

## FÄHREN – DIE SCHRIFTLICHEN HINTERLASSENSCHAFTEN

Es lässt sich wohl ohne Untertreibung sagen, dass Untersuchungen zum Fährwesen bislang kein zentrales Thema innerhalb der Forschung darstellen<sup>1044</sup>, 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 Fahren durchsucht oder überregionale Bestände gezielt erschlossen werden. Dabei sind es die kleineren Besonderheiten, wie z. B. zu einem eigenwilligen Fährmann<sup>1045</sup>, überregional bedeutsamer Ereignisse, welche sich im Kleinen an der Fähre widerspiegeln<sup>1046</sup>. Aber auch Ereignisse von großer politischer Tragweite, wie 1308 der Mord an König Albrecht I. an der Fähre bei Windisch in der Schweiz<sup>1047</sup>, 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 Fahren 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 Fahren sind somit Rückschlüsse auf Umfang und Art des Verkehrs möglich, z. B. anhand des Ausbaus der verfügbaren Fährfahrzeuge<sup>1048</sup> oder der Höhe der Pachtgebühren<sup>1049</sup>. 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 Fahren 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<sup>1050</sup>.

<sup>1044</sup> 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 Fahren 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).

<sup>1045</sup> z. B. die Fährfamilie Überle in Neuenheim (N-23), Lurz/Vogt 1990, 104.

<sup>1046</sup> 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.).

<sup>1047</sup> Vischer 2009; Historische Kommission 1974, 504f.; Mücke 1866, 168.

<sup>1048</sup> Siehe Kap. Entwicklung der Fahrzeuge, S. 244.

<sup>1049</sup> Siehe Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.

<sup>1050</sup> 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<sup>1051</sup>. 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<sup>1052</sup> 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<sup>1053</sup>. 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«<sup>1054</sup> 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-

<sup>1051</sup> Siehe als Einstieg in die Archivkunde für Laien und Fachleute Brenner-Wilczek u. a. 2006; Burkhardt 2006.

<sup>1052</sup> Wobei technischen Fragestellungen die kulturhistorische Bedeutung nicht abgesprochen werden soll.

<sup>1053</sup> 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.

<sup>1054</sup> Siehe Internetseite der AG Binnenfähren und die Verlinkung zu »Fährmann« ([www.ag-binnenfaehren.de](http://www.ag-binnenfaehren.de); Stand 24.07.2015), redaktionelle Leitung des »Fährmann«: Dieter König.

dem wird eine monografische Schriftenreihe herausgegeben<sup>1055</sup>. Als weiterer Punkt in der Arbeit der AG Binnenföhren ist die sogenannte Föhrcodei zu nennen<sup>1056</sup>, in der mit Anspruch auf Vollständigkeit sämtliche aktuell oder historisch bekannten Föhren für Deutschland zusammengetragen und die den Informationen zugrundeliegenden Publikationen aufgeführt sind.

Im Folgenden soll ein kurzer Überblick über wichtige Publikationen zu Föhren, 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 Föhren eine zentrale Rolle im überregionalen Verkehr besitzen. Dabei fallen besonders frühe Dissertationen von 1925 bzw. 1930 ins Auge, welche sich mit der Situation der Föhren am Niederrhein<sup>1057</sup> und am Mittelrhein<sup>1058</sup> 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 Föhrrrechte für den Bau von Brücken. Dies betraf sowohl die extrem hohen Entschädigungskosten der mitunter relativ alten Regularien<sup>1059</sup> als auch zum Teil komplizierte Verhandlungen, weil das Föhrrrecht in der Hand vieler einzelner Personen lag<sup>1060</sup>. Zudem kann parallel zu Föhren keine Brücke gebaut werden, weil diese ein klares Monopol auf das Übersetzen von Personen in einem bestimmten Gewässerabschnitt besitzen<sup>1061</sup>. Aber auch Untersuchungen zu einzelnen Föhrrorten haben eine lange Tradition. Hier ist besonders die Bonner Föhre anzumerken, deren Geschichte bereits 1889<sup>1062</sup> zusammengetragen und nochmals 1987 zusammenfassend publiziert wurde<sup>1063</sup>. Ebenso existieren umfassende Arbeiten zu den Föhren in und um Straßburg<sup>1064</sup> oder zu Föhren, die ganz allgemein als Teil der rheinischen Kulturlandschaft<sup>1065</sup> oder der Schifffahrt auf dem Rhein<sup>1066</sup> verstanden werden. Auch als Teil größerer Quellensammlungen einzelner Region lassen sich Informationen zu Föhren finden, so z. B. die transkribierte Wiedergabe einer Föhrrbeschreibung von 1383 für Gernsheim am Rhein, Lkr. Groß-Gerau<sup>1067</sup>. Eine Besonderheit stellt die detaillierte Publikation einer einzelnen Föhre von Guntersblum, Lkr. Mainz-Bingen, dar, deren Geschichte von der Einrichtung 1828 bis in moderne Zeiten in vorbildlicher Weise vorgelegt wurde<sup>1068</sup>. Hinzu kommt eine große Anzahl an Publikationen, die einen Überblick zu Föhren oder Flussübergängen im Allgemeinen bieten, aber kaum ins Detail gehen können (**Abb. 132**)<sup>1069</sup>. Einzelne Untersuchungen liegen auch für die Nebenflüsse des Rheins vor, so z. B. zu einer Föhre über die Mosel bei Trier<sup>1070</sup> oder Föhren in der Schweiz<sup>1071</sup>.

Ein besonders guter Forschungsstand kann an der Weser festgestellt werden. Hier wurden größere Abschnitte des Flusses wie auch einzelne Föhren detailliert in monografischer Form vorgestellt und bieten so einen guten Einstieg in das Thema. Speziell sind zwei Arbeiten zu Föhren an der Mittelweser zu nennen, welche eher episodenhaft einzelne Aspekte von Föhren innerhalb des Bearbeitungsraumes<sup>1072</sup> oder nacheinander die Geschichte einzelner Überquerungsmöglichkeiten darlegen<sup>1073</sup>. Überblicksarbeiten zu Fluss-

<sup>1055</sup> Erschienen sind bislang Brandt 1999; 2006; Danker-Carstensen/Richter 2002.

<sup>1056</sup> Betreut und gepflegt von Konrad Lagies.

<sup>1057</sup> Sandkaulen 1925.

<sup>1058</sup> Riegler 1933.

<sup>1059</sup> Riegler 1933, 11 ff.

<sup>1060</sup> So ist im 19. Jh. z. B. das Föhrrrecht 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.).

<sup>1061</sup> Riegler 1933, 9 f.

<sup>1062</sup> Hauptmann 1889.

<sup>1063</sup> Clausen 1987. Diese Arbeit ist ein gutes Beispiel für eine stark auf technische Aspekte der Föhrrschiffe fokussierte Abhandlung.

<sup>1064</sup> Hornung 1965, wobei die Ableitung von frühmittelalterlichen Föhrrstandorten u. a. über Flurnamen doch eine gewisse Skepsis hervorruft.

<sup>1065</sup> Musall 1969, 111 ff.

<sup>1066</sup> Böcking 1980, 336 ff.

<sup>1067</sup> Lohmann 2004, 159 ff.

<sup>1068</sup> Sonneck/Frey 2005.

<sup>1069</sup> Siehe überblicksartig auch Beetschen/Steiger 1996; Fastenrath 2003; Sauerbrei 1989 sowie Betrachtungen zu einzelnen Föhrrstandorten, u. a. Rheinhausen: Thiele 1969; Neuwied: Sauerbrei 1986; Oberspey: Sauerbrei 1997.

<sup>1070</sup> Eyhoff 2008a; 2008b.

<sup>1071</sup> Vischer 2008.

<sup>1072</sup> Droste 1992.

<sup>1073</sup> 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<sup>1074</sup> oder auch Nordhessen<sup>1075</sup> vor, wobei Fährten in der Betrachtung aber eine untergeordnete Rolle spielen. Eine Einzeluntersuchung zu Fährten liegt für Herstelle, Lkr. Höxter, vor<sup>1076</sup>.

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<sup>1077</sup>. Aktuellere Arbeiten setzen sich mit einem ca. 40 km langen Abschnitt südlich von Dresden<sup>1078</sup> und allgemein mit Fährten in Sachsen und Böhmen<sup>1079</sup> auseinander. Letztere Arbeit ist aber stark auf die Fahrzeuge fokussiert und setzt sich kaum kritisch mit älteren Quellen auseinander. Schlaglichtartig wurden auch Fährten in Brandenburg<sup>1080</sup> oder im Detail der Flussübergang bei Lauenburg<sup>1081</sup> publiziert. Arbeiten für kleinere Regionen oder einzelne Standorte an Nebenflüssen der Elbe liegen für die Mulde<sup>1082</sup> oder die Krückau<sup>1083</sup> und die Stör<sup>1084</sup> nördlich von Hamburg vor. Herauszuheben ist hier eine zusammenfassende Arbeit zu Flussübergängen an der oberen Saale, welche auch ältere Quellen miteinbezieht<sup>1085</sup>. Als Besonderheit ist der Publikationsstand zur Oste<sup>1086</sup>, westlich von Hamburg, im Speziellen zu der dortigen Schwebefähre<sup>1087</sup>, zu nennen. Diese ist zwar technisch vollkommen andersartig als die sonst üblichen Fährten, 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<sup>1088</sup>. 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 Fährten an der Donau zwischen Eining, Lkr. Kehlheim, und der deutsch-österreichischen Grenze kann 52 ehemalige und zum Teil noch aktive Fährstandorte anführen. Zu den Fährten ab der Isarmündung bei Deggendorf bis nach Passau lassen sich

<sup>1074</sup> Wegner 1994.

<sup>1075</sup> Tönsmann 2006.

<sup>1076</sup> Brandt 1997.

<sup>1077</sup> Schmieder 1931.

<sup>1078</sup> Kaulen 2007; 2008.

<sup>1079</sup> Stein 2013.

<sup>1080</sup> Nagel 2000.

<sup>1081</sup> Hinsch u. a. 2001.

<sup>1082</sup> Jäger 2006.

<sup>1083</sup> Danker-Carstensen/Richter 2002.

<sup>1084</sup> Karting 2001; Fröbe 2000.

<sup>1085</sup> Reetz 1982.

<sup>1086</sup> Klempow 2008; Tiedemann-Wingst 2011.

<sup>1087</sup> Tiedemann-Wingst/Bölsche 2009; Neß u. a. 2009.

<sup>1088</sup> Mühle 2003.

detaillierte Informationen zu jedem einzelnen Standort finden, ebenso zusammenfassende Kapitel zu unterschiedlichen Aspekten der Fährten<sup>1089</sup>. Einzeluntersuchungen liegen für Sandbach, Lkr. Passau<sup>1090</sup>, oder Prüfening-Regensburg<sup>1091</sup> vor. Die Nebenflüsse sind ebenfalls recht gut erforscht. So liegen zusammenfassende Arbeiten über die Flussübergänge für die Iller<sup>1092</sup> oder detaillierte Informationen für die Fährten am Inn in Gars, Lkr. Mühldorf am Inn<sup>1093</sup>, Alzger, Lkr. Altötting<sup>1094</sup>, und Passau vor<sup>1095</sup>. Hinzu kommt noch eine Betrachtung über den Bau von Holzfährten im Donaugebiet<sup>1096</sup>.

Als eine Besonderheit lässt sich eine Dissertation zu den Rechtsverhältnissen der Fährten 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<sup>1097</sup>.

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<sup>1098</sup> 1877 durch A. Mays verfasst worden<sup>1099</sup>. In dieser, wie er auch selber schreibt<sup>1100</sup>, 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<sup>1101</sup>. 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, Kriegereignisse 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<sup>1102</sup> oder zum Verkehr<sup>1103</sup>, in denen sich Berichte über die Fährten 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

<sup>1089</sup> Zeitler/Wurm 2001, 41 ff. Siehe für den gleichen Raum auch Zillner 1991 oder als kurzen Überblick für Österreich Meißinger 1975, 72 ff.

<sup>1090</sup> Weiß 2006, 53 ff.

<sup>1091</sup> Dettenhofer 2000.

<sup>1092</sup> Winkler 1992.

<sup>1093</sup> Schroll 2008.

<sup>1094</sup> Stockner 2000.

<sup>1095</sup> Kellermann 2009.

<sup>1096</sup> Sarrazin 1993.

<sup>1097</sup> Voss 1931.

<sup>1098</sup> Siehe N-23.

<sup>1099</sup> Mays 1877.

<sup>1100</sup> »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).

<sup>1101</sup> Siehe z. B. auch Heidenfeld 1845 oder Hessdörfer 1886.

<sup>1102</sup> Zusammen mit Schifffahrt, Fischerei und Hochwassern.

<sup>1103</sup> 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<sup>1104</sup> 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)«<sup>1105</sup>. Damit wäre die Fähre Rumpenheim die mit Abstand älteste Fährenennung im gesamten Arbeitsgebiet. In der Quelle von Dronke, welche zudem vollkommen falsch zitiert ist<sup>1106</sup>, 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<sup>1107</sup>.

Methodisch deutlich besser aufbereitet sind Zusammenstellungen von größeren Dokumentenbeständen einzelner Herrschaftsgebiete oder Archive<sup>1108</sup>. 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 »Weistümer« in sieben Bänden<sup>1109</sup>. 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<sup>1110</sup>. 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<sup>1111</sup>, durch B. Sprotte aus dem Jahr 1982<sup>1112</sup>. 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<sup>1113</sup> verfasste Monografie zu Steinheim, Lkr. Main-Kinzig-Kreis<sup>1114</sup>. 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

<sup>1104</sup> Siehe M-48.

<sup>1105</sup> Hill 2006, 141. Auch Anton Mahr gibt diese Jahreszahl zur Fähre so wieder, ebenfalls mit einer nicht nachvollziehbaren Zitierung (Mahr 1993, 47).

<sup>1106</sup> 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.

<sup>1107</sup> 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).

<sup>1108</sup> Siehe z. B. Firner 1999; Lohmann 2001; 2004.

<sup>1109</sup> Für das Arbeitsgebiet relevant waren die Bände Grimm 1840; 1869.

<sup>1110</sup> Scherzer 1958.

<sup>1111</sup> Siehe M-157.

<sup>1112</sup> Sprotte 1982.

<sup>1113</sup> Mahr 1993.

<sup>1114</sup> 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<sup>1115</sup> für die Fähre Neckarhausen<sup>1116</sup> 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<sup>1117</sup> wurde durch S. Meusert 1996<sup>1118</sup> im Rahmen einer Zulassungsarbeit verfasst<sup>1119</sup>. 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<sup>1120</sup> und Freiberg am Neckar bzw. Beihingen<sup>1121</sup>. 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

<sup>1115</sup> Backes/Fillbrunn 1995.

<sup>1116</sup> Siehe N-14.

<sup>1117</sup> Dies ist von Sommerach (M-302,2) bis Obereisenheim (M-319,5).

<sup>1118</sup> Meusert 1996.

<sup>1119</sup> Die Arbeit liegt nicht gedruckt vor, wurde dem Autor aber freundlicherweise als Kopie durch Herrn Meusert zur Verfü-

gung gestellt. Die Ergebnisse wurden allerdings in mehreren Einzelartikeln in einer regionalen Reihe veröffentlicht (Meusert 1997a; 1997b; 1998).

<sup>1120</sup> N-170,2, s. Hagel/Pfizenmayer 1988; Hagel/Theiner 1993.

<sup>1121</sup> N-152,7, s. Bürkle 1989.

z. B. um die Beschreibung einer Begebenheit handelt, in die eine subjektive Sichtweise einfließt. Dorf- oder Fahrordnungen, 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<sup>1122</sup> herangezogen werden. Sämtliche anderen primären Quellen wurden in bereits transkribierter Form konsultiert<sup>1123</sup> oder es wurde das Faksimile eines originalen Textes verwendet<sup>1124</sup>. 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<sup>1125</sup>. Auch das Abdrucken lediglich einzelner Satzbausteine aus den originalen Quellen ist recht üblich<sup>1126</sup>.

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<sup>1127</sup>, 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<sup>1128</sup>, welche dann später in der Literatur wiedergegeben werden. Als ein Beispiel kann die Versenkung der Obereisenheimer Fähre<sup>1129</sup> am Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 dienen. Die Aussage des »Gewährsmann Georg Riegler (Gemeinderatsmitglied)«<sup>1130</sup>, 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.

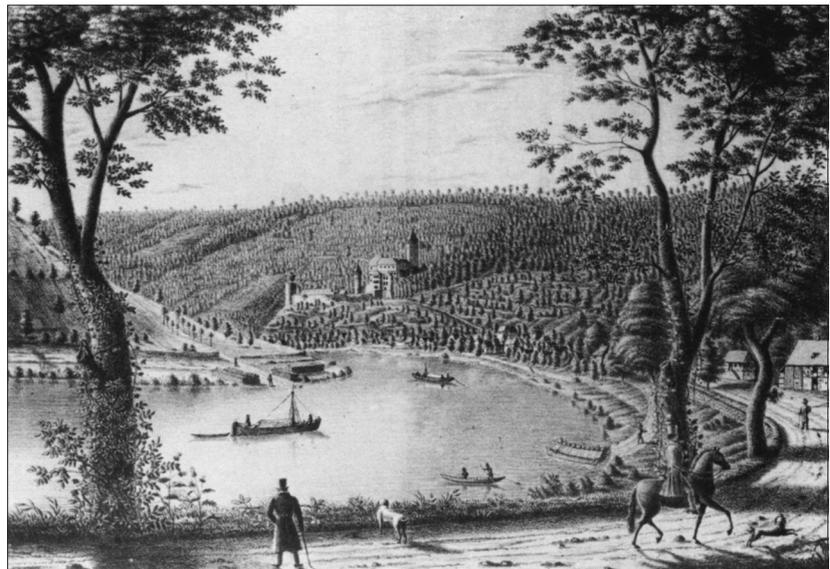
1126 So z. B. bei Arneth 1972, 171.

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 Fähr 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<sup>1131</sup>. Beispiele aus Hafenlohr<sup>1132</sup>, wo die Fähr gesprengt wurde, oder Wertheim<sup>1133</sup> und Neckarhausen<sup>1134</sup>, 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 Fähr preiszugeben, sondern lediglich aufzuzeigen, ob eine Fähr an einem bestimmten Ort existiert oder nicht<sup>1135</sup>. So gibt es ganz unterschiedliche Signaturen innerhalb von Kartenwerken, welche eine Fähr 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 Fähr, 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<sup>1136</sup>. 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

<sup>1131</sup> Golücke 1976.

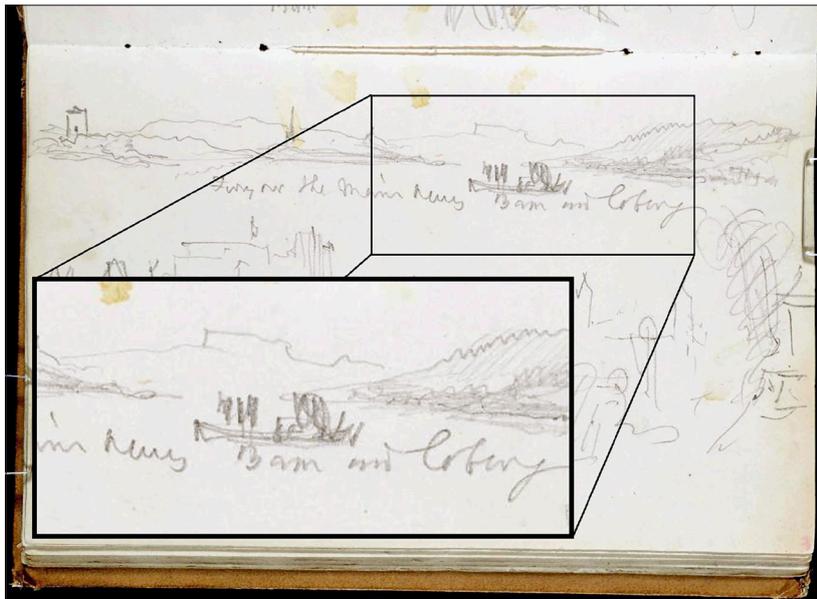
<sup>1132</sup> M-182,6, Schüll 2012, 5.

<sup>1133</sup> M-157, Sprotte 1982, 173 f.

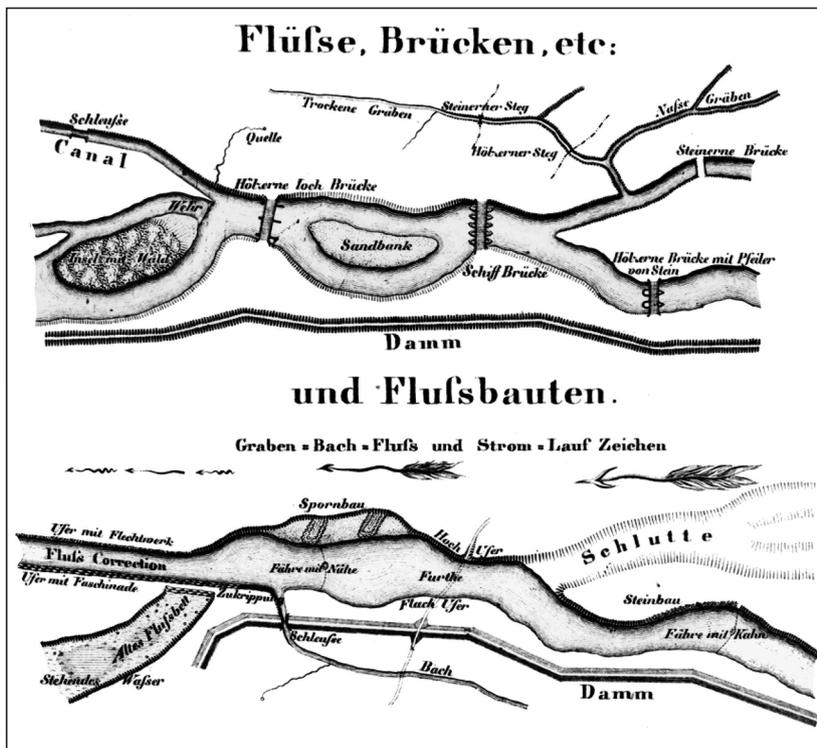
<sup>1134</sup> M-14, Backes/Fillbrunn 1995, 83 ff.

<sup>1135</sup> Zu gewässerkundlichen Karten in Bayern s. Wolff 1988, 345 ff.

<sup>1136</sup> 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<sup>1137</sup>. Dabei wird eine große Anzahl an Flussübergängen 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<sup>1138</sup>. Stilistisch zwischen

<sup>1137</sup> Maurer/Schiek 1985.

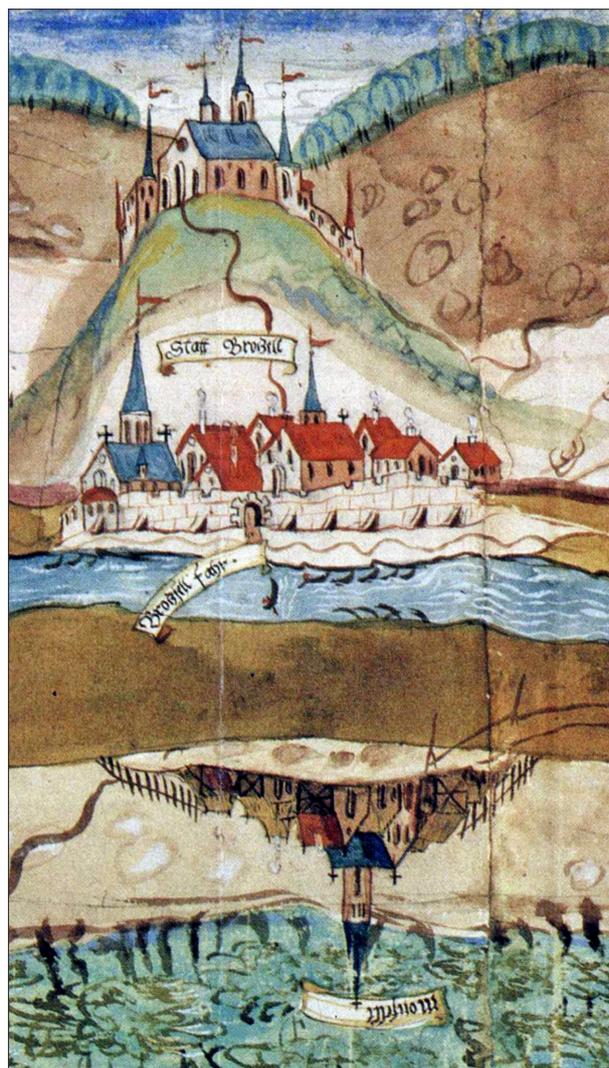
<sup>1138</sup> Hofmann 1956.

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)<sup>1139</sup>.

Grundlage der sekundären Quellen und der Sekundärliteratur, welche in dieser Arbeit verwendet wurden, sind in der Regel Akten innerhalb der Gemeindearchiv. 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 Lehns Herren. 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<sup>1140</sup> 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<sup>1141</sup>.

Quellen in überregionalen Archiven wie Staatsarchiven oder privaten/kirchlichen Archiven ehemaliger Lehns Herren<sup>1142</sup> 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 Lehns Herren verfasst werden, Korrespondenzen mit den Gemeinden und vor allem Kartenwerke. Die Erschließung



**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).

<sup>1139</sup> 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.

<sup>1140</sup> Siehe hierzu die Fährleute-/Familienchronik ab dem 17. Jh. aus Neckarhausen, Backes/Fillbrunn 1995, 103 ff.

<sup>1141</sup> Schuster 1898.

<sup>1142</sup> 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<sup>1143</sup>. 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<sup>1144</sup>.

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<sup>1145</sup>. 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<sup>1146</sup> genannt, dem wiederum sind die Angaben zu Gemeinde, Landkreis und Bundesland angeschlossen. Dem folgen der Name und die Gemeinde eines möglichen gegenüberliegenden Ortes<sup>1147</sup>. An diese Rahmendaten sind jeweils in chronologischer Abfolge die Historiografie der Fähre, die Besitzer des Fährrechts und die Fährleute<sup>1148</sup> und die Preise für die Überfahrt angefügt<sup>1149</sup>. Anschließend folgen Informationen zur Brücke, welche sich aber auf Bau, Verlust und Wiederaufbau beschränken. Zuletzt sind Sagen und Legenden zum Flussübergang<sup>1150</sup> und Sonstiges<sup>1151</sup> angeführt. Am Ende jedes Katalogeintrages findet sich die für diesen Flussübergang ver-

<sup>1143</sup> 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.

<sup>1144</sup> Siehe Online-Anhang, Katalog der Fährorte.

<sup>1145</sup> Siehe Kap. Bedeutung von Flussübergängen für die Entwicklung der Verkehrsnetze, S. 253.

<sup>1146</sup> 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).

<sup>1147</sup> 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.

<sup>1148</sup> 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.

<sup>1149</sup> Dabei werden im gesamten Katalog wie auch im Textteil wörtlich Zitate zur Unterscheidung immer in kursiv wiedergegeben.

<sup>1150</sup> Diese sind hier selbstverständlich nicht vollständig wiedergegeben, sondern nur deren Name und Quellenangabe.

<sup>1151</sup> 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<sup>1152</sup>. 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<sup>1153</sup>.

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<sup>1154</sup>, 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<sup>1155</sup> bei der Nennung eines »*ius passagii*«<sup>1156</sup> oder 1296 in Biegen<sup>1157</sup> »*passagium in Mogo in loco dicto Bigen*«<sup>1158</sup>. Auch die Nennung von Schiffen<sup>1159</sup> führt oft zu einer Übersetzung als Fähre, wie 1359 in Ochsenfurt<sup>1160</sup> die Nennung von »*navium dicti varbrucken et de nachen*«<sup>1161</sup>, oder von Schiffs- bzw. Fährgehühren, wie 1261 in Obernburg<sup>1162</sup> als »*de nauulo ibidem 5 B. §*«<sup>1163</sup> oder 1030 in Würzburg<sup>1164</sup> als »*naulum*«<sup>1165</sup>. Hinzu kommen allgemeine Ortsnennungen, wie 1323/1328 in Biegen<sup>1166</sup> die Nennung »*naugiatione in mogo*«<sup>1167</sup> oder 1217 in Neuenheim<sup>1168</sup> die Angabe »*varunge per neckarum*«<sup>1169</sup>. Problematisch werden Übersetzungen, wie im Falle von Kitzingen<sup>1170</sup>, wo 1070 ein »*portus unus solvens libras 4*«<sup>1171</sup> 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<sup>1172</sup> als »*Pontem construxit apud Aschaffenburg*«<sup>1173</sup>, 1157 in Bamberg<sup>1174</sup> als »*pontis*«<sup>1175</sup> oder 1133 in Würzburg<sup>1176</sup> als »*Pontem*«<sup>1177</sup>.

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<sup>1178</sup> mit einem »*Conradus dictus Verhe de Werde*«<sup>1179</sup>, »*des apts ferher*«<sup>1180</sup> 1390 in Seligenstadt<sup>1181</sup> oder 1345 mit der Fährfrau »*Jutta, dicti Verin de Lengfurt*«<sup>1182</sup>. Typischer und in den späteren Quellen immer wieder anzutreffen sind Nennungen als Ferg, Ferge oder Förg<sup>1183</sup>.

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<sup>1184</sup>. 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. 46f.

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, 16f.

1178 Siehe M-110.

1179 Trost 1989, 301f.

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, 143ff.).

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, 50ff.), 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<sup>1185</sup>. Dabei handelt es sich um ein Grundstück mit einer vermutlichen Übernachtungsmöglichkeit, welches sowohl Teil einer Fährereinrichtung im Sinne eines Fährhäuschens als auch eine Herberge oder Tagesfahrtstation an einer wichtigen Straße sein kann<sup>1186</sup>.

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<sup>1187</sup>.

### 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<sup>1188</sup>. 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<sup>1189</sup>. Dies verhindert einen lückenlosen Überblick über die Entwicklung der Flussübergänge<sup>1190</sup>. 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 Wegforschung 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<sup>1191</sup>, die Entwicklung dieser lässt sich allerdings anhand der Verpachungskosten ablesen. Wird die Fähre in einem bestimmten Turnus höchstbietend verpachtet, kann anhand der Pachthöhe, unter Berücksichtigung von Wertschwankungen, Überfahrtkosten, Ausstattung des Fährlebens, regionaler Besonderheiten etc., die Nut-

<sup>1185</sup> Thiel 1986, 295 f.

<sup>1186</sup> Siehe auch Niermeyer 1984, 118 f. 642 f.

<sup>1187</sup> 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.).

<sup>1188</sup> Als Beispiel kann hier Zapfendorf (M-410) angeführt werden, wo 1945 das gesamte Ortsarchiv zerstört wurde (Schütz 2013).

<sup>1189</sup> 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).

<sup>1190</sup> 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.

<sup>1191</sup> 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<sup>1192</sup>. 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 Konjunktorentwicklungen berücksichtigt<sup>1193</sup>.

## 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<sup>1194</sup>, wo bereits bei der Gründung des Klosters 1102 ein Fährrecht gewährt worden sein soll<sup>1195</sup>. Verlässliche Nennungen von Neueinrichtungen von Fähren kommen in den schriftlichen Quellen erst ab der Neuzeit vor<sup>1196</sup> und nehmen verstärkt in der Zeit nach der Säkularisierung zum Beginn des 19. Jahrhunderts zu<sup>1197</sup>, wie auch selbstverständlich Neugründungen oder Wiedereinrichtungen von Fähren nach der Zerstörung bestehender Brücken 1945<sup>1198</sup>. 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<sup>1199</sup> in einer Anordnung durch Kaiser Maximilian I. die Erlaubnis, ein »Brückenfahr« einzurichten, um »Heu, Stro, Pfahl und. Anders über 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<sup>1200</sup> in nur 2,4km Entfernung<sup>1201</sup>. Auch in Mundelsheim<sup>1202</sup> werden wir 1543 nicht über eine gesamte Neueinrichtung der Fähre informiert, sondern nur darüber, dass die Nachbargemeinden Ingersheim und Besigheim<sup>1203</sup> sich wegen der Anschaffung eines

<sup>1192</sup> 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.

<sup>1193</sup> Siehe Kap. Pacht und Vergabe der Fährlehen, S. 189.

<sup>1194</sup> Siehe M-174.

<sup>1195</sup> Kuhn 2008b, 171; Strömer 1962, 38.

<sup>1196</sup> 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).

<sup>1197</sup> 1817 werden in Veitshöchheim (M-244, Leenemann/Stock 1983, 24f.) und in Großbauheim (M-60, Ott 1979, 212) weitere Fähren eingerichtet, 1826 in Miltenberg – Pfarrgasse (M-124,5, Keller 1999, 119). 1833 und 1843 wird in Pleu-

tersbach (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).

<sup>1198</sup> Siehe Kap. Kurzes Wiederaufleben der Fähren ab 1945, S. 250.

<sup>1199</sup> Siehe M-258,3.

<sup>1200</sup> Siehe M-255,9.

<sup>1201</sup> Strasser 1986, 2.

<sup>1202</sup> Siehe N-144,7.

<sup>1203</sup> Siehe N-150 und N-136,8.

großen Fährschiffes beschweren<sup>1204</sup>. Anders ist die Situation in Sassanfahrt und Altendorf<sup>1205</sup>, wo 1602 die Gemeinde Pettstadt<sup>1206</sup> wegen der Neueinrichtung der Fahren klagt<sup>1207</sup>.

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<sup>1208</sup>. Furten konnten bislang nicht nachgewiesen werden und sind im Arbeitsgebiet eher unwahrscheinlich, auch wenn diese von der Forschung bislang immer wieder vermutet wurden<sup>1209</sup>. Lediglich eine kleinere Menge römischer Brücken sind laut den Ortschroniken bekannt<sup>1210</sup> oder werden vermutet<sup>1211</sup>. Ein deutlich reichhaltigeres Bild zeichnet dagegen Friedrich Gündel 1933<sup>1212</sup> 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<sup>1213</sup>, und 32 Furten ebenfalls von der Mainmündung bis Miltenberg, also über 125 km, auf<sup>1214</sup>. Die Existenz von Fahren 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.«<sup>1215</sup> 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<sup>1216</sup>. Insgesamt sieht Gündel den Verlust der Brücken nach dem Ende der römischen Herrschaft als Eintritt in eine kulturlose Zeit<sup>1217</sup>. Dies ist durchaus überspitzt ausgedrückt, dennoch im Kern richtig. Abgesehen von einer möglichen karolingischen Brücke bei Seligenstadt<sup>1218</sup> sind die beiden einzigen mittelalterlichen Brücken innerhalb des römischen Gebietes entlang des Mains Aschaffenburg<sup>1219</sup> 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 <sup>14</sup>C-Analyse in römische Zeiten datiert werden konnten (Hantsch 1961, 51).

1211 Vermutete Brücken befinden sich in Gustavsborg (M-1,3, Wenke/Daschmann 1976, 14; Pachali 1990, 29f.), Höchst (M-25, Schäfer 1986, 10), Hanau-Kesselstadt (M-55,5, Imgram 1962, 106f.; Zimmermann 1903, XXVIf.; 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.

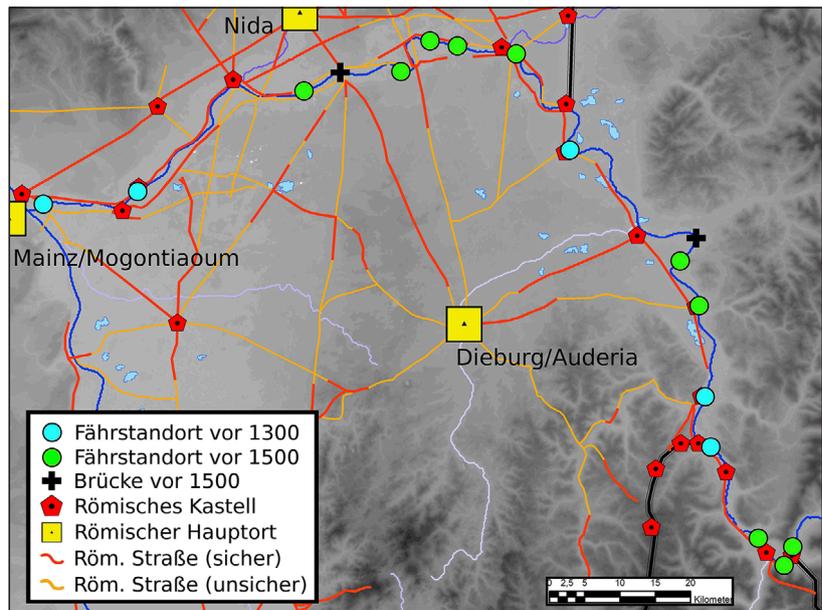
1215 Gündel 1933, 106.

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 jahrhundertlang 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 ‚Caesar‘ 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, 137f.; Fabricius 1914, 3f.

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<sup>1220</sup>. 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 Übersetzen über den Fluss bereits im 7. Jahrhundert anzeigen<sup>1221</sup>. Allerdings lassen sich diese nicht oder nur in wenigen Fällen einem bestimmten Fährort zuweisen<sup>1222</sup>. Die älteste Nennung einer vermutlichen Fähre<sup>1223</sup> findet sich in Würzburg<sup>1224</sup> 1030 mit der Nennung eines »*naulum*«, welches durch Kaiser Konrad II. dem Würzburger Bischof verliehen wird<sup>1225</sup>. 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<sup>1226</sup>.

Insgesamt sind 15 Fährennennungen vor 1300 zu verzeichnen<sup>1227</sup>. Dabei fällt auf, dass sich die Nennungen im 11. und 12. Jahrhundert durchaus auf größere Zentralorte beziehen. Spätestens aber ab dem 13. Jahr-

<sup>1220</sup> 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).

<sup>1221</sup> Siehe EN-97 aus Mariaburghausen und Kap. Chronologische Entwicklung der Funde am Main, S. 115.

<sup>1222</sup> Siehe u. a. zu den sicher mit der Seligenstädter Fähre verbundenen Einbäumen Kap. Grenzen der Aussagemöglichkeiten von Deponierungs- und Fundort, S. 56.

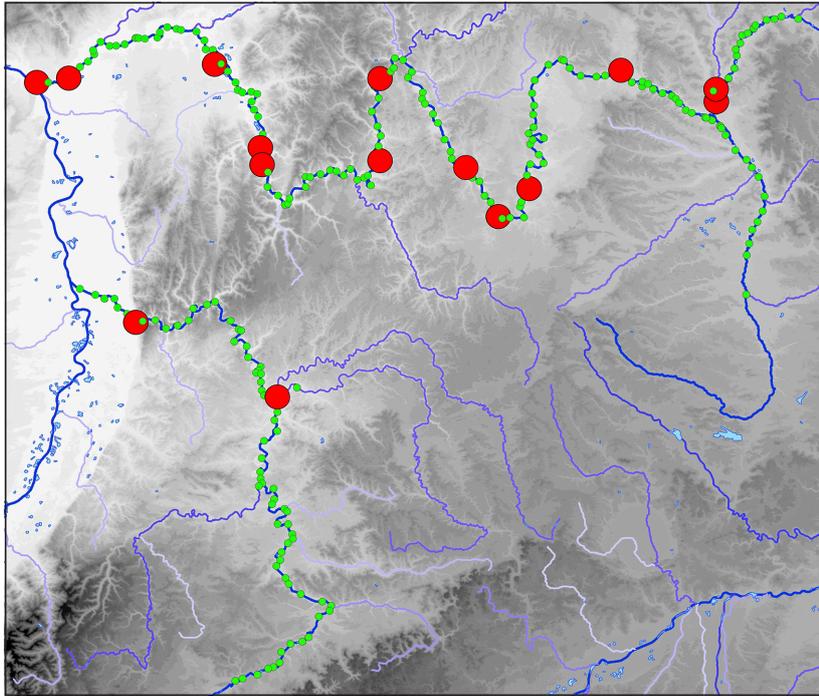
<sup>1223</sup> Zur Problematik der Ansprache früherer Fähren s. Kap. Arbeitsweise und Umgang mit den Quellen, S. 168.

<sup>1224</sup> Siehe M-252,5.

<sup>1225</sup> Seberich 1958, 16. 157 f.

<sup>1226</sup> Seberich 1958, 11 ff.

<sup>1227</sup> 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), Würth 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<sup>1228</sup>. Ebenso lassen sich Fährten 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<sup>1229</sup> über die Taubermündung nachweisen. Die bereits 1514 erstmals erwähnte Einrichtung wurde aber nur genutzt, wenn die Tauberbrücke zerstört wurde. Die Bedienung übernahmen in dieser Zeit die Fährleute von Wertheim<sup>1230</sup>. 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<sup>1231</sup>. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass in Notzeiten in den Mündungsbereichen anderer größerer Nebenflüsse<sup>1232</sup> ebenfalls Fährten kurzfristig eingesetzt wurden. Dafür konnte jedoch bislang kein Nachweis erbracht werden. Die Kartierung für 1300 zeigt eine relativ unregelmäßige Verteilung der Fährten 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 Fährten 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<sup>1233</sup> oder am Neckar um Haßmersheim<sup>1234</sup>, 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-

<sup>1228</sup> So besitzt der Ort Kemmern z.B. bis zum heutigen Tag kein Stadtrecht.

<sup>1229</sup> Siehe M-157.

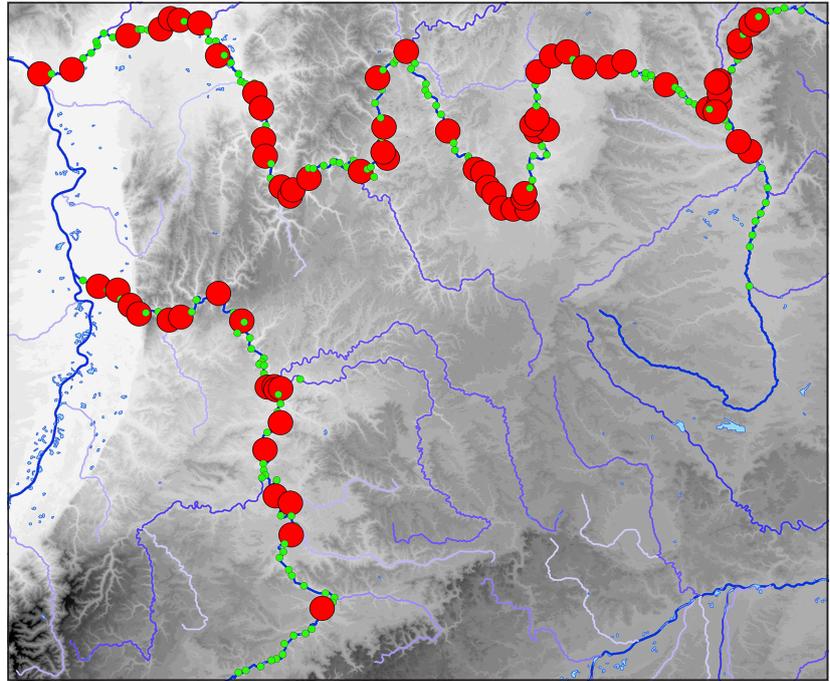
<sup>1230</sup> Sprotte 1982, 19.

<sup>1231</sup> Neher 1912, 65 und Landesarchiv Baden-Württemberg 2010b, 319.

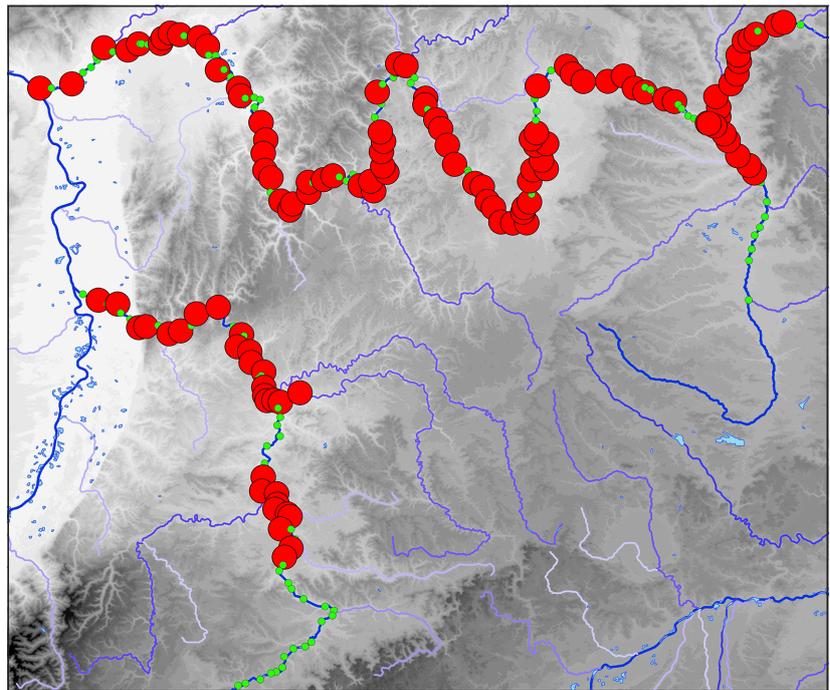
<sup>1232</sup> Zu denken wäre an die Fränkische Saale bei Gemünden (M-211,2) oder die Jagst bei Jagstfeld (N-103,5).

<sup>1233</sup> Siehe M-226.

<sup>1234</sup> 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).



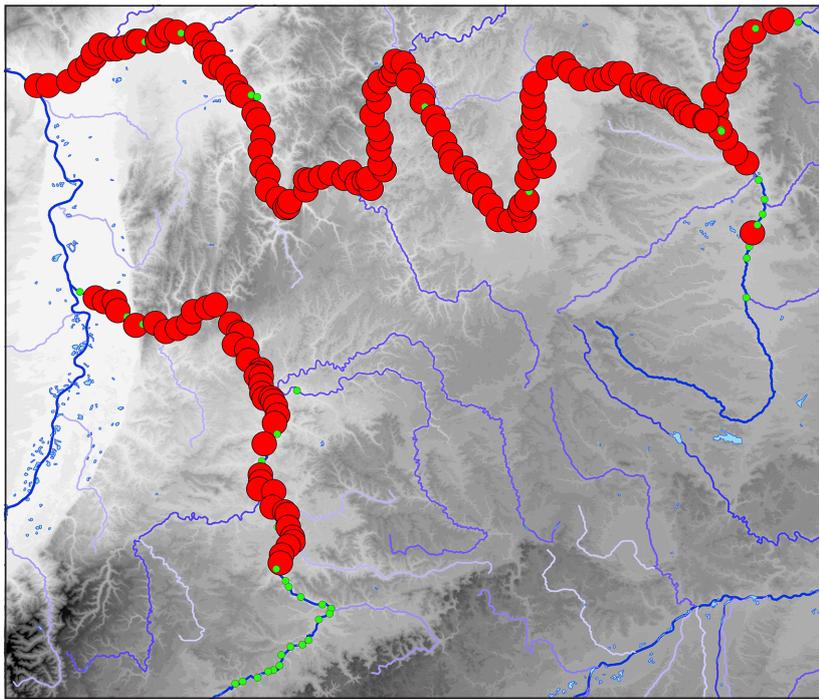
**Abb. 140** Kartierung der um 1700 bekannten Fährübergänge. – (Kartierung L. Kröger 2015).

plus sieben Brückenübergänge<sup>1235</sup> existierten. Dies hat zur Folge, dass auf einer Flusslänge von 393 km bis Bischberg<sup>1236</sup> 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

<sup>1235</sup> Siehe zu den Brücken Kap. Überblick über die Entwicklung des Brückenbaus, S. 246.

<sup>1236</sup> 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<sup>1237</sup> 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 Königen am Oberlauf befand, wird diese durch den Bau einer Brücke abgelöst<sup>1238</sup>. Münster<sup>1239</sup> bei Bad Cannstatt stellt somit den letzten Fährort. Gleichzeitig endet in Bad Cannstatt für sehr lange Zeit der überregional schiffbare Neckar<sup>1240</sup>. Am Main können Fähren auch noch kurz hinter der Schiffbarkeitsgrenze gefunden werden, welche saisonal wohl bei Lichtenfels<sup>1241</sup> lag. Die am weitesten am Oberlauf gelegene Fähre lässt sich in Michelau<sup>1242</sup> nachweisen. Ähnlich wie am Neckar verhält es sich mit der Regnitz, welche durch größere Schiffe nur bis Forchheim<sup>1243</sup> befahren wurde. Zwar lässt sich noch eine Fähre in Möhrendorf<sup>1244</sup> im 20. Jahrhundert nachweisen. Diese dient aber nur als Ersatz für die Brücke. Die letzte reguläre Fähre befindet sich wohl in Neuses<sup>1245</sup>.

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<sup>1246</sup> verlegt<sup>1247</sup>. Auch bei der Fähre von Urphar<sup>1248</sup> kommt es nach einem großen Unwetter 1625/1626 zur Verlegung nach Bettingen<sup>1249</sup>.

<sup>1237</sup> Siehe N-113.

<sup>1238</sup> Siehe N-217, Hergenröder 1985, 85. 137f.; Schmid 1862, Nr. 375.

<sup>1239</sup> Siehe N-180.

<sup>1240</sup> Weiter südlich kommen selbstverständlich auch kleinere Boote vor. Diese haben nur einen regionalen Einsatzradius, wie z. B. Fischerboote.

<sup>1241</sup> Siehe M-439,7.

<sup>1242</sup> Siehe M-444.

<sup>1243</sup> Siehe R-31,3.

<sup>1244</sup> Siehe R-42,5.

<sup>1245</sup> Siehe R-25,2.

<sup>1246</sup> Siehe M-174.

<sup>1247</sup> M-171,4, Huller 1982, 146; Kuhn 2008a, 171.

<sup>1248</sup> Siehe M-163 und M-166.

<sup>1249</sup> Sprotte 1982, 11. 1632 wird das große Fährschiff von Hafenhof (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<sup>1250</sup> 1710 wird zusätzlich die Fähre von Trennfurt<sup>1251</sup> dorthin verlegt<sup>1252</sup>.

Die explizite Aufgabe von Fähren lässt sich an wenigen Beispielen belegen<sup>1253</sup>. Dies kann z. B. infolge von Rechtsstreitigkeiten wie im Falle von Kleiningersheim<sup>1254</sup> und Großingersheim<sup>1255</sup> 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<sup>1256</sup>. In Biegen<sup>1257</sup> 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<sup>1258</sup>.

### 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<sup>1259</sup> 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<sup>1260</sup>, kann man feststellen, dass diese ihre Anlegestelle am Maintor besaß. Heutige Straßennamen wie Fähr-gasse<sup>1261</sup>, Fahrgasse<sup>1262</sup>, Maingasse/-straße<sup>1263</sup> bzw. Neckargasse/-straße<sup>1264</sup> 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<sup>1265</sup>, wo bereits 1594 die Nennung einer Fahrgasse vorliegt<sup>1266</sup>.

<sup>1250</sup> Siehe M-174.

<sup>1251</sup> Siehe M-171,4.

<sup>1252</sup> Müller/Kuhn 2000, 167. Siehe zu den militärischen Überfahrten Anm. 1438 und 1487.

<sup>1253</sup> 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).

<sup>1254</sup> Siehe N-148,2.

<sup>1255</sup> Siehe N-150.

<sup>1256</sup> Leiprecht 1979, 49f.

<sup>1257</sup> Siehe M-403.

<sup>1258</sup> Gunzelmann 1999, 137. Siehe zur Problematik der Abgrenzbarkeit der Fährstandorte Biegen/Baunach den Online-Anhang, Katalog der Fährorte.

<sup>1259</sup> Siehe M-263.

<sup>1260</sup> Siehe dazu das Onlineangebot zu den Urpositionsblättern in Bayern (<https://www.bayerische-landesbibliothek-online.de/urpositionsblaetter/uebersichtskarte.html>).

<sup>1261</sup> z. B. Kleinochensfurt (M-270), ein Fährweg in Zapfendorf (M-410)

<sup>1262</sup> 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.

<sup>1263</sup> z. B. Untertheres (M-354,5), Frickenhausen (M-273,4) zusammen mit einer Fährergasse, Dorfprozelten (M-141) und Stockstadt (M-81,5).

<sup>1264</sup> z. B. Pleutersbach (N-54,7) und Gemmrigheim (N-134).

<sup>1265</sup> Siehe M-246.

<sup>1266</sup> 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<sup>1267</sup> entwickelt sich selbstverständlich anders als eine lang gezogene Stadt wie Miltenberg<sup>1268</sup>. 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<sup>1269</sup> auf dem Urpositionsblatt von Eltmann<sup>1270</sup> 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<sup>1271</sup> der Fluss näher an Stettfeld lag und die Fähre über die Jahrhunderte mit dem Fluss mitwandern musste<sup>1272</sup>. Ein extremes Beispiel stellt die Fähre von Grafenrheinfeld und Berggrheinfeld<sup>1273</sup> 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<sup>1274</sup> wie auch die Kirche blieben aber an ihrem alten Ort bestehen<sup>1275</sup> und wurden weiterhin genutzt, wie es Karten des 16. und 17. Jahrhunderts zeigen<sup>1276</sup>. 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<sup>1277</sup> wohl wegen eines Niedrigwassers von ihrer eigentlichen Überfahrtstelle verlegt. Dies führt allerdings zum Streit, da die gegenüberliegende Winterhäuserner Seite dies nicht wünscht und den steinernen Weg »von neuem vergraben, verrigelt und verschrenckt«, um

<sup>1267</sup> Siehe M-226.

<sup>1268</sup> Siehe M-124,5.

<sup>1269</sup> Siehe M-380,4.

<sup>1270</sup> Siehe dazu das Onlineangebot zu den Urpositionsblättern in Bayern (<https://www.bayerische-landesbibliothek-online.de/urpositionsblaetter/uebersichtskarte.html>).

<sup>1271</sup> Leidinger 1999, 52.

<sup>1272</sup> 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 Fährleger wurde allerdings nicht verlegt. Der Darstellung zufolge führte wohl ein Fahrzeug auf die Insel, und ein weiteres Fahrzeug auf der anderen Inselform ermöglichte die Weiterfahrt.

<sup>1273</sup> Siehe M-333,7.

<sup>1274</sup> 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 Reinfeld« (Schöner 1991, 96; Trost 2004, 36).

<sup>1275</sup> Das Gehöft mit der Straße »Fährhaus« besteht bis zum heutigen Tage.

<sup>1276</sup> Schöner 1991, 76 ff. 108.

<sup>1277</sup> Siehe M-263.

so den Zugang zur neuen Anlegestelle zu verhindern<sup>1278</sup>. Im 16./17. Jahrhundert wird die Zufahrt der Besigheimer<sup>1279</sup> Fährleute wohl regelmäßig durch die Fährleute verlegt, was wiederum zu Streit mit den Bürgern von Gemmrigheim führt, weil die zufahrenden Wagen die Äcker schädigen<sup>1280</sup>. Der Grund hierfür ist nicht ersichtlich. Dass die Fährleute aber nicht dauerhaft verlegt werden, lässt vermuten, dass dies ebenfalls mit saisonalen Veränderungen im Zusammenhang steht.

Ein weiterer Grund für die Verlagerung von Fährstellen innerhalb einer Ortschaft ist die Veränderung der Fährtransporte. 1866 muss die Fährstelle von Neckarsteinach<sup>1281</sup> verlegt werden, da die Fährstelle für beladene Fuhrwerke zu schlecht zugänglich ist<sup>1282</sup>. Ein ähnliches Problem wird wohl in Ilvesheim<sup>1283</sup> vorliegen, wo 1788 zur Warnung der Chaisenfahrer vor der gefährlichen Zufahrt ein Schild aufgestellt wird<sup>1284</sup>. Auch die Umrüstung der Fährleute von einer freifahrenden Einrichtung z. B. zu einer Gierfährleute zwang die Gemeinden aus Platzgründen zur Verlagerung der Einrichtung<sup>1285</sup>. Das Aufstellen von Masten für eine Hochseilfährleute oder auch die Verankerung von Gierfährleuten im Flussbett war nicht an allen Stellen möglich, sodass die Fährleute, wie z. B. 1871 in Wertheim<sup>1286</sup>, nach der Umrüstung zur Kettenfährleute verlegt werden muss<sup>1287</sup>.

Auch wasserbauliche Maßnahmen zwingen die Fährbetreiber zur Verlagerung der Passagen, wie z. B. die Mainkorrektur zwischen 1823 und 1825 bei Grafenrheinfeld<sup>1288</sup>, in deren Folge die Fährleute verlegt werden muss<sup>1289</sup>, ebenso der Bau von Stauwehren, der z. B. 1893 die Verlagerung der Fährleute von Bischberg<sup>1290</sup> weiter flussabwärts erzwingt<sup>1291</sup>, oder auch der Bau von Schleusen, wie 1926 in Großwallstadt<sup>1292</sup>. Aber nicht immer nennen die publizierten Quellen den genauen Grund für die Verlagerung, wie z. B. im Fall von Mundelsheim<sup>1293</sup>, wo zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Fährleute vom Ortszentrum an den Rand verlegt wird<sup>1294</sup>.

Möchte man nun die Position von Fährstellen 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 Fährleute 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 Fährleute eingerichtet bekommen und/oder sich diese mit einer anderen Gemeinde am gleichen oder gegenüberliegenden Flussufer teilen müssen<sup>1295</sup>. 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 Fährleute 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 Fährstellen 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<sup>1296</sup>. 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, 173f.

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.

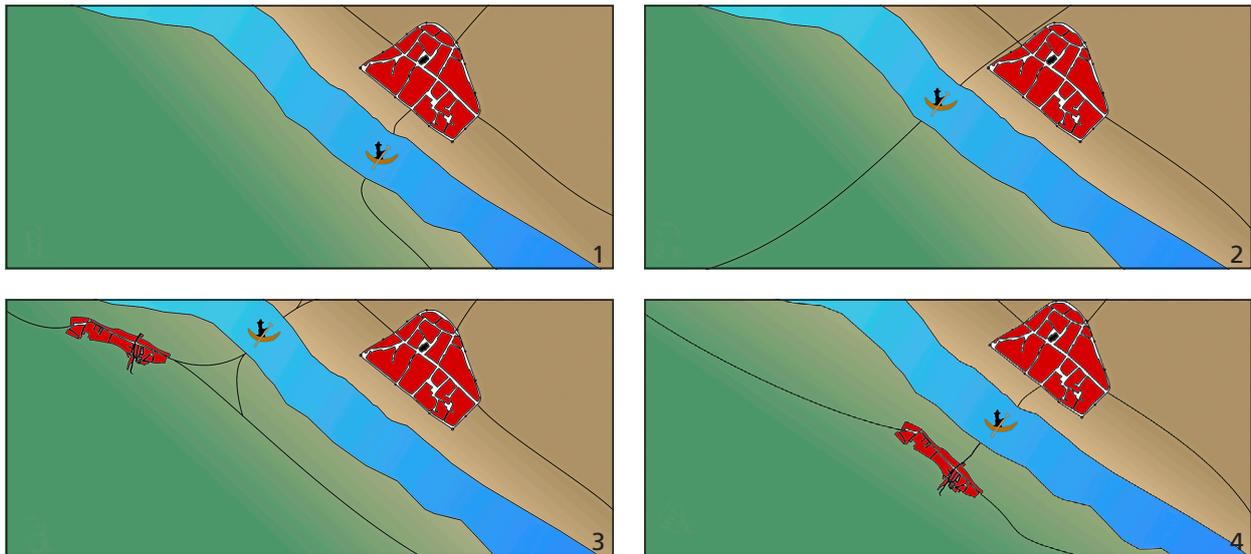
1292 Siehe M-100,3, Brand u. a. 1983, 152; Kroth/Schuck 1982, 178.

1293 Siehe N-144,7.

1294 Hopf 1995, 264.

1295 Siehe z. B. die Fährleute zwischen Mainberg (M-342,8) und Schonungen (M-344,2). Im Urpositionsblatt Schweinfurt von 1842 ist die Fährleute zwischen beiden Orten positioniert. Vor 1900 scheint aber eine eigene Kahnfährleute 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<sup>1297</sup>. Während sich in manchen Fällen die Orte sehr genau gegenüberliegen<sup>1298</sup>, liegen andere leicht versetzt zueinander<sup>1299</sup>. 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<sup>1300</sup> 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<sup>1301</sup>. 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<sup>1302</sup>. 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

<sup>1297</sup> Siehe dazu Trost 1969, 6ff. als kritisch zu sehender Deutungsversuch der Entstehung gegenüberliegender, in diesem Fall gleichnamiger Orte am Main.

<sup>1298</sup> 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).

<sup>1299</sup> 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).

<sup>1300</sup> Siehe M-198.

<sup>1301</sup> Ruf 2003, 91 ff.

<sup>1302</sup> 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<sup>1303</sup>. Ein solcher Fall liegt nach dem Dreißigjährigen Krieg in Neckarhausen<sup>1304</sup> 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<sup>1305</sup>. 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<sup>1306</sup>.

Das Recht, eine Fähre betreiben zu dürfen, ist also ein herrschaftliches Lehen<sup>1307</sup>, welches gewährt und auch entzogen werden konnte<sup>1308</sup>. Dieses befand sich, wie viele anderen Lehen ursprünglich auch, in königlicher Hand und wurde, zusammen mit anderen Rechten und Besitztümern, vorrangig größeren Landesherrn gewährt<sup>1309</sup>. Aber auch kleinere Herrschaften oder Gemeinden konnten Fährrechte direkt vom König emp-

<sup>1303</sup> z. B. nach der Zerstörung von Brücken oder zu Kriegszeiten. Aber auch in diesen Fällen wurde recht schnell eine offizielle Regelung gefunden.

<sup>1304</sup> Siehe N-14.

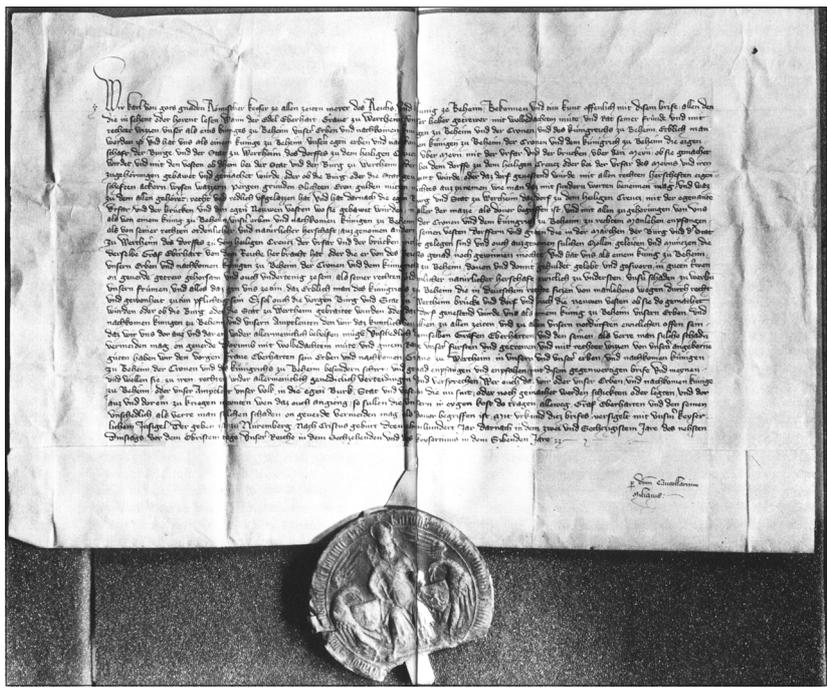
<sup>1305</sup> Offensichtlich lag ein ähnlicher Fall auch im benachbarten Ilvesheim (N-10) vor. 1734 wird die Fähre als privat beschrieben, ohne an ein Lehen gebunden zu sein. Dagegen klagen die Fährleute von Neckarhausen 1775 erfolgreich, sodass die Fährleute in der Folge Abgaben an die Gemeinde Ilvesheim und den Grafen von Kurpfalz leisten mussten (Probst 1981, 287; Backes/Fillbrunn 1995, 34).

<sup>1306</sup> »*1mo Ersagte fahr nach eigenschafft des Dominy utilis inhaben, nutzen undt geniessen sollen, das eigenthumb aber wir unß expresse vorbehalten. Allermaßen sie dann sothanes fahr noch etwaß davon zu versetzen, zu verpfänden, zu verkauffen odter sonsten zu veräußeren, anderwerths zu beschwehren, noch unter sich zu verstücken oder zu theilen, weniger die Erbgerichtigkeit an andtere auf einigerley weiß, es habe nahmen wie es immer wolle, zu begeben einigen fueg oder macht haben, sondern da dergleichen vorzunehmen oder endlich eine afterbestandsverleihung ihr oder ihrer Kindter Zustand undt angelegenheit Erforderter 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 herkömmlichen Laudemy oder zwey guldten pro Cento ab dem getroffenen Kauffschilling Cum expressa reservatione des unß competirenden Juri relationis jedoch nicht versaget werden 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.).

<sup>1307</sup> 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 Übersichtswerken in keiner Weise thematisiert.

<sup>1308</sup> 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 lehensempfangnus wegen der fahr über den Main« zu ihrem Lehnsherrn 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).

<sup>1309</sup> 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, 14f.).

fangen und so die größeren Landesherren umgehen. So wird z. B. dem Ort Wertheim<sup>1310</sup> 1362 in einer Kaiserurkunde Karls IV. neben anderen Rechten auch ein Fährrecht bestätigt (**Abb. 143**)<sup>1311</sup>. 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<sup>1312</sup>. 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 Klüeting 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<sup>1313</sup>. 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<sup>1314</sup>. 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 Landesherrn, 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<sup>1315</sup>. Damit würde das typische Bild der Lehenpyramide 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<sup>1316</sup>, zum anderen auch durch die Vergabepraxis im Arbeitsgebiet gezeigt<sup>1317</sup>.

Mit den frühesten Zeugnissen der Lehenverhältnisse 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<sup>1318</sup> durch das Hochstift Würzburg gewährt worden<sup>1319</sup>. Auch schon im Jahr 1283 gehört die Fähre Gustavsburg<sup>1320</sup> dem Kloster Altenmünster in Mainz, welches sich in Abhängigkeit vom Erzbistum Mainz befand und das Lehen an Kuno von Hattenberg vergab<sup>1321</sup>. Die benachbarte Fähre in Flörsheim<sup>1322</sup> dagegen lag 1250/1260 im Besitz der Herren von Eppstein<sup>1323</sup>, welche ihre Rechte 1492 an die Landgrafschaft Hessen verkaufen<sup>1324</sup>. Geteilte Besitzungen sind zu diesem Zeitpunkt ebenfalls schon möglich, wie im Falle der Fähre von Neuenheim<sup>1325</sup>. Das Kloster Schönau besaß 1217

<sup>1313</sup> Zu den einzelnen Besitzern der Fähren s. Online-Anhang, Katalog der Fährorte.

<sup>1314</sup> Spieß 2011, 50.

<sup>1315</sup> 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 Wertheim Belehnt und dieße vor alter Zeit solches alß ein Affter-Erblehn einigen hiesiger Grafschafft wertheimb unterthanen 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.).

<sup>1316</sup> Spieß 2011, 29 f.

<sup>1317</sup> Siehe oben.

<sup>1318</sup> Siehe M-174.

<sup>1319</sup> 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).

<sup>1320</sup> Siehe M-1,3.

<sup>1321</sup> Flug 2006, 203.

<sup>1322</sup> Siehe M-11,8.

<sup>1323</sup> Hoßbach/Großmann 2003, 17.

<sup>1324</sup> 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).

<sup>1325</sup> 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<sup>1326</sup>. 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<sup>1327</sup> ging<sup>1328</sup>. Hier handelte es sich vermutlich um Auseinandersetzungen, welche auch immer wieder an anderen Übergängen wie der benachbarten Fähre in Lohr und Sendelbach<sup>1329</sup> 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<sup>1330</sup>. 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<sup>1331</sup>. 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<sup>1332</sup>. In diesem Falle wäre es äußerst aufschlussreich zu klären, wie sich der rechtliche Status dieser Besitzung innerhalb dieser Zeit verändert<sup>1333</sup>. Mit der Säkularisierung gelangt die Fähre 1803 schließlich in den Besitz der Witwe des früheren Ochsenfurter Stadtschultheißen<sup>1334</sup>. Die beschriebenen Lehensfolgen lassen sich bis weit in die Neuzeit hinein mit unterschiedlicher Komplexität verfolgen<sup>1335</sup>, wie auch diverse Besitzerwechsel<sup>1336</sup>. Ebenso existierten Rivalitäten zwischen einzelnen

1326 Mays 1877, 5; Prückner 1988, 19f.

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 verdächtige Personen über die Fähre dem Zugriff entgehen (Markt Erlenbach 1958, 258).

1331 Siehe M-270.

1332 Kampfmann 1990, 23f.; 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-ZinBes 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, 8f.). 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 verpachtete 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, 147f.). 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<sup>1337</sup>. Konnten entsprechende Streitigkeiten nicht gelöst werden, konnte die nächsthöhere Instanz um Klärung angerufen werden, so z. B. 1684 bei einem Streit um die Fähre Nieder-rad<sup>1338</sup>, bei dem entschieden wird, dass der Fährmann unter Androhung von »10 Mark lötigen Goldes« Strafe nicht bei der Ausführung seiner Tätigkeit gestört werden darf<sup>1339</sup>. 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<sup>1340</sup>. 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 Auslöschung 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.).

<sup>1337</sup> 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](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 »Brückenfahrts« 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 Fährten 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-Darmstadt (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 geklärt Besitzverhältnisse wird die Fähre durch die Hofkammer des Kurfürstlichen 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 Wohnheitsrecht 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 conäuieren, und sie ihn an beyden Uffern nicht anfahren laßen, ja sogar die Seckenheimer ihr Geschäft 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 Rthl. 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).

<sup>1338</sup> Siehe M-32.

<sup>1339</sup> Hardt 2011, 13.

<sup>1340</sup> »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 alb 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<sup>1341</sup>. Auch der Sonderstatus der Fähre innerhalb der Ortsgerichtsbarkeit wird in einigen Fällen deutlich. So unterliegt der Fährmann von Mainstockheim<sup>1342</sup> 1540 nicht der Ortsgerichtsbarkeit, sondern dem Gericht der Lehensherren und in schweren Fällen der Zent in Kitzingen<sup>1343</sup>.

Neben kirchlichen und weltlichen Herren, welche von den Fähren profitieren, können die Einnahmen der Fähren auch für andere Zwecke verwendet werden<sup>1344</sup>. Bereits 1445 wird vom Schultheißen von Nilkheim<sup>1345</sup> ein Pachtzins in Höhe von einem Simmer Korn zum Erhalt der (vermutlich Aschaffener) Mainbrücke gegeben<sup>1346</sup>. Der Hinweis auf die Aschaffener Brücke findet sich nochmals 1730, wenn gesagt wird, dass sich die Fähre von Mainflingen<sup>1347</sup> im Besitz des Brückenbaufonds Aschaffenburg befindet<sup>1348</sup>. Auch die Verbindung der Fähre als Teil einer Immobilie lässt sich 1896 in Niedernberg<sup>1349</sup> nachweisen. Dort wird das Gasthaus »Mainlust« und damit das »*Recht der Mainquerfähre*« veräußert<sup>1350</sup>.

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<sup>1351</sup>. Dies erfolgte allerdings nur sehr schleppend und in der Regel mit einem Umweg über die Gemeinden, welche in den Besitz der Fähren gelangten<sup>1352</sup>. 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)<sup>1353</sup>. 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-Markt breit 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 Lehensherren 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 Erbstandsbrief 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.

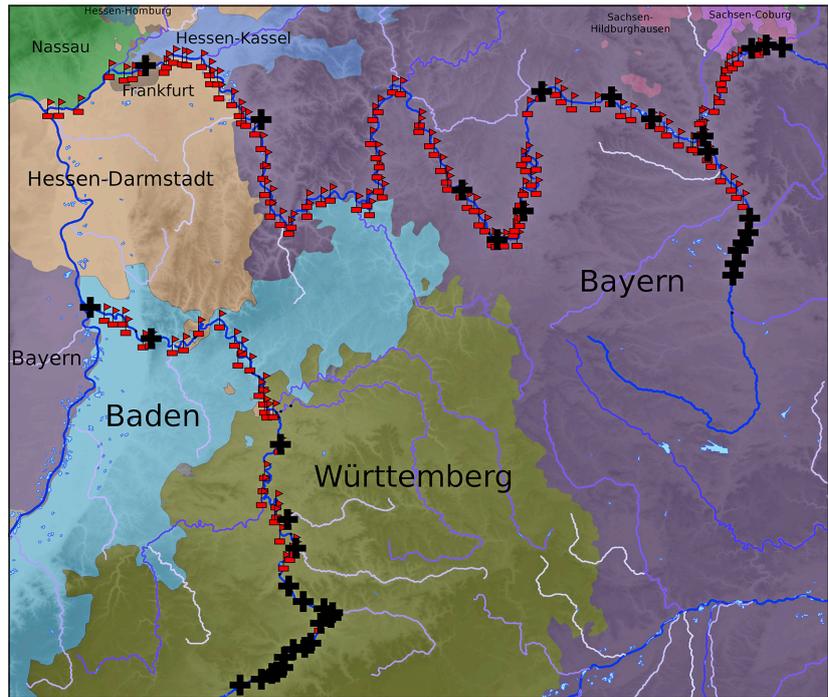
1350 Wagner 1994, 290.

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](http://www.peterheckert.org), Stand 24.07.2015). 1819 ist in Seligenstadt (M-69,5) der Zollbeamte auf der Großwetzheimer 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 Reichtnisse 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<sup>1354</sup>, es kommt aber auch zu Verkäufen<sup>1355</sup> oder es werden Fährmänner durch die Gemeinde angestellt<sup>1356</sup>. 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<sup>1357</sup> ab 1634 durch die Jahrhunderte nachvollzogen werden<sup>1358</sup>. 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<sup>1359</sup>.

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<sup>1360</sup>, 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).

<sup>1354</sup> z. B. ab 1867 in Rumpenheim (M-48) durch den Bürgermeister (Hill 2006, 141f.).

<sup>1355</sup> 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, 120f.). 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, 289ff.). Um das Jahr 1874 ist das Recht an der Mainfähre in Würth (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, 511f.).

<sup>1356</sup> z. B. wird ab 1945 in Seligenstadt (M-69,5) ein städtischer Fährmann angestellt (Spahn 1996, 39).

<sup>1357</sup> Siehe N-14.

<sup>1358</sup> Backes/Fillbrunn 1995, 103ff.

<sup>1359</sup> Backes/Fillbrunn 1995, 93.

<sup>1360</sup> Siehe Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

nommen<sup>1361</sup>. Recht detailliert sind in der »*Diedesheimer förchenfreyheit*«<sup>1362</sup> 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 nötig 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<sup>1363</sup>.

### 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.

<sup>1361</sup> 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, 248ff.). 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 Öhmdernete 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.).

<sup>1362</sup> Siehe N-80,5.

<sup>1363</sup> »Daentgegen zaigen sie anne, das höchstgedachte Churfürstliche Pfalz 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 untertenigst 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 pferdgehal-

ten 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 meütereit zutrügen, sie, die fergen, sambtlich inheimisch halten und bei dem fahr jederzeit finden laßen sollen oder, wo es sogar gefehrlich und nötig 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 über 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 Churfürstliche Pfalz uff Moßbach zu reißen, dasselbsten ubernachten und zu Diedeßheim uberefahren, laß man die fergen mit der nehen zu Gerach oder Haßmerßheim, wo es vonnöthen, auch erfordern. Hab man ihne allwegen in der hoffkuchen und keller daselbsten zimlich 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 Erbpachtssystem. 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 erkaufte sich auch gleichzeitig ein exklusives Recht, welches innerhalb eines klar definierten Flussabschnittes nur ihnen zugeteilt wurde. So wurde bei einem einheitlich geschlossenen Herrschaftsgebiet<sup>1364</sup> 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<sup>1365</sup> belegen, wo niemand außer dem Fährmann im Herrschaftsbereich des Abtes vom Sankt Jakobskloster zu Mainz Leute über den Fluss setzen darf<sup>1366</sup>. Die Bedeutung dieser Zusicherung der Herrschaft konnte so weit gehen, dass z. B. die Fährleute von Mundelsheim<sup>1367</sup> 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<sup>1368</sup>. Es ist aber auch möglich, dass den Fährleuten ein Exklusivrecht auf das Übersetzen von Wagen oder Fremden verliehen wird. So beschwerten sich 1732 die Fährleute von Mainflingen und Stockstadt<sup>1369</sup>, dass die konkurrierenden Fähren in Kleinostheim und Mainaschaff<sup>1370</sup> nicht nur »Menschen« [!], sondern auch Juden mit Vieh übersetzen<sup>1371</sup>.

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 Vergabepaxis zu vermitteln.

<sup>1364</sup> In Bereichen, wo die Territorien zweier unterschiedlicher Herren aneinandertießen, konnte die Lage auch eine andere sein.

<sup>1365</sup> Siehe M-50,5.

<sup>1366</sup> Zimmermann 1978, 136 ff.

<sup>1367</sup> Siehe N-144,7.

<sup>1368</sup> Hopf 1995, 283.

<sup>1369</sup> Siehe M-75 und M-81,5.

<sup>1370</sup> Siehe M-79 und M-83.

<sup>1371</sup> 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 (Arneht 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 Würth (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<sup>1372</sup>. Ebenso sind immer die durch die Fährleute zu erbringenden Dienste<sup>1373</sup> wie auch die an sie gerichteten Leistungen, vornehmlich der Fährnutzer<sup>1374</sup>, mitzubersichtigen, 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<sup>1375</sup>. 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.)<sup>1376</sup>. Auch eine kombinierte Abgabe aus Geld und Naturalien ist durchaus möglich<sup>1377</sup>. 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<sup>1378</sup> von 1745 deutlich wird. Dort werden »nebst denen bißherigen herrschaftlichen undt andteren schuldigkeiten« auch Abgaben für weitere Verwaltungseinheiten, Kirchen etc. genannt<sup>1379</sup>. Eine vergleichbare Situation liegt 1783 in Sassanfahrt<sup>1380</sup> vor, wo »10 Gulden für Ihre 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<sup>1381</sup>.

<sup>1372</sup> Siehe Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

<sup>1373</sup> Siehe Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.

<sup>1374</sup> Siehe Kap. Pflichten der Fährnutzer, S. 211.

<sup>1375</sup> 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.

<sup>1376</sup> 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, 94f. 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, 123ff.). 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, 172ff.) oder 1762 in Breitengüßbach (Schrott 1989, 666f.) 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, 155ff.). Eine Angleichung des Wertes ist bedauerlicherweise unumgänglich.

<sup>1377</sup> 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).

<sup>1378</sup> Siehe N-14.

<sup>1379</sup> »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 fünf 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 – künftighen alljährlich, undt zwarn auf Martini nechsthien zum ersten mahl, an gedachte unsere gefällverweserey nacher ladenburg 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 sechshundert guldten Capital, monathlich sechs guldten Entrichten« (Backes/Fillbrunn 1995, 22ff. 96ff.).

<sup>1380</sup> Siehe R-18,1.

<sup>1381</sup> Ochs 1992, 137.

Die gängigste Naturalie für die Abgabe ist das Korn<sup>1382</sup>, welches sich bis in das 20. Jahrhundert im gesamten Bearbeitungsraum nachweisen lässt und als Fährkorn bezeichnet wird. Aber auch Hafer und Stroh können vorkommen<sup>1383</sup>. Wein ist ebenfalls als Abgabe belegt<sup>1384</sup>. 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<sup>1385</sup>. Fische als Abgabe sind eher selten<sup>1386</sup>, 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<sup>1387</sup>.

Eher ungewöhnlich sind Produkte, welche der Fährmann wohl selbst anschaffen musste, um sie weiter zu vergeben. Dazu zählt das Wachs<sup>1388</sup> 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 Würzburg zu lehen rühret, und Jährlichen Ein pfund Inquer, und Ein Martins Hun Zinnset, zu rechtem Zinns lehen Verliehen Haben«<sup>1389</sup>. Zu den Sonderleistungen der Fährleute zählen auch die Nennungen von Mahlzeiten, welche die Fährleute reichen mussten. 1619 wird in Eibelstadt<sup>1390</sup> 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<sup>1391</sup>.

<sup>1382</sup> 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.).

<sup>1383</sup> 1379 und 1665 werden für die Fähre von Miltenberg (M124) zwei Malter Hafer gegeben, zusätzlich zu einer Geldabgabe (Keller 1999, 116 ff.).

<sup>1384</sup> 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).

<sup>1385</sup> 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.).

<sup>1386</sup> 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 eingantworteter 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, Sambstagen und Fastagen, jedesmahl zwey oder drey Pfundt, so lang biß erb 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).

<sup>1387</sup> Siehe dazu Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

<sup>1388</sup> 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).

<sup>1389</sup> 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.).

<sup>1390</sup> Siehe M-263.

<sup>1391</sup> Schicklberger 1998, 22. Auch in Klingenberg (M-113) erhielt der Stadtrat 1742 »Trunk und Brodt« plus »eine maas wein und für 2 Kreuzer 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<sup>1392</sup>. Dass sich der Fährkorn aber regional recht lange halten kann, zeigt die Bitte des Fährmanns von Trennfeld<sup>1393</sup>, der erst 1922 die Umwandlung der Abgabe in eine Geldzahlung beantragt<sup>1394</sup>.

#### 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<sup>1395</sup>. 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<sup>1396</sup>, oder aber um kleine, eher unbedeutende Fährstandorte<sup>1397</sup> besonders des 19. Jahrhunderts<sup>1398</sup>.

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<sup>1399</sup>. 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<sup>1400</sup> auch an kleineren Fährorten vorkommen<sup>1401</sup>. Einmalig hohe Pachtsummen liegen für die Fähre Neuenheim<sup>1402</sup> in bzw. bei Heidelberg vor. Bereits 1784 soll hier der Heidelberger Geheimrat von Babo für das Recht der Überfahrt in Neuenheim und in Ziegelhausen<sup>1403</sup>, 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<sup>1404</sup>. 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<sup>1405</sup>. Der Vergleich mit anderen überregional bedeutenden Fährstandorten am Rhein zeigt aber, dass die Pachtgebühren zum Teil beträchtliche Höhen

<sup>1392</sup> 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).

<sup>1393</sup> Siehe M-171,4.

<sup>1394</sup> Huller 1982, 146.

<sup>1395</sup> 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 B vel plus« und »de nauolo ibidem 5 B ʒ« (Fischer-Pache 1993, 294 ff.).

<sup>1396</sup> 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).

<sup>1397</sup> 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).

<sup>1398</sup> 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).

<sup>1399</sup> 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).

<sup>1400</sup> Siehe dazu Kap. Überblick über die Entwicklung des Brückenbaus, S. 246.

<sup>1401</sup> 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 Unter-eisenheim 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).

<sup>1402</sup> Siehe N-23.

<sup>1403</sup> Siehe N-29.

<sup>1404</sup> Mays 1877, 12.

<sup>1405</sup> Jaeger 1988, 44.

erreichen konnten. So musste z. B. für die Rheinfähre in Mannheim 1680 eine jährliche Pacht von 800 fl. aufgebracht werden<sup>1406</sup>.

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  $\mathcal{M}$  zwischen 1897 und 1900 in Bettingen<sup>1407</sup> bis zum Teil deutlich über 1000  $\mathcal{M}$  an mehreren Orten<sup>1408</sup>.

Eine bislang einzigartige Regelung der Abgaben stellt eine Fährordnung von 1715 in Karlstadt<sup>1409</sup> dar. Dort müssen die Fährleute zum Erhalt der Fähre einen Würzburger Schilling an das Hochstift Würzburg zahlen sowie 5 % ihrer Einnahmen<sup>1410</sup>. 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 Gemeindeglieder 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<sup>1411</sup>, 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<sup>1412</sup>.

Die meisten Zahlungen kommen allerdings erst ab dem 19. Jahrhundert auf und betreffen nur kleine unrentable Flussübergänge. So scheint sich in Himmelstadt<sup>1413</sup> 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<sup>1414</sup>. Auch in Untereisesheim<sup>1415</sup> 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<sup>1416</sup>. Im Jahr

<sup>1406</sup> Nieß/Caroli 2007, 170.

<sup>1407</sup> Siehe M-166, Sprotte 1982, 209.

<sup>1408</sup> 1880 in Klingenberg für 1011  $\mathcal{M}$ . (M-113, Berninger 1995, 266 f.), ab 1898 beträgt die Pacht in Ziegelhausen 5400  $\mathcal{M}$ ., vorher waren es 2500 bzw. 3600  $\mathcal{M}$ . (N-29, Hoppe 1970, 113; Knörr 1999, 160), 1912 bis 1915 in Rumpenheim für 2001  $\mathcal{M}$ . (Hill 2006, 142) und 1934 in Haßmersheim für 2350 RM (N-88,1, Müßig 2014, 12).

<sup>1409</sup> Siehe M-226.

<sup>1410</sup> Wehner 1986, 56 ff.

<sup>1411</sup> Siehe N-148,2.

<sup>1412</sup> Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 50.

<sup>1413</sup> Siehe M-232.

<sup>1414</sup> 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 Gemeindegliede um das Mindergebot gepachtet. Jeder Einwohner zahlt jährlich hierfür eine bestimmte Summe, etwa 8-9 kr., die Fremden zahlen extra« (Rippstein 1989, 169 f.).

<sup>1415</sup> Siehe N-105.

<sup>1416</sup> Angerbauer/Koch 1976, 111 ff.

1930 wiederum berät die Gemeinde Höchst<sup>1417</sup>, ob den Fährleuten ein fester Betrag aus der Gemeindekasse gezahlt werden soll, damit diese die Bürger von Höchst fortan kostenlos über den Main setzen<sup>1418</sup>. Eine kostenneutrale Vergabe des Fährrechts ist auch möglich, wie z. B. in Bettingen<sup>1419</sup>, wo der Fährmann zwischen 1945 und 1959 seine Aufgabe ohne eine Pachtleistung verrichtet<sup>1420</sup>.

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«<sup>1421</sup>, 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 Gemeindeglieder selbst besorgt werden, wie dies ab dem frühen 19. Jahrhundert in Kemmern<sup>1422</sup> nachweisbar ist<sup>1423</sup>.

### 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<sup>1424</sup> und Einführung der Mark fast durchgängig sämtliche Pachtgebühren bekannt sind<sup>1425</sup>. Die Übertragung der Werte in ein Diagramm zeigt, dass es zu einem kontinuierlichen Anstieg der Pachtsummen besonders im 18. Jahrhundert kommt (**Abb. 145**)<sup>1426</sup>. 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<sup>1427</sup>. Zuvor wurde ab 1812 immer wieder um PachtNachlässe gebeten, weil der vereiste Main und ein verringertes Verkehrsaufkommen die Einnahmen deutlich schmälern würden<sup>1428</sup>. 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 entgegenen 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<sup>1429</sup>. Zusätzlich mussten 1817 eine neue große Fahrbrücke für 360 fl. und eine Nähe für 250 fl. angeschafft werden<sup>1430</sup>. Es scheint sich also eher um regionale Probleme zur Bestellung des Fahrs zu handeln, welche sich ab 1834 wieder in Wohl-

<sup>1417</sup> Siehe M-25.

<sup>1418</sup> Schäfer 1986, 238.

<sup>1419</sup> Siehe M-166.

<sup>1420</sup> Sprotte 1982, 209.

<sup>1421</sup> 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).

<sup>1422</sup> Siehe M-400.

<sup>1423</sup> Schrott 1986, 507. 512.

<sup>1424</sup> Sprotte 1982, 148 ff.

<sup>1425</sup> 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.

<sup>1426</sup> 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).

<sup>1427</sup> 1809 bis 1818 waren dies Adam Friedrich Seelig, Paul Götze, Peter Günzer und Jacob Nikolaus Brönnner, 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).

<sup>1428</sup> Sprotte 1982, 59 f.

<sup>1429</sup> Sprotte 1982, 60.

<sup>1430</sup> Sprotte 1982, 63.

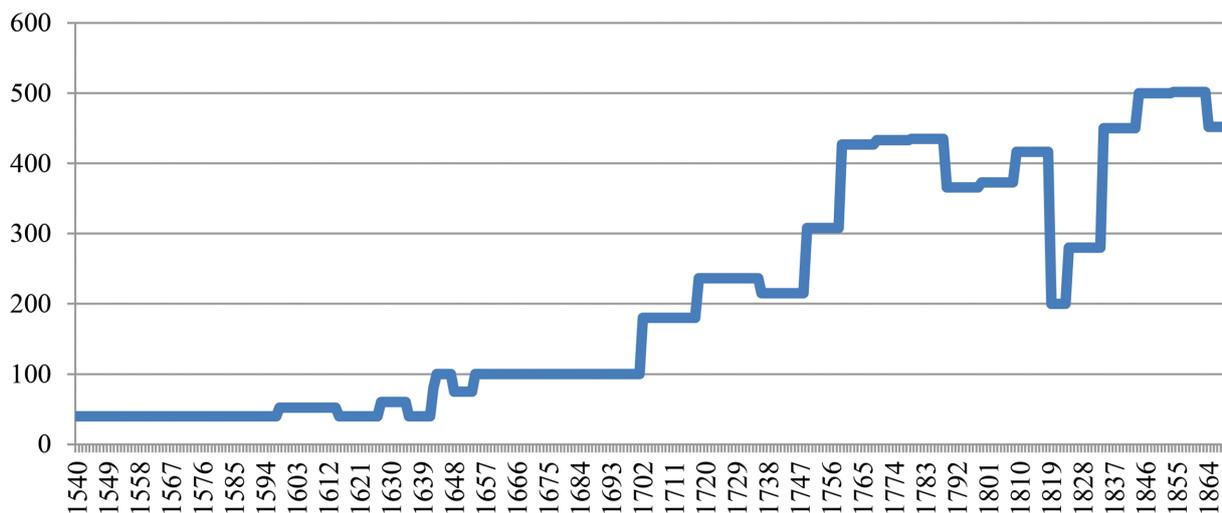


Abb. 145 Überblick über die Pachtentwicklung der Fähre in Wertheim. – (Grafik L. Kröger 2015).

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<sup>1431</sup>.

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<sup>1432</sup>, 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<sup>1433</sup>. Ein Vergleich mehrerer Fährstandorte unter Berücksichtigung großräumiger Ereignisse und der gut aufgearbeiteten Klimadaten in der Region<sup>1434</sup> könnte das bisherige Verständnis von Transport, Handel und Kommunikation in der frühen Neuzeit nachhaltig positiv beeinflussen<sup>1435</sup>.

<sup>1431</sup> 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.).

<sup>1432</sup> 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.

<sup>1433</sup> Probst 1981, 288.

<sup>1434</sup> Siehe dazu Glaser 1993.

<sup>1435</sup> 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.

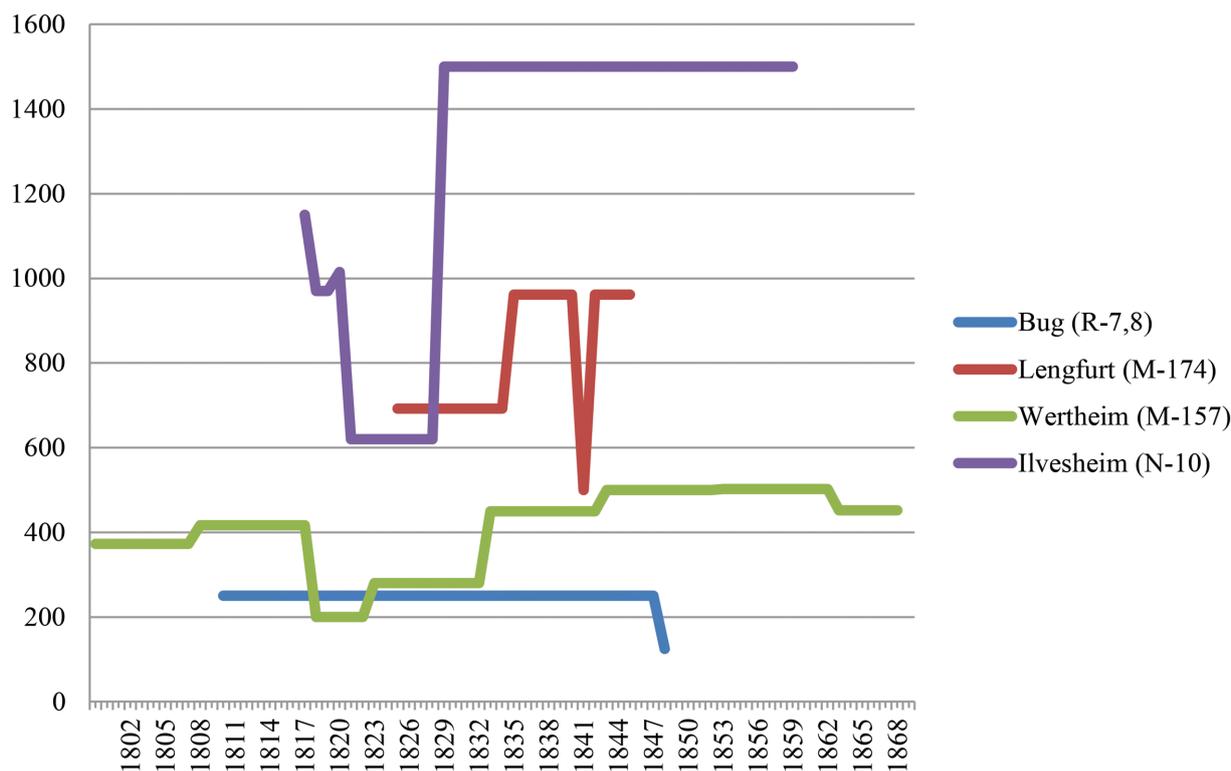


Abb. 146 Überblick über die Pachtentwicklung unterschiedlicher Fährstandorte im 19. Jh. – (Grafik L. Kröger 2015).

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<sup>1436</sup> mit seiner Pacht übernommen zu haben. So bat er 1642 um einen Nachlass von 50 Rthl. wegen Finanzierungsproblemen, konnte diese jedoch nicht zurückzahlen, sodass zehn Jahre später noch ein Zahlungsrückstand von 62 fl. 30½ kr. bestand<sup>1437</sup>. 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<sup>1438</sup>.

Auch Veränderungen innerhalb der Verkehrsführungen, wie z. B. der Bau der Brücke in Marktheidenfeld<sup>1439</sup> zwischen 1836 und 1846<sup>1440</sup> und damit der Verlegung der Straße Würzburg-Aschaffenburg, führt

<sup>1436</sup> Siehe M-157.

<sup>1437</sup> Sprotte 1982, 26 ff.

<sup>1438</sup> 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 Stadtprozellen 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).

<sup>1439</sup> Siehe M-179,4.

<sup>1440</sup> 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<sup>1441</sup> um Nachlass der Pacht bitten muss und sich seine Pachtschulden bei Eröffnung der Brücke 1846 auf 882 fl. belaufen<sup>1442</sup>. Die gleichen Probleme gelten aber auch offensichtlich für Baumaßnahmen im Kleinen. 1806 erhalten die Fährmänner von Bischberg<sup>1443</sup> 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<sup>1444</sup>.

Sicherlich einen Sonderfall stellt eine Tragödie 1717 in Bischberg<sup>1445</sup> 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<sup>1446</sup>.

### 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<sup>1447</sup>. Die typischen Pachtzeiten unterliegen erstaunlicherweise einem Dreijahressystem. So finden sich in der Regel Vergaben über drei<sup>1448</sup>, sechs<sup>1449</sup>, neun<sup>1450</sup> oder zwölf Jahre<sup>1451</sup>. Versteigerungen nach ein<sup>1452</sup>, zwei<sup>1453</sup> oder zehn Jahren<sup>1454</sup> 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<sup>1455</sup>. Die Versteigerung erfolgte wohl in der Regel durch den Gemeindegemeintheißen oder eine andere durch den Lehnsherrn eingesetzte Person. Zumindest musste ein

<sup>1441</sup> Siehe M-174.

<sup>1442</sup> Kuhn 2008b, 179f. 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).

<sup>1443</sup> Siehe M-393.

<sup>1444</sup> Arneth 1965, 240. Auch wenn für die Personenbeförderung nur ein Schelch oder Nachen und nicht wie vorgesehen eine Fahrbrücke vorhanden war, wie 1635 in Hafenhlohr (M-182,6), konnte die Pacht gesenkt werden (Schüll 2012, 14).

<sup>1445</sup> Siehe M-393.

<sup>1446</sup> Arneth 1965, 239.

<sup>1447</sup> 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, 73f.).

<sup>1448</sup> 1645 in Hafenhlohr (M-182,6), zuvor betrug die Pachtdauer zwölf Jahre (Schüll 2012, 14), 1817 und 1823 in Himmelstadt (M-232, Himmelstadt 2002, 202ff.), 1770 und 1849 in Erlabrunn (M-20,5, Muth 2009, 81; Lott 1984, 239f.), zwischen 1808 und 1892 in Astheim (M-312, Meusert 1996, 64f.), ab 1843 in Neuenheim (N-23, Lurz/Vogt 1990, 105f.; Jaeger 1988, 44).

<sup>1449</sup> 1851 und 1858 in Großwelzheim (M-72, Rücker 1972, 120), 1732 und 1742 in Klingenberg (M-113, Berninger 1995,

246ff.), 1787 in Rothenfels (M-185, Kolb 1992, 193), 1868 in Edingen (N-16,3, Fetzner 2008, 724ff.), 1755 in Ziegelhausen (N-29, Knörr 1999, 160), 1865 in Hochberg (N-169, s. Hagel/Pfizenmayer 1988, 53).

<sup>1450</sup> 1856 in Hanau (M-55,5), wobei der Pachtvertrag nach drei oder sechs Jahren gekündigt werden kann (Mahr 1993, 45f.).

<sup>1451</sup> 1864 in Kelsterbach (M-20,5, Steubing u. a. 1986, 146), 1599 und 1602 in Hafenhlohr: »*solches Fahr uff 12 Jahr verliehen worden*« (M-182,6, Schüll 2012, 5. 12f.), 1901 bis 1945 in Sommerach (M-302,2, Meusert 1996, 92f.).

<sup>1452</sup> 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, 50f.).

<sup>1453</sup> 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).

<sup>1454</sup> 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, 111ff.).

<sup>1455</sup> z. B. ging die Pacht in Bischberg (M-393) 1784/1785 vom 1. Mai (Walpurgis) bis 1. Mai (Arneth 1965, 235f.), 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<sup>1456</sup>. Wie diese Versteigerungen selbst abliefen, lässt sich anhand der Quellen kaum nachvollziehen. Bis 1847 sollen sich in Beihingen<sup>1457</sup> die »*Liebhaber selbst vor der Verhandlung in Rotten von sechs Mann ein(zu)teilen*«, um so als Gruppe auf die Fähre bieten zu können<sup>1458</sup>. Zu einer außergewöhnlichen Praxis kommt es bei der Versteigerung eines Erbanteils 1706 in Neckarhausen<sup>1459</sup>. Dort wird der ganzen Gemeinde durch den Büttel bekannt gemacht, dass bei der Zusammenkunft ein Licht mit einem eingesteckten Kreuzer angezündet wird. Den steigenden Parteien wird bedeutet, »*daß, sobald der Kreuzer herunter fallen würde, dem Steigenden das Achtel der Neckarfahrt verbleiben und zugeschlagen werden sollte*«, also eine Art Zeitmesser für die Versteigerung<sup>1460</sup>.

Um die Fähre erhalten zu können, musste in vielen Fällen eine Bürgschaft geleistet oder ein Bürge gestellt werden, der bei Zahlungsverzug als Sicherheit diente<sup>1461</sup>. Die Pachtsummen mussten ebenfalls an festgelegten Tagen entrichtet werden, entweder in einer einmaligen Abgabe oder in mehreren Ratenzahlungen<sup>1462</sup>. Sollte es dabei zu Verzögerungen kommen, konnten Verzugszinsen erhoben werden<sup>1463</sup>.

Es lässt sich an einzelnen Beschreibungen erahnen, dass es bei der Versteigerung des Fährlehens wohl zum Teil feuchtfrohlich zuging, angefangen damit, dass die Vergabe des Lehens 1647 in Wörth am Main<sup>1464</sup> mit einem Schoppen Wein, dem sogenannten »*Weinkauf*«, besiegelt wurde<sup>1465</sup>, bis zu der Angabe, dass bei der Vergabe der Fergen- und Fleckendiener-Pacht von Beihingen<sup>1466</sup> 1734/1735 insgesamt *2 Imi 8 Maß*, ca. 47 l, Wein ausgeschenkt wurden<sup>1467</sup>. Die Anzahl der anwesenden Personen ist dabei nicht bekannt. In Gegenden, in denen eher Bier konsumiert wird, wird dieses den »*Streichliebhaber[n]*« ausgeschenkt<sup>1468</sup>.

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 beschwerten 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 Pachtelös zu gering erscheint, wird eine nochmalige Verpachtung vorgenommen. Der Gemeinderat behält sich unter drei zuletzt Bietenden die Wahl und die Genehmigung vor*« (Angerbauer/Koch 1976, 111 ff.).

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 800 fl. verlangt (Kolb 1992, 193) und 1788/1789 in Wertheim (M-157) eine Bürgschaft in Höhe von 500 fl., 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 unBrige, zu wehrender Zeit über, deß anbefol-*

*nen und vertrauten Fähramptß, bey Tag und Nacht wie eß die Noturfft erfordert, nit vleissig und getreüwlich, darauf, Clag erfolgen würdt, abwarten, oder in unBerer ein geraumbten Behaubung 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 jedes zu kehren, zu wenden, und allen gebürenden Abtrag unsertwegen zuthun, verobligirt verpflicht und verbunden seyn sollen. Und wir die vorgenampte Bürgen bekennen auch, daß wir also wissender Dingen, unß mit gegenwärtiger Bürgschafft beladen dieselbe gutwilliglich auff und angenommen, versprechen auch, bey unBeren wahren Worten, Ehren Treüwen und glauben, auch Verpfendung unBerer 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 vollziehen, mit Verzeyhung aller Rechtlichen Behülff, Außzüg, ein und Widerrede, so unß Hauptsächeren und Bürgen zum Vortheil dem Closter aber zum Nachtheil und Schaden gereichen mögten, sondern alle geverde und Argelist hindan gesetzt*« (Kuhn 2008a, 183 ff.).

1462 1857 und 1863 ist die Pacht von Untereisesheim (N-105) »*vierteljährlich auf Martini, Lichtmeß, Georgi und Jakobi zu entrichten*« (Angerbauer/Koch 1976, 111 ff.).

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  $\frac{3}{4}$  Eimer (45 l) Bier in Bischberg (M-393, Arneth 1965, 235 f.).

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<sup>1469</sup>, ein Handgelöbniß abzulegen<sup>1470</sup>.

### Sonderfälle

An die Vergabe des Fährrechts konnte auch das Recht zur Betreibung eines Marktschiffes gekoppelt sein<sup>1471</sup>. Marktschiffe kommen an vielen Orten des Mains und Neckars vor. Ihre Funktion war es, während der Markt-tage größerer Zentralorte Personen und Waren von umliegenden Gemeinden morgens zum Markt und abends wieder zurückzuführen. Dafür erhielt der Schiffer eine Bezahlung, ähnlich dem Fährlohn<sup>1472</sup>. Hinzu kommen weitere Güter oder Privilegien, welche im Folgenden noch besprochen werden<sup>1473</sup>.

## 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 Lehnleute in Bezug auf die Überfahrt zu erfüllen hatten<sup>1474</sup>. 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<sup>1475</sup> schriftlich festgehalten worden<sup>1476</sup>.

<sup>1469</sup> Siehe M-319,5.

<sup>1470</sup> Meusert 1996, 42.

<sup>1471</sup> 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 »Herrenfahren« 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 aufgefördert, 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.).

<sup>1472</sup> Zu Marktschiffen, ihrer Funktion und speziellen Bauweise s. Heiman 1907, 59ff. 71ff.; Berninger 2003.

<sup>1473</sup> Siehe Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

<sup>1474</sup> Siehe z.B. die Fährgerechtigkeit von Segnitz (M-277,1) von 1500 mit einer ganzen Reihe an Forderungen (Frank 1982, 50ff.), für 1539 die »Fergenordnung« 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 Die-desheimer förchenfreyheit« von 1579 (N-80,5, Kollnig 1985,

263ff.), die »Fergenweisung« 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 Zwergfähre 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.).

<sup>1475</sup> Siehe M-69,5.

<sup>1476</sup> »[...] 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 eyne fauthen. und den scheffen, als dicke das not were« (Grimm 1840, 506). Auch bei Säumigkeit der Pacht konnte der Seligenstädter Abt den Fährleuten ab 1508 die Fahrbäume, also die Staktagen, 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<sup>1477</sup> und Neckargerach<sup>1478</sup> 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 Fährre in Neckarhausen ist für Wagenfahren ausgelegt, die von Neckargerach hingegen nicht<sup>1479</sup>. Dies wirkt sich auch auf die Pachtkosten aus, welche eine unterschiedliche Höhe besitzen, aber auch auf die zugeordneten Verwaltungseinheiten<sup>1480</sup>. Weitere Abweichungen sind, dass die Fährleute von Neckarhausen angestelltes Gesinde an der Fährre haben und dieses in den Text miteinbezogen wird. Zusätzlich zu den »normalen« Fahrten, sind ebenso der Hofstab, die Garde der Kurfürsten und Gemeindeglieder bei den Marktfahrten kostenlos zu transportieren. Auch wird das Kapital der Fährre auf 600 fl. mit entsprechenden Zinsen festgelegt. Eine Festlegung des Kapitalwertes für die Fährre von Neckargerach erfolgt nicht. Dafür ist der Hinweis enthalten, dass »die Leuth alsogleich beförderet« werden sollen<sup>1481</sup>.

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<sup>1482</sup>. Ebenfalls mussten die Bürger zum Teil kostenlos übergesetzt werden<sup>1483</sup>. Dies wurde al-

<sup>1477</sup> Siehe N-14, Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.

<sup>1478</sup> Siehe N-70, Liebig 1976, 133 ff.

<sup>1479</sup> 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.).

<sup>1480</sup> Für Neckarhausen: »6to Erbbeständere nebst denen bißherigen herrschaftlichen undt anderen 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 – künftighen alljährlich, undt zwarn auf Martini nechsthien zum ersten mahl, an gedachte unsere gefällverweserey nacher ladenburg acht Malter Korn nebst ein für allemahl zwey gulden 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 12kr. entrichten« (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.; Liebig 1976, 133 ff.).

<sup>1481</sup> Weitere Unterschiede, deren rechtliche Bedeutung nicht ganz klar ist, sind Nennungen von »Erpfachts« und »Erbsinses« sowie »eheliche nachfolger« und »eheliche Leibs Erben« (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.; Liebig 1976, 133 ff.).

<sup>1482</sup> 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 beschwerten 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 unBres 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 »sperrern 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 Marktstett (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 unverbotten. 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<sup>1484</sup>. 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<sup>1485</sup>, 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 Ionen, mit Namen, von einem Wagen Fuder zween Pfennig, von

gebroede ehehalten umb einen hauslaib [...]« (Engel 1949, 53f.; 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, 50ff.). 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 fuhr«. Dies wird 1560 nochmals im Weisthum wiederholt (Lohmann 2001, 148f. 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 Pfalz, so ihren churf. gnaden zustendig, gehn Heidelberg oder hienuff reiset oder sonsten zur hoffhaltung geführt, 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 über den Necker hinüber und herüber ebemmessig 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, bauoder brenholz oder anders füret, deßgleichen ein jettwedern kellerngleichfalls ohne alle entgeltnuß hinüber oder herüber zu füren verpflichtet« (Kollnig 1985, 263ff.). 1589 sind die Fährleute von Zelligen (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, 183ff.). 1664 ist der Herrschaft von Sassanfahrt (R-18,1) von allen Über-

fahrtkosten bei Nacht und Tag befreit (Ochs 1992, 137). 1700 werden in Randersacker (M-258,3) speziell die Ratsherren von den Überfahrtkosten 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, stellen 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 unentgeltlich 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, 64f.). 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, 92f.).

<sup>1483</sup> 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 1kr. zahlen (Lott 1984, 239f.). 1930 sollen die Bürger von Höchst (M-25) kostenlos über den Main gesetzt werden (Schäfer 1986, 238).

<sup>1484</sup> Siehe dazu Kap. Pflichten der Fährnutzer, S. 211.

<sup>1485</sup> 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«<sup>1486</sup>.

Zusätzlich zu den lokalen Überfahrten wurde der Fährmann verpflichtet, auch das Militär kostenlos zu fahren<sup>1487</sup>. 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<sup>1488</sup>. Neben den verpflichtenden Fahrten konnte die Fährleute aber auch schnell zum Spielball zwischen den Mächten werden. So wurde der Fährmann von Eibelstadt<sup>1489</sup> 1673 dazu aufgefordert, beim Einfall französischer Truppen seine Fahrbrücke nach Würzburg zu bringen oder zu versenken<sup>1490</sup>. Eine Versenkung der Fährleute von Zelllingen<sup>1491</sup> und auch Zell<sup>1492</sup> erfolgte 1866 durch den Ortsvorsteher, um das Übersetzen preußischer Truppen zu verhindern<sup>1493</sup>. Dasselbe ereignete sich ebenfalls an einer ganzen Reihe von Orten zum Ende des Zweiten Weltkrieges, um amerikanischen Truppen den Übergang zu erschweren<sup>1494</sup>.

### 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<sup>1495</sup>.

<sup>1486</sup> Mai 1908, 83 f.

<sup>1487</sup> 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 Fährleute beschädigen, sie in ihren Tätigkeiten beschränken und nur in Ausnahmefällen Fahrgeld 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 Fährleute 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 Hafelohr (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 Fahren kostenfrei überzusetzen seien (Kohl 1986, 156). 1814 beschwerten sich die Fährleute von Obrigheim (N-80,5), dass sie »Während des ganzen Kriegs seit 22 Jahren [...] wenigsten 30000 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 Fährleute von Wörth (M-110) bei Tag und Nacht genutzt, um amerikanische Truppen über den Main zu setzen (Trost 1989, 320 f.).

<sup>1488</sup> Siehe die Bitten um Pachtminderung in Kap. Pacht und Vergabe der Fährleuten, 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 Commandanten (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.).

<sup>1489</sup> Siehe M-263.

<sup>1490</sup> Schicklberger 1998, 24 f.

<sup>1491</sup> Siehe M-235,5.

<sup>1492</sup> Siehe M-246.

<sup>1493</sup> Nikolai 1997, 99; Kohl 1986, 156.

<sup>1494</sup> 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.), Hafelohr (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.).

<sup>1495</sup> 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<sup>1496</sup>, wenn der Main vollkommen zu- gefroren war, eine Fahrbahn über das Eis für den Transport von Holz aus dem Forst schaffen<sup>1497</sup>. Auch die Sicherung von Ufern<sup>1498</sup> oder die Beseitigung von Hindernissen im Wasser konnte zu den Auf- gaben der Fährmänner zählen. So wird der Fährmann von Eibelstadt<sup>1499</sup> extra dafür entlohnt, dass er den Main von Hölzern befreit<sup>1500</sup>. Ungewöhnlich ist die mehrfache Nennung 1447, 1494 und 1537 in Lohr bzw. Sendelbach<sup>1501</sup>. Dort wird der Fährmann aufgefordert, für einen freien Abfluss des Brunnens oberhalb des Dorfes zu sorgen und diesen alle 14 Tage zu fegen<sup>1502</sup>. Quasi zu den wasserbaulichen Maß- nahmen gehört die Aufgabe des Fährmanns von Trennfeld<sup>1503</sup>, der ab dem 19. Jahrhundert dafür sorgen soll, dass am Main ein Badeplatz abgesteckt ist, in dem auch Nichtschwimmer baden können<sup>1504</sup>. 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<sup>1505</sup>. In Lengfurt<sup>1506</sup> war der Fähr- mann 1624<sup>1507</sup> und zwischen 1826 und 1836 verpflichtet, jedes Jahr 100 Weidschelche voll Mainsand abzuliefern<sup>1508</sup>.

Auch die Pflege der Zufahrten zur Fähre oblag vermutlich den Fährleuten. In Besigheim<sup>1509</sup> musste ein Nebenarm des Neckars mit Hilfe einer kleinen Brücke überwunden werden, um zur Anlegestelle zu gelan- gen. 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<sup>1510</sup>. Sollten ein Feuer, Hochwasser oder andere Notsituationen vorkommen, waren die Fährleute verpflichtet, sich an der Fähre aufzuhalten und zum Teil die Fahrgäste kostenlos überzusetzen<sup>1511</sup>.

<sup>1496</sup> Siehe M-104,5.

<sup>1497</sup> 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 Eibel- stadt (M-263, Schicklberger 1998, 31f.).

<sup>1498</sup> Der Fährmann von Ingersheim (N-150) ist 1488 verpflichtet, mit wasserbaulichen Maßnahmen die Neckarinsel zu schüt- zen (Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 44).

<sup>1499</sup> Siehe M-263.

<sup>1500</sup> 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 Beihin- gen (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 gänzlich enthalten und niemanden etwas ent- wenden« (Bürkle 1989, 143ff.).

<sup>1501</sup> Siehe M-198.

<sup>1502</sup> 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 unbüwighch sätze, 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 Anlege- plätze der Fähre (Hagel/Pfizenmayer 1988, 53).

<sup>1503</sup> Siehe M-171,4.

<sup>1504</sup> Müller/Kuhn 1990, 167.

<sup>1505</sup> Zur Schaffung einer Fahrrinne bei Niedrigwasser ist auch der Fährmann von Eibelstadt (M-263) verpflichtet (Schicklberger 1998, 31).

<sup>1506</sup> Siehe M-174.

<sup>1507</sup> »EB 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, Pflaste- ren, 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 gehor- samblich erzeigen und stellen, dafür ihme dann von iedem Schelch voll Sandt sechß alte Pfenning soll gerecht und gege- ben werden« (Kuhn 2008a, 183ff.).

<sup>1508</sup> Kuhn 2008a, 178. Auch der Fährmann von Mundelsheim (N-144,7) sollte 1794 bei Wasserbaumaßnahmen nicht nur sein Schiff für 15kr. am Tag zur Verfügung stellen, sondern auch den benötigten Sand für 6kr. pro Kasten (0,3m<sup>3</sup>) herans- schaffen (Hopf 1995, 282f.). Um in der Stadt oder am Müns- ter von Wimpfen (N-100,9) Baumaßnahmen zu unterstützen, soll der Fährmann 1376 sein Fahrzeug für eine tägliche Leih- summe von 5 Schillingen zur Verfügung stellen (Frohnhäuser 1870, 104).

<sup>1509</sup> Siehe N-136,8.

<sup>1510</sup> Breining 1925, 174.

<sup>1511</sup> 1660 waren die Fährleute in Wörth (M-110) verpflichtet, sich »In fewer und wassergefahr« am Fahr aufzuhalten (Markt Erlenbach a.M. 1958, 479f.; Trost 1989, 303ff.). 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 48kr. Lohn erhält (Berninger 1995, 247ff.). Auch in Randers- acker (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<sup>1512</sup> zwischen 1826 und 1836 die Fischerei kontrollieren<sup>1513</sup>. 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<sup>1514</sup> 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<sup>1515</sup>. Ähnlich geartet dürfte die Verpflichtung von 1741 in Nordheim<sup>1516</sup> 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<sup>1517</sup>. Eine nicht ganz eindeutige Formulierung findet sich 1500 in Segnitz<sup>1518</sup>. 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<sup>1519</sup>, diese vom Ort wegzuschaffen und über den Fluss zu bringen sind<sup>1520</sup>. Die Anweisungen von 1745 für die Fährleute von Neckarhausen<sup>1521</sup> beziehen sich dagegen ganz klar auf feindliche Unterwanderungen. So werden die Fährleute aufgefordert, verdächtige Waren und Personen sowie Soldaten ohne beglaubigte Pässe nicht übersetzen bzw. direkt dem Oberamt in Ladenburg oder der churfürstlichen Hofkammer zu melden<sup>1522</sup>. Ebenso zu den städtischen Aufgaben gehörte die Verpflichtung des Fährmanns von Wörth<sup>1523</sup> 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*«<sup>1524</sup>, oder die Aufgabe des Fährmanns von Klingenberg<sup>1525</sup> von 1730, die amtliche Post über den Fluss zu bringen und dort an die Empfänger zu verteilen<sup>1526</sup>. 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<sup>1527</sup>. Bislang einmalig ist eine Dienstleistung des Fährmanns von Niederrad<sup>1528</sup> im Jahr 1500. Offensichtlich war er dazu verpflichtet, vorbeifahrende Schiffe mit seinem Boot anzufahren und um Almosen für das Aussätzigen-Spital zu bitten. Jedenfalls beschwerten sich die »*Siechen*«, dass er dieser Aufgabe nicht mehr ordnungsgemäß nachkommen und auch Geld unterschlagen würde<sup>1529</sup>. Der Umgang mit Armen und Bettlern scheint allgemein des Öfteren ein Problem des Fährmanns zu sein<sup>1530</sup>. 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 Persohnen, 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 fernerer 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 beschwerten sich die Erlenbacher (Markt Erlenbach a. M. 1958, 481). Etwa zur selben Zeit beschwerten 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<sup>1531</sup> gedroht, »bey Verlust seines fahrts« Bettler überzusetzen<sup>1532</sup>. In Eibelstadt<sup>1533</sup> soll der Fährmann nachdrücklich die »armen und gebrechenhaften Leute« mit dem Schelch in die Nachbarorte fahren, also wegschaffen. Diese Aufgabe bleibt bis 1734 bestehen<sup>1534</sup>.

In Trennfeld<sup>1535</sup> werden die Fährleute 1585 ermahnt, den Fischern, wo es nötig ist, zu helfen und umgekehrt<sup>1536</sup>. Auch müssen die Fährleute in Wertheim<sup>1537</sup> 1654 beim Bau der Brücke über die Tauber mit-helfen<sup>1538</sup>.

### Umgang mit Fahrgästen

Die Fährleute durften die Fahrgäste nicht zu lange am Ufer warten lassen<sup>1539</sup>. Dies scheint immer wieder ein Problem zu sein und wird bereits 1471 in Gustavsburg-Kostheim<sup>1540</sup> 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«<sup>1541</sup>. Eine soweit überschaubar ein-zigartige Regelung wird 1421 und 1453 in Schwanheim<sup>1542</sup> 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

<sup>1531</sup> Siehe M-258,3.

<sup>1532</sup> 1670 erhielt er für jede »Armenfuhr« 2kr. und 1704 noch 9Pf. (Strasser 1986, 9ff.).

<sup>1533</sup> Siehe M-263.

<sup>1534</sup> Schicklberger 1998, 22 ff.

<sup>1535</sup> Siehe M-171,4.

<sup>1536</sup> »dem Fehrn zu helfen. deßgleichen soll der Fehr innen auch zu helfen schuldig sein, unnd darneben vleissig Achtung unnd Aufsehens darauf haben« (Müller/Kuhn 1990, 168f.).

<sup>1537</sup> Siehe M-157.

<sup>1538</sup> 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, 29ff., 37. 41ff.).

<sup>1539</sup> 1660 sollen die Fährleute von Wörth (M-110) »durch fahr-leßigkeit 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, 479ff.; Trost 1989, 303ff.). 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, 119f.). Auch in Wertheim (M-157) sollen Fahrgäste von einer Überfahrt zur anderen nicht mehr als fünf Minuten warten müssen (Sprotte 1982, 106f.), 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, ungesäumt befördern, so daß die Essenszeit und 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 zeigt, daß sich noch andere Überfahrende in ebensoviel Zeit aufschließen können. 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 erteilen

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, 304f. 309ff.). 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. EB sollen auch alleweg zween fergen sein zue dem fahr« (Frank 1982, 50ff.). 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, 52f.). 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, 145f.).

<sup>1540</sup> Siehe M-1,3.

<sup>1541</sup> Grimm 1840, 530. Eine Strafe erteilte 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).

<sup>1542</sup> Siehe M-27.

pennig oder dry heller gebin vff des apts hoffe, ader sal drymal ruffen, wan er wil anfar; 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 nachgebür 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<sup>1543</sup>. Eine ähnliche Regelung wird in Segnitz<sup>1544</sup> 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«<sup>1545</sup>.

Eine ungewöhnliche Regelung in Bezug auf das Übersetzen wird in Marktstett<sup>1546</sup> 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 fehrig unser Herrschaft zum ehsten 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«<sup>1547</sup>. Die immer wieder vorkommenden Ermahnungen an die Fährleute, dass sie sich den Fahrgästen gegenüber höflich und verlässlich verhalten und keine überhöhten Preise fordern

<sup>1543</sup> 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](http://www.rumpenheim.de/Geschichte/geschichte.html) [Stand 27.07.2015]).

<sup>1544</sup> Siehe M-277,1.

<sup>1545</sup> Frank 1982, 50ff. 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; Meuser 1996, 74ff.). Auch in Gaustadt (R-2,4) existiert 1541 ein Gemeindegelch, welcher im Weistum genannt wird: »Zum zwelften, nachdem die in der gemein ein gemein 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 hinvergefarn 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 vmbliegenden dorfern ein gemein 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, 110f. 227ff.). 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, 115ff. 232ff.). Die besondere Situation des Gemeindegelches 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 Gemeindegliedern bedient. Dazu wanderte der Fahrbaum, die Stakstange zum Antieb der Fähre, von Haushalt zu Haushalt. 1683 kommt es aber zum Widerstand 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. 232f.). Auch in Kemmern (M-400) wird die Fähre 1836 durch die Zahlungen aller Gemeindeglieder in Höhe von 3 fl. angeschafft. Der Fährdienst wird reihum durch die Gemeindeglieder versehen und der Lohn zwischen Fährmann und Gemeindekasse geteilt (Schrott 1986, 511f.).

<sup>1546</sup> Siehe M-280,8.

<sup>1547</sup> Engel 1949, 53f.; Selzer 1961, 133.

sollen, ist wohl nicht unberechtigt<sup>1548</sup>. 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<sup>1549</sup> 1745 zuvorkommend verhalten, damit das Fahr keinen schlechten Ruf erhält, sondern beständig von Fahrgästen genutzt wird<sup>1550</sup>. Ebenso wird auf die Sicherheit der Fahrgäste Wert gelegt. Dies betrifft nicht nur das Verhalten der Fährleute und den baulichen Zustand des Schiffes<sup>1551</sup>, sondern auch, dass z. B. 1904 in Neuenheim<sup>1552</sup> keine Betrunkenen mit dem Schiff übergesetzt werden dürfen<sup>1553</sup>. Es

<sup>1548</sup> 1435 werden die Fährleute von Wertheim (M-157) ermahnt, die Fahrgäste freundlich und schnell überzusetzen. 1624 werden die Fährleute nochmals aufgefordert, »in einem grossen gefehrlichen windt und wo daß wasser sehr groß, haben fehrrer alzeit darauff zu sehen daß sie die Leuth ohne Clagbahr halten und nicht übernehmen sollen, wirdt aber einer hiewider thun und mehr als sich gebührt erhehen, oder auch sonsten im holen und überführen sowohl frembter als ingessener 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. 24f. 123f.). 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 erbarm raths lehen leut die fergen des fars undern Eulenberg irer der fergen etlicher unordnung halben fur und an gedachten ein erbarm 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 Wirtshäuser und Gesellschafften soviel möglich meiden, wie auch deß Gottblästerlichen fluchenß und schwerenß, neben deme unnötigen Zancken, gentslichen und zumahl laiderlichen sich enthalten« (Kuhn 2008a, 183ff.). 1769 beschwerten 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 Holzfuhrern 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, 45f.). 1870 wird der Fährmann von Niedernberg (M-95,5) aufgefordert, »das Publikum mit gebührender Gefälligkeit und Artigkeit prompt (zu) bedienen« (Wagner 1994, 290).

<sup>1549</sup> Siehe N-14.

<sup>1550</sup> »2do Sollen sie [...] auch jeder Zeit mit allnöthiger bereitschafft undt fleißigem gesindt solche versehen, damit dierthalben keine Klagen geführt undt niemandt von ihnen oder denen ihrigen behinderedt, sonderen umb den billigen lohn also gleich befördert undt sicher übergeführt werden mögen. 3tio Sollen sie Erbbeständtere sowohl als ihr gesind sich gegen alle reyßendte undt wandersleuthe, nicht weniger einheimische mit guten wortten undt willen erzeugen, damit das fahr nicht beschreiet, sonderen in beständiger besuchung und ruhm erhalten werdden möge« (Backes/Fillbrunn 1995, 22 ff. 96 ff.).

<sup>1551</sup> Siehe weiter unten.

<sup>1552</sup> Siehe N-23.

<sup>1553</sup> 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, 45f.). 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, 119f.). Auch ist 1861 in Wörth (M-110) vermerkt: »Den Zwergfährrern 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 Zwergfährrer 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, 304f. 309ff.). 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 überfülltet«, 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, 129f.; Lott 1984, 34f.). Das größte Unglück ereignet sich am 12. April 1814 in Miltenberg (M-124). Beim Übersetzen sächsischer Soldaten gerät die Fähre in Schiefelage und kentert. 62 Soldaten sowie die drei Fährleute finden den Tod (Vierengel 1985, 46f.; 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<sup>1554</sup>. Dazu wurden am Ufer Markierungen angebracht, nach denen sich der Fährmann zu richten hatte<sup>1555</sup>.

## Fährzeiten

Die Fährzeiten wurden den Fährleuten recht klar vorgegeben. So müssen sie sich in vielen Fällen von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang<sup>1556</sup> an der Fähre aufhalten oder aber es musste permanent ein Fährmann an der Fähre präsent sein<sup>1557</sup>, wozu Fährhäuschen eingerichtet wurden<sup>1558</sup>. Ebenso sind Beschränkungen möglich, wenn auch eher selten, wie z. B. 1593 in Kemmern<sup>1559</sup>. Dort darf die Fähre nicht mehr nach dem Ave-Maria-Läuten fahren<sup>1560</sup>. 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, 206 f.), 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).

<sup>1554</sup> Der Fährmann von Ilvesheim (N-10) durfte um 1900 die Nähe nur bis zu einer Wasserhöhe von 2,8 m über Normal nutzen, den Nachen aber bis 4,5 m (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 Fährten, 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).

<sup>1555</sup> Zu den Markierungen s. Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

<sup>1556</sup> 1856 in Hanau (M-55,5, Mahr 1993, 45 f.). 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).

<sup>1557</sup> 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 Löwenwirthshaus 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 Fähr-

mann 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, 219 f.). 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, 143 ff.).

<sup>1558</sup> 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 15 fl. 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. 58 f.). Siehe dazu auch Kap. Ausstattung des Fährlehens mit Gütern, S. 222.

<sup>1559</sup> Siehe M-400.

<sup>1560</sup> 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 übersetzt werden (Höfling 1835, 263 f.).

sodass sie für jeden einsehbar waren<sup>1561</sup>. Genauso konnte die Fährordnung selbst an einem öffentlichen Ort einsehbar sein. So musste z. B. die Fährordnung von Eibelstadt<sup>1562</sup> 1769 neu geschrieben werden, weil diese durch sächsische Soldaten zerrissen worden war. Es ist zu vermuten, dass die Ordnung direkt an der Fähre ausgehängen hatte<sup>1563</sup>. Gleiches gilt auch für Fährtarife oder die Adresse des Fährmanns, welcher den Nachtdienst übernahm und nicht in einem Fährhäuschen schlief<sup>1564</sup>.

### Pflege der Fähre und Einrichtungen

Die Fährleute waren zudem dazu verpflichtet, das ihnen anvertraute Fahr mitsamt der Fahrzeuge<sup>1565</sup> und sonstiger Ausstattung<sup>1566</sup> in einem guten Zustand zu erhalten. So wird den Fährleuten von Himmelstadt<sup>1567</sup> 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«<sup>1568</sup>. Auch der Verlust von Fahrzeugen kann den Fährleuten in Rechnung gestellt werden<sup>1569</sup>. Wurden die Fahrzeuge nicht

<sup>1561</sup> 1859 waren wohl die Fahrzeiten der Fähre von Breitengüßbach (M-404) in allen Schenklokalen ausgehängt (Schrott 1989, 184 ff. 187). Um 1843 beschwerten 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).

<sup>1562</sup> Siehe M-263.

<sup>1563</sup> 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.).

<sup>1564</sup> 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 Fährhäuschen aushängen, damit insbesondere der etwas spät in der Nacht zurückkehrende sich zurecht finden weiß« (Trost 1989, 308. 311).

<sup>1565</sup> 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.).

<sup>1566</sup> 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 hauben, 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 Handvesten. 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 Handvesten, daß sie keineswegß in Abnehmen 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.).

<sup>1567</sup> Siehe M-232.

<sup>1568</sup> Himmelstadt 2002, 202 ff.

<sup>1569</sup> 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 ersetzen hat (Meusert 1996, 64 f.).

von den Lehnsherren gestellt, so waren die Fährleute verpflichtet, diese – zum Teil unter Angabe spezifischer Eigenschaften – selbst anzuschaffen<sup>1570</sup>, wie z. B. in 1603 in Nordheim<sup>1571</sup>. Dort wird der Fährmann aufgefordert, für das Fahr »guten Prücken und Fahrschelchen« bereitzuhalten<sup>1572</sup>. Ebenfalls wird den Fährleuten mit Strafe gedroht, wenn sie den Besitz anderer schädigen. 1777 werden die Fährleute von Wertheim<sup>1573</sup> 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<sup>1574</sup>.

### 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<sup>1575</sup>. Neben diesen grundlegenden Befugnissen kommen aber auch regionale Besonderheiten vor. So ist in manchen Fährrechten das bereits besprochene Recht, Sand schöpfen zu dürfen oder Fischerei zu betreiben, enthalten<sup>1576</sup>.

So wird 1508 darauf hingewiesen, dass die Fährleute von Seligenstadt<sup>1577</sup> 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<sup>1578</sup>. Auch der Bau der Fähren kann durch die Lehnsherren bezuschusst werden. So dürfen die Fährleute von Miltenberg<sup>1579</sup> 1665, »wan ein neue Fahrnöhen zu bawen vonnöthen«, das nötige Holz aus dem herrschaftlichen Haagwald schlagen<sup>1580</sup>. Im Rahmen eines Streites 1473 mit dem Bader von Nordheim<sup>1581</sup>

1570 1607 und 1682 ist der Fährmann von Hafenhof (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 Nöhe 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 »mitelmäßiger 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<sup>1582</sup>.

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<sup>1583</sup> festgehalten und bestimmt, dass er von Frohn-, Wacht- und anderen Diensten befreit sei, damit der Fährdienst nicht leidet<sup>1584</sup>.

## 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<sup>1585</sup>.

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<sup>1586</sup>.

<sup>1582</sup> Meusert 1997, 74.

<sup>1583</sup> Siehe N-70.

<sup>1584</sup> »Am andern soll der Ferg keines Fröhrens, Wacht undt andere Beschwerde, 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, 132f.). 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.).

<sup>1585</sup> Siehe dazu das vorangegangene Kapitel.

<sup>1586</sup> 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](http://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<sup>1587</sup> nachweisen. Dort zahlen Bürger, welche einen Weingarten auf der gegenüberliegenden Flusseite 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<sup>1588</sup>. 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<sup>1589</sup>. 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<sup>1590</sup> genannt. Die Fährleute hatten dessen Zahlung von den Lengfurter<sup>1591</sup> Fährleuten gefordert und nach dessen Verweigerung pfänden lassen<sup>1592</sup>. 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<sup>1593</sup> 1624 vorgeschrieben, dass sie »einen Laib Brodts [...], sechß Pfundt schwer und Kauffman-Bgut« entrichten müssen<sup>1594</sup>. Die Abgabe wurde pro Haushalt gezahlt und ermöglichte für ein Jahr die kostenlose Überfahrt aller Bewohner über den Fluss. In Marktstef<sup>1595</sup> wird 1496 festgelegt, »daß derselbig ferge soll uns ueberfuehren, einen iglichen mit seinem hausgesind oder gebroede eehalten 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«<sup>1596</sup>. 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<sup>1597</sup> 1568, dass Teile der Lengfurter ihm den »Fährlaib« nicht zahlen wollten und er den Weinfahrern wegen des Fährlohns hinterherlaufen müsse<sup>1598</sup>. 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<sup>1599</sup>. 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 (Meuser 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<sup>1600</sup>. 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<sup>1601</sup> 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<sup>1602</sup>. Laut der Fackenhof-

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, 191 ff.). 1563 wird in der Fahrordnung 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 § [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 überzuführen, 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 Hafenhof (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 Ochsen gespannt 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).

<sup>1600</sup> 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.).

<sup>1601</sup> Siehe M-157.

<sup>1602</sup> »Verzeichnus des jährlich fallenden Fahrkorn und Brodes – Wertheimb giebt jährlich auff daß Neujahr anfangend und sich endent Ein jeder Borge 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. Rettersheim 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 Sonntag vor Bartomaei anfangend und sich endent 14 Sümmern 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. Rötzbach 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<sup>1603</sup> 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<sup>1604</sup> von 1845/1846 aus dem Fährverband aus. Mit der Neugliederung des Reichsgebietes im Rahmen des Reichsdeputationshauptschlusses und der Säkularisation besteht der Fahrverband um 1860 aus elf bayerischen und vier badischen Gemeinden, welche Fährkorn, Fährlaib oder eine Barsumme entrichten<sup>1605</sup>. Neben den einheitlichen Zahlungen können auch gestaffelte Pauschalbeträge vorliegen. So entrichten in Neckarhausen<sup>1606</sup> 1694 die Erdinger Bürger jährlich zu Martini vier Simmern Korn für Fahrten mit einem Einspanner, Tagelöhner, vermutlich zu Fuß, dagegen nur zwei Simmern<sup>1607</sup>. Bislang nur vereinzelt nachweisbar, aber vermutlich an diversen Orten üblich, ist eine Abgabe unterschiedlicher Gewerbetreibender mit ihren eigenen Produkten. In Karlstadt<sup>1608</sup> zahlen die Bürger 1715 zu Weihnachten zwei Pfennige, welche als »Fährdreier« 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 Barbieren »barbieren« 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<sup>1609</sup> zu seiner Geldsammlung aufbrach, gab der Bürgermeister ihm ein Opfergeld von zwei Pfund sowie einen Ehrentrunke von einem Viertel Wein und einen Christweck<sup>1610</sup>. Für Wagenfahrten musste aber weiterhin gezahlt werden<sup>1611</sup>.

*term.: 19 Sry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod. Haßloch giebt jährlich den Sonntag 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 Sonntag 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, 30f.).*

<sup>1603</sup> Hofmann 1956.

<sup>1604</sup> Siehe M-179,4.

<sup>1605</sup> Sprotte 1982, 30f. 65f. 76f.; 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).

<sup>1606</sup> Siehe N-14.

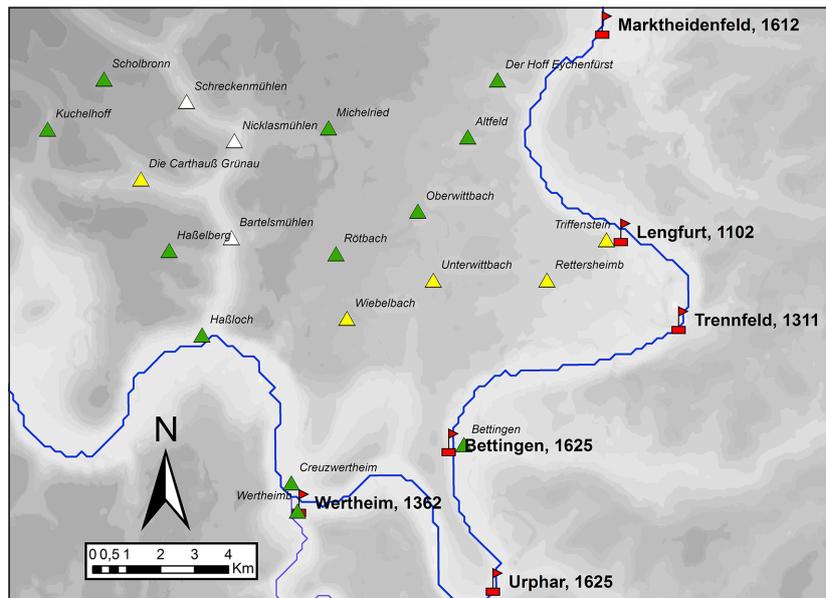
<sup>1607</sup> Fetzer 2008, 719.

<sup>1608</sup> Siehe M-226.

<sup>1609</sup> 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, 30f.), 1764 in Lohr (M-198, Höfling 1835, 263f.) 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, 218f.). 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 Zelligen (M-235,5, Rossel 1955, 23).

<sup>1610</sup> 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 36kr. erhält. Darüber beschwert sich dieser. Die sonstigen Kosten für das Einsammeln des Fährkorns belaufen sich auf 9fl. und 49kr. bzw. 1814 auf 12fl. und 22kr. 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 besucht und gebraucht, bei der Einsammlung gedachten Fahrkorns 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, 237ff.; Spies 2014, 158).

<sup>1611</sup> Wehner 1986, 56ff.



**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<sup>1612</sup>. Dafür werden zum Teil freiwillige Jahres-, Monats- oder Wochenkarten eingeführt<sup>1613</sup>, 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<sup>1614</sup> 1804 »Bei jeder Kindstauf, Leichenbegängnis oder Hochzeit 2 Maß Bier und eine gute Portion Brod« zu<sup>1615</sup>. Auch für Sonderfahrten konnten feste Abgaben definiert werden. 1751 erhalten die »Zwerchfehrern« für das Übersetzen einer Personengruppe beim Markungsumgang 24 kr. »Wasserfuhrlohn«<sup>1616</sup>. 1866 erhält der Fährmann von Randersacker<sup>1617</sup> für das Übersetzen des Postboten eine jährliche Pauschale von 15 fl<sup>1618</sup>. In Lengfurt<sup>1619</sup> 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**)<sup>1620</sup>.

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

<sup>1612</sup> 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).

<sup>1613</sup> 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).

<sup>1614</sup> Siehe M-356,9.

<sup>1615</sup> Vogt 1979, 218 f.

<sup>1616</sup> Mägerlein 1961, 103.

<sup>1617</sup> Siehe M-258,3.

<sup>1618</sup> Auch für das Übersetzen der Prozessionen erhält er von der Kirche Wein (Strasser 1986, 12 ff.).

<sup>1619</sup> Siehe M-174.

<sup>1620</sup> »Quittung: Über 45 sage vierzig fünf Wagen, 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<sup>1621</sup>, oder die Fährleute bitten, oft erfolglos, um die Erhöhung der Überfahrtgebühren<sup>1622</sup>. So klagen die Fährleute von Wertheim<sup>1623</sup> 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<sup>1624</sup>, Heidenfeld<sup>1625</sup> und Prozelten<sup>1626</sup>, die nur in Wertheim nicht stattfanden. Dies wird vermutlich abgelehnt, da die Fährleute 1623 nochmals um eine Erhöhung bitten<sup>1627</sup>. 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<sup>1628</sup>.

Im Folgenden die einzelnen Preiskataloge der unterschiedlichen Fährstandorte aufführen zu wollen, soll nicht Ziel dieser Arbeit sein<sup>1629</sup>. Vielmehr sollen neben besonders frühen Preisnennungen vor dem Jahr 1600

<sup>1621</sup> 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 Übernehmen, 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).

<sup>1622</sup> In Besigheim (N-136,8) bitten die Fährleute 1809 und 1845 um die Erhöhung der Fahrpreise, 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).

<sup>1623</sup> Siehe M-157.

<sup>1624</sup> Siehe M-174.

<sup>1625</sup> Siehe M-179,4.

<sup>1626</sup> Siehe M-144,5.

<sup>1627</sup> Sprotte 1982, 24.

<sup>1628</sup> Ab 1921 werden die Fahrpreise in Wertheim (M-157) verhältnismäßig an die Bahnpreise gekoppelt (Sprotte 1982, 195). Für 1922 ist die Gebührenordnung von Hafenhof (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 Fahrgebühren gebeten (Fetzer 2008, 728). In Ilvesheim (N-10) werden 1923 die Fahrgebühren 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 Fährten verkauft oder ältere Pflichten, wie in Bischberg (M-393), durch Einmalzahlungen abgelöst werden (Arneht 1965, 240).

drei Gebührenordnungen exemplarisch die Entwicklung der Regelungen vermitteln. Der früheste Bericht über einzelne Fahrpreise ist 1379 aus Miltenberg<sup>1630</sup> 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<sup>1631</sup>. Auch in Wertheim<sup>1632</sup> 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<sup>1633</sup> gingen, war die Überfahrt allerdings kostenlos<sup>1634</sup>. Im Gegensatz zu anderen Orten am Main scheinen in Seligenstadt<sup>1635</sup> 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<sup>1636</sup>. In Obernburg<sup>1637</sup> stand dem Fährmann 1483 von jeder Wagenfuhr »ein Sail« zu. Dabei handelt es sich um einen Bund Ähren<sup>1638</sup>. Auch an anderen Orten werden für Wagenfuhren Abgaben gezahlt, welche der Fährmann wohl direkt aus der Ladung erhielt<sup>1639</sup>. In Segnitz<sup>1640</sup> 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<sup>1641</sup>.

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<sup>1642</sup>. Eine Ausnahme stellt, wie in vielen anderen Fällen auch, Wertheim<sup>1643</sup> dar. Dort wird 1624 eine neue Gebührenordnung mit folgendem Text erlassen<sup>1644</sup>:

»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 doppel, 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, 116f.

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 über Meyne, daz eyn iglich burg[er]e zu Selgenstat den fyrgen schuldig ist, wann sie yne furen über den Meine und wieweder her über, eyn jungen hell[e]r mit eyme weyne und pherden und knechte[n], die dartzu gehören, wieweder und vor dry junge hell[e]r, und vonn eyme kar[r]n pherde und knechte, die dartzu gehören, 2 ju[n]ge hell[e]r, wann sie mit den baumen gefaren mogen; aber wann sie mit den rudern faren muß[e]n so sal ma[n] yne zu zytliche[n] dinge[n] yrne lone beßern, also daz sie doch nyema[n]t über schetzen; und ußblendige lude han solicher fryheyde nit, doch sulle sie sie doch auch nit über schetzin« (Lohmann 2004, 391).

1637 Siehe M-104,5.

1638 Strasser 1993, 269f.

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 geben ein siechling der frucht, so er fuhr« (Lohmann 2001, 148f.). 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, 132f.). 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 Kreuz-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, Hasloch, Hasselberg, Michelrieth, Altfeld, OberWittbach, UnterWittbach, Röttbach, Röttersheim, Schollbrunn, und die Eichenförster Höfe, zahlen für die Personen ohne Ausnahme 1.) bey den hiesigen Jahr-Märkten 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 geht, Zwey Pfenning; 4.) wann es an das oberste Zeichen geht, Drey Pfenning.
- III. Die Stadt- und Kreuz-Wertheimische Juden werden für ihre Personen bey vorgemeldten Fällen den übrigen Einwohnern gleich gehalten.
- IV. Die sämtliche Fahr-Lohn-Ortschaften zahlen 1.) für ein Pferd Zwey Kreuzer, 2.) für eine Scheit-Holz- und andere dergleichen leichte Fuhrn, 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 Fuhrn von Bau- oder Schneid-Holz ist, wenn solche Eigenthümern aus den Fahr-Lohn-Ortschaften gehören, zu zahlen A.] bey ordinairm 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 &c. den nämlichen Tag zurück; so ist die Rückfahrt frey, es mag Jahr-Lohn-Ortschaften oder Fremde betreffen.
- VII. Von den Einwohnern aus den Fahr-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 ghet, 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 ordinairm 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 hohem Wasser, 1.) wann selbiges an das unterste Zeichen an gemeldtem Stocke geht, für jede Fuhr 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 passieren.
- X. Von schweren Wein-Fuhrn wird A.] bey ordinairm Wasser gezahlet für die Fuhr 48 Kreuzer bis 1 Gulden; B.] bey höherm Wasser 1 Gulden bis 1 Gulden 20 Kreuzer.
- XI. Die hiesigen und Kreuz-Wertheimischen Schug-Juden 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 ordinairm 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 Fuhrn, wie auch diejenige Schultheissen und Burgermeister, welche Amts halber in die Stadt gehen, sind von allem Fahr-Geld befreyt. Signatum Wertheim den 23ten Septembris 1783.



Aus Beiderseitigen Regierungen  
dahier.

Abb. 149 Tax-Reglement der Fähr 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 hülf nehmen ist der lohn doppell. – Desgleichen 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 ubemeihen 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.* <sup>1645</sup>

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 übersetzt 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)<sup>1646</sup>. Diese besitzt eine sehr klare Strukturierung und umfasst im Kern noch dieselben Punkte wie die 159 Jahre ältere

<sup>1645</sup> Sprotte 1982, 24f.

<sup>1646</sup> Transkription: »Tax-Reglement für die Mayn-Fahr-Beständer I. Die Stadt Wertheim, nebst den Ortschaften Kreuz-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, Hasloch, Hasselberg, Michelrieth, Altfeld, OberWittbach, UnterWittbach, Röttbach, Röttersheim, Schollbrunn, und die Eichenförster Höfe, zahlen für die Personen ohne Ausnahme 1.) bey den

hiesigen Jahr-Märkten 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 geht, Zwey Pfenning; 4.) wann es an das oberste Zeichen geht, Drey Pfenning. – III. Die Stadt- und Kreuz-Wertheimische Juden werden für ihre Personen bey vorgemeldten Fällen den übrigen Einwohnern gleich gehalten. – IV. Die sämtliche 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 aufgedgliedert. 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<sup>1647</sup> von 1858 sagen. Auch sie wurde konzipiert, um in der Öffentlichkeit gezeigt zu werden (**Abb. 150**)<sup>1648</sup>. 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<sup>1649</sup>. 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<sup>1650</sup>. 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 ordinarem 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 ordinarem 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 hohem Wasser, 1.) wann selbiges an das unterste Zeichen an gemeldetem 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 ordinarem 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 ordinarem 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 Burgermeister, 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).

<sup>1647</sup> Siehe M-404.

<sup>1648</sup> 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, Unteroberdorf und Höfen hat es bei den herkömmlichen Bestimmungen zur Zeit sein Bewenden. – Scheßlitz, den 1. Juni 1858 – Königl. bayr. Landgericht« (Schrott 1989, 183).

<sup>1649</sup> 1432 in Seligenstadt (M-69,5, Lohmann 2004, 391), 1496 in Makrtstef (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 Unter-eisesheim (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).

<sup>1650</sup> 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).



**Abb. 150** Gebührenordnung der Fähr von Breitengüßbach (M-404) von 1858. – (Schrott 1989, 183).

stellen angefahren wurden und für diese Fahrten ebenfalls gestaffelte Preise verlangt wurden, je nach Fahrtlänge<sup>1651</sup>. Dies könnte beides mit der starken Verlagerung des Flusses und der Entstehung von Sandbänken zusammenhängen. 1746 klagten jedenfalls die Fährleute, dass sich der Flusslauf zu ihrem Schaden verändern würde und sie das entstandene Altwasser zuschütten und einen neuen Weg herstellen müssten<sup>1652</sup>.

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<sup>1653</sup> wird dies erst in der Zeit um 1800 üblich und mit verdoppelten Preisen vergütet, oder aber der Fährmann darf seine Bezahlung selbst verhandeln<sup>1654</sup>.

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<sup>1655</sup>.

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

<sup>1651</sup> Schweda 1989, 113; Maierhöfer 1964, 15.

<sup>1652</sup> Schrott 1989, 177.

<sup>1653</sup> 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.

<sup>1654</sup> 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).

<sup>1655</sup> 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 Kreuz-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« (Arneht 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<sup>1656</sup> zeigt. Dieser beschwert sich, dass die Fährleute ihren Dienst nicht ordnungsgemäß verrichten und zu hohe Preise bei Fremden verlangen würden<sup>1657</sup>. Genauso klagen auch die Fährleute von Besigheim<sup>1658</sup> 1752, dass die Fremden für die Überfahrt zwar nur einmal bezahlen müssten, aber wegen des vielen mitgeführten Gepäcks häufig zweimal gefahren werden müsse<sup>1659</sup>. 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<sup>1660</sup> von einer nochmaligen Zahlung befreit<sup>1661</sup>. Das Übersetzen von Fremden war aber nicht allen Fährorten erlaubt, und so kommt es immer wieder zu Streitigkeiten<sup>1662</sup>.

Die Kontrolle von Hin- und Rückfahrten scheint zuweilen ein größeres Problem darzustellen, wie ein Beispiel aus Wertheim<sup>1663</sup> und Eichel<sup>1664</sup> 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<sup>1665</sup>.

Vergünstigte Preise für Kinder, wie sie heutzutage üblich sind, gab es vor dem 20. Jahrhundert offenbar nicht<sup>1666</sup>. Zwar ist immer wieder davon die Rede, dass Minderjährige den Fährdienst versehen, und durch den Unfalltod von drei kleinen Kindern 1782 in Bürgstadt<sup>1667</sup> wissen wir, dass auch Kinder mit der Fähre fahren. Eigene Preise existieren aber nicht. Einen, soweit überschaubar, einzigartigen Fall bildet die Gestaltung der Fahrpreise von 1664 in Sassanfahrt<sup>1668</sup>. Den Fährleuten und Bewohnern werden keine Preise vorgeschrieben, sondern diese werden separat für jeden einzelnen Fall verhandelt<sup>1669</sup>. Preise können auch

<sup>1656</sup> Siehe N-150.

<sup>1657</sup> Stein 1903, 160; Leiprecht 1979, 45 f.

<sup>1658</sup> Siehe N-136,8.

<sup>1659</sup> Schulz u. a. 2003, 630; Breining 1925, 175.

<sup>1660</sup> Siehe M-157.

<sup>1661</sup> Sprotte 1982, 42.

<sup>1662</sup> 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, Arneith 1965, 232 f.), 1723 in Walheim (N-135, Breining 1925, 175) und 1734 in Illersheim (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 Ein-

heimische 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.).

<sup>1663</sup> Siehe M-157.

<sup>1664</sup> Siehe M-159.

<sup>1665</sup> 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).

<sup>1666</sup> 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).

<sup>1667</sup> Siehe M-126,5, Schmitt/Berberich 1978, 27.

<sup>1668</sup> Siehe R-18,1.

<sup>1669</sup> Ochs 1992, 137.

sprunghaft mit dem Umbau der Fähre ansteigen. Vor 1870 müssen die Bewohner von Niedernberg<sup>1670</sup> nur die Hälfte der Überfahrtkosten zahlen. Mit dem Bau einer neuen Fähre wird auch von ihnen der volle Preis verlangt<sup>1671</sup>.

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<sup>1672</sup>. Auch werden die Fahrgäste von Wörth<sup>1673</sup> 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.«<sup>1674</sup> In Nordheim<sup>1675</sup> müssen 1603 die Fahrgäste, wenn sie einen Schubkarren mit sich führen, diesen selbst in den Schelch einladen<sup>1676</sup>. Zudem war es eine Arbeitersparnis für den Fährmann, wenn er so wenig wie möglich über den Fluss setzen musste. So wird 1551 in Rothenfels<sup>1677</sup> 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<sup>1678</sup>.

### 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<sup>1679</sup>.

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<sup>1680</sup>. 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

<sup>1670</sup> Siehe M-95,5.

<sup>1671</sup> Wagner 1994, 290.

<sup>1672</sup> Über die unterlassene Hilfe beschwerten 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.).

<sup>1673</sup> Siehe M-110.

<sup>1674</sup> Trost 1989, 309 f.

<sup>1675</sup> Siehe M-307,3.

<sup>1676</sup> Meusert 1997, 74 ff.

<sup>1677</sup> Siehe M-185.

<sup>1678</sup> Kolb 1992, 191 f.

<sup>1679</sup> 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 5<sup>th</sup>/7<sup>th</sup> and 11<sup>th</sup> century consisted of a big raft-ferry for cattle and wagons 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).

<sup>1680</sup> 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<sup>1681</sup> finden. Dort wird eine »*Fargaben zu Nidernburg*« genannt<sup>1682</sup>. 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<sup>1683</sup>. Ähnlich unspezifisch sind auch die meisten Hinweise auf die Anleger selbst. 1454 werden in Segnitz<sup>1684</sup> zwar Fährländern auf beiden Seiten des Mains genannt, deren Gestaltung ist aber vollkommen unbekannt<sup>1685</sup>. 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<sup>1686</sup>. Ebenso wird in Eibelstadt<sup>1687</sup> 1518/1519, 1525 und 1706 in einem Rechtsstreit mit Winterhausen<sup>1688</sup> 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<sup>1689</sup>. Informationen darüber, wie der Weg beschaffen war, fehlen ebenfalls. Die Aufgabe, die Zufahrtsstellen in Ordnung zu halten, wurde den Fährleuten übertragen<sup>1690</sup>. In Würth<sup>1691</sup> erfahren wir 1861, dass zu den Zufahrten auch Pflöcke zum Festmachen zählen und allgemein für eine erleichterte Zugänglichkeit der Fähre gesorgt werden soll<sup>1692</sup>.

<sup>1681</sup> Siehe M-95,5.

<sup>1682</sup> Wagner 1994, 288; 1982, Abb. 16.

<sup>1683</sup> Zu den Nennungen von Straßennamen mit Bezug auf die Fähre s. Kap. Geographische Lage der Fährstandorte auf der Mikroebene, S. 177.

<sup>1684</sup> Siehe M-277,1.

<sup>1685</sup> 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).

<sup>1686</sup> »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.).

<sup>1687</sup> Siehe M-263.

<sup>1688</sup> Siehe Sommerhausen – Winterhausen M-265,4.

<sup>1689</sup> 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.

<sup>1690</sup> 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.).

<sup>1691</sup> Siehe M-110.

<sup>1692</sup> »Für die Fährbrücken und Schelche müssen an beiden Main-ufem 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 Zwergfähern auf das eifrigste besorgt werden muß.« Zum Schutz der Schiffe sollten die Fähr Rampen 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<sup>1693</sup>, oder einfache Hochwasserlinien<sup>1694</sup>. Die bislang früheste Nennung stammt von 1539 aus Wimpfen<sup>1695</sup>, auch wenn die Markierung nur aus einem eingeschlagenen Nagel oder dem Stand des Wassers im Verhältnis zu am Wasser befindlichen Objekten besteht<sup>1696</sup>.

Eine einzigartige Besonderheit stellen 1896 beschriebene »Wahrschaupfähle« in Neckarhausen<sup>1697</sup> 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<sup>1698</sup>.

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«<sup>1699</sup> von 1579 belegen. »Und so sich zu winterzeitein eyßgang begibt und der Necker zulaufft und die ein nehen vom fahr in die Ellntzer bach gefürt«, werden besondere Regelungen für das Einkommen der Fährleute festgelegt<sup>1700</sup>. Die Einrichtung von Schiffswinterungen für die Fähren lässt sich bis weit in die Neuzeit hinein verfolgen. In Untereisesheim<sup>1701</sup> 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<sup>1702</sup> getroffen, dass die Fähre für eine Gebühr von 12 fl. dort jeden Winter untergebracht werden kann<sup>1703</sup>.

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<sup>1704</sup>. Hier lassen sich auf den Darstellungen von 1560 und 1686 neben den Fahrzeugen auch ein Gehöft bzw. ein Fahrhäuschen

<sup>1693</sup> 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).

<sup>1694</sup> In Zelllingen (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).

<sup>1695</sup> Siehe N-99,5.

<sup>1696</sup> »Welicher ein kleiner Necker gehaissen, und was lones ein jedes farpars stuck in ainem kleinen 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.).

<sup>1697</sup> Siehe N-14.

<sup>1698</sup> Backes/Fillbrunn 1995, 58.

<sup>1699</sup> Siehe N-80,5.

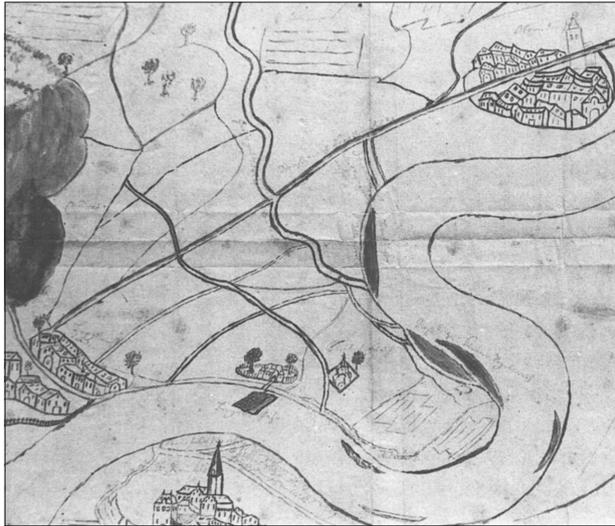
<sup>1700</sup> Kolling 1985, 263 ff.

<sup>1701</sup> Siehe N-105.

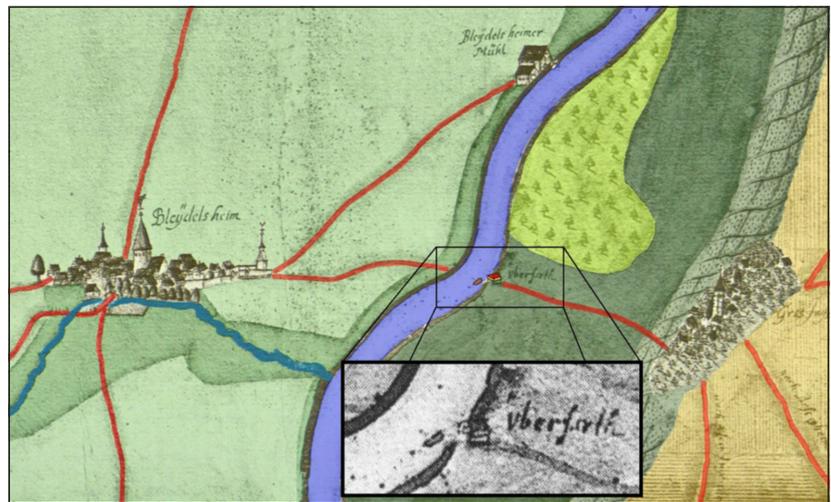
<sup>1702</sup> Siehe N-110.

<sup>1703</sup> 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).

<sup>1704</sup> 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).

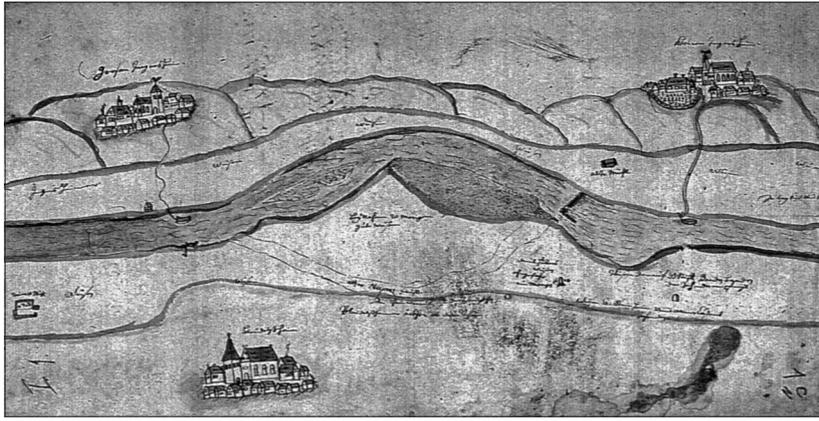
finden (Abb. 151)<sup>1705</sup>. Auch für andere Orte liegen recht frühe Darstellungen der Fährgehöfte vor. Während auf den Karten von Heinrich Schickhardt von 1598 nur einzelne Punkte mit Beschriftungen von der Lokalität der Fährstation sprechen, aber keine Details preisgeben<sup>1706</sup>, lässt 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)<sup>1707</sup>. 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<sup>1708</sup>. Auch ist nicht immer zu erkennen, ob es sich dabei um

<sup>1705</sup> Schöner 1991, 76f.

<sup>1706</sup> 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).

<sup>1707</sup> Schulz 1994, 299.

<sup>1708</sup> 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<sup>1709</sup>. Konnte dem Fährmann kein eigenes Haus gestellt werden, bestand wohl die Möglichkeit, ihn in Gebäuden der Gemeinde unterzubringen. In Randersacker<sup>1710</sup> 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<sup>1711</sup>. Besser abgesichert ist die Vergabe eines Schlafplatzes in Hirschhorn<sup>1712</sup> 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<sup>1713</sup>.

An vielen Fährorten finden sich kleinere Fährhäuschen, 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*«<sup>1714</sup>. Auch Passagieren konnte es als Unterstand beim Warten dienen<sup>1715</sup>. So kann es vorkommen, dass auf beiden Seiten des Flusses ein Häuschen errichtet wurde, dies stellt eher eine Ausnahme dar<sup>1716</sup>. 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**)<sup>1717</sup>. Diese mussten von den Fährleuten in einem guten Zustand erhalten werden<sup>1718</sup>. Während sich kleine Fährhäuschen bereits ab dem 18. Jahrhun-

<sup>1709</sup> Fährhäuschen werden genannt 1525 in Bischberg (M-393, Arneth 1965, 233), 1607 in Hafenlohr (M-182,6), dieses 1701 beschrieben als »*Fährhäuslein samt daran stoßendem Garten und Rain, dann 5-6 Morgen Wiesen, worunter die Hälfte 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 Karlbürg 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).

<sup>1710</sup> Siehe M-258,3.

<sup>1711</sup> Strasser 1986, 14.

<sup>1712</sup> Siehe N-47,5.

<sup>1713</sup> Spiegelberg 2007, 68 f.; Kissinger 1900, 145.

<sup>1714</sup> Nennung von 1861 für Wörth (M-110, Trost 1989, 304 ff.).

<sup>1715</sup> 1780 werden die Passanten von Wertheim (M-157) ausdrücklich erwähnt (Sprotte 1982, 36 ff.).

<sup>1716</sup> 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.).

<sup>1717</sup> 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).

<sup>1718</sup> 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<sup>1719</sup>, werden eine ganze Reihe wohl um die Mitte des 19. Jahrhunderts neu errichtet<sup>1720</sup>. 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<sup>1721</sup> 1900, nach der Einweihung der Brücke feierlich durch die Fährleute mit Hilfe von Böllern verbrannt<sup>1722</sup>.

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<sup>1723</sup> 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<sup>1724</sup>. 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<sup>1725</sup>. 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)<sup>1726</sup>. 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.

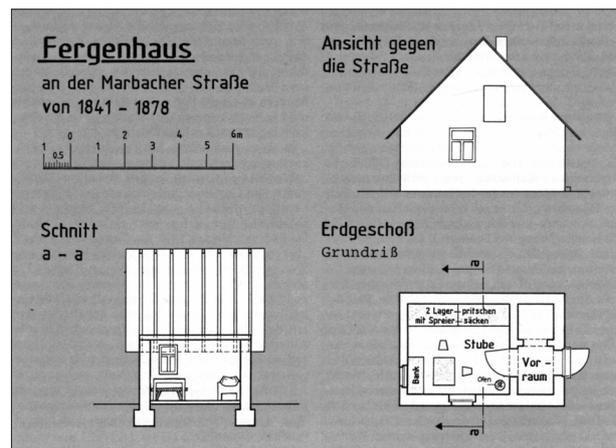


Abb. 154 Rekonstruktion des Fährhäuschens von Beihingen (N-152,7) aufgrund einer umfassenden Beschreibung von 1841. – (Bürkle 1989, 152f.).

1719 Fährhäuschen befinden sich u.a. 1709 in Hanau (M-55,5, Mahr 1993, 55), 1757/1778 in Beihingen (N-152,7, Bürkle 1989, 140f.), 1772 in Würth (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, 178f.). 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, 173ff.).

1721 Siehe M-124.

1722 Schirmer 2004, 51; Keller 1999, 121f.

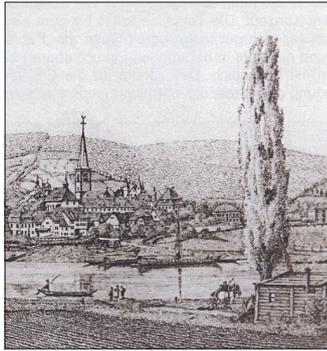
1723 Siehe M-198.

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, 44f.; Schulz 1994, 290. 302).

1725 »Die dem Mainfährlehen zustehende Güter, als – a. die Aecker betragen 70¼ Morgen und 2689 Ruthen und sind

auf 209fl. geschätzt. – b. die Gärten ¼ Morgen 310 Ruthen geschätzt auf 224fl. – c. die Wiesen 21 ¼ Morgen 1034 ½ Ruthen sind um 3048fl. angeschlagen. Das Recht zu allen Zeiten über den Main zu fahren ist auf 3082fl. 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 unentgeltlich ist auf 300fl. geschätzt. Die Fahrbäume aus dem roten Berge unentgeltlich zu beziehen, ist taxiert zu 75fl. Das Recht bei Ablieferung der Gült jedesmal 8 Maas Wein alter Lohrer Gemäßes von dem kl. Rentamte zu beziehen 18fl. Das Recht im sogenannten Schergenhouse am Maine, das auf dem Fahrgute steht, zur Beförderung der Ueberfahrt sich aufhalten ist zu 100fl. taxiert. Dagegen haften auf dem Fährhengut auch folgende Lasten. – a. An ständiger Gült jährlich 9fl. 50 [?]/8kr. – b. Für den Fischfang resp. ein sogenanntes Altwasser zum Fischfang halten zu dürfen sind ins Rentamt jährlich zu zahlen 21 ½ kr. – c. An ständiger Steuer jährlich 38fl. 13 3/5kr. – d. Die Unterhaltung des sämtlichen Fahrgeschirres ist zu 80fl. gerechnet. Den zeitlichen Bewohnern im sogenannten Schergenhouse, Vieh und Wagen zu allen Zeiten unentgeltlich überzuführen 4fl.« (Höfling 1835, 264f.).

1726 Ruf 2003, 91ff.



**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<sup>1727</sup> kommen auch Grundstücke für die Holzversorgung<sup>1728</sup> vor oder Flächen, deren Funktion oder Nutzung unbekannt ist<sup>1729</sup>. Recht umfangreich sind die sogenannten »Krieger-Huebgüter«, welche den Fährleuten von Bürgstadt<sup>1730</sup> 1639 verliehen werden. Sie bestehen aus über 100 Morgen Acker, 30 Morgen Wiesen, 36 Morgen Weingarten und 20 Morgen Garten<sup>1731</sup>. 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<sup>1732</sup> 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<sup>1733</sup>.

## 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<sup>1734</sup>. Besonders bei der Vergabe von Fährlehen werden nicht nur die Fährmänner, son-

<sup>1727</sup> 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).

<sup>1728</sup> 1599 werden in Hafnlohr (M-182,6) neben anderen Grundstücken auch 6,25 Ellern genannt, wobei es sich um Erlbruchwald 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.).

<sup>1729</sup> In Hafnlohr (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 Wiesensland (Reder u. a. 1999, 44).

<sup>1730</sup> Siehe M-126,5.

<sup>1731</sup> Schmitt 1989, 48.

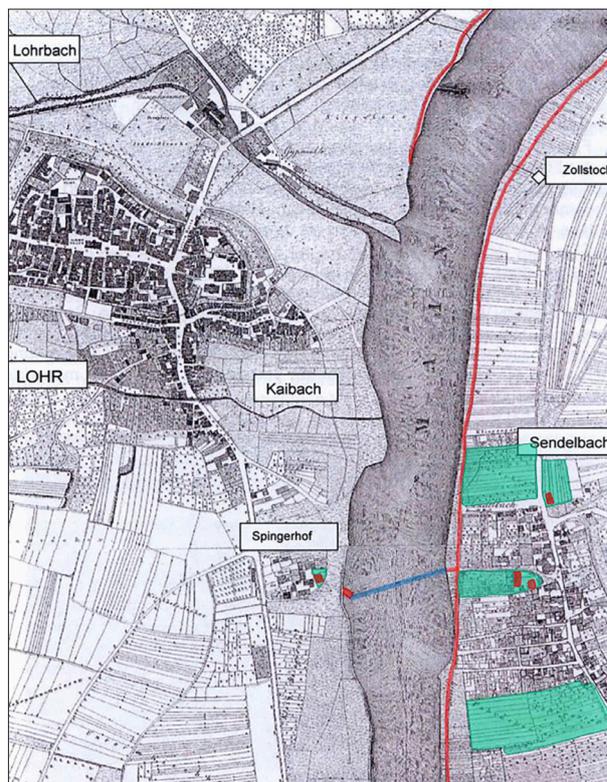
<sup>1732</sup> Siehe N-136,8.

<sup>1733</sup> Breining 1925, 173 f.

<sup>1734</sup> 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-

den explizit auch die Ehefrauen erwähnt<sup>1735</sup>. Die Nennung der Frauen sollte verhindern, dass das Lehen nach dem möglichen Tod des Mannes automatisch an den Lehnsherren zurückfiel<sup>1736</sup>. Zusätzlich konnten sie an bzw. auf der Fähre tätig sein. Dies lässt sich vom Spätmittelalter bis in das 20. Jahrhundert<sup>1737</sup> hinein nachweisen. So wird bereits 1345 die Fährfrau »Jutta, dicti Verin de Lengfurt«<sup>1738</sup> genannt. Bei ihr, wie auch bei späteren Nennungen in Lengfurt und an anderen Orten, ist nicht klar, ob die Fähre nur verwaltet und Fährlleute eingestellt wurden oder sie selbst Kundschaft über den Fluss setzten. 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<sup>1739</sup>. 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<sup>1740</sup>. 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<sup>1741</sup>.

Die Witwen konnten, nachdem das Lehen an sie gefallen war, entweder selbst die Fähre weiterbetreiben, Fährlleute 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<sup>1742</sup> verheiratete. Daraufhin wird sie aufgefordert, zusammen mit ihren Kindern innerhalb von 14 Tagen aus dem Fährhaus auszuziehen<sup>1743</sup>.



**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, 83f.), 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.

<sup>1735</sup> Siehe hierzu im Besonderen die Aufzählung der Fährlleute von Lengfurt ab 1503 (Kuhn 2008b, 183. 186).

<sup>1736</sup> 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. Väh, 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).

<sup>1737</sup> 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).

<sup>1738</sup> Siehe M-174.

<sup>1739</sup> Kuhn 2008a, 183. 186.

<sup>1740</sup> Siehe M-393.

<sup>1741</sup> Arneht 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).

<sup>1742</sup> Siehe M-386.

<sup>1743</sup> Arneht 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<sup>1744</sup> 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<sup>1745</sup>. Bereits 1507 wird von den Fährleuten von Besigheim<sup>1746</sup> verlangt, dass sie nur »*muntbare*«, also volljährige Personen, mit der Überfahrt betrauen<sup>1747</sup>. 1874 wird von den Fährleuten in Randersacker<sup>1748</sup> erwartet, dass sie über 18 Jahre alt sein müssen<sup>1749</sup>.

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<sup>1750</sup>. Besonders Fischer<sup>1751</sup> und Schiffer<sup>1752</sup> 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

<sup>1744</sup> In Niederrad wird 1682 »*ein Greis Namens Schauer mann*« 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 widerspiegelt und die Fähre solange betrieben wurde, wie es die individuellen Kräfte erlaubten.

<sup>1745</sup> 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 Widerspruch 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.).

<sup>1746</sup> Siehe N-136,8.

<sup>1747</sup> Breining 1925, 174.

<sup>1748</sup> Siehe M-258,3.

<sup>1749</sup> Strasser 1986, 11. 16.

<sup>1750</sup> 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 Bischofsberg (M-393) an einen Steinmetz verpachtet (Spies 2014, 159 f.).

<sup>1751</sup> 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,

Berufsbranche zu stammen<sup>1753</sup>. Die soziale Stellung der Fährleute scheint sehr vom Fährort abhängig zu sein. Während an den großen und überregional wichtigen Fahren die Fährleute durchaus gut gestellt waren<sup>1754</sup>, 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<sup>1755</sup> 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<sup>1756</sup>. Die soziale Lage der Fährleute verbesserte sich an vielen Orten, wenn diese hauptberuflich die Überfahrt übernahmen und/oder als städtische Bedienstete eingestellt wurden<sup>1757</sup>.

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*«<sup>1758</sup> wird verlangt, dass nur »*in dem Fahren geübte, nüchterne und körperlich kräftige Personen*« befugt sein sollen, die Fährleute zu führen<sup>1759</sup>. 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 Fährleute 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 Fährleute (Berninger 1995, 246 f.; 1996, 13 ff.). 1788/1789 wird die Fährleute 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 Fährleute 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 Fährleute 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 Kreisbauamt 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 Gänlein 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 Fährleute 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 Fährleute von Hirschhorn (N-47,5) »8 Männer von zweifelsfreier Gesinnung« zur Bewachung der Fährleute abgestellt werden sollen (Franz/Eckhardt 1973, 125). Auch vonseiten der Fährleute konnte es zu Klagen über andere Fährleute und deren Eignung kommen. So beschwerten sich die Fährleute von Wertheim (M-157) 1701 über den Hospitalmeister, weil dieser für den Hospitalanteil an der Fährleute 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<sup>1760</sup>. Zusätzlich findet sich regelmäßig die Forderung, dass sie dies nüchtern tun sollten<sup>1761</sup>. 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<sup>1762</sup> 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<sup>1763</sup>. 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<sup>1764</sup>. 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<sup>1765</sup>. In Bettingen<sup>1766</sup> 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<sup>1767</sup>. Auch der eigentliche Fischer Friedrich Überle von Neuenheim<sup>1768</sup> 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<sup>1769</sup>. Aber nicht alle Fährleute scheinen negativ aufgefallen zu sein. Ein besonders positives Beispiel lässt sich in dem Offenauer<sup>1770</sup> 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<sup>1771</sup>.

## 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<sup>1772</sup>.

In der Praxis zeigt sich, dass Fährn 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<sup>1773</sup>.

<sup>1760</sup> Siehe Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.

<sup>1761</sup> 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).

<sup>1762</sup> Siehe M-157.

<sup>1763</sup> Sprotte 1982, 51 ff.

<sup>1764</sup> Sprotte 1982, 74. 77. 119.

<sup>1765</sup> Sprotte 1982, 77. 119. 124.

<sup>1766</sup> Siehe M-166.

<sup>1767</sup> Sprotte 1982, 208.

<sup>1768</sup> Siehe N-23.

<sup>1769</sup> Lurz/Vogt 1990, 104 f.

<sup>1770</sup> Siehe N-98,6.

<sup>1771</sup> Kress 2010, 299 ff.

<sup>1772</sup> Beck/Ellmers 1994, 94.

<sup>1773</sup> Siehe allgemein zu Prahmen Brandt/Kühn 2004 und speziell zu mittelalterlichen Funden Kröger 2014b.

Den Fahren 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 geflöbte 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 Fährre dem des Floßes vorzuziehen<sup>1774</sup>. Ellmers sieht eine direkte Entwicklungslinie vom Floß zur Fährre. Er nennt als Beispiel mehrere Fundplätze in Schweden, bei denen jedoch sowohl die Fundzusammenhänge, die Nutzungen als auch die pollenanalytischen Datierungen keineswegs eindeutig sind<sup>1775</sup>. Es soll nicht ausgeschlossen werden, dass im Bereich von Stillgewässern und Flüssen mit sehr geringer Strömung Floßkonstruktionen als Fahren genutzt wurden. Nachweise dafür liegen im mitteleuropäischen Raum aber bislang nicht vor.

### Freifahrende Fahren

Die ältesten fassbaren Fahren im Arbeitsgebiet lassen sich in den Einbaumkonstruktionen ab der Merowingerzeit finden<sup>1776</sup>, 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 einen 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 Einbaumfahrrn gemeint sein könnten.

Bereits in den frühesten schriftlichen Quellen finden wir eine Unterscheidung zwischen zwei Fahrzeugtypen, welche bis zur Einführung von Gier- und Hochseilfahrrn Bestand haben werden. Die erste verlässliche Nennung von Fährschiffen lässt sich 1359 in Ochsenfurt<sup>1777</sup> finden. Die dort verwendeten Fahrzeuge werden als »*navium dicti varbrucken et de nachen*«<sup>1778</sup> 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<sup>1779</sup>. Diese Boote waren

<sup>1774</sup> Siehe Kap. Rekonstruktionsmöglichkeiten für die Einbaumfahrrn im Arbeitsgebiet, S. 143.

<sup>1775</sup> Ellmers 1985b, 20 ff.

<sup>1776</sup> Siehe EN-97.

<sup>1777</sup> Siehe M-271,3.

<sup>1778</sup> Wenisch 1972, 42.

<sup>1779</sup> 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 oxsen 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 ettwaa auff 12 person hinüber führen kann«. Den Fährern wird aber »befohlen, wan die Bürgerschaft 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<sup>1780</sup>. 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<sup>1781</sup> ist 1417 von einem »schifflin oder ein nachen«<sup>1782</sup> die Rede. In Freudenberg<sup>1783</sup> 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«<sup>1784</sup>. »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<sup>1785</sup>. In Frickenhausen<sup>1786</sup> findet sich 1486 die Nennung »fare mitsampt der brücken«<sup>1787</sup>. 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<sup>1788</sup>. Wie wenig der Name eines Objektes über seine Konstruktion aussagt, zeigen auch zwei Quellen für Gaustadt<sup>1789</sup>. Hier wird bereits 1497 von einem »achen«<sup>1790</sup> und 1541 von demselben Fahrzeug als »schellich« und »achen« gesprochen<sup>1791</sup>. Des Öfteren findet sich der Versuch, in »Schelchen« und »Nachen« zwei unterschiedliche Bautraditionen auszumachen. Bereits Ellmers kann feststellen, dass »beide Bezeichnungen vor allem im Mainingebiet zeitweise austauschbar« sind, revidiert diese Aussage aber umgehend wieder durch bautechnische Abgrenzungen in Bezug auf die Gestaltung der Seitenwände<sup>1792</sup>. Grundsätzlich meinen beide Begriffe kleinere Arbeits- oder Transportboote, sodass an dieser Stelle keine weitere Abgrenzung vorgenommen werden soll<sup>1793</sup>. 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-

<sup>1780</sup> Siehe dazu Kap. Analyse der archivalischen Quellen, S. 171 und Kap. Pflichten und Rechte der Fährleute, S. 199.

<sup>1781</sup> Siehe M-1,3.

<sup>1782</sup> 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, 304f. 309ff.). Auch die Bezeichnung eines »gros farschyff« für Heilbronn (N-113) im Jahr 1529 meint vermutlich eine Wagenfähre (Kahl 1994, 19).

<sup>1783</sup> Siehe M-132,7.

<sup>1784</sup> Mai 1908, 83f.

<sup>1785</sup> Auf die Antriebstechniken wird am Ende des Kapitels genauer eingegangen.

<sup>1786</sup> Siehe M-273,4.

<sup>1787</sup> Wenisch 1972, 42.

<sup>1788</sup> 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 uff 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, 132f.).

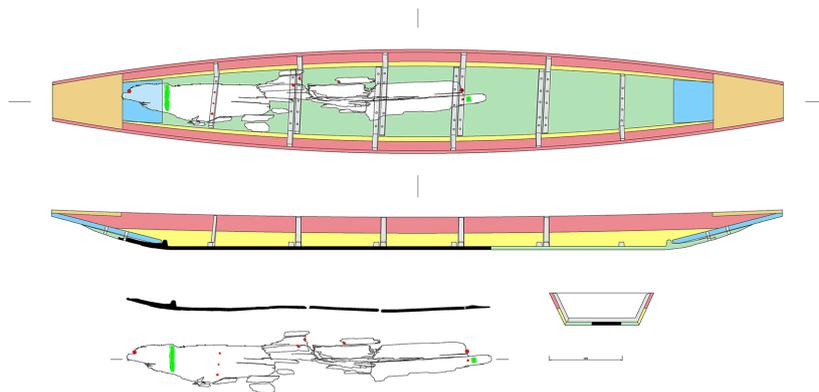
<sup>1789</sup> Siehe R-2,4.

<sup>1790</sup> Arneth 1972, 172.

<sup>1791</sup> Arneth 1970, 110f. 227ff. 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).

<sup>1792</sup> Ellmers 1972, 94f.

<sup>1793</sup> 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)<sup>1794</sup>.

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<sup>1795</sup> 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<sup>1796</sup>.

<sup>1794</sup> Kröger 2013a, 118ff.

<sup>1795</sup> Siehe M-277, 1.

<sup>1796</sup> »24. Item. Die Fergen sollen haben und bestellen eine Brucken, die soll tragen XVIII Eymern Wein uff einem Wagen vier Pferde unnd vier Manne uff schlechtem Waßer uff daß aller-

mynst. 25. Item. Sie sollen haben einen Nachen, der zwölf mann tragen uff schlechtem Waßer, und darinn einen Fahrbaum mit einer grücken, 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<sup>1797</sup> erhalten. Dieses sollte durch den Schiffbaumeister Hans Roß in Lohr<sup>1798</sup> 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<sup>1799</sup> 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<sup>1800</sup>. Ein zwischen der Gemeinde Aldingen<sup>1801</sup> 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<sup>1802</sup>.

1797 Siehe M-172.

1798 Siehe M-198.

1799 Bei den Spanten handelt es sich vermutlich immer um Halbspannten, eventuell mit Auflängern. Diese werden auch als Korben oder Kurfen bezeichnet. Wrangen werden offensichtlich nicht verwendet.

1800 »Kundt undt zu wissen seye mit diesem offenen außgeschnitt- enen 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 neue Fahrbrückhen an wohlgedachteß Closterß eygen- thümblich Fahr nachher Lengfurth nachfolgender Massen, alleß von guten frischen, kernhafften, durren starckhem und unta- delhafftigen 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 zugehö- rig Schiffmansarbeit angedachten Fahrbrückhen ohne Mangel fertigen und machen, auch die-selbige wohl dären [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 eygner 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 verordnete Leüthen besich- tigt werden.

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 werdent. Dagegen Er bey seinen wahren Word- ten Trew, Ehr und Glauben mehr gedachter Fahrbrückhen ob anverdingter Massen ohne allen Mangel zu machen verlobt und zugesagt.

*Dessen zu wahrer Bekräftigung und Sicherheit willen seint zween gleich lautende Brieff mit einer Handt geschrieben, kerbweiß auseinand geschnitten der eine im Closter auf- behalten, 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 durch- aus 1. Schu 2. Zoll [0,34 m] breit gesohlt, der Boden innwen- dig 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 Sach- verständigen 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/Pfi- zenmayer 1988, 25). Siehe ebenfalls den zwischen der Gemeinde Poppenweiler (N-166) und dem Schiffbaumeis- ter Heuß abgeschlossenen Vertrag von 1814 im Katalog der Fährorte (Bolay 1974, 148f.).

Einen weiteren Bauauftrag können wir für 1838 finden. Dieser wurde zwischen der Gemeinde Himmelstadt<sup>1803</sup> und dem Schiffbauer Johann Weber aus Laudenbach<sup>1804</sup> vereinbart. »Die Gemeinde dahier bedarf einer kleinen Brücke zu ihrer Mainquerfahrt dahier sehr dringend«, und so wird vereinbart, dass das Fahrzeug 12,5m lang, 2,75m breit und 1,6m 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. 30kr., aber erst nachdem die Arbeit auf ihre Qualität überprüft wurde<sup>1805</sup>.

Ebenfalls eine Anweisung für den Bau einer Fahrbrücke und eines Nachens ist von 1907 für die Gemeinde Nordheim<sup>1806</sup> überliefert. Beide Fahrzeuge sollen durch den Schiffbaumeister Johannes Wecker aus Knetzgau<sup>1807</sup> gefertigt werden. Die Brücke ist mit einer Länge von 14,5m, 3,5m Breite und 0,8m 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 9m lang, 0,8m breit und 0,6m hoch. Er soll neun Spanten besitzen. Für beide Schiffe wird eine Garantiezeit von sieben Jahren verlangt<sup>1808</sup>.

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<sup>1809</sup>.

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<sup>1810</sup>.

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<sup>1811</sup>.

<sup>1803</sup> Siehe M-232.

<sup>1804</sup> Siehe M-227,7.

<sup>1805</sup> »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. 12,5m] lang, 9-10 Schuh [ca. 2,75m] breit, je nachdem die Bretter langen, stellen. Das Gebörde 62' 10" [ca. 1,6m] 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. Verv. 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 Pröbtl Gem. Pfleger, Georg Röder, Kaspar Brandenstein, Leonhard Lummel, Josef Schmitt Schreiber« (Himmelstadt 2002, 204f.).

<sup>1806</sup> Siehe M-307,3.

<sup>1807</sup> Siehe M-365.

<sup>1808</sup> Meusert 1997, 82 f.

<sup>1809</sup> 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.).

<sup>1810</sup> 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.).

<sup>1811</sup> 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).

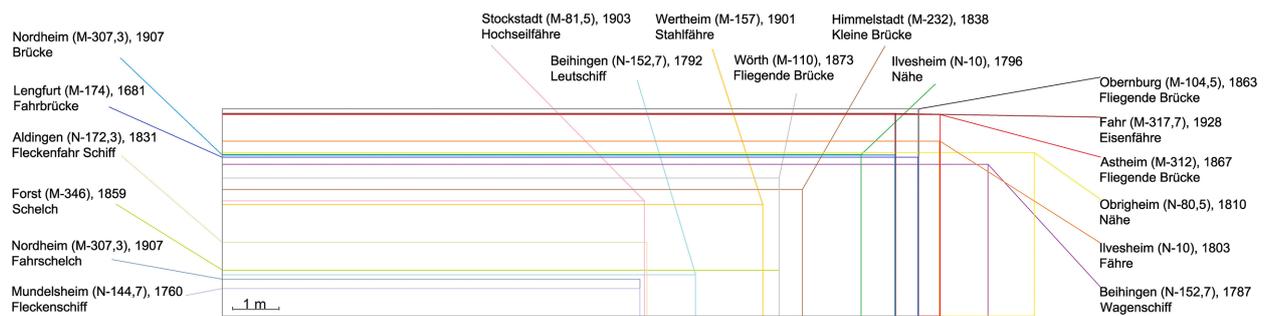


Abb. 160 Übersicht der im Arbeitsgebiet belegten Längen und Breiten der Fährfahrzeuge. – (Grafik L. Kröger 2015).

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<sup>1812</sup> 1861 zwei Wagen tragen, wohingegen die meisten Fähren nur einen aufnehmen konnten. Auch für Wertheim<sup>1813</sup> ist schriftlich belegt, dass es 1865 eine kleine Nähe mit einer Ladekapazität von 5 t und eine große mit 10 t gab<sup>1814</sup>. 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<sup>1815</sup> und Ruhr<sup>1816</sup> dokumentiert oder durch umfassende Studien von J. Sarrazin und A. van Holk an der Donau große wie auch kleine Fährfahrzeuge bearbeitet<sup>1817</sup>. 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<sup>1818</sup> von 1500 gefunden. Der »Fahrbaum mit einer grükken, daß Eysen, daß unten dran gehört, sein sie nit uffgetrun-gen«<sup>1819</sup> 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<sup>1820</sup> 12 Schuh, also etwa 3,5 m<sup>1821</sup>. 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<sup>1822</sup>, bewerkstelligt werden<sup>1823</sup>.

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<sup>1824</sup> erwähnt werden. Echte Ruderfähren werden wohl erst im 20. Jahrhundert an kleineren Überfahrtstellen mit geringer Strömung eingerichtet<sup>1825</sup>. Gesegelte Fähren lassen sich im Arbeitsgebiet nicht finden<sup>1826</sup>. 1865 wird den Fährleuten von Wertheim<sup>1827</sup> sogar ausdrücklich verboten, eine Fähre mit Segeln zu betreiben<sup>1828</sup>.

## Gierseilfähren

Eine echte Innovation im Fahrenbau und -antrieb stellen die sogenannten Gierseilfähren dar<sup>1829</sup>. Diese in den Niederlanden im 17. Jahrhundert durch Pieter Gabriels Croon oder Hendrik Heuck erfundene Technik<sup>1830</sup> 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**)<sup>1831</sup>.

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

<sup>1822</sup> Siehe N-136,8.

<sup>1823</sup> Um 1752 (Schulz u. a. 2003, 630; Breining 1925, 175).

<sup>1824</sup> 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.

<sup>1825</sup> 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).

<sup>1826</sup> 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).

<sup>1827</sup> Siehe M-157.

<sup>1828</sup> 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).

<sup>1829</sup> Eine Fähre, welche an einem quer gespannten Seil entlanggehängt 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

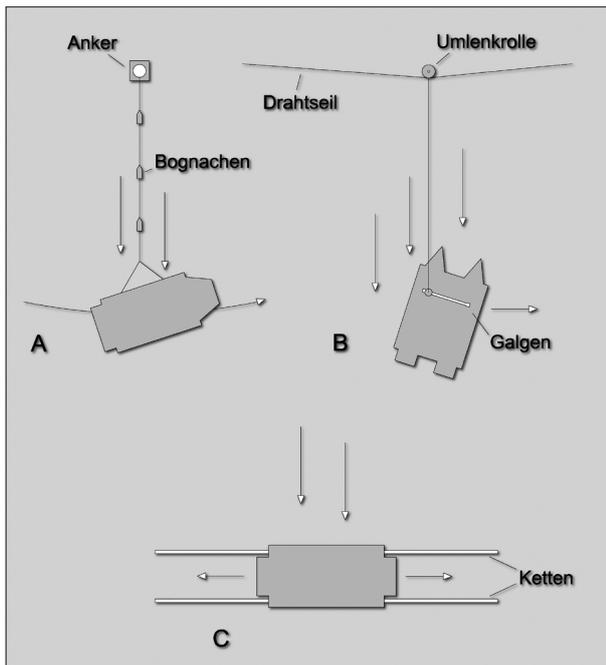
eingesetzt. Zu einem regulären Einsatz dieser Technik kam es an größeren Flüssen nie, da das quer gespannte Seil die Schifffahrt nicht nur behindern, sondern sie vollkommen zum Erliegen bringen konnte (Renftel 1997, 30 f.).

<sup>1830</sup> Krojer 2006, 109 f.

<sup>1831</sup> 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**)<sup>1832</sup>.

### Hochseilfähren

Aufgrund der Einführung der Kettenschiffahrt 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<sup>1833</sup>. 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 Uferändern hohe Masten aufgestellt und zwischen diesen ein Drahtseil angebracht, welches mit Hilfe von Winden stark gespannt werden konnte<sup>1834</sup>. 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**).

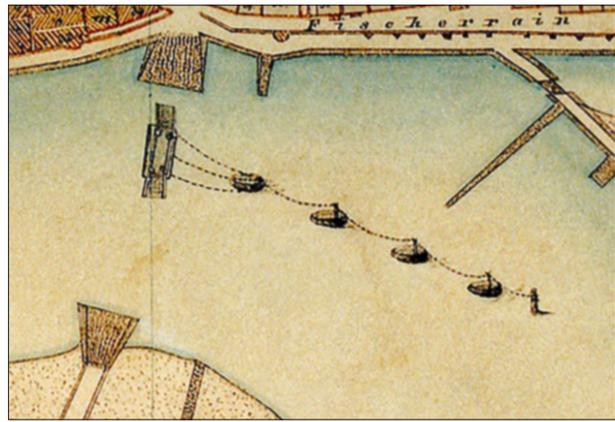
<sup>1832</sup> In Himmelstadt (M-232) wird 1840/1841 eine fliegende Brücke für 2500 fl. eingerichtet. Diese hing offenbar zunächst an einem Seil, welches trotz der Bognachen regelmäßig reißt. Daraufhin wird 1844 für 133 fl. 28 kr. eine Kette als Ersatz angeschafft (Himmelstadt 2002, 91. 97. 187 f.). 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 Astheim (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.).

<sup>1833</sup> Zur Konstruktion eines Kettenschiffes s. Nickel 1984.

<sup>1834</sup> 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 Kettenschiffahrt erfolgt<sup>1835</sup>. Aber auch danach bis zum Beginn des Schleusenbaues an beiden Flüssen werden diverse kleinere Fähren zu Hochseilfähren umgerüstet<sup>1836</sup>. 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<sup>1837</sup>.



**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<sup>1838</sup>, aber auch am Main ist sie anzutreffen<sup>1839</sup>.

### 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<sup>1840</sup> eine Hochseilfähre, welche aber ab 1926 mit einem Motor verstärkt wird<sup>1841</sup>. 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<sup>1842</sup>. Mit den Nachkriegsjahren halten Motoren voll-

<sup>1835</sup> 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.

<sup>1836</sup> z. B. wird die Fähre von Höchst (M-25) 1911 in eine Hochseilfähre umgewandelt (Gorr 1982, 206; Schäfer 1986, 205f.).

<sup>1837</sup> Die Fähre von Würth (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).

<sup>1838</sup> 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).

<sup>1839</sup> 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 Kettenschiffahrt bestehen konnte, da immer eine Kette über der anderen liegen und so die Fahrt verhindern müsste.

<sup>1840</sup> Siehe M-100,3.

<sup>1841</sup> Kroth/Schuck 1982, 178.

<sup>1842</sup> 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<sup>1843</sup>.

## Bauplätze und Fährbauer

Der tägliche Einsatz der Fähren führte selbstverständlich dazu, dass diese regelmäßig erneuert oder ersetzt werden mussten. Aus den Gemeinderechnungen von Beihingen<sup>1844</sup> geht hervor, dass etwa alle zehn bis fünfzehn Jahre eine neue Fähre angeschafft werden musste<sup>1845</sup>. Auch für das Fleckenschiff von Mundelsheim<sup>1846</sup> war es um 1716/1717 nötig, alle zehn bis fünfzehn Jahre das Fahrzeug zu reparieren oder neu zu bauen<sup>1847</sup>. Eine ähnliche Lebensdauer gesteht man den Fahrzeugen in Wertheim<sup>1848</sup> zu, wenn gesagt wird »*Der Pacht wird jederzeit auf 10 Jahre gesetzt, dann so lange mögte ein neues Schiff und Geschirr dauern*«<sup>1849</sup>.

Die Gründe für die Neuanschaffung oder Reparatur hingen zum großen Teil mit der sorgfältigen Pflege der Fahrzeuge durch die Fährleute<sup>1850</sup>, deren übermäßiger Beanspruchung<sup>1851</sup> und massiven mechanischen Beschädigungen zusammen<sup>1852</sup>. 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<sup>1853</sup> einmal im Jahr die Sicherheit seiner Fähre durch einen anerkannten Schiffbaumeister bestätigen lassen<sup>1854</sup>. Niedergeschrieben werden die Kosten und Haltbarkeit der Fährgerätschaften 1876 in Breitengüßbach<sup>1855</sup>. Um eine nicht mehr benötigte Fähre nach Haßfurt<sup>1856</sup> 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.«<sup>1857</sup>

<sup>1843</sup> 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).

<sup>1844</sup> Siehe N-152,7.

<sup>1845</sup> Bürkle 1989, 140.

<sup>1846</sup> Siehe N-144,7.

<sup>1847</sup> Hopf 1995, 282.

<sup>1848</sup> Siehe M-157.

<sup>1849</sup> Sprotte 1982, 34. 207.

<sup>1850</sup> 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.).

<sup>1851</sup> 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) beschwerten sich 1866, weil die Fähre durch die Fahrten badischer und preußischer Truppen stark beschädigt worden sei (Sprotte 1982, 109).

<sup>1852</sup> 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.).

<sup>1853</sup> Siehe M-55,5.

<sup>1854</sup> Mahr 1993, 45 f.

<sup>1855</sup> Siehe M-404.

<sup>1856</sup> Siehe M-361,7.

<sup>1857</sup> Schrott 1989, 195 f.

Diese durchaus hohen Kosten konnten für die Fährleute oder Gemeinde durch Bezuschussung des Lehns- herrn erleichtert werden. Eine solche Unterstützung wurde meist durch die Gewährung von Hölzern für den Neubau ermöglicht<sup>1858</sup>. Auch durch die niedrigstbietende Versteigerung des Neubaus konnte sichergestellt werden, dass die Fährleute nicht zu viel Geld ausgeben mussten<sup>1859</sup>.

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<sup>1860</sup>. Die für den Bau von Fähren relevanten Bauplätze am Main befanden sich, beginnend von der Quelle, in Knetzgau<sup>1861</sup>, Schweinfurt<sup>1862</sup>, Frickenhausen<sup>1863</sup>, Eibelstadt<sup>1864</sup>, Zellingen<sup>1865</sup>, Laudenbach<sup>1866</sup>, Lohr<sup>1867</sup>, Hafenlohr<sup>1868</sup>, Wertheim<sup>1869</sup>, Wörth/Erlenbach<sup>1870</sup> und Steinheim<sup>1871</sup>.

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 Dorf- ordnung 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, Neckarstein- nach, Eberbach und Hasmersheim versteigert. Die Versteige- rung 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, 77f.). 1808 werden für 530fl., 30kr. eine neue Fahrbrücke und ein neuer Schelch für Astheim (M-312) in Knetzgau bestellt (Meusert 1997, 64f.). 1868 Neubau der kleinen Brücke für Himmelstadt (M-232) durch Schiffbauer in Knetzgau für 375fl. (Himmelstadt 2002, 211). 1884/1885 Neubau der Brücke für Eibelstadt (M-263) durch den Schiff- baumeister 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, 82f.).

1862 Siehe M-340. 1644 wird ein Gemeindegelch 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 In Schwein- furt zalt« (Kraus 1984, 160). 1662/1663 wird der Gemein- deschelch von Forst (M-346) neu angefertigt, »9fl 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, 18f.).

1864 Siehe M-263. 1946 Neubau einer Fähre mit 9t 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).

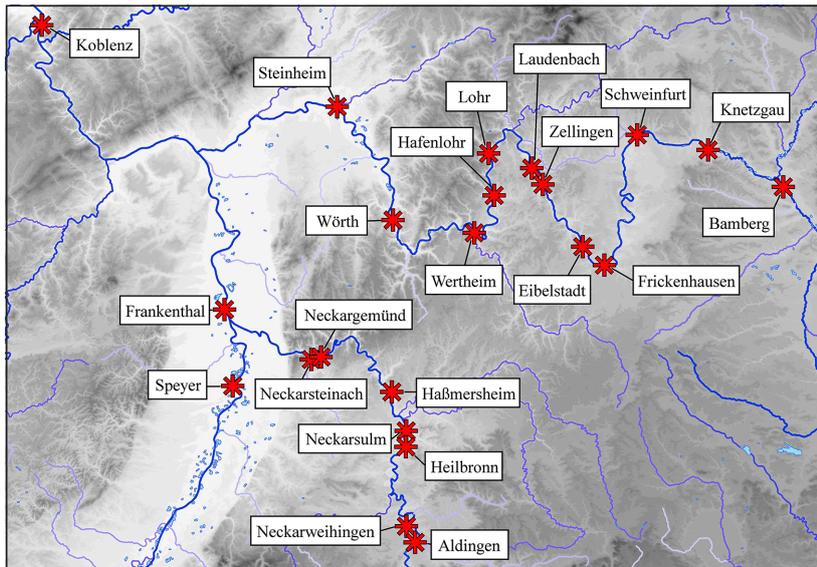
1866 Siehe M-227,7. 1838 soll ein Schiffbauer aus Laudenbach eine kleine Fahrbrücke für Himmelstadt (M-232) erstellen (Himmelstadt 2002, 204f.). 1876 Bau einer Kettenfähre für Trennfeld (M-171,4) durch die Schiffbau firma Georg Weber aus Laudenbach für 1070fl., die Kette 140fl. (Huller 1982, 148; Müller/Kuhn 1990, 167). Anfang des 20. Jhs. schafft die Gemeinde Erlabrunn (M-240,5) zwei Fährschiffe für Fuhr- werke 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) 56fl. für den Neubau der Fahrbrücke und des Schelches bei einem Schiffbauer in Lohr dem Amt Rothen- fels 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 190Rthlr. (Kolb 1992, 193). 1817 kostet eine große Fahr- brücke für Wertheim (M-157), welche 18 Leinpferde aufneh- men konnte und 20 Jahre hielt, beim Lohrer Schiffsbauer Ste- phan Brönnner 360fl. Eine Nähe kostete ebenfalls beim Lohrer Schiffsbauer Joseph Obmann 250fl. 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, 185f.; 2008b, 172). 1839 wird ein Auftrag für einen Neubau einer Fähre für Lengfurt (M-174) zu 725fl. 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 fertigge- stellt sein soll (Sprotte 1982, 26f.). 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, 343f.). 1874 Inbetriebnahme einer Fahrbrücke als Gierfähre in Klingenberg (M-113) mit Pflock im Flussbettes Schiff wird für 3350fl. in Wörth gebaut (Berninger 1995, 248ff.). 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, 366f.; Veh 1995, 114). 1911 wird eine Stahlfähre für Höchst (M-25) in Erlenbach gebaut (Gorr 1982, 206; Schäfer 1986, 205f.). 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<sup>1872</sup>, Neckarweihingen<sup>1873</sup>, Heilbronn<sup>1874</sup>, Neckarsulm<sup>1875</sup>, Haßmersheim<sup>1876</sup>, Neckarsteinach<sup>1877</sup> und Neckargemünd<sup>1878</sup>. 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 Hafenoehr (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 Fährenachen für Niedernberg (M-95,5) für 103 500 DM von der Bayerischen Schiffswerft Erlenbach gekauft (Wagner 1994, 293).

<sup>1871</sup> 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).

<sup>1872</sup> 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).

<sup>1873</sup> 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 neu gefertigte 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.).

<sup>1874</sup> Siehe N-113. 1844 wird für Untereisesheim (N-105) für 525 fl. ein Wagenschiff durch den Heilbronner Schiffbaumeister Bauhard gebaut (Angerbauer/Koch 1976, 112).

<sup>1875</sup> Siehe N-107. 1906 wird eine neue Fähre für Ziegelhausen (N-29) aus Neckarsulm angeschafft (Hoppe 1970, 113; Knörr 1999, 160).

<sup>1876</sup> 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).

<sup>1877</sup> 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).

<sup>1878</sup> 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<sup>1879</sup>. Mit dem 19. Jahrhundert werden auch Aufträge an Schiffbauer außerhalb des eigenen Flusssystemes vergeben. Dies betrifft die Orte Koblenz<sup>1880</sup>, Frankenthal<sup>1881</sup> und Speyer<sup>1882</sup> 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**)<sup>1883</sup>.

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<sup>1884</sup>.

## 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 Fähranlagen 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

<sup>1879</sup> Siehe R-4,7. 1850 ist die Überfahrtsbrücke von Kemmern (M-400) ruinös und ein Neubau notwendig. Ein Kostenvorschlag von Schiffbaumeister Christ aus Bamberg beläuft sich auf 550 fl. (Schrott 1986, 513).

<sup>1880</sup> 1894 Bestellung einer eisernen Fahrbrücke für Zell (M-246) in Koblenz für 3288  $\mathcal{M}$  (Kohl 1986, 157).

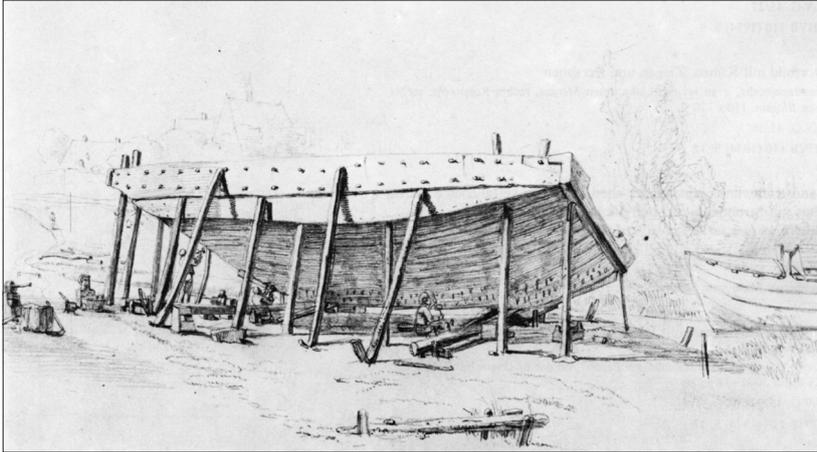
<sup>1881</sup> 1885 wird die hölzerne Fähre von Ziegelhausen (N-29) durch ein für 13000  $\mathcal{M}$  in Frankenthal gebautes Fahrzeug aus Stahl ersetzt (Hoppe 1970, 113; Knörr 1999, 160).

<sup>1882</sup> 1847 wird eine fliegende Fähre für Neckarhausen (N-14) beim Schiffsbaumeister Weis in Speyer bestellt (Backes/Fillbrunn 1995, 43 ff.).

<sup>1883</sup> 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.

<sup>1884</sup> 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 10650 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 10840 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 270000 DM angeschafft (Kolb 2007, 54). 2001 wird die Fähre von Kleinkrotzenburg (M-64,5) zuerst als Arbeitsponon 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 mussten. Sowohl der Neubau von Brücken<sup>1885</sup> als auch die dadurch hervorgerufene Minderung der Rentabilität kleinerer Fährübergänge<sup>1886</sup> 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<sup>1887</sup>, am Neckar zwei<sup>1888</sup> und an der Regnitz gleichfalls zwei<sup>1889</sup> 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<sup>1890</sup>. Neben den Fähren sind Brücken die einzige Möglichkeit im Arbeitsgebiet, die Flüsse zu überqueren, da Furten nicht existierten<sup>1891</sup>. Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts stellen diese Bauwerke eine ausgesprochene Seltenheit an den schiffbaren Abschnitten von Main und Neckar dar (**Abb. 167**)<sup>1892</sup>. Neben den hohen Kosten und der geringen Lebensdauer ist die Schifffahrt eines der größten Probleme für den Brü-

<sup>1885</sup> 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, 66f.). 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).

<sup>1886</sup> 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 200000 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).

<sup>1887</sup> 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).

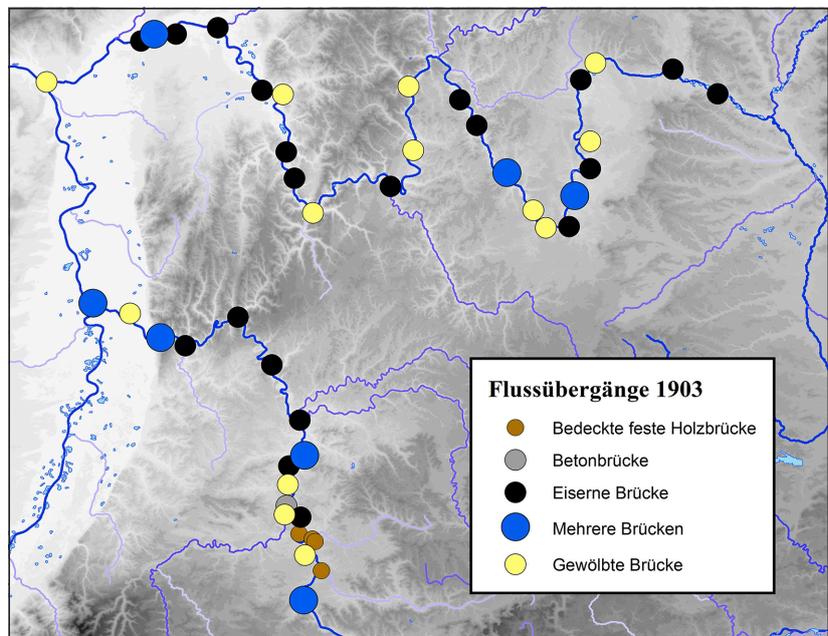
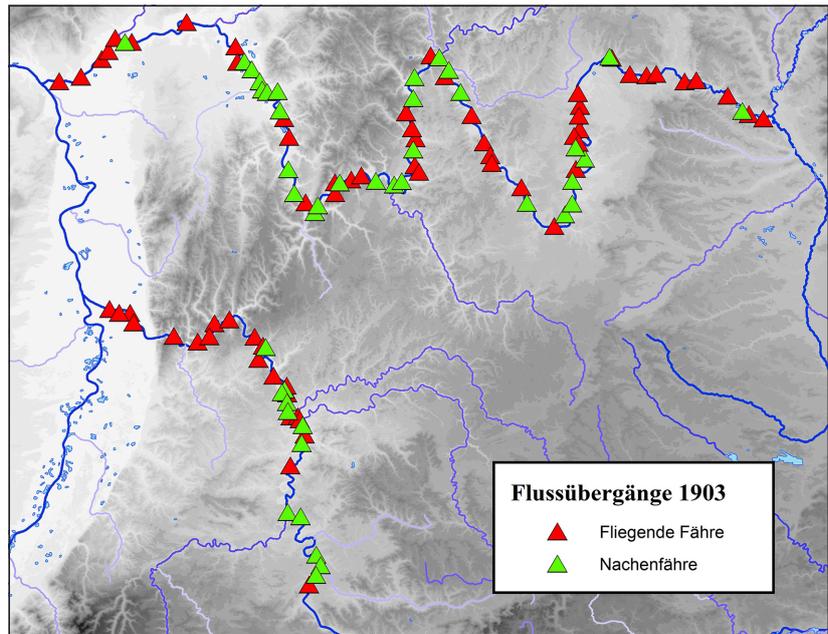
<sup>1888</sup> Neckarhausen (N-14) und Neckarsteinach (N-39).

<sup>1889</sup> Dies sind die ausschließlich für Ausflügler vorgehaltenen Fähren in Bamberg (Mühlenwört) (R-5,5) und Pettstadt (R-12,8).

<sup>1890</sup> Zu den möglichen römischen Vorgängerbrücken s. Kap. Arbeitsansatz, S. 163.

<sup>1891</sup> Siehe dazu Kap. Bedeutung von Flussübergängen für die Entwicklung der Verkehrsnetze, S. 253.

<sup>1892</sup> Die Grenzen der Schifffbarkeit an Flüssen sind nicht leicht festzulegen. Auch wenn der Naturraum sicherlich ein Befahren der Flüsse mit kleinen Fahrzeugen bis weit hinauf in Rich-

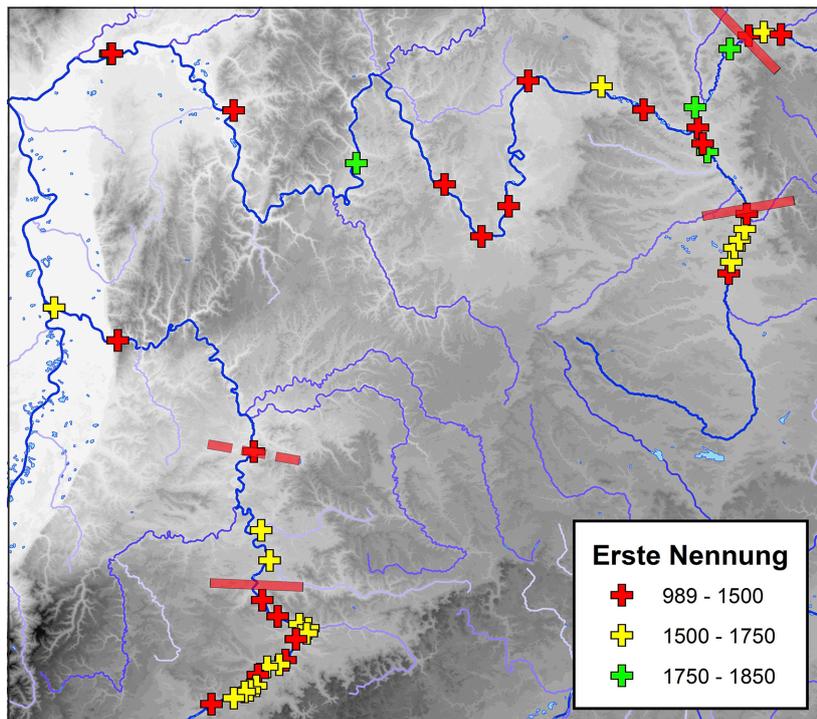


**Abb. 166** Überblick über die Art der Flussübergänge entlang der schiffbaren Abschnitte von Main und Neckar. – (Kartierung L. Kröger 2015, Daten zusammengestellt von T. Siems nach Daten des Königlich Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeit 1903).

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, Treideltau ziehen, jemals unter dem Vorwand eines Zolls oder sonst wie zu behindern*«<sup>1893</sup>. 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 Schifffahrt der Regnitz bei Forchheim (R-31,3) und des Neckars bei Bad Cannstatt (N-182). Zu erwähnen ist auch die Unterbre-

chung der Wasserstraße durch das Neckarprivileg bei Heilbronn (N-113). Siehe auch Kap. Historische Entwicklung des Arbeitsgebietes und Nutzung der Gewässer, S. 11.  
<sup>1893</sup> 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<sup>1894</sup> wird der Stadt 1397 durch König Wenzel die Erlaubnis zum Bau einer Brücke erteilt: »daß sie bei ihn[en] ein brucken über 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«<sup>1895</sup>. 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<sup>1896</sup> zwar 1362 durch Kaiser Karl IV. die Erlaubnis zum Bau einer Brücke erhält<sup>1897</sup>, dieses aber bis zum Bau der Eisenbahn- und Straßenbrücke 1881/1882 nicht geschieht<sup>1898</sup>.

Insgesamt sind am schiffbaren Main nur neun mittelalterliche Brücken belegt<sup>1899</sup>, am Neckar<sup>1900</sup> und an der Regnitz<sup>1901</sup> 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<sup>1902</sup>. 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,

<sup>1894</sup> Siehe M-340.

<sup>1895</sup> Müller 2004, 18; Scherzer 1958, 156; Lösch 2001, 131.

<sup>1896</sup> Siehe M-157.

<sup>1897</sup> Sprotte 1982, 12 ff.

<sup>1898</sup> 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).

<sup>1899</sup> 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«.

<sup>1900</sup> Heilbronn 1303 (N-113) und Heidelberg 1288 (N-25,4).

<sup>1901</sup> Forchheim 1329 (R-31,3) und Bamberg 1020 (R-5).

<sup>1902</sup> 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)<sup>1903</sup>.

### Die Sonderform der Schiffsbrücken

Eine Besonderheit stellen die periodisch immer wieder verwendeten Schiffsbrücken dar. Bereits seit römischer Zeit bekannt<sup>1904</sup>, 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<sup>1905</sup>. Auch während einzelner kriegerischer Auseinandersetzungen im 17./18. Jahrhundert werden immer wieder Schiffsbrücken errichtet<sup>1906</sup>, in der Zeit der Koalitionskriege aber in besonders großem Umfang<sup>1907</sup>. 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<sup>1908</sup>. 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<sup>1909</sup>. Zivil genutzte Schiffsbrücken als feste Einrichtungen finden sich vor allem am Oberlauf des Neckars. Nachdem die Brücke von Heilbronn<sup>1910</sup> 1691 durch Eisgang zerstört wurde, werden zwei Schiffsbrücken als Ersatz errichtet. Diese haben bis 1697 Bestand und werden anschließend abtransportiert (Abb. 169)<sup>1911</sup>. In der Mitte des 18. Jahrhunderts werden in Neckarweihingen<sup>1912</sup> und Beihingen<sup>1913</sup> Schiffsbrücken als feste Übergänge errichtet. Für beide Bauten werden Pachtgebühren erhoben. Wie auch bei den militärischen



Abb. 168 Feierliche Einweihung der ersten Miltenberger Brücke im Jahr 1900. – (Schirmer 2004, 900).

<sup>1903</sup> Siehe als Beispiel den Bau der Brücke in Miltenberg (M-124) und die aufwendige Einweihungszeremonie (Schirmer 2004, 480 ff.).

<sup>1904</sup> Siehe Kap. Andere Interpretationsmöglichkeiten zur Nutzung der Einbäume, S. 150.

<sup>1905</sup> 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.

<sup>1906</sup> 1673 werden Schiffsbrücken in Groß Welzheim (M-72, Jung 1997, 27 ff.) und Markttheidenfeld (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.).

<sup>1907</sup> 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 Fechen-

heim (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 Markttheidenfeld (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).

<sup>1908</sup> 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.

<sup>1909</sup> Die 1813 errichteten Schiffsbrücken von Lengfurt (M-174) und Markttheidenfeld (M-179,4) werden bereits 1814 durch Eisgang wieder zerstört (Müller/Otremba 2008, 188; Scherg 1983, 38).

<sup>1910</sup> Siehe N-113.

<sup>1911</sup> Schefold 1955, 8 ff.; Schrenk u. a. 1998, 41; Dumitracu/Haag 2001, 96; Weiss 1900, 310.

<sup>1912</sup> Siehe N-162,8, Riz 1939, 187 ff.; Bürkle 1989, 160 ff.

<sup>1913</sup> Siehe N-152,7, Bürkle 1989, 150. 159.



**Abb. 169** Darstellung der zerstörten Brücke von Heilbronn und der beiden als Ersatz dienenden Schiffsbrücken. – (Scheffold 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<sup>1914</sup> und Obrigheim<sup>1915</sup> werden Schiffsbrücken zum Beginn des 19. Jahrhunderts errichtet und die nicht mehr benötigte Schiffsbrücke von Neckarweihingen nach Ingersheim<sup>1916</sup> 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<sup>1917</sup> die Sprengung fast sämtlicher Brücken im Arbeitsgebiet. Nur vereinzelt konnte die Zerstörung verhindert werden oder misslang<sup>1918</sup>. In vielen Fällen wurden durch die amerikanische Armee in kürzester Zeit Notbrücken errichtet<sup>1919</sup> oder die nur leicht beschädigten Brücken konnten schnell wiederaufgebaut werden<sup>1920</sup>. 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<sup>1921</sup> oder kurzfristig auch wieder Gierfähren genutzt wurden<sup>1922</sup>, mussten für größere und wichtigere Flussübergänge umgehend neue Fähren in Auftrag gegeben werden<sup>1923</sup>. Gleichzeitig werden neue Fähr- und Preisordnungen erlassen. Mit dem voranschreitenden Wiederaufbau werden klei-

<sup>1914</sup> Siehe N-172,3, Hagel/Pfizenmayer 1988, 24.

<sup>1915</sup> Siehe N-80,5; Liebig 1972, 161. 222.

<sup>1916</sup> Siehe N-150; Stein 1903, 161; Leiprecht 1979, 123; Schulz 292. 302f.

<sup>1917</sup> Moll 1997, Dok. 394, S. 486f. Zu den Sprengungen am Untermain s. auch Stadtmüller 1973, 166f. 171ff.

<sup>1918</sup> Da sämtliche Brücken gesprengt wurden, sollen nur die Brücken aufgeführt werden, welche unzerstört blieben. Diese standen in Großbauheim (M-60), Nilkheimer Hof (M-90,5), Wertheim (M-157), Unterleiterbach (M-415), Aldingen (N-172,3) und Tübingen (N-252). Recht eindrücklich verdeutlicht 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).

<sup>1919</sup> 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).

<sup>1920</sup> z. B. in Fechenheim (M-44,2), Hanau (M-55,5), Marktheidenfeld (M-179,4) und Ingersheim (N-150).

<sup>1921</sup> z. B. in Fechenheim (M-44,2), Astheim (M-312), Haßfurt (M-361,7), Ziegelhausen (N-29) und Neckarrems (N-170,2).

<sup>1922</sup> z. B. in Obernburg (M-104,5), ehe nach wenigen Wochen eine Motorschaluppe die Überfahrt erleichtert (Strasser 1993, 287f.).

<sup>1923</sup> z. B. bei der Bayerischen Schiffbaugesellschaft in Erlenbach durch die Orte Wertheim (M-157, Sprotte 1982, 173f.) und Hafenlohr (M-182,6, Schüll 2012, 5. 25).

ne Fährten durch große ersetzt und nach der Wiedererrichtung von Brücken unnötige Fahrzeuge verkauft. Es kommt in der Folge zu einem regen Handel mit Fährten 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 Fährten im Arbeitsgebiet wieder beendet.

### Rezeption von Fährten in Sagen und Legenden

Auch heute noch besitzen Fährten einen festen Platz in der Erinnerungskultur der Bevölkerung an Main und Neckar. Dies schlägt sich nicht nur in Erwähnungen der Fährten in der regionalen Geschichtsschreibung nieder, sondern auch in unterschiedlichen Denkmälern<sup>1924</sup>.

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<sup>1925</sup>. Hinzu kommen noch viele weitere Sagen und Legenden, welche in den unterschiedlichsten Ortschroniken abgedruckt wurden<sup>1926</sup>. Eine umfassende kritische Analyse des Materials soll an dieser Stelle nicht vorgenommen, sondern nur ein kleiner Einblick ermöglicht werden.

Die Geschichten um die Fährten 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<sup>1927</sup>. 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 Frankfurt. 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

<sup>1924</sup> 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 Wegekrenz 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 Fährnglück vom 27. April 1699 erinnern sollte (Lott 1984, 34). Bis heute erhalten ist hingegen das Gedenkkrenz vom Sennfelder Altwasser bei Schweinfurt (M-340), welches an das Fährnglück von 1861 erinnert (Dashwood-Howard

2009, 111 ff.). Ausdruck einer aktuellen Erinnerungskultur mit Bezug auf Fährten 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 Gemeindegel geföhrt (Hagel/Pfizenmayer 1988, 22 f.).

<sup>1925</sup> Spiegel 1912.

<sup>1926</sup> Siehe dazu jeweils im Fährkatalog den Eintrag »Sagen zum Main- bzw. Neckarübergang«.

<sup>1927</sup> 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<sup>1928</sup>.

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<sup>1929</sup>. 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<sup>1930</sup>, 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<sup>1931</sup> und verschreckt den Fährmann. Konkreter ist die Angst vor böartigen Geistern und übernatürlichen Wesenheiten im Allgemeinen oder wenn der Teufel selbst übergesetzt werden will<sup>1932</sup>. 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

<sup>1928</sup> »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 cogentur, 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.

<sup>1929</sup> Siehe »Die Querkel werden über den Fluss gesetzt« aus Bischberg (M-393, Spiegel 1912, 242f.), »Die Querkel setzen 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).

<sup>1930</sup> 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 Laudenschbach (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).

<sup>1931</sup> 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.

<sup>1932</sup> 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<sup>1933</sup>.

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«<sup>1934</sup>, welche dem Ort Sommerach<sup>1935</sup> 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<sup>1936</sup>. An einem Fall von 1796 aus Wertheim<sup>1937</sup> 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<sup>1938</sup>. 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-

<sup>1933</sup> 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 Hügebocher« aus Offenbach (N-98,6, Kress 2010, 294f.) und »Der Dreckplattsch« aus Hirschhorn (N-47,5, Duda 2007, 46).

<sup>1934</sup> Först/Schreg 1950, 15f.; Meusert 1997, 17f.; Spiegel 1912, 246

<sup>1935</sup> Siehe M-302,2.

<sup>1936</sup> Eine vergleichbare Sage findet sich auch am Inn (Stockner 2004).

<sup>1937</sup> Siehe M-157.

<sup>1938</sup> Sprotte 1982, 50.

lithikum oder im Frühmittelalter angenommen wird<sup>1939</sup>. 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<sup>1940</sup>. Auch Berichte älterer Personen, dass in trockenen Sommern die Furten sichtbar und begehbar wurden, kommen regelmäßig vor<sup>1941</sup>. 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)«<sup>1942</sup>, 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<sup>1943</sup>. 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 Ausagemöglichkeiten 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<sup>1944</sup>, 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<sup>1945</sup>. 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<sup>1946</sup>. 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<sup>1947</sup>. 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<sup>1948</sup>. Zwar benötigen frühmittelalterliche Schiffe nur einen geringen Tiefgang<sup>1949</sup>, trotzdem sind gewisse Mindesttiefen des Flusses vorauszusetzen, grob geschätzt 60 cm. Im Gegensatz dazu sollte für Vieh und Wagen mit Ladung das Wasser auch

<sup>1939</sup> Für Würzburg (M-252,5) geht F. Seberich davon aus, dass sich das heute noch sichtbare Straßensystem auf eine ältere Furt bezieht (Seberich 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« (Borst 1977, 41 ff. 72).

<sup>1940</sup> Siehe z. B. in Hanau (M-55,5, Kaiser 1988, 13; Imgram 1962, 9; besonders Mahr 1993, 11 ff.).

<sup>1941</sup> 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).

<sup>1942</sup> Aussage über Haßfurt (M-361,7, Kehl 1948, 22).

<sup>1943</sup> Als besonders eindrückliche Suche nach einer lokalen Furt bei Hofstetten (M-209) sei ein Artikel von W. Vorwerk mit dem Titel: »Wo in der Langenprozelten 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).

<sup>1944</sup> Siehe M-252,5, Seberich 1958, 16. 157 f.

<sup>1945</sup> Siehe Kap. Rezeption von Fähren in Sagen und Legenden, S. 251.

<sup>1946</sup> Orth 1991, 11.

<sup>1947</sup> 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).

<sup>1948</sup> Hägermann 2002, 15 f.

<sup>1949</sup> Kröger 2014b.

nicht zu tief sein. N. Benecke geht von einer durchschnittlichen Höhe von 75 cm bei mittelalterlichen Schweinen aus<sup>1950</sup>, 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<sup>1951</sup>. Auch besteht die Gefahr, dass ein mitgeführter Wagen stecken bleibt und Ladung fortgerissen wird<sup>1952</sup>. 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<sup>1953</sup> 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<sup>1954</sup>. 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<sup>1955</sup>. 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<sup>1956</sup>. Die

<sup>1950</sup> Benecke 1994, 265.

<sup>1951</sup> 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 für 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.

<sup>1952</sup> Hoyer 1830a, 76f.; Hoyer 1830b, 58ff.

<sup>1953</sup> 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.

<sup>1954</sup> Hoyer 1830b, 66.

<sup>1955</sup> Schirmer 2007. Besonders gut lassen sich die verstärkten Sedimentierungsprozesse im Mittelalter in der Region an kleineren Flüssen wie der Aufsess nachvollziehen. Dort durchgeführte Untersuchungen zeigen sehr deutlich die Auffüllung der Täler in den letzten 1.000 Jahren (Fuchs u. a. 2011).

<sup>1956</sup> 1376 wird bei Kemmer (M-400) oder Hallstadt (M-397) eine »Meynefurt« genannt (Jakob 1960, 2). 1377 wird in Schnungen (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, 13f.). 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<sup>1957</sup> mit der Nennung »*ober Hettingesued, inmitten moin, in die niderostun urslath furtes, inmitten moin, unzenden brunnon so dar westernumhalbe moines*«<sup>1958</sup>. 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<sup>1959</sup> war die Passage durch den Fluss 1832 möglich, allerdings nur bei Niedrigwasser, und dem Fährmann wurde erlaubt, dafür trotzdem den halben Fährlohn zu verlangen<sup>1960</sup>. Ebenso wurde bei flachen Flussabschnitten an den Oberläufen wie in Brunn<sup>1961</sup> versucht, mit Fähren zu arbeiten. 1873 wird jedoch darüber geklagt, dass diese selbst beim Transport unbeladener Fuhrwerke auf dem Grund liegen bleibe<sup>1962</sup>. 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<sup>1963</sup>. Als 1770 in Kirchentellinsfurt<sup>1964</sup> 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*«<sup>1965</sup>.

**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<sup>1966</sup>. 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<sup>1967</sup>. Auch die Ortsnamen Fahr am Main<sup>1968</sup> oder Urphar<sup>1969</sup> 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.

<sup>1957</sup> Siehe M-255,9.

<sup>1958</sup> Strasser 1986, 1; Borchardt 2005, 65.

<sup>1959</sup> Siehe M-404.

<sup>1960</sup> 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 verstretcht 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 Schnellbögl/Hofmann 1952; Hofmann 1957.

<sup>1961</sup> Siehe M-417.

<sup>1962</sup> 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.).

<sup>1963</sup> So z. B. 1852 in Michelau (M-444, Perzel 1988, 44; 1994, 252).

<sup>1964</sup> Siehe N-244.

<sup>1965</sup> 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).

<sup>1966</sup> Schneider 2007b, 193.

<sup>1967</sup> 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 1 Pfd. Zins in das vormahlige Kloster Ebrach*« (Kampfmann 1990, 24). Dies widerspricht sämtlichen anderen Schriftquellen aus der Region, und es ist zu vermuten, dass das Wort »Furt« eher als »Fart« gelesen werden sollte.

<sup>1968</sup> Siehe M-317,7. Die erste Nennung des Ortes erfolgte 1188 (Meusert 1997, 50).

<sup>1969</sup> 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<sup>1970</sup>. Schaut man in das älteste, die gesamte deutsche Sprache prägende Werk, die ursprüngliche Übersetzung der Bibel<sup>1971</sup> durch Luther, findet man siebenmal den Begriff »Furt« im Sinne einer Flussquerung<sup>1972</sup>. 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<sup>1973</sup>. Sowohl das ursprüngliche hebräische Wort<sup>1974</sup> unterscheidet sich in dieser Passage von den sechs anderen Bibelstellen als auch die Deutung in späteren Übersetzungen<sup>1975</sup>. 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<sup>1976</sup>. 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<sup>1977</sup>. 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<sup>1978</sup>. 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<sup>1979</sup>.

**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<sup>1980</sup> 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**)<sup>1981</sup>. In einer weiteren Quelle von 1486 verleiht das Domkapitel des Erzbistums Würzburg dem Bürgermeister und Rat zu Frickenhausen<sup>1982</sup> eine »furt und das fare mitsampt der brucken«<sup>1983</sup>. 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<sup>1984</sup>. 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](http://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. Simej 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* (עַבְרָה). Bei den anderen Bibelstellen: *ma'abar* / *mah-ab-awr'* (מַעְבָּר).

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.

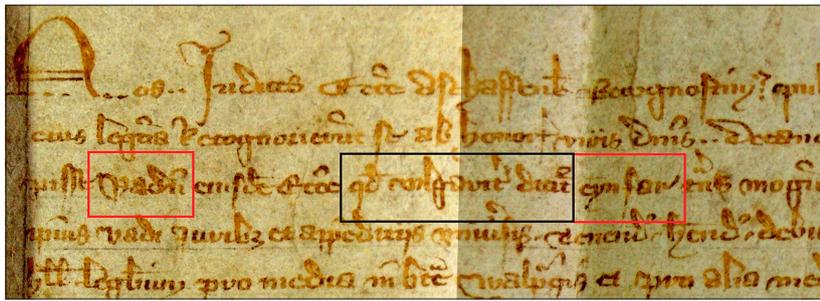
1980 Siehe M-104,5.

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<sup>1985</sup>.

**Siebtens:** Bei der Bearbeitung der Einbäume am Main wurde unter anderem ein Einbaum untersucht, welcher östlich von Hassfurt bei Mariaburghausen am Main gefunden wurde<sup>1986</sup>. 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<sup>1987</sup>. 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<sup>1988</sup>. 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<sup>1989</sup>. 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.

<sup>1985</sup> Sayles 1965, 66 ff.

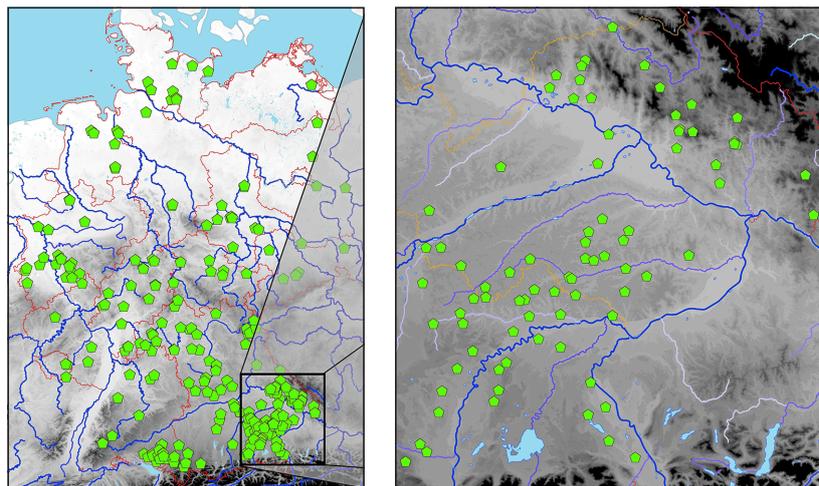
<sup>1986</sup> Siehe EN-97.

<sup>1987</sup> Siehe Kap. Datierung der Einbaumfunde, S. 99.

<sup>1988</sup> Ettel 2001, 198; 2011.

<sup>1989</sup> 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<sup>1990</sup>, zu kartieren. Abgesehen von einer Abgrenzung zwischen dem ober- und niederdeutschen Sprachraum konnten keine erklärbaren Muster festgestellt werden<sup>1991</sup>. 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<sup>1992</sup> und dem benachbarten Marktheidenfeld<sup>1993</sup> in der Mitte des 19. Jahrhundert nachzuvollziehen. Aus den Schriftquellen<sup>1994</sup> und besonders deutlich aus der Marschkarte von Fackenhofen von 1791<sup>1995</sup> 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<sup>1996</sup>. 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<sup>1997</sup> und dem Schultheißen von Neckarhau-

<sup>1990</sup> Dazu zählen auch Furth, Fürt, und Fürth.

<sup>1991</sup> 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.

<sup>1992</sup> Siehe M-174.

<sup>1993</sup> Siehe M-179,4.

<sup>1994</sup> Siehe Online-Anhang, Katalog der Fährorte.

<sup>1995</sup> Hofmann 1956.

<sup>1996</sup> Kuhn 2008a, 180.

<sup>1997</sup> Siehe N-25,4.

sen<sup>1998</sup> zeigen. Besonders die Fernwagen aus der Schweiz, welche die Rheinebene entlangfahren, scheinen nicht länger die Brücke in Heidelberg<sup>1999</sup>, 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<sup>2000</sup>.

<sup>1998</sup> Siehe N-14.

<sup>2000</sup> Backes/Fillbrunn 1995, 12 ff.

<sup>1999</sup> Diese ist zu diesem Zeitpunkt zerstört und es existiert nur eine Schiffsbrücke.