eißing, Der Nürnberger Reichswald – Wiege der Forstwirtschaft. In: H. May / M. Rodenberg, Der Reichswald. Holz für Nürnberg und seine Dörfer (Bad Windsheim, Lauf an der Pegnitz 2013) 10-25.

Elkin 2014: D. Elkin, Argentina. Maritime Archaeology. In: C. Smith (Hrsg.), Encyclopedia of global archaeology (New York 2014) 508-519.

Ellmers 1972: D. Ellmers, Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa (Neumünster 1972).

1973: D. Ellmers, Kultbarken, Fähren, Fischerboote. Vorgeschichtliche Einbäume in Niedersachsen. Die Kunde N. F. 24, 1973, 23-62.

1978: D. Ellmers, Shipping on the Rhine during the Roman period. The pictorial evidence. In: J. Du Plat Taylor / H. Cleere (Hrsg.), Roman shipping and trade. Britain and the Rhine provinces (London 1978) 1-14.

1980a: D. Ellmers, Mittelalterliche Schiffe am Rhein. Beiträge zur Rheinkunde 32, 1980, 3-14.

1980b: D. Ellmers, Ein Fellboot-Fragment der Ahrensburger Kultur aus Husum, Schleswig-Holstein? Offa 37, 1980, 19-24.

1981: D. Ellmers, Schiffe auf der Weser zur Hansezeit. Neue Ergebnisse der Schiffsarchäologie, unter besonderer Berücksichtigung Südniedersachsens. In: K. Friedland / D. Ellmers (Hrsg.), Städtebund und Schiffahrt zur Hansezeit (Herzberg 1981) 23-49.

1985a: D. Ellmers, 200 Jahre Schiffsarchäologie im Flussgebiet der Weser. Deutsches Schiffahrtsarchiv 8, 1985, 43-94.

1985b: D. Ellmers, Flößerei in Vorgeschichte, Römerzeit und Mittelalter. In: H.-W. Keweloh (Hrsg.), Flößerei in Deutschland (Stuttgart 1985) 12-33.

1987a: D. Ellmers, Der spätmittelalterliche Fähreinbaum von Heilbronn-Neckaraue. In: Ellmers/Zimmermann 1987, 21-26.

1987b: D. Ellmers, Überblick über das Fährwesen von den Anfängen bis zur frühen Neuzeit. In: Ellmers/Zimmermann 1987, 27-34.

1987c: D. Ellmers, Frühe Schiffahrt auf Ober- und Mittelweser und ihren Nebenflüssen. In: J. Bachmann / H. Hartmann (Hrsg.), Schiffahrt – Handel – Häfen. Beiträge zur Geschichte der Schiffahrt auf Weser und Mittellandkanal (Minden 1987) 17-50.

1996: D. Ellmers, The Beginnings of Boatbuilding in Central Europe. In: R. Gardiner (Hrsg.), The earliest ships. The evolution of boats into ships (London 1996) 11-23.

2002: D. Ellmers, Baumschiff und Oberländer. Archäologie, Ikonografie und Typenbezeichnungen einer mittelalterlichen Binnenschiffsfamilie. In: K. Elmshäuser (Hrsg.), Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schiffahrt des Mittelalters (Hamburg 2002) 97-106.

2003: D. Ellmers, Veröffentlichungen 1965-2003: Nachträge und Ergänzungen. Deutsches Schiffahrtsarchiv 26, 2003, 21.

2014: D. Ellmers, Kogge und Holk als Schiffe der Hanse. In: M. Hundt / J. Lokers (Hrsg.), Hanse und Stadt. Akteure, Strukturen und Entwicklungen im regionalen und europäischen Raum. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag (Lübeck 2014) 53-67.

Ellmers/Schnall 1998: Reallexikon der germanischen Altertumskunde 6 (1998) 601-613, s. v. Einbaum (D. Ellmers / U. Schnall).

Ellmers/Zimmermann 1987: D. Ellmers / W. Zimmermann (Hrsg.), Die Heilbronner Einbaum-Fähre (Heilbronn 1987).

Elsas 1936/1940/1949: M. Elsas, Umriss einer Geschichte der Preise und Löhne in Deutschland. Vom ausgehenden Mittelalter bis zum Beginn des neunzehnten Jahrhunderts 1-2A/B (Leiden 1936, 1940/1949).

Engel 1949: W. Engel, Würzburg und Hohenlohe. Zwei Untersuchungen zur fränkischen Geschichte des hohen und späten Mittelalters (Würzburg 1949).

Epp 1990: N. Epp, Grettstadt (Sennfeld 1990).

Erič 2015: M. Erič, Logboats. A Global Symbolic Content for New Reflections on the Protection of World Heritage in the Future with the Help of Cutting Edge Technology. In: M. Ioannides / N. Magnenat-Thalmann / E. Fink / R. Zarnic / A.-Y. Yen / E. Quak

(Hrsg.), Digital Heritage. Progress in Cultural Heritage. Documentation, Preservation, and Protection (New York 2015) 749-758.

Erič/Kavur 2012: M. Erič / B. Kavur, Late Mesolithic logboat from Hotiza. In: A. Gaspari / M. Erič (Hrsg.), Potopljena preteklost. Arheologija vodnih okolij in raziskovanje podvodne kulturne dediščine v Sloveniji (Radovljica 2012) 405-408.

Erič u. a. 2012: M. Erič / A. Gaspari / B. Kavur, Finds of logboats on the Ljubljansko barje after 1990 and current state of research. In: A. Gaspari / M. Erič (Hrsg.), Potopljena preteklost. Arheologija vodnih okolij in raziskovanje podvodne kulturne dediščine v Sloveniji (Radovljica 2012) 397-404.

Eskeröd 1956: A. Eskeröd, Early Nordic-Arctic Boats. A Survey and Some Problems. Arctica. Studia Ethnographica Upsaliensia 11, 1956, 57-87.

1970: A. Eskeröd, Båtar. Från Ekstock till Trålare (Stockholm 1970).

Ettel 2001: P. Ettel, Karlburg – Rosstal – Oberammerthal. Studien zum frühmittelalterlichen Burgenbau in Nordbayern (Rahden/Westf. 2001).

2011: P. Ettel, Der Main als Kommunikations- und Handelsweg im Frühmittelalter. Fossa Carolina, Burgen, Königshöfe und der überregionale Handelsplatz Karlburg. In: F. Bittmann / J. Ey / M. Karle / H. Jöns / E. Strahl / S. Wolters (Hrsg.), Flüsse als Kommunikations- und Handelswege. Siedlungs- und Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 34 (Rahden/Westf. 2011) 201-226.

Ettel u. a. 2014: P. Ettel / F. Daim / S. Berg-Hobohm / L. Werther / Ch. Zielhofer (Hrsg.), Großbaustelle 793. Das Kanalprojekt Karls des Großen zwischen Rhein und Donau (Mainz 2014).

Eyhoff 2008a: D. Eyhoff, Die Gierfähre Jupp Seiler 1. Das Logbuch 44 (3), 2008, 115-121.

2008b: D. Eyhoff, Die Gierfähre Jupp Seiler 2. Das Logbuch, 44 (4) 2008, 181-183.

Fabricius 1914: E. Fabricius, Das Kastell Seligenstadt. In: E. Fabricius / F. Hettner / O. von Sarwey (Hrsg.), Der obergermanisch-raetische Limes des Roemerreiches. Abt. B III Nr. 32 (o. O. 1914) 1-6.

Fackler 2013: G. Fackler, Der Zubringer – Kanäle und Wasserbau. In: Riepertinger u. a. 2013, 160-167.

Falck 2007: W. Falck, Boote auf dem Niger-Fluss in Niamey (Niger). Das Logbuch 43 (1), 2007, 28-30.

2013: W. Falck, Boote und Bootsbau in Tansania. 1: Dauen und Einbäume in Dar-es-Salaam. Das Logbuch 49 (1), 2013, 27-30.

2014: W. Falck, Boats and Boatbuilding in Tanzania (Dar-es-Salaam and Zanzibar). The International Journal of Nautical Archaeology 43 (1) 2014, 162-173.

Fastenrath 2003: H. Fastenrath, Fähren auf dem Rhein. Beiträge zur Rheinkunde 55/56, 2003, 83-90.

Fastnacht 2007: D. Fastnacht, Staffelstein. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 5 (München 2007).

Fernández 1966: J. Fernández, Vellas artes de pesca no Rio Miño. Revista de Etnografia 7 (2), 1966, 289-295.

Feser 1998: E. Feser, Wernfeld – meine Heimat. »Würfelder Gschichtli«. Heiteres und Besinnliches aus dem Besenschnitzerdorf (Gemünden a. M. 1998) o. S.

Fetzer 2008: R. Fetzer, Edingen. Dörfliche Entwicklung im Rhein-Neckar-Raum – eine Chronik (Edingen 2008).

Feuerbach 2006: U. Feuerbach, Volkach 906-2006. 1100 Jahre verbriefte Geschichte (Volkach 2006).

Fielitz 2003: W. Fielitz, Ein Einbaumfund bei Forst an der Oberweser 1938. Deutsches Schiffahrtsarchiv 26, 2003, 125-134.

Fimpeler-Philippen 2008: A. Fimpeler-Philippen, Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert (Düsseldorf 2008).

Firner 1999: I. Firner, Regesten zur Geschichte von Seligenstadt am Main. Kloster und Stadt vom 9. Jahrhundert bis zum Ende der Kurmainzer Herrschaft (Darmstadt 1999).

Fischer 1973: W. Fischer, Markt Sulzbach am Main. Festschrift zur Markterhebung der Gemeinde Sulzbach am Main (Sulzbach a. M. 1973).

1978: H. Fischer, Chronik der Gemeinde Trunstadt (Hallstadt 1978).

1989: R. Fischer, Aschaffenburg im Mittelalter. Studien zur Geschichte der Stadt von den Anfängen bis zum Beginn der Neuzeit (Aschaffenburg 1989).

Fischer-Pache 1993: W. Fischer-Pache, Wirtschafts- und Besitzgeschichte des ehemaligen Kollegiatstifts St. Peter und Alexander zu Aschaffenburg bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts (Aschaffenburg 1993).

Fischerzunft 1967: Fischerzunft (Hrsg.), 400 Jahre Fischerzunft Gemünden am Main. 1567-1967 (Gemünden a. M. 1967).

Fitzpatrick 2013: S. Fitzpatrick, Seafaring Capabilities in the Pre-Columbian Caribbean. Journal of Maritime Archaeology 8, 2013, 101-138.

Flachenecker 2007: H. Flachenecker, Allgemeine Herrschaftsentwicklungen im Untersuchungsgebiet vom fünften bis elften Jahrhundert. In: R. Bergmann / G. Dippold / J. Haberstroh / Ch. Langs / W. Weiß (Hrsg.), Missionierung und Christianisierung im Regnitz- und Obermaingebiet (Bamberg 2007) 61-73.

Flatman 2007: J. Flatman, The Illuminated Ark. Interrogating Evidence from Manuscript Illuminations and Archaeological Remains for Medieval Vessels (Oxford 2007).

2009: J. Flatman, Ships & Shipping in medieval Manuscripts (London 2009).

Flohs 2002: H. Flohs, Wieblingen, vom Dorf zum Stadtteil von Heidelberg (Karlsruhe 2002).

2006: B. Flug, Äußere Bindung und innere Ordnung. Das Altmünsterkloster in Mainz in seiner Geschichte und Verfassung von den Anfängen bis zum Ende des 14. Jahrhunderts (Stuttgart 2006).

Först/Schreg 1950: D. Först / T. Schreg, Geschichte des Dorfes Sommerach am Main (Sommerach a. M. 1950).

Fozzati/Nisbet 1983: L. Fozzati / R. Nisbet, Archeologia delle acque in Piemonte. Archeologia subacquea 1983, 101-122.

Frank 1982: H. Frank, Segnitz im 16. Jahrhundert. Recht und Gesetz in einem fränkischen Dorf (Marktbreit 1982).

Franz/Eckhardt 1973: E. Franz / A. Eckhardt, Hirchhorn/Neckar. 773-1973 (Hirschhorn 1973).

Freiberger/Gschwantler 1999: V. Freiberger / K. Gschwantler, Beobachtungen zu Herstellungstechnik und Tragweise der Goldkette. In: Seipel 1999, 97-111.

Freppon 1928: J. Freppon, Aus Grafenrheinfeld's alter und neuer Zeit (Kaufbeuren 1928).

Frey 2004: M. Frey, Die Flurnamen der Gemarkung Gerolzhofen (Gerolzhofen 2004).

Friede 1931: P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

Fröbe 2000: E. Fröbe, Die 1000-jährige Geschichte des Störübergangs bei der Breitenburg Fähre. In: A. Ritter / P. Fischer (Hrsg.), Brücken und Fähren. Steinheimer Jahrbuch 45, 2001, 83-84.

Frohnhäuser 1870: L. Frohnhäuser, Geschichte der Reichsstadt Wimpfen, der Ritterstifts St. Peter zu Wimpfen im Thal, des Dominicanerklosters und des Hospitals zum hl. Geist zu Wimpfen am Berg (Darmstadt 1870).

Fry 2000: M. Fry, Coití. Logboats from Northern Ireland (Belfast 2000).

Fuchs 1997: R. Fuchs, Ein Wunschtraum: die Mainbrücke zwischen Seligenstadt und Großwelzheim. Unser Kahlgrund 1997. Heimatbuch für den ehemaligen Landkreis Alzenau 42, 1997, 157-162.

Fuchs u. a. 2011: M. Fuchs / M. Will / E. Kunert / S. Kreutzer / M. Fischer / R. Reverman, The temporal and spatial quantification of Holocene se-diment dynamics in a meso-scale catchment in northern Bavaria, Germany. The Holocene 21(7), 2011, 1093-1104.

Fuente u. a. 1999: S. de la Fuente / K. Hofmann / N. Katzenberger, Streiflichter eines Jahrhunderts 1900-1945 (Würzburg 1999).

Funk 1951: W. Funk, Zur Entwicklungsgeschichte der Stadt Kitzingen am Main (Kitzingen 1951).

Furkel 1970: G. Furkel, Sommerhausen in Wort und Bild (Würzburg 1970).

Garbsch 1986: J. Garbsch, Die Vergangenheit auf dem Wasser: unter Wasser. In: J. Garbsch (Hrsg.), Mann und Ross und Wagen. Transport und Verkehr im antiken Bayern (München 1986) 18-29.

Gebhardt 2008: H. Gebhardt (Hrsg.), Geographie Baden-Württembergs. Raum, Entwicklung, Regionen (Stuttgart 2008).

Gehringer 2014: H. Gehringer, Herrschafts- und Verwaltungsstrukturen in Bischberg in der frühen Neuzeit. In: W. Taegert (Hrsg.), 1000 Jahre Bischberg. Beiträge zur Geschichte eines Zwei-Flüsse-Dorfes in Franken (Petersberg 2014) 65-82.

Geiss 1982: J. Geiss, Der Vorgeschichte auf der Spur (Offenbach 1982).

Gemeinde Laudenbach 2000: Gemeinde Laudenbach (Hrsg.), Laudenbach/Main. Chronik 1 (Laudenbach 2000).

George 2008: D. George, Lichtenfels. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 6 (München 2008).

Gerlach 1990: R. Gerlach, Flußdynamik des Mains unter dem Einfluß des Menschen seit dem Spätmittelalter (Trier 1990).

Gerth 2006: C.-M. Gerth, Sommerhausen am Main. Ein Spaziergang durch und um Sommerhausen am Main (Sommerhausen a. M. 2006).

Gessner 1961: D. Gessner, Fundchronik für das Jahr 1960. Bayerische Vorgeschichtsblätter 26, 1961, 308-309.

Geyer/Gwinner 2011: O. Geyer / M. Gwinner, Geologie von Baden-Württemberg (Stuttgart 2011).

Ginier-Gillet u. a. 1987: A. Ginier-Gillet / J.-P. Urlacher / F. Passard / G. Lambert / C. Lavier, La pirogue monoxyle de Moncey (Doubs). Archaeonautica 7, 1987, 37-54.

Glaser 1991: R. Glaser, Klimarekonstruktion für Mainfranken, Bauland und Odenwald anhand direkter und indirekter Witterungsdaten seit 1500 (Mainz 1991).

1993: R. Glaser, Wetter – Witterung – Umwelt. Aufzeichnungen und Daten aus Franken, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen 1500-1699 (Würzburg 1993).

Göbel/Stöcklein 1963: M. Göbel / M. Stöcklein, Dettelbach am Main. Ein Schatzkästlein unter den fränkischen Kleinstädten (Würzburg 1963).

Goepfert, Amt Wallburg und Stadt Eltmann. Beitrag zur fränkischen Geschichte (Eltmann 1908).

Görlich 2012: H. Görlich, Historische Ansichten von Bad Friedrichshall (Bad Friedrichshall 2012).

Göttlicher 1974: A. Göttlicher, Einbäume von Angola. Das Logbuch 10(2), 1974, 61-63.

1978: A. Göttlicher, Ein jungsteinzeitliches Einbaummodell. Das Logbuch 14(2), 1978, 40.

Golücke 1976: F. Golücke, Das Kriegsende in Franken. Ein Überblick über die militärischen Ereignisse im März und April 1945. Mainfränkisches Jahrbuch für Geschichte und Kunst 28, 1976, 103-122.

Gorr 1982: W. Gorr, Frankfurter Brücken. Schleusen, Fähren, Tunnels und Brücken des Mains (Darmstadt 1982).

Gräf 2006: D. Gräf, Boat Mills in Europe from Early Medieval to Modern Times (Dresden 2006).

Gräter 1994: C. Gräter, Wörth am Main. »In Gotes Namen fahren wir« (Nürnberg 1994).

Gräter/Pagel 2005: C. Gräter / P. Pagel, Der Main zwischen Spessart und Odenwald. Unterwegs am Mainviereck (Meßkirch 2005).

Greenhill 1976: B. Greenhill, Archaeology of the boat (London 1976).

Gregory 1997: N. Gregory, A Comparative Study of Irish and Scottish Logboats (Edinburgh 1997).

Greule 1996: A. Greule, Namen von Flußsystemen am Beispiel des Mains. In: E. Eichler / G. Hilty / H. Löffler / H. Steger / L. Zgust (Hrsg.), Namensforschung. Ein internationales Handbuch zur Onomastik 2 (Berlin 1995) 1548-1553.

Gries 1996: H. Gries, »Besichtigt 9. May anno 1561«. Zwei Fürsten im Streit um Fischereirechte in Dietesheim. In: Geschichtsverein Mühlheim am Main (Hrsg.), Von Bauern und Fischern in Mühlheim und Dietesheim (Mühlheim 1996) 18-40.

Gries u. a. 2010: H. Gries / P, Hildebrand / R. Krug / H. Schmitt, Familienbuch Mühlheim und Dietesheim. 1650-1875 (Frankfurt a. M. 2010).

Griesinger 1992: B. Griesinger, Neckarsulm. Die Geschichte einer Stadt (Stuttgart 1992).

Grimm 1840: J. Grimm, Weisthümer. Erster Theil (Göttingen 1840).

1869: J. Grimm, Weisthümer. Sechster Theil (Göttingen 1869).

Grimm/Grimm 1885: J. Grimm / W. Grimm, Deutsches Wörterbuch 6 (Leipzig 1885).

Groh 1952: J. Groh, Hallstadter Heimatspiegel (Bamberg 1952).

Großner 1982: R. Großner, Bilder aus Bruck (Erlangen 1982).

Grünewald 1994: G. Grünewald, Mei Leb'n mit'm Mee. Erinnerungen eines alten Fischers und Schiffers aus Frickenhausen/Main (Oellingen 1994).

Gschwantler 1999: K. Gschwantler, Die Anhänger der Kette und ihre Deutung. In: Seipel 1999, 63-79.

Gühring u. a. 2002: A. Gühring / R. Krause / P. Sauer / H.-U. Schäfer / H. Schick, Geschichte der Stadt Marbach am Neckar 1 (Marbach a. N. 2002).

Gündel 1933: F. Gündel, Die Mainübergänge. In: E. Fabricius (Hrsg.), Der Obergermanisch-Raetische Limes des Roemerreiches. Strecke 6. Die Mainlinie von Seligenstadt bis Miltenberg (Berlin 1933) 103-140.

Günsenin 2000: N. Günsenin, Up to Date Discoveries in the Marmara Islands and a Log Boat. In: J. Litwin (Hrsg.), Down the River to the Sea. Eighth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (Gdańsk 2000) 241-243.

Gunzelmann 1986: T. Gunzelmann, Zapfendorf. Landschaft – Geschichte – Kultur (Zapfendorf 1986).

1999: T. Gunzelmann, Ebing und der Main. Fluss, Dorf und Landschaft in Beziehung. In: Chronik von Ebing 2 (Ebing 1999) 111-144.

2003: T. Gunzelmann, Ebensfeld und der Main. In: G. Arneth (Hrsg), 1200 Jahre Ebensfeld. Beiträge zur Geschichte der Marktgemeinde am Obermain (Ebensfeld 2003).

2013: T. Gunzelmann, Der Main macht Geschichten. In: Riepertinger u. a. 2013, 34-47.

2014: T. Gunzelmann, Das Dorf am Zusammenfluss. Bischberg an Main und Regnitz. In: W. Taegert (Hrsg.), 1000 Jahre Bischberg. Beiträge zur Geschichte eines Zwei-Flüsse-Dorfes in Franken (Petersberg 2014) 17-53.

Gutmann 1934: K. Gutmann, Einbäume. Badische Fundberichte. Amtliches Nachrichtenblatt für die ur- und frühgeschichtliche Forschung 3 (4) 1934, 154-156.

Guttenberg 1934: E. von Guttenberg, Fränkische Urbare. Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte 7, 1934, 167-208.

Haag/Bräuning 2001: S. Haag / A. Bräuning, Pforzheim. Spurensuche nach einer untergegangenen Stadt (Ubstadt-Weiher 2001).

Haas/Lippe 1987: H. Haas / F. Lippe, Das alte Randersacker und die löbliche Gemeinde Lindelbach (Würzburg 1987).

Habu 2010: J. Habu, Seafaring and the Development of Cultural Complexity in Northeast Asia. Evidence from the Japanese Archipelago. In: A. Anderson / J. Barrett / K. Boyle (Hrsg.), The Global Origins and Development of Seafaring (Cambridge 2010) 159-170.

Hägermann 2002: D. Hägermann, Karl der Große und die Schiffahrt. In: K. Elmshäuser (Hrsg.), Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schiffahrt des Mittelalters (Hamburg 2002) 11-21.

Härtlein 1989: W. Härtlein, »Gruß aus Marktbreit«. Marktbreit und Umgebung in alten Ansichten (Marktbreit 1989).

Häuser 1971: R. Häuser, Ladenburg. Portrait einer 2000jährigen Stadt (Mannheim 1971).

Hafer 1993: A. Hafer, Wimpfen. Stadt-Raum-Beziehungen im späten Mittelalter (Stuttgart 1993).

Hafner 2010: A. Hafner, Ipsach, Bahnweg. Bergung eines spätmittelalterlichen Wasserfahrzeugs. Archäologie Bern 2010, 94-95.

Hagel 1984: J. Hagel, Stuttgart im Spiegel alter Karten und Pläne (Stuttgart 1984).

Hagel/Pfizenmayer 1988: J. Hagel / H. Pfizenmayer, Remseck am Neckar. Die Wasserläufe im Bild historischer Karten (Remseck am Neckar 1988).

Hagel/Theiner 1993: J. Hagel / E. Theiner, Flößerei, Mühlen, Fischerei im Raum Remseck am Neckar (Remseck am Neckar 1993).

Hain 1956: M. Hain, Großauheim. 806-1956 (Frankfurt a. M. 1956).

Haindl 1994: E. Haindl, Neustadt am Main. Biographie eines Dorfes (Würzburg 1994).

Hakelberg 2003: D. Hakelberg, Das Kippenhorn bei Immenstaad (Stuttgart 2003).

Hansel 2002: H. Hansel, Was bringt eine neue Brücke? (Marktbreit 2002).

Hantsch 1961: L. Hantsch, Durch Vergangenheit und Gegenwart der Stadt Bad Friedrichshall (Bad Friedrichshall 1961).

Hardt 2007: W. Hardt, Niederrad in Wort und Bild – von 1128 bis heute! Die Geschichte Niederrads und Geschichten aus Niederrad (Frankfurt a. M. 2007).

2011: W. Hardt, Berichte und Geschichten aus Niederrads Vergangenheit! (Frankfurt a. M. 2011).

Harnesk 2013: A. Harnesk, Medeltida stockbåtar från Skatamark i Överluleå socken, Norrbotten. Fornvännen. Journal of Swedish Antiquarian Research 108 (1) 2013, 12-22.

Harris 2014: L. Harris, Shipyard Archaeology. In: C. Smith (Hrsg.), Encyclopedia of global archaeology (New York 2014) 6613-6620.

Hartmann 1996: M. Hartmann, The Development of Watercraft in the prehistoric southeastern United States (College Station 1996).

Hartwig-Thürmer 1989: C. Hartwig-Thürmer, Ginsheim – Gustavsburg – Bischofsheim 1933-1945. Die Mainspitze unterm Hakenkreuz (Frankfurt a. M. 1989).

Hasenfuß 1964: J. Hasenfuß, Marktheidenfeld in Vergangenheit und Gegenwart (Marktheidenfeld 1964).

1974: J. Hasenfuß, Hafenlohr, Windheim und Marienbrunn. Aus der Vergangenheit in die Gegenwart (Hafenlohr 1974).

Hassemann 1988: W.-P. Haasemann, Festschrift zu den Tausend-Jahr-Feiern der Stadt Neckargemünd. 988-1988 (Neckargemünd 1988).

Hauptmann 1889: F. Hauptmann, Die Bonner Rheinfähre im Mittelalter und in der Neuzeit. Aus dem Archive der Bonn-Beueler Fähractien-Gesellschaft und anderen gedruckten und ungedruckten Quellen zusammengestellt (Bonn 1889).

Heidenfeld 1845: O. A., Die neue Brücke bei Markt Heidenfeld (Leipzig 1845).

Heiligmann 2000: J. Heiligmann, Römische Schifffahrt in Südwestdeutschland. In: R. Röber (Hrsg.), Einbaum, Lastensegler, Dampfschiff. Frühe Schifffahrt in Südwestdeutschland (Stuttgart 2000) 93-108.

Heiman 1907: H. Heiman, Die Neckarschiffer. I. Teil. Beiträge zur Geschichte des Neckarschiffergewerbes und der Neckarschiffahrt (Heidelberg 1907).

Helbling-Glorr 2004: B. Helbling-Glorr, Die Pfahlbauer in Schulbuch und Jugendliteratur. In: Antiquarische Gesellschaft in Zü-

rich (Hrsg.), Pfahlbaufieber. Von Antiquaren, Pfahlbaufischern, Altertümerhändlern und Pfahlbaumythen (Zürich 2004) 187-201.

Held 1994: M. Held, Alte Wege westlich von Forchheim. In: D. George (Hrsg.), An Regnitz, Aisch und Wiesent. Heimatkundliche Zeitschrift für Stadt und Landkreis Forchheim 1, 1993/1994, 55-67.

Hell 1913: M. Hell, Ein Baumtrogfund im Untersberger Moor bei Salzburg. Sitzungsberichte der anthropologischen Gesellschaft in Wien 1912-1913, 47-49.

Hellmich 1912: M. Hellmich, Einbäume in Schlesien. Schlesiens Vorzeit in Bild und Schrift 6, 1912, 17-32.

Hellmich/Gandert 1933: M. Hellmich / O.-F. Gandert, Oberlausitzische Einbäume. Jahreshefte der Gesellschaft für Anthropologie, Urgeschichte und Volkskunde der Preußischen Oberlausitz 3 (4) 1933, 325-330.

Hensel 2014: N. Hensel, Mit einer »hölzern Wurzel« … Archäologie in Deutschland H. 3, Juni/Juli 2014, 44.

Hensel/Bischoff 1992: H. Hensel / N. Bischoff, Villa Segeniz. Bilder und Geschichten aus einem Dorf in Franken (Segnitz 1992).

Herbert 2010: B. Herbert, Gänseflitsch und Kroachekneppscher. Erinnerungen an meine Kinder- und Jugendzeit in Großauheim (Hanau 2010).

Hergenröder 1985: G. Hergenröder, Köngen. Geschichte einer Gemeinde (Köngen 1985).

Hermanns 2008: M. Hermanns, Zum vor- und frühgeschichtlichen Wasserverkehr im Gebiet von Nordrhein-Westfalen. Zwei Stammboote im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg. Bonner Jahrbücher 208, 2008, 73-89.

Herzig 2003: F. Herzig, Ein Einbaum aus dem Main bei Schweinfurt. Zur Holzbearbeitung und Dendrochronologie. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 10, 2003, 61-64.

Herzig/Weski 2009: F. Herzig / T. Weski, Neues zu Altfunden von Booten aus Bayern. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 15, 2009, 93-104.

Herrmann/Platz 2002: V. Herrmann / K. Platz, Bäume – Balken – Fachwerkbauten. Entwicklung und Geschichte des Fachwerkbaus in Süddeutschland (Büchenbach 2002).

Hessdörfer 1886: V. Hessdörfer, Geschichtliche Notizen über die alte Mainbrücke in Würzburg (Würzburg 1886).

Heusel/Maier 2007: A. Heusel / P. Maier, Kirchentellinsfurt. Chronik eines Dorfes (Nürtingen 2007).

Hill 1970: H. Hill, Zur Geschichte Rumpenheims. In: J. Geiss (Hrsg.), Zur Geschichte der Offenbacher Vororte (Offenbach 1970) 41-56.

2006: H. Hill, Rumpenheim und Waldheim. Lebendige Stadtteile von Offenbach am Main (Hanau 2006).

Himmelstadt 2002: O. A., Himmelstadt (Himmelstadt 2002).

Hinsch u. a. 2001: W. Hinsch / C. Tanck / W. Boehart (Hrsg.), Brückenschlag Lauenburg-Hohnstorf. Zur Geschichte des Elbübergangs bei Lauenburg (Lauenburg 2001).

Hirschfelder 2007: H. Hirschfelder, Erlangen im Kaiserreich 1871-1918. Stadtgeschichte in Geschichten (Bamberg 2007).

Hirte 1986: C. Hirte, Reste eines Bootes schreiben Geschichte. Pforzheimer Fund markiert eine Entwicklungsstufe im Bootsbau. Blickpunkt Pforzheim, Sommer 1986, 58-61.

1987: C. Hirte, Zur Archäologie monoxyler Wasserfahrzeuge im nördlichen Mitteleuropa (Kiel 1987).

1989: Ch. Hirte, »… quarum quaedam et triginta homines ferunt«? Bemerkungen zu Befund und Funktion der kaiserzeitlichen Stammboote von Vaale und Leck. Offa 46, 1989, 111-136.

Historische Kommission 1974: Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaft (Hrsg.), Neue deutsche Biographie 10 (München 1974).

Höfling 1835: G. Höfling, Beschreibung der Stadt Lohr im Untermainkreise mit ihren Merkwürdigkeiten und den älteren darauf Bezug habenden Urkunden (Würzburg 1835).

1837: G. Höfling, Beschreibung und Geschichte des im k. b. U. M. Kreise liegenden Marktfleckens Retzbach und der dasigen Wallfahrt: Maria im Grünenthale (Würzburg 1837).

1838: G. Höfling, Historisch-Topographisch-Statistische Notizen über das Städtchen Gemünden in Unterfranken und Aschaffenburg (Würzburg 1838).

Högler 1996: P. Högler, Aus dem Sagenschatz des Landkreises Würzburg (Würzburg 1996).

Hölzl 2010: R. Hölzl, Umkämpfte Wälder. Die Geschichte einer ökologischen Reform in Deutschland 1760-1860 (Frankfurt a. M. 2010).

Hofer 2010: N. Hofer (Bearb.), Handbuch zur Terminologie der mittelalterlichen und neuzeitlichen Keramik in Österreich (Horn 2010).

Hoffmann 2002: P. Hoffmann, Konservierung und Präsentation des Flußschiffes Karl im Deutschen Schiffahrtsmuseum. In: K. Elmshäuser (Hrsg.), Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schiffahrt des Mittelalters (Hamburg 2002) 86-96.

2013: P. Hoffmann, Conservation of Archeaological Ships and Boats. Personal Experiences (London 2013).

Hoffmann-Krayer 1927: E. Hoffmann-Krayer (Hrsg.), Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens I (Berlin 1927).

1933: E. Hoffmann-Krayer (Hrsg.), Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens V (Berlin 1933).

1956: H. Hofmann, Die Würzburger Hochstiftkarte des Oberleutnants von Fackenhofen (1791) (Würzburg 1956).

1957: H. Hofmann, Des Götz von Berlichingen Register der Hälte und Furten um Nürnberg. Ein Beitrag zur spätmittelalterlichen Verkehrsgeographie des Nürnberger Umlandes (Kallmünz 1957).

1959: K. Hofmann, Aus der Geschichte Großkrotzenburgs. Spessart. Monatsschrift des Spessartbundes, Oktober 1959, 3-9.

1999: J. Hofmann, Aufbau und Auswertung von Jahrringchronologien zur Erforschung von historischen Waldzuständen und -entwicklungen. In: W. Schenk (Hrsg.), Aufbau und Auswertung »Langer Reihen« zur Erforschung von historischen Waldzuständen und Waldentwicklung (Tübingen 1999) 91-101.

Hohe 1986: H. Hohe, Aus den Urbarien von Sonderhofen und Frickenhausen (Ochsenfurt 1986).

Holl 1966: S. Holl, 250 Jahre Fischer- und Schifferinnung Randersacker (Volkach 1966).

Hollstein 1980: E. Hollstein, Ausgrabungen und Funde in Unterfranken. Frankenland N. F. 32, 1980, 133.

Hoops 2002: E. Hoops, Detlev Ellmers Veröffentlichungen 1965-2002. Deutsches Schiffahrtsarchiv 25, 2002, 498-512.

Hoops/Schnall 2002: E. Hoops / U. Schnall, Detlev Ellmers: Ein Leben im Zeichen der Schiffahrtsgeschichte. Deutsches Schiffahrtsarchiv 25, 2002, 7-10.

Hopf 1995: H. Hopf, Mundelsheim. Weinort am Neckar (Mundelsheim 1995).

Hoppe 1970: R. Hoppe, 750 Jahre Ziegelhausen. 1220-1970 (Heidelberg 1970).

Horling 2013: T. Horling, Der Winzer – Main und Wein. In: Riepertinger u. a. 2013, 78-80.

Horling/Martin 1995: T. Horling / V. Martin, Mainberg. Das Dorf und sein Schloß in historischen Aufnahmen (Schweinfurt 1995).

Hornell 1970: J. Hornell, Water Transport. Orgin and early Evolution (Newton Abbot 1970).

Hornung 1965: K. Hornung, Die Straßburger Rheinfähren vom 6. bis 14. Jahrhundert und der Gewässer-, Flur- und Ortsnamen »Hund«. In: K. Hornung / W. Mechler (Hrsg.), Fähren und Brücken bei Kehl und Straßburg im Wandel der Jahrhunderte (Bühl 1965) 3-11.

Hoßbach/Großmann 2003: R. Hoßbach / H. Großmann, Flörsheim am Main im Wandel der Zeiten. Vom Wachsen und Werden einer Stadt (Flörsheim a. M. 2003).

Hoyer 1830a: J. G. von Hoyer, Handbuch der Pontonnier-Wissenschaften in Absicht ihrer Anwendung zum Feldgebrauch, Erster Band (Leipzig 1830).

1830b: J. G. von Hoyer, Handbuch der Pontonnier-Wissenschaften in Absicht ihrer Anwendung zum Feldgebrauch, Zweiter Band (Leipzig 1830).

Huber 1950: H. Huber, Geheimnisvolle Einbäume von Obermotzing. Straubinger Heimatblätter für Geschichtsforschung und Heimatpflege 11, 1950, 4.

Hufnagel 1936: F. Hufnagel, Nordischer Schiffbau in vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Teildruck: Der nordische Schiffbau der Bronzezeit und Gesamtergebnisse (Berlin 1936).

Huller 1982: L. Huller, Homburg am Main. 1200 Jahre Hohenburg, 880 Jahre Kallmuth-Weinbau, 550 Jahre Stadt Homburg (Würzburg 1982).

Hures 1987: G. Hures, Der Fährmann von Eibelstadt. In: G. Hures / G. Theuerkaufer (Hrsg.), Eiblstadt 787-1987. 1200 Jahre. Heimatbogen 2 (Münsterschwarzach 1987) 35-36.

Hyttel 2011: F. Hyttel, Digital Recording in Maritime Archaeology. Total station, Rhinoceros and Termite. Masterarbeit am Maritime Archaeology Programme an der University of southern Denmark (Esbjerg 2011).

Ickstadt 1987: J. Ickstadt, Zeittafel – Dokumentation Griesheim. Von 3000 vor Chr. bis heute. Griesheimer Schriftenreihe 10, 1987 (Frankfurt a. M. 1987).

Idiens 1984: D. Idiens, Ethnographic Boat Models in the Royal Scottish Museum, Edinburgh. A catalogue of traditional watercraft from Africa, Asia, the Pacific and the Americas (Edinburgh 1984).

Ilves 2010: K. Ilves, Searching for sunken legends in dark waters. Estonian lakes in archaeology. Skyllis 10 (2), 2010, 149-153.

2012: K. Ilves, Do Ships Shape the Shore? An Analysis of the Credibility of Ship Archaeological Evidence for Landing Site Morphology in the Baltic Sea. The International Journal of Nautical Archaeology 41 (1) 2012, 94-105.

Imgram 1962: L. Imgram, Geschichte der Stadt Steinheim am Main 1 (Offenbach a. M. 1962).

Irschlinger 1964: R. Irschlinger, Neckarsteinach. Aus der Geschichte der vier Burgen, ihrer Bewohner und der Stadt (Neckarsteinach 1964).

Jacob 1959: G. Jacob, Mannheim einst und jetzt (Mannheim 1959).

Jaeger 1988: O. Jaeger, Die Flurnamen von Neuenheim 765-1891 (Heidelberg 1988).

Jäger 2006: V. Jäger, Über die Mulde Zur Geschichte der Fähren und Brücken bei Wurzen (Beucha 2006).

2010: W. Jäger, Die Herren von Lichtenstein und das Recht der Mainüberfahrt bei Haßfurt. Frankenland. Zeitschrift für fränkische Landeskunde und Kulturpflege 62(3), 2010, 151-159.

Jägerschmid 1827: K. Jägerschmid, Handbuch für Holztransport- und Floßwesen zum Gebrauche für Fortsmänner und Holzhändler, und für solche die es werden wollen 1 (Karlsruhe 1827).

Jahn 1959: W. Jahn, Die Einbaum-Flotte von Seligenstadt. Frankfurter Rundschau, Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959.

Jakob 1960: H. Jakob, Wüste Furten im Itz-Mündungsgebiet. Ein Beitrag zur Altstraßenforschung. Fränkisches Land in Kunst, Geschichte und Volkstum. Beilage zum Neuen Volksblatt 8, Nr. 2, September 1960, 1-2.

Jakob/Hofmann-Randall 2003: A. Jakob / Ch. Hofmann-Randall, Erlanger Stadtansichten. Zeichnungen, Gemälde und Graphiken aus sieben Jahrhunderten (Erlangen 2003).

Jansa 2013: V. Jansa, Probleme und Lösungsansätze beim Monitoring unterwasserarchäologischer Fundstellen am Beispiel des UNESCO-Weltkulturerbes Pfahlbauten [Diplomarbeit Univ. Wien 2013].

Jansen u. a. 1999: W. Janssen / B. Janssen / K.-H. Knörzer, Die frühmittelalterliche Niederungsburg bei Haus Meer, Kreis Neuss. Archäologische und naturwissenschaftliche Untersuchungen (Köln 1999).

Jensen 1983: I. Jensen, Mannheim Niederfeld. Fundberichte aus Baden-Württemberg 8, 1983, 431.

2009: H. Jensen, Full-scale reconstruction of expanded boats from the iron age. In: R. Bockius (Hrsg.), Between the seas. Transfer and exchange in nautical technology. RGZM – Tagungen 3 (Mainz 2009) 399-406.

Joncheray 1986: D. Joncheray, Les embarcations monoxyles dans la region Pay de la Loire (Nantes 1986).

Jones 2003: M. Jones, For Future Generations. Conservation of a Tudor Maritime Collection (Portsmouth 2003).

Jorns 1968: W. Jorns, Fundchronik. Fundberichte aus Hessen 8, 1968, 100.

1975: W. Jorns, Fundchronik. Fundberichte aus Hessen 13, 1975, 373.

Jülch 1961: R. Jülch, Die Entwicklung des Wirtschaftsplatzes Wimpfen bis zum Ausgang des Mittelalters (Stuttgart 1961).

Jung 1997: J. Jung, Die Brücke des Marschall Turenne bei Großwelzheim. Unser Kahlgrund 1997. Heimatbuch für den ehemaligen Landkreis Alzenau 42, 1997, 27-29.

Kahl 1994: H.-R. Kahl, Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte der Reichsstadt Heilbronn im Spätmittelalter (Heilbronn 1994).

Kaiser 1988: W. Kaiser, Steinheim. Denkmäler und Geschichte (Hanau-Steinheim 1988).

Kallfelz 1988: H. Kallfelz, Archiv der Freiherren von Fechenbach zu Laudenbach. 1: Das Familienarchiv (München 1988).

Kampfmann 1990: A. Kampfmann, 1250 Jahre Kleinochsenfurt (Ochsenfurt 1990).

Kapitän 2009: G. Kapitän, Records of traditional water-craft from South and West Sri Lanka (Oxford 2009).

Karting 2001: H. Karting, Fähren über die Stör. In: A. Ritter / P. Fischer (Hrsg.), Brücken und Fähren. Steinburger Jahrbuch 45, 2001, 42-82.

Kastholm 2014: O. Kastholm, Stammebåde på den skandinaviske halvø før år 1. Fornvännen. Journal of Swedish Antiquarian Research 109, 2014, 153-166.

Kaul 1998: F. Kaul, Ships on Bronzes. A Study in Bronze Age Religion and Iconography (Copenhagen 1998).

Kaulen 2007: P. Kaulen, Fähren auf der Oberelbe zwischen Schmilka und Dresden 1. Das Logbuch 43(4), 2007, 148-153.

2008: P. Kaulen, Fähren auf der Oberelbe zwischen Schmilka und Dresden 2. Das Logbuch 44(1), 2008, 38-49.

Kaup u. a. 1995: W. Kaup / W. Kaup / K. Hapke, Leben in Leider. Portrait eines Stadtteils – Textband (Aschaffenburg 1995).

Kaute u. a. 2005: P. Kaute / G. Schindler / H. Lübke, Der endmesolithisch/frühneolithische Fundplatz Stralsund-Mischwasserspeicher. Zeugnisse früher Bootsbautechnologie an der Ostseeküste. Bodendenkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern 52, 2004, 221-241.

Kehl 1935: J. Kehl, Altes Haßfurt. In: Stadt Haßfurt (Hrsg.), 700 Jahre Stadt Haßfurt. 500 Jahre Ritterkapelle. 400 Jahre Lateinschule (Haßfurt 1935) 14-33.

1948: J. Kehl, Chronik von Haßfurt. Die Geschichte eines fränkischen Landstädtchens (Würzburg 1948).

Keller 1949: F. Keller, Aus der guten alten Zeit der Stadt Lohr und ihres Landkreises. Heimat- und volkskundliche Abhandlungen (Lohr a. M. 1949).

1999: W. Keller, Fischer und Schiffer in Miltenberg. Beiträge zur Geschichte ihrer Zunft vom 14. bis zum 20. Jahrhundert (Würzburg 1999).

Kellermann 2009: H. Kellermann, Schifffahrt, Fähren und Schiffsmühlen auf dem Inn in Passau (Passau 2009).

Kemkes 2005: M. Kemkes, Vom Rhein an den Limes und wieder zurück. Die Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands. In: Archäologisches Landesmuseum Baden-Württemberg (Hrsg.), Imperium Romanum. Roms Grenzen an Neckar, Rhein und Donau (Stuttgart 2005) 44-53.

Kestler 1845: J. Kestler, Beschreibung von Ochsenfurt (Würzburg 1845).

Keweloh 1985: H.-W. Keweloh, Recent boats in the Rhineland. In: C. Cederlund (Hrsg.), Postmedieval Boat and Ship Archaeology (Stockholm 1985) 315-325.

1993: H.-W. Keweloh, Traditionelle Boote in Deutschland 1: Die Ruhrfähre von Oefte. Deutsches Schiffahrtsarchiv 16, 1993, 209-228.

1995: H.-W. Keweloh, Traditionelle Boote in Deutschland – Teil 4. Der Fischerschelch am Mittelmain. Deutsches Schiffahrtsarchiv 18, 1995, 295-308.

1996: H.-W. Keweloh, Traditionelle Boote in Deutschland – Teil 5. Der Fischerschelch am Obermain. Deutsches Schiffahrtsarchiv 19, 1996, 349-366.

Keyser/Stoob 1971: E. Keyser / H. Stoob, Bayerisches Städtebuch 1 (Stuttgart 1971).

Kirchentellinsfurt 2008: O. A., Kirchentellinsfurt in Bildern. Das Dorf und seine Menschen im 20. Jahrhundert (Kirchentellinsfurt 2008).

Kirchner 1994: H. Kirchner, Schiffahrts- und Schiffbaumuseum Wörth a. Main (München 1994).

Kissinger 1900: F. Kissinger, Aus Hirschhorns Geschichte (Hirschhorn a. N. 1900).

Klangholz 1986: B. Klagholz, Die Industrialisierung der Stadt Heilbronn von den Anfängen bis zum Jahr 1914 (Heilbronn 1986).

Klempow 2008: G. Klempow, Hol över. Von Fähren und Menschen an der Oste (Fischerhude 2008).

Klooß/Lübke 2009: S. Klooß / H. Lübke, The Terminal Mesolithic and early neolithic Logboats of Stralsund-Mischwasserspeicher. Evidence of early waterborne transport on the German southern baltic coast. In: R. Bockius (Hrsg.), Between the seas. Transfer and exchange in nautical technology. RGZM – Tagungen 3 (Mainz 2009) 97-105.

Klooz 1983: J. Klooz, Kirchheim am Neckar. Geschichte in Bildern (Horb a. N. 1983).

Klötzer 1991: W. Klötzer, Frankfurt am Main von der Französischen Revolution bis zur preußischen Okkupation 1789-1866. In: Frankfurt am Main. Die Geschichte der Stadt in neun Beiträgen (Sigmaringen 1991).

Klueting 2005: H. Klueting (Hrsg.), 200 Jahre Reichsdeputationshauptschluss. Säkularisation, Mediatisierung und Modernisierung zwischen Altem Reich und neuer Staatlichkeit (Münster 2005).

Knapp 1985: W. Knapp, Die Ortsgeschichte von Neckarhausen (Nürtingen 1985).

Knee 1997: J. Knee, Poppenweiler im Wandel der Zeit. Das Ortsgeschehen von der Steinzeit bis zur Gegenwart (Ludwigsburg 1997).

Knörr 1999: K. H. Knörr, Schlierbach. Geschichte und Geschichten (Heidelberg 1999).

Kobelt 1913: W. Kobelt, Beiträge zur Geschichte des Dorfes Schwanheim (Main). Nassauische Annalen 24, 1913, 147-184.

Koch 1940: J. Koch, Die Wirtschafts- und Rechtsverhältnisse der Abtei Seligenstadt im Mittelalter (Gießen 1940).

Köhl 1935: W. Köhl, Aschaffenburg. Urgeschichte, Geschichte, Wirtschaft (Aschaffenburg 1935).

König 1999: D. König, Hainburger Mainfähre eingestellt. Der Fährmann 5, Juli 1999, 15.

2000a: D. König, Fährmann in fünfter Generation. Bruno Hörnig zum 40-jährigen Dienstjubiläum. Der Fährmann 8, März 2000, 10-11.

2000b: D. König, In Kürze. Eingestellt. Der Fährmann 8, März 2000, 14.

2001a: D. König, Deutschlands älteste Fährführerin ist gestorben. Zum Tode von Anne Rohrmann-Heinz. Der Fährmann 12/13, April 2001, 5.

2001b: D. König, Vom Main über den Rhein an die Elbe. Der Fährmann 12/13, April 2001, 20.

2001c: D. König, Einstellung verschoben. Der Fährmann 12/13, April 2001, 24.

2001d: D. König, Fährveteran unter'm Schneidbrenner. Der Fährmann 14/15, November 2001, 13.

2001e: D. König, Neue Betreiber am Main: Hattersheim. Der Fährmann 14/15, November 2001, 15.

2002: D. König, Eingestellt. Der Fährmann 16/17, Mai 2002, 29.

2013a: D. König, Unikum wird eingestellt. Fährmann 002, April 2013, 27.

2013b: D. König, Zwingenberger Fährprahm im Museum. Fährmann 003, Juli 2013, 6.

Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten 1893: Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtstraßen 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

1903: Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtstraßen 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Körber 1962: H. Körber, Die Entwicklung des Maintals (Würzburg 1962).

Kofahl 1941: K. Kofahl, Ein Einbaum der Mittleren Steinzeit? Der Fund von Wustrow, Kr. Dannenberg. Mannus-Zeitschrift für deutsche Vorgeschichte 33, 1941, 111-115.

Kohl 1986: E. Kohl, Ortsgeschichte des Marktes Zell am Main (Würzburg 1986).

Kohnert 2011: T. Kohnert, Alte Mainbrücke Ochsenfurt. In: Bayerische Gesellschaft für Unterwasserarchäologie (Hrsg.), Archäologie der Brücken (Regensburg 2011) 271-278.

Kola/Žulkus 2010: A. Kola / V. Žulkus, Die Brücke im Plateliai-See in Litauen. Archäologische Forschungen unter Wasser und am Ufer. Skyllis 10(2), 2010, 154-159.

Kolb 1992: P. Kolb, Rothenfelser Chronik. Die Geschichte der kleinsten Stadt Bayerns (Würzburg 1992).

2007: K. Kolb, Ladenburg-Lexikon. Von Aberglaube bis Zwölfergericht. Stadt seit 98 n. Chr. (Norderstedt 2007).

Kolling 2010: H. Kolling, Die Brücken über den Main zwischen Unterzettlitz und Wiesen. »Im Interesse des localen Verkehrs ein dringendes Bedürfnis« (Unterzettlitz 2010).

Kollnig 1931: K. Kollnig, Ilvesheim in Vergangenheit und Gegenwart (Mannheim 1931).

1985: K. Kollnig, Die Weistümer der Zenten Eberbach und Mosbach. Badische Weistümer und Dorfordnungen 4 (Stuttgart 1985).

Kozłowski 2009: S. Kozłowski, Thinking mesolithic (Oxford 2009).

Kralik 1998: G. Kralik, Karlstadt. Ein Streifzug in Bildern durch Karlstadt von 1945 bis 1998 (Karlstadt 1998).

Kramer 1985: K.-S. Kramer, Fränkisches Alltagsleben um 1500. Eid, Markt und Zoll im Volkacher Salbuch (Würzburg 1985).

1997: W. Kramer, Frankfurt Chronik (Frankfurt a. M. 1977).

Kraus 1984: N. Kraus, Forst im Wandel der Zeiten 2: Von 1542 bis zur Gegenwart (Schonungen 1984).

Krause 1904: E. Krause, Vorgeschichtliche Fischereigeräte und neuere Vergleichsstücke. Eine vergleichende Studie als Beitrag zur Geschichte des Fischereiwesens (Berlin 1904).

Krauß 1933: E. Krauß, Hohenfeld am Main. Die Geschichte eines unterfränkischen Dorfes (Würzburg 1933).

Krebs/Weiß 2003: S. Krebs / E. Weiß, Hallstadt (Bamberg 2003).

Kress 2010: D. Kress, Offenau. Eine Darstellung der Gemeinde Offenau (Landkreis Heilbronn) in Geschichte und Gegenwart (Horb a. N. 2010).

Kressmann 1976: H. Kressmann, Das Mainfränkische Fischerhandwerk [Zulassungsarbeit Univ. Würzburg 1976].

Kreutz/Wiegand 2008: W. Kreutz / H. Wiegand, Kleine Geschichte der Stadt Mannheim (Leinfelden-Echterdingen 2008).

Krings/Schenk 2005: W. Krings / W. Schenk, Zum Stand der historisch-geographischen Forschung zu Bayern. Ausgewählte Literatur aus den Jahren 1965 bis 2005. In: K. Ackermann / H. Rumschöttel, Bayerische Geschichte – Landesgeschichte in Bayern. Festgabe für Alois Schmid zum 60. Geburtstag, 1 (München 2005) 27-50.

Kröger 2009a: L. Kröger, Die Einbäume des Maingebietes. Fährwesen im Mittelalter [ungedr. Magisterarbeit Univ. Bamberg 2009].

2009b: L. Kröger, Anmerkungen zur Archäologie der Flussschifffahrt im Bamberger Raum. In: R. Hanemann (Hrsg.), Im Fluss der Geschichte. Bambergs Lebensader Regnitz (Bamberg 2009) 173-178.

2010a: L. Kröger, Die Einbäume des Mains. Neue Forschungen zu alten Hölzern. Skyllis 10(1), 2010, 37-44.

2010b: L. Kröger, Schätze aus fränkischem Kies. Mittelalterliche Fähreinbäume aus dem Main. Das Archäologische Jahr in Bayern 2009 (2010), 156-158.

2010c: L. Kröger, Untersuchungen zu mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Einbaumfähren am Main. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 16, 2010, 57-61.

2011: L. Kröger, Einbäume des Maingebietes. Fähren als verbindendes Element eines mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Wegesystems. In: F. Bittmann / J. Ey / M. Karle / H. Jöns / E. Strahl / S. Wolters (Hrsg.), Flüsse als Kommunikations- und Handelswege. Siedlungs- und Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 34 (Rahden/Westf. 2011) 115-128.

2012a: L. Kröger, »Wieder entdeckter« Einbaum hilft die mittelalterliche Verkehrssituation der Region zu verstehen. Hallstadt Magazin, Januar 2012, 7.

2012b: L. Kröger, Die Überwindung des Wassers. Flusspassagen im frühmittelalterlichen Zentraldeutschland / Le franchissement de l'eau. Les franchissements de rivière alto-médiévaux en Allemagne centrale. Bulletin de liaison de l'Association Française d›Archéologie Mérovingienne 36, 2012, 87-94.

2012c: L. Kröger, »Crossing the River«. Ferries as part of the maritime landscape of the Main river, Germany. In: J. Gawronski / A. van Holk / J. Schokkenbroek (Hrsg.), Ships and Maritime Landscapes. Proceedings of the Thirteenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (Amsterdam 2012) 95-101.

2013a: L. Kröger, Zwischen Main und Alpenrand. Ein Überblick zu den archäologischen Hinterlassenschaften von Wasserfahrzeugen in Süddeutschland. In: M. Chytráček / H. Gruber / J. Mi-

chálek / K. Schmotz / R. Sandner (Hrsg.), Archäologische Arbeitsgemeinschaft Ostbayern / West- und Südböhmen, Fines Transire, 22. Treffen (Rahden/Westf. 2013) 111-130.

2013b: L. Kröger, Einbaum. In: Riepertinger u. a. 2013, 128.

2014a: L. Kröger, Einbaum aus dem Karpfenteich. Archäologie in Deutschland H. 4, August/September 2014, 41-42.

2014b: L. Kröger, Früh- und Hochmittelalterliche Binnenschiffe in Mitteleuropa. Ein Überblick zum aktuellen Stand der Forschung. Přehled výzkumů 55 H. 2, 2014, 91-123.

2016: L. Kröger, Les bateau fluviaux médiévaux sur le Main et le Neckar. Les bacs comme composantes d'un paysage culturel fluvial. In: É. Peytremann (Hrsg.), Des Fleuves et des Hommes à l'époque mérovingienne. Territoire fluvial et société au premier Moyen Âge (Ve-XIIe siècle) (Dijon 2016) 89-104.

Krojer 2006: F. Krojer, Aufschluss des Gäubodens (München 2006).

Kronenwett/Timm 1995: H. Kronenwett / C. Timm, Fenster zur Pforzheimer Stadtgeschichte. Der archäologische Schauplatz Kappelhof. Badische Heimat. Zeitschrift für Landes- und Volkskunde, Natur-, Umwelt- und Denkmalschutz H. 3, September 1995, 441-470.

Kroth/Schuck 1982: A. Kroth / J. Schuck, Großwallstadt. Geschichts- und Heimatbuch der Gemeinde Grosswallstadt (Miltenberg 1982).

Kübert 1991: E. Kübert, Karlburg. Uralter fränkischer Siedlungsort (Karlstadt a. M. 1991).

Kühn 2004: H. Kühn, Ein hochmittelalterlicher Fährprahm im Haddebyer Noor (Haithabu Wrack IV). In: Brandt/Kühn 2004, 9-16.

Kuhn 2008a: B. Kuhn, Die Fähre an der alten Post- und Handelsstraße. In: Müller u. a. 2008, 169-182.

2008b: B. Kuhn, Die Fährer zu Lengfurt. In: Müller u. a. 2008, 183-186.

Kunze 1968: W. Kunze, Der Mondseer Einbaum. Jahrbuch des oberösterreichischen Musealvereins 113, 1968, 173-202.

Kunzmann 2011: B. Kunzmann, Historische Kulturlandschaft Viereth (Trunstadt 2011).

Kupfer 1956: K. Kupfer, Geschichte des Dorfes Hausen (Forchheim 1956).

1987: K. Kupfer, Forchheim. Geschichte einer alten fränkischen Stadt (Nürnberg 1987).

Kurt 1987: A. Kurt, Offenbacher Regesten. Fakten, Daten, Texte, Bilder zur Geschichte von Offenbach a. M. 977-1900 (Offenbach 1987).

1998: A. Kurt, Am Main, im Rodgau und in der Dreieich. Stadt und Kreis Offenbach in der Geschichte (Offenbach 1998).

Lagadec 1983: J.-P. Lagadec, Le flotter de Radeau de Flavigny-sur-Moselle (Meurthe-et-Moselle). Gallia 41, 1983, 201-207.

Lammers 1834: F. Lammers, Geschichte der Stadt Erlangen von ihrem Ursprunge unter den fränkischen Königen bis zur Abtretung an die Krone Bayern nach Urkunden und amtlichen Quellen (Erlangen 1834).

Landesanstalt 2007: Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (Hrsg.), Der Neckar. Das Land und sein Fluss (Heidelberg 2007).

Landesarchiv Baden-Württemberg 2010a: Landesarchiv Baden-Württemberg (Hrsg.), Der Landkreis Heilbronn 1 (Ostfildern 2010).

2010b: Landesarchiv Baden-Württemberg (Hrsg.), Der Landkreis Heilbronn 2 (Ostfildern 2010).

Lanting 2000: J. Lanting, Dates for orgin and diffusion of the European Logboats. Palaeohistoria 39/40, 1997/1998, 2000, 627-650.

Laudenbach 2001: O. A., Laudenbach – Mühlbach – Rohrbach. Ein Spaziergang in Bildern durch die Jahrzehnte (Karlstadt 2001).

Lauf 1987: H. Lauf, Aus vergangenen Tagen erzählt (Freudenberg 1987).

2001: H. Lauf, Der ehemalige jüdische Bezirksfriedhof Reistenhausen. Ein besonderes Kulturdenkmal. In: Gemeinde Reistenhausen (Hrsg.), 800 Jahre Reistenhausen (Collenberg 2001) 20-21.

Laurent 2010: F. Laurent, Les épaves modernes (XVIe-XVIIIe siècles). In: É. Rieth / M.-B. Carre (Hrsg.), Les épaves de Saint-Georges-Lyon. Ier-XVIIIe siècles: analyse architecturale et études complémentaires (Paris 2010) 187-220.

Lediger 1999: W. Lediger, Eschenbach. Ein Frankendorf am Main (Eschenbach 1999).

2004: W. Lediger, Das Dorf Roßstadt. Ein Streifzug durch die Geschichte (Roßstadt 2004).

Leineweber 2009: R. Leineweber, Entdeckt in Magazinen, Akten und Gewässern. Einbäume in Sachsen-Anhalt. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 15, 2009, 83-92.

2010: R. Leineweber, Zur Binnenschifffahrt Sachsen-Anhalts. Skyllis 10 (2), 2010, 122-127.

2012: R. Leineweber, Gestrandet – zerschellt – gekentert. Archäologische Zeugnisse der historischen Schifffahrt bei Magdeburg. In: H.-J. Beier (Hrsg.), Finden und Verstehen. Festschrift für Thomas Weber zum sechzigsten Geburtstag (Langenweißbach 2012) 357-367.

Leiprecht 1979: K.-J. Leiprecht, 1200 Jahre Ingersheim (Ingersheim 1979).

Leisentritt 1983: L. Leisentritt, Zeil in alten Bildern (Zeil a. M. 1983).

Lenhard 2001: A. Lenhard, Das alte Theres in Bildern. 1200 Jahre Theres 802-2002 (Haßfurt 2001).

2004: A. Lenhard, Das alte Wonfurt in Bildern. 1100 Jahre Wonfurt (Haßfurt 2004).

Lennemann/Stock 1983: W. Lennemann / G. Stock, Margetshöchheim am Main. In Bildern und Geschichten von Gestern (Margetshöchheim 1983).

Lennier 1885: G. Lennier, L'estuaire de la Seine. Mémoires, notes et documents 1 (Le Havre 1885).

Letzner 2000: K. Letzner, Überlegungen zur frühesten Schifffahrt in Südwestdeutschland. In: R. Röber (Hrsg.), Einbaum, Lastensegler, Dampfschiff. Frühe Schifffahrt in Südwestdeutschland (Stuttgart 2000) 51-67.

Liebeherr 1971: I. Liebeherr, Der Besitz des Mainzer Domkapitels im Spätmittelalter (Mainz 1971).

Liebert 2013: T. Liebert, Siedlungskomplex Großhöbing: Mühlen und Bootsländen als Einrichtungen ländlicher Zentralorte. In: P. Ettel / L. Werther (Hrsg.), Zentrale Orte und zentrale Räume

des Frühmittelalters in Süddeutschland. RGZM – Tagungen 18 (Mainz 2013) 141-160.

Liebig 1972: F. Liebig, Neckarelz, Diedesheim. Zwei Dörfer am Schicksalswege unseres Volkes (Heidelberg 1972).

1976: F. Liebig, 1000 Jahre Neckargerach. 1200 Jahre Guttenbach (Neckargerach 1976).

Lindemann 1865: H. Lindemann, Beschreibung des Oberamts Heilbronn (Stuttgart 1865).

Lindner 1990: K. Lindner, Möhrendorf und seine Ortsteile im Wandel der Zeit (Horb a. N. 1990).

Link 1876: G. Link, Klosterbuch der Diöcese Würzburg 2: Geschichte der übrigen Klöster und klösterlichen Institute (Würzburg 1876).

Lipke u. a. 1993: P. Lipke / P. Spectre / B. Fuller (Hrsg.), Boats. A manual for their documentation (Nashville 1993).

Lippert 1914: H. Lippert, Sulzfeld am Main. Tausend Jahre in Wort und Bild (Dettelbach a. M. 1914).

Litwin 1985: J. Litwin, The development of folk boats in Poland from the example of structures used on the San and the Bug rivers. In: C. O. Cederlund (Hrsg.), Postmedieval Boat and Ship Archaeology (Stockholm 1985) 327-349.

1988: J. Litwin, Changes in folk boat-building techniques along two tributaries of the Vistula. The Dunejec and the Wisłoka. In: O. Filgueiras (Hrsg.), Local Boats. Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology. BAR International Series 438 (i) (Oxford 1988) 181-212.

Löhner/Löhner 1994: K. Löhner / G. Löhner, 750 Jahre Mainberg. Chronik (Schonungen 1994).

Lösch 2001: E. Lösch, Die Schweinfurter Altstadt. Geschichte – Zerstörung – Erneuerung (Schweinfurt 2001).

Löwel/Schicklberger 1997: K. Löwel / F. Schicklberger, Eibelstadt. Impressionen aus einem fränkischen Weinstädtchen (Eibelstadt 1997).

Lohmann 2001: E. Lohmann, Die Weistümer und Dorfordnungen der Herrschaft Hirschhorn (Darmstadt 2001).

2004: E. Lohmann, Weistümer und Dorfordnungen aus den kurmainzischen Ämtern in der Region Starkenburg (Darmstadt 2004).

Losert 1986: H. Losert, Die Karolingerzeit: 751-814. In: Gunzelmann 1986, 201-207.

2004: H. Losert, Zur mittelalterlichen Siedlungsgeschichte im Steigerwald aus archäologischer Sicht. In: H. Becker / I. Ericsson (Hrsg.), Mittelalterliche Wüstungen im Steigerwald (Bamberg 2004) 1-46.

Lott 1984: K. Lott, Erlabrunn. Eine fränkische Dorfchronik (Erlabrunn 1984).

Lübke 2005: H. Lübke, Ergänzende Anmerkung zur Datierung der Einbäume des endmesolithisch/frühneolithischen Fundplatzes Stralsund-Mischwasserspeicher. Bodendenkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern 52, 2004, 257-261.

Ludwig 2003: K. Ludwig, Hol rüber rief das wilde Heer von Wipfeld. Landkreis Schweinfurt 11/12, 2003, 12-15.

Lurz/Vogt 1990: M. Lurz / D. Vogt, Neuenheim im Wandel. Eine Sozialgeschichte in Bildern von 1870 bis 1950 (Neuenheim 1990).

Maarleveld 2008: T. Maarleveld, Boten zonder geschiedenis, of wie is er bang voor een boomstamboot? In: Oosting/Akker 2008, 5-25.

2009: T. Maarleveld, Boomstamboot Kadoelerveld. Opgravingsrapport (Esbjerg 2009).

2014: T. Maarleveld, Underwater Sites in Archaeological Conservation and Preservation. In: C. Smith (Hrsg.), Encyclopedia of global archaeology (New York 2014) 7420-7427.

Mägerlein 1961: F. Mägerlein, Markungsumgang. Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 1961, 99-104.

1983: F. Mägerlein, Marktsteft und die sechs anbachischen »Maindörfer« (Marktbreit 1983).

Mahr 1993: A. Mahr, Steinheims historische Mainübergänge und ihre Bedeutung für das gesamtdeutsche Straßennetz bis ins 19. Jahrhundert (Hanau 1993).

Mai 1908: E. Mai, Geschichte der Stadt Freudenberg am Main (Freudenberg a. M. 1908).

Maierhöfer 1964: I. Maierhöfer, Ebern. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 15 (München 1964).

Mainberger u. a. 2011: M. Mainberger / B. Dieckmann / D. Bibby / M. Steffen, Entscheidung für Option fünf. Ein Schiffswrack vor der Insel Reichenau wird tiefergelegt. Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 2011, 305-309.

Marangou 1999: Ch. Marangou, Evidence about a neolithic dugout (Dhispilio, Kastoria). In: H. Tzalas (Hrsg.), Tropis V. 5th International Symposium on ship construction in Antiquity (Athens 1999) 275-282.

2001: Ch. Marangou, More evidence about neolithic inland craft (Dispilio, Lake Kastoria). In: H. Tzalas (Hrsg.), Tropis VI. 6th International Symposium on ship construction in Antiquity (Athens 2001) 401-413.

Markt Erlenbach a. M. 1958: Markt Erlenbach a. M. (Hrsg.), Erlenbach am Main im Spiegel der alten und neuen Zeitgeschichte (Klingenberg a. M. 1958).

Martin 1988: H. Martin, Fundchronik für das Jahr 1986. Bayerische Vorgeschichtsblätter 1988, 180.

Martin/Martin 2002: C. Martin / E. Martin, An underwater photomosaic technique using Adobe Photoshop. The International Journal of Nautical Archaeology 31 (1) 2002, 137-147.

Martinet 1858: A. Martinet, Kurze Notiz über die Ausgrabung am linken Ufer der Regnitz unterhalb Bamberg im Jahre 1858. In: Einundzwanzigster Bericht über das Wirken des historischen Vereins zu Bamberg vom Juni 1857 bis Ende Mai 1858 (Bamberg 1858) 77-80.

Mattes 1954: W. Mattes, Einbäume und Baumstämme im Neckartal. Historischer Verein Heilbronn 21, 1954, 68-73.

Mauer/Marquardt 1971: H. Mauer / E. Marquardt, Chronik der Stadt Zeil am Main 1 (Haßfurt 1971).

1975: H. Mauer / E. Marquardt, Chronik der Stadt Zeil am Main 2 (Haßfurt 1975).

Maurer/Schiek 1985: H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Mayenschein/Uhlig 1987: H. Mayenschein / M. Uhlig, Zwischen Sandhof und Mainfeld. Geschichte und Gegenwart des ehemaligen Dorfes und heutigen Stadtteils Niederrad (Frankfurt a. M. 1987).

Mays 1877: A. Mays, Die Brücken und Fähren über den Neckar bei Heidelberg (Heidelberg 1877).

McGrail 1978: S. McGrail, Logboats of England and Wales (Greenwich 1978).

1986: S. McGrail, Experimental Boat Archaeology. Some Methodological Considerations. In: O. Crumlin-Pedersen / M. Vinner (Hrsg.), Sailing into the past. Proceedings of the International Seminar on Replicas of Ancient and Medieval Vessels (Roskilde 1986) 8-17.

2001: S. McGrail, Boats of the world. From the stone age to medieval times (New York 2001).

2006: S. McGrail, Experimental boat archaeology. Has it a future? In: L. Blue / F. Hocker / A. Englert (Hrsg.), Connected by the sea. Proceedings of the tenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (Oxford 2006) 8-15.

McNeary 2011: R. McNeary, Riverine Archaeology in Northern Ireland. An evaluation. The International Journal of Nautical Archaeology 40(1) 2011, 162-170.

Medas 2014: S. Medas, La piroga rivenuta nel fiume Po presso Boretto (Reggio Emilia). In: A. Asta / G. Caniato / D. Gnola / S. Medas (Hrsg.), Navis 5. Archeologia. Storia. Etnologia navale (Padova 2014) 141-147.

Meder 1952: H. Meder, Sängerkrieg auf dem Main 1652. Die Mainlande. Geschichte und Gegenwart 3, Nr. 12, 1952, 47.

Meeuw 2003: K. Meeuw-1000 Jahre Kirchheim am Neckar (Ludwigsburg 2003).

Meißinger 1975: O. Meißinger, Die historische Donauschiffahrt. Holzschiffe und Flöße (Wien 1975).

Meissner 1999: G. Meissner, Eine Geschichte der Ungereimtheiten. 25 Jahre dauerte es bis die zerstörte Mainbrücke durch eine neue ersetzt wurde. Main-Post, 18.05.1999, 9.

Menke 2009: S. Menke, Tausend Jahre Brückenbau in Bamberg. In: R. Hanemann (Hrsg.), Im Fluss der Geschichte. Bambergs Lebensader Regnitz (Bamberg 2009) 111-122.

Merz/Schuh 2008: J. Merz / R. Schuh (Hrsg.), Franken im Mittelalter. Francia orientalis, Franconia, Land zu Franken: Raum und Geschichte (München 2004).

Metzler 1999: J. Metzler, Fährmann hol' über! Die Begegnung mit dem Fährmann der Fähre von Fahr. Würzburger 1999 (4) 29-32.

Meusert 1996: S. Meusert, Das Fährwesen an der Mainschleife [unpublizierte Hausarbeit im Fach Volkskunde zur ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Realschulen 1996].

1997a: S. Meusert, Die Fähre Astheim-Volkach. Unsere Mainschleife 7-8, 1997, 13-16.

1997b: S. Meusert, Das Fährwesen in Fahr. Unsere Mainschleife 10, 1997, 23-24; 11, 1997, 13-14.

1998: S. Meusert, Das Fährwesen in Nordheim. Unsere Mainschleife 2, 1998, 19-20; 3, 1998, 25-26; 4, 1998, 21-22.

Meyer 1964: H. Meyer, Aus dem Leben einer fränkischen Stadt. Kleine Lichtenfelser Ortsgeschichte (Lichtenfeld 1964).

1968: H. Meyer, Trabanten der Kreisstadt Lichtenfels. Oberwallenstadt – Krappenroth (Lichtenfels 1968).

1981: O. Meyer, Die Brücke. Kitzingens historisches Schicksal (Kitzingen 1981).

Miller 2004: M. Miller, Mit Brief und Revers. Das Lehenswesen Württembergs im Spätmittelalter. Quellen – Funktion – Topographie (Leinfelden-Echterdingen 2004).

Miltenberger 1982: K. Miltenberger, Chronik Stockstadt a. Main. Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung (Aschaffenburg 1982).

Mistele 1962: K.-H. Mistele, Die Bevölkerung der Reichsstadt Heilbronn im Spätmittelalter. Eine sozialgeschichtliche Untersuchung an Hand der Steuerbücher des 15. und 16. Jahrhunderts (Heilbronn 1962).

Mitteis 1974: H. Mitteis, Lehnrecht und Staatsgewalt. Untersuchungen zur mittelalterlichen Verfassungsgeschichte (Darmstadt 1974).

Mittelstadt 2002: O. A., Mittelstadt. Bilder erzählen aus vergangenen Tagen (Horb a. N. 2002).

Mitzka 1930: W. Mitzka, Bayerische Boote. Bayerischer Heimatschutz. Zeitschrift des bayerischen Landesvereins für Heimatschutz/Verein für Volkskunst und Volkskunde 26, 1930, 45-50.

Miyashita 2006: H. Miyashita, Ancient ships of Japan (College station 2006).

Möller/Krauß 1928: W. Möller / K. Krauß, Neckarsteinach, seine Herren, die Stadt und die Burgen (Mainz 1928).

Mörtel 2013: M. Mörtel, Wasser für Franken. In: Riepertinger u. a. 2013, 197.

Mogge 2009: W. Mogge, Rothenfels. Burg Rothenfels (Regensburg 2009).

Moll 1997: M. Moll, »Führer-Erlasse« 1939-1945: Edition sämtlicher überlieferter, nicht im Reichsgesetzblatt abgedruckter, von Hitler während des Zweiten Weltkrieges schriftlich erteilter Direktiven aus den Bereichen Staat, Partei, Wirtschaft, Besatzungspolitik und Militärverwaltung (Stuttgart 1997).

Moll/Szymanski 1921: O. Moll / H. Szymanski, Vorgeschichte des germanischen Schiffbaues. Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie 11, 1921, 155-178.

Moortel 2011: A. van de Moortel, Medieval boats and ships of Germany, the Low Countries, and northeast France. Archaeological evidence for shipbuilding traditions, shipbuilding resources, trade, and communication. In: F. Bittmann / J. Ey / M. Karle / H. Jöns / E. Strahl / S. Wolters (Hrsg.), Flüsse als Kommunikations- und Handelswege. Siedlungs- und Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 34 (Rahden/Westf. 2011) 67-104.

Mordant 1998: D. Mordant, La barque monoxyle carolingienne de Noyen-sur-Seine (Seine-et-Marne). In: P. Pomey / É. Rieth / J. Bill / O. Crumlin-Pedersen (Hrsg.), Construction navale maritime et fluviale. Approches archéologique, historique et ethnologique: actes du septième Colloque internationale d'archéologie navale. Archaeonautica 14, 1998 (Paris 1998) 23-27.

Moser 2011: J. Moser, Shipyard Archaeology. In: A. Catsambis / B. Ford / D. Hamilton (Hrsg.), The Oxford handbook of maritime archaeology (Oxford 2011) 834-855.

Mowat 1996: R. Mowat, The Logboats of Scotland (Oxford 1996).

1999: R. Mowat, The logboat in Scotland. In: P. Pomey / É. Rieth / J. Bill / O. Crumlin-Pedersen (Hrsg.), Construction navale maritime et fluviale. Approches archéologique, historique et ethnologique (Paris 1999) 29-39.

Mücke 1866: J. Mücke, Albrecht I. Herzog von Oesterreich und Römischer König. Ein Beitrag zur Deutschen Staaten- und Reichsgeschichte im 13. und 14. Jahrhundert (Gotha 1866).

Mühle 2003: T. Mühle, Perspektiven verkehrlicher Infrastruktur für die deutsch/polnische Personenschifffahrt mit Fähren auf dem regionalen Wasserstraßennetz der Oder am Beispiel einer Fährverbindung bei Lebus. Diplomarbeit (FH) (Frankfurt a. d. Oder 2003).

Mühlhausen 1993: O. A., Heimatbuch Mühlhausen am Neckar. Seit 1933 Stuttgart-Mühlhausen (Stuttgart 1993).

Müller 1837: D. E. Müller, Des Spessarts Holzhandel und Holzverbrauchende Industrie. Ein Beitrag zur Beleuchtung der staatswirtschaftlichen Interessen des Holzhandels und der Holz verbrauchenden Industrie im Allgemeinen, und in Bezug auf den Spessart im Besonderen (Frankfurt a. M. 1837).

1900: B. Müller, Bearbeitete Baumstämme aus prähistorischer Zeit. Sonderabdruck aus den Quartalblättern des Historischen Vereins für das Grossherzogtum Hessen, N. F., II., Nr. 16 (Darmstadt 1900) 1-3.

1986: K. Müller, Hattersheim, Okriftel, Eddersheim. Geschichte in Bildern (Horb a. N. 1986).

1990: J. Müller, Hochstadt am Main trat mit dem Jahre 1188 ins helle Licht der Geschichte. Geschichte am Obermain 17, 1990, 43-56.

2004: U. Müller, Der Stadt Schweinfurt Original-Privilegia und andere Briefe, Bücher, Rechnungen und dergleichen. Archivalien zur Stadtgeschichte des 14. bis 16. Jahrhunderts (Schweinfurt 2004).

Müller/Kuhn 1990: E. Müller / B. Kuhn, Trennfeld am Main. Ein fränkisches Dorf im Wandel der Zeiten (Würzburg 1990).

2000: E. Müller / B. Kuhn, Die Geschichte der Trennfelder Häuser (Trenfeld 2000).

Müller/Otremba 2008: E. Müller / H. Otremba, Lengfurter Mainbrücken. In: Müller u. a. 2008, 187-193.

Müller u. a. 2008: E. Müller / B. Kuhn / H. Otremba (Hrsg.), Lengfurt. Ein Schiffer- und Winzerdort im Wandel der Jahrhunderte (Triefenstein 2008).

Müller-Wille 1974: M. Müller-Wille, Boat-graves in northern Europe. The International Journal of Nautical Archaeology 3 (2) 1974, 187-204.

Müßig 2014: F. Müßig, Die Geschichte der Haßmersheimer Fähre. Datensammlung zu Heimatgeschichte Haßmersheim am Neckar (Limbach 2014).

Munteanu 2013: C. Munteanu, Roman military Pontoons sustained on inflated Animal Skins. Archäologisches Korrespondenzblatt 43, 2013, 545-552.

Munz/Kleinknecht 1972: E. Munz / O. Kleinknecht, Geschichte der Stadt Marbach am Neckar (Stuttgart 1972).

Murrell 2012: K. Murrell, Must Farm, Whittlesey 2011-2012. Palaeochannel Investigations. Cambridge Archaeological Unit, Report No. 1136 (Cambridge 2012).

Musall 1969: H. Musall, Die Entwicklung der Kulturlandschaft der Rheinniederung zwischen Karlsruhe und Speyer vom Ende des 16. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts (Heidelberg 1969).

Muth 1983: H. Muth, Die Romantiker entdecken Mainfranken (Würzburg 1983).

2009: G. Muth, 800 Jahre Erlabrunn. Eingehüllt in Geschichte und Geschichten (Erlabrunn 2009).

Nagel 2000: G. Nagel, Hol über! Fähren einst und heute. Dampfschiffe, Lustschiffe, Fähren. Die Mark Brandenburg. Zeitschrift für die Mark und das Land Brandenburg 37, 2000, 23-27.

Nahrgang 1967: K. Nahrgang, Die Bodenfunde der Ur- und Frühgeschichte im Stadt- und Landkreis Offenbach am Main (Frankfurt a. M. 1967).

Nayling/Jones 2012: N. Nayling / T. Jones, Three-Dimensional Recording and Hull Form Modelling of the Newport (Wales) Medieval Ship. In: N. Günsenin (Hrsg.), Between continents. Proceedings of the Twelfth Symposium on Boat and Ship Archaeology, Istanbul 2009 (Istanbul 2012) 319-324.

Neckargemünd 1882: O. A., Neckargemünd und seine Umgebung (Neckargemünd 1882).

Neher 1912: A. Neher, Ödheim einst und jetzt. Chronik der ehemaligen Deutschordensgemeinde Ödheim (Waldsee 1912).

Neß u. a. 2009: W. Neß / Ch. Onnen / D. Peters, Schwebefähre Osten-Hemmoor (Berlin 2009).

Neubert 2005: H. Neubert, Das Museum der Stadt Miltenberg (Lindenberg 2005).

Neuwirt 1954: G. Neuwirt, Geschichte des Dorfes Heinsheim a. N. (Karlsruhe 1954).

Niblett 2001: R. Niblett, A Neolithic dugout from a multi-period site near St Albans, Herts, England. The International Journal of Nautical Archaeology 30 (2) 2001, 155-195.

Nickel 1984: H.-J. Nickel, Ein Kettenschleppschiff vom Main. Das Logbuch 20 (3), 1984, 119-123.

Nielbock 1971: W. Nielbock, Geschichten um die Schwanheimer Brücken. In: J. Heinrich (Hrsg.), Suenheim, Sweinheim, Schwanheim (Frankfurt a. M. 1971) 81-83.

Niermeyer 1984: J. Niermeyer, Mediae Latinitatis Lexicon Minus (Leiden 1984).

Nieß/Caroli 2007: U. Nieß / M. Caroli, Geschichte der Stadt Mannheim. I: 1607-1801 (Mannheim 2007).

2009: U. Nieß / M. Caroli, Geschichte der Stadt Mannheim 3: 1914-2007 (Mannheim 2009).

Nikolai 1997: E. Nikolai, Zellingen einst. Schlaglichter einer Ortsgeschichte (Zellingen 1997).

Nimbler 1995: H. Nimbler, Neuer Mainsteg zwischen Mainflingen und Dettingen. Unser Kahlgrund 1995. Heimatbuch für den ehemaligen Landkreis Alzenau 39, 1995, 163-165.

Nüßlein 2011: R. Nüßlein, Viereth. 911 – 1100 Jahre – 2011 (Viereth 2011).

Numberger 2002: M. Numberger, Die Bürgerschaft der Stadt Lauffen am Neckar vor 1558 (Stuttgart 2002).

Nymoen 2013: P. Nymoen, Fire stokkebåter fra Nord-Odal. In: G. Nygård (Hrsg.), Det var en gang … Om kultur og fornminner i Nord-Odal (Flisa 2013) 1-22.

Nymoen/Arisholm 2005: P. Nymoen / T. Arisholm (Hrsg.), Stokkebåter. Nytt om Sørumsbåten og andre sørnorske stokkebåtfunn (Oslo 2005).

Obst 1976: W. Obst, Heidingsfeld. Das Städtle in der Stadt (Heidingsfeld 1976).

1979: W. Obst, Heidingsfelder Bilderbogen (Würzburg 1979).

Ochs 1992: B. Ochs, Sassanfahrt, Ort »am Fahr« gelegen. Heimatbote aus dem Reichen Ebrachgrund 5, 1992, 134-139.

1993: B. Ochs (Hrsg.), Aus der Geschichte des Marktes Eggolsheim bis um 1850 von Pfarrer Martin Knorr (Eggolsheim 1993).

Ochsenfurt 1959: W. E., Vom Alter der Ochsenfurter Mainbrücke. Die Mainlande. Geschichte und Gegenwart 10, Nr. 3, 1959, 9-10.

Ohm 2007: B. Ohm, Fürth. Geschichte der Stadt (Fürth 2007).

Okorokov 1995: A. Okorokov, Archaeological finds of ancient dugouts in Russia and the Ukraine. The International Journal of Nautical Archaeology 24(1) 1995, 33-45.

Oosting/Akker 2008: R. Oosting / J. van den Akker (Hrsg.), Boomstamkano's, overnaadse schepen en tuigage. Glavimans Symposion 10 (Amersfoort 2008).

Orth 1991: E. Orth, Frankfurt am Main im Früh- und Hochmittelalter. In: Frankfurt am Main. Die Geschichte der Stadt in neun Beiträgen (Sigmaringen 1991).

Ortskulturring Ebing 1993: Ortskulturring Ebing (Hrsg.), Chronik von Ebing. Erinnerungswürdiges von der Ortschaft, der Pfarrkirche und Pfarrei und vom Brauchtum (Ebing 1993).

2002: Ortskulturring Ebing (Hrsg.), 1200 Jahre Ebing. Ein fränkisches Dorf feiert seinen Geburtstag (Ebing 2002).

Ostheimer 1982: W. Ostheimer, Die Landwehr. Grenzanlage und Verteidigungswerk von Hochheim und der umliegenden kurmainzischen Orte. Hochheim am Main. Beiträge zu seiner Geschichte und Heimatkunde 5, 1982, 3-10.

Ossowski 1999: W. Ossowski, Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski. Study on Logboats from Poland (Gdańsk 2000).

2000a: W. Ossowski, Some results of the study of Logboats in Poland. In: J. Litwin (Hrsg.), Down the River to the Sea. Eighth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Gdańsk 1997 (Gdańsk 2000) 59-66.

2000b: W. Ossowski, Medieval Boats and Inland Water Transport in Poland. In: F. Lüth / U. Schoknecht / O. Nakoinz / H. Beer / Ch. Börker / H. Schlichtherle (Hrsg.), IKUWA – Schutz des Kulturerbes unter Wasser. Veränderungen europäischer Lebenskultur durch Fluß- und Seehandel (Lübstorf 2000) 279-287.

2003: W. Ossowski, Expanded Logboats between the Baltic and the Black Sea. In: C. Beltrame (Hrsg.), Boats, ships and shipyards. Proceedings of the Ninth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (Oxford 2003) 177-182.

2007: W. Ossowski, Early-medieval logboats from Poland. An important source of information about inland navigation. In: F. Biermann (Hrsg.), Siedlung, Kommunikation und Wirtschaft im westslawischen Raum. Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Mitteleuropas 46 (Langenweißbach 2007) 107-115.

Ott 1979: J. Ott, Die Namen der Gemarkung Klein-Auheim (Hanau 1979).

Pachali 1990: E. Pachali, Ginsheim-Gustavsburg (Kreis Groß-Gerau). Römische Mainbrücke. Denkmalpflege in Hessen 1990(2), 29-30.

Pahl 1957: A. Pahl, Fundbericht für die Jahre 1954-1956. Bayerische Vorgeschichtsblätter 22, 1957, 254.

Paret 1930: O. Paret, Die Einbäume im Federseeried und im übrigen Europa. Praehistorische Zeitschrift 31, 1930, 76-116.

Paschke 1955: H. Paschke, Der Geyerswörth. Festschrift zur Weihe der Bischofsmühlbrücke zu Bamberg (Bamberg 1955).

1962: H. Paschke, Nonnenbrücke und Zwinger zu Bamberg (Bamberg 1962).

1963: H. Paschke, Die untere Brücke zu Bamberg (St. Gallen 1963).

1971: H. Paschke, Der Mühlwörth zu Bamberg (Bamberg 1971).

1973: H. Paschke, Fischmühle und Fischmarkt zu Bamberg (Bamberg 1973).

Patzold 2012: S. Patzold, Das Lehnswesen (München 2012).

Penning 2011: H. Penning, Pettstadter Fähre ist wohl älter als gedacht. Fränkischer Tag, 24.05.2011.

Perminas 2008: K. Perminas, Old Logboats from Lake Plateliai. Building replicas. In: M.-J. Springmann / H. Wernicke (Hrsg.), Historical boat and ship replicas. Conference proceedings on the scientific perspectives and the limits of boat and ship replicas (Friedland/Meckl. 2008) 16-21.

Perzel 1988: H. Perzel, Ein fränkischer Ort im Wandel der Jahrhunderte. Kleine Michelauer Ortsgeschichte (Michelau i. Oberfr. 1988).

1994: H. Perzel, 800 Jahre Michelau in Oberfranken. Vergangenheit und Gegenwart einer fränkischen Gemeinde (Michelau i. Oberfr. 1994).

Pescheck 1993: Ch. Pescheck, Archäologiereport Kleinlangheim (Würzburg 1993).

Pescheck/Uenze 1992: Ch. Pescheck / H. P. Uenze, Die Kelten im Landkreis Schweinfurt (Kallmünz 1992).

Peschel 1985: Ch. Peschel, A note on a prehistoric model of a dugout. The International Journal of Nautical Archaeology 14(3) 1985, 265-267.

Peters 2008: M. Peters, Geschichte Frankens (Gernsbach 2008).

Petersohn 2008: J. Petersohn, Franken im Mittelalter. Identität und Profil im Spiegel von Bewußtsein und Vorstellung (Ostfildern 2008).

Pezzo u. a. 2010: M. Pezzo / G. Quarta / S. Medas / S. Marconi / J. Rizzi / L. Calcagnile / M. D'Elia, Datazione assoluta della piroga monossile di Ponte di Piave (TV). Analisi dendrocronologiche e radiocarboniche. Annali dei Musei civici di Rovereto 25, 2010, 91-101.

Pfannes 1994: H. Pfannes, Mainsondheim bis 1993 (Münsterschwarzach 1994).

Pfeiffer/Zimmermann 1978: A. Pfeiffer / W. Zimmermann, Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar (Heilbronn 1978).

Pflederer 2001: T. Pflederer, Eiche. Das Holz der Einbäume. In: T. Drexler (Hrsg.), Ein Baum wie ein Denkmal: Die Eiche. Eine kleine Kultur- und Naturgeschichte (Fürstenfeldbruck 2001) 19-23.

Pflederer/Weski 2009: T. Pflederer / T. Weski, Einbäume und Boote aus Bayern. Bericht der Bayerischen Bodendenkmalpflege 50, 2009, 62-69.

Picard 1981: B. Picard, Großauheim. Geschichte in Bildern und Dokumenten (Hanau 1981).

Pillonel/Reginelli 2011: D. Pillonel / G. Reginelli Servais, Eisenzeitliche Pfahljochbrücken über die Zihl und die Broye (Schweiz). Zeichnerische Domkumentation und Bauweise. In: Bayerische Gesellschaft für Unterwasserarchäologie (Hrsg.), Archäologie der Brücken (Regensburg 2011) 23-30.

Platz 1995: P. Platz, Das Ende des Zweiten Weltkrieges in Bürgstadt. Eine Sammlung von Erlebnisberichten aus der Zeit zum Ende des Zweiten Weltkrieges (Bürgstadt 1995).

Pleil 1983: D. Pleil, Lebendiges Plochingen (Plochingen 1983).

Plochmann 1864: R. Plochmann, Urkundliche Geschichte der Stadt Marktbreit in Unterfranken (Erlangen 1864).

Pohl 2009: H. Pohl, Einbaumfunde aus dem Salzburger Land. Archaeologia Austriaca 90, 2009, 73-86.

Pollnick 2001: C. Pollnick, Das Hofgut Nilkheim unter besonderer Berücksichtigung des Freiherrn von Mergenbaum. Aschaffenburger Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes 21, 2001, 113-128.

Postler 1999: G. Postler, Retzbach. Der Wallfahrtsort am Main (Retzbach 1999).

Prell 2002: M. Prell, Roseninsel-Einbaum. Probefahrt mit dem Nachbau. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 9, 2002, 20.

Pritzl 1986: H. Pritzl, Ochsenfurt. Lebendige Tradition und wirkungsvolle Gegenwart (Ochsenfurt 1986).

Probst 1960: E. Probst, Dorfordnung und Dorfgerichtsprotokoll als orts-, rechts- und wirtschaftsgeschichtliche Quelle. Die Mainlande. Geschichte und Gegenwart 11 (24), 1960, 93-96.

1981: H. Probst, Seckenheim. Geschichte eines Kurpfälzer Dorfes (Mannheim 1981).

1993: H. Probst, Alt-Seckenheim. Ein Heimatbuch (Heilbronn 1993).

Prosser 1986: J. Prosser, »1075 Jahre Viereth« von Fihuriod 911 bis Viereth 1986 (Viereth 1986).

Prückner 1988: H. Prückner, Die alte Brücke in Heidelberg. 1788-1988 (Heidelberg 1988).

1996: H. Prückner, Die alte Brücke. In: E. Mittler (Hrsg.), Heidelberg. Geschichte und Gestalt (Heidelberg 1996) 162-171.

Radić 2009: I. Radić Rossi, Dugouts of Croatia. In: R. Bockius (Hrsg.), Between the seas. Transfer and exchange in nautical technology. RGZM – Tagungen 3 (Mainz 2009) 133-145.

Radunz 1984: E. Radunz, Sagen des Lichtenfelser Landes. Heimatbeilage zum amtlichen Schulanzeiger des Regierungsbezirkes Oberfranken, Februar 1984, Nr. 102.

Radunz/Radunz 1971: E. Radunz / K. Radunz, Der Landkreis Staffelstein in Geschichte und Geschichten (Staffelstein 1971).

Rahir 1911: E. Rahir, Découverte d'une pirogue antique à Austruweel. Bulletin des Musées royaux des Arts décoratifs et industriels 10, 1911, 3-5.

Raimannn 2004: P. Raimann, Pfahlbauer im Schulzimmer. Auf den Spuren der Pfahlbauer = Archäologie der Schweiz 27 (2), 2004, 78-83.

Rattinger 1978: F. Rattinger, Stockstadt am Main in alten Ansichten (Zaltbommel 1978).

Rauch 2012: Ch. Rauch, Von Täbriz über Istanbul nach Berlin. Ilkhanidische Buchmalerei in den Klebealben des Heinrich Friedrich von Diez. In: J. Bemmann (Hrsg.), Steppenkrieger. Reiternomaden des 7.-14. Jahrhunderts aus der Mongolei (Darmstadt 2012) 101-113.

Reder u. a. 1999: K. Reder / C. Selheim / J. Weiß, Der Landkreis Miltenberg um 1860. Amtsärzte berichten aus den Landgerichten Stadtprozelten, Miltenberg, Amorbach, Klingenberg und Obernburg (Würzburg 1999).

Reetz 1982: V. Reetz, Furten – Fähren – Brücken. Zur Geschichte der Flußübergänge an der oberen Saale (Mühltroff 1982).

Reiff 1972: F. Reiff, Neckartenzlingen einst und jetzt: ein Heimatbuch (Neckartenzlingen 1972).

Reimold 1936: E. Reimold, Dorfleben in Handschuhsheim und Neuenheim (Heidelberg 1936).

Reinath 1935: J. Reinath, Untertürkheimer Heimatbuch (Stuttgart 1935).

Reiner 1996: M. Reiner, Zu Fuß durch Plochingen. Rundgänge zu Kunst und Geschichte (Plochingen 1996).

Reinfeld 2010: M. Reinfeld, Neue Untersuchungen an den brandenburgischen Kaffenkähnen. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 16, 2010, 72-76.

Reitinger 1975: J. Reitinger, Das goldene Miniaturschiffchen vom Dürrnberg bei Hallein. Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde 115, 1975, 383-414.

Renftel 1997: L.-O. Renftel, Auswirkungen einer Stadtgründung (Hanau 1997).

Reuter/Beck 2004: R. Reuter / C. Beck, Dörfer in Hessen 3: Zwischen Taunus, Vogelsberg und Main (Königstein i. T. 2004).

Riegler 1933: B. Riegler, Fährgerechtigkeiten unter vorzugsweiser Betrachtung der Verhältnisse des Mittelrheins (Köln 1933).

Riepertinger u. a. 2013: R. Riepertinger / E. Brockhoff / M. Nadler / R. Skoruppa (Hrsg.), Main und Meer. Porträt eines Flusses (Schweinfurt 2013).

Rieth 1940: A. Rieth, Altitalische Einbaumfunde. Mannus. Zeitschrift für deutsche Vorgeschichte 32, 1940, 501-505.

Rietzke 1990: I. Rietzke, Benningen am Neckar in alten Bildern (Horb a. N. 1990).

Riexinger 1996: H. Riexinger, Bad Friedrichshall 2 (Bad Friedrichshall 1996).

Rippstein 1989: J. Rippstein, Sand am Main. Eine Dorfgeschichte 1139-1989 (Sand a. M. 1989).

Riz 1939: A. Riz, Gestalten und Ereignisse aus Beihingen am Neckar (Ludwigsburg 1939).

Roach 2008: A. Roach, Model Boats in the Context of Maritime History and Archaeology. The International Journal of Nautical Archaeology 37 (2) 2008, 313-334.

Rogers 2009: J. Rogers, How Boats Change. Explaining Morphological Variation in European Watercraft, based on an Investigation

of Logboats from Bohemia and Moravia, Czech Republic (Exeter 2009).

2010: J. Rogers, Logboats from Bohemia and Moravia, Czech Republic. The International Journal of Nautical Archaeology 39 (2) 2010, 310-326.

2011: J. Rogers, Czech Logboats. Early inland watercraft from Bohemia and Moravia. In: Sborník Prací Filozofické Fakulty Brněnské Univerzity Studia Minora Facultatis Philosophicae Universitatis Brunensis M-16, 2011, 171-202.

Rommel 1914: G. Rommel, Die Flurnamen von Urphar am Main. Frankenland 1, 1914, 66-79.

Rosenstock 1992a: D. Rosenstock, Der Einbaum aus der Schonunger Bucht. In: D. Rosenstock (Hrsg.), Frühgeschichte der Stadt Schweinfurt von 700 bis 1550 (Schweinfurt 1992) 76-78.

1992b: D. Rosenstock, Der Einbaum aus der Schonunger Bucht bei Schweinfurt. In: Schweinfurter Mainleite 1992 (3), 25-27.

Rossel 1955: V. Rossel, Retzbach. Marktgemeinde und Wallfahrtsort (Retzbach 1955).

Rottenbach 1979: B. Rottenbach, Randersacker. Hineingebaut in Stein und Wein (Randersacker 1979).

1998: B. Rottenbach, Chronik Markt Randersacker. Heimatbuch der Gemeinde Randersacker und des Ortsteils Lindelbach (Würzburg 1998).

Rottmayer 1830: A. Rottmayer, Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter-Mainkreis des Königreichs Bayern (Würzburg 1830).

Rudolph 1987: B. Rudolph, Freiberg am Neckar. Erinnerungen an frühere Zeiten (Horb a. N. 1987).

Rücker 1972: E. Rücker, 1200 Jahre Großwelzheim. 772-1972 (Dettingen a. M. 1972).

Ruf 1992: A. Ruf, 800 Jahre Pflochsbach und Sendelbach. 1192-1992 (Lohr a. M. 1992).

1996: L. Ruf, Dorfbuch Mainstockheim. Geschichte, Heimat- und Volkskunde eines mainfränkischen Dorfes 1 (Mainstockheim 1996).

2003: A. Ruf, 1200 Jahre Lohr a. Main. Karolingische Kolonisation am Ostrand des Spessarts (Lohr a. M. 2003).

Ruppel 2003: H.-G. Ruppel. Geschichte der Stadt Offenbach (Kassel 2003).

Rußnak 1982: H. Rußnak, Hochstadt am Main. Vor 800 Jahren erstmals erwähnt – Kurzfassung einer Dorfgeschichte (Hochstadt 1982).

Rutte 1987: E. Rutte, Rhein, Main, Donau. Wie – wann – warum sie wurden. Eine geologische Geschichte (Sigmaringen 1987).

Ryba 1966: J. Ryba, Schonungen. Geschichte eines fränkischen Dorfes (Schonungen 1966).

Salemke 1968: G. Salemke, Besichtigungsergebnis des Mindener Museums. Das Logbuch 4 (4), 1968, 5-8.

1972: G. Salemke, Der Einbaum vom Mondsee / Österreich. Das Logbuch 8 (2), 1972, 4-8.

Sandkaulen 1925: J. Sandkaulen, Fährgerechtsame unter besonderer Berücksichtigung niederrheinischer Verhältnisse (Köln 1925).

Sands 1997: R. Sands, Prehistoric Woodworking. The Analysis and Interpretation of Bronze and Iron Age Toolmarks (London 1997).

Sarrazin 1993: J. Sarrazin, Hölzerne Fähren im Donaugebiet. Verkehrsverbindung und Touristenattraktion. Vom Einbaum zum Dampfschiff. Schiffahrt und Fischerei in Bayern. Vom Ammersee und Amper 1993, 135-140.

Sarrazin / Holk 1996: J. Sarrazin / A. van Holk, Schopper und Zillen. Eine Einführung in den traditionellen Holzschiffbau im Gebiet der deutschen Donau (Hamburg 1996).

Sauerbrei 1986: W. Sauerbrei, Die Fähre von Neuwied. Beiträge zur Rheinkunde 38, 1986, 29-42.

1989: W. Sauerbrei, »Fährmann, hol über«. Eine Geschichte aus diesem Jahrhundert. Beiträge zur Rheinkunde 41, 1989, 76-81.

1997: W. Sauerbrei, Die Fähre bei Rheinkilometer 577,75. Das Logbuch 33 (3), 1997, 120-122.

Sayles 1965: G. O. Sayles, Select cases in the court of King's bench under Edward III. Vol. VI (London 1965).

Schäfer 1971: R. Schäfer, Der Einbaum vom Martinsgrund. In: J. Henrich (Hrsg.), Suenheim – Sweinheim – Schwanheim (Frankfurt a. M. 1971) 21-22.

1976: H.-P. Schäfer, Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Schweinfurt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Würzburg 1976).

1986: R. Schäfer, Chronik von Höchst am Main (Frankfurt a. M. 1986).

1991: H. Schäfer, Obernau einst und heute. Dorfbild im Wandel der Zeit (Aschaffenburg 1991) o. S.

Schäfer / Schäfer 2011: A. Schäfer / R. Schäfer, Nah am Wasser gebaut. Schleusen, Brücken und Kanäle in Hirschaid (Hirschaid 2011).

Schannat 1724: J. Schannat, Corpus Traditionum Fuldensium (Lipsiea 1724).

Schaubert / Schaubert 1988: M. Schaubert / B. Schaubert, Pettstadt. Geschichte eines Dorfes an der Rauhen Ebrach (Pettstadt 1988).

Schefold 1955: M. Schefold, Alte Stadtansichten von Heilbronn (Stuttgart 1955).

Scheinflug / Scheinflug 1979: A. Scheinflug / R. Scheinflug, Über die Geologie des Landkreises Main-Spessart in der Region Unterfranken (Lohr am Main 1979).

Schemmel 1981: B. Schemmel, Friedrich Karl Rupprecht (Bamberg 1981).

Scherg 1983: L. Scherg, Fischer und Schiffer in Marktheidenfeld. 1683-1983 (Marktheidenfeld 1983).

Schertzer u. a. 1997: O. Schertzer / U. Wagner / K. Wagner, Festschrift zur 500-Jahr-Feier der St.-Nikolaus-Kirche zu Winterhausen im Jahre 1997 (Münsterschwarzach 1997).

Scherzer 1954: W. Scherzer, Brückenbaukunst vor 200 Jahren. Die Mainlande. Geschichte und Gegenwart 5, Nr. 11, 1954, 43-44.

1958a: W. Scherzer, Die alten Mainbrücken Unterfrankens und ihre Baulastträger. Würzburger Diözesan-Geschichtsblätter 20, 1958, 154-177.

1958b: W. Scherzer, Das Fischereiregal auf dem Main zwischen Harrbach und Hafenlohr. In: V. Butschek (Hrsg.), 80 Jahre Fischereiverband Unterfranken e. V. Würzburg (Würzburg 1958) 188-205.

Scheuerbrandt 1988: A. Scheuerbrandt, Die Lande längs des Neckars bis zum frühen 19. Jahrhundert. In: G. Römer (Hrsg.), Der

Neckar in alten Landkarten. Eine Ausstellung der Badischen Landesbibliothek (Karlsruhe 1988) 13-56.

Schicklberger 1998: F. Schicklberger, Wan khörd d'Mäi? Uns khörd d'Mäi. Aus dem Leben der Eibelstadter mit ihrem Main nach archivalischen Quellen (Eibelstadt 1998).

2005: F. Schicklberger, 1200 Jahre Weinkultur in Eibelstadt (Eibelstadt 2005).

Schicklberger u. a. 1987: F. Schicklberger / O. Schlereth / R. Siegler, Eibelstadt. Eibelstadter Bilderbogen (Eibelstadt 1987).

Schielein 2012: P. Schielein, Jungquartäre Flussgeschichte des Lechs unterhalb von Augsburg und der angrenzenden Donau (Bamberg 2012).

Schilling 1965: F. Schilling, Klein-Krotzenburg in alten Ansichten. 1898-1965 (Hainburg 1965).

Schirmer 2004: J. Schirmer, Chronik der Stadt Miltenberg 1850-1926. I (Miltenberg 2004).

2007: W. Schirmer, Der Naturraum Main-Regnitz im ersten Jahrtausend n. Chr. In: R. Bergmann / G. Dippold / J. Haberstroh / Ch. Langs / W. Weiß (Hrsg.), Missionierung und Christianisierung im Regnitz- und Obermaingebiet (Bamberg 2007) 47-60.

Schlett 2010: L. Schlett, Familienbuch Mainaschaff. 1670-1910 (Mainaschaff 2010).

Schmid 1862: L. Schmid, Monumenta Hohenbergica. Urkundenbuch zur Geschichte der Grafen von Zollern-hohenberg und ihrer Grafschaft (Stuttgart 1862).

2003: W. Schmid, Neuerscheinungen/Buchbesprechungen. Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie 10, 2003, 128-135.

Schmidt 1928: H. Schmidt, Neuenheim. Vergangenheit einer Pfälzer Dorfgemeinde in Verbindung mit der Geschichte der Heimat (Heidelberg 1928).

Schmidts 2011: T. Schmidts, Akteure und Organisation der Handelsschifffahrt in den nordwestlichen Provinzen des Römischen Reiches (Mainz 2011).

Schmieder 1931: E. Schmieder, Das Fährwesen in Sachsen (Leipzig 1931).

Schmitt 1875: G. Schmitt, Ludwigsbad Wipfeld, dessen Schwefelquelle und Schwefelmineralmoor (Würzburg 1875).

1989: N. Schmitt, Bürgstadt zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges (Bürgstadt 1989).

1993: G. Schmitt, Nürtinger Chronik in Daten und Bildern (Nürtingen 1993).

Schmitt/Berberich 1978: N. Schmitt / L. Berberich, Bürgstadt und seine Geschichte (Würzburg 1978).

Schmolke 2003: F. Schmolke, 1353-2003. 650 Jahre Stadt Baiersdorf – Geschichte und Ortsentwicklung (Baiersdorf 2003).

Schmolz u. a. 1991: H. Schmolz / C. Schrenk / H. Weckbach, Heilbronn aus der Vogelschau. Luftaufnahmen aus den Jahren 1906 bis 1991 (Weinsberg 1991).

Schnall 1989: U. Schnall, Medieval Nomenclature of Logboats. In: Ch. Villain-Gandossi / S. Busuttil / P. Adam (Hrsg.), Medieval ships and the birth of technological societies. I: Northern Europe (Malta 1989) 193-202.

2003: U. Schnall, Einbaum. In: Lexikon des Mittelalters 3 (2003) 1730-1731, s.v. Einbaum (U. Schnall).

Schneeweiß 1999: J. Schneeweiß, Drei Einbäume aus dem Märkischen Museum zu Berlin. Skyllis 2 (2), 1999, 108-117.

Schneider 1972: J. Schneider, Zwei neue frühgeschichtliche Mahlsteinfunde aus der Altmark. Ausgrabungen und Funde. Nachrichtenblatt für Ur- und Frühgeschichte 17 (1), 1972, 35-38.

2007a: E. Schneider, »Kitzing am Mayn, darüber da ein starcke steinerne Bruck gehet«. Bilder und Beschreibungen der Stadt Kitzingen von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Kitzingen 2007).

2007b: R. Schneider, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen. In: R. Schwinges (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Ostfildern 2007) 185-200.

Schnelbögl/Hofmann 1952: F. Schnelbögl / H. Hofmann, Gelegenhait der Landschaft mitsampt den furten und helltten darinnen. Eine politisch-statistische, wehr- und verkehrsgeographische Beschreibung des Großraums um Nürnberg zu Beginn des 16. Jahrhunderts (Hersbruck 1952).

Schnitzer 1993: C. Schnitzer, Selig sei die Stadt genannt. Seligenstadt am Main (Seligenstadt 1993).

Schöbel 2002: G. Schöbel, Vom Baum zum Einbaum. Ein archäologisches Experiment im Pfahlbaumuseum Unteruhldingen. Das Logbuch 38 (1), 2002, 37-43.

2009: G. Schöbel, Vom Baum zum Einbaum. Ein archäologisches Experiment im Pfahlbaumuseum Unteruhldingen am Bodensee. Bericht der Bayerischen Bodendenkmalpflege 50, 2009, 79-83.

Schöffler 2007: E. Schöffler, Stift Neumünster Würzburg Urkunden. Urkunden 1054-1801 (Würzburg 2007).

Schöner 1991: K. Schöner, Heimat zwischen Main und Wern. Rheinfeld-Bergrheinfeld (Bergrheinfeld 1991).

Schomann 2005: H. Schomann, Eisenbahn in Hessen 2,1: Eisenbahnbauten und -strecken 1839-1939 (Wiesbaden 2005).

Schopp 1971: J. Schopp, 1200 Jahre Klein-Welzheim (Offenbach a. M. 1971).

Schreiber 1970: J. Schreiber, Trennfeld (Trennfeld a. M. 1970).

Schrenk/Weckbach 1988: C. Schrenk / H. Weckbach, Aus der Heilbronner Stadtgeschichtsschreibung (Weinsberg 1988).

Schrenk u. a. 1998: C. Schrenk / H. Weckbach / S. Schlösser, Von Helibrunna nach Heilbronn. Eine Stadtgeschichte (Stuttgart 1998).

Schreg/Schenk 2008: R. Schreg / W. Schenk, Grundlinien der Siedlungs- und Kulturlandschaftsentwicklung in Südwestdeutschland von den ersten Bauern bis zum Ende des Mittelalters. In: H. Gebhardt (Hrsg.), Geographie Baden-Württembergs. Raum, Entwicklung, Regionen (Stuttgart 2008) 183-199.

Schrod 1952: F. Schrod, Abriß der Geschichte von Offenbach am Main (Offenbach 1952).

Schroll 2008: M. Schroll, Fähren und Brücken. Der Verkehr über den Fluss. In: M. Schroll (Hrsg.), Heimatgeschichte Marktgemeinde Gars am Inn (Gars am Inn 2008) 415-434.

Schrott 1986: K. Schrott, Kemmern. Ortsgeschichte eines ehemaligen bambergisch-domkapitelischen Obleidorfes (Kemmern 1986).

1989: K. Schrott, Breitengüßbach. Geschichte der Gesamtgemeinde (Breitengüßbach 1989).

Schüll 2012: G. Schüll, Dokumentation. Die Fähre Hafenlohr (Hafenlohr 2012).

Schüssler 1972: H. Schüssler, Höchst. Stadt der Farben (Frankfurt a. M. 1972).

Schütz 2013: B. Schütz, Dorf in Flammen. Inferno über Zapfendorf am 1. April 1945 (Zapfendorf 2013).

Schulz 1994: T. Schulz, Pleidelsheimer Heimatbuch (Horb a. N. 1994).

Schulz u. a. 2003: T. Schulz / S. Benning / G. Bächler, Geschichte der Stadt Besigheim. Von der Vorgeschichte bis zur Gegenwart (Besigheim 2003).

Schulze 2004: H. Schulze, Grundstrukturen der Verfassung im Mittelalter. I: Stammesverband, Gefolgschaft, Lehnswesen, Grundherrschaft (Stuttgart 2004).

Schumm 2000: H. Schumm, Die erste Regnitzbrücke von Hirschaid (Hirschaid 2000).

Schuster 1898: A. Schuster, Die Ferchen von Bug. Alt-Bamberg. Rückblicke auf Bamberg's Vergangenheit 1897/1898, 43-58.

Schwab 2003: J. Schwab, Das große Buch vom Holz. Holzwirtschaft, Rohstoff, Baustoff, Werkstoff, Handwerk, Kunst, Geschichte, Holzartenlexikon (Hamburg 2003).

Schwarz 1903: J. Schwarz, Die Kartause Astheim. Ein Geschichtsbild (Gerolzhofen 1903).

1970: W. Schwarz, Vorgeschichtliche Funde in Offenbach und seinen Vororten. In: J. Geiss (Hrsg.), Zur Geschichte der Offenbacher Vororte (Offenbach 1970) 9-15.

Schwarzmaier 1986: H. Schwarzmaier, Geschichte der Stadt Eberbach am Neckar bis zur Einführung der Reformation 1556 (Sigmaringen 1986).

Schweda 1989: R. Schweda, Baunach. Fränkische Dreiflüssestadt. Frankenland. Zeitschrift für fränkische Landeskunde und Kulturpflege 41 (4), 1989, 113-116.

Sedlazeck u. a. 2010: A. Sedlazeck / K. Köser / R. Koch, Supporting Underwater Archaeology by 3D Reconstruction from Underwater Images. Skyllis 10 (2), 2010, 179-186.

Seberich 1958: F. Seberich, Die alte Mainbrücke zu Würzburg (Würzburg 1958).

Seemann 1995: M. Seemann, Fahrdienst über den Main eng verbunden mit dem Markt Kleinheubach. In: Michaelismesse Miltenberg, 25. August 1995 (Aschaffenburg 1995) 43.

Seibert 1936: L. Seibert, Die Seligenstädter Flurnamen (Seligenstadt 1936).

Seidenspinner 1979: W. Seidenspinner, Stockstadt am Main. Die Entwicklung eines kurmainzischen Dorfes und ihre bestimmenden Kräfte (Würzburg 1979).

Seidenspinner / Benner 2006: W. Seidenspinner / M. Benner, Heidelberg. Archäologischer Stadtkataster Baden-Württemberg 32,1 (Stuttgart 2006).

Seipel 1999: W. Seipel, Barbarenschmuck und Römergold. Der Schatz von Szilágysomlyó. Eine Sonderausstellung im Kunsthistorischen Museum Wien (Wien 1999).

Seitz 1989: F. Seitz, Fähren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69 (4), 1989, 13-17.

Selzer 1961: O. Selzer, Furten und Fähren im Landkreis Kitzingen (2). Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 1961, 128-138.

Sigmund 1936: W. Sigmund, Alt-Heidelberg. Bilder aus der alten Kurpfalz für die Jugend (Heidelberg 1936).

Skamby 1991: J. Skamby Madsen, Fribrødre: A shipyard site from the late 11th century. In: O. Crumlin-Pedersen (Hrsg.), Aspects of maritime Scandinavia. AD 200-1200 (Roskilde 1991) 183-206.

Skamby / Klassen 2010: J. Skamby Madsen / L. Klassen, Fribrødre Å. A late 11th century ship-handling site on Falster (Højbjerg 2010).

Sokulu / Ejstrud 2014: A. Sokulu / B. Ejstrud, Stockbåtar i Sverige. Typologi och datering. Fornvännen. Journal of Swedish Antiquarian Research 109, 2014, 34-48.

Sonneck / Frey 2005: V. Sonneck / F. Frey, Über den Rhein zum Kühkopf. Die Guntersblumer Rheinfähre »Hinüber und Herüber« von 1829-2005 (Riedstadt 2005).

Spahn 1996: M. Spahn, 450 Jahre Fischerzunft Seligenstadt. Schwerpunkte ihrer Geschichte 1546-1996 (Seligenstadt 1996).

Sperber 1968: G. Sperber, Die Reichswälder bei Nürnberg. Mitteilungen aus der Staatsforstverwaltung Bayerns 37 (München 1968).

Spiegel 1912: K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde, N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

Spiegelberg 1955: K. Spiegelberg, Hirschhorn. Ein Wegweiser durch Burg und Stadt (Heidelberg 1955).

2007: U. Spiegelberg, Hirschhorn. Stadt und Umgebung (München 2007).

Spies 2003: B. Spies, Ein kleiner Streifzug durch die Geschichte Staffelbachs (Staffelbach 2003).

2010: H.-B. Spies, Planung und Ausführung von Bachgaubahn und Nilkheimer Brücke. Mitteilungen aus dem Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg 9, 2008/2010 (2010), 369-412.

2014: B. Spies, Bischberg in jüngerer und jüngster Vergangenheit. Ereignisse und Wandlungen seit 1900. In: W. Taegert (Hrsg.), 1000 Jahre Bischberg. Beiträge zur Geschichte eines Zwei-Flüsse-Dorfes in Franken (Petersberg 2014) 145-194.

Spies / Welsch 1991: H.-B. Spies / R. Welsch, Obernau 1191-1991. Beiträge zu Vergangenheit und Gegenwart (Aschaffenburg 1991).

Spieß 2011: K.-H. Spieß, Das Lehnswesen in Deutschland im hohen und späten Mittelalter (Stuttgart 2011).

Sprotte 1982: B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

Stadt Eltmann 1985: Stadt Eltmann (Hrsg.), 650 Jahre Stadt Eltmann (Eltmann 1985).

Stadtmüller 1970: A. Stadtmüller, Aschaffenburg im Zweiten Weltkrieg. Bombenangriffe – Belagerung – Übergabe (Aschaffenburg 1970).

1973: A. Stadtmüller, Aschaffenburg im Zweiten Weltkrieg. Zerstörung – Wiederaufbau – Erinnerungen (Aschaffenburg 1973).

1990: A. Stadtmüller, Die Vorgänge an der Nilkheimer Eisenbahnbrücke am Palmsonntag, 25. März 1945. Aschaffenburger Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes 13/14, 1990, 449-453.

Stadtverwaltung Ladenburg 1958: Stadtverwaltung Ladenburg (Hrsg.), Ladenburg. Die 2000-jährige Stadt am Neckar (Heidelberg 1958).

Stang 1963: F. Stang, Die Wasserstraßen Oberrhein, Main und Neckar. Häfen und Hinterland (Bad Godesberg 1963).

Steffensen 2014: F. Steffensen, Die monoxylen Wasserfahrzeuge der Schlei unter besonderer Betrachtung eines Einbaums des Fundplatzes LA 11 bei Kappeln [Bachelorarbeit Univ. Kiel 2014].

Stein 1903: R. Stein, Geschichte der Ortschaften Groß- und Kleiningersheim (Stuttgart 1903).

2013: K. Stein, Fähren der Oberelbe in Sachsen und Böhmen (Dresden 2013).

Stenger 2009: F. Stenger, Die Umkehr der Entwässerung Mittel- und Oberfrankens und die Entstehung der Regnitz. In: R. Hanemann (Hrsg.), Im Fluss der Geschichte. Bambergs Lebensader Regnitz (Bamberg 2009) 59-72.

Steubing u. a. 1986: G. Steubing / H. Stuckert / H. Möser, Heimatbuch Kelsterbach 1: Kelsterbach – Die Perle am Untermain (Frankfurt a. M. 1986).

Sting 2005: A. Sting, Geschichte der Stadt Ludwigsburg 1 (Ludwigsburg 2005).

Stockner 2000: A. Stockner, Der Fährbetrieb über den Inn zwischen Alzgern und Perach im 19. und 20. Jahrhundert. In: L. Billeriß (Hrsg.), Heimatbuch Alzgern (Alzgern 2000) 76-81.

2004: A. Stockner, »Der große Sterb von Thann« und »Die Sage vom Fährmann von Haunreut«. Oettinger Land 24, 2004, 268-273.

Stowasser u. a. 1994: J. Stowasser / M. Petschenig / F. Skutsch, Stowasser. Lateinisch-deutsches Schulwörterbuch (München 1994).

Strachan u. a. 2012: D. Strachan / T. Skinner / M. Hall, The Carpow Bronze Age Logboat. Excavation, conservation and display. The International Journal of Nautical Archaeology 41 (2) 2012, 390-397.

Strasser 1986: G. Strasser, Wege über den Main (Randersacker 1986).

1993: H. Strasser, Wege über den Main – Obernburg. Aschaffenburger Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes 16, 1993, 269-300.

Strömer 1962: W. Strömer, Marktheidenfeld. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 10 (München 1962).

1979: W. Strömer, Miltenberg. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 25 (München 1979).

Struchholz 1982: V. Struchholz, Veitshöchheim (Veitshöchheim 1982).

1985: V. Struchholz, Veitshöchheim 1870-1930 (Würzburg 1985).

1991: V. Struchholz, Veitshöchheim um die Jahrhundertwende (Würzburg 1991).

Suder 1930: H. Suder, Vom Einbaum und Floß zum Schiff (Berlin 1930).

Sydow 1974: J. Sydow, Geschichte der Stadt Tübingen 1: Von den Anfängen bis zum Übergang an Württemberg 1342 (Tübingen 1974).

Szabó u. a. 2008: K. Szabó / Ph. Piper / G. Barker, Sailing between worlds: The symbolism of death in nordwest Borneo. In: G. Clark / F. Leach / S. O'Connor (Hrsg.), Islands of inquiry. Colonisation, seafaring and the archaeology of maritime landscapes (Canberra 2008) 149-170.

Terrain-Zeichnung 1843: Anleitung zur Terrain-Zeichnung als Erläuterung der Unterrichts- und Muster-Blätter für die grossherzoglich badischen Militair-Bildungs-Anstalten (Karlsruhe 1843).

Thamer 1982: J. Thamer, Industriekultur in Erlangen. In: J. Sandweg (Hrsg.), Erlangen. Von der Strumpfer- zur Siemens-Stadt (Erlangen 1982) 331-404.

Thiel 1986: M. Thiel, Urkundenbuch des Stifts St. Peter und Alexander zu Aschaffenburg 1: 861-1325 (Aschaffenburg 1986).

Thiele 1969: H. Thiele, Der Rheinübergang bei Rheinhausen. Beiträge zur Rheinkunde 21, 1969, 30-34.

Thiemann/Kegler 2013: B. Thiemann / J. Kegler, Das Boot im Damm. Ein frühmittelalterlicher Einbaum aus Jemgum, Ldkr. Leer (Ostfriesland). Siedlungs- und Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 36, 2013, 235-248.

Thier 2002: K. Thier, Altenglische Terminologie für Schiffe und Schiffsteile. Archäologie und Sprachgeschichte 500-1100 (Oxford 2002).

Thonemann 2011: P. Thonemann, The Maeander Valley. A Historical Geography from Antiquity to Byzantium (Cambridge 2011).

Tiedemann-Wingst 2011: G. Tiedemann-Wingst, Die Geschichte der Fähren an der Oste (Fischerhude 2011).

Tiedemann-Wingst/Bölsche 2009: G. Tiedemann-Wingst / J. Bölsche, Über die Oste. Geschichten aus 100 Jahren Schwebefähre Osten – Hemmoor (Drochtersen 2009).

Tiefenbach 1989: H. Tiefenbach, Furtnamen und Verwandtes. In: H. Jankuhn (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa 5: Der Verkehr. Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation (Göttingen 1989) 262-290.

Timmermann 1960: G. Timmermann, Zur Typologie der Einbäume. Offa 16, 1957/1958 (1960), 109-112.

Tittmann 2003: A. Tittmann, Hassfurt. Der ehemalige Landkreis (München 2003).

Tönsmann 2006: F. Tönsmann, Furten, Fähren und Schiffsbrücken in Nordhessen. In: F. Tönsmann (Hrsg.), Brücken. Historische Wege über den Fluss (Kassel 2006) 21-40.

Torbrügge 1972: W. Torbrügge, Vor- und frühgeschichtliche Flußfunde. Zur Ordnung und Bestimmung einer Denkmälergruppe. Bericht der Römisch-Germanischen Kommission 51-52, 1970-1971 (1972), 1-146.

Tóth 2008: A. Tóth, New data to the history of ships and boats in Hungary. In: I. Radić Rossi / A. Gaspari / A. Pydyn (Hrsg.), Proceedings of the 13th annual meeting of the European Association of Archaeologists. Session: Underwater archaeology (Zagreb 2008) 290-302.

Traeger 1904: P. Traeger, Zur Forschung über alte Schiffstypen. C. Schiffsfahrzeuge in Albanien und Macedonien. Correspondenz-Blatt der deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte 35 (4 u. 5), 1904, 25-38.

Traiser 1971: F. Traiser, Die Festung Rüsselsheim. Erster Teil – Die Baugeschichte des Schlosses zu Rüsselsheim (Rüsselsheim 1971).

Tran u. a. 1998: Q. Tran / A. Gelas / D. Mordant, Remise en forme de la pirogue carolingienne de Noyen-sur-Seine après son trai-

tement au PEG à saturation. In: C. Bonnot-Diconne / X. Hiron / Q. Tran / P. Hoffmann (Hrsg.), Proceedings of the 7th ICOM-CC Working Group on Wet Organic Archaeological Materials Conference (Grenoble 1998) 188-195.

Tremel 1992: E. Tremel, Chronik der Stadt Stadtprozelten einem Städtchen des Deutschen Ritterordens (Stadtprozelten 1992).

Treutwein 1969: K. Treutwein, Sagen aus Mainfranken (Würzburg 1969).

Trillmich 2011: Thietmar von Merseburg. Chronik. Neu übertr. und erl. von W. Trillmich. Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe 9 (Darmstadt 92011).

Tröltsch 1902: E. von Tröltsch, Die Pfahlbauten des Bodenseegebietes (Stuttgart 1902).

Trost 1969: W. Trost, Die gleichnamigen Uferorte beiderseits des Mains (Würzburg 1969).

1989: W. Trost, Wörth am Main. Chronik einer fränkischen Kleinstadt (Klingenberg 1989).

2004: M. Trost, Das Fischrecht der Würzburger Fischerzunft am Main (Würzburg 2004).

Trunk 1978: G. Trunk, Marktheidenfelder Chronik (Marktheidenfeld 1978).

Unz 1991: C. Unz, Heilbronn und das mittlere Neckarland zwischen Marbach und Gundelsheim (Stuttgart 1991).

Veh 1995a: G. Veh, Dorfprozelten am Main. Ein Dorf im Wandel seiner 1000jährigen Geschichte (Münsterschwarzach 1995).

1995b: O. Veh, Lexikon der römischen Kaiser. Von Augustus bis Iustinianus I. 27 v. Chr.-565 n. Chr. (Düsseldorf 1995).

Verger u. a. 2007: S. Verger / A. Dumont / Ph. Moyat / B. Mille, Le dépôt de bronzes du site fluvial de La Motte à Agde (Hérault). Jahrbuch des RGZM 54, 2007, 85-171.

Vetter 1981: R. Vetter, Alt-Eberbach 1800-1975. Entwicklung der Bausubstanz und der Bevölkerung im Übergang von der vorindustriellen Gewerbestadt zum heutigen Kerngebiet Eberbachs (Heidelberg 1981).

Vierengel 1985: R. Vierengel, Miltenberg am Main (Amorbach 1985).

Vischer 1935: H. Vischer, Zur Geschichte von Neckarelz-Diedesheim (Heidelberg 1935).

2008: D. Vischer, Fluss-Fähren in der Schweiz. Eine technikgeschichtliche Übersicht. Wasser Energie Luft – Eau Energie Air 100, Nr. 2, 2008, 141-144.

2009: D. Vischer, Eine Fährenfahrt verändert die europäische Geschichte. Navalis 2, 2009, 6-7.

Vlierman 1996: K. Vlierman, Kleine bootjes en middeleeuws scheepshout met constructiedetails. Scheeparcheologie 2 (Lelystad 1996).

Vogt 1979: G. Vogt, Burg und Dorf – Kloster und Schloß. Theres am Main. Ein Beitrag zur Geschichte des Dorfes und der ehemaligen Benediktinerabtei St. Vitus zu Theres am Main (Münsterschwarzach 1979).

2005: R. Vogt, 1100 Jahre Geschichte in Wonfurt (Haßfurt 2005).

Vollert 1991: A. Vollert, Sindlingen. Ein Frankfurter Stadtteil einst und jetzt (Frankfurt a. M. 1991).

Vorlauf 2011: D. Vorlauf, Experimentelle Archäologie. Eine Gratwanderung zwischen Wissenschaft und Kommerz (Oldenburg 2011).

Vorwerk 2011: W. Vorwerk, Wo in der Langenprozeltener Talbucht lag die historische Furt? Spessart. Monatszeitschrift für die Kulturlandschaft Spessart, Juli 2011, 9-16.

Voss 1931: A. Voss, Die Rechtsverhältnisse der Fähren im Kaiser-Wilhelm-Kanal (Hamburg 1931).

Wachter 1912: F. Wachter, Hallstadt. Festschrift zum 40 jähr. Jubiläum herausgegeben vom St. Kiliansverein Hallstadt (Hallstadt 1912).

Wackerfuß 1986: W. Wackerfuß, Das Maintal zwischen Miltenberg und Wertheim im Spiegel handgezeichneter, archivalischer Karten vom Ende des 16. bis Anfang des 18. Jahrhundert. In: W. Wackerfuß (Hrsg.), Beiträge zur Erforschung des Odenwaldes und seiner Randlandschaften 4 (Breuberg-Neustadt 1986) 419-466.

Wagner 1933: G. Wagner, Die Ortsgeschichte Kleinheubach (Kleinheubach 1933).

1976: E. Wagner, Hausen. Aus der Geschichte eines fränkischen Dorfes (Hausen 1976).

1982: A. Wagner, Niedernberg in alten Ansichten (Zaltbommel 1982).

1994: A. Wagner, Niedernberger Heimatbuch. Geschichte und Gegenwart einer Gemeinde am bayerischen Untermain (Niedernberg 1994).

1997: E. Wagner, Hausen bei Forchheim. Aus der Geschichte eines fränkischen Dorfes (Bamberg 1997).

2009: K. Wagner, Das Rüggerichtsbuch von Winterhausen 1597-1614. Einblicke in das Winterhäuser Leben um 1600 (Winterhausen 2009).

Wailersbach 1980: R. Wailersbach, 1200 Jahre Knezcegewe – Knetzgau (Knetzgau 1980).

Waldburg Wolfegg 1997: C. Graf zu Waldburg Wolfegg, Venus und Mars. Das Mittelalterliche Hausbuch aus der Sammlung der Fürsten zu Waldburg Wolfegg (München 1997).

Walter 1995: H. Walter, »apud Kizinga monasterium«. 1250 Jahre Kitzingen am Main (Kitzingen 1995).

Wamser 1978: L. Wamser, Ausgrabungen und Funde in Unterfranken. Frankenland N. F. 30, 1978, 360.

Weber 1967: H. Weber, Kitzingen. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 16 (München 1967).

1987: W. Weber, Hirschhorn wie es einmal war (Horb a. N. 1987).

2008: R. Weber, Historische Territorien im deutschen Südwesten: Von der napoleonischen Flurbereinigung bis zur Gründung des Landes Baden-Württemberg. In: H. Gebhardt (Hrsg.), Geographie Baden-Württembergs. Raum, Entwicklung, Regionen (Stuttgart 2008) 183-199.

Weber/Weber 1994: B. Weber / R. Weber, Die Landes- und Volksbeschreibung des Landgerichtsbezirks Werneck von 1861. Zur ländlichen Kultur Unterfrankens um die Mitte des 19. Jahrhunderts (Würzburg 1994).

Wegner 1975: G. Wegner, Kleinostheim. Dokumente und Beiträge zu seiner Geschichte (Kleinostheim 1975).

1980: G. Wegner, »*ascapha*« – Mainaschaff (Mainaschaff 1980).

1994: R. Wegner, Furten, Fähren, Brückenschläge im Raum Hann. Münden. Zur Geschichte und Technik der Fluß-Übergänge über Werra, Fulda und Weser (Hannoversch Münden 1994).

Wehner 1986: P. Wehner, Mühlbach. Stadt Karlstadt. Eine kleine Dorfgeschichte zum 700-jährigen Ortsjubiläum 1986 (Karlstadt 1986).

Weigand 1991: E. Weigand, Markt Zell am Main. Bilderchronik (Zell a. M. 1991).

Weiner 1999: J. Weiner, 9400 Jahre altes Holz. Geofakt oder mesolithischer Einbaum? Archäologie im Rheinland 1998 (1999), 39-42.

Weisert 1966: H. Weisert, 1200 Jahre Wieblingen (Heidelberg 1966).

Weiss 1900: J. Weiss, Geschichte der Stadt Eberbach am Neckar (Eberbach 1900).

1959: H. Weiss, Lichtenfels-Staffelstein. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 7 (München 1959).

Weiß 2005: J. Weiß, Stadtprozelten 1355-2005 (Stadtprozelten 2005).

2006: W. Weiß, Von Fähren und Flößen, Mühlen und Widdern. Sandbach und das Wasser (Sandbach 2006).

2007: D. Weiß, Die Siedlungsgeschichte aus geschichtswissenschaftlicher Sicht. In: R. Bergmann / G. Dippold / J. Haberstroh / Ch. Langs / W. Weiß (Hrsg.), Missionierung und Christianisierung im Regnitz- und Obermaingebiet (Bamberg 2007) 195-208.

Wendehort 1965: A. Wendehort, Das Bistum Würzburg 1803-1957 (Würzburg 1965).

Wendler 2011: L. Wendler, Die Einbaumfunde des Lippischen Landesmuseums in Detmold. Archäologische Quellen zur Weserschifffahrt im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. In: F. Bittmann / J. Ey / M. Karle / H. Jöns / E. Strahl / S. Wolters (Hrsg.), Flüsse als Kommunikations- und Handelswege. Siedlungs- und Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 34 (Rahden/Westf. 2001) 105-113.

Wendowski-Schünemann 2013: A. Wendowski-Schünemann, Archäologisches Zeichnen. Keramik – Metall – Glas (Oldenburg 2013).

Wenisch 1972: S. Wenisch, Ochsenfurt. Von der frühmittelalterlichen Gemarkung zur domkapitelschen Stadt (Würzburg 1972).

Wenke/Daschmann 1976: O. Wenke / C. Daschmann, Chronik von Ginsheim-Gustavsburg (Ginsheim-Gustavsburg 1976).

Wenzel 1987: J. Wenzel, Marktbreit. Geschichte einer kleinen fränkischen Stadt (Marktbreit 1987).

Weski 2004: T. Weski, Bootswracks aus bayerischen Flüssen und Seen. Denkmalpflege Informationen B 129, November 2004, 69-72.

2005: T. Weski, Unfinished and Paired Logboats from Bavaria, Germany. The International Journal of Nautical Archaeology 34, 2005, 269-281.

2009: T. Weski, Logboats and local boats in Bavaria, Germany. A summary of current research. In: R. Bockius (Hrsg.), Between the seas. Transfer and exchange in nautical technology. RGZM – Tagungen 3 (Mainz 2009) 123-132.

Westerdahl 1992: Ch. Westerdahl, Verkehrstechnik auf Binnenwasserstraßen in Rußland zur Wikingerzeit. Deutsches Schiffahrtsarchiv 15, 1992, 83-104.

2009: Ch. Westerdahl, Shipyards and Boatbuilding Sites. Deutsches Schiffahrtsarchiv 32, 2009, 267-344.

Weth 1982: L. Weth, Grafenrheinfeld 741-1981 (Grafenrheinfeld 1982).

2011: L. Weth, Grafenrheinfeld 741-2011 (Grafenrheinfeld 2011).

Wiedle 1962: K. Wiedle, Die alte Neckarfurt. Tübinger Blätter 49, 1962, 2-4.

Wiegmann 2005: M. Wiegmann, Zeichenrichtlinie des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie. Archäologie in Sachsen-Anhalt 3, 2005, 287-306.

Wiemann/Scherer 2011: Ph. Wiemann / T. Scherer, Furt, Weg, Steg, Brücke, Seedamm. Vor- und frühgeschichtliche Querungen des Zürichsees (Schweiz). In: Bayerische Gesellschaft für Unterwasserarchäologie (Hrsg.), Archäologie der Brücken (Regensburg 2011) 16-22.

Winiger 1981: J. Winiger, Spielzeug aus Seeufersiedlungen. In: J. Bill (Hrsg.), Züricher Seeufersiedlungen. Von der Pfahlbau-Romantik zur modernen archäologischen Forschung (Basel 1981).

Winkler 2005: R. Winkler, Die handgezeichneten Karten des Staatsarchives Bamberg bis 1780 (München 2005).

Wiltschko 1986: S. Wiltschko, Die Bergfeste Dilsberg in historischen Betrachtungen und Bildern aus dem 19. Jahrhundert (Heidelberg 1986).

Wimmer 2008: R. Wimmer, Schmale Jahrringe – dichteres Holz? Falsch! Holzkurier, November 2008, o. S.

2014: R. Wimmer, Holz – natürlich verdreht. Holzkurier Nr. 4, 2014, 20.

Winkler 1992: U. Winkler, Die Überquerung des Wassers: Furten, Fähren und Brücken. In: O. Kettemann / U. Winkler (Hrsg.), Die Iller. Geschichten am Wasser von Noth und Kraft (Kronburg-Illerbeuren 1992) 131-145.

1998: C. Winkler, 650 Jahre Schmachtenberg, Ziegelanger. 1348-1998 (Zeil 1998).

Winter 1997: H. Winter, »… kein Pferd gesattlet, kein Postillion gestiefelt.« Visitationsberichte von 1690 bis 1712 über die Poststationen zwischen Frankfurt und Würzburg. Unser Kahlgrund. Heimatbuch für den ehemaligen Landkreis Alzenau 1997, 43-48.

Wirth 1948: J. Wirth, Aschaffenburg. Eine Sammlung alter Stiche, Lithographien, Zeichnungen und Gemälde (Aschaffenburg 1948).

2006: H. Wirth, Digital oder analog? In: A. Riedel / K. Heine / F. Henze (Hrsg.), Von Handaufmaß bis High Tech II. Informationssysteme in der historischen Bauforschung (Mainz 2006) 1-10.

2011: K. Wirth, Ein Bohlenweg oder eine Sumpfbrücke aus römischer Zeit in Mannheim-Straßenheim. In: Bayerische Gesellschaft für Unterwasserarchäologie (Hrsg.), Archäologie der Brücken (Regensburg 2011) 102-105.

Wissenbach 2010: B. Wissenbach, Frankfurts alte Brücke. Gestern – heute – morgen (Frankfurt a. M. 2010).

Wohner 1968: R. Wohner, Obernburg. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 17 (München 1968).

Wolf 1989: A. Wolf, 975 Jahre Harrbach (Harrbach 1989).

Wolf/Bauer 1998: H. Wolf / C. Bauer, Heidingsfeld. Ansichten einer alten Stadt. Postkarten aus der Sammlung Horst Wolf (Würzburg 1998).

Wolff 1988: H. Wolff, Cartographia Bavariae. Bayern im Bild der Karte (Weißenhorn i. B. 1988).

Wolfram u. a. 1994: S. Wolfram / P. Jüngling / H.-O. Schmitt, Hanau und der Main-Kinzig-Kreis (Stuttgart 1994).

Worschech 1991: R. Worschech, Land und Leute. Mainfähre bei Mainsondheim. Mainfranken-Edition 1, 1991, o. S.

2009: R. Worschech, Herta wird 50. Dettelbacher Geschichtsblätter 2009, 1-2.

Wüst 1988: G. Wüst, Tausend Jahre Neckargemünd. 988-1988 (Neckargemünd 1988).

Zapotetzky 1994: W. Zapotetzky, Karlstadt. Geschichte einer Stadt in Franken (Karlstadt a. M. 1994).

Zeist 1957: W. van Zeist, De Mesolithische boot van Pesse. Nieuwe Drentse Volksalmana 75, 1957, 4-11.

Zeitler/Wurm 2001: W. Zeitler / E. Wurm, Fische – Fähren – Schiffe. Ein Leben mit und an der Donau (Straubing 2001).

Zillner 1991: J. Zillner, Die Donaufähren zwischen der Isarmündung und der bayerisch-österreichischen Grenze. Ostbairische Grenzmarken 33, 1991, 175-183.

Zimmermann 1903: E. Zimmermann, Hanauer Chronik mit Kultur- u. Sittengeschichte. Ereigniße u. Bilder aus Stadt u. Land Hanau von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart (Hanau 1903).

1954: W. Zimmermann, Heilbronn und sein Neckar im Lauf der Geschichte. Historischer Verein Heilbronn 21, 1954, 5-53.

1976: W. Zimmermann, Schiffsbau und Schiffsbauer in Heilbronn. Historischer Verein Heilbronn 28, 1976, 243-255.

1978: E. Zimmermann, Hanau Stadt und Land. Kulturgeschichte und Chronik einer fränkisch-wetterauischen Stadt und ehemal. Grafschaft. Mit besonderer Berücksichtigung der älteren Zeit (Heppenheim 1978).

1981: W. Zimmermann, Der Wilhelmskanal in Heilbronn und die erste Neckarschleuse von 1821 (Heilbronn 1981).

1982: W. Zimmermann, Der Holzschiffbau in Eberbach. Eberbacher Geschichtsblatt 1982, 17-83.

1987a: W. Zimmermann, Der Fund des Einbaums im Jahre 1953 In: Ellmers/Zimmermann 1987, 11-20.

1987b: W. Zimmermann, Einbäume im Neckartal. In: Ellmers/Zimmermann 1987, 43-49.

1993: W. Zimmermann, Die Schifffahrt auf dem oberen Neckar (Heilbronn 1993).

2013: W. Zimmermann, Haßmersheim und die Geschichte der Neckarschifffahrt. In: K. Dussel (Hrsg.), Haßmersheim. Die Geschichte der Schiffergemeinde und ihrer Ortsteile Hochhausen und Neckarmühlbach (Heidelberg 2013) 147-192.

Zippel 1985: D. Zippel, Der Einbaum von Mandelsloh. In: K. Wilhelmi (Hrsg.), Ausgrabungen in Niedersachsen 1979-1984 (Stuttgart 1985) 251-254.

Zippel/Ellmers 1983: D. Zippel / D. Ellmers, Der Einbaum von Mandelsloh. Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen 3, 1983, 99-103.

Zipperlen 1938: V. Zipperlen, Die alte Neckarbrücke bei Lustnau – vermutete Römerbrücke. Tübinger Blätter 29, 1938, 8-10.

Zotz 1930: L. Zotz, Zwei wichtige Einbäume von Tündern a. d. Weser. Mannus. Zeitschrift für deutsche Vorgeschichte 22, 1930, 122-129.

Žulkus 1999: V. Žulkus, Unterwasserforschung in Litauen. Gegenwart und Möglichkeiten. In: M. Lindström (Hrsg.), The Marine Archaeology of the Baltic Sea Area (Huddinge 1999) 38-43.

ONLINE-RESSOURCEN

Sämtliche verwendeten Online-Ressourcen wurden letztmalig am 24.07.2015 aufgerufen.

Arbeitsgemeinschaft Binnenfähren
www.ag-binnenfaehren.de

Bibel
www.bibel-online.net

Deutsches Wörterbuch
www.woerterbuchnetz.de/DWB/

Einbäume Mustfarm
www.mustfarm.com/discoveries/
www.teachinghistory100.org/objects/about_the_object/an_early_iron_age_boat

Fähre Mühlenwört
www.chance-jugend-faehre.de

Heimatforscher Peter Heckert
www.peterheckert.org

Holzdichte
www.gdholz.de/fachwissen-holz/rohdichte.html

Holzverhalten
www.holzhandel.de/fachwissen-holz/qls-wie-holz-quilt-und-schwindet.html

Homepage Fahr am Main
www.fahr-am-main.de/mainfaehre.html

Homepage Rumpenheim
www.rumpenheim.de/Geschichte/geschichte.html

Homepage Tübingen
www.tuebingen.de/2319.html

Kalibrierung von ^{14}C-Daten
www.calpal-online.de

Landesausstellung Main und Meer
www.br.de/radio/bayern2/service/events-und-konzerte/kultur/main_und_meer-landesausstellung-schweinfurt-100.html

Mustfarm boat
www.teachinghistory100.org/objects/about_the_object/an_early_iron_age_boat

Ortsblätter Bayern
www.bayerische-landesbibliothek-online.de/ortsblaetter

Semesterticket Urteil
www.bundesverfassungsgericht.de/ SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2000/bvg00-114.html

Steinkonservierungsmittel
https://www.ifs-mainz.de/images/IFS-Downloads/Datenbanken/Steinkonservierungsmittel.pdf

Übersicht Urpositionsblätter Bayern
https://www.bayerische-landesbibliothek-online.de/urpositionsblaetter/uebersichtskarte.html

UNPUBLIZIERTE ARCHIVQUELLEN

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 342 a Bü 98
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=2-1189362

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 40
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=2-1934001 -

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 41
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=2-1934002

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 42
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=2-1934003

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 43
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=2-1934063

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 50
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=2-1934071

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 51
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=2-1934072

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 69 von Helmstatt A 1716
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=4-398859

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 69 von Helmstatt A 1826
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=4-398858

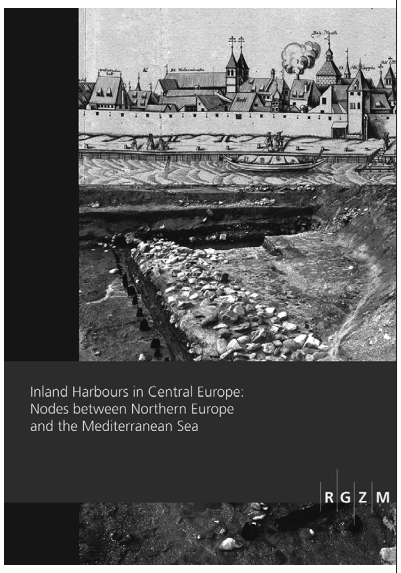
Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 69 von Helmstatt A 2022
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=4-398857

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 349 Nr. 1073
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=4-38046

Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 349 Nr. 1087
www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=4-38859

Würzburg Staatsarchiv
www.monasterium.net/mom/DE-StAW/SchweinfurtReichsstadt/1431_Juli_6/charter

ZU DIESEM THEMA



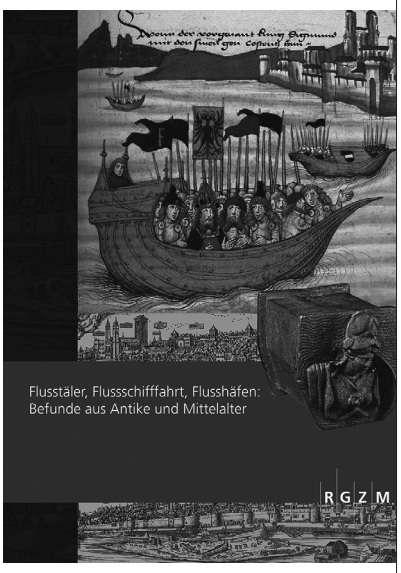
RGZM – Tagungen, Band 38 =
Interdisziplinäre Forschungen zu den Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter in Europa, Band 6
284 S., 125 Abb.
Mainz 2019
ISBN 978-3-88467-318-8
€ 47,– [D]

Annie Dumont · Marion Foucher · Lukas Werther
Doris Wollenberg (eds)

Inland Harbours in Central Europe: Nodes between Northern Europe and the Mediterranean Sea

International conference, 1-2 december 2016, Maison des Sciences de l´Homme (MSH) de Dijon within the framework of the Special Research Programme (DFG-SPP 1630) »Harbours from the Roman Period to the Middle Ages«

Inland harbours as gateways between water and land are crucial nodes for mobility and economic exchange in Antiquity as well as in the Middle Ages. This volume is a collection of 20 papers given at the international conference »Inland Harbours in Central Europe: Nodes between Northern Europe and the Mediterranean Sea«, 2016 in Dijon (University of Burgundy, France). The conference has been part of the Priority Program 1630 »Harbours« funded by the German Research Foundation. The papers deal with the archaeological, historical and geographical analysis of specific harbours and ships, harbour systems of selected rivers and lakes as well as larger harbour networks and their interplay with other infrastructure. The case studies cover a wide geographic range from Scandinavia to the Mediterranean with a particular focus on France and Germany.



RGZM – Tagungen, Band 39 =
Interdisziplinäre Forschungen zu den Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter in Europa, Band 7
294 S., 102 Abb.
Mainz 2019
ISBN 978-3-88467-321-8
€ 47,– [D]

Peter Ettel · Achim Thomas Hack (Hrsg.)

Flusstäler, Flussschifffahrt, Flusshäfen: Befunde aus Antike und Mittelalter

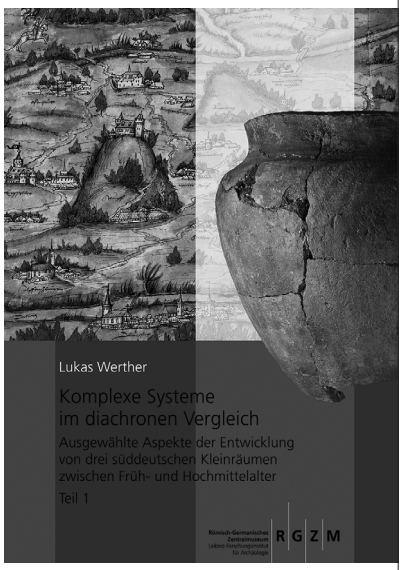
Internationale Tagung im Rahmen des DFG-Schwerpunktprogramms 1630 »Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter« an der Friedrich-Schiller-Universität Jena, 21.-24. Februar 2018

Die Beiträge dieses Bandes erörtern das Verhältnis von Flusstälern, Flussschiffen und Flusshäfen in Antike und Mittelalter. Sie gehen im Wesentlichen auf eine Tagung zurück, die im Februar 2018 in Jena stattgefunden hat. Als Teil des DFG-Schwerpunktprogramms 1630 waren sie von vornherein interdisziplinär angelegt. Gleichwohl kamen Disziplinen hinzu, die in der Erforschung der Binnengewässer bislang noch kaum eine Rolle gespielt haben: Historische Geographie, Altstraßenkunde, Byzantinistik usw. Die Beispiele reichen vom Nil bis an die Themse mit einem gewissen Schwerpunkt auf Rhein, Main und Donau. Gemeinsam ist allen Beiträgen, dass ihennen eine vertiefte Analyse der Quellen zugrunde liegt, sodass auch für die künftige Forschung noch wichtige Impulse zu erwarten sind.

Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Mainz

Ernst-Ludwig-Platz 2 · 55116 Mainz · Tel. 0 61 31 / 91 24-0 · Fax 0 61 31 / 91 24-199
E-Mail: verlag@rgzm.de · Internet: www.rgzm.de

ZU DIESEM THEMA



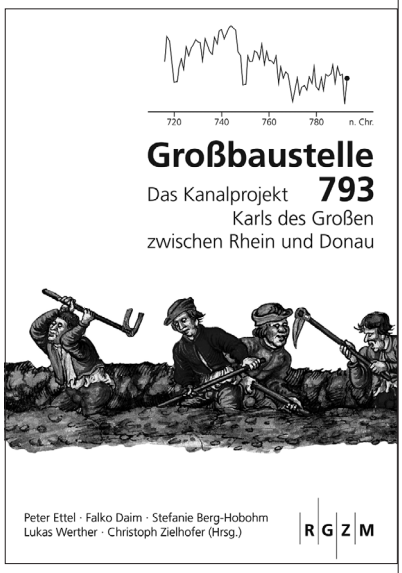
Monographien des RGZM,
Band 127, 1-2
650 S., 19 Abb., 126 Taf.
Mainz 2015
ISBN 978-3-88467-253-2
€ 55,– [D] (reduzierter Preis)

Lukas Werther

Komplexe Systeme im diachronen Vergleich

Ausgewählte Aspekte der Entwicklung von drei süddeutschen Kleinräumen zwischen Früh- und Hochmittelalter

Gesellschaft und Umwelt sind komplexe Systeme, die auch im Früh- und Hochmittelalter einem dauernden Wandel unterworfen waren. Dieser Veränderungsprozess zeigt jedoch in verschiedenen zeitlichen Phasen und Regionen eine jeweils spezifische Dynamik. Die vorliegende Studie analysiert die Strukturentwicklung von drei süddeutschen Kleinräumen in Mittelfranken, Unterfranken und Schwaben zwischen dem 6. und 13. Jahrhundert auf unterschiedlichen Ebenen. Ausgehend von archäologischen Quellen, schriftlichen Zeugnissen und Geoarchiven werden durch einen systematischen diachronen Vergleich individuelle Besonderheiten und überregionale Gemeinsamkeiten herausgearbeitet. Ein spezielles Augenmerk liegt dabei auf dem Wandel um das Jahr 1000 und den Ungarneinfällen als möglicher auslösender Faktor. Gerade um die Jahrtausendwende zeigt sich in den drei Mikrostudien allerdings eine besonders ausgeprägte Individualität. Als Ursachen dieser regionsspezifischen Sonderwege werden ökonomische Prozesse, ökologische Krisen sowie politisch-besitzrechtliche und soziale Umbrüche diskutiert.



Mosaiksteine – Forschungen am
RGZM, Band 11
140 S., 133 Abb.
Mainz 2014
ISBN 978-3-88467-241-9
€ 13,– [D] (reduzierter Preis)

Peter Ettel · Falko Daim · Stefanie Berg-Hobohm
Lukas Werther · Christoph Zielhofer (Hrsg.)

Großbaustelle 793

Das Kanalprojekt Karls des Großen zwischen Rhein und Donau

Der Karlsgraben wurde im Jahr 793 auf Initiative Karls des Großen zur Überwindung der Europäischen Hauptwasserscheide errichtet. Der Kanal zählt zu den bedeutendsten wasserbaulichen Großprojekten des Frühmittelalters und sollte die Hafennetzwerke des Donau- und Rheinsystems auf schiffbarem Wege verbinden. Seit 2012 untersucht eine interdisziplinäre Forschergruppe aus Archäologen, Geographen, Physikern und Historikern das außergewöhnliche Bauwerk.
Der Begleitband zur Ausstellung »Großbaustelle 793. Das Kanalprojekt Karls des Großen zwischen Rhein und Donau« bietet nach eineinhalb Jahren intensiver Forschung einen Überblick über laufende Arbeiten und neueste Ergebnisse. Über 25 Einzelbeiträge präsentieren verschiedene Facetten des Bauwerkes und beleuchten zugleich unterschiedliche Perspektiven, Fragestellungen und Methoden der Forschenden.

Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Mainz

Ernst-Ludwig-Platz 2 · 55116 Mainz · Tel. 0 61 31 / 91 24-0 · Fax 0 61 31 / 91 24-199
E-Mail: verlag@rgzm.de · Internet: www.rgzm.de

Flüsse wie der Main und der Neckar bilden das Herzstück vieler Kulturlandschaften. Sie verbinden Räume miteinander und bieten umfangreiche Möglichkeiten zur kulturellen und wirtschaftlichen Entfaltung entlang ihrer Ufer. Gleichzeitig bilden sie auch eine Barriere, welche nicht ohne Weiteres überwunden werden kann. Gerade an schiffbaren Flussabschnitten muss eine Infrastruktur bereitstehen, die verlässlich funktioniert, aber die Nutzung des Flusses nicht oder nur gering einschränkt. Flussübergänge bilden einen Flaschenhals im Straßensystem. Sie sind von erheblicher politischer wie auch monetärer Bedeutung und wollen kontrolliert und reguliert werden. Während aus ur- und frühgeschichtlichen Zeiten nur bruchstückhafte Informationen hierzu vorliegen, zeigen das Mittelalter und die frühe Neuzeit eine große Komplexität der Verhältnisse, welche vorrangig auf dem Einsatz von Fähren basiert.

Die vorliegende Studie analysiert die verfügbaren archäologischen und schriftlichen Quellen an den Flusssystemen Main und Neckar, um ein geschlossenes Bild der Entwicklung der Flussübergänge zu erhalten. Die archäologische Analyse basiert auf der großen Anzahl von 121 im Arbeitsgebiet gefundenen Einbäumen, die in der Regel Bestandteile komplexerer Fährkonstruktionen bildeten. Diese Vielzahl ermöglicht es, lokale und zeitliche Unterschiede herauszuarbeiten, stellt diese anderen Regionen in Europa gegenüber und erlaubt verlässliche bauliche Rekonstruktionen.

Um Fragen der Besitzverhältnisse, Rechtsgrundlagen und allgemeinen Nutzungsverhältnisse an Fähren und Brücken zu klären wurden die publizierten Quellen des Mittelalters und der Neuzeit zu 241 Flussübergängen erfasst und ausgewertet. Sie zeigen ein komplexes System aus Rechten und Pflichten, dem Lehnsherren, Fährleute und Fahrgäste unterworfen waren. Gleichzeitig wird deutlich, dass – anders als häufig angenommen – Furten im klassischen Sinn keinerlei Bedeutung an den schiffbaren Abschnitten der Flüsse besaßen. Die vorliegende Arbeit bietet somit einen fundierten Einblick in die regionalen und überregionalen Transportsysteme im Herzen Mitteleuropas.