

VERSUCH DER REKONSTRUKTION EINES IDEALTYPISCHEN FÄHRSTANDORTES UND ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Untersuchungen zu Fährinbäumen und Fährübergängen stellen bislang ein Desiderat innerhalb der Forschung dar. Dabei bietet die Analyse von Flussübergängen umfangreiche Verknüpfungsmöglichkeiten zu anderen Fragestellungen der Kulturlandschaftsforschung. Der glückliche Umstand herausragender Erhaltungsbedingungen für Einbäume am Main mit 114 Funden und sieben Funden am Neckar sowie ein reiches Schrifttum an Ortschroniken und regionalen Betrachtungen an beiden Flüssen ermöglichten eine umfassende Untersuchung, welche in der vorliegenden Arbeit präsentiert wird.

Die Entwicklung der Fähren an Main und Neckar lässt sich zum aktuellen Zeitpunkt bis in das Frühmittelalter verfolgen. Zwar liegen aus dieser Zeit nur sehr spärliche archäologische und schriftliche Quellen vor, diese legen aber einen Grundstein für eine komplexe Entwicklung bis in die Moderne. Abgesehen von bekannten römischen Brücken besitzen wir momentan keine Kenntnis über die Gestalt von Flussübergängen in der Vor- und Frühgeschichte, da Furten in Form seichter Passagen durch den Fluss an den im Mittelalter schiffbaren Abschnitten wohl ausgeschlossen werden können.

Um 1300

Mit dem Beginn des Hochmittelalters bis zu seinem Ausgang nehmen die archäologischen und auch schriftlichen Quellen deutlich zu. Die große Menge an Einbaumfunden, welche als Schwimmkörper für die Konstruktion von Fähren genutzt wurden, zeigt besonders am Main einen großen Variantenreichtum. Auch wenn die gleichen Fahrzeugtypen verwendet wurden, lassen sich dennoch unterschiedliche Herstellungstechniken beobachten. Dies lässt sich deutlich am vorhandenen Material zeigen und belegt zugleich, dass wir unterschiedliche Bautraditionen vorfinden können.

Die schriftlichen Quellen zeigen bereits den vielschichtigen rechtlichen Status der Fähren. Diese waren an einen Grundherrn gebunden, welcher das Fährrecht gegen eine Pachtgebühr vergeben konnte. Über Details der alltäglichen Nutzungspraxis schweigen die Quellen zu großen Teilen noch. Viele der Berichte stehen isoliert und lassen sich kaum vergleichen. Dies liegt vor allem an der zurückhaltenden Schreibpraxis dieser Zeit. Gleichzeitig kann vermutet werden, dass viele Fährnennungen in den Quellen bislang nicht als solche erkannt worden sind (Abb. 172).

Um 1500

Während des Spätmittelalters wandeln sich die Einbaumformen weiter und lassen sich am Obermain typologisch gut von ihren früheren Vertretern unterscheiden. Dies liegt insbesondere auch daran, dass die bislang zum Bau der Einbäume genutzten Eichen komplett der Tanne weichen müssen. Mit der Zunahme der datierten Funde werden gleichzeitig die Unterscheidungsmöglichkeiten zwischen den Fundtypen prägnanter, sodass selbst kleinräumige Bautraditionen erkennbar werden.



Abb. 172 Rekonstruktion eines Ortes mit Fährstation um 1300. – (Zeichnung F. Frese 2015, bearbeitet L. Kröger).

Auch die schriftlichen Quellen zu den Fähren nehmen deutlich zu. So ist es nun möglich, zwischen bedeutenden und kleineren Fährübergängen zu unterscheiden. Wir erhalten Informationen über die Vergabepraxis der Pacht, deren Höhe und ebenso die Preise, welche für die Überfahrten gezahlt werden müssen. Gleichzeitig sind die Fährleute selber nicht mehr anonym, sondern wir kennen ihre Namen und zum Teil ihre familiären Hintergründe. Ebenso treten nun auch die Fährfährnutzer und mit ihnen ihre Transportgüter stärker in den Vordergrund (**Abb. 173**).

Um 1700

Im Verlauf der frühen Neuzeit verschwinden die Fährreibe und das archäologische Material zu den Fährfahrzeugen bricht ab. Parallel dazu finden sich in den Quellen mehr Informationen zu den aus Planken gefertigten Fahrzeugen und ihren Erbauern. Neben den schriftlichen Zeugnissen spielen ikonografische und kartografische Quellen eine wichtigere Rolle. Diese und auch die weitere Zunahme an Schriftquellen sorgen dafür, dass wir wohl ein nahezu geschlossenes Bild von der Lage von Flussübergängen im Arbeitsgebiet besitzen. Neben dem Gewicht, welche die Flussübergänge in kriegerischen Auseinandersetzungen dieser Zeit besitzen, wird auch immer stärker deren Bedeutung für den Fernhandel erkennbar. Der Wert, den der Ausbau von Infrastruktur für die eigene Wirtschaft bedeutet, kommt immer mehr zum Tragen. Gleichzeitig müssen sich die Fähren und Fährleute den neuen Bedürfnissen anpassen, sodass Zufahrten ausgebaut werden, immer größere Fähren angeschafft und auch kleine Fährhäuschen errichtet werden, damit der Fährmann auch nachts seine Kunden übersetzen kann. Die Kulturlandschaft am Fluss wird immer stärker dem menschlichen Bedürfnis nach schnellem Transport angepasst (**Abb. 174**).



Abb. 173 Rekonstruktion eines Ortes mit Fährstation um 1500. – (Zeichnung F. Frese 2015, bearbeitet L. Kröger).



Abb. 174 Rekonstruktion eines Ortes mit Fährstation um 1700. – (Zeichnung F. Frese 2015, bearbeitet L. Kröger).



Abb. 175 Rekonstruktion eines Ortes mit Fährstation um 1900. – (Zeichnung F. Frese 2015, bearbeitet L. Kröger).

Um 1900

Mit dem Voranschreiten der Neuzeit wandelt sich die Gesellschaft mit großer Geschwindigkeit, und damit auch die Fäheren. Durch das Aufbrechen alter Herrschaftssysteme wechseln viele Fäheren gleichzeitig ihre Besitzverhältnisse. Besonders die Gemeinden erlangen nun selbst die Herrschaft über ihre Fäheren, in wenigen Fällen sogar private Personen. Das Transportgewerbe an Land, aber auch auf den Flüssen, verlangt nach immer größeren Ladekapazitäten. Die alten Antriebstechniken mit der Stakstange sind nicht mehr ausreichend und die Straßen in den Städten sind ebenfalls zu klein geworden. So müssen viele Fäheren umgerüstet und verlegt werden. Gleichzeitig soll der Transport schneller vonstatten gehen, sodass kleine Ortschaften zum Teil eigenständig Personenfähren einrichten. Mit dem Übergang zur Moderne im Verlauf der Industrialisierung werden gleichzeitig große Fortschritte in der Bautechnik erlangt. Diese führen dazu, dass nun, am Ende des 19. Jahrhunderts, vermehrt Brücken entstehen und somit das Ende der Fäheren einleiten (Abb. 175).