

MONOGRAPHIEN

des Römisch-Germanischen Zentralmuseums
Band 160

ONLINE-ANHANG

Lars Kröger

FÄHREN AN MAIN UND NECKAR

EINE ARCHÄOLOGISCHE UND HISTORISCH-GEOGRAPHISCHE
ENTWICKLUNGSANALYSE MITTELALTERLICHER UND
FRÜHNEUZEITLICHER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Römisch-Germanisches
Zentrumuseum
Leibniz-Forschungsinstitut
für Archäologie

R | G | Z | M

ISBN (Printversion) 978-3-88467-351-5
ISSN (Printversion) 0171-1474



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

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

Propylaeu
FACHINFORMATIONSDIENST
ALTERTUMSWISSENSCHAFTEN

ONLINE-ANHANG: INHALTSVERZEICHNIS

Karten

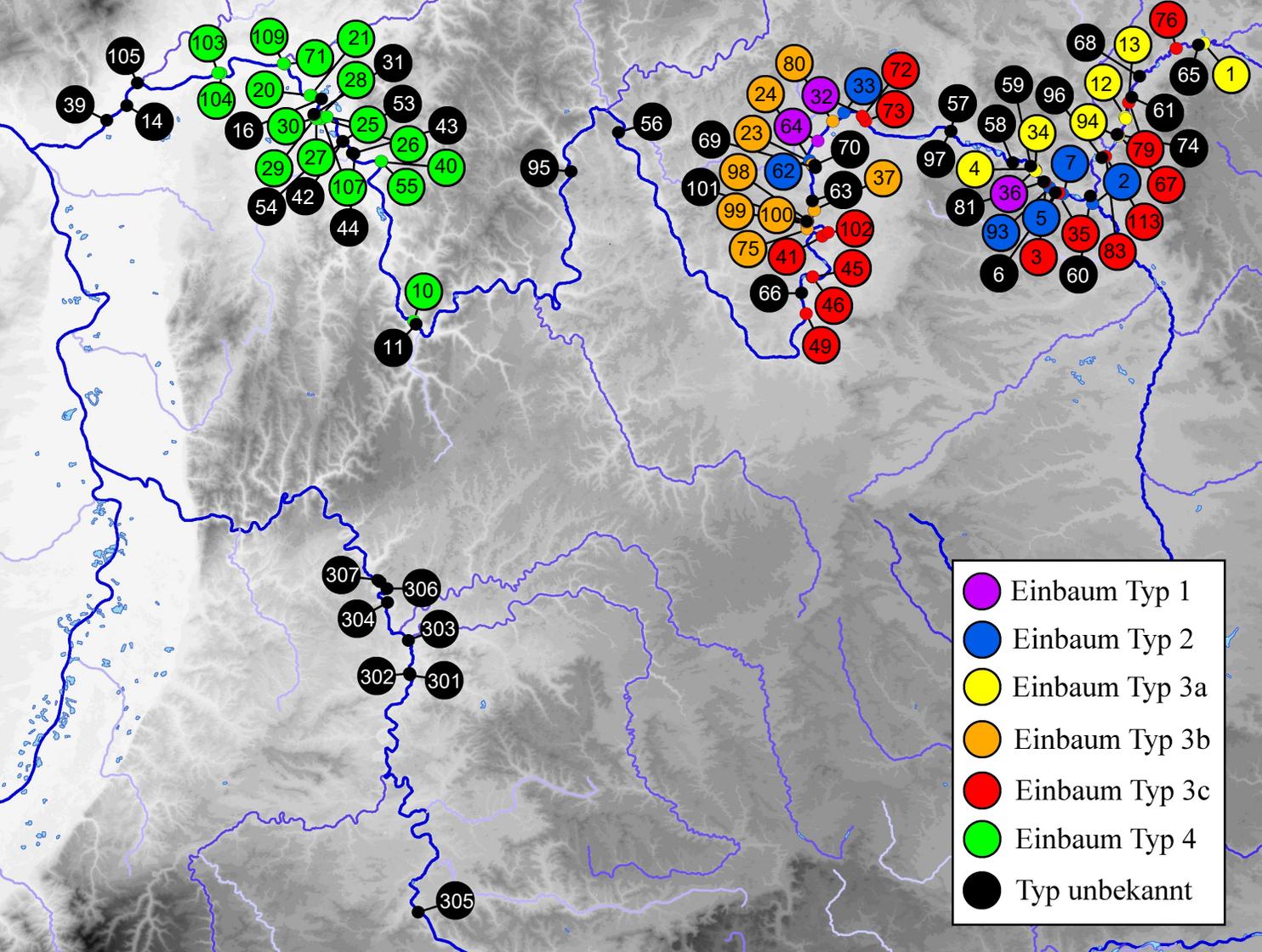
Fundkatalog

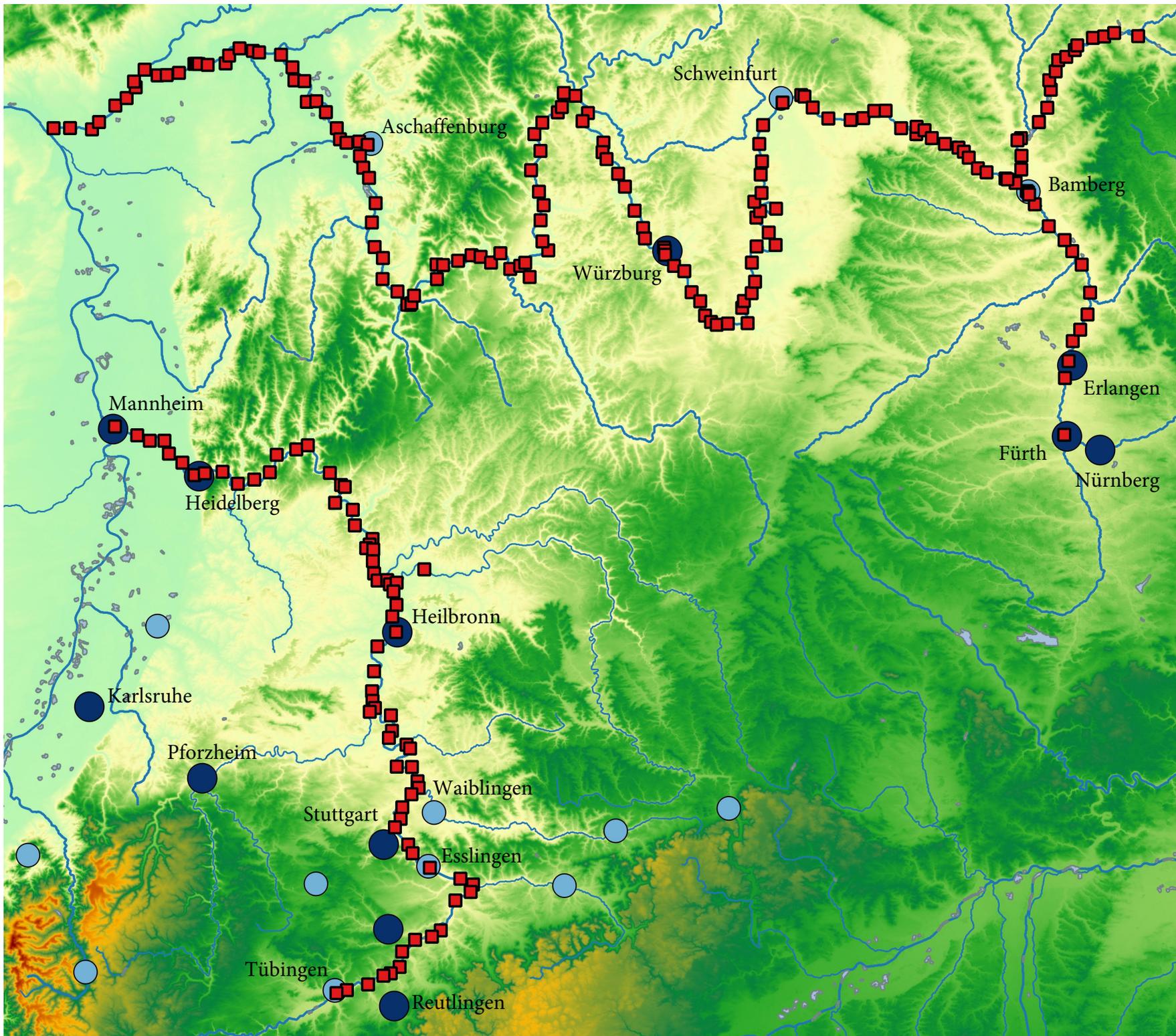
Tafeln

Katalog der Fährorte	1
Der Main	1
Der Neckar	108
Die Regnitz	156

KARTEN

Die enthaltenen Karten sind mit Verlinkungen versehen und führen zu den Katalogeinträgen der jeweiligen Funde bzw. Fahrstandorte innerhalb des Dokumentes.





FUNKATALOG

Einbaumnummer: 1

Fundort Michelau

Landkreis Lichtenfels

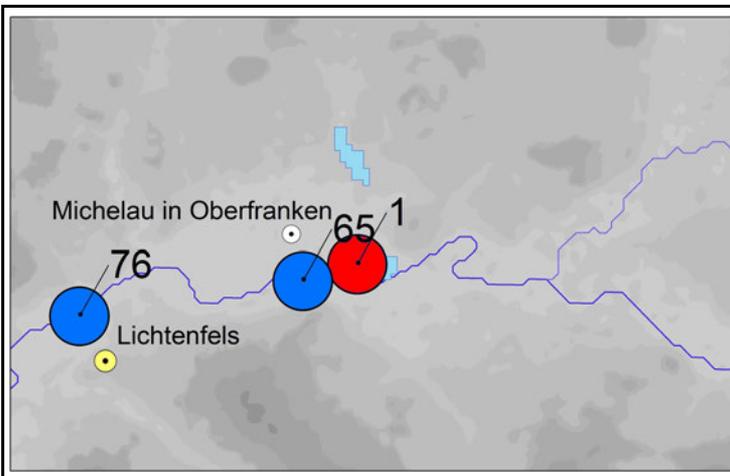
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1969 oder 1970

Fundumstände

In einer Kiesgrube der Gemeinde Michelau wurde der Einbaum in einer Tiefe von ca. 3,5 m gefunden. Der Fund ging an das örtliche Korbmuseum und wurde dann nach Baerlo weitergegeben.



Einbaum Typ: 3a

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Arbeitsgemeinschaft Biotopschutz Baerlo (Kreis Viersen-NRW)

Inventarnr. Unbekannt.

Maße

Länge 349

Breite 47

Höhe 20

Zustand des Einbaums

Im Bug klafft mittig eine große Lücke. Teile der hinteren, linken Außenwand fehlen und das Heck ist fast komplett abgerissen. Insgesamt sind die Enden des Einbaums recht stark nach links gekrümmt. Der Einbaum besitzt überdurchschnittlich viele Astlöcher.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Die Lage im Stamm ist nicht genau erkennbar.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Grundriss ist rechteckig, wenn auch vermutlich durch Lagerung im Wasser verzogen. Der Boden ist flach und die Wände sind senkrecht.

Einbauten in Rumpf
Zwei Löcher befinden sich im Einbaumboden. Dabei handelt es sich um herausgefallene Astlöcher.

Bugform
Die Reste des Buges lassen auf einen kurzen und schmalen Bugblock schließen.

Heckform
Das Heck schließt gerade in einem schmalen Heckblock ab.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 17

Lage der Bohrungen
Da Bug und Heck fast komplett fehlen, sind auch keine Bohrungen mehr zu beobachten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Über den Einbaum sind insgesamt elf Laschen und sechs Ausstemmungen verteilt. Besonders im Bugbereich machen sich eine Konzentration aus mehreren großen ovalen Laschen und Ausstemmungen auf der linken und eine große rechteckige Lasche auf der rechten Seite bemerkbar.

Sonstige Informationen

Laut den Ortsakten wurde der Einbaum mit einem Paddel zusammen gefunden. Dies ist allerdings verschollen.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Fotos: Wittke 2009.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 5832 / 0022
- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 355



Einbaumnummer: 2

Fundort Bamberg

Landkreis Bamberg

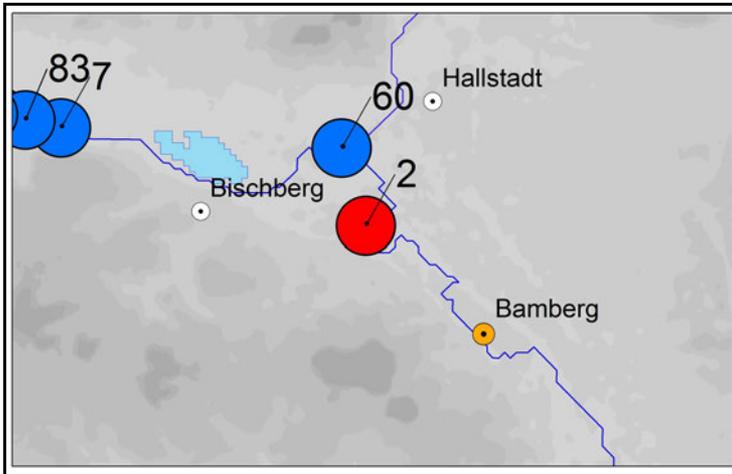
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1960

Fundumstände

Bei Baggerarbeiten im Bamberger Hafen am Kai 3 stieß man in ca. 6 m Tiefe auf den Einbaum. Dieser war zwischenzeitlich verschollen und konnte 2013 in den Beständen der Prähistorischen Staatssammlung wieder entdeckt werden.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Prähistorische Staatssammlung München

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 315

Breite 48

Höhe 35

Zustand des Einbaums
Durch anscheinend unsachgemäße Bergung mit einem Kran ist der Einbaum stark fragmentiert worden. Der Bug, Teile der rechten Außenwand und Teile des Hecks fehlten schon zu diesem Zeitpunkt. Der heutige Zustand des Fundes hat sich weiter verschlechtert. Weitere Teile des Hecks und der Seitenwände sind abhandengekommen. Die Maße beziehen sich auf die ersten Messungen 1960.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Relativ zentral.

Werkzeugspuren Keine erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach und die Seitenwände ragen wohl steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Laut der Dokumentation von 1960 liegt quer auf dem Einbaum ein Holzbrettchen. Dieses scheint exakt in eine Ausstimmung zu passen. Dieses Brett ist in der Mitte durchbohrt und soll zwei Kerben auf der Unterseite besitzen.

Bugform
Der Bug ist nicht erhalten, allerdings könnten die an der rechten Außenwand erhaltenen Holzreste für einen flach auslaufenden Bug sprechen.

Heckform
Das Heck ist innen und außen gerade abgeschnitten. Der Block ist recht schmal.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 6

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstimmungen
In der erhaltenen linken Außenwand sind zwei große Ausstimmungen, zwei kleine und zwei Laschen erhalten.

Sonstige Informationen

Zusammen mit dem Einbaum wurden mehreren Holzstangen gefunden, die schon bei der Entdeckung im Inneren lagen. Weiter wird ein Holzstückchen mit einem eingeritzten "W" dazugerechnet. Die Stangen befinden sich in München. Das Querholz und das Holzstückchen mit dem "W" waren nicht auffindbar.

Datierung

Ergebnis-d	1113
Anzahl der Ringe	186
t-TH Wert	7,6
t-TB Wert	6,8
Absolutes Ergebnis	nach 1123

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich sehr gut mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der Region "Tertiäres Hügelland" im Donaugebiet und einer Gleichläufigkeit von 81,2 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Die Ergebnisse für die Region "Fränkischer Keuper" sind aber ebenfalls recht gut. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1123.

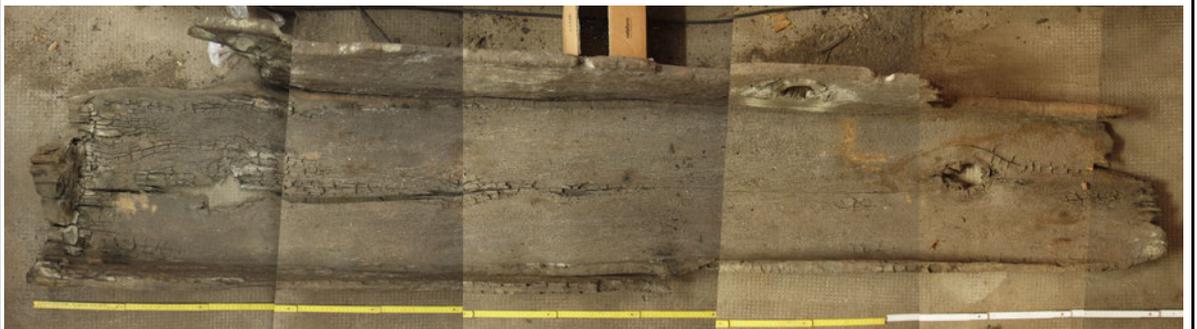
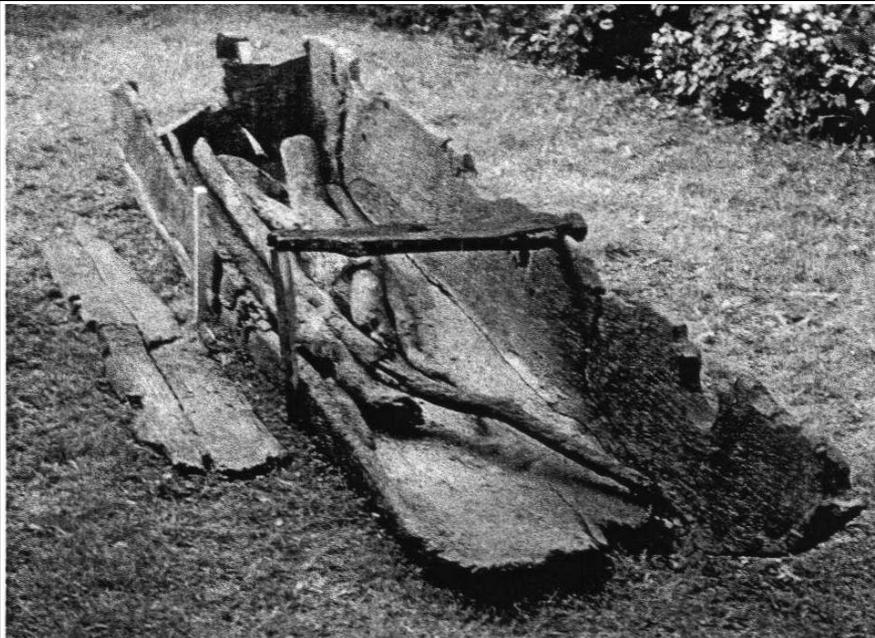
Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.

Fotos: Akten des BLfD und Kröger 2013.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6031 / 0137
- Gessner 1961
- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 342
- Zeitungsartikel: Bamberger "Fränkischer Tag", 28. September 1960
- Franz Herzig, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen des Mainingebietes aus den Beständen der Archäologischen Staatssammlung, Untersuchungsbericht vom 20.08.2013, BLfD



Einbaumnummer: 3

Fundort Staffelbach

Landkreis Bamberg

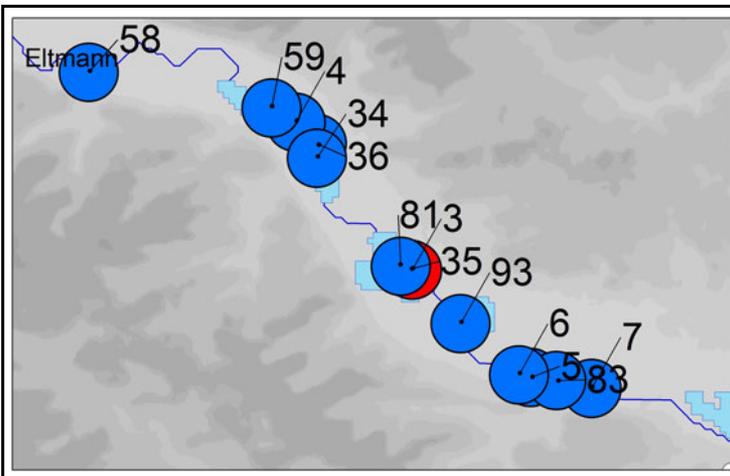
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1976

Fundumstände

Bei Baggerarbeiten im Main gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Historisches Museum Bamberg

Inventarnr.
8 / 484

Maße

Länge 443

Breite 41

Höhe 25

Zustand des Einbaums
Der Einbaum ist fast komplett erhalten. Lediglich vom Bug und den vorderen Außenwänden ist ca. die obere Hälfte weggebrochen.

Form

Holzart Fichte **Lage im Stamm** Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Beilspuren im inneren des Einbaums.

Rumpfform
Der Einbaum besitzt einen flachen Boden bei etwa rechtwinklig ansteigenden Außenwänden.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug war sicherlich als massiver Block ausgebildet, ist allerdings mitsamt der Außenwände weggebrochen.

Heckform
Das Heck ist als massiver Block ausgebildet. Dieser läuft außen und innen schräg an.

Anzahl der Bohrungen 8 **Anzahl der Laschen** 4

Lage der Bohrungen
Im Bug sind nur noch zwei Bohrungen erhalten. Im Heck befinden sich dagegen noch sechs Bohrungen. Ein Paar befindet sich oben auf dem Block, sowie zwei einzelne Bohrungen. Ein weiteres Paar befindet sich auf der inneren Stirnfläche des Blocks. Alle Paare durchstoßen den Boden.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Direkt vor dem Heckblock befinden sich zwei Ausstemmungen, die sich gegenüberliegen. Ebenso verhält es sich mit zwei Laschen vor dem Heck.

Sonstige Informationen

--

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

--

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bildet die von Hirte publizierte Zeichnung. Diese wurde aufgrund von eigenen Beobachtungen, einer skizzenhaften Beschreibung mit Aufmaß und der Fotodokumentation des Autors ergänzt und überarbeitet.
Fotos: Kröger 2008.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 366



Einbaumnummer: 4

Fundort Stettfeld

Landkreis Haßberge

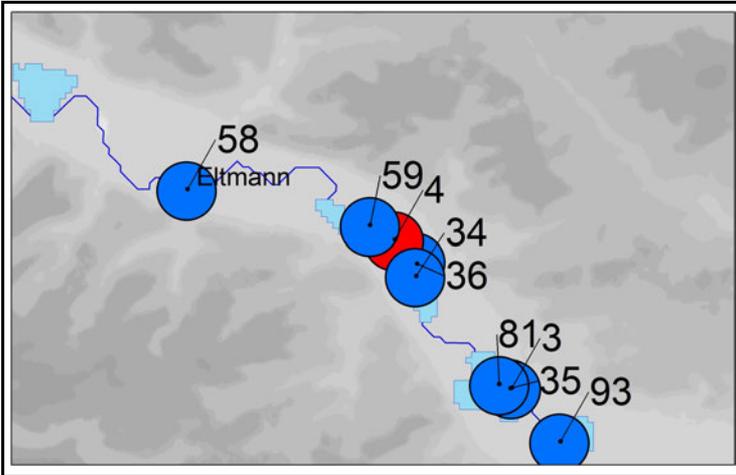
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1980

Fundumstände

Hirte gibt keine Fundumstände an, nur dass der Einbaum im Main gefunden wurde.



Einbaum Typ: 3a

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Historisches Museum Bamberg

Inventarnr. 8 / 487

Maße

Länge 366

Breite 36

Höhe 25

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist fast komplett erhalten. Allerdings wurde er zur Konservierung mit einem unbekanntem Stoff getränkt. Eventuell handelt es sich dabei um Araldit.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm**

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Keine erkennbar.

Rumpfform

Die Form des Einbaums wird sehr stark durch den Stamm vorgegeben. Das innere ist relativ sauber entfernt worden, allerdings ist die Außenseite des Einbaums fast komplett unbearbeitet belassen.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist klar vom Boden abgesetzt und läuft in einen sehr schmalen Block aus. Außen und innen läuft er schräg im Winkel von ca. 40° an.

Heckform

Das Heck ist klar vom Boden abgesetzt und läuft in einen sehr schmalen Block aus. Außen läuft er schräg im Winkel von ca. 40° innen im Winkel von ca. 35° an.

Anzahl der Bohrungen 3

Anzahl der Laschen 12

Lage der Bohrungen

Im Bug befindet sich eine mittig gelegene, nach außen schrägläufige Bohrung, die den Boden durchstößt. Im Heck sind die Reste von zwei Bohrungen zu erkennen. Diese sind allerdings ausgebrochen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Über die gesamte Länge des Einbaums sind drei Laschenpaare verteilt. Im hinteren Bereich liegen sich zwei kleinere, einer großen ausgebrochenen gegenüber. Im Bugbereich befinden sich ebenfalls zwei kleinere. Ihnen gegen überliegen zwei sehr große rechteckige Laschen oder Ausstemmungen. In der einen befindet sich eine schräg von oben geführte Bohrung.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bildet die von Hirte publizierte Zeichnung. Diese wurde ergänzt und überarbeitet durch eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors. Fotos: Kröger 2008.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 370



Einbaumnummer: 5

Fundort Viereth

Landkreis Bamberg

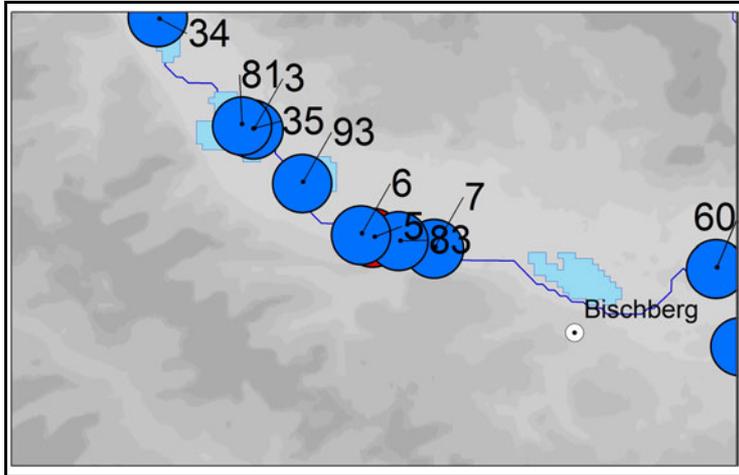
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1973

Fundumstände

Unterhalb von Viereth bei Baggerarbeiten im Main entdeckt.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Historisches Museum Bamberg

Inventarnr. 8 / 482

Maße

Länge 386

Breite 43

Höhe 31

Zustand des Einbaums
Einbaum ist fast komplett erhalten. Allerdings wurde er zur Konservierung mit einem unbekanntem Stoff getränkt. Eventuell handelt es sich dabei um Araldit.

Form

Holzart Fichte

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform
Der Einbaum besitzt einen flachen Boden. Die Seitenwände ragen steil nach oben auf.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug läuft schräg bei fast gleich bleibender Stärke vom Boden aus nach oben, ohne einen Bugblock zu bilden oder in irgendeiner Form stärker abgesetzt zu sein.

Heckform
Das Heck ist gerade abgeschnitten. Die abschließende Platte besitzt eine Dicke von 8-9 cm. Ein Teil ist herausgebrochen.

Anzahl der Bohrungen 7

Anzahl der Laschen 12

Lage der Bohrungen
Im Bug befinden sich fünf Bohrungen, drei kleinere und zwei deutlich größere. Diese liegen jeweils auf einer Linie und durchstoßen den Boden. Im Heck befinden sich zwei kleine Bohrungen. Die Tiefe der einen ist nicht ganz zu erfassen, die andere durchstößt den Boden diagonal.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Über die gesamte Länge des Einbaums sind zehn zum Teil ausgebrochene Laschen und zwei Ausstemmungen verteilt. Diese sind zu Paaren angeordnet. Zwei Paare liegen recht dicht beieinander am Bug, zwei nicht ganz so dicht beieinander am Heck.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bildet die von Hirte publizierte Zeichnung. Diese wurde ergänzt und überarbeitet durch eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors. Fotos: Kröger 2008.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 372



Einbaumnummer: 6

Fundort Viereth

Landkreis Bamberg

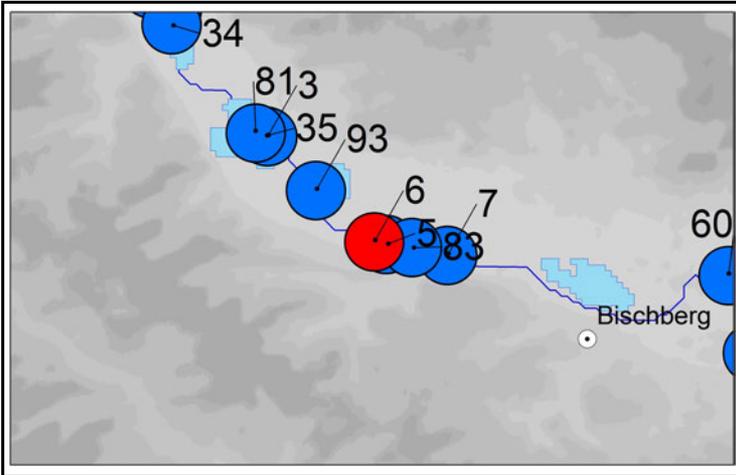
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1976

Fundumstände

Unterhalb von Viereth bei Baggerarbeiten im Main entdeckt.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Historisches Museum Bamberg

Inventarnr. 8 / 483

Maße

Länge 364

Breite 43

Höhe 27

Zustand des Einbaums
Der eigentliche Zustand des Einbaums ist recht schwer zu ermitteln. Bug, Heck und Teile des Bodens sind wohl original. Der Großteil der Außenwände scheint aber rekonstruiert zu sein. Zusätzlich wurde er zur Konservierung mit einem unbekanntem Stoff getränkt. Eventuell handelt es sich dabei um Araldit.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde aus einem stark gekrümmten Stamm geschlagen. Am definierten Bug liegt das Mark aber deutlich oberhalb und damit außerhalb der Einbaumachse.

Werkzeugspuren Eventuell Beilspuren am Bug erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach gearbeitet. Die Außenwände stehen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist klar vom Boden abgesetzt und läuft in einen sehr schmalen Block aus.

Heckform
Das Heck ist klar vom Boden abgesetzt und läuft in einen sehr schmalen Block aus. Es ist aber nicht ganz klar, wie weit die Rekonstruktionen in diesem Bereich gehen und welche Teile noch original sind.

Anzahl der Bohrungen 6

Anzahl der Laschen 2

Lage der Bohrungen
Im Heck befinden sich in der schrägen Stirnfläche drei kleine Bohrungen, die noch mit Holzzapfen versehen sind und eine größere, ausgebrochene ganz am Ende. Im Bug befinden sich zwei kleine an der linken Seite in der schrägen Stirnfläche.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der rechten Außenwand sind am Heck noch eine größere Lasche und direkt am Heckblock eine Ausstemmung zu erkennen.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Tafel: Zeichnung Kröger nach Foto Kröger 2009
Fotos: Kröger 2008

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 372



Einbaumnummer: 7

Fundort Viereth

Landkreis Bamberg

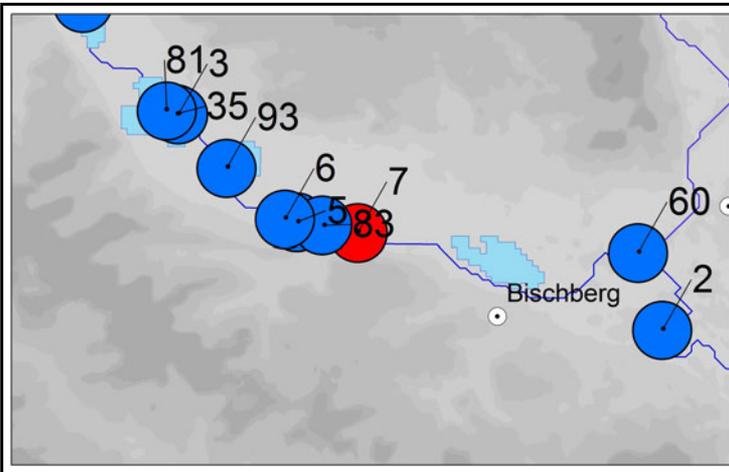
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1972

Fundumstände

Der Einbaum wurde in etwa 3 m Tiefe bei Baggararbeiten gefunden.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Historisches Museum Bamberg

Inventarnr. 8 / 483

Maße

Länge 352

Breite 53

Höhe 30

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in voller Länge erhalten. Allerdings wurde er zur Konservierung mit einem lackartigen Überzug versehen, vermutlich Araldit.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Einbaum ist am Bug zentral aus dem Stamm geschlagen. Zum Heck hin wurden nur 2/3 des Stamms genutzt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform

Der Rumpf läuft am Bug trapezförmig zu. Am Heck besitzt er eine Breite von 53 cm, am Bug nur noch 38 cm.

Einbauten in Rumpf

Im vorderen ersten Drittel befindet sich ein deutlicher Absatz im Boden, von dem aus der Bug nach oben zur Kasse ansteigt.

Bugform

Der Bug wird durch eine sehr lang gezogene (120 cm Länge) schmal auslaufende Kasse gebildet. Diese ist außen nicht vom Boden abgesetzt.

Heckform

Das Heck wird durch eine 15 cm nach innen verschobene Querwand gebildet (5 cm stark, 10,5 cm hoch).

Anzahl der Bohrungen 1

Anzahl der Laschen 10

Lage der Bohrungen

In der Bugkasse befindet sich zentral eine einzelne Bohrung, die den Boden durchstößt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Über die gesamte Länge sind mindestens acht Ausstemmungen und zwei Laschen verteilt.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Tafel: Zeichnung Kröger nach Foto Kröger 2009
Fotos: Kröger 2008

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 374
- Ortsakten des BLfD: 6030 / 0025



Einbaumnummer: 8

Fundort Keine Angaben

Landkreis Unbekannt

Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Keine Angaben

Fundumstände

Keine Angaben



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Historisches Museum Bamberg (verschollen)

Inventarnr. ohne Nr. / verschollen

Maße

Länge

Breite

Höhe

Zustand des Einbaums
Laut Hirte soll sich in den Magazinbeständen des Museums noch ein Heckfragment befunden haben. Dies ist aber heute nicht mehr bekannt, eventuell auch schon zu Hirtes Zeiten nicht mehr.

Form

Holzart Unbekannt

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Hirte beschreibt die Form als "trapezförmig".

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Das Heck war anscheinend gerade abgeschnitten und rechtwinklig zum Boden.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Bei dem Einbaum könnte es sich um einen der beiden 1858 in Bamberg geborgenen, allerdings verschollenen Funden handeln. Dies ist allerdings nicht belegbar.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 376
- Martinet 1858



Einbaumnummer: 9

Fundort Keine Angaben.

Landkreis Unbekannt

Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Keine Angaben.

Fundumstände

Keine Angaben.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Historisches Museum Bamberg (verschollen)

Inventarnr. ohne Nr. / verschollen

Maße

Länge 338

Breite 46

Höhe

Zustand des Einbaums
Laut Hirte soll sich noch ein komplett erhaltener Einbaum im Museum befunden haben. Dieser ist heute allerdings nicht mehr aufzufinden.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Laut Hirte soll der Einbaum einen "trapezförmigen" Rumpf besessen haben.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Der Bug war wohl als eine Art Kaffe gebildet.

Heckform
Das Heck war gerade und rechtwinklig zum Boden abgeschnitten und durch eine einfache Querwand gebildet.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Bei dem Einbaum könnte es sich um einen der beiden 1858 in Bamberg geborgenen, allerdings verschollenen Funden handeln. Dies ist allerdings nicht belegbar.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 377
- Martinet 1858



Einbaumnummer: 10

Fundort Großheubach

Landkreis Miltenberg

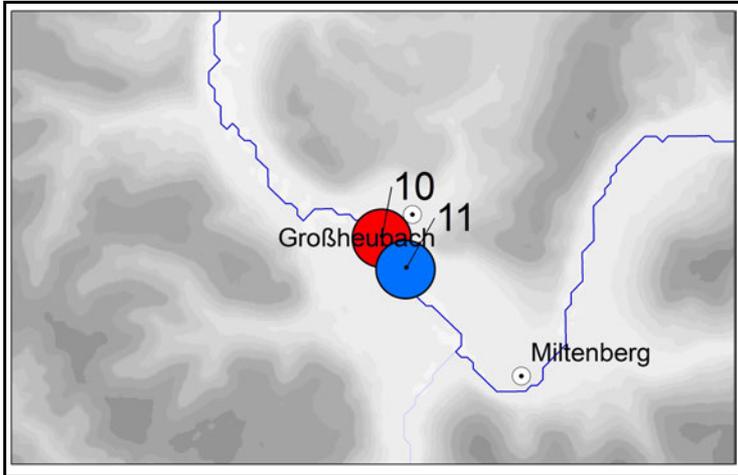
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1981

Fundumstände

Der Einbaum wurde Baggerarbeiten im Mainbett gefunden und ist dann ins Museum der Stadt Miltenberg gekommen. Dort befindet er sich aber nicht mehr.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Unbekannt.

Inventarnr. Verschollen.

Maße

Länge 363

Breite 49

Höhe 28

Zustand des Einbaums
Der Einbaum ist in drei große Teile zerbrochen, ein großes Bugteil, ein kleineres Heckteil und die rechte Außenwand. Die linke Außenwand und Teile der rechten fehlen, eventuell auch Teile des Bugblocks.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm**

Laut den Zeichnungen wurde etwa 2/3 des Stammquerschnitts genutzt. Der Stamm soll sehr stark verästelt sein.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Der Rumpf wurde zum Teil rund belassen oder nur schwach begradigt. Die Seitenwände scheinen der Rundung des Stammes zu folgen.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Er scheint innen im Winkel von ca. 50° anzusteigen. Außen wurde er abgerundet. Anscheinend überragt er die erhaltenen Außenwände.

Heckform
Das Heck ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Es ragt innen als auch außen steil nach oben und überhöht dabei das Dollbord. Außen wurde es abgerundet, bis auf einen herausgearbeiteten Zapfen.

Anzahl der Bohrungen 1

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Im Bugblock befindet sich mittig eine einzelne große Bohrung.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Nicht mehr feststellbar.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

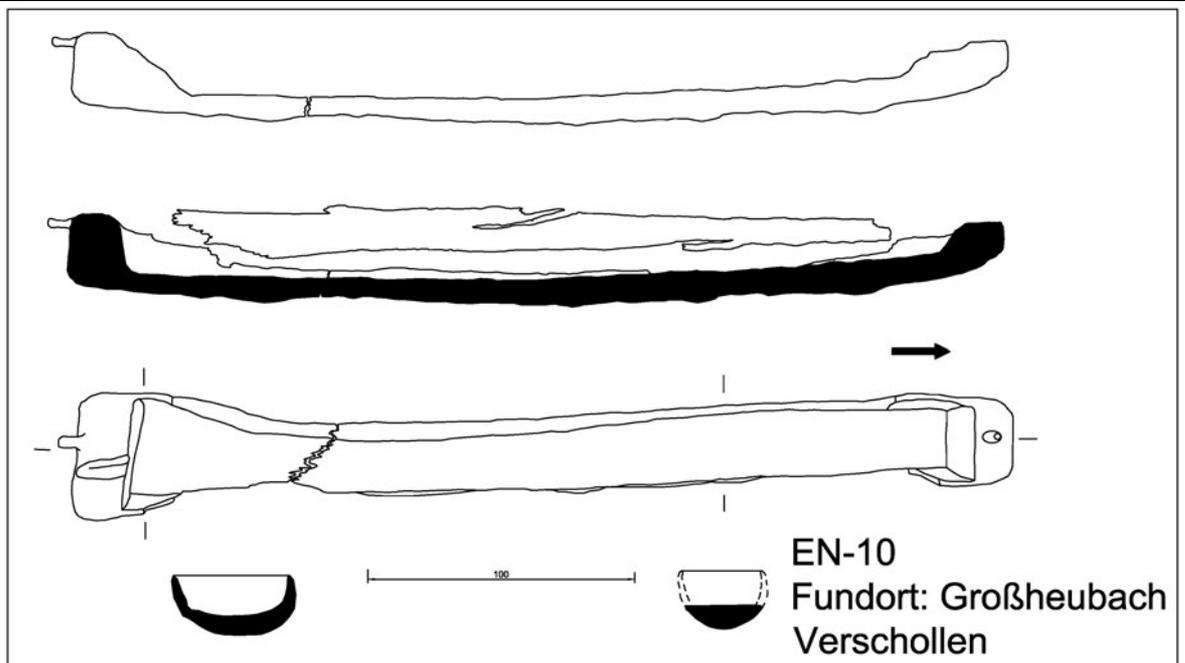
Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bildet eine in den Ortsakten enthaltene Zeichnung, welche durch den Autor an die übrigen Zeichnungen des Kataloges angepasst wurde.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 350
- Ortsakten des BLfD: 6221 / 0069



Einbaumnummer: 11

Fundort Kleinheubach

Landkreis Miltenberg

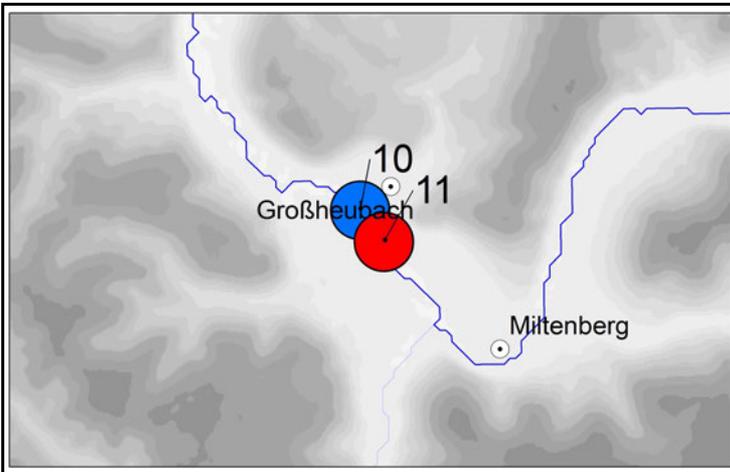
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Juni 1983

Fundumstände

Der Einbaum wurde bei Kleinheubach geborgen. Keine weiteren Angaben zu den Fundumständen.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum der Stadt Miltenberg

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 373

Breite 39

Höhe 24

Zustand des Einbaums

Bei dem erhaltenen Stück handelt es sich um den Bug (?) und den Boden eines Einbaums. Das Heck und der Großteil der Außenwände fehlen. Große Risse laufen durch den gesamten Stamm.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Etwa 2/3 des Stammquerschnitts wurden nur genutzt.

Werkzeugspuren Keine sichtbar.

Rumpfform

Der Boden ist flach und relativ dick. Der Querschnitt ist kastenförmig und recht flach.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist klar vom Boden abgesetzt und läuft außen flach, innen steiler nach oben an. Der rechte Teil des Bugblockes fehlt, trotzdem ist er recht massiv. Der Bug scheint im Verhältnis zu den Seitenwänden etwas höher zu sein.

Heckform

Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 1

Lage der Bohrungen

Im Bugblock befindet sich eine Bohrung, welche auch den Boden durchstößt. Eine weitere kleine Bohrung befindet sich im Inneren des Einbaums im Boden. Eine weitere Bohrung befindet sich in der rechten Außenseite des Bugblocks. Diese ist rezent und stammt von der Entnahme der Dendroprobe.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

In der rechten Außenwand befindet sich eine einzelne fast vertikal geführte Lasche. Sie ist nur in Resten erhalten, da der obere Teil der Seitenwand fehlt.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	1312

Sonstiges zur Datierung

Nach Auskunft von Herrn Weski wurde der Einbaum dendrochronologisch in das Jahr 1312 datiert.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 356
- Martin 1988
- Ortsakten des BLfD: 6221 / 0035



Einbaumnummer: 12

Fundort Main bei Unterbrunn

Landkreis Bamberg

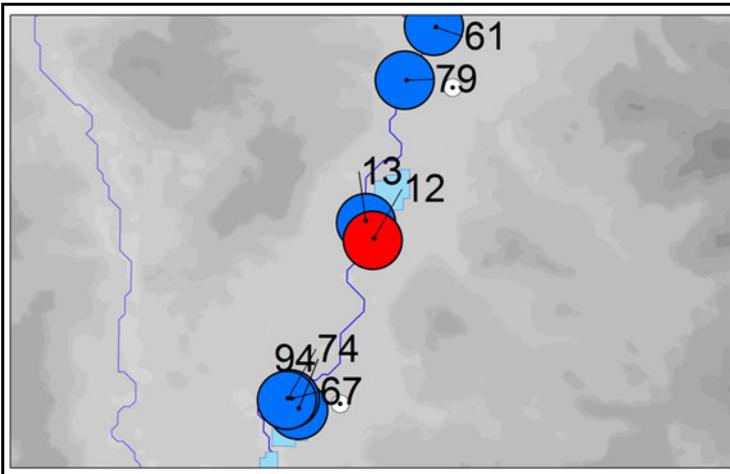
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1953

Fundumstände

Der Einbaum wurde zusammen mit EN-13 und zwei weiteren offenbar verschollenen Einbaumfragmenten in einer Tiefe von 3,5 m bei Kiesbaggerei der Firma Protzner gefunden.



Einbaum Typ: 3a

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum der Stadt Staffelstein

Inventarnr.
Losert Nr. 1

Maße

Länge 396

Breite 37

Höhe 21

Zustand des Einbaums

Auf einer recht detaillierten Aufmaßzeichnung von 1956 wird der Einbaum als unbeschädigt dargestellt. Der heutige Zustand zeigt allerdings ein anderes Bild. Die Holzstruktur ist vollkommen ausgetrocknet und besonders die Außenwände sind fragmentiert. Ansonsten ist die gesamte Länge erhalten.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform

Der Boden ist flach gearbeitet. Die Außenwände stehen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist klar vom Boden abgesetzt und läuft in einen sehr schmalen Block aus. Außen und innen läuft er schräg im Winkel von ca. 35° an.

Heckform

Das Heck ist klar vom Boden abgesetzt und läuft in einen sehr schmalen Block aus. Außen und innen läuft er schräg im Winkel von ca. 35° an.

Anzahl der Bohrungen 3

Anzahl der Laschen 4

Lage der Bohrungen

Im Bugblock befinden sich drei recht große Bohrungen, welche den Boden durchstoßen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Rechts in der Nähe des Bugs befindet sich eine breite Ausstemmung. Direkt daneben befinden sich zwei Laschen. Eine weitere liegt in der Einbaummitte unter dem rechten Dollbord.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1346
Anzahl der Ringe	105
t-TH Wert	8,0
t-TB Wert	8,2
Absolutes Ergebnis	nach 1346

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich sehr gut mit der bayerischen, wie auch der süddeutschen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 83,9 % erreicht wurde. Es fehlen vermutlich nur wenige Jahrringe bis zur Waldkante, so dass die Datierung auf kurz nach 1346 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2008 u. 2012.

Literatur

- Losert 1986
- Ortsakten des BLfD: 5931 / 0068



Einbaumnummer: 13

Fundort Main bei Unterbrunn

Landkreis Bamberg

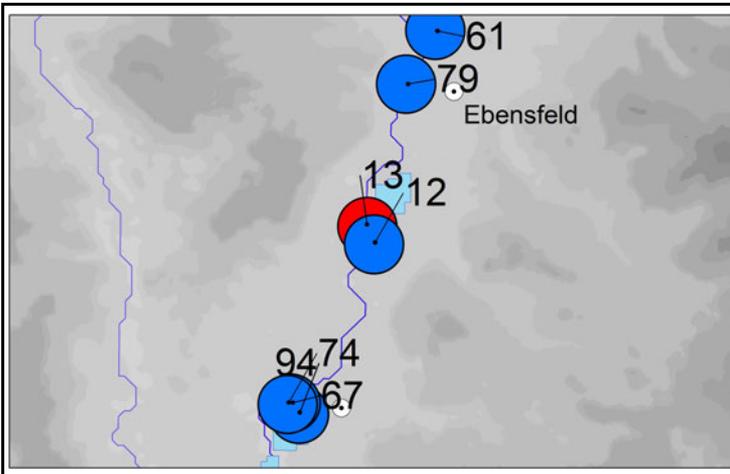
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1953

Fundumstände

Der Einbaum wurde zusammen mit EN-12 und zwei weiteren offenbar verschollenen Einbaumfragmenten in einer Tiefe von 3,5 m bei Kiesbaggerei der Firma Protzner gefunden.



Einbaum Typ: 3a

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum der Stadt Staffelstein

Inventarnr.
Losert Nr. 2

Maße

Länge 422

Breite 36

Höhe 25

Zustand des Einbaums

Auf einer recht detaillierten Aufmaßzeichnung von 1956 wird der Einbaum als unbeschädigt dargestellt. Der heutige Zustand zeigt allerdings ein anderes Bild. Die Holzstruktur ist vollkommen ausgetrocknet und besonders die Außenwände sind fragmentiert. Ansonsten ist die gesamte Länge erhalten.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform

Der Boden ist flach gearbeitet. Die Außenwände stehen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist klar vom Boden abgesetzt und läuft in einen sehr schmalen Block aus. Außen und innen läuft er schräg im Winkel von ca. 40° an.

Heckform

Das Heck ist klar vom Boden abgesetzt und läuft in einen sehr schmalen Block aus. Außen und innen läuft er schräg im Winkel von ca. 40° an.

Anzahl der Bohrungen 8 **Anzahl der Laschen** 7

Lage der Bohrungen

Es befinden sich jeweils vier Bohrungen im Bug- wie auch im Heckblock. Diese sind wiederum zu Paaren angeordnet.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Links am Heck befinden sich noch drei Laschen und der Rest einer Ausstemmung. In der rechten Außenwand befinden sich in der vorderen Hälfte zwei Laschen und eine ausgebrochene Ausstemmung am Bug.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1321
Anzahl der Ringe	75
t-TH Wert	8,5
t-TB Wert	7,3
Absolutes Ergebnis	nach 1321

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich sehr gut mit der bayerischen, wie auch der süddeutschen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 84,1 % erreicht wurde. Die Anzahl der fehlenden Jahrringe bis zur Waldkante lässt sich laut Herzig nur schwer abschätzen, so dass die Datierung grob auf nach 1321 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2008

Literatur

- Losert 1986
- Ortsakten des BLfD: 5931 / 0068



Einbaumnummer: 14

Fundort Kelsterbach

Landkreis Groß-Gerau

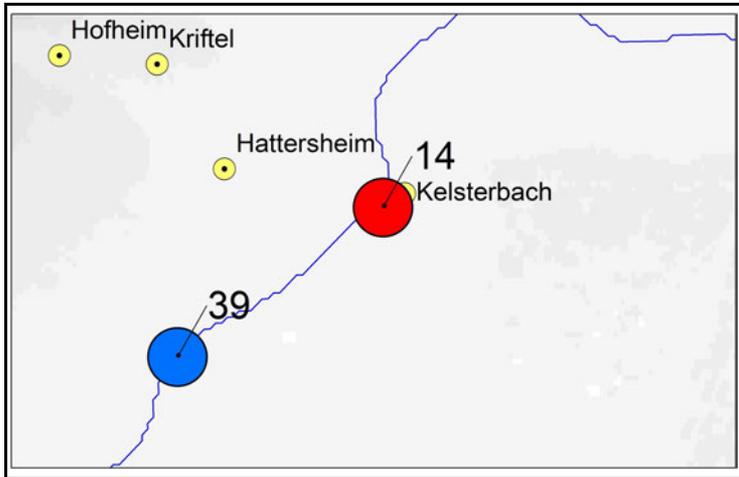
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 12. April 1967

Fundumstände

Er lag unter einer etwa 6 m mächtigen Sand- und Kiesschicht. Die Fundschicht selbst wird als sandig-tonig beschrieben und enthielt außerdem gröberes Schwemmh Holz.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum für Höchster Geschichte, Frankfurt (verschollen)

Inventarnr. Unbekannt.

Maße

Länge 353

Breite 35

Höhe 24

Zustand des Einbaums

Der Einbaum soll, abgesehen eines Teils der linken Außenwand, komplett gewesen sein. Nach der Bergung wurde das Fundstück gereinigt und luftgetrocknet. Anschließend erfolgte eine Behandlung durch mehrfachen Auftrag von Mowilith 3573.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Der Einbaum soll unregelmäßig konisch sein. Eine deutliche Verkrümmung wird schon beim Fund vorgelegen haben. Der Rumpf nimmt die Stammrundung auf.

Einbauten in Rumpf
Es werden keine erwähnt.

Bugform
Der Bug soll leicht nach oben ziehen.

Heckform
Keine Angabe.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 4

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es sollen sich vier Einkerbungen in den Außenwänden befinden haben.

Sonstige Informationen

Beim Auffinden des Einbaumes wurde eine steinzeitliche Datierung angenommen. Neben dem Einbaum wurde auch ein als stauerzeitlich datiertes Schwert gefunden.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

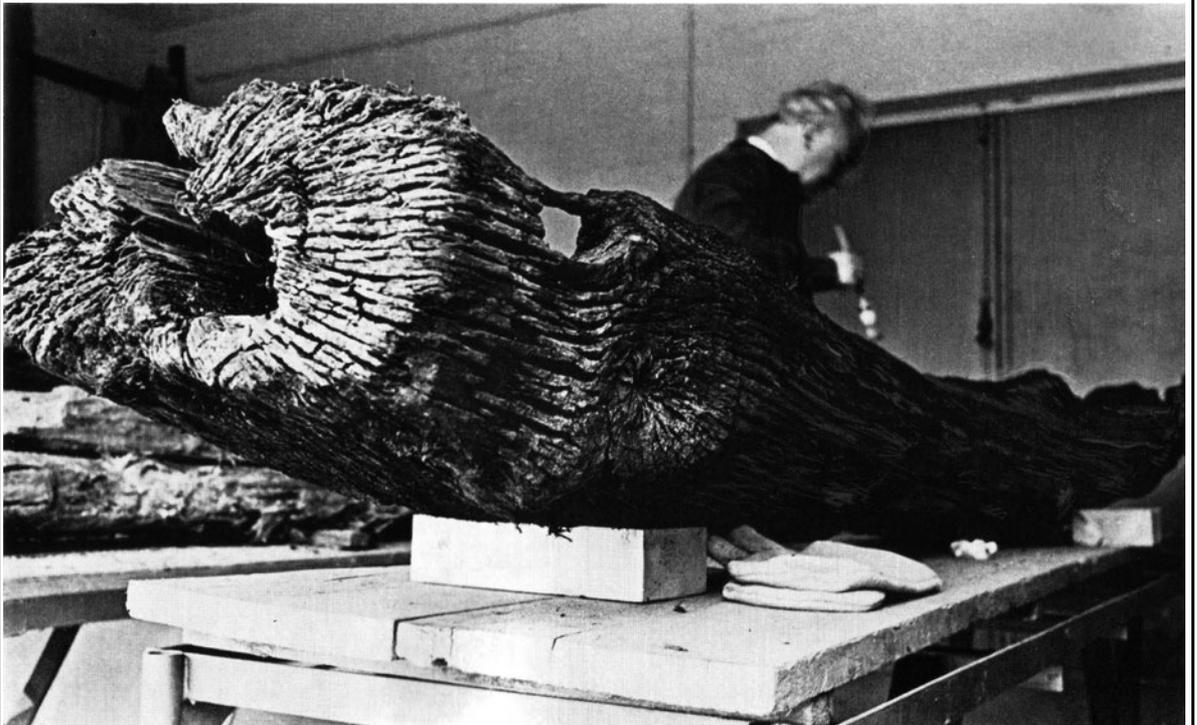
--

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 310.
- Jorns 1968
- Jorns 1975
- Schäfer 1971
- Schäfer 1986, S. 269.



Einbaumnummer: 15

Fundort Keine Angaben.

Landkreis Unbekannt

Bundesland Unbekannt

Fluss Main

Funddatum Keine Angaben.

Fundumstände

Keine Angaben.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Groß Krotzenburg (Kiesbaggersee?)

Inventarnr. Unbekannt.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Unbekannt.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Hirte erwähnt eine "Klampe" die 4,5 cm dick ist und einen Durchmesser von 8,5 x 5,7 cm haben soll.

Sonstige Informationen

In Großkrotzenburg befindet sich nur noch ein Einbaum im Museum (EN-19). Mehrere Einbäume wurden in einem ehemaligen Kiesbaggersee in der Nähe versenkt. Ihr Zustand ist unbekannt.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 303



Einbaumnummer: 16

Fundort Großkrotzenburg

Landkreis Main-Kinzig

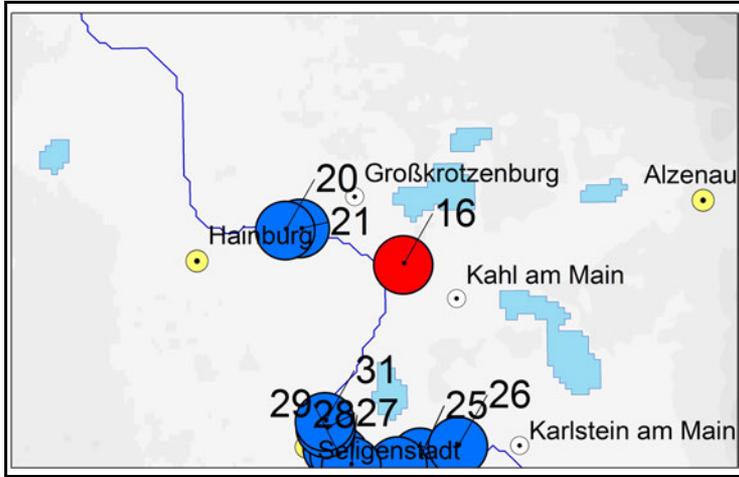
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum Keine Angaben.

Fundumstände

Keine Angaben.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Groß Krotzenburg (Kiesbaggersee?)

Inventarnr.
Unbekannt.

Maße

Länge 171

Breite 29

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Unbekannt.

Form

Holzart Unbekannt

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform

Der Rumpf soll leicht zum Bug hin zulaufen. Der Querschnitt soll einen flachen Boden mit einer gerundeten Kimm besitzen.

Einbauten in Rumpf

Unbekannt.

Bugform

Unbekannt.

Heckform

Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen

Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Unbekannt.

Sonstige Informationen

In Großkrotzenburg befindet sich nur noch ein Einbaum im Museum (En-19). Mehrere Einbäume wurden in einem ehemaligen Kiesbaggersee in der Nähe versenkt. Ihr Zustand ist unbekannt.

Datierung

Ergebnis-d	1622
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	1622

Sonstiges zur Datierung

Bei Dammann wird die Datierung eines einzelnen Einbaumes genannt.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 304
- Dammann 1981



Einbaumnummer: 17

Fundort Keine Angaben.

Landkreis Unbekannt

Bundesland Unbekannt

Fluss Main

Funddatum Keine Angaben.

Fundumstände

Keine Angaben.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Groß Krotzenburg (Kiesbaggersee?)

Inventarnr. Unbekannt.

Maße

Länge 165

Breite 37

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Es soll sich um ein Einbaumfragment handeln, bei dem nur ein Ende erhalten ist.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Der Rumpfquerschnitt war vermutlich rechtwinklig.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Bei dem erhaltenen Ende handelt es sich vermutlich um einen Block, der im 45° Winkel innen ansteigt.

Heckform
Verschollen.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

In Großkrotzenburg befindet sich nur noch ein Einbaum (EN-19) im Museum. Mehrere Einbäume wurden in einem ehemaligen Kiesbaggersee in der Nähe versenkt. Ihr Zustand ist unbekannt.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 305



Einbaumnummer: 18

Fundort Keine Angaben.

Landkreis Unbekannt

Bundesland Unbekannt

Fluss Main

Funddatum Keine Angaben.

Fundumstände

Keine Angaben.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Groß Krotzenburg (Kiesbaggersee?)

Inventarnr. Unbekannt.

Maße

Länge 193

Breite 35

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Es soll sich um ein stark verkrümmtes Fragment handeln.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

In Großkrotzenburg befindet sich nur noch ein Einbaum (EN-19) im Museum. Mehrere Einbäume wurden in einem ehemaligen Kiesbaggersee in der Nähe versenkt. Ihr Zustand ist unbekannt.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 306



Einbaumnummer: 19

Fundort Keine Angaben.

Landkreis Unbekannt

Bundesland Unbekannt

Fluss Main

Funddatum Eventuell vor 1970

Fundumstände

Nach Information im Museum Großkrotzenburg wurde der Einbaum möglicherweise von Dr. Hoffmann gefunden. Genauere Angaben sind nicht vorhanden.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Groß Krotzenburg

Inventarnr.
FR 007

Maße

Länge 298

Breite 27

Höhe 23

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in ganzer Länge erhalten. Es fehlen Teile der vorderen rechten Außenwand und Teile des Bugblocks. Größere Trocknungsrisse laufen durch das Innere des Einbaums und Teile des Dollbordes fehlen. Der Stamm ist in sich verdreht. Teile der Seitenwände wurden nachträglich wieder angeleimt.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Zentral.

Werkzeugspuren Keine erkennbar.

Rumpfform
Der Rumpf des Einbaums ist rechteckig mit geradem Boden. Die Seitenwände stehen fast senkrecht dazu.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist außen gerade im rechten Winkel abgeschnitten und innen schräg. Er ist als massiver Block gebildet. Außen sind löffelartige Hackspuren vom Bau des Einbaums zu erkennen.

Heckform
Das Heck ist außen gerade im rechten Winkel abgeschnitten und innen schräg. Es ist als massiver Block gebildet. Außen und innen sind löffelartige Hackspuren vom Bau des Einbaums zu erkennen. Das Heck überragt die Außenwand leicht.

Anzahl der Bohrungen 1

Anzahl der Laschen 1

Lage der Bohrungen
Es befindet sich eine einzelne Bohrung in der rechten Außenwand, welche schräg im 70° Winkel von innen nach außen läuft und die Außenwand durchstößt. Sie ist allerdings nur in Resten erhalten, da der obere Teil der Seitenwand fehlt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es ist der Rest einer weiten Lasche in der rechten Außenwand ca. 54-63 cm vor dem Heck zu finden. Es ist zu erkennen, dass wohl über einen längeren Zeitraum ein anderes Bauteil darauf lag und die Oberkante der Außenwand glatt geschliffen hat.

Sonstige Informationen

In Großkrotzenburg befindet sich nur noch ein Einbaum im Museum. Mehrere Einbäume wurden in einem ehemaligen Kiesbaggersee in der Nähe versenkt. Ihr Zustand ist unbekannt.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 307



Einbaumnummer: 20

Fundort Klein-Krotzenburg

Landkreis Main-Kinzig

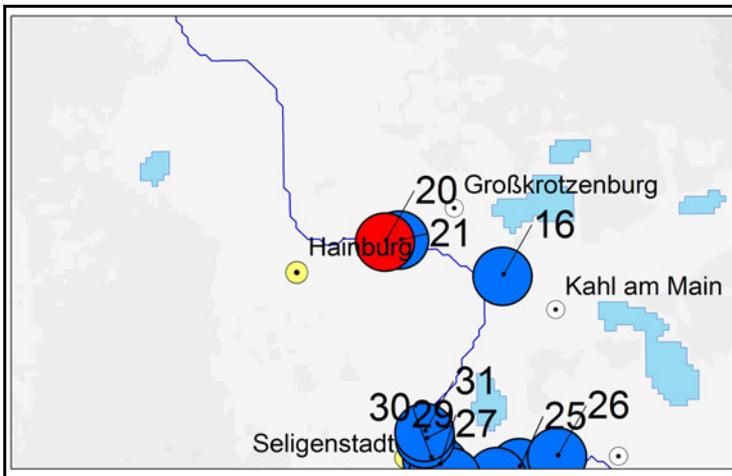
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1959

Fundumstände

Es wurden zwei Einbaume beim Ablassen der Schleuse Krotzenburg geborgen. Diese sind allerdings nicht mehr im Museum Seligenstadt zu identifizieren.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 332

Breite 31

Höhe 23

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in ganzer Länge erhalten. Es fehlen Teile des vorderen rechten Bodens. Größere Trocknungsrisse laufen durch die Außenwände des Einbaums und an der rechten Außenwand ist ein Astloch herausgefallen. Die Holzstruktur ist in einem bemerkenswert guten Zustand.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen. Die Baumwurzel befand sich in Richtung Heck und der Stamm ist stark durchästelt.

Werkzeugspuren Keine sichtbar.

Rumpfform

Der Stamm wurde von außen nicht weiter bearbeitet, vermutlich lediglich die Rinde entfernt und die Äste abgeschlagen. Das Innere ist rechteckig ausgehöhlt worden. Der Stamm ist leicht verdreht.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist außen mehr oder weniger gerade belassen worden und innen abgeschragt. Der Bugblock ist massiv und überragt nur leicht die Außenwände.

Heckform

Der Heckblock ist sehr massiv ausgebildet. Er ist innen abgeschragt und wirkt außen, als sei der Stamm nach dem Fällen kaum weiter bearbeitet worden. Er wird durch einen diagonalen Keil nach außen gebildet, welcher wohl vom Fällen stammt.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 8

Lage der Bohrungen

In der linken Außenwand befindet sich vor dem Bug und Heck jeweils eine schräg von oben innen nach außen unten geführte Bohrung.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

In den Außenwänden befinden sich acht symmetrisch angeordnete Ausstemmungen. Zwei an der linken Außenwand jeweils direkt vor Bug und Heck, zwei größere in der rechten Außenwand gegenüber den Bohrungen und zwei Paare mittig im Einbaum, zum Teil aber sehr flach.

Sonstige Informationen

Der Einbaum wurde fast zeitgleich mit neun weiteren Einbäumen in der Region Seligenstadt gefunden (EN-21, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31, EN-107). Welcher Einbaum exakt wo gefunden wurde lässt sich leider nicht mehr sagen. Weitere Einbäume sollen sich noch im Main bei Seligenstadt unterhalb des Mühlturns befinden (1959).

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	72
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	nicht datiert

Sonstiges zur Datierung

Die eingemessene Probe konnte mit keiner Vergleichschronologie zur Deckung gebracht werden. Eine eindeutige Einordnung der Probe ist aus dendrochronologischer Sicht momentan nicht möglich.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 311
- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959
- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 21

Fundort Klein-Krotzenburg

Landkreis Main-Kinzig

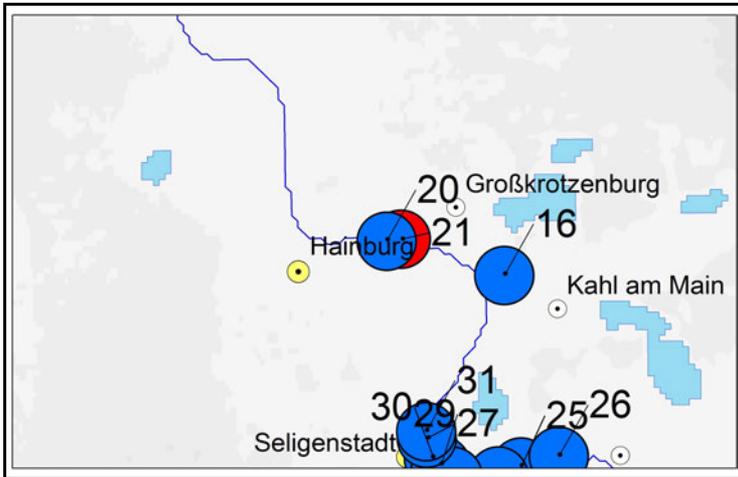
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1959

Fundumstände

Es wurden zwei Einbaume beim Ablassen der Schleuse Krotzenburg geborgen. Diese sind allerdings nicht mehr im Museum Seligenstadt zu identifizieren.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 292

Breite 29

Höhe 17

Zustand des Einbaums
Der Einbaum ist durch Lagerung im Wasser und Austrocknung stark S-förmig verzogen. Massive Risse gehen durch den gesamten Stamm und Teile der rechten Außenwand fehlen

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Der Heckblock liegt zentral im Stamm. Die Wipfelrichtung ließ sich nicht bestimmen.

Werkzeugspuren Keine sichtbar.

Rumpfform
Der Stamm wurde von außen nicht weiter bearbeitet, vermutlich lediglich die Rinde entfernt und die Äste abgeschlagen. Das Innere ist grob rechteckig ausgehöhlt worden.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist außen mehr oder weniger gerade belassen worden und innen abgeschrägt. Der Bugblock ist massiv und überragt nur leicht die Außenwände.

Heckform
Der Heckblock ist sehr massiv ausgebildet. Er ist innen abgeschrägt und wirkt außen, als sei der Stamm nach dem Fällen kaum weiter bearbeitet worden. Daher auch der spitze Keil.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Der Einbaum wurde fast Zeitgleich mit neun weiteren Einbäumen in der Region Seligenstadt gefunden (EN-20, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31, EN-107). Welcher Einbaum exakt wo gefunden wurde lässt sich leider nicht mehr sagen. Weitere Einbäume sollen sich noch im Main bei Seligenstadt unterhalb des Mühlturns befinden (1959).

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	29
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	nicht datiert

Sonstiges zur Datierung

Die entnommene Probe besaß mit 29 Jahrringen leider zu wenige Ringe für eine abgesicherte Datierung. Eine leichte Übereinstimmung konnte mit dem Jahr 1104 getroffen werden, allerdings ist dieses Datum wissenschaftlich nicht belastbar.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 312
- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959
- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 22

Fundort Unbekannt.

Landkreis Unbekannt

Bundesland Unbekannt

Fluss Main/Rhein

Funddatum Keine Angaben.

Fundumstände

Keine Angaben. Hirte vermutet, dass der Einbaum aus dem Main stammt. Es kann aber auch möglich sein, dass der Einbaum am Rhein gefunden wurde.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Stadtarchiv Wiesbaden

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 402

Breite 38

Höhe 37

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in seiner gesamten Länge erhalten. Es fehlen allerdings Teile der rechten Außenwand in Richtung Bug und ein massiver Riss durchläuft die gesamte rechte Außenwand. Der Einbaum wurde anscheinend mit Leinöl behandelt. An diversen Stellen tritt eine glänzende Substanz aus dem Einbaumkörper aus.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen. Die Baumwurzel befand sich in Richtung Heck.

Werkzeugspuren Keine sichtbar.

Rumpfform
Der Einbaum besitzt einen kastenförmigen Querschnitt. Der Boden ist abgeflacht und die Seiten begradigt. Das Innere ist sauber ausgenommen.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als massiver Block gearbeitet und läuft innen und außen schräg an.

Heckform
Das Heck ist als massiver Block gearbeitet und innen wie außen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 9

Lage der Bohrungen
Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es befinden sich am Einbaum acht Laschen die sich jeweils zu Paaren anordnen lassen. Zwei an der rechten Außenwand sind ausgebrochen und zwei in der linken Außenwand sind besonders groß. Die Lasche der rechten Außenwand am Heck ist schräg von oben innen nach außen unten gefertigt. Direkt über ihr befindet sich die einzige Ausstemmung.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 329



Einbaumnummer: 23

Fundort Garstadt

Landkreis Schweinfurt

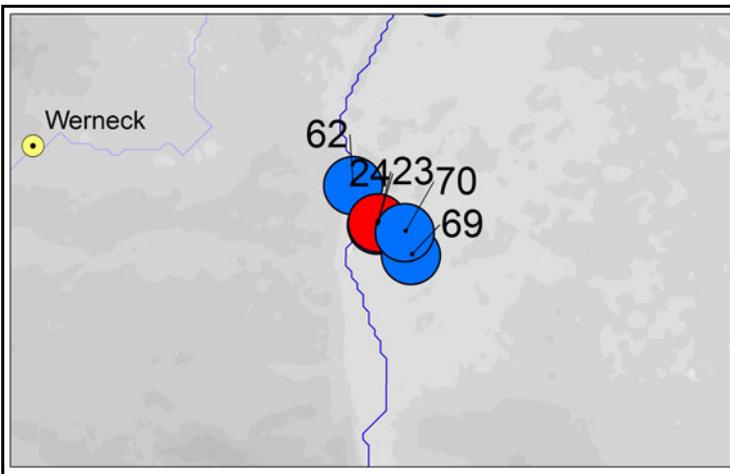
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1977

Fundumstände

Bei Baggerarbeiten im Bereich einer alten Mainschlinge sind insgesamt vier Einbäume gefunden worden. Zwei davon sind erhalten. Der Fund lag neben EN-24 und EN-69.



Einbaum Typ: 3b

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Prähistorische Staatssammlung München

Inventarnr. 2013, 6086

Maße

Länge 362

Breite 36

Höhe 20

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in voller Länge erhalten und wurde durch eine PEG-Volltränkung konserviert.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Keine sichtbar.

Rumpfform

Der Boden ist flach gearbeitet. Die Außenwände stehen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist als massiver Block gearbeitet. Die Innenseite läuft schräg an, die Außenseite ist im oberen Teil gerade abgeschnitten und im unteren Teil abgeschrägt.

Heckform

Das Heck ist als massiver Block gebildet und innen und außen gerade abgeschnitten

Anzahl der Bohrungen 6 **Anzahl der Laschen** 4

Lage der Bohrungen

Im Bug befinden sich vier Bohrungen. Zwei sind symmetrisch angeordnet, wobei die Linke vertikal geführt ist, die Rechte aber die Seitenwand durchstößt. Die anderen beiden Bohrungen sind asymmetrisch und zum Teil ausgerissen. Die zwei am Heck befindlichen Bohrungen sind ebenfalls symmetrisch angebracht und durchstoßen die Seitenwände. In einer Bohrung war noch ein Holznagel erhalten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Es befindet sich am Heckblock ein Ausstemmungspaar, sowie zwei weitere in der linken Außenwand.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1350
Anzahl der Ringe	125
t-TH Wert	9,5
t-TB Wert	9,3
Absolutes Ergebnis	nach 1360

Sonstiges zur Datierung

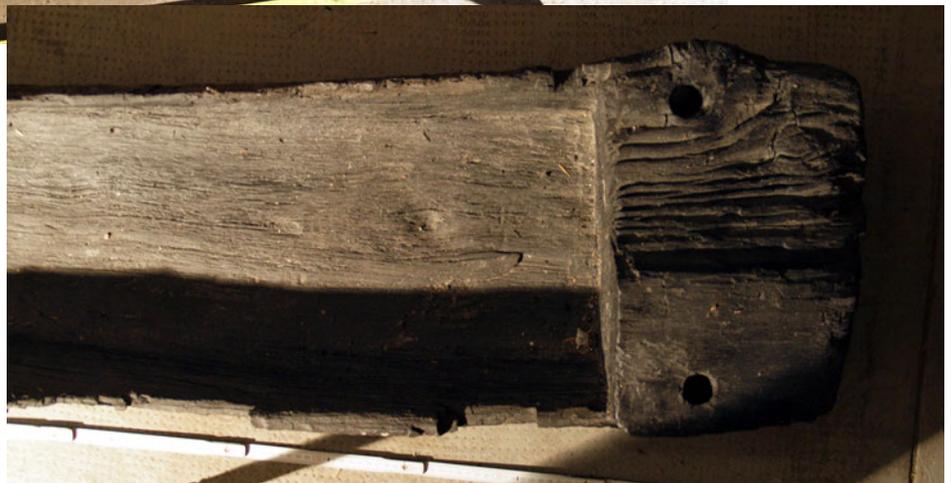
Die Jahrringkurve ließ sich sehr gut mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der Region "Fränkischer Keuper" und einer Gleichläufigkeit von 87,5 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1360.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 349
- Ortsakten des BLfD: 6027 / 0015
- Wamser 1978
- Dannheimer 1980
- Franz Herzig, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen des Maingebietes aus den Beständen der Archäologischen Staatssammlung, Untersuchungsbericht vom 20.08.2013, BLfD



Einbaumnummer: 24

Fundort Garstadt

Landkreis Schweinfurt

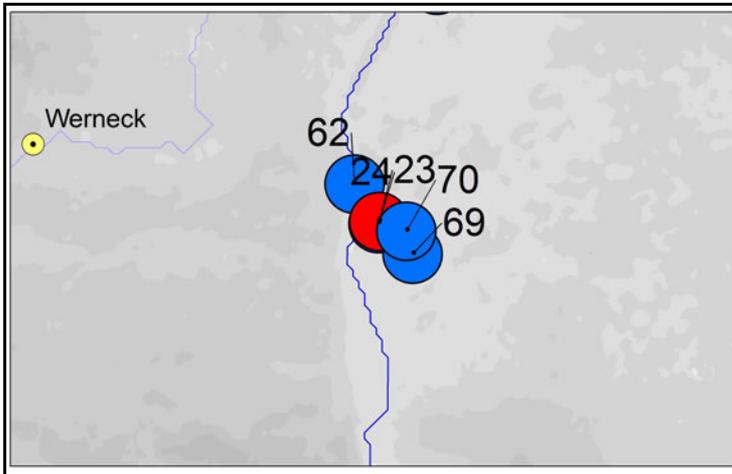
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1977

Fundumstände

Bei Baggerarbeiten im Bereich einer alten Mainschlinge sind insgesamt vier Einbäume gefunden worden. Zwei davon sind erhalten. Der Fund lag neben EN-23 und EN-69.



Einbaum Typ: 3b

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Prähistorische Staatssammlung München

Inventarnr. 2013, 6085

Maße

Länge 372

Breite 36

Höhe 19

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in voller Länge erhalten und wurde durch eine PEG-Volltränkung konserviert.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Das Stammmark ist nach oben verschoben, so dass etwa 2/3 des Stammes verwendet wurden.

Werkzeugspuren Keine sichtbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach gearbeitet. Die Außenwände stehen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Keine Einbauten. Dafür befindet sich aber an der Bug Innenseite mittig eine kreuzförmige Markierung. Diese wurde mit Hilfe eines Beils eingeschlagen. Der horizontale Balken befindet sich auf Höhe der Seitenwände. Die Funktion ist nicht klar.

Bugform
Der Bug ist als massiver Block gearbeitet. Die Innenseite läuft schräg an, die Außenseite ist im oberen Teil gerade abgeschnitten und im unteren Teil abgeschragt.

Heckform
Das Heck ist als massiver Block gebildet und innen und außen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 5

Anzahl der Laschen 5

Lage der Bohrungen
Im Bug befinden sich ein Bohrungspaar und eine weitere ausgebrochene Bohrung. Im Heck befindet sich ebenfalls ein Paar, in denen sich noch Holznägel befinden. Alle Bohrungen verlaufen vertikal.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es befinden sich unregelmäßig verteilt 5 Ausstemmungen über den Einbaum verstreut an der rechten Außenwand drei Ausstemmungen, an der linken zwei.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1346
Anzahl der Ringe	103
t-TH Wert	8,4
t-TB Wert	7,1
Absolutes Ergebnis	nach 1356

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich sehr gut mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der Region "Fränkischer Keuper" und einer Gleichläufigkeit von 84,4 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1356.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 349
- Ortsakten des BLfD: 6027 / 0015
- Wamser 1978
- Dannheimer 1980
- Franz Herzig, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen des Maingebietes aus den Beständen der Archäologischen Staatssammlung, Untersuchungsbericht vom 20.08.2013, BLfD



Einbaumnummer: 25

Fundort Klein-Welzheim

Landkreis Offenbach

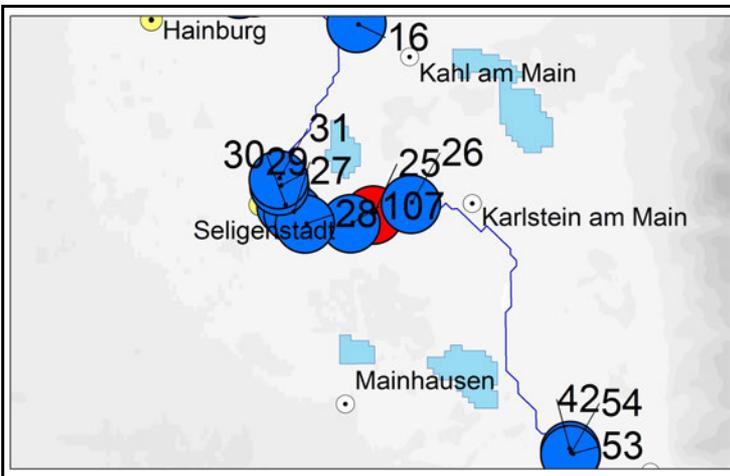
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1959

Fundumstände

Es wurden zwei Einbäume bei Klein-Welzheim geborgen. Diese sind allerdings nicht mehr im Museum Seligenstadt zu identifizieren.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 265

Breite 36

Höhe 29

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in kompletter Länge erhalten. Teile des Hecks und der Außenwände fehlen und in der linken Außenwand befindet sich ein massiver Riss. Bug und Heck sind vermutlich durch die Austrocknung nach oben gezogen.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Wenige Hackspuren in der Bodenfläche.

Rumpfform

Der Rumpf wurde zum Teil rund belassen oder nur schwach begradigt. Die beiden Enden ziehen nach oben. Die Innenfläche ist durch die Lagerung nach außen durchgedrückt.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Er ragt innen als auch außen steil nach oben und überhöht dabei das Dollbord. Außen wurde er abgerundet. Innen befinden sich zwei rundliche Einkerbungen parallel zu den Außenwänden.

Heckform

Das Heck ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Es ragt innen als auch außen steil nach oben und überhöht dabei das Dollbord sehr stark. Außen wurde es abgerundet.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 3

Lage der Bohrungen

Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

In der linken Außenwand befindet sich vor dem Heck eine breitere Ausstemmung. Vor dem Bug befindet sich ein Ausstemmungspaar.

Sonstige Informationen

Der Einbaum wurde fast Zeitgleich mit neun weiteren Einbäumen in der Region Seligenstadt gefunden (EN-20, EN-21, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31, EN-107). Welcher Einbaum exakt wo gefunden wurde lässt sich leider nicht mehr sagen. Weitere Einbäume sollen sich noch im Main bei Seligenstadt unterhalb des Mühlturns befinden (1959).

Datierung

Ergebnis-d	1398
Anzahl der Ringe	103
t-TH Wert	5,7
t-TB Wert	5,3
Absolutes Ergebnis	nach 1408

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der "Eichenchronologie Spessart" und einer Gleichläufigkeit von 76,7 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1408.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bildet die von Hirte publizierte Zeichnung. Diese wurde durch eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft ergänzt.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 322
- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959
- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 26

Fundort Klein-Welzheim

Landkreis Offenbach

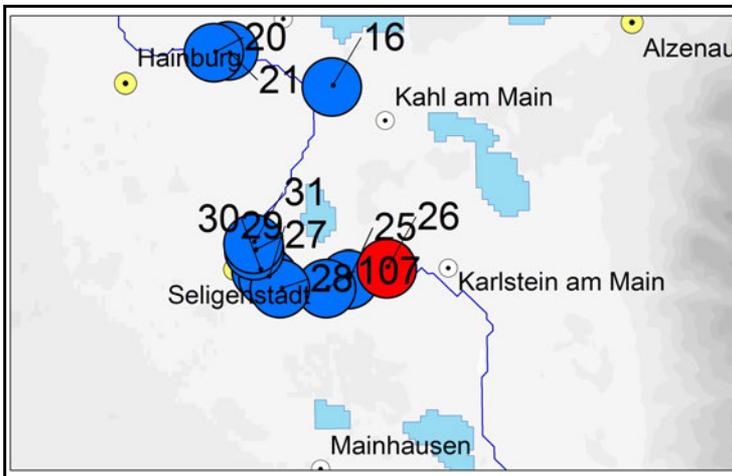
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1959

Fundumstände

Es wurden zwei Einbäume bei Klein-Welzheim geborgen. Diese sind allerdings nicht mehr im Museum Seligenstadt zu identifizieren.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 341

Breite 31

Höhe 27

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in kompletter Länge erhalten. Der Stamm ist mit kleineren Trocknungsrissen übersät. Einzelne Astlöcher sind ausgefallen.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Keine sichtbar.

Rumpfform

Der Rumpf wurde zum Teil rund belassen oder nur schwach begradigt. Die beiden Enden ziehen nach oben.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Er ragt innen als auch außen im Winkel von ca. 45° nach oben und überhöht dabei das Dollbord. An der Schräge innen befindet sich eine ca. 3 cm tiefe Anbohrung.

Heckform

Das Heck ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Es ragt innen als auch außen steil nach oben und überhöht dabei das Dollbord. Außen wurde es abgerundet. Oben befindet sich eine Ausarbeitung.

Anzahl der Bohrungen 4

Anzahl der Laschen 9

Lage der Bohrungen

Im Bug befinden sich zentral eine etwa horizontale Bohrung und eine ausgebrochene, große vertikale. Im Heck befindet sich ebenfalls eine horizontale Bohrung. Zudem befindet sich mittig in der rechten Außenwand eine etwa vertikale von oben, innen nach unten außen geführte Bohrung.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Auf beiden Seiten befinden sich vier Ausstemmungspaare, zudem eine weitere einzelne, welche sich gegenüber der vertikalen Bohrung befindet.

Sonstige Informationen

Der Einbaum wurde fast Zeitgleich mit neun weiteren Einbäumen in der Region Seligenstadt gefunden (EN-20, EN-21, EN-25, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31, EN-107). Welcher Einbaum exakt wo gefunden wurde lässt sich leider nicht mehr sagen. Weitere Einbäume sollen sich noch im Main bei Seligenstadt unterhalb des Mühlturns befinden (1959).

Datierung

Ergebnis-d	1446
Anzahl der Ringe	80
t-TH Wert	4,7
t-TB Wert	3,9
Absolutes Ergebnis	nach 1457

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der "Eichenchronologie Untermain" und einer Gleichläufigkeit von 81,3 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1457.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bildet die von Hirte publizierte Zeichnung. Diese wurde durch eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft ergänzt.

Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 323
- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959
- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 27

Fundort Seligenstadt

Landkreis Offenbach

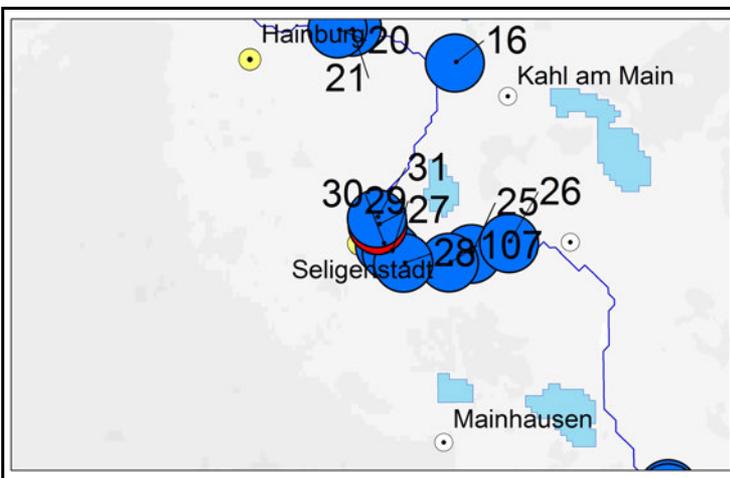
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1959

Fundumstände

Es wurden vier Einbäume bei Seligenstadt geborgen. Diese sind allerdings nicht mehr im Museum Seligenstadt zu identifizieren.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 342

Breite 37

Höhe 27

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in kompletter Länge erhalten. Die linke Außenwand fehlt vollständig und die rechte ist aufgerissen.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Keine sichtbar.

Rumpfform
Der Rumpf wurde zum rund belassen oder nur schwach begradigt. Die beiden Enden ziehen leicht nach oben.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Er ragt innen als auch außen steil nach oben und überhöht dabei das Dollbord. Außen wurde er abgerundet.

Heckform
Das Heck ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Es ragt innen als auch außen steil nach oben und überhöht dabei das Dollbord sehr stark. Außen wurde es abgerundet.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 2

Lage der Bohrungen
Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Eine ausgerissene Lasche ist kurz vor dem Bug zu erkennen und eine nur zum Teil erhaltene vor dem Heck, jeweils in der erhaltenen rechten Außenwand.

Sonstige Informationen

Der Einbaum wurde fast Zeitgleich mit neun weiteren Einbäumen in der Region Seligenstadt gefunden (EN-20, EN-21, EN-25, EN-26, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31, EN-107). Welcher Einbaum exakt wo gefunden wurde lässt sich leider nicht mehr sagen. Weitere Einbäume sollen sich noch im Main bei Seligenstadt unterhalb des Mühlturns befinden (1959).

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	57
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	nicht datiert

Sonstiges zur Datierung

Die eingemessene Probe erbrachte für mehrere Datierungen ähnlich hohe Kurvensynchronitäten. Eine eindeutige Einordnung der Probe ist aus dendrochronologischer Sicht momentan nicht möglich.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bildet die von Hirte publizierte Zeichnung. Diese wurde durch eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft ergänzt.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 324
- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959
- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 28

Fundort Seligenstadt

Landkreis Offenbach

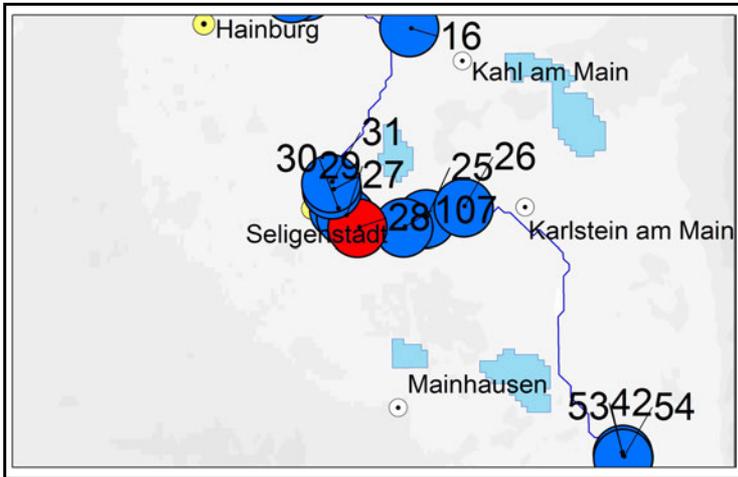
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1959

Fundumstände

Es wurden vier Einbäume bei Seligenstadt geborgen. Diese sind allerdings nicht mehr im Museum Seligenstadt zu identifizieren.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 348

Breite 27

Höhe 21

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist komplett erhalten. Einzelne Astlöcher sind herausgefallen und mehrere kleinere Trocknungsrisse durchziehen den Stamm.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Zentral aus dem Stamm geschlagen. Das Heck liegt in Wurzelrichtung.

Werkzeugspuren Keine sichtbar.

Rumpfform
Die Außenseiten des Einbaums sind nur schwach begradigt worden, der Boden ist rund. Das innere ist grob rechteckig ausgehöhlt worden. Insgesamt ist der Stamm sehr stark durchhästet.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist relativ schmal gestaltet und läuft außen, wie auch innen schräg an und überragt dabei die Außenwände deutlich. Die Außenseite ist nicht geglättet worden, sondern rund belassen.

Heckform
Das Heck ist außen, wie auch innen gerade abgeschnitten und überragt die Außenwände deutlich.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 22

Lage der Bohrungen
Am Bug befinden sich zwei Bohrungen. Eine recht große ausgebrochene in der Mitte gelegene und eine weitere leicht nach rechts verschobene.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Der gesamte Stamm ist mit Bohrungen übersät, welche sich in der Regel parallel an beiden Außenwänden befinden. Die Bohrungen sind zum Teil sehr groß ebenso die Ausstemmungen. In sechs Fällen befinden sich zwei Bohrungen bzw. Ausstemmungen sehr nah beieinander. Dies macht den Eindruck, als seien einzelne Verbindungen erneuert worden.

Sonstige Informationen

Der Einbaum wurde fast Zeitgleich mit neun weiteren Einbäumen in der Region Seligenstadt gefunden (EN-20, EN-21, EN-25, EN-26, EN-27, EN-29, EN-30, EN-31, EN-107). Welcher Einbaum exakt wo gefunden wurde lässt sich leider nicht mehr sagen. Weitere Einbäume sollen sich noch im Main bei Seligenstadt unterhalb des Mühlturns befinden (1959).

Datierung

Ergebnis-d	1110
Anzahl der Ringe	64
t-TH Wert	4,1
t-TB Wert	4,8
Absolutes Ergebnis	nach 1121

Sonstiges zur Datierung

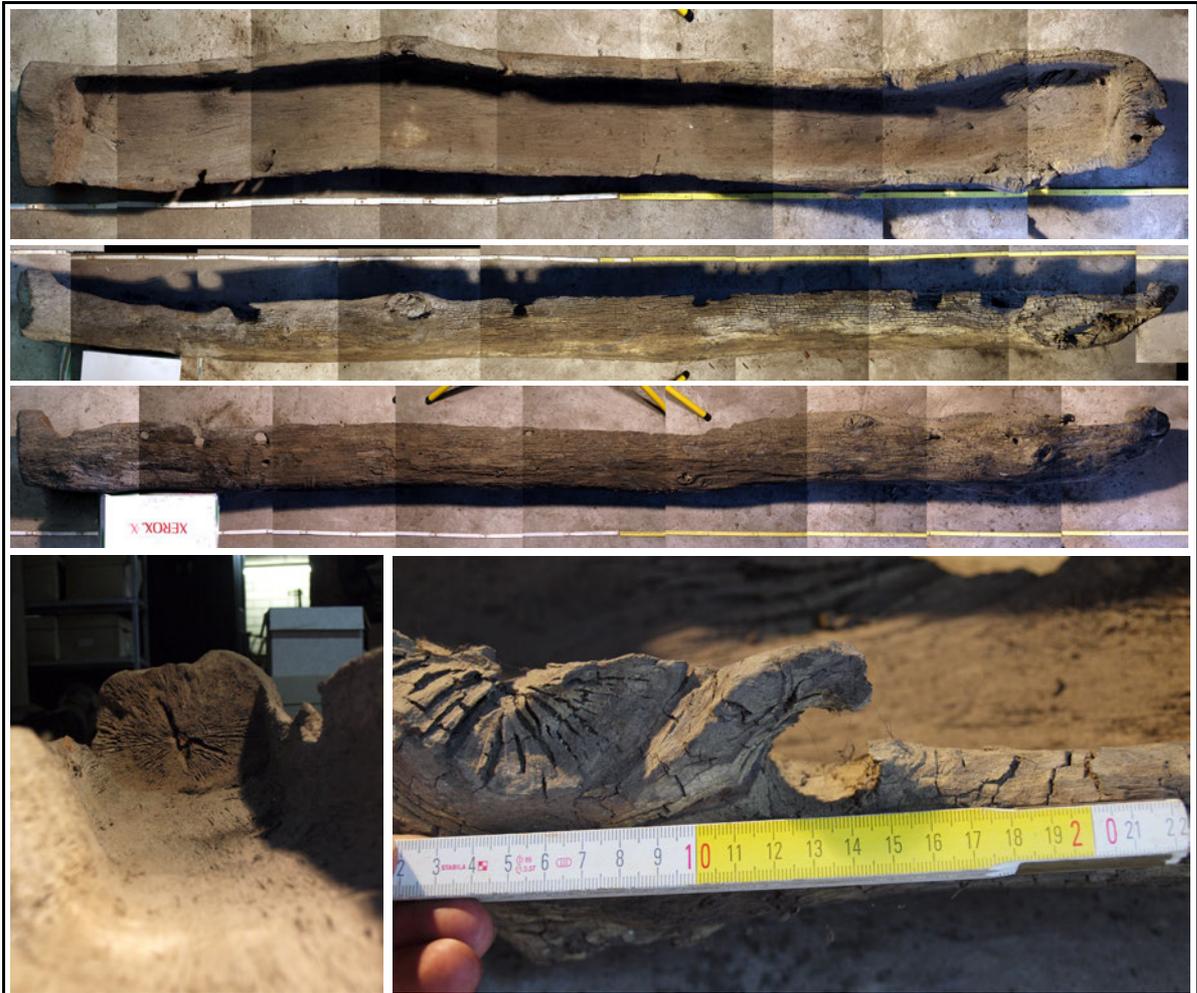
Die Jahrringkurve ließ sich bedingt mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der "Gesamtfränkischen Eichenchronologie" und einer Gleichläufigkeit von 75,0 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine eventuelle Datierung nach 1121.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 325
- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959
- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 29

Fundort Seligenstadt

Landkreis Offenbach

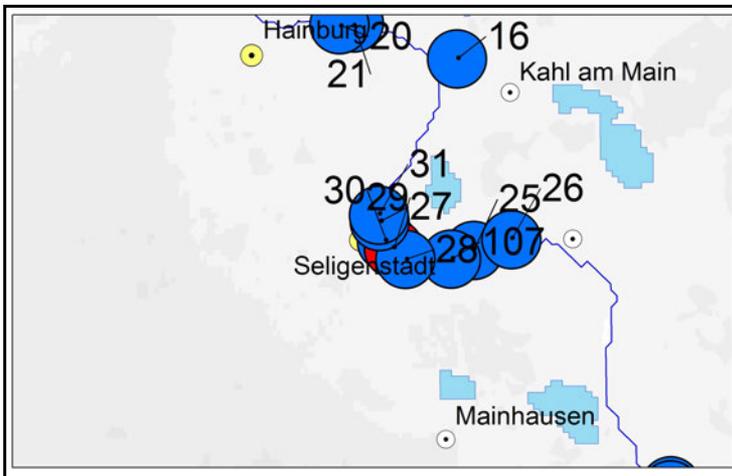
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1959

Fundumstände

Es wurden vier Einbäume bei Seligenstadt geborgen. Diese sind allerdings nicht mehr im Museum Seligenstadt zu identifizieren.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 239

Breite 26

Höhe 18

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist fast komplett erhalten. Lediglich Teile der linken Außenwand am Bug und an der rechten Außenwand am Heck fehlen, wie auch Teile des Heck- und Bugblocks. Einzelne Astlöcher sind herausgefallen und mehrere Trocknungsrisse durchziehen den Stamm. Der Stamm ist stark durchästet.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Zentral aus dem Stamm geschlagen. Das Heck liegt in Wurzelrichtung.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform

Der Stamm ist außen sehr rund und macht den Eindruck überhaupt nicht weiter bearbeitet worden zu sein. Das Innere ist grob recht eckig ausgenommen worden. Auffällig ist der sehr dicke Boden.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist durch einen massiven Block gebildet, außen gerade abgeschnitten und innen nur leicht abgeschrägt.

Heckform

Das Heck ist durch einen massiven Block gebildet, außen gerade abgeschnitten und innen nur leicht abgeschrägt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 10

Lage der Bohrungen

Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

In der linken Außenwand befindet sich vor dem Bug und dem Heck jeweils eine Lasche. Die vordere ist leicht schräg von innen oben nach unten außen geführt. Weiter befinden sich an der rechten Außenwand vier Ausstemmungen und an der rechten drei, welche sich auf die Bohrungen und eine der größeren Ausstemmungen beziehen. Die meisten sind aber zum Teil nur sehr flach.

Sonstige Informationen

Der Einbaum wurde fast Zeitgleich mit neun weiteren Einbäumen in der Region Seligenstadt gefunden (EN-20, EN-21, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-30, EN-31, EN-107). Welcher Einbaum exakt wo gefunden wurde lässt sich leider nicht mehr sagen. Weitere Einbäume sollen sich noch im Main bei Seligenstadt unterhalb des Mühlturns befinden (1959).

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	114
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	n. 1048/1242

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich mit der süddeutschen Eichenchronologien datieren, wobei sowohl rechnerisch, als auch optisch recht gute Werte für zwei Endjahre erzielt werden konnten. Das Datum 1037 besitzt eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 57,9 und einen t-TH-Wert von 3,3, das Datum 1231 eine Gleichläufigkeit von 66,0 und einen t-TH-Wert von 3,4. Eine weitere Eingrenzung ist dendrochronologisch nicht möglich.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 326
- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959
- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 30

Fundort Seligenstadt

Landkreis Offenbach

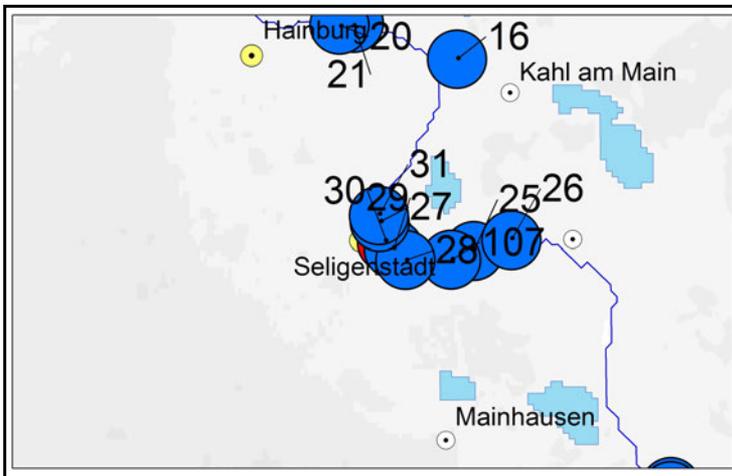
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1959

Fundumstände

Es wurden vier Einbäume bei Seligenstadt geborgen. Diese sind allerdings nicht mehr im Museum Seligenstadt zu identifizieren.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 285

Breite 38

Höhe 22

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist fast komplett erhalten. Lediglich am Bug fehlen Teile des Bodens und in der Mitte fehlen wohl Teile der linken und rechten Außenwand. Einzelne Astlöcher sind herausgefallen und mehrere massive Trocknungsrisse durchziehen den Stamm. Der Stamm ist stark durchästet.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Zentral aus dem Stamm geschlagen. Das Heck liegt in Wurzelrichtung.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform

Der Stamm ist außen rund belassen und macht den Eindruck nicht weiter bearbeitet worden zu sein. Das Innere ist grob recht eckig ausgenommen worden. Auffällig sind die zum Teil sehr unterschiedlichen Höhen der Außenwände.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist als massiver Block gebildet und außen gerade abgeschnitten, die Innenseite leicht abgeschragt. Er überragt die Außenwände.

Heckform

Der Heckblock ist sehr massiv ausgebildet. Er ist innen gerade und wirkt außen, als sei der Stamm nach dem Fällen kaum weiter bearbeitet worden. Daher auch der spitze Keil. Oben im Heckblock befindet sich eine runde Ausarbeitung.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 4

Lage der Bohrungen

In der linken Außenwand befindet sich vor dem Heckblock in der Außenwand eine fast vertikale Bohrung von innen oben nach außen unten geführt. Eine weitere Bohrung befindet sich dezentral im Heckblock.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

In der rechten Außenwand befindet sich jeweils eine Ausstemmung gegenüber den Bohrungen und an der linken Außenwand jeweils eine direkt vor dem Bug- bzw., Heckblock.

Sonstige Informationen

Der Einbaum wurde fast Zeitgleich mit neun weiteren Einbäumen in der Region Seligenstadt gefunden (EN-20, EN-21, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-31, EN-107). Welcher Einbaum exakt wo gefunden wurde lässt sich leider nicht mehr sagen. Weitere Einbäume sollen sich noch im Main bei Seligenstadt unterhalb des Mühlturns befinden (1959).

Datierung

Ergebnis-d	1411
Anzahl der Ringe	78
t-TH Wert	4,3
t-TB Wert	5,4
Absolutes Ergebnis	nach 1422

Sonstiges zur Datierung

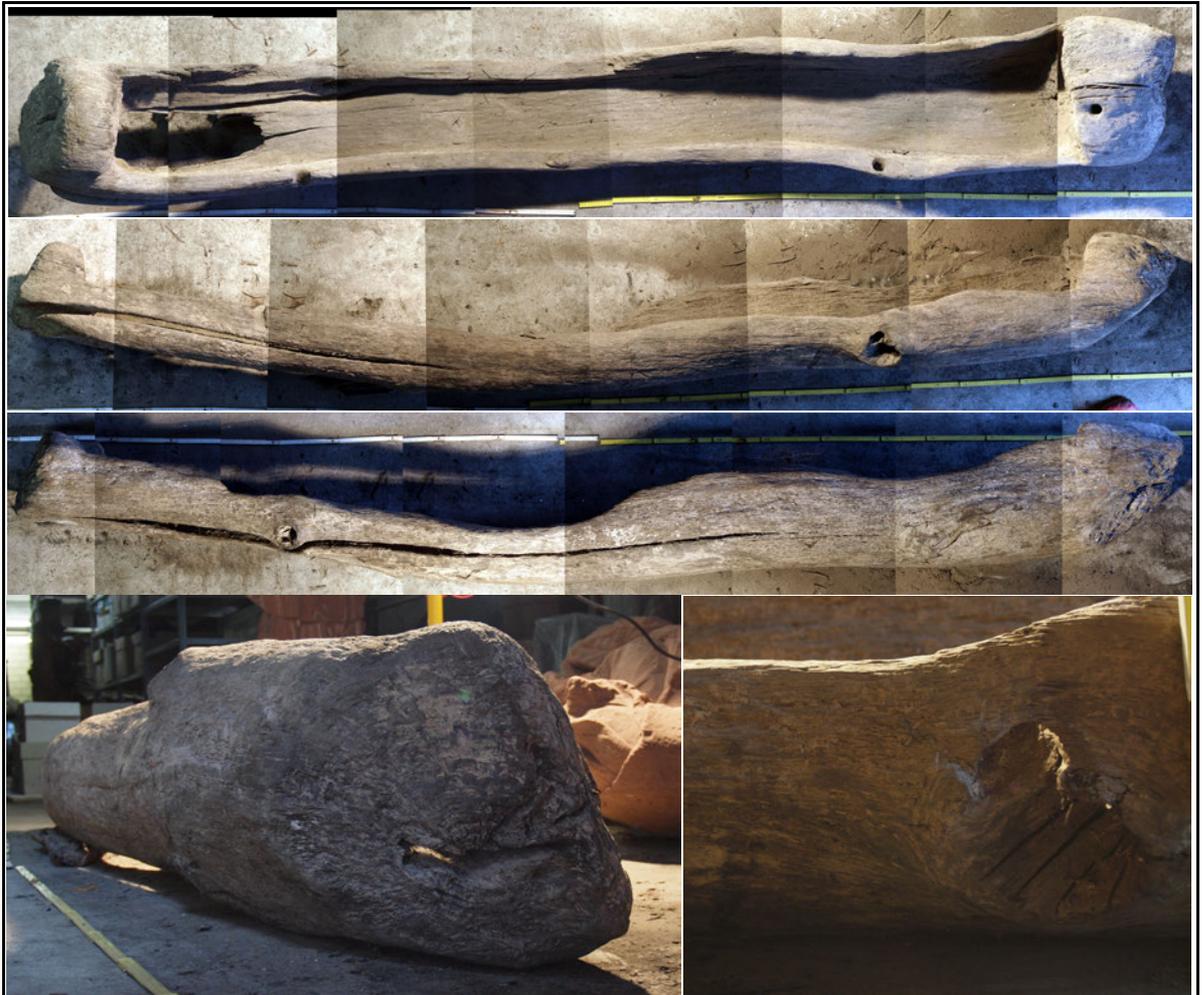
Die Jahrringkurve ließ sich mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der "Eichenchronologie Spessart" und einer Gleichläufigkeit erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1422.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 327
- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959
- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 31

Fundort Im Bereich Seligenstadt.

Landkreis Offenbach

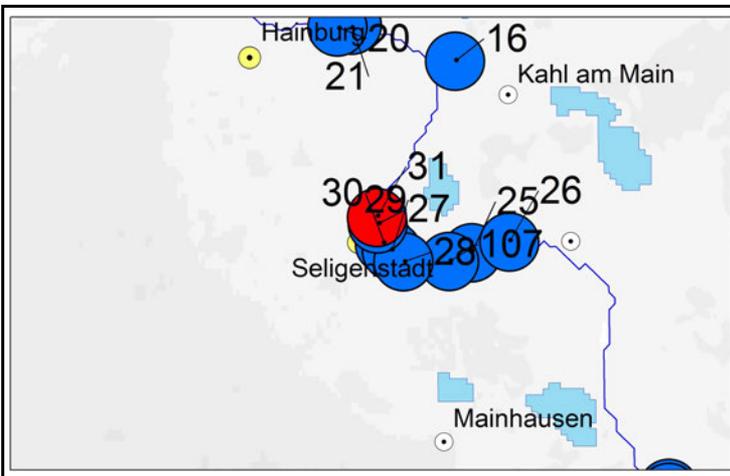
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum um/vor 1959

Fundumstände

Der Einbaum stammt wohl aus dem Seligenstädter Raum.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 307

Breite 35

Höhe 31

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist nur als Fragment erhalten. Der Bug fehlt vollständig, wie auch die rechte Außenwand. Die linke Außenwand ist nur am Heck erhalten.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Zentral aus dem Stamm geschlagen. Das Heck liegt in Wurzelrichtung.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform

Der Rumpf ist soweit erkennbar grob kastenförmig mit sehr dünnen Außenwänden und Boden. Das Innere ist wohl rechteckig ausgenommen worden.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Nicht erhalten.

Heckform

Das Heck ist durch einen schmaleren Block gebildet, außen gerade abgeschnitten und innen leicht abgeschrägt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen

Nicht erhalten oder vorhanden.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Nicht erhalten oder vorhanden.

Sonstige Informationen

Der Einbaum wurde fast Zeitgleich mit neun weiteren Einbäumen in der Region Seligenstadt gefunden (EN-20, EN-21, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-107). Welcher Einbaum exakt wo gefunden wurde lässt sich leider nicht mehr sagen. Weitere Einbäume sollen sich noch im Main bei Seligenstadt unterhalb des Mühlturns befinden (1959).

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	44
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	n. 1085/1220

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich mit der süddeutschen Eichenchronologien datieren, wobei sowohl rechnerisch, als auch optisch recht gute Werte für zwei Endjahre erzielt werden konnten. Das Datum 1074 besitzt eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 85,7 und einen t-TH-Wert von 4,5, das Datum 1209 eine Gleichläufigkeit von 75,0 und einen t-TH-Wert von 4,3. Eine weitere Eingrenzung ist dendrochronologisch nicht möglich.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 328
- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959
- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 32

Fundort Schonungen

Landkreis Schweinfurt

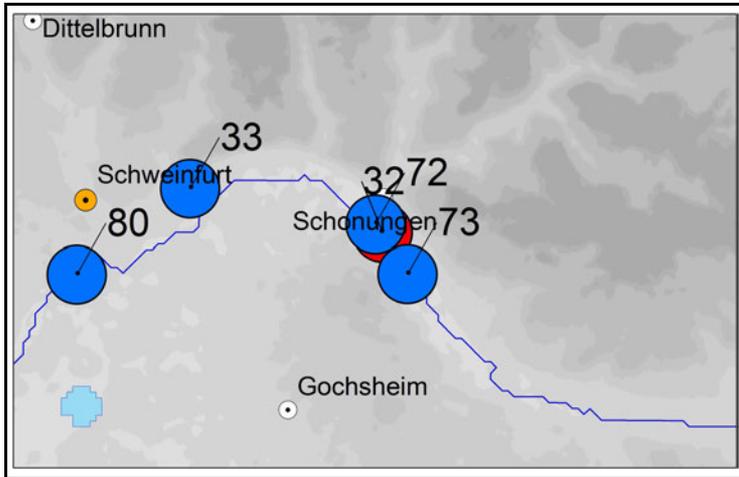
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum November 1938

Fundumstände

Der Einbaum wurde bei Baggerarbeiten in der Schonunger Bucht aufgefunden und geborgen.



Einbaum Typ: 1

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Städtisches Museum Schweinfurt

Inventarnr. 2814 (alt)

Maße

Länge 599

Breite 46

Höhe 18

Zustand des Einbaums

Die beiden Außenwände des Einbaums fehlen vollkommen, ebenso das Heck. Zur dendrochronologischen Bestimmung wurde der Einbaum im Bugbereich und in der Mitte zersägt und anschließend wieder zusammengesetzt.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde grob mittig aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Die Form des Einbaums folgt grob der Stammform. Der Boden ist nur schwach abgeflacht worden und die Außenwände folgen wohl auch der Stammrundung.

Einbauten in Rumpf
Im Bugbereich wurde eine Querrippe aus dem vollen Holz zur Stabilisierung stehengelassen.

Bugform
Der Bug ist lang ansteigend geformt und kaum abgesetzt. Die Außenseiten laufen zum Bug hin spitz zu. Die eigentliche Spitze ist weggebrochen. Zum Bug ist auch die Querrippe zu zählen.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 1

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Es scheint, als wäre im Bug vertikal ein ca. 10 x 10 cm großes Loch ausgestemmt worden. Wegen der fehlenden Spitze ist die Form nicht mehr genau zu ermitteln.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	53
Anzahl der Ringe	81
t-TH Wert	7,2
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	80

Sonstiges zur Datierung

Für die Datierung wurde die Referenzkurve für Eiche nach Becker verwendet. Die Jahrringkurve wies dabei eine 75 % Übereinstimmung auf.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bildet die von Hirte publizierte Zeichnung und Abbildungen bei Rosenstock 1992a/b. Diese wurden vom Autor nach eigenen Beobachtungen überprüft und ergänzt.
Fotos: Kröger 2009.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 365 (Informationen dort zum Teil fehlerhaft)
- Rosenstock 1992a
- Rosenstock 1992b



Einbaumnummer: 33

Fundort Schweinfurt

Landkreis Schweinfurt

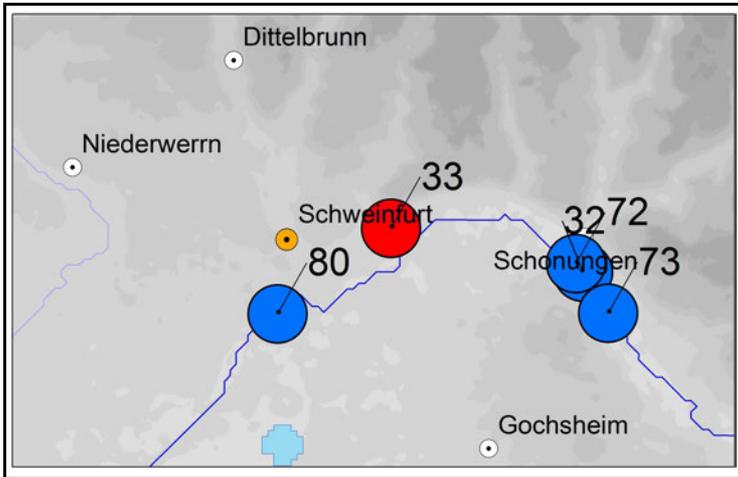
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 18.10.2001

Fundumstände

Bei einem Tauchgang der Schweinfurter Wasserwacht bei Flusskilometer 334,8 in 4 m Tiefe entdeckt und danach wissenschaftlich geborgen. Ging danach allerdings wieder verloren.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen / siehe Zustand des Einbaums

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 350

Breite 48

Höhe 40

Zustand des Einbaums

Der Einbaum war bis auf einen kleinen Ausbruch im Heck vollkommen erhalten. Nach einer schwierigen Bergung wurde das Stück dokumentiert und sollte anschließend bis zur Konservierung in einem Altarm des Mains versenkt werden. Ein schweres Hochwasser im Winter 2001/02 riss den versenkten Einbaum aber wieder fort und er ging verloren. Ein Nachbau existiert im Museum Schweinfurt.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde grob aus der Mitte des Stammes geschlagen. Für das Heck wurden nur 2/3 des Stammes genutzt.

Werkzeugspuren Sollen klar erkennbar gewesen sein.

Rumpfform
Der Boden des Einbaums ist flach, die Außenwände sind im rechten Winkel angesetzt.

Einbauten in Rumpf
Am Bug befand sich noch eine 110 cm lange und 7 cm starke Querstange. Diese war durch zwei Holznägel auf den Bug aufgenagelt. Die Stange geht nach rechts ab.

Bugform
Der Bug wird durch eine langgestreckte Kaffe gebildet. Der Boden geht fast nahtlos bei gleichbleibender Dicke in den Bug über. Dieser ist etwas höher als der Rest.

Heckform
Das Heck ist innen als auch außen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 6

Anzahl der Laschen 6

Lage der Bohrungen
Im Bug befindet sich ein Bohrungspaar. In ihnen steckten auch die 16 cm langen Holznägel der Stange. Eine weitere Bohrung befindet sich zentral davor liegend und eine weitere vor der linken Bohrung. Im Heckblock ist ein weiteres Bohrungspaar.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Am Heck und in der Mitte befinden sich jeweils zwei Ausstemmungen, die sich zu Paaren zusammenfügen lassen. Im Bugbereich sind zwei Laschen angebracht, ebenfalls ein Paar bildend. In einer steckte noch ein Holznagel.

Sonstige Informationen

Die aufgenagelte Stange ist aus Eichenholz gefertigt. An ihrem linken Ende ist sie gerade abgearbeitet, das rechte Ende wurde durch einen T-förmigen Ast beendet.

Datierung

Ergebnis-d	1207
Anzahl der Ringe	267
t-TH Wert	7,8
t-TB Wert	6,8
Absolutes Ergebnis	1207/1208

Sonstiges zur Datierung

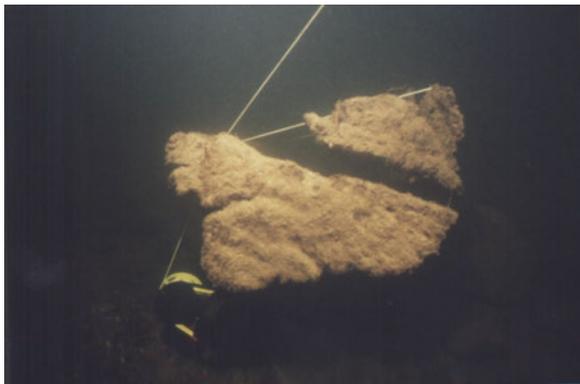
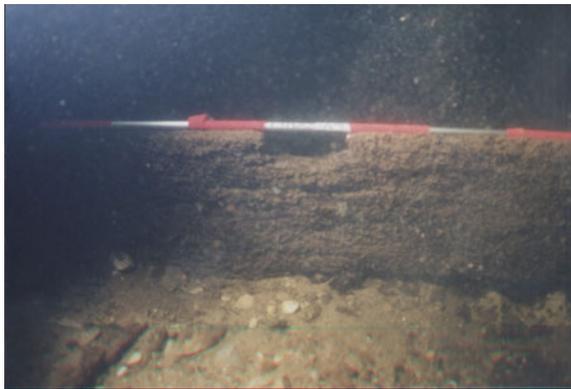
Die Jahrringkurve konnte sowohl mit der bayerischen Eichenchronologie als auch mit der süddt. Standardkurve datiert werden, bei der eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 82,2 % vorliegt. Die Waldkante ist erhalten, so dass sich eine Fällung im Winter 1207/1208 ergibt.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Die Grundlage der Tafel ist die von Frank Herzig erstellte Zeichnung aus der Ortsakte. Das fehlende rechte Ende der Querstange wurde vom Autor aufgrund von Unterwasserfotografien aus der Ortsakte ergänzt.
Fotos: Ortsakten des BLfD.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 5927 / 0145
- Brandl 2003
- Brandl 2004
- Herzig 2003
- Weski 2004
- Weski 2005



Einbaumnummer: 34

Fundort Stettfeld

Landkreis Haßberge

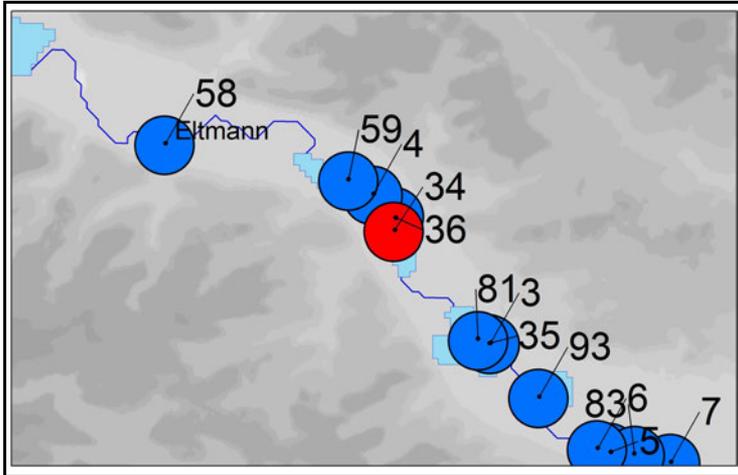
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum um 1980

Fundumstände

Der Einbaum wurde bei Kiesbaggerarbeiten in der Kiesgrube Moenus gefunden.



Einbaum Typ: 3a

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Stadtmuseum Stettfeld

Inventarnr.
Einbaum 2

Maße

Länge 347

Breite 36

Höhe 27

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in voller Länge erhalten. Einzelne Stellen des Dollbords sind beschädigt und der Bug nicht ganz vollständig. Im Heck wurde von Franz Herzig vom BLfD ein Holzkeil für die Dendrochronologische Datierung entnommen.

Form

Holzart Tanne

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen. Das Einbaumheck ist zur Stammwurzel orientiert.

Werkzeugspuren Keine Werkzeugspuren klar erkennbar.

Rumpfform
Der Einbaum ist in seiner Form sehr rechteckig gearbeitet. Der flache Boden und die Außenwände besitzen einen 90° Winkel.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug läuft bei gleichbleibender Dicke zu einem schmalen Block aus. Die Oberkannte fehlt jedoch.

Heckform
Der Heckblock ist recht schmal und außen wie innen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 7

Anzahl der Laschen 12

Lage der Bohrungen
Im Bug befinden sich zwei große, allerdings ausgebrochene Bohrungen, welche ein Paar bilden, so wie drei kleinere Bohrungen etwa in Dreiecksform. Im Heck befinden sich vor dem Heckblock im Boden zwei Bohrungen, die den Boden auch durchstoßen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Über den Einbaumkörper sind mindestens zwölf Laschen und Ausstemmungen verteilt. Diese lassen sich zu Paaren anordnen. Teilweise Laschen mit Ausstemmungen kombiniert. Vor dem Heckblock, über den Bohrungen, befindet sich ein kleineres Ausstemmungspaar, das in Zusammenhang mit den Bohrungen steht, so auch am Bugblock auf Höhe der Bohrungen.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1338
Anzahl der Ringe	74
t-TH Wert	5,3
t-TB Wert	4,6
Absolutes Ergebnis	um 1343

Sonstiges zur Datierung

Zur Messung wurde dem Heckblock ein Keil entnommen. Die Jahrringkurve konnte sowohl mit der bayerischen Eichenchronologie, als auch mit der süddt. Standardkurve datiert werden, bei der eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 89,7 % vorliegt. Die Waldkante fehlt, so dass das Ergebnis von 1338 um wenige Jahre jünger sein durfte.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6030 / 0002



Einbaumnummer: 35

Fundort Oberhaid-Staffelbach

Landkreis Bamberg

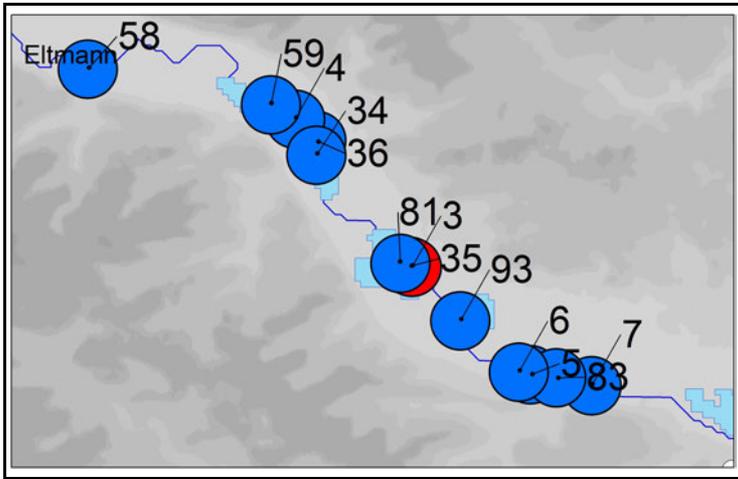
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum November 2006

Fundumstände

Objekt wurde bei Kiesabbauarbeiten in der Kiesgrube Hartlieb freigelegt und in den örtlichen Bauhof verbracht.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Bauhof Stettfeld

Inventarnr.
Einbaum 1

Maße

Länge 445

Breite 45

Höhe 26

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in voller Länge erhalten. Seit der Fundmeldung sind Beschädigungen an den Außenwänden festzustellen. Teile der rechten Außenwand fehlen.

Form

Holzart Tanne

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen. Als Heck wurde das in Richtung Stammwurzel weisende Ende festgelegt.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Einbaum besitzt einen flachen Boden. Die Seitenwände gehen leicht schräg von ihm ab.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bugblock ist außen wie innen schräg im Winkel von ca. 45° anlaufend. Der Block ist massiv gearbeitet.

Heckform
Der Heckblock ist außen wie innen schräg im Winkel von ca. 45° anlaufend. Der Block ist massiv gearbeitet.

Anzahl der Bohrungen 11

Anzahl der Laschen 6

Lage der Bohrungen
Im Bugblock befinden sich zwei Bohrungspaare, eines in der Schräge und eines oben auf dem Block. Dort befindet sich auch eine einzelne Bohrung. Im Heckblock befindet sich ebenfalls ein Paar auf dem Block und eines in der Schräge. Zwei einzelne Bohrungen ebenfalls auf dem Block. In den Löchern waren teilweise noch Holznägel erhalten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der Nähe zum Bug ist noch ein Paar aus Lasche und Ausstemmung zu beobachten. Zwei weitere Ausstemmungen und eine Lasche stehen alleine da, weil die rechte Außenwand fehlt.

Sonstige Informationen

Zusammen mit dem Objekt wurden zwei Stecken, ein Eichenpfahl und fünf grob behauene Sandsteinplatten gefunden. Diese befinden sich ebenfalls auf dem Bauhof in Stettfeld.

Datierung

Ergebnis-d	1415
Anzahl der Ringe	96
t-TH Wert	6,3
t-TB Wert	8,1
Absolutes Ergebnis	nach 1415

Sonstiges zur Datierung

Die äußersten Ringe der Probe waren sehr stark gepresst. Die Waldkante konnte nicht klar identifiziert werden, allerdings fehlen, wenn überhaupt, nur wenige Ringe bis zur Waldkante. Die höchste Gleichläufigkeit in den Weiserjahren mit 80,5 % wurde mit der süddt. Tannenchronologie erreicht. Die Waldkante fehlt. Der Pfahl konnte auf 1444 +/- 10 Jahre datiert werden.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bildet ein händisches Aufmaß durch das BLfD (T. Warnke). Hinzu kommen eigene Beobachtungen und Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6030 / 0066



Einbaumnummer: 36

Fundort Stettfeld

Landkreis Haßberge

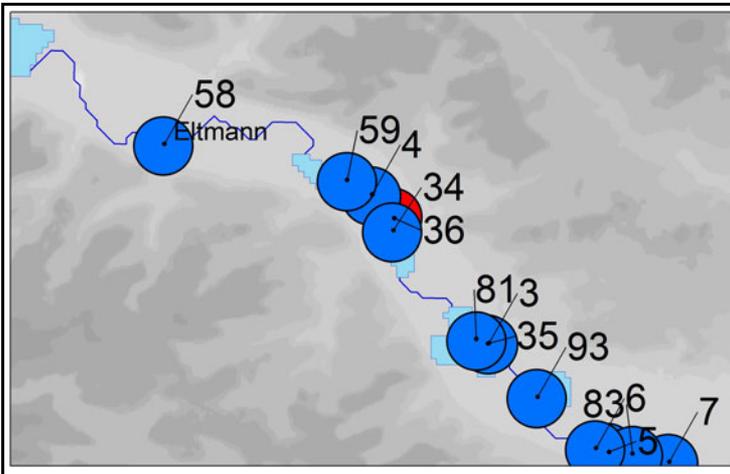
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Juni 1985

Fundumstände

Beim Kiesabbau in der Kiesgrube Moenus gefunden. Wurde begutachtet und sollte zur Erhaltung wieder versenkt werden. Geriet in Vergessenheit und wurde 2007 wiederentdeckt.



Einbaum Typ: 1

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Bauhof der Gemeinde Stettfeld

Inventarnr. Keine

Maße

Länge 1110

Breite 68

Höhe 28

Zustand des Einbaums

Der Einbaum war bei der Auffindung noch ca. 12,8 m lang. Die ursprüngliche Länge wird auf ca. 16 m geschätzt und es müssen noch Teile der Seiten erhalten gewesen sein. Heute ist das eine Ende abgerissen und das andere durch eine moderne Säge entfernt worden. Die Außenwände sind nur noch fragmentarisch erhalten.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Es wird sich vermutlich um einen halbierten Stamm gehandelt haben.

Werkzeugspuren Beil- und Dechelspuren sichtbar.

Rumpfform

Der Boden ist zum Großteil rundbelassen worden und folgt der Form des Stammes grob. Die Außenwand steht etwa im Winkel von 75° ab.

Einbauten in Rumpf

Keine erkennbar.

Bugform

Nicht erhalten.

Heckform

Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen

Laut des Zeitungsartikels sollen sich "mehrere Löcher" am Stamm befunden haben. Diese sind nicht mehr dokumentierbar.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Nicht erhalten.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	814
Anzahl der Ringe	179
t-TH Wert	6,5
t-TB Wert	7,0
Absolutes Ergebnis	nach 824

Sonstiges zur Datierung

Die Eichenserie konnte mühelos über unterschiedliche Referenzchronologien, unter anderem die Bayerische Eichenchronologie auf 814 zur Deckung gebracht werden. Allerdings fehlt der Eichensplint komplett. Das lässt eine Datierung vor 834 +/- 10 Jahre nicht zu, eher danach.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden der Grabungsbericht und Fotos von Franz Herzig und Timm Weski.
Fotos: Weski 2007.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6030 / 0002



Einbaumnummer: 37

Fundort Obereisenheim

Landkreis Würzburg

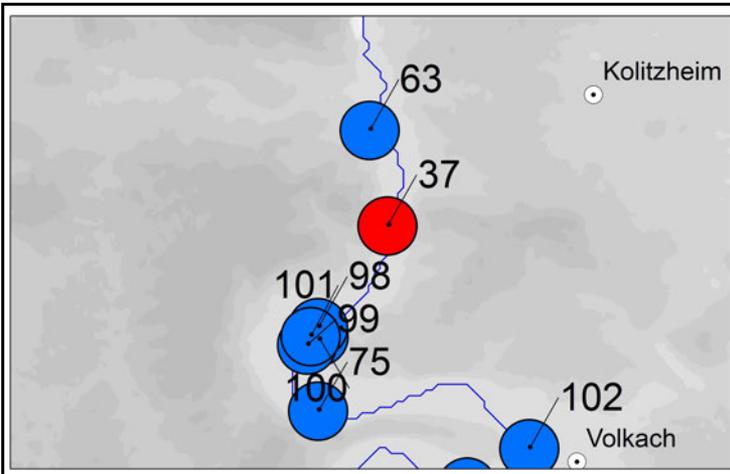
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Herbst 1980

Fundumstände

Der Einbaum wurde bei Baggerarbeiten im Kalksandsteinwerk Moos mit den Resten von mindestens zwei weiteren entdeckt.



Einbaum Typ: 3b

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Prähistorische Staatssammlung München

Inventarnr. 2013, 6084

Maße

Länge 344

Breite 35

Höhe 30

Zustand des Einbaums
Der Einbaum ist in voller Länge erhalten und wurde durch eine PEG-Volltränkung konserviert.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Das Mark des Stammes liegt am Heck unterhalb der Einbaummitte und am Bug unten rechts. Die Eiche besaß einen starken Drehwuchs.

Werkzeugspuren Diverse diagonale Hackspuren im Inneren.

Rumpfform
Der Boden ist flach gearbeitet. Die Außenwände stehen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Keine Einbauten. Dafür befindet sich aber an der Bug Innenseite mittig eine kreuzförmige Markierung. Diese wurde mit Hilfe eines Beils eingeschlagen. Der horizontale Balken befindet sich auf Höhe der Seitenwände. Die Funktion ist nicht klar.

Bugform
Der Bug ist als massiver Block gearbeitet. Die Innenseite läuft schräg an, die Außenseite ist im oberen Teil gerade abgeschnitten und im unteren Teil abgeschrägt.

Heckform
Das Heck ist als massiver Block gebildet und innen und außen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 4

Anzahl der Laschen 10

Lage der Bohrungen
Im Bug ist noch ein Bohrungspaar erhalten, im Heck ebenfalls eins. In allen befinden sich noch Holzzapfen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Am Bug befindet sich ein Ausstemmungspaar. In der rechten Außenwand finden sich zwei geschlossene Laschen und eine ausgebrochene. In der linken Außenwand vier weitere Ausstemmungen und eine Lasche.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1317
Anzahl der Ringe	95
t-TH Wert	8,6
t-TB Wert	7,3
Absolutes Ergebnis	nach 1326

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich sehr gut mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der Region "Fränkische Platte" und einer Gleichläufigkeit von 83,9 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1326.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft. Diese wurde ergänzt durch eine in den Ortsakten enthaltene skizzenhafte Zeichnung.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6127 / 0042
- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 360
- Zeitungsartikel: Würzburger "Main-Post", 23/24. Oktober 1993
- Franz Herzig, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen des Maingebietes aus den Beständen der Archäologischen Staatssammlung, Untersuchungsbericht vom 20.08.2013, BLfD



Einbaumnummer: 38

Fundort | Unbekannt.

Landkreis | Unbekannt

Bundesland | Unbekannt

Fluss | Main

Funddatum | Keine Angaben.

Fundumstände

Keine Angaben. Vermutlich stammt er aus dem Main. Es kann aber auch möglich sein, dass der Einbaum am Rhein gefunden wurde.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort | Stadtarchiv Wiesbaden

Inventarnr.
Wiesbaden I

Maße

Länge | 263

Breite | 36

Höhe | 30

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in seiner gesamten Länge erhalten. Es fehlen allerdings große Teile der rechten Außenwand und Teile der linken. Ebenso fehlen Teile des Bodens am Heck und vom Heckblock. Der gesamte Einbaum ist vermutlich durch die Trocknung massiv verzogen und verdreht. Große Risse durchlaufen den gesamten Stamm. Am Bug ist der Stamm stark durchästelt.

Form

Holzart | Eiche | **Lage im Stamm** | Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen. Die Baumwurzel befand sich in Richtung Heck.

Werkzeugspuren | Keine sichtbar.

Rumpfform
Der Einbaum besitzt einen grob kastenförmigen Querschnitt. Der Boden ist abgeflacht und die Seiten begradigt. Das Innere soweit erkennbar sauber ausgenommen.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als massiver Block gearbeitet und läuft außen schräg an und endet dann gerade. Die Innenseite ist auch gerade gearbeitet. Der Block überragt deutlich die Seitenwände

Heckform
Das Heck ist als massiver Block gearbeitet und innen wie außen gerade abgeschnitten und überragt dabei die Steinwände deutlich.

Anzahl der Bohrungen | 0

Anzahl der Laschen | 4

Lage der Bohrungen
Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es befinden sich drei Ausstemmungen und der ausgebrochene Rest einer Lasche an den Seitenwänden. Zwei Ausstemmungen direkt am Bug sind paarweise angeordnet. Die ausgebrochene grob vertikal verlaufende Lasche befindet sich mittig außen an der linken Außenwand, ebenso eine einzelne Ausstemmung in Richtung Heck.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 39

Fundort Eddersheim

Landkreis Main-Taunus

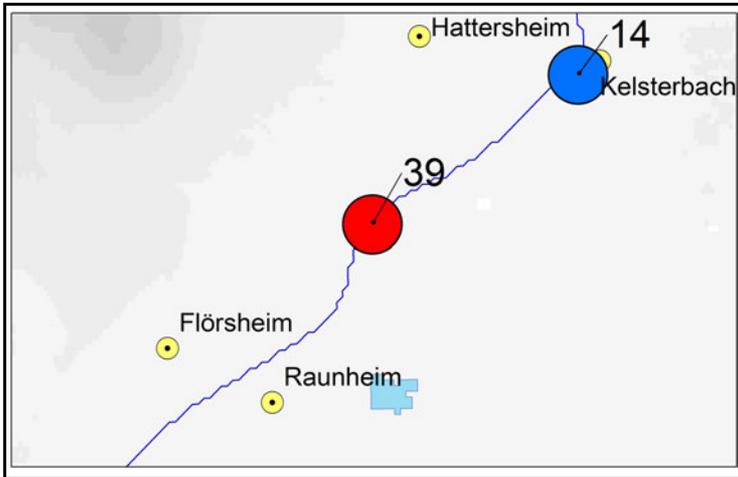
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1932

Fundumstände

Der Einbaum wurde laut einem beim Einbaum liegenden Zettel 1932 in Eddersheim aus dem Main gebaggert und für 8 RM angekauft.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Stadtarchiv Wiesbaden

Inventarnr.
32 / 10 - Wiesbaden IV

Maße

Länge 323

Breite 34

Höhe 20

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist nicht in kompletter Länge erhalten. Ein Teil des Bugs, Reste der linken Außenwand und des Bodens sind erhalten.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Nicht eindeutig erkennbar.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform
Der Stamm ist grob rechteckig gearbeitet worden und das Innere ebenfalls grob rechteckig ausgenommen worden.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug läuft außen und innen schräg an.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

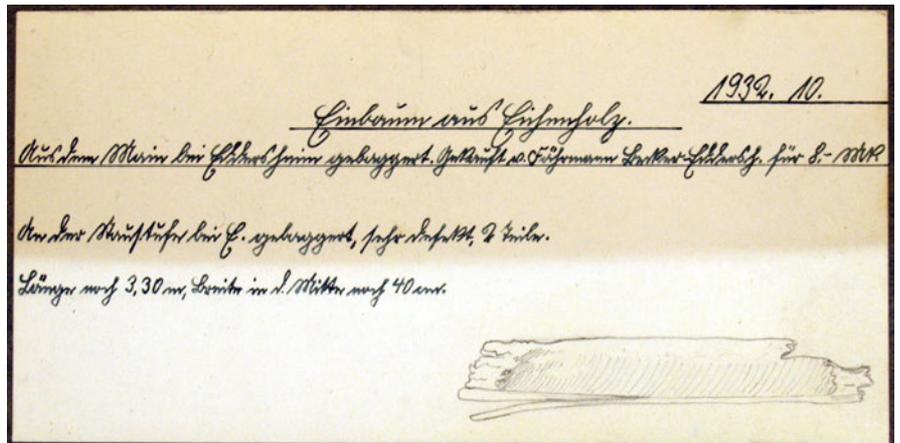
Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. VI. 298



Einbaumnummer: 40

Fundort Aschaffenburg

Landkreis Aschaffenburg

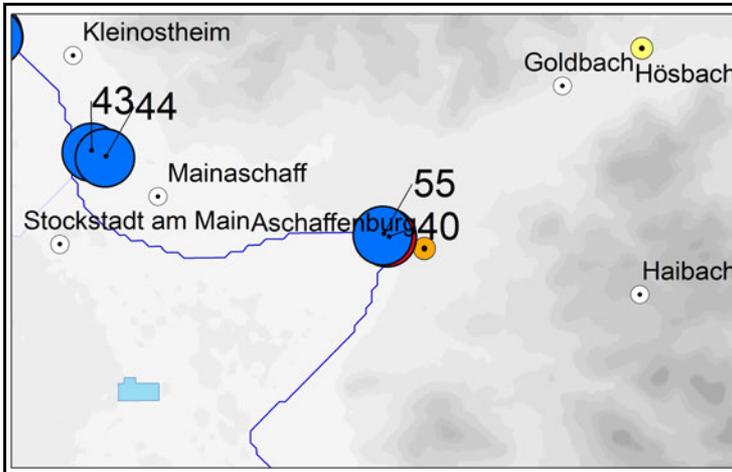
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1913

Fundumstände

Der Einbaum wurde bei Baggerarbeiten im alten Hafengebäck entdeckt und ist dann für 40 Reichsmark an das Konservatorium für Kunstdenkmale und Altertümer Bayern verkauft worden.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Aschaffenburg

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 340

Breite 58

Höhe 40

Zustand des Einbaums

Der Einbaum scheint komplett erhalten zu sein. Jedoch ist er mittlerweile in der Mitte zersägt worden. Auffällig ist die stark verkrümmte Form des Einbaums. Sie ist vermutlich auf die Lagerung unter Wasser zurückzuführen.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform

Der Rumpf wurde zum Großteil rund belassen und nur schwach begradigt.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Er ragt innen als auch außen fast steil nach oben und überhöht dabei das Dollbord. Außen wurde er abgerundet.

Heckform

Das Heck ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Es ragt außen steil nach oben, innen ist es im Winkel von ca. 65° ansteigend und überhöht dabei das Dollbord. Außen wurde es abgerundet.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 9

Lage der Bohrungen

Anscheinend keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

In den Außenwänden befinden sich sechs Laschen und drei Ausstemmungen. Diese scheinen recht unregelmäßig über den Einbaum verteilt zu sein. Auffällig sind die anscheinend verschiedenen Formen der Laschen, von groß bis klein oder Dreiecks-Formen.

Sonstige Informationen

Laut Unterlagen von 1913 soll der Einbaum angeblich die Jahreszahl "1413" getragen haben. Wie das zu verstehen ist, bleibt leider offen, da diese Zahl nicht wieder auftaucht.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage der Tafel bildet ein mit Maßangaben versehenes Aufmaß aus den Ortsakten, welches aber leider keine Aufsicht zeigt. Die Zeichnung wurde ergänzt durch Fotos aus den Ortsakten von der Auffindung und durch Fotos von Herrn Weski aus dem Museum Aschaffenburg.
Fotos: Ortsakten des BLfD.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6020 / 0014
- Hirte 1987, Katalognr. VIII. 341



Einbaumnummer: 41

Fundort Volkach-Astheim

Landkreis Kitzingen

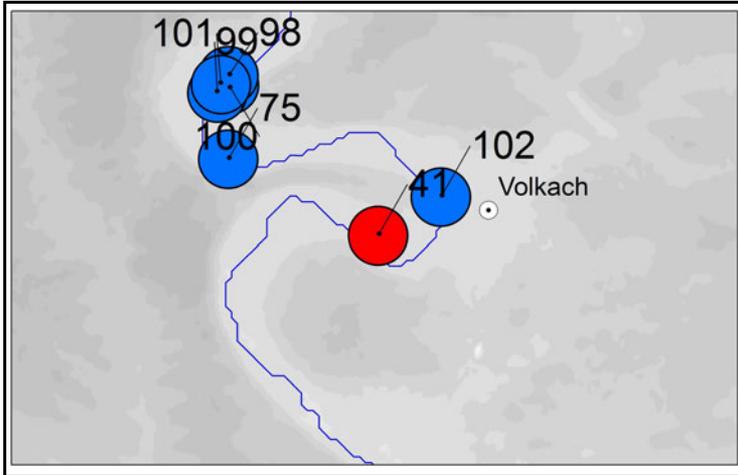
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum vor 1990

Fundumstände

Der Einbaum wurde in einem bereits ausgetrockneten Zustand von Herrn Karl Schneider neben einer Kiesgrube der Firma LZR gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Unbekannt.

Inventarnr. Unbekannt.

Maße

Länge 290

Breite 45

Höhe 25

Zustand des Einbaums
Der Einbaum ist nur zur Hälfte erhalten. Der gesamte Heckbereich ist vermutlich beim Herausbaggern abgerissen worden.

Form

Holzart Tanne

Lage im Stamm Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die Außenwände scheinen steil nach oben zu ragen.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der erhaltene Block ist außen schräg im Winkel von ca. 35° und innen im Winkel von ca. 45° anlaufend. Frau Bauer spricht den erhaltenen Teil als Heck an, ohne dies genauer zu begründen. Dies wurde nicht übernommen.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 3

Anzahl der Laschen 3

Lage der Bohrungen
Im Bugblock befinden sich noch drei Bohrungen. Zwei davon direkt nebeneinander. Alle Bohrungen durchstoßen die Außenwände.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Insgesamt sind in den Außenwänden noch drei ausgebrochene Laschen erhalten, wobei zwei Laschen ein Paar bilden.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1369
Anzahl der Ringe	103
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	um 1380

Sonstiges zur Datierung

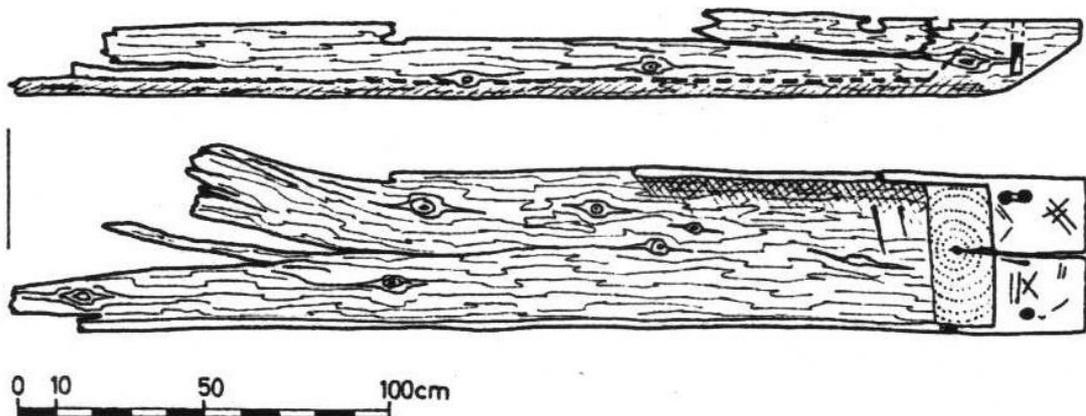
Keine weiteren Angaben.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Nach Bauer 1992, S. 81.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6127 / 0144
- Weski 2005
- Bauer 1992
- Arnold 1995, S. 136



Einbaumnummer: 42

Fundort Kleinostheim

Landkreis Aschaffenburg

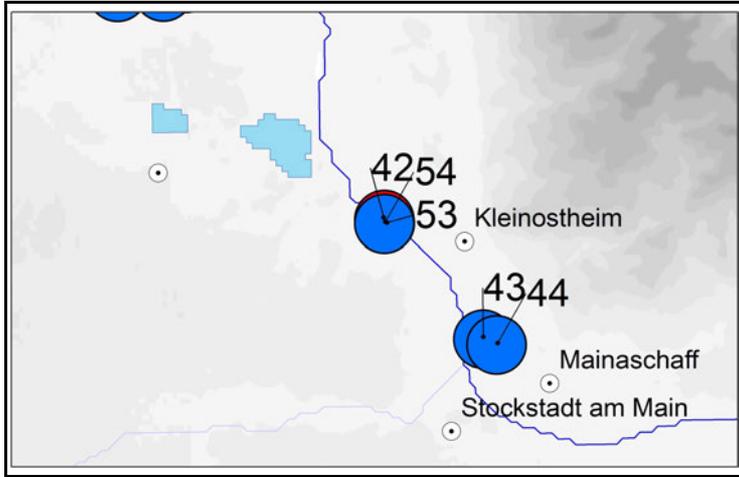
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 20. Dezember 1970

Fundumstände

Am abgebaggerten Steilufer an der Staustufe wurde der Einbaum von Herrn Günter Heine gefunden und gemeldet. Er lag etwa 1,5 m unter dem Wasserspiegel.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Aschaffenburg

Inventarnr.
Unbekannt.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Es sollen noch ca. 2/3 des Einbaum erhalten gewesen sein, wobei der Bug und Teile der Außenwände fehlen sollen.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der Ortsakte werden "Ausschnitte zum Einsatz der Ruder" erwähnt. Vermutlich handelt es sich um Ausstemmungen.

Sonstige Informationen

Im Laufe der vorherigen Wochen sollen noch etwa drei weitere Einbäume zu Tage gekommen sein. Diese sind allerdings verloren. Leider war es nicht möglich die Funde im Museum Aschaffenburg aufzunehmen. Durch eine Neugestaltung der Magazinräumlichkeiten im Verlauf des Projektes sind die Funde heute zwar besser aufgehoben, allerdings nur mit sehr großem Aufwand bewegbar und auch auf Grund der engen Räume nicht vor Ort dokumentierbar.

Datierung

Ergebnis-d	1504
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	1504

Sonstiges zur Datierung

Laut Informationen von Herrn Weski soll der Einbaum dendrochronologisch ins Jahr 1504 datiert worden sein.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 5920 / 0090



Einbaumnummer: 43

Fundort Stockstadt am Main

Landkreis Aschaffenburg

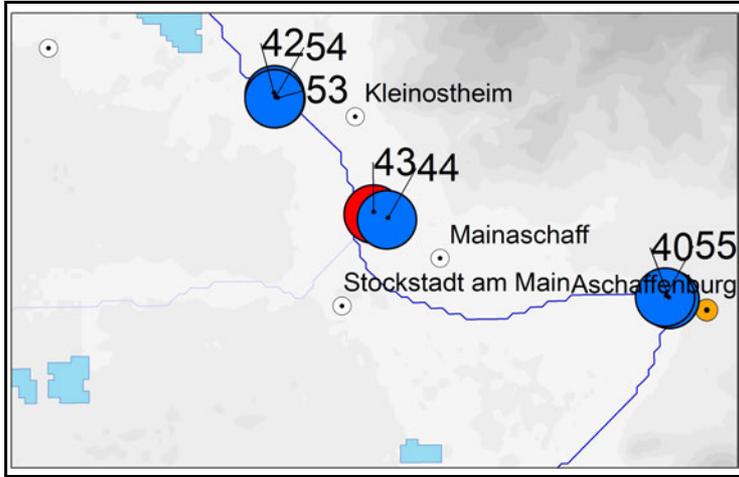
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1969

Fundumstände

Der Einbaum wurde anscheinend ca. 1500 m in NNW-Richtung der Kirche Stockstadt aufgefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Aschaffenburg oder verschollen.

Inventarnr. Unbekannt

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums

Unbekannt.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

--

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

--

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 5920 / 0089



Einbaumnummer: 44

Fundort Stockstadt am Main

Landkreis Aschaffenburg

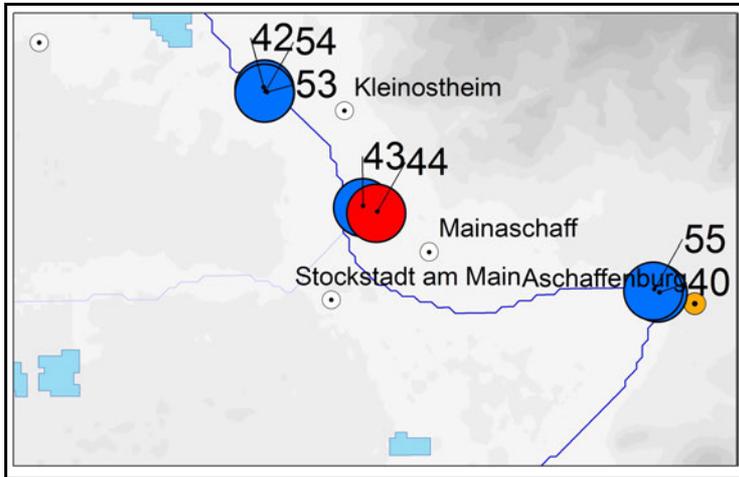
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 8. August 1956

Fundumstände

Ca. 1500 m in NNW-Richtung der Kirche Stockstadt aufgefunden beim Bau eines Wasserabzugkanals im Zuge einer Autobahnauffahrt. Wurde anschließend in den Keller des Museums Aschaffenburg gebracht.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Aschaffenburg

Inventarnr.
Unbekannt.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums
In den Unterlagen wird die Stabilität des Einbaums beim Auffinden als "schwammig" bezeichnet. Er zerbrach anscheinend beim Bergen in zwei Längsteile von gut 2 m Länge.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Da der Verbleib des Einbaums nicht mit letzter Sicherheit geklärt ist, können nur Fotografien von Herrn Knauth aus den Ortsakten ein Bild vermitteln.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6020 / 0092
- Bayerische Vorgeschichtsblätter 22, 1957, S. 254



Einbaumnummer: 45

Fundort Dettelbach

Landkreis Kitzingen

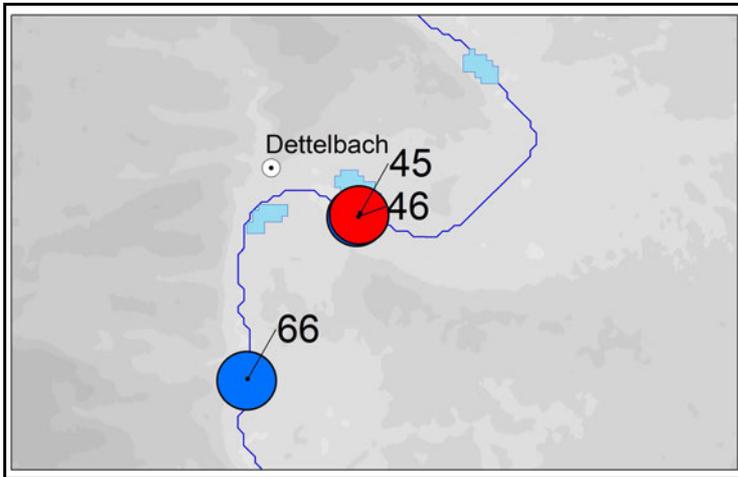
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum um 1960

Fundumstände

Bei Schleusenarbeiten wurden zwei Einbaumteile gefunden, die längere Zeit auf einem Dachboden lagerten und 2003 wiederentdeckt wurden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Städtisches Museum Schweinfurt

Inventarnr. Unbekannt.

Maße

Länge 125

Breite 40

Höhe 25

Zustand des Einbaums

Es handelt sich um den Bug oder das Heck eines Einbaums. Eventuell gehört das Stück zum selben Einbaum wie EN-46, wogegen aber die unterschiedlichen Bodendicken sprechen würden. Teile der Außenwände fehlen.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm**

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Keine erkennbar.

Rumpfform

Der Boden ist flach. Die noch erhaltenen Reste der Seitenwände scheinen steil nach oben zu ragen.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der erhaltene Block ist außen schräg im Winkel von ca. 45° und innen im Winkel von ca. 65° anlaufend. Der Block ist massiv gearbeitet.

Heckform

Nicht erhalten bzw. siehe EN-46.

Anzahl der Bohrungen 5

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen

Auf dem Block sind insgesamt fünf Bohrungen zu beobachten. Davon sind sie beiden äußeren deutlich größer als die drei inneren, welche ein Dreieck bilden. Die beiden äußeren Bohrungen durchstoßen den Boden.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1379
Anzahl der Ringe	143
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	nach 1379

Sonstiges zur Datierung

Keine weiteren Angaben.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage der Tafel bildet eine Zeichnung aus den Ortsakten von Karl Schneider. Diese wurde durch eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors ergänzt und überarbeitet.
Fotos: Kröger 2009.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6227 / 0083



Einbaumnummer: 46

Fundort Dettelbach

Landkreis Kitzingen

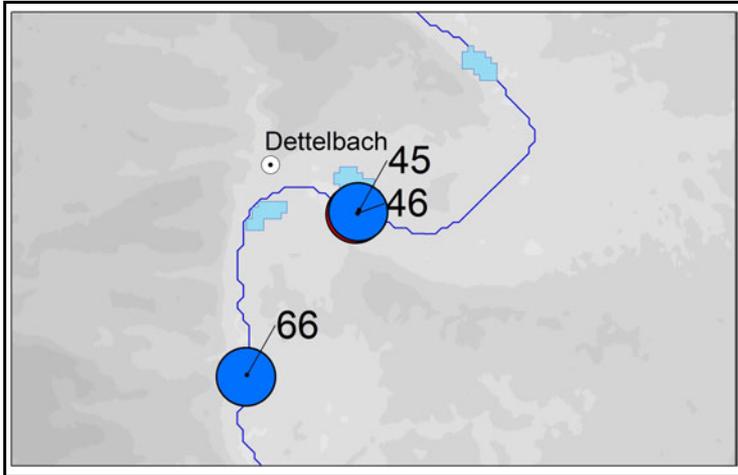
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum um 1960

Fundumstände

Bei Schleusenarbeiten wurden zwei Einbaumteile gefunden die längere Zeit auf einem Dachboden lagerten und 2003 wiederentdeckt wurden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Städtisches Museum Schweinfurt

Inventarnr. Unbekannt.

Maße

Länge 170

Breite 38

Höhe 25

Zustand des Einbaums

Es handelt sich um den Bug oder das Heck eines Einbaums. Eventuell gehört das Stück zum selben Einbaum wie EN-45, wogegen aber die unterschiedlichen Bodendicken sprechen würden. Teile der Außenwände fehlen.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm**

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Keine erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die noch erhaltenen Reste der Seitenwände ragen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der erhaltene Block ist außen schräg im Winkel von ca. 40° und innen im Winkel von ca. 45° anlaufend. Der Block ist massiv gearbeitet.

Heckform
Nicht erhalten bzw. siehe EN-45.

Anzahl der Bohrungen 6

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Im erhaltenen Block sind sechs Bohrungen zu sehen. Zwei auf der linken Seite liegen sehr nah beieinander. Die äußere der beiden durchstößt die linke Außenwand.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1379
Anzahl der Ringe	97
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	nach 1379

Sonstiges zur Datierung

Keine weiteren Angaben.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage der Tafel bildet eine Zeichnung aus den Ortsakten von Karl Schneider. Diese wurde durch eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors ergänzt und überarbeitet.

Fotos: Kröger 2009/2012.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6227 / 0083



Einbaumnummer: 47

Fundort Schweinfurter Raum

Landkreis Unbekannt

Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt.

Fundumstände

Unbekannt.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Städtisches Museum Schweinfurt

Inventarnr. Schweinfurt - 4

Maße

Länge 354

Breite 28

Höhe 23

Zustand des Einbaums
Der Einbaum befindet sich in einem schlechten Zustand. Der Bugbereich fehlt komplett und es sind nur noch Reste der Außenwände erhalten.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm**

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Der Boden ist flach, die Außenwände ragten vermutlich steil nach oben, sind allerdings mittlerweile sehr stark verdrückt.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Das Heck ist gerade abgeschnitten, sowohl innen als auch außen. Der Block ist recht schmal.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Im Heckblock befinden sich noch zwei Bohrungen. Die rechte ist ausgebrochen, die linke ist noch komplett. Beide durchstoßen die Außenwände.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine erhalten.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1322
Anzahl der Ringe	135
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	nach 1329

Sonstiges zur Datierung

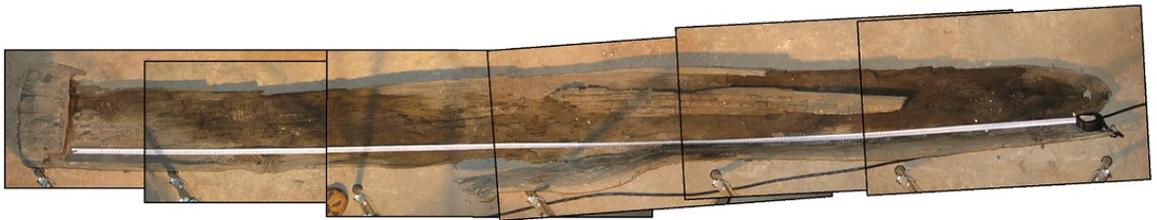
Der Einbaum wurde von Herzig 2007 untersucht. In der gezogenen Probe war kein Splint mehr zu erkennen.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.
Fotos: Kröger 2009.

Literatur

- Bericht des BLfD vom 12.06.09, erstellt von F. Herzig.



Einbaumnummer: 48

Fundort Schweinfurter Raum

Landkreis Unbekannt

Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt.

Fundumstände

Unbekannt.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Städtisches Museum Schweinfurt

Inventarnr. Schweinfurt - 2

Maße

Länge 341

Breite 28

Höhe 18

Zustand des Einbaums
Der Einbaum befindet sich in einem sehr guten, vollständigen Zustand.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Werkzeugspuren im Heck- und Bugbereich.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die Außenwände ragen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Kurz vor dem Heckblock relativ genau in der Mitte befindet sich ein Loch. Dieses wurde vermutlich von oben mit einem Dechsel eingeschlagen und nicht gebohrt. Weiter ist vor dem Heckblock zwei querliegende Nuten eingearbeitet deren Funktion unbekannt ist sich aber anscheinend auf das Loch beziehen.

Bugform
Der Bug ist als massiver Block gearbeitet. Die äußeren Ecken sind abgeschlagen worden.

Heckform
Das Heck ist als massiver Block gearbeitet. Die äußeren Ecken sind nicht wie beim Bug abgeschlagen worden.

Anzahl der Bohrungen 10

Anzahl der Laschen 8

Lage der Bohrungen
Im Bugblock befinden sich zwei große und zwei kleine Bohrungen, im Heck vier große und ebenfalls zwei kleine. Die kleinen Bohrungen enthalten noch Holzzapfen und sind längs zum Einbaum zu Paaren gebildet. Die großen durchstoßen den Boden und liegen als Paare quer zum Einbaum.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In beiden Außenwänden befinden sich jeweils vier größere Laschen, die sich mit ihren gegenüberliegenden deutlich zu Paaren anordnen lassen.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1483
Anzahl der Ringe	56
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	nach 1483

Sonstiges zur Datierung

Der Einbaum wurde von Herzig 2007 dendrochronologisch untersucht.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2009.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 49

Fundort wohl Kitzinger Raum

Landkreis Kitzingen

Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum wohl 1911

Fundumstände

Der Einbaum ist 1938 im Museum Kitzingen abgegeben worden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Kitzingen in der Ausstellung

Inventarnr. "Fritz"

Maße

Länge 310

Breite 38

Höhe 25

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in kompletter Länge erhalten. Im Bug und Heckblock befinden sich jeweils ein zentraler Riss. Der Einbaum wurde anfangs im Museum in einem recht feuchten Milieu gelagert und anschließend langsam getrocknet.

Form

Holzart Fichte

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen, am Bug ist das Stammzentrum leicht nach oben verschoben.

Werkzeugspuren Beil- und Dechelspuren im Inneren.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die Außenwände ragen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als massiver Block gearbeitet. Innen und außen ist der Block abgeschrägt.

Heckform
Das Heck ist als massiver Block gearbeitet. Innen scheint der Block gerade abgeschnitten zu sein. Außen ist der Block abgeschrägt.

Anzahl der Bohrungen 5

Anzahl der Laschen 10

Lage der Bohrungen
Im Bugblock befinden sich drei Bohrungen, zwei bilden ein Paar. Im Heck befindet sich ebenfalls ein Bohrungspaar. In den Bohrungen im Heck sind noch Holznägel erhalten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Über die Außenwände sind insgesamt vier Laschen und sechs Ausstemmungen verteilt, die sich jeweils zu Paaren anordnen lassen.

Sonstige Informationen

Vielleicht steht der Bau dieses Einbaum mit dem Auftreten der Schweden und dem Wegführen der Fähren in Zusammenhang (siehe Fährort Lengfurt M-174, 1632).

Datierung

Ergebnis-d	1633
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	1633

Sonstiges zur Datierung

Der Einbaum wurde durch Thomas Eißing (Universität Bamberg) mit Hilfe eines Kernspintomografen in das Jahr 1633 datiert (die Beschriftung im Museum gibt eine Datierung zwischen 1670 und 1690 an).

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.

Fotos: Kröger 2012.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 50

Fundort Unbekannt.

Landkreis Unbekannt

Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt.

Fundumstände

Unbekannt.



Einbaum Typ: 3b

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Kitzingen im Depot

Inventarnr.
Kitzingen A

Maße

Länge 367

Breite 25

Höhe 19

Zustand des Einbaums
Die Länge des Einbaums lässt sich fast komplett ermitteln. Der Bug ist komplett erhalten, allerdings fehlen große Teile des Bodens und der rechten Außenwand am Heck. Am Einbaum sind starke Ausfällungen festzustellen, die von einer älteren sehr schlechten Lagerung herrühren.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Bug liegt zentral im Stamm, Heck ist unbekannt.

Werkzeugspuren Beil- und Dechelspuren im Inneren.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die Außenwände ragen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist außen und innen abgeschrägt. Ebenso laufen die Seiten leicht zusammen und bilden eine, wenn auch sehr stumpfe, Spitze.

Heckform
Am erhaltenen Heckrest kann man erkennen, dass das Heck als schmaler Block gebildet und gerade abgeschnitten ist.

Anzahl der Bohrungen 4

Anzahl der Laschen 8

Lage der Bohrungen
Im Bug sind drei Bohrungen vorhanden, welche ein Dreieck bilden. Am Heck ist der Rest einer Bohrung erhalten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der linken Außenwand sind noch fünf Laschen im regelmäßigen Abstand vorhanden, in der rechten Außenwand noch drei die zu den auf der linken Seite passen. Die Bohrungen sind recht klein.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 51

Fundort Unbekannt.

Landkreis Unbekannt

Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt.

Fundumstände

Unbekannt.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Kitzingen im Depot

Inventarnr.
Kitzingen B

Maße

Länge 102

Breite 36

Höhe 25

Zustand des Einbaums
Von dem Einbaum ist nur noch der Rest des Hecks vorhanden. Dieses ist stark fragmentiert und Teile der Außenwände und der Heckwand fehlen.

Form

Holzart Unbekannt **Lage im Stamm** Der Einbaum scheint wohl zentral im Stamm zu liegen.

Werkzeugspuren Diverse Werkzeug-spuren vorhanden.

Rumpfform
Der Boden ist offensichtlich flach. Die Außenwände ragen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Das Heck ist als schmaler Block ausgeführt worden. Außen und innen ist er gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 3

Anzahl der Laschen 2

Lage der Bohrungen
Es sind noch zwei Bohrungen gut in den Ecken des Blocks erkennbar. Der letzte Rest einer weiteren, welche in den Innenbereich übergeht ist in Resten zu erkennen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Im Rest der linken Außenwand befindet sich noch eine Lasche, in der rechten Außenwand noch die Hälfte der dazugehörigen anderen.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 52

Fundort Unbekannt.

Landkreis Unbekannt

Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt.

Fundumstände

Unbekannt.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Kitzingen im Depot

Inventarnr.
Kitzingen C

Maße

Länge 351

Breite 44

Höhe 21

Zustand des Einbaums
Von dem Einbaum sind Teile des Bugs und des Hecks erhalten. Insgesamt besteht der Einbaum aus mehreren Bruchstücken, welche sich mehr oder weniger gut zusammensetzen lassen. Es ist sehr stark zu vermuten, dass Bug und Heck auch wirklich zusammen gehören, eine 100% Sicherheit ist aber nicht gegeben, da sich die Teile, vielleicht aufgrund des schlechten Zustandes, nicht zusammen fügen lassen.

Form

Holzart Unbekannt. **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Im Inneren und besonders am Bug.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die Außenwände ragen steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als massiver Block gebildet, der außen und innen abgeschrägt ist. Auf dem Block befindet sich eine quer zum Einbaum liegende Ausarbeitung für eine mögliche Querverbindung. Diese wurde recht grob mit einer Axt gefertigt. Ebenso sind an den Ecken rundliche Aussparungen zu sehen.

Heckform
Das Heck ist als massiver Block ausgebildet, der außen und innen abgeschrägt ist.

Anzahl der Bohrungen 17

Anzahl der Laschen 2

Lage der Bohrungen
Am Bug befinden sich sechs Bohrungen, davon zwei größere und doppelgebohrte in der quer liegenden Ausarbeitung. Im Heckblock befinden sich elf Bohrungen, davon vier größere zu zwei Paaren. Die größeren zum Bug hin sind ebenfalls doppelgebohrt. In mehreren größeren, als auch kleineren Bohrlöchern befinden sich noch Holznägel. Nicht alle von den kleinen Bohrungen durch stoßen den Boden, sondern sind spitz zulaufende Löcher.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es sind nur zwei in den Außenwänden Laschen erhalten. Am Bug in der rechten Außenwand, an Heck in der linken. Weitere Bohrungen fehlen, da auch keine Außenwände mehr erhalten sind.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 53

Fundort Kleinostheim

Landkreis Aschaffenburg

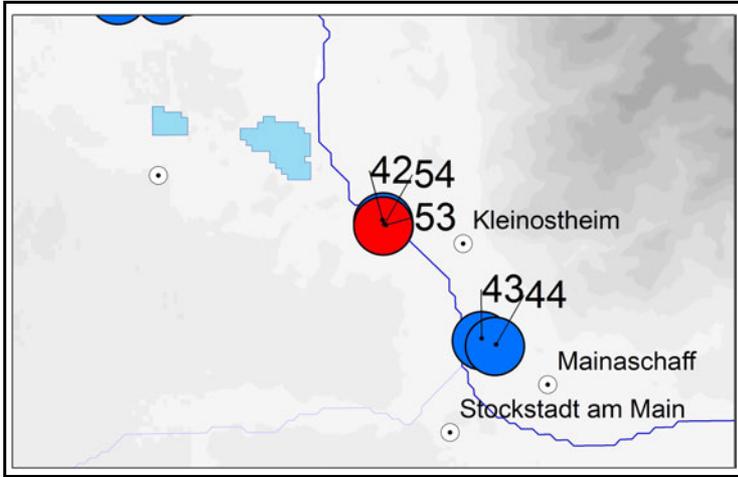
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1915

Fundumstände

Beim Staustufenbau für eine Mainkanalisierung wurden zwei Einbäume außerhalb der Ortschaft gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Unbekannt.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 5920 / 0066



Einbaumnummer: 54

Fundort Kleinostheim

Landkreis Aschaffenburg

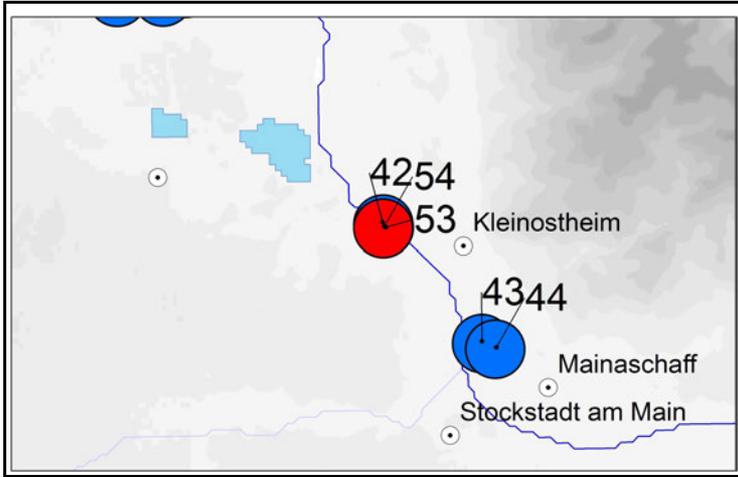
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1915

Fundumstände

Beim Staustufenbau für eine Mainkanalisierung wurden zwei Einbäume außerhalb der Ortschaft gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Unbekannt.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 5920 / 0066



Einbaumnummer: 55

Fundort Bei Aschaffenburg

Landkreis Aschaffenburg

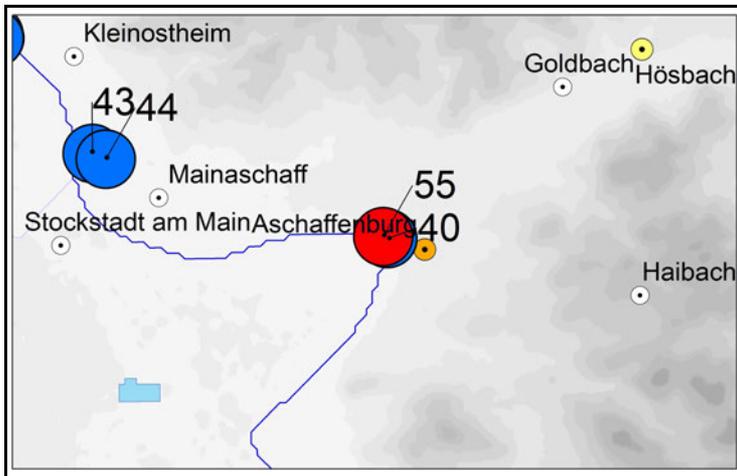
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1908

Fundumstände

Die näheren Fundumstände sind nicht geklärt.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Deutsches
Schiffahrtsmuseum
Bremerhaven

Inventarnr.
Einbaum-Aschaffenburg

Maße

Länge 299

Breite 49

Höhe 25

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist stark ausgetrocknet und dadurch verformt. Die Holzoberfläche ist komplett aufgeworfen. Er ist in gesamter Länge erhalten, jedoch fehlen Teile des Dollbords.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Im Heckbereich befindet sich das Stammzentrum mittig im Einbaum, am Bug ist es dagegen deutlich aus der Mitte nach oben-rechts verschoben.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Rumpf wurde zum Teil rund belassen oder nur schwach begradigt. Die beiden Enden ziehen nach oben, eventuell zum Teil durch Austrocknung bedingt.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Er ragt innen als auch außen steil nach oben und überhöht dabei das Dollbord. Außen wurde er abgerundet.

Heckform
Das Heck ist als ein deutlich abgesetzter Block gebildet. Es ragt innen als auch außen steil nach oben und überhöht dabei das Dollbord sehr stark. Außen wurde es abgerundet.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 7

Lage der Bohrungen
Sowohl in Bug und Heck sind keine nutzungszeitlichen Bohrungen festzustellen. Die Bohrung im Heckblock stammt von einer Dendroprobenentnahme.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der linken Außenwand sind eine Lasche und vier Ausarbeitungen zu beobachten, in der rechten sind zwei Ausarbeitungen. Allerdings ist die Ansprache der Ausarbeitungen nicht voll gesichert.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	um 1375

Sonstiges zur Datierung

Laut den Unterlagen des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven ist der Einbaum wohl dendrochronologisch in die 2. Hälfte des 14. Jahrhundert datiert worden.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.
Fotos: Kröger 2007.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 56

Fundort Wernfeld

Landkreis Main-Spessart

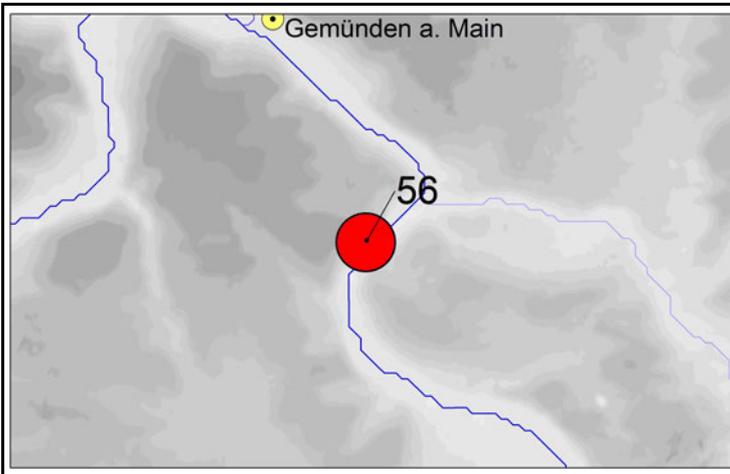
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1958

Fundumstände

Am linken Mainufer ca. 1 km SW des Ortes bei Ablassen der Staustufe gefunden. Der Einbaum sollte ins Museum Würzburg gebracht werden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums

Die einzigen Informationen zum Einbaum kann man nur der Skizze entnehmen.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform

Nicht eindeutig erkennbar.

Einbauten in Rumpf

Unbekannt.

Bugform

Nicht eindeutig erkennbar.

Heckform

Nicht eindeutig erkennbar.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen

Anscheinend eine Bohrung im Bug und eine im Heck.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Nicht eindeutig erkennbar.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

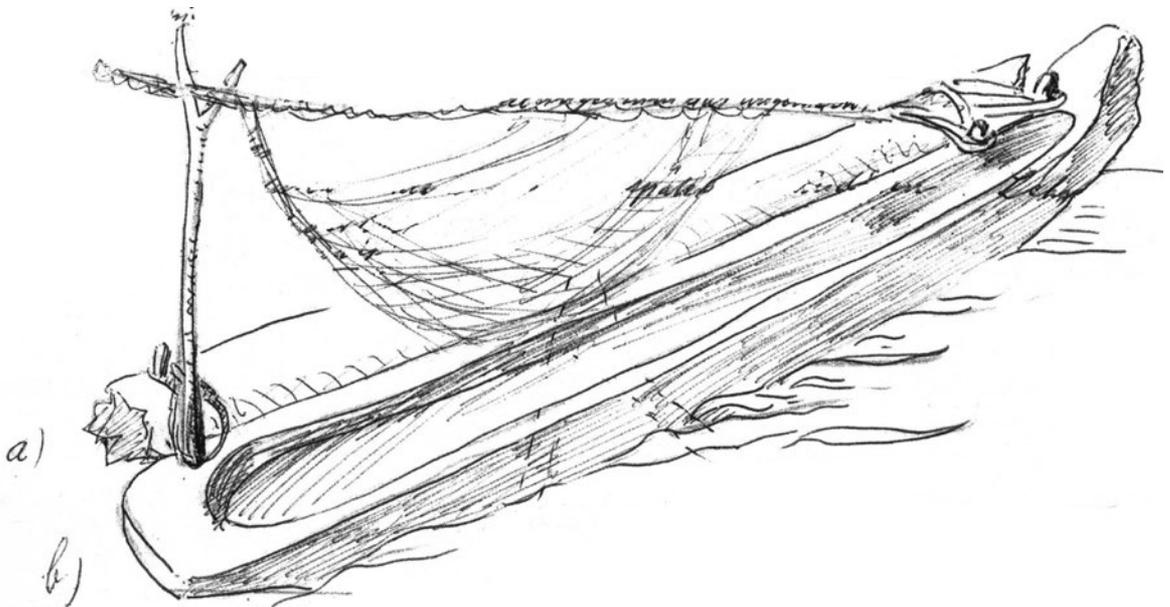
Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Die abgebildete Skizze befand sich in der Ortsakte. Vermutlich soll sie eine Rekonstruktion des Einbaums darstellen.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 5924 / 0014



Einbaumnummer: 57

Fundort Knetzgau

Landkreis Haßberge

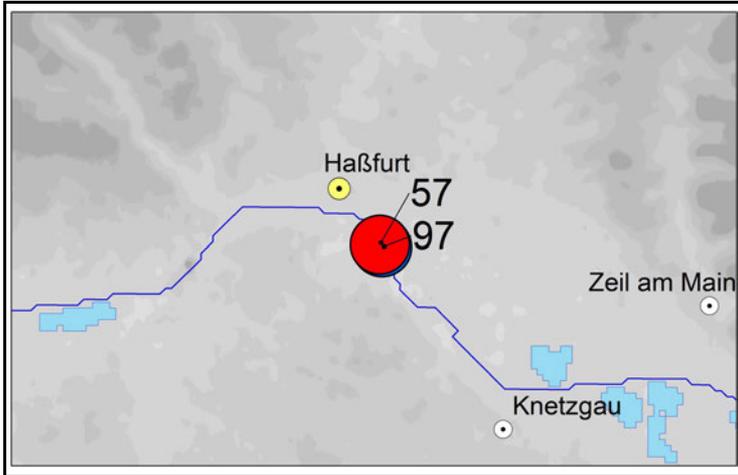
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1966

Fundumstände

Der Einbaum wurde beim Kiesabbau durch den Baggerführer Herrn Lang in einer Kiesgrube bei Mariaburghausen gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 530

Breite 50

Höhe 0

Zustand des Einbaums

Die Unterlagen sprechen davon, dass das Holz noch recht stabil gewesen sein soll, allerdings macht das Objekt auf der Fotografie eher einen desolaten Eindruck. Die Länge scheint komplett erhalten zu sein, es fehlen jedoch Teile der Außenwände. Das Holz macht einen recht verschliffenen Eindruck.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Unbekannt.

Werkzeugspuren

Unbekannt.

Rumpfform

Wohl flachbodig.

Einbauten in Rumpf

Keine erkennbar.

Bugform

Nicht genau erkennbar.

Heckform

Nicht genau erkennbar.

Anzahl der Bohrungen

0

Anzahl der Laschen

0

Lage der Bohrungen

Keine erkennbar.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Keine erkennbar.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Aufgrund der Fotos konnte leider keine Tafel erstellt werden. Die Zuweisung der Fotos zum Fund ist auch nicht voll abgesichert, da der Einbaum auf dem Foto deutlich kürzer wirkt.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 5929 / 0034



Einbaumnummer: 58

Fundort Eltmann

Landkreis Haßberge

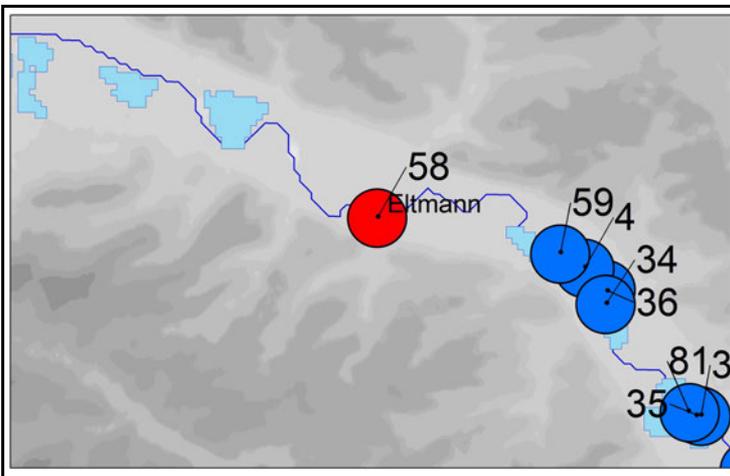
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1937/38

Fundumstände

Bei Begradigungsarbeiten am Main durch den Reichsarbeitsdienst gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums

Die Unterlagen sprechen von einem Kahn bzw. Schelch, welcher aus einem Stück gefertigt wurde. Später wird vom mehreren Einbäumen gesprochen. Die gesamte Anzahl ist aber unklar.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Neben den Bootsresten wurden auch ein Eisenanker und spätmittelalterliche Keramik gefunden.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Aufgrund einer fehlenden Dokumentation und der Tatsache, dass der Einbaum verschollen ist, konnte keine Tafel erstellt werden.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6029 / 0036
- Zeitungsartikel: "Würzburger-Nachrichten", 20. Februar 1937



Einbaumnummer: 59

Fundort Stettfeld

Landkreis Haßberge

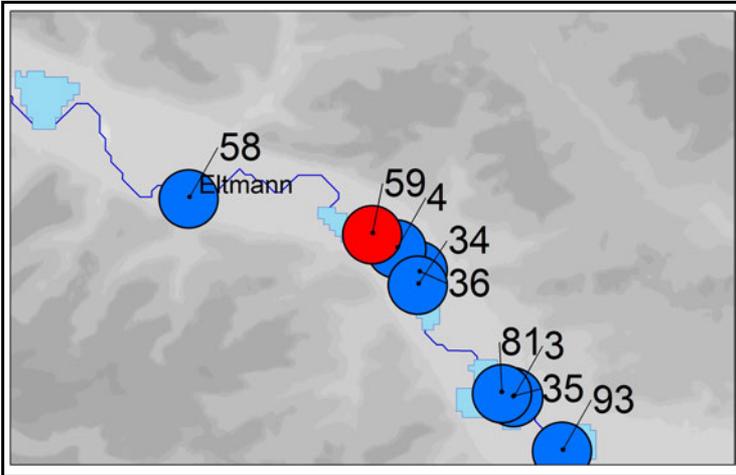
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1974

Fundumstände

Der Einbaum wurde vermutlich bei Baggararbeiten gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Unbekannt.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Zusammen mit dem Einbaum wurde eine Steinaxt, mittelalterliche Keramik, ein Schädel und Holzpfähle gefunden.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6030 / 0002



Einbaumnummer: 60

Fundort Bamberg

Landkreis Bamberg

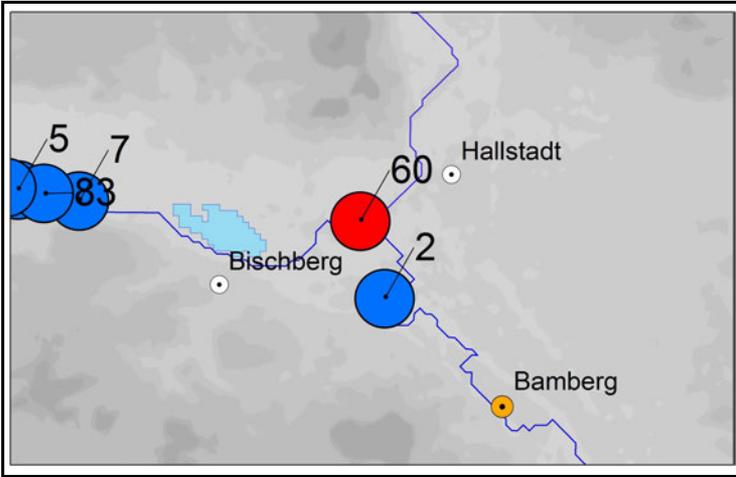
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1926

Fundumstände

Der Einbaum wurde bei Kiesbaggerei in etwa 5 m Tiefe gefunden. Bedauerlicherweise zerbrach er beim Herausheben und wurde anschließend dem Naturienkabinett überlassen.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Unbekannt.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Zusammen mit dem Einbaum wurden vermutlich spätmittelalterliche Keramik und Knochen gefunden.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Aufgrund einer fehlenden Dokumentation und der Tatsache, dass der Verbleib des Einbaums nicht klar ist, konnte keine Tafel erstellt werden.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6031 / 0134



Einbaumnummer: 61

Fundort Ebensfeld

Landkreis Lichtenfels

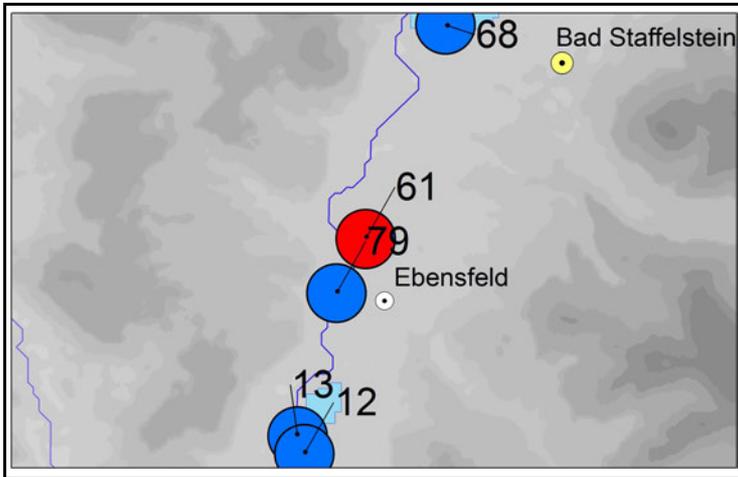
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum vor 2001

Fundumstände

Der Einbaum wurde von Herrn Künzel in der Kiesgrube von Ebensfeld gefunden. Vermutlich wurde er durch einen Bagger aus dem Sediment gerissen.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Befindet sich im Privatbesitz von Herrn Künzel / Ebern

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 147

Breite 26

Höhe 19

Zustand des Einbaums
Von dem Einbaum ist nur noch der Bug, Teile des Bodens und der Außenwände erhalten. Der gesamte hintere Teil ist vermutlich vom Bagger abgerissen worden. Insgesamt ist das Objekt in einem sehr schlechten Zustand, aufgrund der provisorischen Lagerung.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Rumpf ist flach, mit annähernd senkrechten Außenwänden. Insgesamt wirkt der Einbaum recht schmal bzw. von der Gesamt-Dimension her klein.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bugblock ist relativ schmal, aber deutlich abgesetzt. Außen schräg im Winkel von ca. 30° und innen im Winkel von ca. 40° anlaufend.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 1

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Vorne im Bug befindet sich zentral eine Bohrung. Sie durchstößt den Boden in einem Winkel von ca. 45° Winkel nach außen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1225
Anzahl der Ringe	43
t-TH Wert	4,0
t-TB Wert	4,2
Absolutes Ergebnis	um 1235

Sonstiges zur Datierung

Im Jahr 2001 wurde von einem Mitarbeiter des BLfD eine Dendroprobe, entnommene. Diese besaß allerdings zu wenige Jahrringe um eine sichere Datierung vorzunehmen. Im Jahre 2012 wurde daraufhin nochmals eine Probe durch Franz Herzig entnommen, deren Daten eingeflossen sind. Die besten t-Werte ließen sich mit der Süddeutschen Eichenchronologie erzeugen.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007/2012.

Literatur

- Bericht zur Dendrochronologischen Untersuchung von Herzig (freundlicher Weise von Franz Herzig zur Verfügung gestellt worden).



Einbaumnummer: 62

Fundort Garstadt

Landkreis Schweinfurt

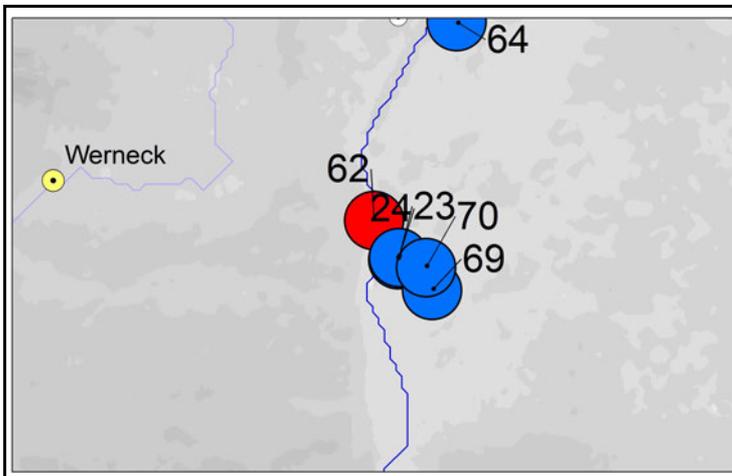
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 11. Juni 1955

Fundumstände

Der Einbaum wurde bei Arbeiten an der Staustufe Garstadt in 4,5 m Tiefe entdeckt. Der Bugbereich wurde herausgebrochen. Der Rest soll noch in der Uferwand stecken, mittlerweile hinter Beton.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Angeblich im städt. Museum Schweinfurt, dort aber verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 219

Breite 60

Höhe 35

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist bei den Baggerarbeiten in der Mitte zerbrochen. Vermutlich fehlen ca. 50 % des Objektes, also der gesamte Heckbereich. Sonst war der Einbaum in einem sehr guten Zustand.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Der Rumpf ist flach, mit annähernd senkrechten Außenwänden.

Einbauten in Rumpf
Mittig im Einbaumrest ist eine querliegende Stange erhalten, die in einer Lasche und einer Ausstemmung mit der Außenwand verbunden ist. Weiter vorne befindet sich eine weitere kleine Stange.

Bugform
Der Bug läuft schräg bei fast gleichbleibender Stärke vom Boden aus nach oben, ohne einen Bugblock zu bilden oder in irgendeiner Form abgesetzt zu sein.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 10

Lage der Bohrungen
Im schmalen Bug befinden sich zwei parallel angeordnete Bohrungen, welche den Bugblock durchstoßen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Insgesamt befinden sich sechs Laschen und vier Ausstemmungen knapp unter dem Dollbord. Diese sind klar zu Paaren angeordnet. In zwei Laschen befindet sich noch eine kleine Stange und in einer Lasche und einer Ausstemmung ein größeres Querholz.

Sonstige Informationen

Im Inneren des Einbaums wurden mehrere Steinplatten gefunden. Auf diesen lag ein Bündel Weidenstecken mit ca. 2 cm Durchmesser. Unter den Steinen befanden sich Blätter.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Eine 14C-Datierung wurde 1955 fest eingeplant und die Proben nach Heidelberg geschickt. Bis mindestens 1973 gab es keine weiteren Informationen zum Verbleib bzw. Ergebnis der Probe.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Die Tafel wurde vom Autor aufgrund von recht gut gemachten und detailreichen schwarz/weiß-Fotografien von 1955 angefertigt.

Fotos: Ortsakten des BLfD.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 6027 / 0011



Einbaumnummer: 63

Fundort Wipfeld

Landkreis Schweinfurt

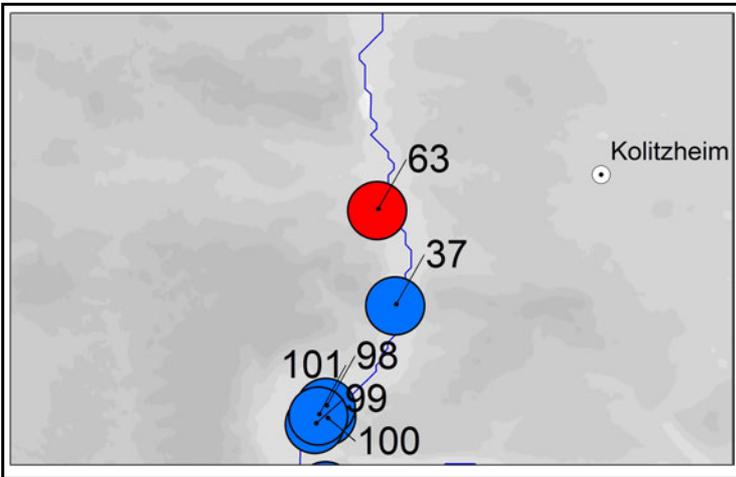
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1983

Fundumstände

Der Einbaum wurde anscheinend bei Baggerarbeiten gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Unbekannt.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

--

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

--

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Freundlicher Hinweis von Timm Weski.



Einbaumnummer: 64

Fundort Grafenrheinfeld

Landkreis Schweinfurt

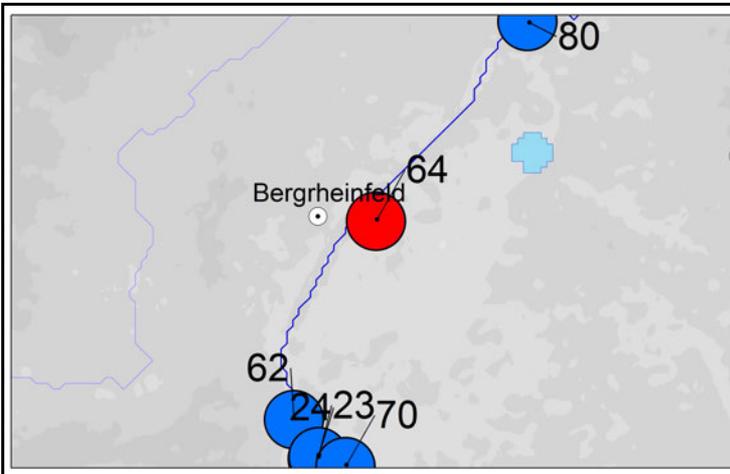
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1968

Fundumstände

Die genauen Fundumstände sind nicht geklärt. In den Unterlagen wird von "geborgen" gesprochen und ebenfalls gesagt, dass sämtliche Teile, abgesehen von den Dendroproben zerstört sind.



Einbaum Typ: 1

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr.
Keine

Maße

Länge 225

Breite 58

Höhe 24

Zustand des Einbaums
Der Einbaum wurde in mehreren Einzelteilen (90 x 58 cm, 95 x 20 cm und 40 x 50 cm) gefunden. Die Reste sollen sich noch am Fundort befinden haben.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Der Rumpf folgt in seiner Gestalt der natürlichen Form des Holzes. Ein abgesetzter Boden mit Außenwänden ist nicht erkennbar.

Einbauten in Rumpf
In den erhaltenen Fragmenten sind deutlich drei aus dem Vollholz stehengelassene "Spanten" zu erkennen.

Bugform
Der Bug scheint leicht ansteigend zu sein. Er ist flach und recht breit. Ob der gesamte Bug erhalten ist oder ob Teile fehlen, lässt sich nicht genau sagen.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 1

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Es wurde eine schlüssellochförmige Bohrung vertikal in die Bugplatte getrieben.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Die Einbaumfragmente wurden zusammen mit einer "Drehmühle" und einem Goldsolidus des oströmischen Kaisers Zeno (476-491) gefunden.

Datierung

Ergebnis-d	-260
Anzahl der Ringe	234
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	um -235

Sonstiges zur Datierung

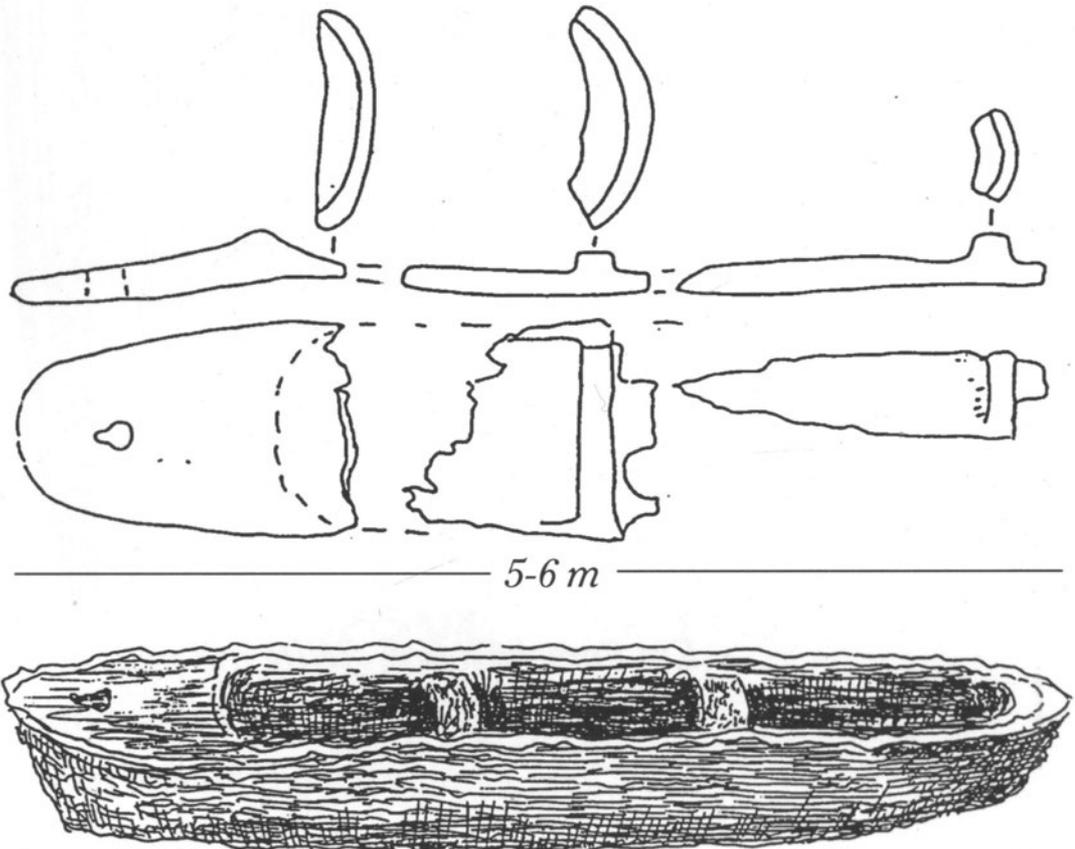
Die Datierung wurde 1978 durch E. Hollstein durchgeführt. Er revidierte damit eine ältere vom ihm durchgeführte Messung, welche die Datierung auf 480 n. Chr. +/- 6 Jahre setzte. Das neue Dendrodatum wird mit einer Genauigkeit von +/- 8 Jahren angegeben. Dabei betone Hollstein die hohe Korrelationszahl von $r=0,52$. Das entspricht einem Irrtumsrisiko von 1:100.000.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Die Tafel wurde aufgrund einer Skizze von Herrn Hahn angefertigt, die im Maßstab von 1:10 gezeichnet wurde. Die Größen sind somit nicht gesichert. Die ursprüngliche Größe wird auf 5 bis 6 m geschätzt.
Abb. nach Schöner 1991, S. 24.

Literatur

- Ortsakten des BLfD: 5927 / 0068 und 6027 / 0004
- Pescheck 1993, Tafel 86
- Zeitungsartikel: Würzburger "Main-Post", 3. Januar 1979
- Hollstein 1980



Einbaumnummer: 65

Fundort Michelau

Landkreis Lichtenfels

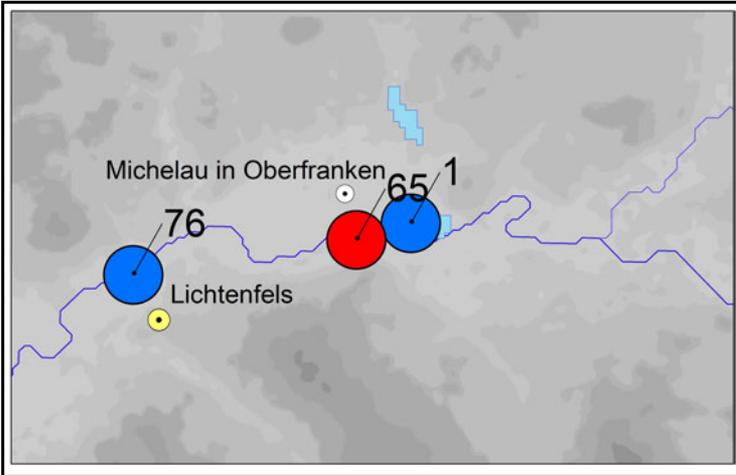
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Oktober 1912

Fundumstände

Der Einbaum wurde bei "Mainkorrektionsarbeiten" im Mühlbach gefunden und anschließend vom ortsansässigen Bürgermeister an den Historischen Verein Bamberg geschickt.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Eventuell verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Die Unterlagen geben keinen Aufschluss darüber, in welchem Zustand sich der Einbaum befand.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Laut den Unterlagen sollen sich "Ruderlöcher" am Einbaum befunden haben.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Aufgrund einer fehlenden Dokumentation und der Tatsache, dass der Verbleib des Einbaums nicht ganz klar ist, konnte keine Tafel erstellt werden.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: 5832 / 022



Einbaumnummer: 66

Fundort Mainstockheim

Landkreis Kitzingen

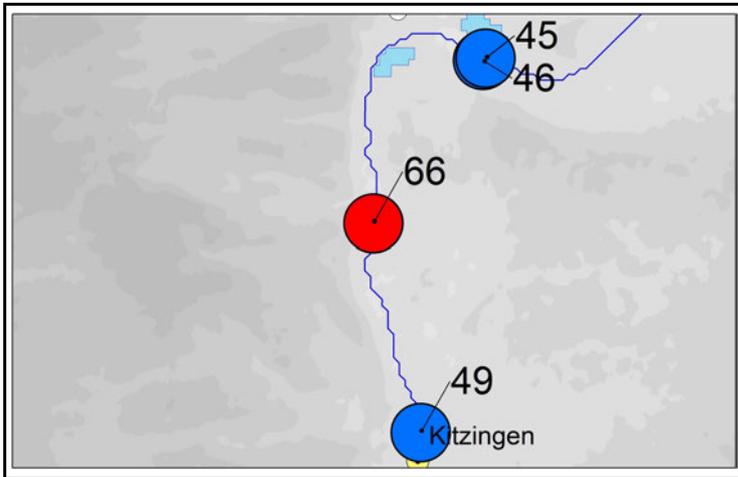
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1905

Fundumstände

Herr Pfarrer Wilke fand im Geröll des Mainflussbettes einen Einbaum und stellte ihn anschließend in seinem Pfarrhof in Hellmitzheim auf. Der weitere Verbleib ist unbekannt.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 300

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums

Laut Fotografie wohl in gesamter Länge erhalten, jedoch stark verformt. Teile der Außenwände fehlen.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform

Wohl flachbodig, mit steilen Wänden.

Einbauten in Rumpf

Unbekannt.

Bugform

Anscheinend ein massiver Block.

Heckform

Anscheinend ein massiver Block.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen

Es ist unbekannt, ob Bohrungen vorhanden waren.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Laut Herrn Wilke sollen sich "Ruderlöcher" auf beiden Seiten befunden haben, wohl als Laschen anzusprechen.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Die Zuordnung des Fotos zum Mainstockheimer Einbaum kann nicht mit absoluter Sicherheit gemacht werden, da das Foto eher "locker" zwischen den Akten lag. Bei dem Haus im Hintergrund könnte es sich allerdings um das Pfarrhaus handeln.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: 6226 / 0134



Einbaumnummer: 67

Fundort Zapfendorf

Landkreis Bamberg

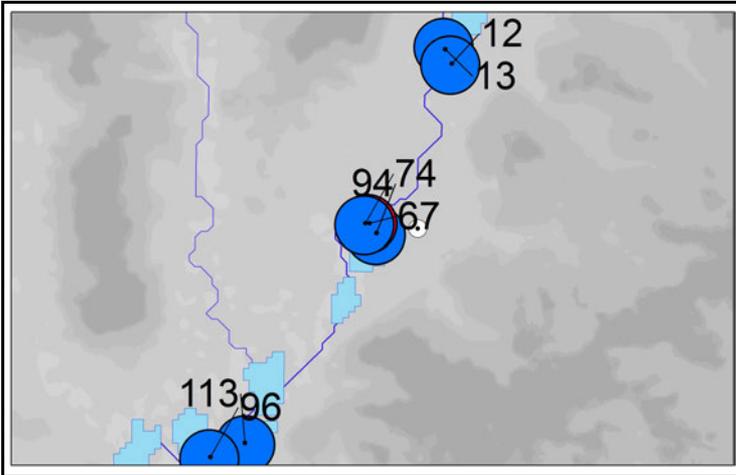
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1936

Fundumstände

Bei Erdarbeiten unweit des Mainufers für das ortsansässige Sägewerk wurden in 2 m Tiefe 4 Einbäume gefunden. Drei Einbäume wurden zerschlagen, nur einer wurde zu Demonstrationszwecken aufgehoben.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 400

Breite 35

Höhe 0

Zustand des Einbaums

Laut Fotografie wohl in einem recht guten Zustand.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm

Nicht klar erkennbar. Vermutlich aber zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Wohl flachbodig, bei steil aufragenden Außenwänden.

Einbauten in Rumpf
Keine auf der Fotografie erkennbar.

Bugform
Außen wie innen steil ansteigend, bei einem massiven Bugblock.

Heckform
Außen wie innen steil ansteigend, bei einem massiven Heckblock.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
In Bug- und Heckblock sind mehrere Bohrungen zu erkennen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es sind mindestens zehn Laschen und eine Ausstemmung erkennbar. Die Laschen scheinen wohl paarig angeordnet zu sein.

Sonstige Informationen

Laut Aussage eines Bauarbeiters waren zwei Einbäume beim Auffinden "zusammengekoppelt". Des Weiteren wurde eine massive Ranne gemeldet.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Die Zuordnung des Fotos zum Zapfendorfer Einbaum kann nicht mit absoluter Sicherheit gemacht werden, da das Foto eher "locker" zwischen den Akten lag.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: 5931 / 0075
- Losert 1986



Einbaumnummer: 68

Fundort Staffelstein-Oberau

Landkreis Lichtenfels

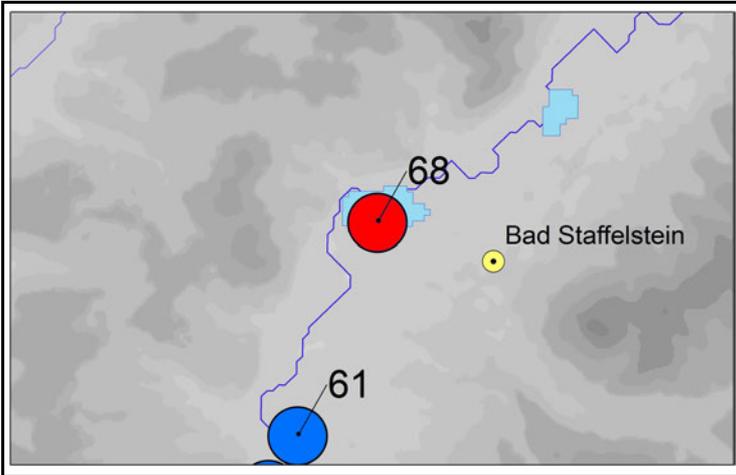
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 8.6.1961

Fundumstände

Beim Kiesabbau in 7 m Tiefe gefunden. Der Einbaum wurde dann ins Heimat Museum Staffelstein gebracht, wo er sich allerdings nicht mehr befindet.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 0

Breite 0

Höhe 0

Zustand des Einbaums

Es soll sich laut Zeitungsartikel lediglich um Bruchstücke gehandelt haben.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: 5831 / 0069
- Zeitungsartikel: Bamberger "Fränkischer Tag", 14. Juni 1961



Einbaumnummer: 69

Fundort Heidenfeld

Landkreis Schweinfurt

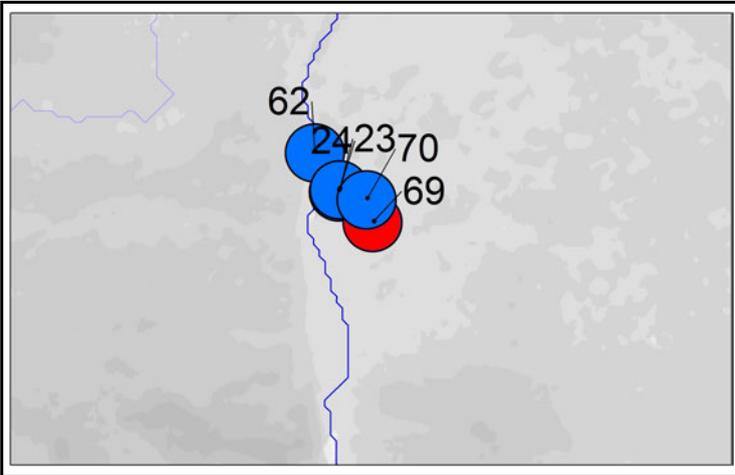
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1977

Fundumstände

Bei Baggerarbeiten in der Kiesgrube der Firma Kleider im Verlauf einer alten Mainschlinge mit drei anderen Einbäumen gefunden und anschließend im Kreisbauhof gelagert. Lag neben EN-23 und EN-24.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Im Bauhof nicht mehr vorhanden. Vermutlich verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 100

Breite 0

Höhe 14

Zustand des Einbaums
Es soll sich lediglich nur das Fragment eines linken Heckteils erhalten haben mit weiteren Bruchstücken zusammen.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: 6027 / 0015
- Wamser 1978
- Dannheimer 1980



Einbaumnummer: 70

Fundort Heidenfeld

Landkreis Schweinfurt

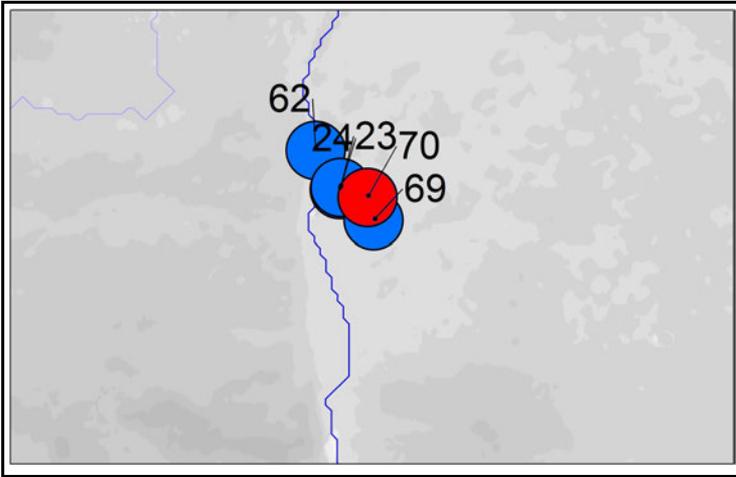
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1977

Fundumstände

Bei Baggerarbeiten in der Kiesgrube der Firma Kleider im Verlauf einer alten Mainschlinge mit drei anderen Einbäumen gefunden und anschließend im Kreisbauhof gelagert.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Im Bauhof nicht mehr vorhanden. Vermutlich verschollen.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 60

Breite 0

Höhe 8

Zustand des Einbaums
Es soll sich nur um ein linkes Heckteilfragment gehandelt haben.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Zusammen mit dem Einbaumfragment wurde ein etwa 1 m langer zugespitzter Eichenpfahl von 6 cm Durchmesser geborgen.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: 6027 / 0015
- Wamser 1978
- Dannheimer 1980



Einbaumnummer: 71

Fundort Hanau

Landkreis Main-Kinzig-Kreis

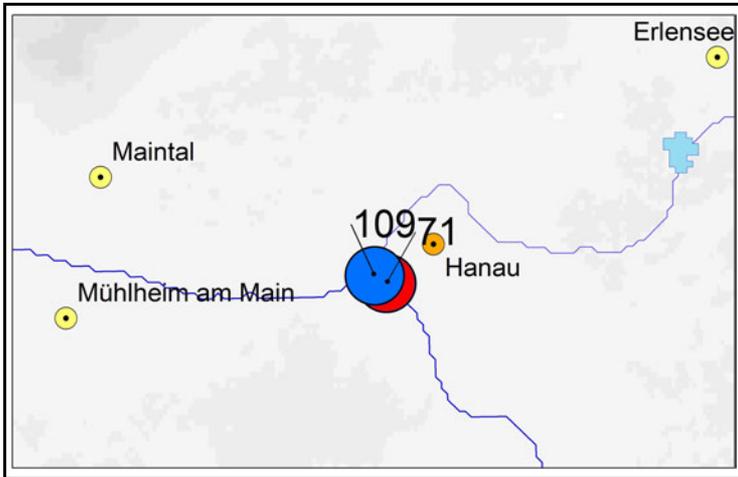
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1928

Fundumstände

Im Lokalanzeiger wird am 19.7.1928 davon berichtet, dass am Mainknie ein Einbaum gefunden wurde und in das Hanauer Museum gebracht wurde.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum der Stadt Hanau, Schloss Steinheim

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 330

Breite 34

Höhe 22

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in seiner kompletten Länge erhalten und auch die Seitenwände sind noch vorhanden. Der Einbaum ist durch die Trocknung und vermutlich auch die Lagerung stark verkrümmt. Ein großer Riss geht durch die gesamte rechte Außenwand. Des Weiteren befinden sich mehrere Risse im Boden. Im Heckblock tritt ein größerer Ast aus.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

An Bug und Heck leicht aus der Stammmitte verschoben, allerdings in entgegengesetzte Richtungen. Bug ist nach Wipfelrichtung definiert worden.

Werkzeugspuren Querliegende Schlagspuren im Heckbereich.

Rumpfform
Der Rumpf ist grob kastenförmig. Die Außenseiten sind nur wenig begradigt worden und folgen grob der Stammrundung. Die Innenseiten sind im oberen Teil begradigt, der Übergang von Seitenwand zum Boden aber eher rundbelassen.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als massiver Block gebildet, welcher innen schräg anläuft und außen gerade abgeschnitten ist. Der Block folgt der Rundung des Stammes und überragt die Seitenwände deutlich.

Heckform
Das Heck ist als massiver Block gebildet, welcher innen schräg anläuft und außen gerade abgeschnitten ist. Der Block folgt der Rundung des Stammes und überragt die Seitenwände deutlich.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 9

Lage der Bohrungen
Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Am gesamten Einbaum befinden sich neun Ausstemmungen. Diese sind als vier Paare recht gleichmäßig über die gesamte Länge des Stückes verteilt. Einzig in der rechten Außenwand, direkt am Bug befindet sich eine einzelne ohne Gegenstück.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1405
Anzahl der Ringe	108
t-TH Wert	5,7
t-TB Wert	5,5
Absolutes Ergebnis	nach 1415

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der "Eichenchronologie Untermain" und einer Gleichläufigkeit von 79,1 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1415.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2014.

Literatur

- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 72

Fundort Schonunger Bucht

Landkreis Schweinfurt

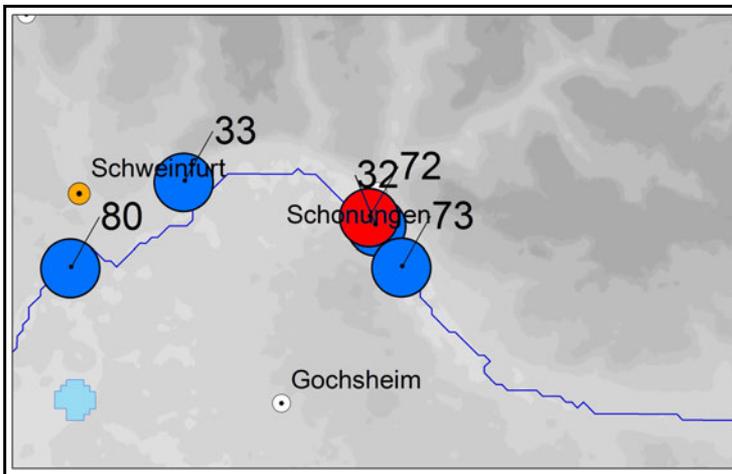
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum April 1954

Fundumstände

Bei Baggerarbeiten in der Schonunger Bucht gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Städtisches Museum Schweinfurt

Inventarnr. Schweinfurt-1

Maße

Länge 343

Breite 31

Höhe 28

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist komplett erhalten und in einem erstaunlich guten Zustand.

Form

Holzart Tanne

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Beilhiebspuren auf dem Bug- und Heckblock.

Rumpfform
Der Rumpf ist flachbodig, bei steil aufragenden Außenwänden.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Außen schräg im Winkel von ca. 33° und innen im Winkel von 45° anlaufend.

Heckform
Das Heck ist außen in einem geschwungenen Bogen geführt, mit einem kleinen Absatz. Innen ist der Heckblock gerade abgeschlossen.

Anzahl der Bohrungen 16

Anzahl der Laschen 8

Lage der Bohrungen
Insgesamt sind 16 Bohrungen unterschiedlicher Größen erhalten. Auffällig sind jeweils zwei größere Bohrungen im Bug und vier im Heck, welche paarig angeordnet sind und den Boden durchstoßen. In einigen der kleineren Löcher befinden sich noch Holzapfen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In den Außenwänden befinden sich acht Laschen, welche zu vier gegenüberliegenden Paaren angeordnet sind.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	1481

Sonstiges zur Datierung

Keine weiteren Angaben.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage ist eine recht detaillierte Zeichnung, vermutlich von Herrn Oeller angefertigt, die mit Maßangaben versehen ist. Diese wurde durch eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors ergänzt und überarbeitet.
Fotos: Kröger 2009.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: ohne Fundstellennummer
- Pahl 1957



Einbaumnummer: 73

Fundort Schonunger Bucht

Landkreis Schweinfurt

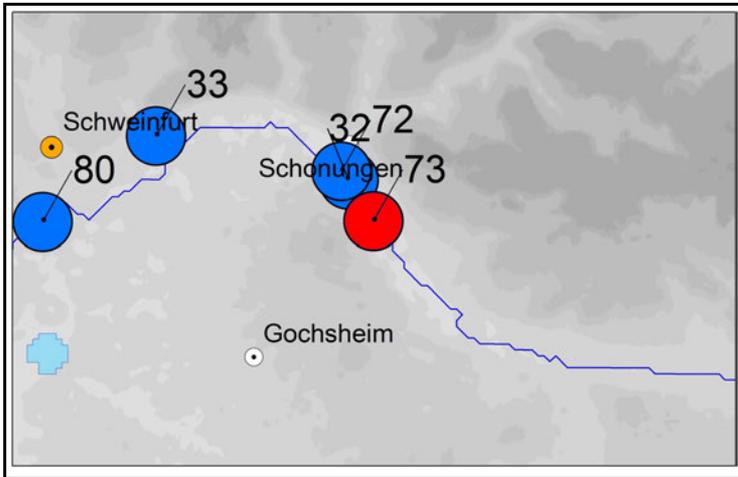
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Januar 1959

Fundumstände

Der Einbaum wurde in der Schonunger Bucht, Kreis Schweinfurt, bei "Baggerarbeiten unter Wasser" gefunden und durch Herrn Pahl gemeldet.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Städtisches Museum Schweinfurt

Inventarnr. Schweinfurt-3

Maße

Länge 360

Breite 32

Höhe 21

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist komplett erhalten. Lediglich ein Teil der rechten Außenwand ist angebrochen.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Massive Beilhiebspuren auf dem Bugblock.

Rumpfform

Der Einbaum besitzt einen flachen Boden bei fast steil aufrecht stehenden Außenwänden.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Außen schräg im Winkel von ca. 24° und innen im Winkel von 43° anlaufend.

Heckform

Das Heck wird durch einen geraden Abschluss gebildet.

Anzahl der Bohrungen 9 **Anzahl der Laschen** 10

Lage der Bohrungen

Vier Bohrungen befinden sich jeweils in Bugblock und Heckblock, welche als Paare angeordnet sind, mit Ausnahme der zwei vorderen. Eine einzelne Bohrung ist vorne rechts im Inneren angebracht. Fast alle Bohrungen durchstoßen den Boden oder die Außenwand und besitzen noch Holzapfen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Auf den gesamten Einbaumkörper sind insgesamt acht Ausstemmungen erhalten. Diese lassen sich zu vier Paaren bilden. Zwei Laschen, die sich grob in der Mitte befinden, ebenfalls ein Paar, sind ausgebrochen.

Sonstige Informationen

Im Fundbericht wird der Fund von zwei spätmittelalterlichen "Tonkrügen" und einem Tierkiefer, eventuell Elch, erwähnt, allerdings ohne Fundzusammenhang zum Einbaum. Zu dem Einbaum werden auch zwei durchbohrte Stangen gerechnet, die für eine Querverbindung sprechen könnten. Die Bohrlöcher passen sehr gut zu den größeren Bohrungen in Bug und Heck. Die Stangen sind 188 bzw. 215 cm lang.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	1343

Sonstiges zur Datierung

Keine weiteren Angaben.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel ist eine recht detaillierte Zeichnung von Herrn Pahl, die mit Maßangaben versehen ist. Diese wurde durch eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors ergänzt und überarbeitet.
Fotos: Kröger 2009.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: ohne Fundstellennummer



Einbaumnummer: 74

Fundort Zapfendorf

Landkreis Bamberg

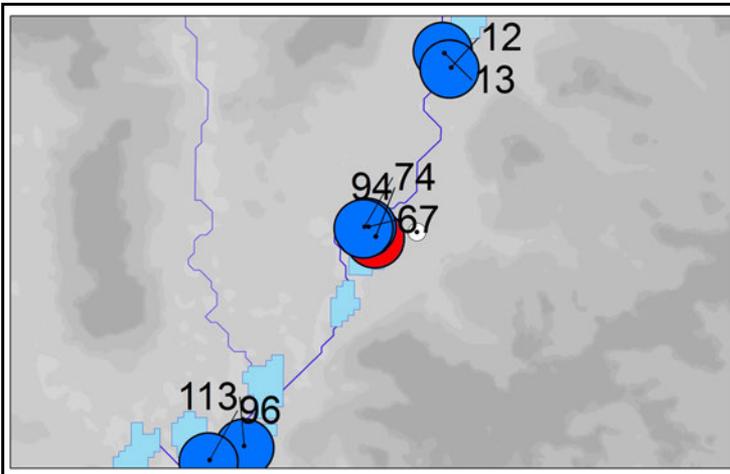
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1994

Fundumstände

Wohl bei Kiesbaggerarbeiten in einer Kiesgrube der Firma Porzner-Kies aufgefunden und von Herrn Gunzelmann gemeldet und dokumentiert worden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Das BLfD stimmte der Beseitigung zu, also verschollen.

Inventarnr. Keine

Maße

Länge 305

Breite 55

Höhe 30

Zustand des Einbaums
Zustand soll laut den Ortsakten "vergleichsweise schlecht" gewesen sein.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Laut Skizze anscheinend flachbodig, mit rechtwinkligen Außenwänden.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Laut Skizze anscheinend flach anlaufend, weiter oben aber steil endend.

Heckform
Laut Skizze anscheinend gerade endend.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 12

Lage der Bohrungen
Laut Skizze anscheinend keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Laut Skizze anscheinend zwölf Laschen, von denen acht zu Paaren angeordnet werden können.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

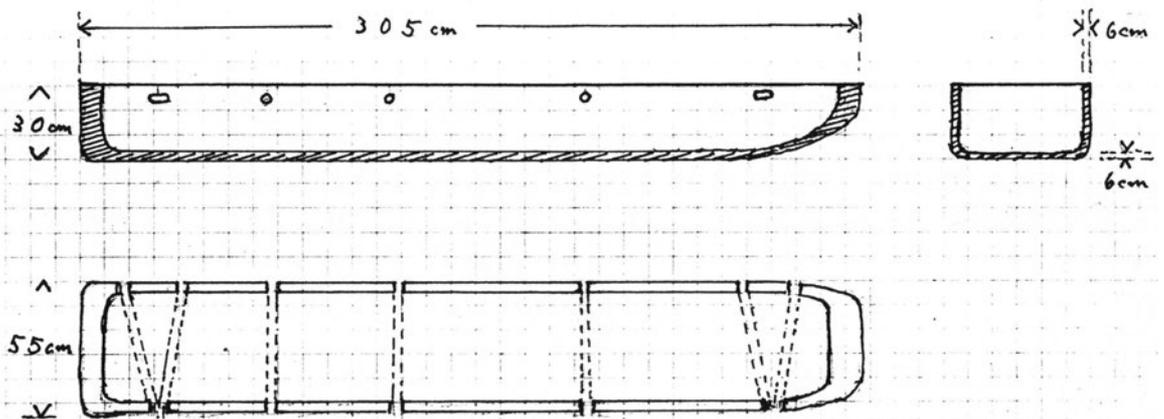
Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bildet eine Skizze von Herrn Gunzelmann. Dieser soll auch Fotos gemacht haben. Die Skizze macht einen sehr einfachen Eindruck und ist vermutlich recht ungenau.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: 5931 / 0075



Einbaumnummer: 75

Fundort Fahr

Landkreis Kitzingen

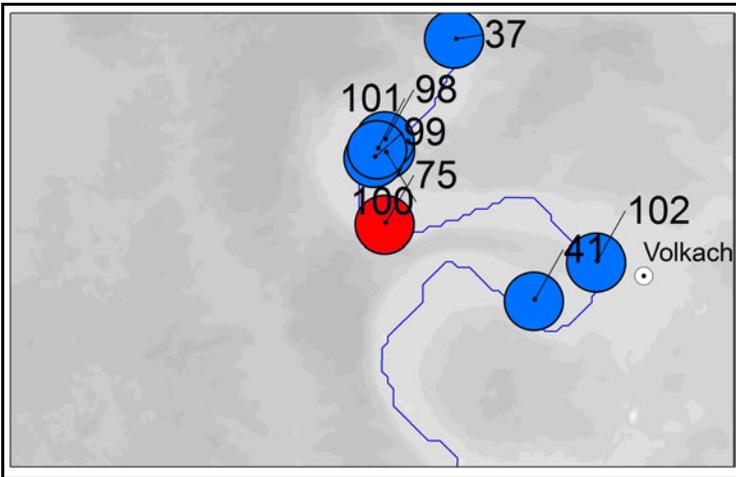
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum März 1969

Fundumstände

Am Main bei Kies- und Sandabbau der Firma Grünewald-Grünsfeld ausgebaggert und von Herrn Pfarrer Wehner gemeldet worden.



Einbaum Typ: 3b

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Der Verbleib ist unbekannt.

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 378

Breite 34

Höhe 26

Zustand des Einbaums

Der Einbaum scheint wohl noch in kompletter Länge erhalten gewesen zu sein.

Form

Holzart Unbekannt.

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Laut Skizze anscheinend flachbodig, mit rechtwinkligen Außenwänden.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Außen schräg im Winkel von ca. 47° und innen im Winkel von 37° anlaufend. Oben auf dem Block befindet sich eine flache, rechteckige Ausarbeitung für eine Querverbindung.

Heckform
Das Heck ist gerade abgeschnitten. Oben auf dem Block befindet sich eine flache, rechteckige Ausarbeitung für eine Querverbindung.

Anzahl der Bohrungen 6

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Die Skizze zeigt sechs Bohrungen. Zwei anscheinend ausgebrochene ganz vorne am Bug, die anderen vier jeweils paarig in den querliegenden Ausarbeitungen im Bug- und Heckblock. Diese durchstoßen auch den Boden der Blöcke.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Die Skizze zeigt keine Außenwände. Damit muss offen bleiben, ob, wo und wie viele Laschen es gab.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

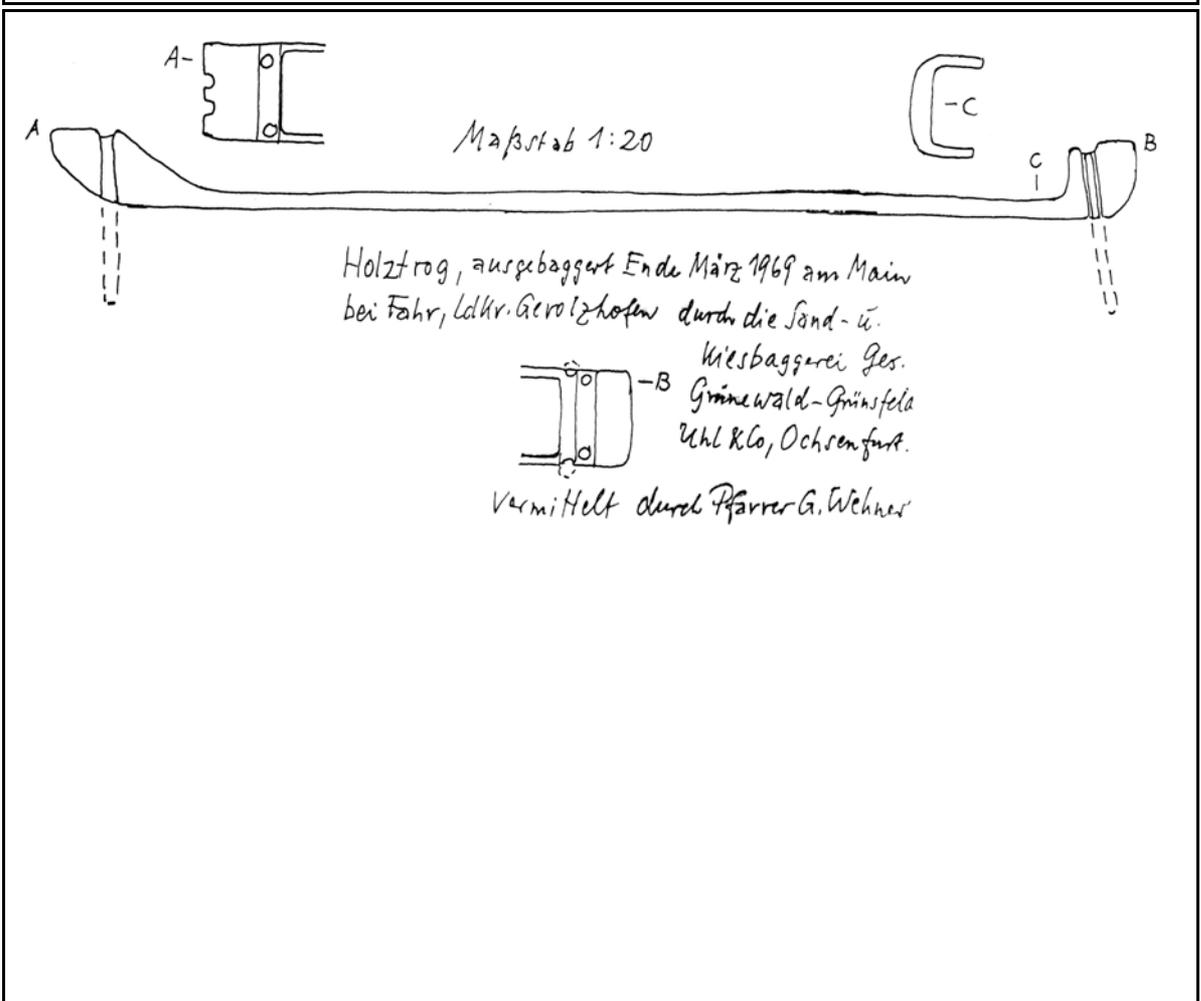
Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Die Tafel und die Aussagen wurden aufgrund einer Skizze angefertigt, die im Maßstab von 1:20 gezeichnet wurde. Die Größen sind somit nicht gesichert. Die Höhe der Außenwände ist ergänzt worden, da sie von der Skizze nicht dargestellt wird.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: 5927 / 0068 und 6027 / 0004 - die Skizze ist hier zusammen mit der Zeichnung von Einbaum EN-64 auf einem Blatt.



Einbaumnummer: 76

Fundort Lichtenfels

Landkreis Lichtenfels

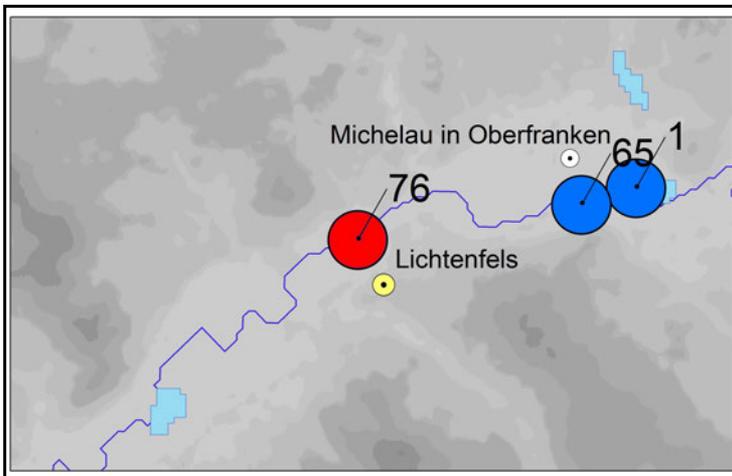
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains bei Lichtenfels-Wörd gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr. D-01

Maße

Länge 426

Breite 35

Höhe 20

Zustand des Einbaums
Der Einbaum ist komplett erhalten. Lediglich die rechte Außenwand ist abgebrochen und in der Mitte wurde vermutlich durch den Finder mittels einer modernen Säge der Einbaum geteilt.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die Seitenwände ragen im Winkel von ca. 85° auf.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Außen schräg im Winkel von ca. 27° und innen im Winkel von 55° anlaufend. Oben auf dem Block befindet sich eine flache, rechteckige Ausarbeitung für eine Querverbindung. Davor ist eine kreuzförmige ca. 2–3 cm tiefe Ausarbeitung.

Heckform
Außen schräg im Winkel von ca. 30° und innen im Winkel von 55° anlaufend. Oben auf dem Block befindet sich eine flache, rechteckige Ausarbeitung für eine Querverbindung. Davor ist eine kreuzförmige ca. 2–3 cm tiefe Ausarbeitung, die in einer weiteren, tieferen Ausarbeitung endet.

Anzahl der Bohrungen 9

Anzahl der Laschen 12

Lage der Bohrungen
In Bug und Heck sind zwei Arten von Bohrungen dokumentierbar. Jeweils kleine innen in den rechteckigen Ausarbeitungen und zwei größere, ovale außen im Bug bzw. drei im Heck. Allesamt durchstoßen den Boden.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Auf dem gesamten Einbaumkörper sind insgesamt acht erhaltene und zwei ausgebrochene, ovale Laschen erhalten. Ebenso zwei Ausstemmungen. Insgesamt lassen sich fünf Paare bilden. Zwei einzelne Laschen ohne "Partner" befinden sich im Bugbereich um eine größere Lasche angeordnet.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1415
Anzahl der Ringe	198
t-TH Wert	9,4
t-TB Wert	9,0
Absolutes Ergebnis	um 1420

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit der bayerischen, wie auch der süddt. Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 84,5 % erreicht wurde. Es fehlen vermutlich nur wenige Jahrringe bis zur Waldkante, so dass die Datierung auf um 1420 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 77

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr. D-02

Maße

Länge 145

Breite 31

Höhe 21

Zustand des Einbaums

Vom Einbaum sind nur der Bug, ein Teil des Bodens und der Außenwände erhalten. Das Heck und der Großteil von Boden und Außenwänden sind abgebrochen.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die Seitenwände ragen fast im Winkel von 90° auf. Insgesamt sind die Außenwände sehr massiv gearbeitet.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Außen schräg im Winkel von ca. 40° und innen im Winkel von 70° anlaufend. Massiv gearbeitet.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 5

Anzahl der Laschen 4

Lage der Bohrungen
Zum Bug hin befinden sich zwei größere, ovale Bohrungen, die den Boden des Bugs durchstoßen. Drei kleinere Bohrungen am Einbaum inneren. Die beiden äußeren durchstoßen den Boden. In ihnen sind auch noch Holzapfen erhalten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der rechten Außenwand befindet sich eventuell eine ausgebrochene Lasche und eine runde knapp unter dem Dollbord. Auf der linken Seite sind eine rechteckige Lasche und zwei sehr gut erhaltene kurz hintereinander liegende Ausstemmungen zu beobachten.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1413
Anzahl der Ringe	79
t-TH Wert	5,3
t-TB Wert	4,4
Absolutes Ergebnis	1413

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit der bayerischen, wie auch der süddt. Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 75 % erreicht wurde. Die Waldkante war in der Probe noch vorhanden.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 78

Fundort Unbekannt.

Landkreis Unbekannt

Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr.
D-03

Maße

Länge 145

Breite 40

Höhe 21

Zustand des Einbaums
Es sind nur der Bugbereich, die rechte Außenwand und der Boden erhalten geblieben. Die linke Außenwand ist weggebrochen. Der gesamte Heckbereich wurde vermutlich durch den Finder mittels einer modernen Säge abgetrennt.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Etwa 2/3 des Stammdurchmessers wurden genutzt.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die erhaltene Seitenwand ragt im Winkel von ca. 75° auf.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Außen schräg im Winkel von ca. 30° und innen im Winkel von 65° anlaufend. Sehr massiv gearbeitet. An der linken Außenwand des Blocks befinden sich zwei ovale ca. 2 cm tiefe Ausarbeitungen.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 3

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Im Bugblock befinden sich drei kleine und drei große Bohrungen. Die Großen weiter vorne am Bug, die Kleineren zum Einbauminneren. Mindestens vier durchstoßen den Boden des Blocks.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1465
Anzahl der Ringe	101
t-TH Wert	4,9
t-TB Wert	4,2
Absolutes Ergebnis	um 1470

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit der süddt., wie auch der bayerischen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 82,5 % erreicht wurde. Es fehlen vermutlich nur wenige Jahrringe bis zur Waldkante, so dass die Datierung auf um 1470 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 79

Fundort Ebensfeld, Mainau

Landkreis Lichtenfels

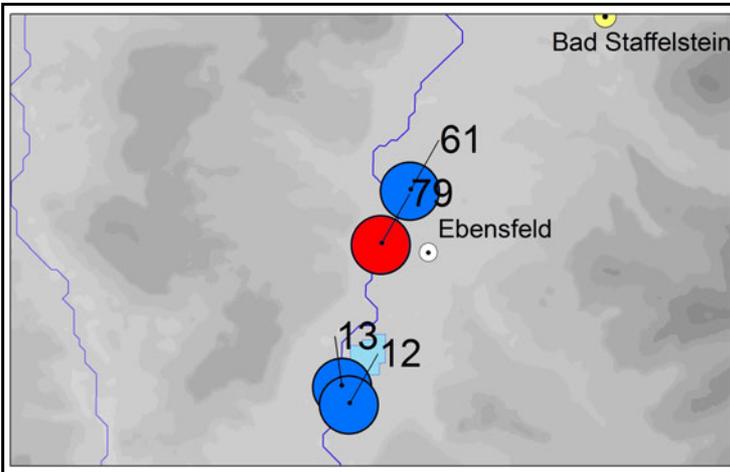
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr. D-04

Maße

Länge 153

Breite 33

Höhe 26

Zustand des Einbaums

Der gesamte Bugbereich, wie auch der Großteil der linken Außenwand fehlen. Insgesamt ist der Einbaum sehr stark durch Austrocknung in Mitleidenschaft gezogen worden.

Form

Holzart Tanne

Lage im Stamm

Zentral aus dem Stamm geschlagen. Das Heck weist in Richtung der Wurzel.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform

Der Boden ist flach. Die Seitenwände ragen fast im Winkel von 90° auf.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Nicht erhalten.

Heckform

Außen schräg im Winkel von ca. 40° und innen im Winkel von 46° anlaufend. Oben auf dem Block befindet sich eine flache, rechteckige Ausarbeitung für eine Querverbindung, eine weitere nach hinten führend, die in einer Art Ausbruch endet.

Anzahl der Bohrungen 4

Anzahl der Laschen 1

Lage der Bohrungen

Vier Bohrungen befinden sich im Heckblock, davon jeweils zwei zu Paaren angeordnet. Ein Paar in der flachen Ausarbeitung, ein weiteres weiter zum Ende hin. Alle vier Bohrungen durchstoßen den Boden des Hecks.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Eine Ausarbeitung kurz hinter dem Heckblock.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1349
Anzahl der Ringe	76
t-TH Wert	8,2
t-TB Wert	6,5
Absolutes Ergebnis	um 1354

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit der süddt., wie auch der bayerischen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 88,2 % erreicht wurde. Es fehlen vermutlich nur wenige Jahrringe bis zur Waldkante, so dass die Datierung auf um 1354 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors. Überprüft wurden die Ergebnisse anhand des Grabungsberichtes des BLfD (F. Herzig).

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

- Dendrobericht des BLfD vom 2.2.2009 durch F. Herzig (ohne Fundstellennummer).



Einbaumnummer: 80

Fundort Schweinfurt, Mainaue

Landkreis Schweinfurt

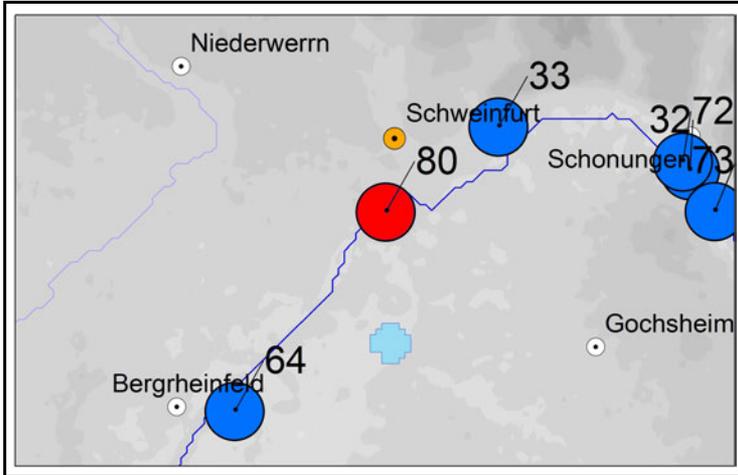
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3b

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr. D-05

Maße

Länge 88

Breite 34

Höhe 22

Zustand des Einbaums
Erhalten geblieben sind nur ein Teil des Hecks, der linken Außenwand und des Bodens. Sehr stark durch Austrocknung verworfen.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Etwa 2/3 des Stammdurchmessers wurden genutzt. Das Heck weist in Wurzelrichtung der Eiche.
Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die erhaltene Bordwand steht in einem Winkel von ca. 75° bis 85° ab.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Das Heck ist gerade abgeschnitten und blockartig ausgeführt.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 2

Lage der Bohrungen
Im Heck befinden sich zwei parallel angeordnete Bohrungen, welche die jeweilige Außenseite im Winkel von ca. 72° durchstoßen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Kurz vor dem Heckblock befinden sich zwei ovale Laschen kurz unter dem Dollbord.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1253
Anzahl der Ringe	73
t-TH Wert	4,3
t-TB Wert	4,1
Absolutes Ergebnis	um 1268

Sonstiges zur Datierung

In der Dendroprobe konnte noch ein Splintjahresring gemessen werden. Herzig setzt damit die Fällung auf 1268 +/-10 Jahre an. Insgesamt läuft die Kurve sehr gut mit Eichenserien aus dem Triashügelland (Fränkisches Triashügelland), welches sich etwa 70 km weiter am Mainoberlauf befindet.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors. Überprüft wurden die Ergebnisse anhand des Grabungsberichtes des BLfD (F. Herzig).

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

- Dendrobericht des BLfD vom 5.2.2009 durch F. Herzig (ohne Fundstellennummer).



Einbaumnummer: 81

Fundort Staffelbach

Landkreis Bamberg

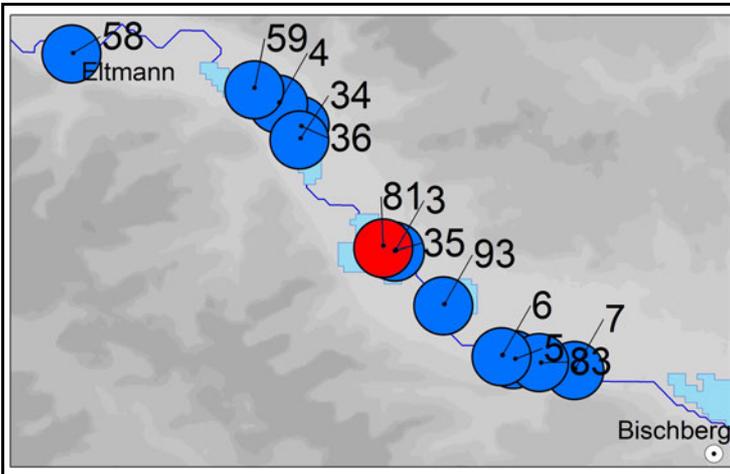
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains bei Staffelbach, Grieslaub gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr. D-06

Maße

Länge 162

Breite 34

Höhe 26

Zustand des Einbaums

Erhalten geblieben sind nur ein Teil des Hecks, der linken Außenwand und des Bodens. Sehr stark durch Austrocknung verworfen.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde aus einem halbierten Stamm geschlagen. Heck weist in Wurzelrichtung der Eiche. Insgesamt war der Stamm sehr astig.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die erhaltene Bordwand steht in einem Winkel von ca. 75° ab.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Das Heck ist gerade abgeschnitten und blockartig ausgeführt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1160
Anzahl der Ringe	57
t-TH Wert	5,3
t-TB Wert	5,1
Absolutes Ergebnis	um 1170

Sonstiges zur Datierung

Obwohl die Kurve mit 57 Jahrringen ausgesprochen kurz ist, weist sie eine hohe Gleichläufigkeit auf, erstaunlicherweise insbesondere mit dem Regensburger Raum (Ostbayerische Donauniederung). Insgesamt sind noch 9 Splintjahrringe erhalten, ergo ist die Datierung auf 1170 +/- 10 Jahre zu setzen.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors. Überprüft wurden die Ergebnisse anhand des Grabungsberichtes des BLfD (F. Herzig).

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

- Dendrobericht des BLfD vom 6.2.2009 durch F. Herzig (ohne Fundstellennummer).



Einbaumnummer: 82

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

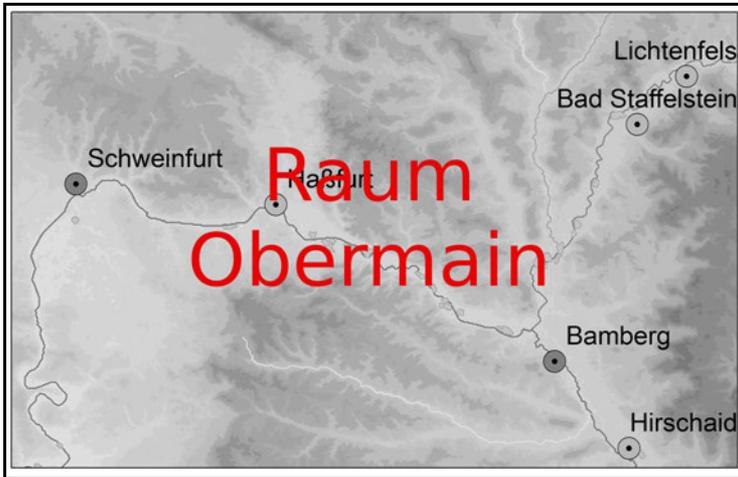
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr.
D-07, D-08, D-13

Maße

Länge 314

Breite 48

Höhe 24

Zustand des Einbaums

Erhalten sind die gesamte linke Außenwand, große Teile des Bodens und das Heck. Fast der gesamte Bug fehlt. In der Mitte wurde der Einbaum vermutlich durch den Finder mittels einer modernen Säge geteilt. Zusätzlich sind zwei Teile der rechten Außenwand erhalten. Die angegebenen Maße sind als aufgrund der Fragmentierung als grob zu bewerten.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Der Einbaum wurde aus einem halbierten Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die Außenwand steht in einem Winkel von ca. 77° ab.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Die Reste deuten darauf hin, dass der Bug schräg bei gleichbleibender Stärke vom Boden aus nach oben läuft, ohne einen Bugblock zu bilden oder in irgendeiner Form abgesetzt zu sein.

Heckform
Das Heck ist gerade abgeschnitten und blockartig ausgeführt.

Anzahl der Bohrungen 1

Anzahl der Laschen 11

Lage der Bohrungen
Eine Bohrung ist im Heck noch erhalten, in ihr steckt noch ein Holzzapfen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der linken Außenwand sind auf die gesamte Länge fünf ovale Laschen knapp unterm Dollbord verteilt, wobei die beiden vorderen und hinteren ein Paar um jeweils eine Ausarbeitung bilden. Drei weitere Ausarbeitungen befinden sich im Dollbord. Die vielen Ausarbeitungen sind sehr gleichmäßig verteilt. In der rechten Außenwand befindet sich mittig eine kleine Bohrung.

Sonstige Informationen

Erst nachdem der Einbaum in Thierhaupten vom Autor aufgenommen werden konnte, stellte sich aufgrund der Jahrringanalyse heraus, dass die Teile D-8 und D-13 ihm zu zurechnen sind.

Datierung

Ergebnis-d	1256
Anzahl der Ringe	145
t-TH Wert	3,8
t-TB Wert	4,0
Absolutes Ergebnis	nach 1263

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve läuft nur bedingt mit der süddt. Eichenchronologie gleich. Sie besitzt nur 69,8 % Gleichläufigkeit bei den Weiserjahren. Mit der bayerischen Eichenchronologie war keine Deckung zu ermitteln. Erstaunlicherweise lief die Kurve sehr gut mit der westdeutschen Eichenchronologie und ergab ein Ergebnis von 52 v. Chr. Die Vergleichsfunde und Region sprechen aber für das Datum nach 1263.

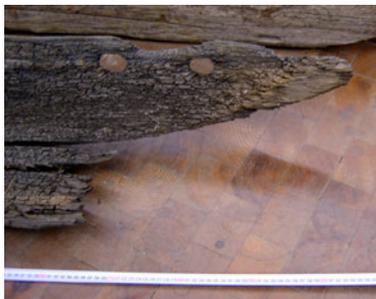
Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

- Dendrobericht vom 12.06.09 des BLfD erstellt von F. Herzig.



Einbaumnummer: 83

Fundort Viereth, Gries

Landkreis Bamberg

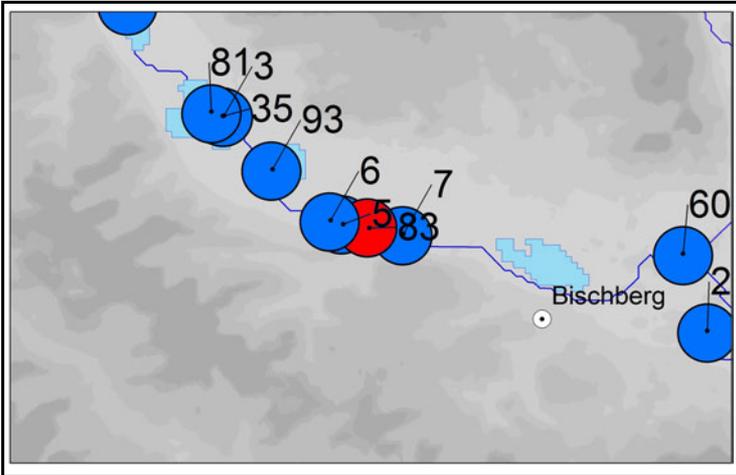
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr. D-09

Maße

Länge 136

Breite 33

Höhe 11

Zustand des Einbaums
Nur ein Teil des Bodens und ein kleiner Teil des Hecks erhalten, die restlichen Teile sind abgebrochen.

Form

Holzart Tanne

Lage im Stamm Vermutlich zentral aus dem Stamm geschlagen. Heck weist in Wurzelrichtung der Tanne.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach ausgeführt. Aussagen über die Seitenwände können nicht getroffen werden.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Außen schräg im Winkel von ca. 30° und innen grob im Winkel von 45° anlaufend. Massiv gearbeitet.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Reste von zwei Bohrungen im Heck. Beide durchstoßen den Boden und sind stark ausgerissen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1463
Anzahl der Ringe	81
t-TH Wert	3,6
t-TB Wert	4,0
Absolutes Ergebnis	um 1468

Sonstiges zur Datierung

In der Dendroprobe war die Waldkante leider nicht mehr messbar, allerdings fehlen nur wenige Ringe, so dass die Tanne um 1468 gefällt worden sein dürfte. Auffällig ist, dass die Kurve nicht komplett gleichförmig mit der bayerischen Tannenchronologie läuft. Dies kann auf einen sehr bewegten Wachstumsverlauf zurückzuführen sein.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors. Überprüft wurden die Ergebnisse anhand des Grabungsberichtes des BLfD (F. Herzig).

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

- Dendrobericht des BLfD vom 3.2.2009 durch F. Herzig (ohne Fundstellennummer).



Einbaumnummer: 84

Fundort | Unbekannt

Landkreis | Unbekannt

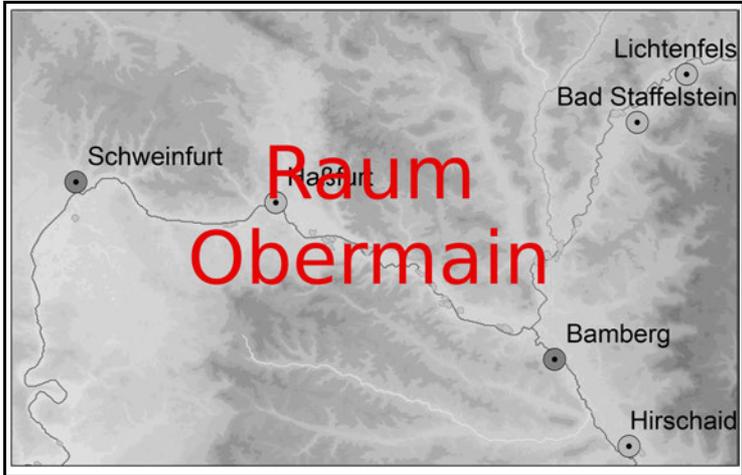
Bundesland | Bayern

Fluss | Main

Funddatum | zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3a

Tafel vorhanden:

Lagerungsort | BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr.
D-10, D-12

Maße

Länge | 261

Breite | 30

Höhe | 20

Zustand des Einbaums
Nur Teile des Bugs, des vorderen Bodens und ein Teil der rechten Außenwand sind erhalten. Insgesamt ist das Stück sehr stark durch Austrocknung verformt worden.

Form

Holzart | Eiche | **Lage im Stamm** | Anscheinend zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren | Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die Außenwand scheint steil aufzuragen.

Einbauten in Rumpf
Zwei Bohrungen befinden sich im Boden, kurz vor bzw. an der Abbruchstelle.

Bugform
Der Bug ist außen schräg im Winkel von ca. 28° und innen im Winkel von 40° anlaufend. Relativ schmal gearbeitet. Es ist nicht klar, ob der Block in gesamter Höhe erhalten ist.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen | 3

Anzahl der Laschen | 4

Lage der Bohrungen
Eine Bohrung ist schräg in den Bug getrieben worden. Zwei weitere im Boden.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Zwei ovale Laschen und eine darüber liegende ausgebrochene Lasche im vorderen Bereich des Einbaums und eine weitere ovale im hinteren Bereich.

Sonstige Informationen

Erst nachdem der Einbaum in Thierhaupten vom Autor aufgenommen werden konnte, stellte sich aufgrund der Jahrringanalyse heraus, dass das Teil D-12 ihm zu zurechnen ist.

Datierung

Ergebnis-d	1222
Anzahl der Ringe	40
t-TH Wert	4,3
t-TB Wert	3,0
Absolutes Ergebnis	nach 1229

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit der bayerischen, wie auch der süddt. Jahrringkurve datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 77,8 % erreicht wurde. Der Splint war nicht mehr vorhanden, so dass die Datierung auf nach 1229 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

- Dendrobericht vom 12.06.09 des BLfD erstellt von F. Herzig.



Einbaumnummer: 85

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

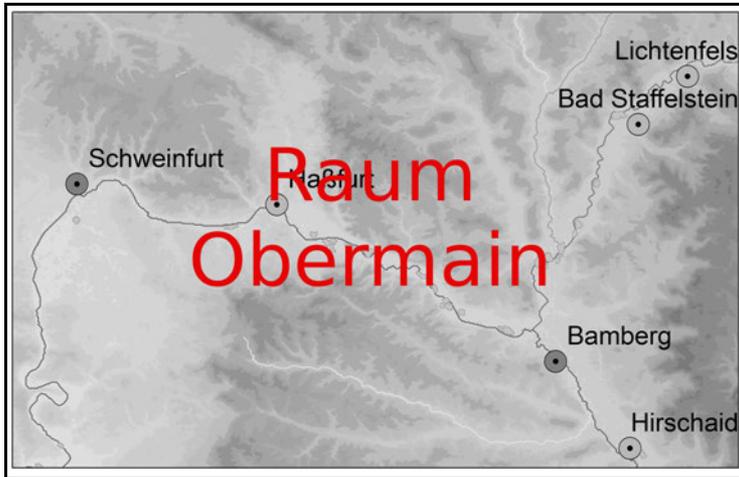
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr.
D-11, D-14, D-16

Maße

Länge 340

Breite 44

Höhe 20

Zustand des Einbaums
Der Einbaum besteht aus drei Einzelteilen, zwei Bodenstücken und einer Außenwand. Am großen Bodenstück ist noch die gesamte Höhe der Außenwand erhalten. Ein Ende ist eventuell abgerissen oder in der Nutzungszeit abgenommen worden, das andere vermutlich durch den Finder abgesägt. Die angegebenen Maße sind die maximalen Längen der drei Teile.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Nicht feststellbar.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist flach. Die erhaltene Bordwand steht in einem Winkel von ca. 70° ab.

Einbauten in Rumpf
Reihe von Bohrungen am abgerissenen Ende.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 4

Anzahl der Laschen 5

Lage der Bohrungen
Drei kleinere und eine größere Bohrung im Boden am abgerissenen Ende des Stückes. Diese bilden eine Reihe. Allesamt ausgerissen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der erhaltenen Außenwand sind noch zwei ovale Laschen und drei verwitterte Ausstemmungen dokumentierbar.

Sonstige Informationen

Erst nachdem der Einbaum in Thierhaupten durch den Autor aufgenommen wurde stellte sich aufgrund der Jahrringanalyse heraus, dass die Teile D-14 und D-16 ihm zu zurechnen sind. Zum Einbaum werden sechs Holzstecken gezählt, wobei einer deutlich breiter und zudem angespitzt ist.

Datierung

Ergebnis-d	1231
Anzahl der Ringe	142
t-TH Wert	7,7
t-TB Wert	6,7
Absolutes Ergebnis	nach 1238

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich sehr gut mit der bayerischen, wie auch der süddt. Jahrringkurve datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 85,5 % erreicht wurde. Der Splint war nicht mehr vorhanden, so dass die Datierung auf nach 1238 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

- Dendrobericht vom 12.06.09 des BLfD erstellt von F. Herzig.



Einbaumnummer: 86

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

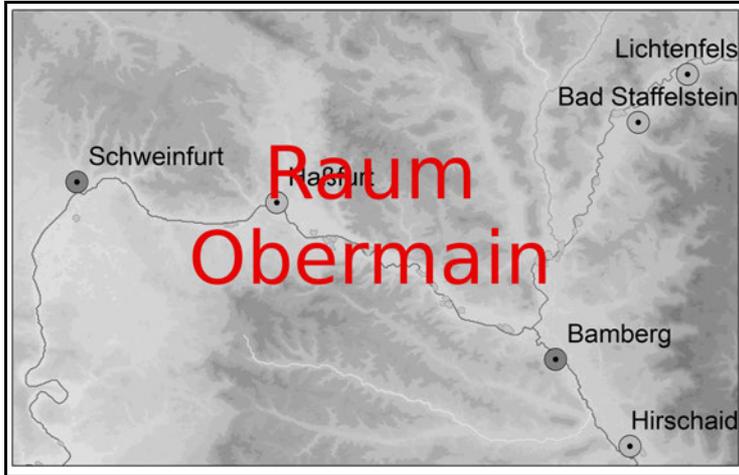
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr.
D-15

Maße

Länge 314

Breite 40

Höhe 28

Zustand des Einbaums

Abgesehen vom abgerissenen Bug komplett, allerdings in mehrere Teile zerbrochen, laut Finder durch unsachgemäße Behandlung durch Arbeiten bei der Auflösung seines Depots an der Universität Düsseldorf. Einbaum vermutlich von Finder mit moderner Säge geteilt.

Form

Holzart Tanne

Lage im Stamm Etwa 2/3 des Stammdurchmessers wurden genutzt. Das erhaltene Ende des Einbaums weist in Richtung der Wurzel.

Werkzeugspuren Am Bugblock deutliche Beilspuren zu erkennen.

Rumpfform
Das Innere des Einbaumkörpers ist annähernd quadratisch ausgearbeitet worden. Die Außenwände dagegen folgen der natürlichen Form des Holzes. Der Boden ist flach.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Außen schräg im Winkel von ca. 47° und innen im Winkel von 60° anlaufend. Relativ schmal gearbeitet.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 11

Lage der Bohrungen
Keine Bohrungen im Bugblock.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Jeweils drei Bohrungen paarig auf beiden Seiten zu beobachten. Zwei einzelne Bohrungen im linken Dollbord, die eventuell in Beziehung zu einer rechteckigen, größeren Lasche im rechten Dollbord stehen. Einzelne horizontale Bohrung von links in den Bugblock geführt. Ebenfalls einzelne große Ausstemmung in der linken Wand.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1368
Anzahl der Ringe	117
t-TH Wert	6,1
t-TB Wert	6,6
Absolutes Ergebnis	1368

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit der bayerischen, wie auch der süddeutschen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 77,6 % erreicht wurde. Da die Waldkante erhalten ist, kann das Fälldatum exakt auf 1368 gelegt werden.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors. Überprüft wurden die Ergebnisse anhand des Grabungsberichtes des BLfD (F. Herzig).

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

- Dendrobericht des BLfD vom 8.3.2009 durch F. Herzig (ohne Fundstellennummer).



Einbaumnummer: 87

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

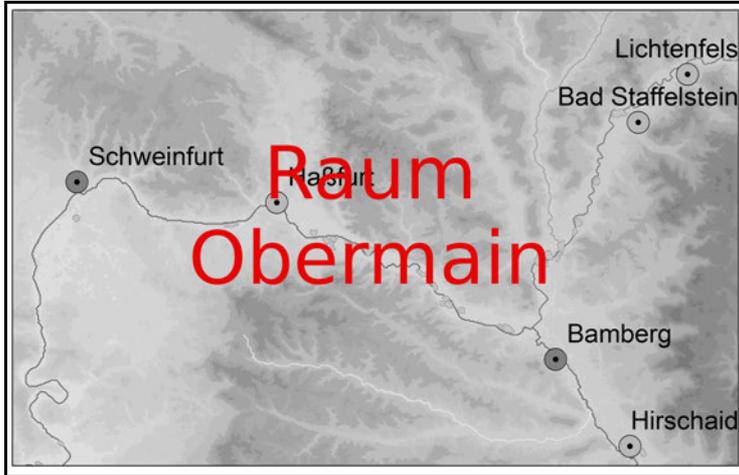
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3a

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr. D-17

Maße

Länge 44

Breite 35

Höhe 20

Zustand des Einbaums

Nur noch der Bugblock erhalten. Linke Bordwand, sowie Teile der rechten Bordwand weggebrochen. Rest des Einbaumkörpers vermutlich durch den Finder mit einer modernen Säge abgesägt worden. Trocknungsrisse.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Annähernd quadratischer Querschnitt bei einem flachen Boden. An der rechten Außenwand des Bugblocks befinden sich zwei quadratisch bis dreieckige, ca. 2 cm tiefe Ausarbeitungen unbekanntem Zwecks.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Außen schräg im Winkel von ca. 35° und innen im Winkel von 55° anlaufend. Relativ schmal gearbeitet.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Zwei Bohrungen im Bugblock erhalten, diagonal verlaufend als Paar gebildet. Im rechten Bohrloch steckt noch ein Holzzapfen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Zum Einbaumfund soll eine neuzeitliche Keramikscherbe zugehörig sein, braunglasiertes Randstück (ca. um 1800). Allerdings sehr stark verrollt. Zuweisung zum Fund ausgesprochen fraglich.

Datierung

Ergebnis-d	1351
Anzahl der Ringe	52
t-TH Wert	2,8
t-TB Wert	4,0
Absolutes Ergebnis	1351

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich mit der bayerischen, wie auch der süddeutschen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 66,7 % erreicht wurde. Da die Waldkante erhalten ist, kann das Fälldatum exakt auf 1351 gelegt werden.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 88

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

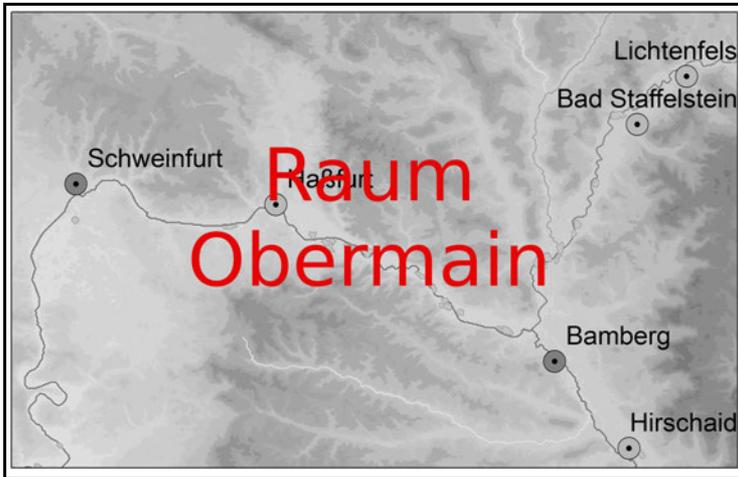
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr.
D-18

Maße

Länge 51

Breite 38

Höhe 17

Zustand des Einbaums

Nur noch der Bugblock erhalten, der jedoch auch nur noch aus Fragmenten besteht. Rest des Einbaumkörpers vermutlich durch den Finder mit einer modernen Säge abgesägt worden.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Breite und Höhe nicht mehr komplett erhalten. Der Boden ist flach.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Außen schräg im Winkel von ca. 33° und innen im Winkel von 57° anlaufend. Massiv gearbeitet.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 1

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Eine Bohrung rechts im Bugblock erhalten. Weitere könnten durch die starke Beschädigung verloren gegangen sein.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1339
Anzahl der Ringe	69
t-TH Wert	4,4
t-TB Wert	4,7
Absolutes Ergebnis	1339

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich sehr gut mit der bayerischen, wie auch der süddeutschen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 85,7 % erreicht wurde. Da die Waldkante erhalten ist, kann das Fälldatum exakt auf 1339 gelegt werden.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 89

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

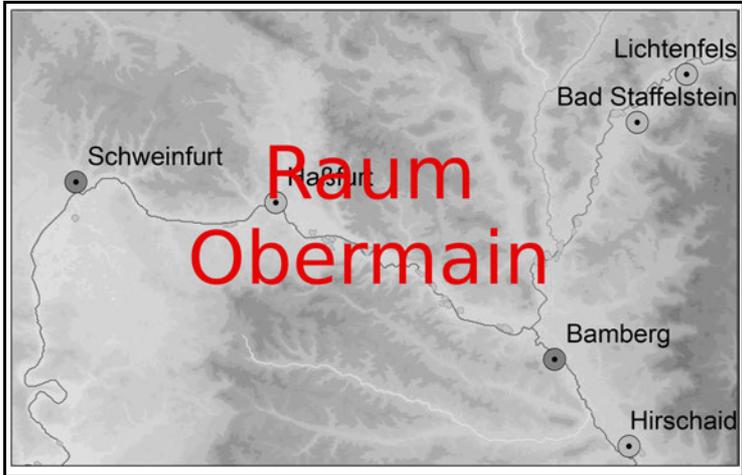
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr. D-19

Maße

Länge 49

Breite 41

Höhe 30

Zustand des Einbaums
Nur noch der Bugblock erhalten. Linke Bordwand anscheinend weggebrochen. Rest des Einbaumkörpers vermutlich durch den Finder mit einer modernen Säge abgesägt worden.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Annähernd quadratischer Querschnitt bei flachem Boden.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Außen schräg im Winkel von ca. 37° und innen im Winkel von 60° anlaufend. Oben auf dem Block ist eine flache, rechteckige Ausarbeitung für eine Querverbindung erhalten. Massiv gearbeitet.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 5

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Drei Bohrungen dreieckig angeordnet im Block erhalten, in unterer noch ein Holzzapfen erhalten. Zwei Bohrungen in einer Reihe durch eine Ausarbeitung verbunden. In der rechten Bohrung noch ein Holzzapfen erhalten. Die linke Bohrung ist ausgebrochen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1472
Anzahl der Ringe	143
t-TH Wert	6,7
t-TB Wert	7,8
Absolutes Ergebnis	um 1477

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit der bayerischen, wie auch der süddeutschen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 77,6 % erreicht wurde. Es fehlen vermutlich nur wenige Jahrringe bis zur Waldkante, so dass die Datierung auf um 1477 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 90

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

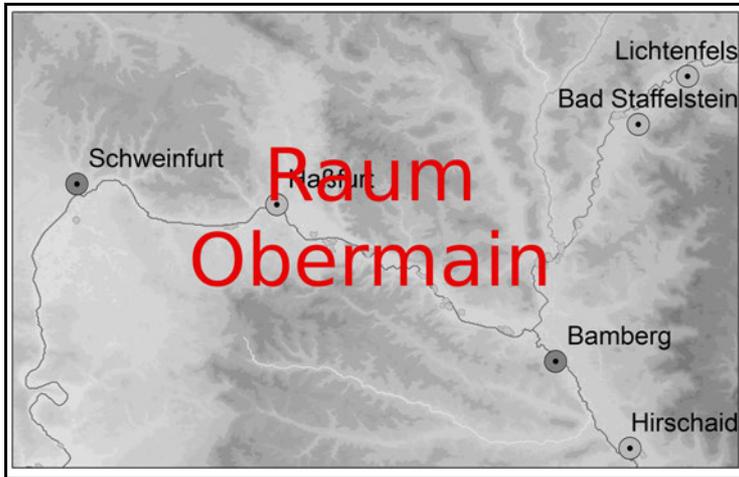
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr.
D-20

Maße

Länge 60

Breite 37

Höhe 22

Zustand des Einbaums
Nur noch der Bugblock erhalten. Linke Bordwand ist anscheinend weggebrochen. Der Rest des Einbaumkörpers wurde vermutlich durch den Finder mit einer modernen Säge abgesägt.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Annähernd quadratischer Querschnitt bei flachem Boden.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Außen schräg im Winkel von ca. 35° und innen im Winkel von 50° anlaufend. Auf dem Block ist eine flache, rechteckige Ausarbeitung für eine Querverbindung erhalten. Massiv gearbeitet.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 5 **Anzahl der Laschen** 0

Lage der Bohrungen
Drei Bohrungen dreieckig angeordnet im Block erhalten. Zwei Bohrungen in einer Reihe durch eine Ausarbeitung verbunden. In der linken Bohrung ist noch ein Holzapfen erhalten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1466
Anzahl der Ringe	64
t-TH Wert	3,8
t-TB Wert	3,8
Absolutes Ergebnis	um 1471

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit der bayerischen, wie auch der süddeutschen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 75 % erreicht wurde. Es fehlen vermutlich nur wenige Jahrringe bis zur Waldkante, so dass die Datierung auf um 1471 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 91

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

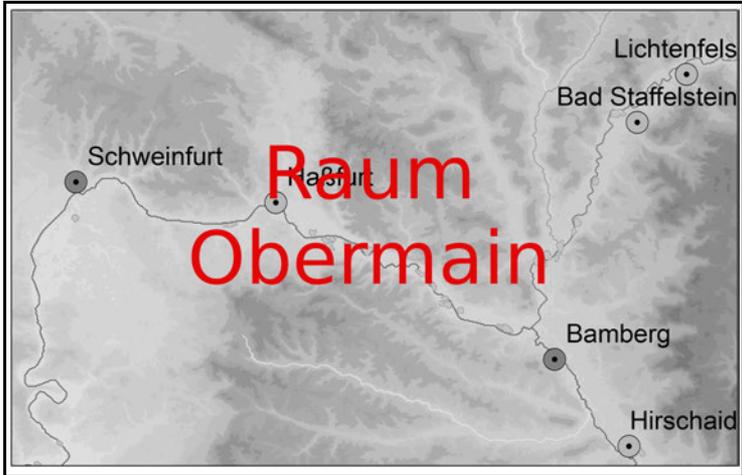
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr.
D-21

Maße

Länge 35

Breite 44

Höhe 21

Zustand des Einbaums
Nur noch ein Mittelteil eines Einbaums erhalten. Der Rest wurde vermutlich durch den Finder mit einer modernen Säge abgesägt. Eine Bordwand ist abgebrochen. Teile des Dollbords fehlen.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Vermutlich zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Seitenwände liegen in etwa im 70° Winkel an den flachen Boden an.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 4

Lage der Bohrungen
Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Vier grob rechteckige Ausarbeitungen im Dollbord erhalten. Jeweils zwei pro Seite, die sich paarig aufeinander beziehen. Die Ausarbeitungen weichen leicht aus einer geraden Flucht.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1467
Anzahl der Ringe	35
t-TH Wert	5,7
t-TB Wert	3,4
Absolutes Ergebnis	um 1472

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich hervorragend mit der bayerischen, wie auch der süddeutschen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 100 % erreicht wurde. Es fehlen vermutlich nur wenige Jahrringe bis zur Waldkante, so dass die Datierung auf um 1472 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 92

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

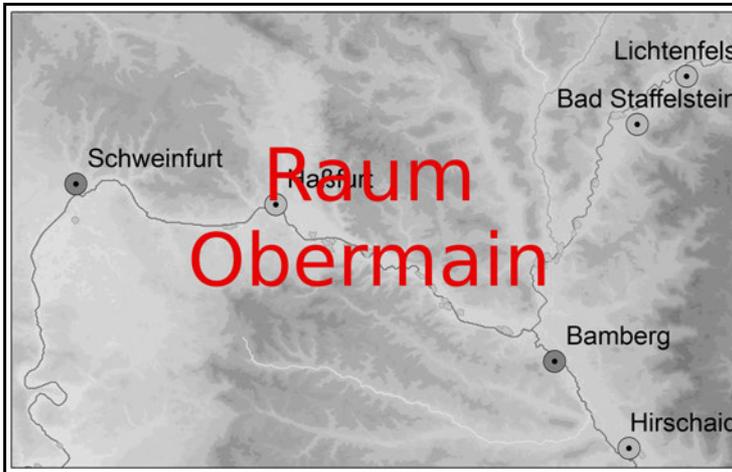
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum zwischen 1970 u. 1989

Fundumstände

Bei Sedimentuntersuchungen durch Herrn Prof. Schirmer (Universität Düsseldorf) entlang des Mains gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort BLfD, Außenstelle Thierhaupten

Inventarnr. D-22

Maße

Länge 56

Breite 31

Höhe 23

Zustand des Einbaums

Nur das Heck ist noch erhalten geblieben. Der Rest wurde vermutlich durch den Finder mit einer modernen Säge abgesägt. Trocknungsrisse.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Annähernd quadratischer Querschnitt. Seitenwände fast rechtwinklig zum flachen Boden.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Innen, wie auch außen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Zwei parallele Bohrungen vertikal im Heckblock. In beiden sind noch die Holzapfen erhalten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1436
Anzahl der Ringe	106
t-TH Wert	7,5
t-TB Wert	7,8
Absolutes Ergebnis	um 1441

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich sehr gut mit der bayerischen, wie auch der süddeutschen Tannenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 81,4 % erreicht wurde. Es fehlen vermutlich nur wenige Jahrringe bis zur Waldkante, so dass die Datierung auf um 1441 gesetzt wird.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors.

Fotos: Kröger 2007.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 93

Fundort Viereth

Landkreis Bamberg

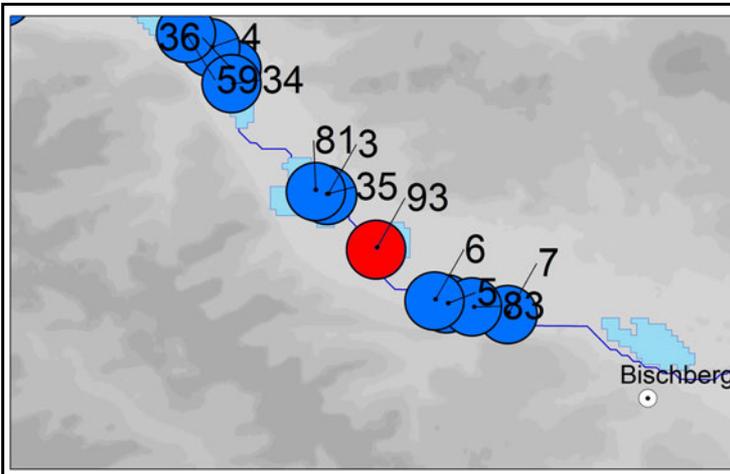
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1974

Fundumstände

Der Einbaum wurde beim Baggern in einer Kiesgrube gefunden und anschließend als vermeintlich steinzeitlicher Einbaum vom Heimatmuseum Ebern angekauft.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Heimatmuseum Ebern

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 374

Breite 38

Höhe 24

Zustand des Einbaums

Der gesamte Einbaum ist erhalten, allerdings wurde er zur Konservierung mit einer lackartigen Substanz überzogen. Altfotos sprechen dafür, dass vorhandene Laschen und ein Riss am Heck "zugekleistert" wurden, da sie heute nicht mehr eindeutig zu erkennen sind.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde aus einem halbierten Stamm geschlagen, wobei das Stammzentrum an Bug nach links-oben verschoben ist.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Einbaum besitzt einen flachen Boden bei nahezu senkrechten Außenwänden.

Einbauten in Rumpf
Im Einbaum befinden sich zwei nachträglich eingesetzte L-förmige Spantenknie, beide zur Stabilisierung der linken Außenwand. Die Befestigung nicht klar zu erkennen, vermutlich durch zwei Holzbolzen mit dem Einbaum verbunden.

Bugform
Der Bug läuft schräg, bei gleichbleibender Stärke vom Boden nach oben aus, ohne dabei einen Bugblock zu bilden oder in irgendeiner Form abgesetzt zu sein.

Heckform
Das Heck ist gerade abgeschnitten und bildet einen schmalen Block.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 10

Lage der Bohrungen
Eine einzelne Bohrung befindet sich zentral im Bug, eine weitere im Heckblock innen auf der rechten Seite.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Am Einbaum sind heute sind drei Laschen und zwei Ausstemmungen am Heck zu sehen, die Altfotos zeigen aber mindestens zwei weitere große Laschen und drei bis vier Ausstemmungen in der rechten Außenwand.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1147
Anzahl der Ringe	243
t-TH Wert	6,4
t-TB Wert	6,7
Absolutes Ergebnis	nach 1157d

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich sehr gut mit der bayerischen, wie auch der westdeutschen Eichenchronologie datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit von 63,2 % erreicht wurde. Es ist nicht klar wie viele Jahrringe bis zum Splint bzw. Waldkante fehlen, eine Datierung im 12. Jh. ist möglich, es kann aber auch eine Datierung im 13. Jh. nicht ausgeschlossen werden.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors. Es wurde versucht, anhand der Altfotos das ursprüngliche Bild zu rekonstruieren.

Fotos: Kröger 2007/2012.

Literatur

- Ortsakte des BLfD: ohne Fundstellennummer
- Zeitungsartikel: "Fränkischer Tag" Hassberge, 7. November 2008
- Franz Herzig, Ein Altfund aus Viereth, Untersuchungsbericht vom 25.06.2012, BLfD



Einbaumnummer: 94

Fundort Zapfendorf

Landkreis Bamberg

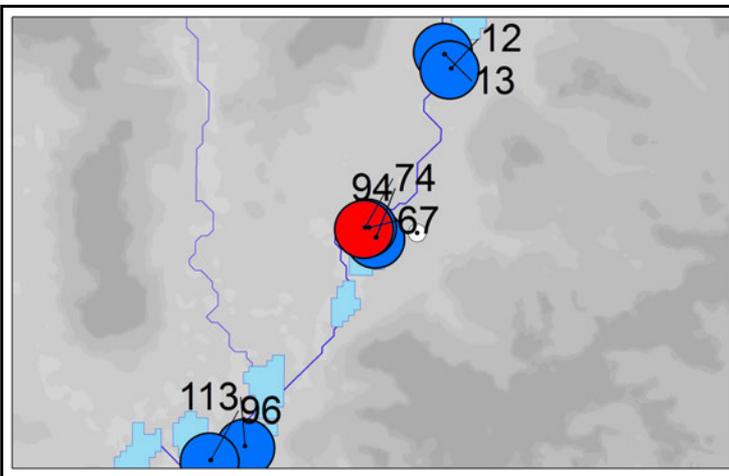
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt

Fundumstände

Laut Beschriftung wurde der Einbaum in einem Kieswerk bei Zapfendorf gefunden und ist eine Leihgabe des damaligen Bürgermeister Schüller.



Einbaum Typ: 3a

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Momentan Bauhof Stadt Hallstadt, geplant Stadtmuseum Hallstadt

Inventarnr. Keine.

Maße

Länge 540

Breite 50

Höhe 25

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist, abgesehen von der modernen Zerteilung in einem recht guten Zustand. Lediglich am Heck ist ein Teil der inneren Jahrringe herausgefallen und somit ein Loch anzutreffen. Ebenso befinden sich im Einbaum, gerade in Richtung Bug, mehrere Astlöcher, die ausgefallen sind. Seitenwände und Dollbord sind komplett erhalten. Einzelne Stellen im Übergang von Boden zu den Außenwänden fehlen.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen. Die Wurzelspitze scheint aufgrund der Wuchsrichtung der Astlöcher an Heck zu sein.

Werkzeugspuren Letzte Reste von Beitelspuren an Bug und Heck

Rumpfform

Der Rumpf ist als regelmäßiger Kasten gebildet. Die Außen- und Innenwände sind gerade abgearbeitet. Der Boden ist zum Teil nach oben gewölbt. Dies ist auf die Lagerung nach der Bergung zurück zu führen.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist als schmaler Block geformt, der aber nicht scharf vom Boden abgesetzt ist, sondern gleichmäßig ansteigt. Der Bug weist Richtung Baumkrone.

Heckform

Das Heck ist ebenfalls als schmaler Block geformt, der aber nicht scharf vom Boden abgesetzt ist, sondern gleichmäßig ansteigt. Das Heck weist Richtung Wurzelspitze.

Anzahl der Bohrungen 4

Anzahl der Laschen 11

Lage der Bohrungen

Im Bug befinden sich zentral zwei leicht voneinander versetzte Bohrungen. Diese sind in einem groben 45° Winkel in das Holz getrieben. Am Heck befinden sich zwei vertikale und parallele Bohrungen in den Ecken. Holzkeile waren in keiner der Bohrungen erhalten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

In den Außenwänden befinden sich insgesamt 11 Laschen. Diese bilden 4 Laschenpaare mit jeweils einer Lasche auf jeder Seite. Die letzte Verbindung am Bug besteht aus einem Laschenpaar an Steuerbord und einem ausgefallenen Astloch an Backbord. Bei dem Astloch ist zu vermuten, dass sich dort ursprünglich auch eine künstliche Lasche befunden hat.

Sonstige Informationen

Zu dem Einbaum scheinen 15 Stöcke/Stäbe unterschiedlicher Länge und Stärke zu gehören. Eine Funktion dieser Hölzer ist nicht geklärt. Ebenso scheint ein Metallring von etwa 8 cm Durchmesser und 3 cm Breite dazu zu gehören, Funktion unbekannt.

Datierung

Ergebnis-d	1320
Anzahl der Ringe	110
t-TH Wert	6,0
t-TB Wert	5,5
Absolutes Ergebnis	1340

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich mit der Eichenchronik für den Main, als auch mit der Kurve für die Bamberg Stadt Eichen datieren, wobei bei letzterer eine Gleichläufigkeit in den Weiserjahren von 77 % erreicht wurde, bei der ersten 72 %. Als letzter Jahrring konnte das Datum 1320 gemessen werden. Brütting vom Dendrolabor der Universität Bamberg gibt mit 90% Wahrscheinlichkeit einen Aufschlag von 20 +/-5 Jahre an, also einem Datum um 1340 +/-5.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.

Fotos: Kröger 2011.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 95

Fundort Rodenbach

Landkreis Main-Tauber-Kreis

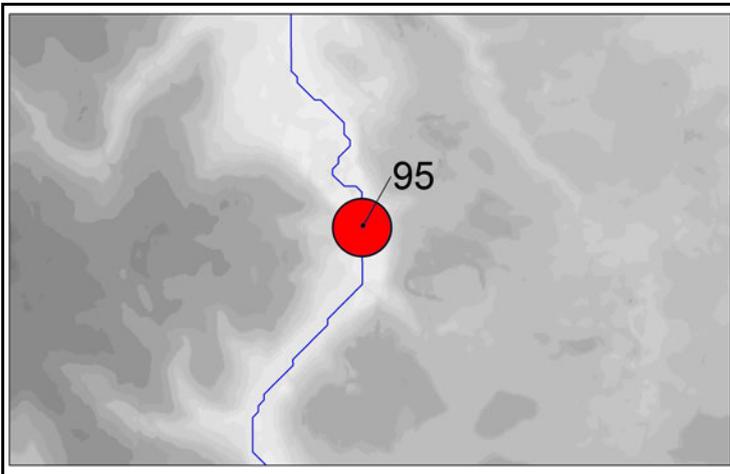
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 25.05.1988

Fundumstände

Der Fischer Karl Christ aus Pflochsbach hat den Einbaum oberhalb von Rodenbach am Mainufer nach einem Hochwasser gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Unbekannt.

Inventarnr.

Maße

Länge 301

Breite 40

Höhe 24

Zustand des Einbaums

Der Einbaum scheint in seiner gesamten Länge erhalten gewesen zu sein. Lediglich an den Seitenwänden fehlen die oberen Teile.

Form

Holzart Unbekannt

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform

Vermutlich kastenförmig.

Einbauten in Rumpf

Unbekannt.

Bugform

Scheint als massiver Block gebildet zu sein.

Heckform

Scheint als massiver Block gebildet zu sein.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen

Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Unbekannt.

Sonstige Informationen

Keine.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Ruf 1992, Abb. 128.

Literatur

- Ruf 1992, S. 189.



Einbaumnummer: 96

Fundort Breitengüßbach

Landkreis Bamberg

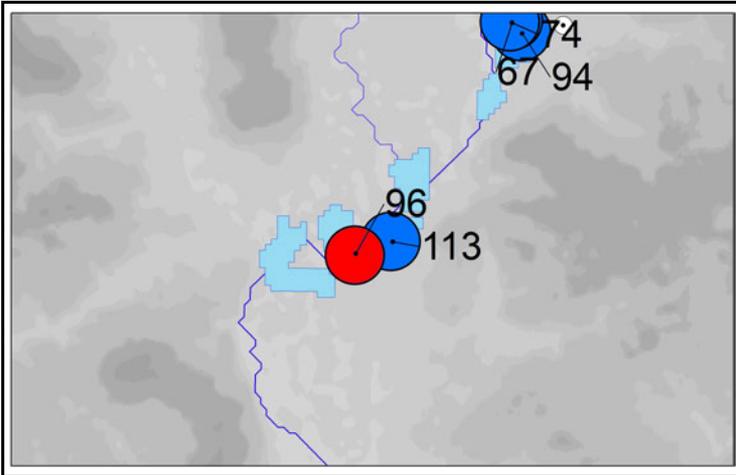
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 1986

Fundumstände

Der Einbaum wurde in drei Stücken aus einer Kiesgrube der Firma Protzner nordwestlich von Breitengüßbach geborgen und anschließend durch Frau E. Stumbaum an das Museum in Bamberg verschenkt.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Historisches Museum Bamberg (verschollen)

Inventarnr.
ohne Nr. / verschollen

Maße

Länge 335

Breite 55

Höhe 32

Zustand des Einbaums
Der fragmentierte Einbaum sollte wohl getrocknet und anschließend konserviert werden. Dazu kam es wohl nicht mehr, da der Einbaum im Historischen Museum Bamberg nicht bekannt ist und somit als verschollen zu gelten hat.

Form

Holzart Unbekannt

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Der Fotografie von 1987 zufolge wohl Kastenförmig

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es werden "Dübellöcher" genannt.

Sonstige Informationen

Schott vermutet, dass es sich um einen Schwimmer für eine Fähre handelt. Das Holz wird als Lärche bezeichnet. Dass es sich bei diesem Stück um einen der verschollenen Einbäume handelt, welche Hirte nennt ist ausgeschlossen, da Hirte 1985 im Museum Bamberg vor Ort war und der Einbaum 1986 gefunden wurde.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Schott 1989

Literatur

- Schrott 1989, S. 171



Einbaumnummer: 97

Fundort bei Mariaburghausen

Landkreis Haßberge

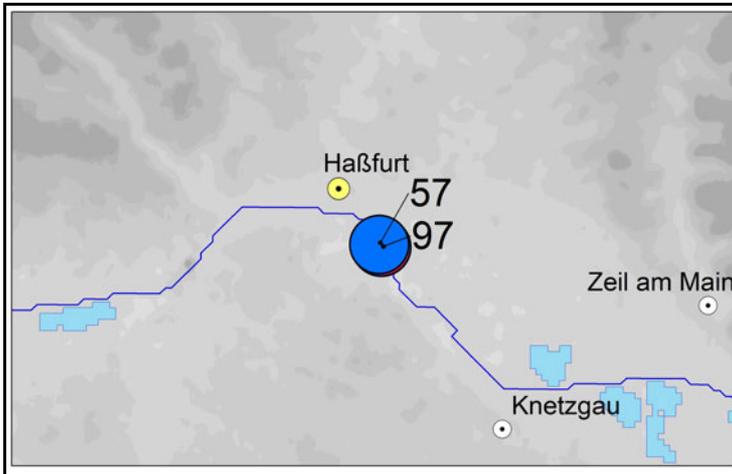
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum unbekannt

Fundumstände

unbekannt, vermutlich bei Baggerarbeiten



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort "Alte Schule" in Westheim, Knetzgau

Inventarnr.

Maße

Länge 283

Breite 32

Höhe 21

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in einem fragmentierten Zustand. Bis auf Teile der linken Außenwand fehlen die Seitenwände komplett. Der Bug ist nicht komplett vorhanden, so dass vermutlich 10 cm der gesamten Länge fehlen. Das Heck ist gut erhalten. Im Einbaum befinden sich drei Eintiefungen, welche vermutlich Beschädigungen durch eine Baggerschaufel sind.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Stammmittelpunkt ist von Heck aus gesehen nach links-unten verschoben.

Werkzeugspuren Keine

Rumpfform

Der Rumpf ist kastenförmig, die erhaltenen Seitenwandreste ragen steil nach oben. Der Übergang von Boden zur Seitenwand wird durch eine leichte Falz gebildet.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Die Bugform ist aufgrund des Zustandes nicht mehr eindeutig bestimmbar. Im Inneren, wie auch außen läuft der Bug in einem flachen Winkel zur Spitze. Die Äußeren Seiten des Bugs sind wie auch der Rest des Einbaums mit einer Falz versehen.

Heckform

Das Heck ist außen und innen gerade abgeschnitten. Der Bug ragt nach außen leicht über den Boden hinaus. Innen ist er etwas schief abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 1

Lage der Bohrungen

Am Bug scheinen zwei Reste von Bohrungen erhalten zu sein, allerdings nur sehr fragmentiert. Die eine liegt im inneren Eck und durchstößt den Einbaum nicht. Die andere liegt in der gleichen Achse und ist nur noch außen halb erhalten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

An Backbord ist Richtung Heck eine einzelne Lasche erhalten. Eine mögliche gegenüberliegende Lasche ist nicht mehr vorhanden, da die Seitenwand nicht erhalten ist.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	596
Anzahl der Ringe	131
t-TH Wert	7,8
t-TB Wert	7,8
Absolutes Ergebnis	nach 606

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich mit der Eichenchronik für Bayern, als auch mit den Kurven für Süddeutschland, Westdeutschland und Münchener Schotterebene datieren. Die Gleichläufigkeit beträgt für die süddeutsche Chronologie in den Weiserjahren 86% und einen T-Wert von 7,8. Als letzter Jahrring konnte das Datum 596 gemessen werden. Dazu kommen noch mindestens 20 +/- 10 Jahre bis zum Splintring und eine Anzahl weiterer unbekannter Jahrringe. Herzog vermutet eine Datierung in das 7. oder 8. Jh.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Dendrochronologischer Bericht von F. Herzog (BLfD) vom 25.06.2012



Einbaumnummer: 98

Fundort Obereisenheim

Landkreis Würzburg

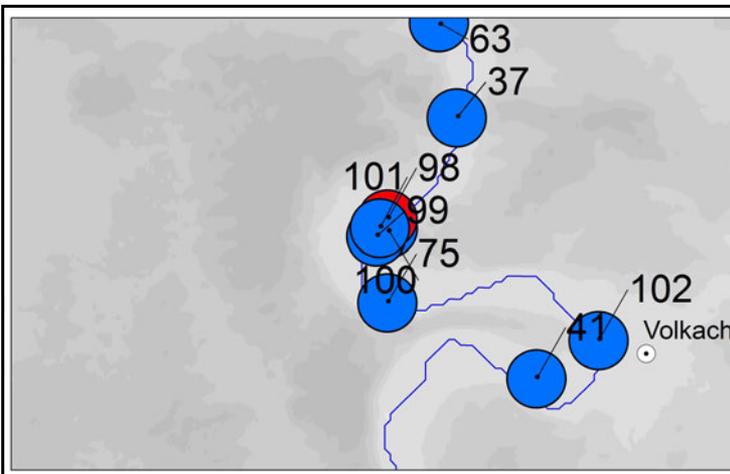
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 2011

Fundumstände

Der Einbaum wurde von Herrn Schneider in einer Kiesgrube östlich der Schiffmühle gefunden.



Einbaum Typ: 3b

Tafel vorhanden:

Lagerungsort In Besitz von Herrn Karl Schneider in Volkach.

Inventarnr.

Maße

Länge 276

Breite 33

Höhe 33

Zustand des Einbaums

Der Einbaum befindet sich in einem sehr guten Zustand. Er ist komplett erhalten und wurde mit Leinöldurch Herrn Schneider getränkt und konserviert. An Bug und Heck ist der Einbaum aufgerissen.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Im Heck liegt der Einbaum zentral im Stamm, an Bug ist die Stammmitte von Heck aus gesehen nach links verschoben. Die Wurzel ist Richtung Heck orientiert.

Werkzeugspuren Es sind Spuren am gesamten Einbaum.

Rumpfform

Der Rumpf ist grob kastenförmig. Die Außenseiten wurden sauber begradigt, der Boden ist flach. Das Innere wurde sauber ausgenommen, wobei der Boden relativ dick gelassen wurde.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist als breiter Block ausgebildet. Er läuft außen, wie auch innen Schräg an.

Heckform

Das Heck ist als breiter Block gebildet und ist innen und außen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 4

Anzahl der Laschen 8

Lage der Bohrungen

Es befindet sich jeweils am Bug und Heck ein Bohrungspaar. Die Bohrungen am Bugblock laufen vertikal durch den Einbaum. Die Bohrungen am Heck sind leicht schräg nach außen gestellt und durchbohren die Außenwände. In der von hinten gesehen rechten Bohrung befindet sich noch ein Holzzapfen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Es befinden sich an dem Einbaum vier Laschen bzw. Ausstemmungspaare, welche regelmäßig an den Außenwänden verteilt sind. Einige der Laschen sind ausgebrochen, nur zwei sind noch erhalten. Die ersten beiden an der rechten Außenwand sind allerdings Ausstemmungen.

Sonstige Informationen

Die Werkzeugspuren sind wohl Hiebe einer Axt oder eines Flachdechsels. Sie sind am Bug außen, am Heck innen und außen, an den Außenseiten und im Inneren. Eine klare Systematik lässt sich nicht erkennen. Gerade die Hiebe im Inneren und an den Außenwänden sind recht massiv.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	89
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	nicht datiert

Sonstiges zur Datierung

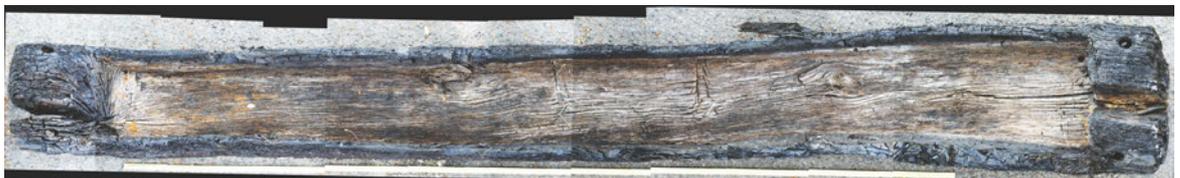
Es wurde 2012 eine Dendroprobe durch Franz Herzig vom BLfD entnommen. Diese konnte allerdings mit keiner der süddeutsch-bayerischen Referenzchronologien in eine zweifelsfreie Synchronlage gebracht werden.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Franz Herzig, Einbaumfunde aus dem Main, Untersuchungsbericht vom 21.06.2012, BLfD



Einbaumnummer: 99

Fundort Obereisenheim

Landkreis Würzburg

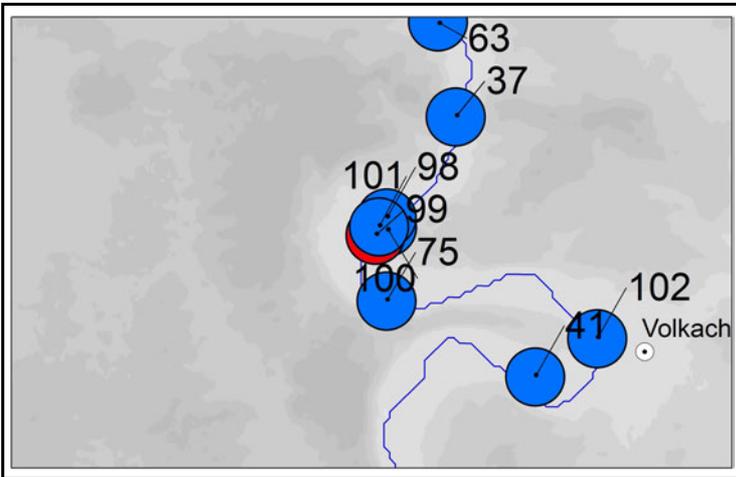
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 2011

Fundumstände

Der Einbaum wurde von Herrn Schneider im Baggerabraum einer Kiesgrube östlich der Schiffmühle gefunden.



Einbaum Typ: 3b

Tafel vorhanden:

Lagerungsort In Besitz von Herrn Karl Schneider in Volkach.

Inventarnr.

Maße

Länge 169

Breite 12

Höhe 20

Zustand des Einbaums

Es handelt sich bei dem Einbaum nur um ein Bruchstück der rechten Außenwand und des Hecks.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Nicht erkennbar.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform
Die Form war wohl grob kastenförmig.

Einbauten in Rumpf
Nicht erkennbar.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Das Heck war wohl innen und außen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 1

Anzahl der Laschen 2

Lage der Bohrungen
Es ist eine einzelne Bohrung im Heckblock erhalten, welche schräg geführt wurde und die Außenwand durchstößt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es sind im erhaltenen Außenwandstück zwei ausgebrochene Laschen erhalten geblieben.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1198
Anzahl der Ringe	138
t-TH Wert	3,8
t-TB Wert	4,0
Absolutes Ergebnis	nach 1208

Sonstiges zur Datierung

Es wurde 2012 eine Dendroprobe durch Franz Herzig vom BLfD entnommen. Diese konnte mit mehreren Eichenchronologien in Einklang gebracht werden. Die besten Ergebnisse brachte die süddeutsche Eichenchronologie mit einer Gleichläufigkeit von 74,6 in den Weiserjahren. Es fehlt der Splintbereich, so dass eine Datierung in das erste Drittel des 13. Jahrhunderts angenommen werden darf.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Franz Herzig, Einbaumfunde aus dem Main, Untersuchungsbericht vom 21.06.2012, BLfD



Einbaumnummer: 100

Fundort Obereisenheim

Landkreis Würzburg

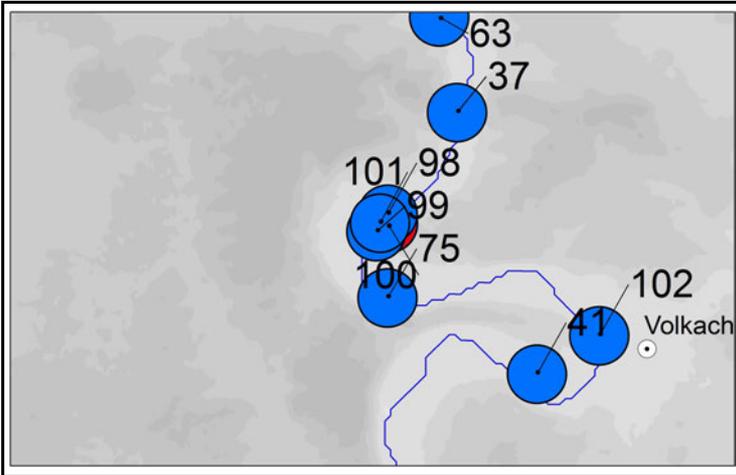
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 2011

Fundumstände

Der Einbaum wurde von Herrn Schneider in einer Kiesgrube östlich der Schiffmühle gefunden.



Einbaum Typ: 3b

Tafel vorhanden:

Lagerungsort In Besitz von Herrn Karl Schneider in Volkach.

Inventarnr.

Maße

Länge 360

Breite 36

Höhe 36

Zustand des Einbaums

Der Einbaum befindet sich in einem sehr guten Zustand. Er ist fast komplett erhalten und wurde mit Leinöldurch Herrn Schneider getränkt und konserviert. Es fehlen Teile der hinteren rechten Außenwand und Teile des Heckblockes. Weiter ist der Einbaum von einigen größeren Rissen durchzogen und besitzt einige größere Astlöcher.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Stammmitte befinden sich am Bug auch mittig und ist zum Heck noch oben verschoben. Die Wurzelrichtung ist zum Heck orientiert.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform

Der Rumpf ist grob kastenförmig. Die Außenseiten wurden grob begradigt, der Boden ist ebenfalls grob flach. Das Innere wurde sauber ausgenommen.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist als breiter Block ausgebildet. Er läuft außen, wie auch innen Schräg an.

Heckform

Das Heck ist als breiter Block gebildet und ist innen und außen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 7

Anzahl der Laschen 7

Lage der Bohrungen

Es befinden sich an Bug und Heck von oben betrachtet vier Bohrlöcher, von denen aber drei doppelgebohrt worden sind und an der Unterseite an unterschiedlichen Stellen heraustreten, zwei an Bug und eine an Heck. Die einzige Bohrung die nicht "gedoppelt" ist befindet sich am Bug rechts außen. In drei Bohrungen stecken noch Holznägel aus Eichenspaltholz.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

In den Außenwänden befinden sich fünf Ausstemmungen und zwei Laschen die sich jeweils zu Paaren anordnen lassen. Lediglich am Heck befindet sich in der linken Außenwand eine Ausstemmung ohne Gegenüber, weil der Teil der rechten Außenwand fehlt.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1247
Anzahl der Ringe	65
t-TH Wert	4,3
t-TB Wert	4,0
Absolutes Ergebnis	nach 1247

Sonstiges zur Datierung

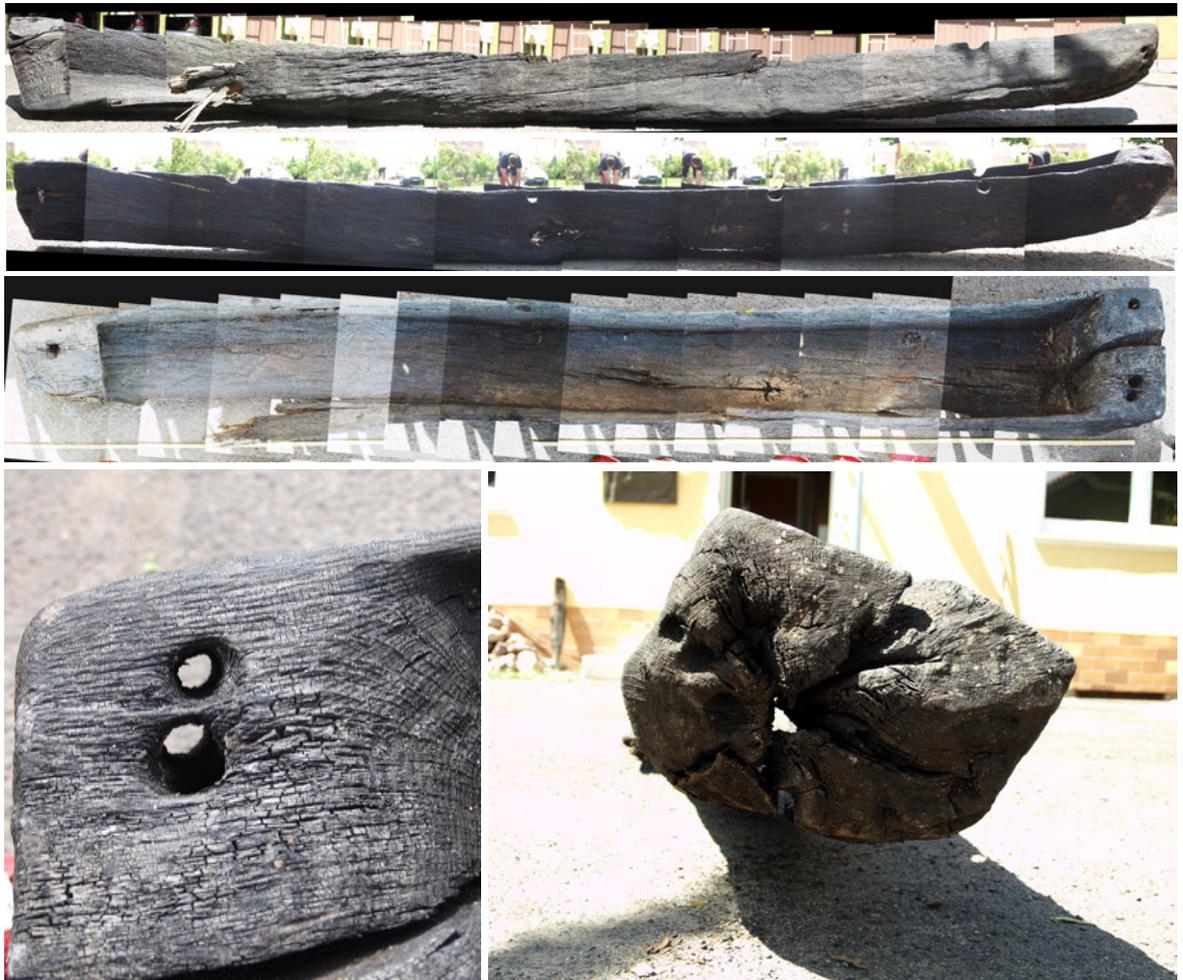
Es wurde 2012 eine Dendroprobe durch Franz Herzig vom BLfD entnommen. Diese konnte mit mehreren Eichenchronologien in Einklang gebracht werden. Die besten Ergebnisse brachte die süddeutsche Eichenchronologie mit einer Gleichläufigkeit von 66,7 in den Weiserjahren.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Franz Herzig, Einbaumfunde aus dem Main, Untersuchungsbericht vom 21.06.2012, BLfD



Einbaumnummer: 101

Fundort Obereisenheim

Landkreis Würzburg

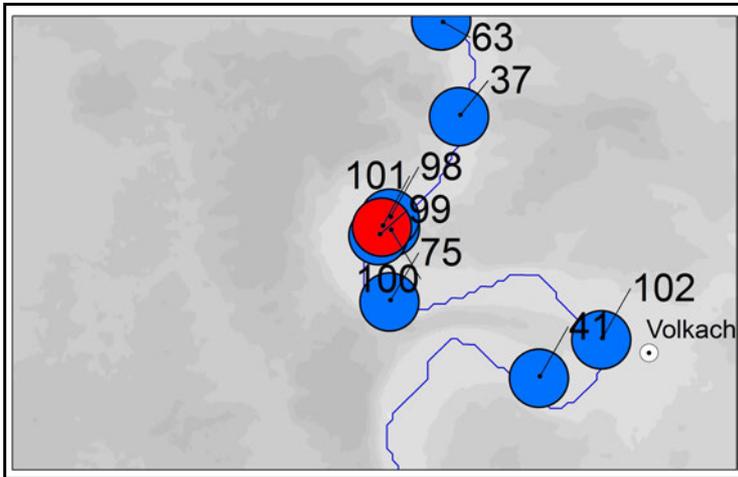
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 2011

Fundumstände

Der Einbaum wurde von Herrn Schneider in einer Kiesgrube östlich der Schiffmühle gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort In Besitz von Herrn Karl Schneider in Volkach.

Inventarnr.

Maße

Länge 97

Breite 36

Höhe 26

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist sehr stark fragmentiert und besteht aus drei Bruchstücken die zu Teilen des Bodens, des Heck und der hinteren linken Außenwand gehören.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Nicht erkennbar.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform
Wohl eher kastenförmig.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Nicht erhalten.

Heckform
Das Heck war wohl innen und außen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Keine

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1208
Anzahl der Ringe	219
t-TH Wert	5,6
t-TB Wert	5,6
Absolutes Ergebnis	nach 1218

Sonstiges zur Datierung

Es wurde 2012 eine Dendroprobe durch Franz Herzig vom BLfD entnommen. Diese konnte mit mehreren Eichenchronologien in Einklang gebracht werden. Die besten Ergebnisse brachte die süddeutsche Eichenchronologie mit einer Gleichläufigkeit von 75,3 in den Weiserjahren. Splint war nicht erhalten, so dass das Fälldatum nach 1218 liegen muss.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Franz Herzig, Einbaumfunde aus dem Main, Untersuchungsbericht vom 21.06.2012, BLfD



Einbaumnummer: 102

Fundort Volkach

Landkreis Kitzingen

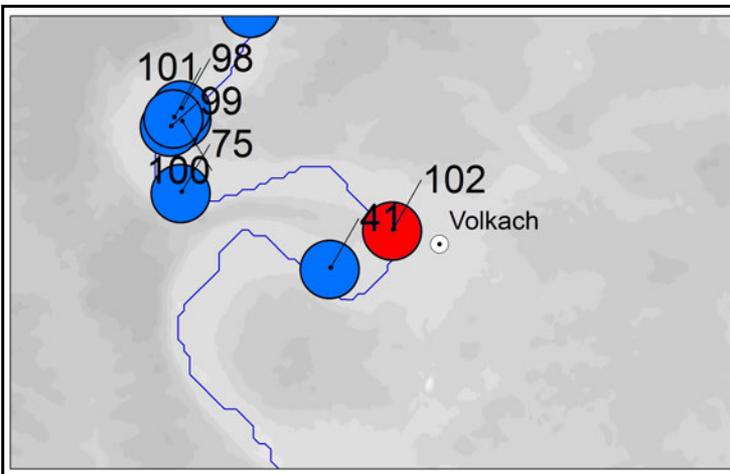
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum 2011

Fundumstände

Der Einbaum wurde von Herrn Schneider auf der Baustelle der neuen Volkacher Brücke gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort In Besitz von Herrn Karl Schneider in Volkach.

Inventarnr.

Maße

Länge 51

Breite 29

Höhe 22

Zustand des Einbaums
Es handelt sich bei dem Einbaum um das Fragment eines Bug- oder Heckblockes.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Zentral.

Werkzeugspuren Bearbeitungsspuren auf dem Bugblock,

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Block ist massiv gearbeitet und läuft innen und außen schräg an. Auf dem Bugblock sind diverse Ausarbeitungen zu sehen, deren Zweck nicht klar erkennbar ist. An den Seiten befindet sich jeweils eine vertikale Ausarbeitung, eventuell von verlorenen Bohrungen.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Keine.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1400
Anzahl der Ringe	35
t-TH Wert	3,8
t-TB Wert	3,1
Absolutes Ergebnis	nach 1400

Sonstiges zur Datierung

Es wurde 2012 eine Dendroprobe durch Franz Herzig vom BLfD entnommen. Diese konnte mit der bayerischen Tannenchronologie in Einklang gebracht werden, allerdings sind 35 Jahrringe für eine zweifelsfreie Bestimmung zu wenige. Die Messung erbrachte Gleichläufigkeit von 82,4 in den Weiserjahren. Eine Waldkante war nicht erhalten.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Franz Herzig, Einbäume- und Einbaumfragmente aus Volkach Mainbrücke, Untersuchungsbericht vom 21.06.2012, BLfD



Einbaumnummer: 103

Fundort Offenbach

Landkreis Offenbach

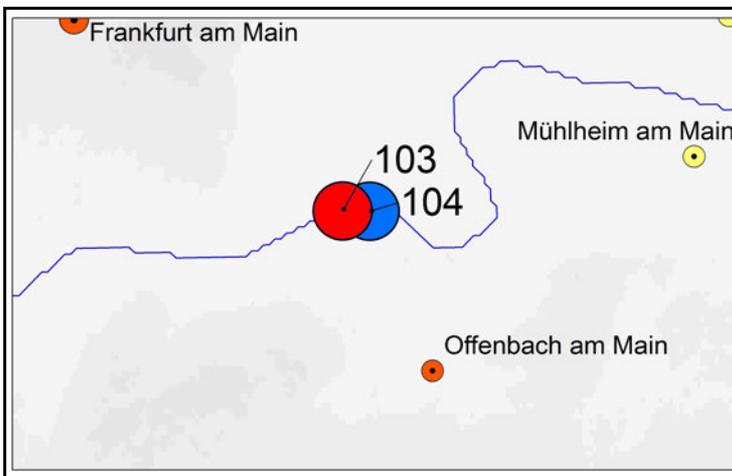
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1901

Fundumstände

Bei Baggerarbeiten zusammen mit EN-104 im Offenbacher Hafen gefunden.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Offenbach in der Ausstellung

Inventarnr.

Maße

Länge 295

Breite 39

Höhe 24

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in seiner gesamten Länge erhalten. Die Seitenwände sind komplett, allerdings ist an Bug und Heck das Kernholz heraus gefallen wie auch ein Astloch am linken Bug. Am rechten Bug ist ein Teil abgebrochen und als Einzelstück erhalten. Der gesamte Einbaum ist durch seine Lagerung im Wasser stark verformt und rissig. Vier Eisenbänder sind nachträglich an ihm angebracht.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Es wurde offenbar 2/3 des Stammes verwendet. Das fehlende Kernholz erschwert die Bestimmung

Werkzeugspuren Hackspuren an der rechten Außenwand.

Rumpfform
Der Rumpf ist kastenförmig mit geraden Seitenwänden.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Die Bugform ist nicht klar erkennbar aufgrund der fehlenden Teile. Es ist aber zu vermuten, dass der Bugteil außen und innen leicht schräg nach oben lief und recht schmal war.

Heckform
Das Heck ist außen und innen gerade abgeschnitten. Das Brett war recht schmal.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 11

Lage der Bohrungen
Auf der linken Seite befindet sich jeweils ca. 30 cm vor dem Bug und Heck eine Bohrung. Beide verlaufen schräg von innen nach außen und befinden sich im Zusammenhang mit einer Lasche. Die Vordere ist sehr nahe am ausgefallenen Astloch positioniert. Und leicht versetzt zur Lasche. Die Hintere ist sehr gut erhalten und noch kreisrund.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es befinden sich an der linken Außenwand sechs Laschen und fünf an der rechten. Die Laschen haben zum Teil sehr unterschiedliche Größen. Die meisten sind eher als flach geschweuerte Holzauflagen anzusprechen, andere z.B. gerade am Bug sind sehr deutlich zu erkennen und haben wohl größere Querhölzer aufgenommen. Sie sind paarweise, bis auf eine zusätzliche am Bug.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Nahgang 1967, S. 155.



Einbaumnummer: 104

Fundort Offenbach

Landkreis Offenbach

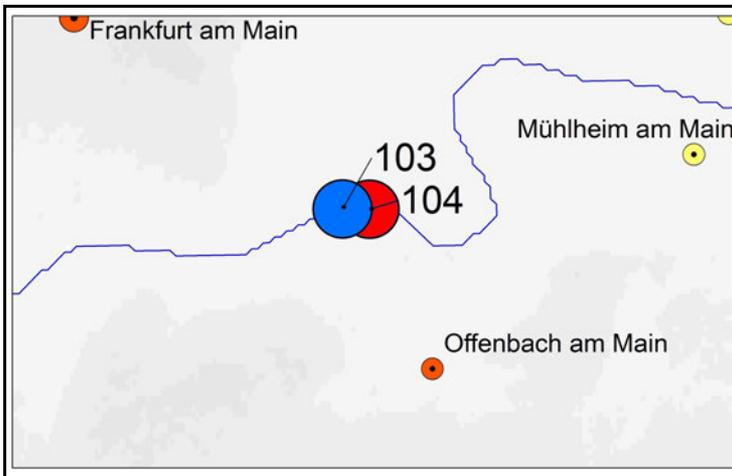
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1901

Fundumstände

Bei Baggerarbeiten zusammen mit EN-103 im Offenbacher Hafen gefunden.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Haus der Stadtgeschichte, Offenbach

Inventarnr.

Maße

Länge 313

Breite 23

Höhe 23

Zustand des Einbaums
Der Einbaum ist komplett erhalten. Allerdings befindet sich die Oberfläche in einem Auflösungszustand. Der erhaltene Splint ist zum Teilen zerfallen und löst sich. Der Einbaum ist massiv von Rissen durchzogen. Mehrere vermutlich kurz nach der Auffindung angebrachte Eisenbänder sind erhalten. Diese haben dem Einbaum aber mehr geschadet als geholfen (siehe "Sonstige Informationen").

Form

Holzart Unbekannt

Lage im Stamm Zentral.

Werkzeugspuren Keine erkennbar.

Rumpfform
Der Rumpf ist innen kastenförmig und außen rundbelassen. Offenbar wurde außen nur die Rinde entfernt.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist außen gerade abgeschnitten in innen abgeschrägt, dabei recht massiv und überragt die Seitenwände. Die Außenseite ist nur am Boden leicht abgeschrägt. An der Vorderseite des Einbaums sind löffelfartige Bearbeitungsspuren zu erkennen, vermutlich vom Ablängen des Stammes.

Heckform
Das Heck ist innen leicht abgeschrägt und Außen in der Aufsicht leicht spitz zulaufend, dabei sehr massiv. Oben auf dem Block ist eine querliegende Ausarbeitung zu finden. Das Heck überragt die Außenwände deutlich.

Anzahl der Bohrungen 2

Anzahl der Laschen 11

Lage der Bohrungen
In der linken Außenwand befinden sich zwei horizontale Bohrungen. Eine kurz vor dem Bug und eine in der Mitte des Einbaums. Beide Bohrungen besitzen eine zugehörige Lasche.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es befinden sich an der rechten Außenwand sechs Laschen und fünf an der linken. Sie sind eher flach. Sie sind paarweise angeordnet, bis auf die vorderste am Bug mit der Bohrung. Sie besitzt kein Gegenstück.

Sonstige Informationen

Durch das Trocknen hat sich der Einbaum im Querschnitt wohl verkleinert, dazu kommt der zum Teil fehlende Splint, welcher dafür sorgt, dass die Eisenbänder nicht mehr festsitzen, sondern eher locker. Die Nägel und dadurch erzeugte Spannung haben für weitere Beschädigungen gesorgt.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft. Aufgrund des schlechten Zustandes und der Lagerung auf einem Hochregal konnte die Aufsicht nur grob dokumentiert werden. Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Nahgang 1967, S. 155.



Einbaumnummer: 105

Fundort Höchst

Landkreis Frankfurt

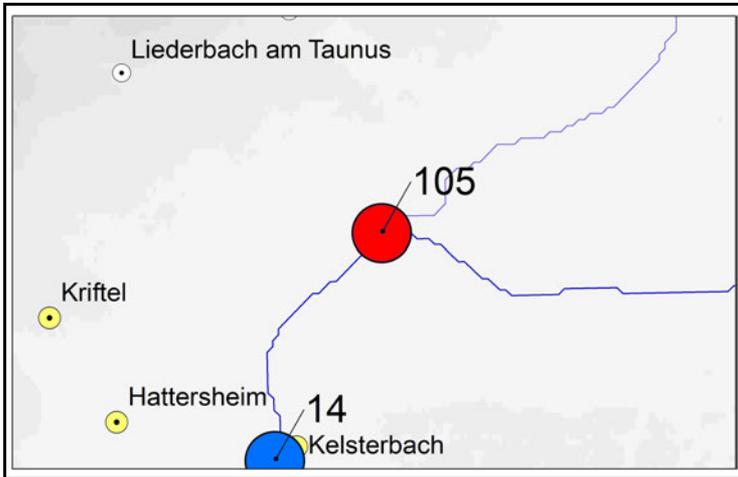
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 1885

Fundumstände

Bei dem Einbaum befindet sich ein Zettel, welcher vermuten lässt, dass der Einbaum zusammen mit einem weiteren (unbekannten) 1885 bei Frankfurt-Höchst gefunden wurde.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Stadtarchiv Wiesbaden

Inventarnr.
Wiesbaden II

Maße

Länge 330

Breite 14

Höhe 20

Zustand des Einbaums

Von dem Einbaum sind nur ein kleiner Teil des Bugblocks und ein Teil der rechten Außenwand erhalten.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug scheint außen und innen gerade abgeschnitten zu sein.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 4

Lage der Bohrungen
Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
An der erhaltenen Außenwand befinden sich vier recht weite Ausstemmungen.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 106

Fundort Unbekannt.

Landkreis Unbekannt.

Bundesland Unbekannt.

Fluss Main/Rhein

Funddatum Unbekannt.

Fundumstände

Keine Angaben. Vermutlich stammt er aus dem Main. Es kann aber auch möglich sein, dass der Einbaum am Rhein gefunden wurde.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Stadtarchiv Wiesbaden

Inventarnr.
Wiesbaden III

Maße

Länge 233

Breite 27

Höhe 22

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in seiner gesamten Länge erhalten, allerdings sehr stark vermutlich durch Austrocknung verzogen. Es fehlen größere der Außenwände und Teile des Bodens. Insgesamt ist der Einbaum stark mit Rissen durchzogen und mit mehreren großen Astlöchern durchsetzt. Es wurde wohl versucht Teile der Außenwand mit Draht wieder zu befestigen.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm**

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen. Die Baumwurzel befand sich in Richtung Heck.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform

Der Rumpf ist grob begradigt worden, das Innere sauber rechteckig ausgenommen worden.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bugblock ist außen wie auch innen grob vertikal geformt. Außen am Bog befindet sich eine außen ca. 13x10x8,5 cm große Öse. Der innere Durchmesser beträgt etwa 6 cm. Das Bauteil ist aus dem Vollholz herausgearbeitet und vorne aufgerissen.

Heckform

Das Heck ist außen und innen gerade abgeschnitten.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 6

Lage der Bohrungen

Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Es befinden sich jeweils zwei Ausstemmung an der linken Außenwand und zwei an der rechten. Vier sind paarig angeordnet, eine einzelne liegt in der linken Außenwand direkt am Heck eine weitere Richtung Bug.

Sonstige Informationen

Es existiert im Magazin des Stadtarchivs Wiesbaden noch ca. ein Dutzend größerer und kleinerer Bruchstücke, welche wohl mal zu den Einbäumen gehörten. Eine Zuordnung war nicht möglich und sie besitzen auch keine technischen Details wie Laschen oder Ausstemmungen.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

Keine.



Einbaumnummer: 107

Fundort Im Bereich Seligenstadt.

Landkreis Offenbach

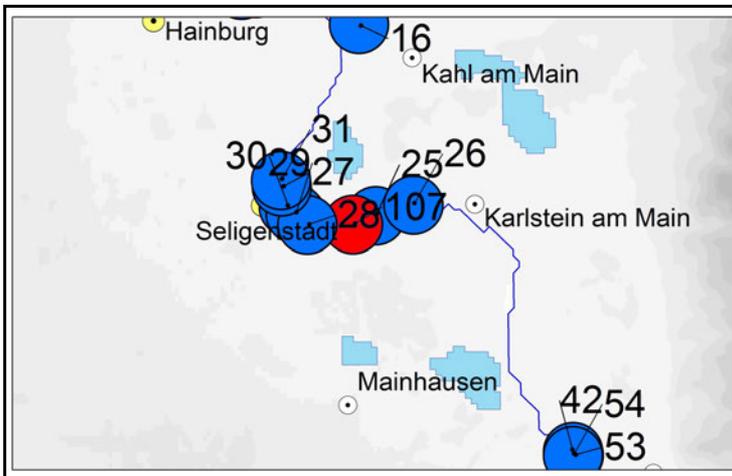
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum um/vor 1959

Fundumstände

Der Einbaum stammt wohl aus dem Seligenstädter Raum.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.
Keine.

Maße

Länge 332

Breite 25

Höhe 20

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist in voller Länge erhalten. Es fehlen allerdings am Bug Teile der rechten Außenwand, mittig Teile der linken Außenwand und Teile des Bodens. Weiter ist der Einbaum von massiven Trocknungsrisse überzogen und einzelne Astlöcher sind ausgefallen. Der Stamm ist mit einigen großen Ästen durchsetzt.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Zentral aus dem Stamm geschlagen. Das Heck liegt in Wurzelrichtung.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform

Der Stamm ist außen rund belassen und macht den Eindruck nicht weiter bearbeitet worden zu sein. Das Innere ist grob recht eckig ausgenommen worden.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Der Bug ist als massiver Block gebildet und außen sehr unregelmäßig geformt. Innen läuft er schräg an. Der Bugblock überragt leicht die Außenwände.

Heckform

Das Heck ist als massiver Block gebildet. Er läuft außen recht schräg an, innen ist er eher gerade zum Boden. Der Heckblock überragt die Außenwände leicht.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 3

Lage der Bohrungen

Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

Direkt am Heckblock befindet sich an der linken und rechten Außenwand jeweils eine flache Ausstemmung. Eine weitere tiefere befindet sich in der linken Außenwand vor dem Bugblock.

Sonstige Informationen

Der Einbaum wurde fast Zeitgleich mit neun weiteren Einbäumen in der Region Seligenstadt gefunden (EN-20, EN-21, EN-25, EN-26, EN-27, EN-28, EN-29, EN-30, EN-31). Welcher Einbaum exakt wo gefunden wurde lässt sich leider nicht mehr sagen. Weitere Einbäume sollen sich noch im Main bei Seligenstadt unterhalb des Mühlturms befinden (1959).

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	50
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	nicht datiert

Sonstiges zur Datierung

Die eingemessene Probe erbrachte für mehrere Datierungen ähnlich hohe Kurvensynchronitäten. Eine eindeutige Einordnung der Probe ist aus dendrochronologischer Sicht momentan nicht möglich.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959
- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 108

Fundort Im Bereich Seligenstadt.

Landkreis Offenbach

Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum um/vor 1959

Fundumstände

Im Museum Seligenstadt befinden sich fünf einzelne Bruchstücke von Einbäumen zwischen, welche vermutlich aus dem Raum Seligenstadt stammen.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Museum Seligenstadt

Inventarnr.

Maße

Länge 97

Breite 4

Höhe 14

Zustand des Einbaums

Die Fragmente sind alle im Bereich 80 cm lang. Sie gehören alle zu Außenwänden von Einbäumen, erkennbar an den Bohrungen und Laschen. Zudem lagen sie locker zwischen den sonstigen Einbaumfunden im Museum Seligenstadt.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Nicht erkennbar.

Werkzeugspuren Keine.

Rumpfform
Nicht erkennbar.

Einbauten in Rumpf
Nicht erkennbar.

Bugform
Nicht erkennbar.

Heckform
Nicht erkennbar.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 7

Lage der Bohrungen
Nicht erkennbar.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Drei Stücke besitzen jeweils noch zwei Ausstemmungen und ein sehr schmales Stück eine einzelne ausgebrochene Lasche.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2012.

Literatur

- Zeitungsartikel: Aschaffener "Main-Echo", 5. September 1959
- Zeitungsartikel: "Frankfurter Rundschau" - Lokalausgabe Seligenstadt, 12. September 1959



Einbaumnummer: 109

Fundort Steinheim, Hanau

Landkreis Main-Kinzig-Kreis

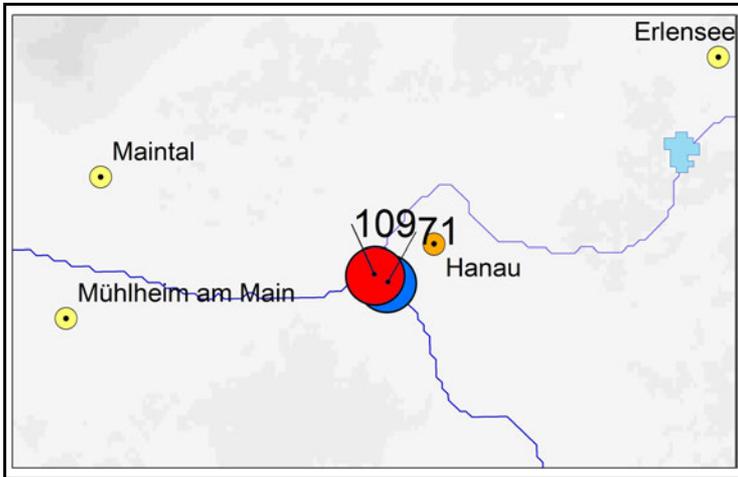
Bundesland Hessen

Fluss Main

Funddatum 10.09.1932

Fundumstände

Laut einem Zeitungsartikel im Lokalanzeiger von Wilhelm Franz, Jean Herbert und dessen Sohn geborgen.



Einbaum Typ: 4

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Sammlung Geschichtsverein Steinheim

Inventarnr.

Maße

Länge 190

Breite 46

Höhe 36

Zustand des Einbaums

Von dem Einbaum ist nur das Heck erhalten. Der Bugteil wurde mit einer modernen Säge abgetrennt und wurde im Winter 1946/47 zum Heizen der Dorfschule verbrannt. Bedingt durch die Trocknung ist der Bodenbereich stark aufgerissen. Ein größeres Astloch ist in der linken Außenwand ausgefallen. Allgemein befinden sich am Objekt diverse Äste oder andere Verwachsungen. Sonst die der Heckbereich komplett erhalten.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Der Stammmittelpunkt ist nach links verschoben. Heck ist nach Wurzelrichtung definiert worden.

Werkzeugspuren Keine erkennbar.

Rumpfform

Die Rumpfform ist grob kastenförmig. Allerdings sind die Außenwände nur grob begradigt worden und folgen zu teilen noch der Stammrundung. Die Innenseiten ragen gerade auf.

Einbauten in Rumpf

Keine.

Bugform

Nicht erhalten.

Heckform

Das Heck ist durch einen massiven block gebildet, welcher innen schräg anläuft und außen rund gearbeitet wurde. Der Block folgt der Stammrundung und überragt die Seitenwände deutlich.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 3

Lage der Bohrungen

Keine.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

An dem Einbaum sind noch eine Lasche und zwei Ausstemmungen zu erkennen. Eine Lasche und eine breite Ausstemmung liegen sich vor dem Heckblock gegenüber. Die weitere Ausstemmung befindet sich in der linken Außenwand, an der Abbruchstelle der Seitenwand und somit nur noch halb erhalten. Eine mögliche weitere Ausstemmung gegenüber dem Astloch ist nicht sicher.

Sonstige Informationen

Keine.

Datierung

Ergebnis-d	1274
Anzahl der Ringe	109
t-TH Wert	3,8
t-TB Wert	4,5
Absolutes Ergebnis	nach 1284

Sonstiges zur Datierung

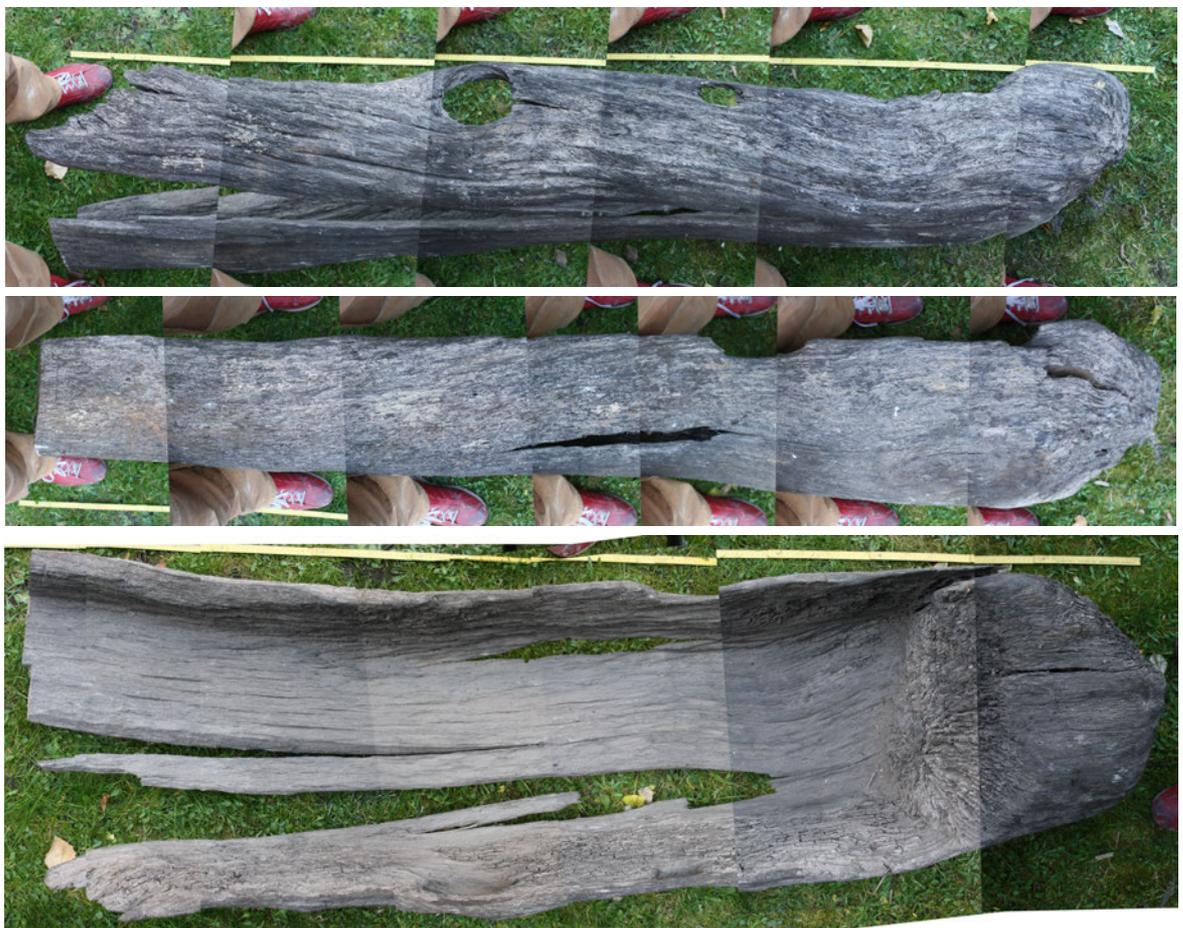
Die Jahrringkurve ließ sich mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der "Eichenchronologie Untermain" und einer Gleichläufigkeit von 81,8 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1284.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2014.

Literatur

- Julia Weidemüller, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen Seligenstadt/Hanau, Untersuchungsbericht vom 02.05.2014.



Einbaumnummer: 110

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

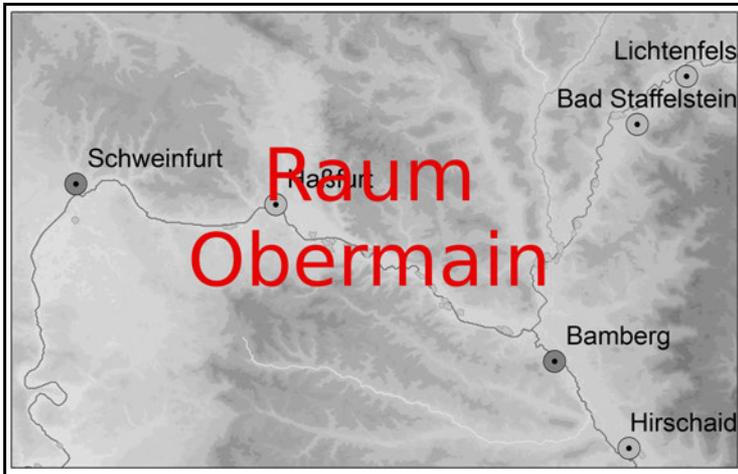
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt

Fundumstände

Unbekannt.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Prähistorische Staatssammlung München

Inventarnr.

Maße

Länge 316

Breite 31

Höhe 35

Zustand des Einbaums

Der Einbaum ist nur fragmentarisch erhalten. Der Fund ist in der Mitte geteilt, so dass nur jeweils eine einzelne linke und rechte Seite erhalten ist. Die unterschiedlichen Längen sind überraschend, da zuerst zu vermuten war, dass die linke Seite gerade abgeschnitten sei. Die ursprüngliche Breite lässt sich nur vermuten.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Das Mark befindet sich wohl etwas über dem Einbaummittelpunkt, so dass nur 2/3 des Stammes verwendet worden sind.

Werkzeugspuren Einzelne Hackspuren im Einbaumboden.

Rumpfform
Der Rumpf scheint kastenförmig gewesen zu sein.

Einbauten in Rumpf
Der hintere Teil der linken Hälfte ist gerade abgeschnitten und mit mehreren Bohrungen versehen. Es wurde zuerst ein Abschluss durch ein Brett vermutet, durch die Ergebnisse des dendrochronologischen Berichtes wurde diese These aber verworfen.

Bugform
Der Bug läuft sehr flach, rampenartig zur Spitze aus.

Heckform
Das Heck ist gerade abgeschnitten und wird durch eine 5 cm nach innen verschobene Querwand gebildet (8 cm stark).

Anzahl der Bohrungen 3

Anzahl der Laschen 20

Lage der Bohrungen
Am hinteren Teil der linken Hälfte befinden sich zwei Bohrungen im Boden des Einbaums und eine in der Seitenwand. Sie befinden sich in einer parallelen Linie zum gerade abgeschnittenen Ende.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Es befinden sich in der linken Außenwand vier Laschen und vier Ausstemmungen. In der rechten sind vier zum Teil ausgebrochene Laschen und acht Ausstemmungen erhalten. Diese sind in ihrer Anordnung aber nicht unbedingt schlüssig und zeigen kein eindeutiges System. Die Laschen sind bis auf eine verhältnismäßig klein und zum Teil ausgebrochen.

Sonstige Informationen

Die beiden Einbaumstücke wurden durch die dendrochronologische Untersuchung, durchgeführt von Franz Herzig, als zusammengehörig und mit sehr großer Wahrscheinlichkeit aus demselben Stamm geschlagen identifiziert.

Datierung

Ergebnis-d	1141
Anzahl der Ringe	126
t-TH Wert	5,4
t-TB Wert	6,5
Absolutes Ergebnis	nach 1152

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der Region "Fränkischer Keuper" und einer Gleichläufigkeit von 67,7 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1152.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Franz Herzig, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen des Maingebietes aus den Beständen der Archäologischen Staatssammlung, Untersuchungsbericht vom 20.08.2013, BLfD



Einbaumnummer: 111

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

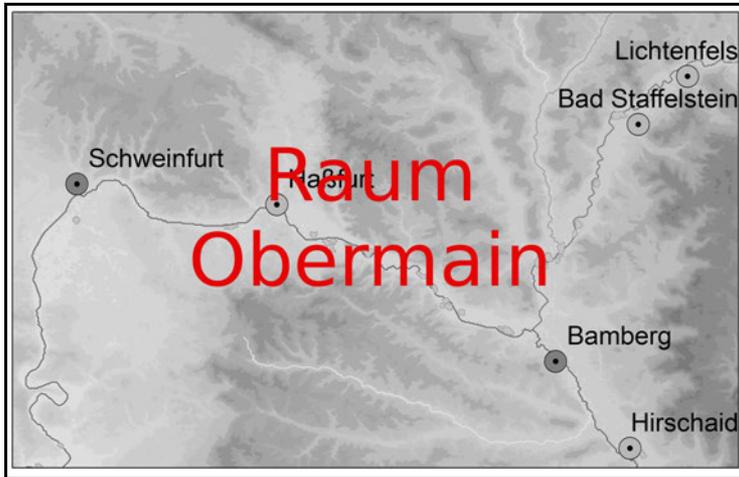
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt

Fundumstände

Unbekannt.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Prähistorische Staatssammlung München

Inventarnr.

Maße

Länge 336

Breite 45

Höhe 26

Zustand des Einbaums
Der Einbaum ist fast in voller Länge erhalten. Die Seitenwände sind zum großen Teil weggebrochen, wie auch die Oberkanten von Heck und Bug. Der Einbaum ist vermutlich durch die Trocknung etwas verdreht.

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm

Das Mark liegt im Bug zentral im Fund und damit ca. 10 cm höher als im Heck. Die Wipfelrichtung des Stammes ist in Richtung Heck, die Wurzel in Richtung Bug.

Werkzeugspuren

Am Bug sind Dechselspuren gut erkennbar.

Rumpfform
Der Rumpf ist kastenförmig mit senkrechten Seitenwänden.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug steigt außen und innen rampenartig an ohne einen Block zu bilden. Innen ist er recht grob bearbeitet.

Heckform
Das Heck ist außen und innen gerade abgeschnitten. Der Block ist recht schmal.

Anzahl der Bohrungen 1

Anzahl der Laschen 13

Lage der Bohrungen
Im abgebrochenen Heckblock befindet sich noch eine einzelne Bohrung.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der rechten Bordwand befinden sich sieben Laschen, welche zu Teilen ausgebrochen sind. Auffällig ist, dass die Laschen am Heck nur knapp über dem Boden liegen. In der linken Bordwand sind eine Lasche und fünf Ausstemmungen. Sie befinden sich alle in Richtung Bug.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1196
Anzahl der Ringe	118
t-TH Wert	3,7
t-TB Wert	4,3
Absolutes Ergebnis	nach 1206

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich gut mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der Region "Fränkischer Keuper" und einer Gleichläufigkeit von 67,3 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Das Fehlen des Splints spricht für eine Datierung nach 1123.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Franz Herzig, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen des Maingebietes aus den Beständen der Archäologischen Staatssammlung, Untersuchungsbericht vom 20.08.2013, BLfD



Einbaumnummer: 112

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

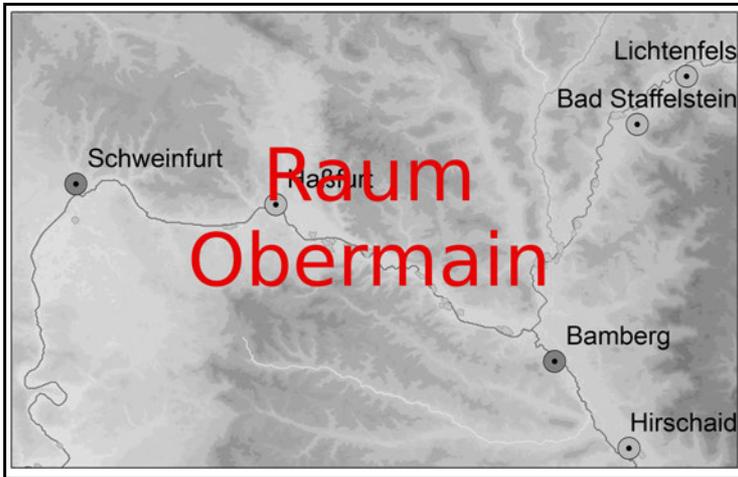
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt

Fundumstände

Unbekannt.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Prähistorische Staatssammlung München

Inventarnr.

Maße

Länge 226

Breite 32

Höhe 14

Zustand des Einbaums

Der Einbaum befindet sich in einem stark fragmentierten Zustand. Es sind nur Teile, welche als Bug angesprochen werden sollen, in diesem Bereich Reste der linken Seitenwand und Teile des Bodens erhalten. Durch die Trocknung ist der gesamte Fund verbogen worden.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Nicht erkennbar.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Boden ist wohl flach, die eine erhaltene Außenwand ragt steil nach oben.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der als Bug angesprochene Teil läuft flach nach oben aus ohne einen Block zu bilden.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 2

Lage der Bohrungen
Keine erhalten.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der erhaltenen Außenwand befinden sich zwei Ausstemmungen.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	1299
Anzahl der Ringe	37
t-TH Wert	4,8
t-TB Wert	3,9
Absolutes Ergebnis	nach 1309

Sonstiges zur Datierung

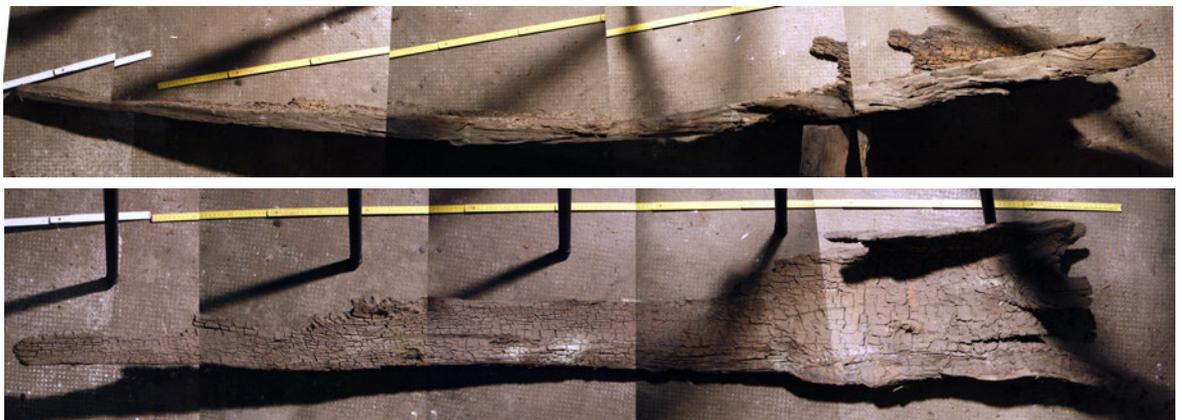
Die Jahrringkurve ließ sich gut mit mehreren Eichenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der Region "Fränkischer Jura" und einer Gleichläufigkeit von 77,3 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte. Allerdings ist die Datierung mit nur 37 Jahrringen als unsicher einzuschätzen. Das Fehlen des Splints würde für eine Datierung nach 1309 sprechen.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Franz Herzig, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen des Maingebietes aus den Beständen der Archäologischen Staatssammlung, Untersuchungsbericht vom 20.08.2013, BLfD



Einbaumnummer: 113

Fundort Breitengüßbach

Landkreis Bamberg

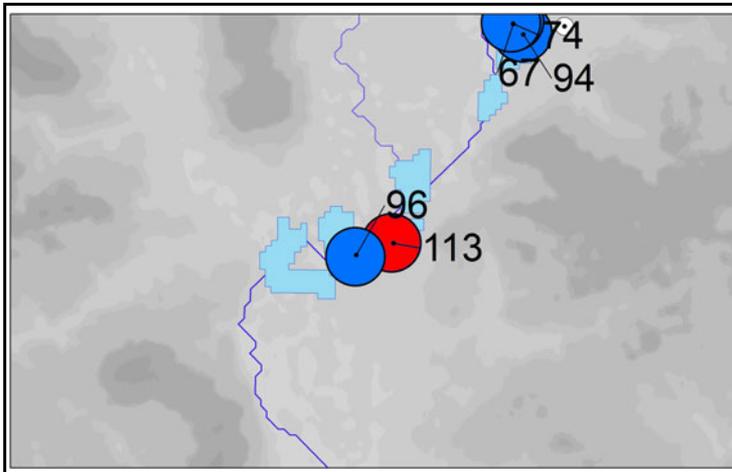
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt

Fundumstände

Laut einem am Einbaum angebrachten Zettel wurde das Stück im Kieswerk Protzner gefunden.



Einbaum Typ: 3c

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Prähistorische Staatssammlung München

Inventarnr.

Maße

Länge 432

Breite 40

Höhe 24

Zustand des Einbaums
Der Einbaum befindet sich in einem stark fragmentierten Zustand. Er besteht aus zwei Teilen, welche sich nicht mehr zusammenfügen lassen. Große Teile der linken Außenwand und der gesamte hintere Boden fehlen. Abgebrochene Teile lassen sich als Stücke der rechten Außenwand rekonstruieren.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.
Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Die Seitenwände ragen steil nach oben, der Boden war wohl flach. Insgesamt hatte der Einbaum eine kastenartige Form.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als massiver Block gebildet, welcher innen und außen schräg anläuft.

Heckform
Das Heck ist als massiver Block gebildet, welcher innen und außen schräg anläuft. Auf dem Block an der rechten Seite befinden sich eine parallele und eine quer zum Einbaum verlaufende Ausarbeitung.

Anzahl der Bohrungen 9

Anzahl der Laschen 5

Lage der Bohrungen
Im Bugblock befinden sich sechs vertikale Bohrung, welche sich grob zu drei Paaren anordnen lassen. Fünf der sechs Bohrungen durchstoßen den Boden. Im Heckblock befinden sich drei vertikale Bohrungen. Zwei bilden ein Paar. Sie befinden sich in der querliegenden Ausarbeitung, durchstoßen den Boden und enthalten noch Holzzapfen.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der rechten Außenwand befinden sich zwei Laschen und drei Ausstemmungen.

Sonstige Informationen

Die beiden Einbaumstücke wurden durch die dendrochronologische Untersuchung, durchgeführt von Franz Herzig, als zusammengehörig und mit sehr großer Wahrscheinlichkeit aus demselben Stamm geschlagen identifiziert.

Datierung

Ergebnis-d	1445
Anzahl der Ringe	89
t-TH Wert	5,0
t-TB Wert	5,3
Absolutes Ergebnis	nach 1446

Sonstiges zur Datierung

Die Jahrringkurve ließ sich mit mehreren Tannenchronologien datieren, wobei die besten Ergebnisse mit der "Süddeutschen Tannenchronologie" und einer Gleichläufigkeit von 80,6 % in den Weiserjahren erzielt werden konnte.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Franz Herzig, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen des Maingebietes aus den Beständen der Archäologischen Staatssammlung, Untersuchungsbericht vom 20.08.2013, BLfD



Einbaumnummer: 114

Fundort Unbekannt

Landkreis Unbekannt

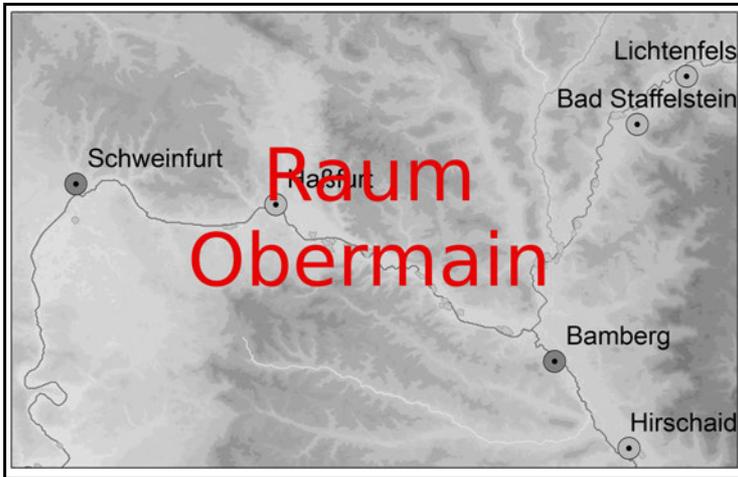
Bundesland Bayern

Fluss Main

Funddatum Unbekannt

Fundumstände

Unbekannt.



Einbaum Typ: 2

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Prähistorische Staatssammlung München

Inventarnr.

Maße

Länge 235

Breite 28

Höhe 23

Zustand des Einbaums

Der Einbaum befindet sich in einem sehr stark fragmentierten Zustand. Das als Heck angesprochene Teil ist vorhanden, davon ausgehend fehlt die linke Seitenwand komplett, ebenso Teile des Bugs und der rechten Seitenwand. Durch die Trocknung ist der Fund verdreht.

Form

Holzart Eiche **Lage im Stamm** Wohl zentral. Am Einbaum ist noch Splintholz erhalten.

Werkzeugspuren Hackspuren im Inneren.

Rumpfform

Der Boden war wohl flach, die erhaltene Seite ragt steil nach oben.

Einbauten in Rumpf

Ca. 46 cm vor dem Heck befindet sich eine in das Holz gehackte Kante, sowohl im Boden, als auch in der Seite. Im Bereich zum Heck ist der Boden deutlich dicker als in Richtung Bug.

Bugform

Der scheint flach und rampenartig auszulaufen.

Heckform

Der hintere Teil ist gerade abgeschnitten und mit mehreren Bohrungen versehen. Möglicherweise wurde ein Brett eingesetzt um den Einbaum abzuschließen. Ein Grund dafür könnte ein schadhaft gewordenes Heck sein, welches entfernt und wieder verschlossen werden musste.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 3

Lage der Bohrungen

Am Bug haben sich keine Bohrungen erhalten. Am Heck befinden sich vier Bohrungen im Boden des Einbaums. Sie sind in einer parallelen Linie zum gerade abgeschnittenen Heck orientiert.

Lage der Laschen und Ausstemmungen

In der rechten Außenwand befinden sich noch eine Lasche und zwei Ausstemmungen. Eine der Ausstemmungen liegt in Verlängerung mit der Bohrungsreihe im Boden.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	39
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	nicht datiert

Sonstiges zur Datierung

Die entnommene Probe konnte mit keiner Referenzkurve belastbare Ergebnisse erzielen, so dass eine Datierung nicht erfolgen konnte.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Franz Herzig, Dendrochronologische Untersuchungen an Einbäumen des Maingebietes aus den Beständen der Archäologischen Staatssammlung, Untersuchungsbericht vom 20.08.2013, BLfD



Einbaumnummer: 301

Fundort Heilbronn-Neckarau

Landkreis Heilbronn

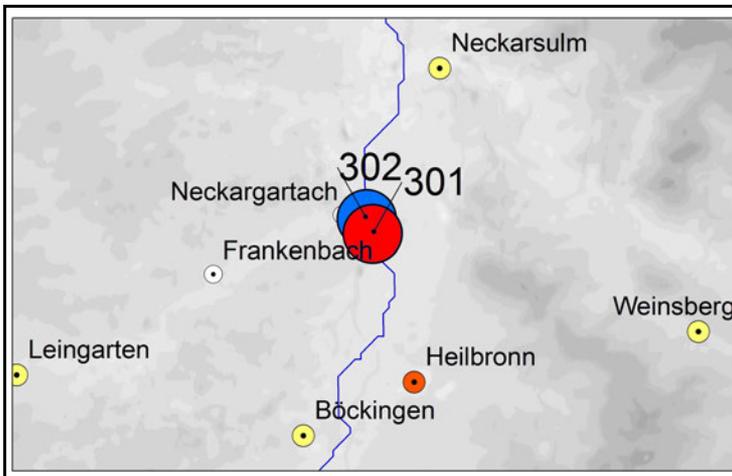
Bundesland Baden-Württemberg

Fluss Neckar

Funddatum 27.3.1953

Fundumstände

Bei Baggerarbeiten wurden am Neckar zwei Einbäume gefunden (anderer EN 302). Sie lagen in 4 m unter der Oberfläche und 2 m im Kiesschotter unter einer Auelehmschicht eingebettet.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Historisches Museum der Stadt Heilbronn

Inventarnr.

Maße

Länge 379

Breite 38

Höhe 25

Zustand des Einbaums
Der Einbaum ist in seiner gesamten Länge erhalten. Allerdings sind Teile des Bugs und große Teile der linken Außenwand fragmentiert.

Form

Holzart Tanne

Lage im Stamm

Das Stammzentrum scheint leicht nach oben verschoben zu sein.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Der Rumpf ist kastenförmig mit senkrecht aufragenden Seitenwänden.

Einbauten in Rumpf
Das Heck ist durch ein nachträglich eingesetztes Brett verschlossen worden. Dieses ist seitlich mit Dübeln verschlossen worden. Ein Dübel ließ sich noch erkennen, die anderen sollen zum Teil weggebrochen sein. Das Mark des Brettes verläuft horizontal.

Bugform
Der Bug läuft zu einer flachen langgezogenen Kaffe aus.

Heckform
Das Heck ist gerade abgeschnitten. Das nachträglich eingefügte Heckbrett verschließt den Einbaum. An der Oberkante des Heckbretts befindet sich eine wohl mit scharfem Werkzeug eingebrachte Vertiefung im Holz.

Anzahl der Bohrungen 3

Anzahl der Laschen 9

Lage der Bohrungen
Im Bugbereich befinden sich im Boden zwei Bohrungen etwa auf Höhe der vorderen vierkantigen Laschen. Im Heckbrett befindet sich unten eine weitere einzelne horizontale Bohrung.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
An den Außenwänden befinden sich eine einzelne Ausstemmung, sechs runde Laschen und zwei größere Vierkantige Laschen. Die Vierkantigen befinden sich an Bug und Heck und liegen etwas niedriger als die runden Laschen.

Sonstige Informationen

Bei der Auffindung lag er auf der Seite. Acht Sandsteinplatten von je 50x20x4 cm und eine hölzerne mit Bohrungen versehene Stange von 233 cm Länge wurden im Inneren des Einbaums gefunden.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	um 1362

Sonstiges zur Datierung

Der Fund wurde durch das niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege C14-Datiert (Probe Hv-7392) mit dem Ergebnis 565 +/- 35 BP. Dies ergibt nachträglich kalibriert ein Datum von 1362 +/- 41.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage der Tafel bildet eine von Zimmermann 1987 publizierte Zeichnung. Diese konnte nur zum Teil durch Beobachtungen des Autors ergänzt werden, weil sich der Fund in der Dauerausstellung des Museums Heilbronn unter einer Plexiglasabdeckung befindet.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Mattes 1954, 68 ff.
- Zimmermann 1987a, 11ff.
- Ellmers 1980a, 7.
- Hirte 1987, Katalognr. IX. 406.



Einbaumnummer: 302

Fundort Heilbronn-Neckarau

Landkreis Heilbronn

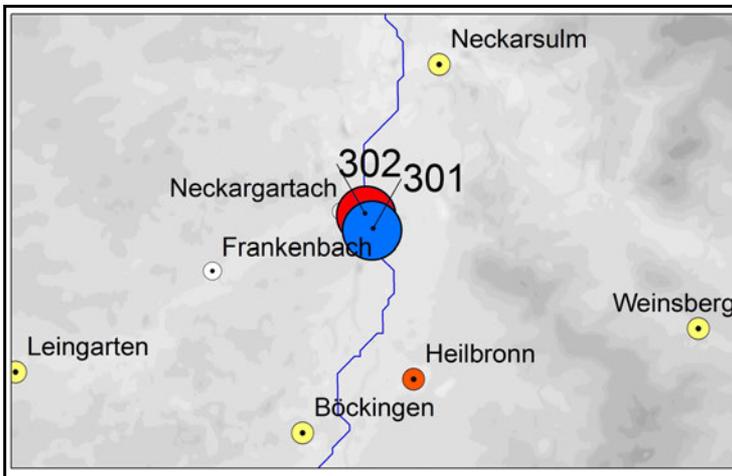
Bundesland Baden-Württemberg

Fluss Neckar

Funddatum 1953

Fundumstände

Der Einbaum wurde wie auch EN-301 bei Baggerarbeiten gefunden, allerdings in einer ca. 50 cm höher gelegenen Schicht.



Einbaum Typ:

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Im Depot des Museums der Stadt Heilbronn

Inventarnr.
NS 502/95a

Maße

Länge 98

Breite 28

Höhe 21

Zustand des Einbaums

Der Einbaum wurde bereits fragmentiert gefunden, so dass seine gesamte Länge nicht mehr feststellbar war. Das heutige Fragment wurde durch eine moderne Säge abgeschnitten und ein weiterer Schnitt ca. 10 cm vor dem Ende vorgenommen. Die rechte Seitenwand fehlt und Teile der linken sind weggebrochen.

Form

Holzart Tanne **Lage im Stamm** Zentral aus dem Stamm geschlagen.

Werkzeugspuren Nicht erkennbar.

Rumpfform
Die Rumpfform ist kastenförmig. An den Inneren Stockkanten von Boden und Seitenwänden ist ein 3 cm breiter Absatz stehen gelassen worden. Der Übergang von Boden zu den Seitenwänden folgt der Stammrundung.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als massiver Block gebildet, welcher innen und außen schräg anläuft.

Heckform
Nicht erhalten.

Anzahl der Bohrungen 6

Anzahl der Laschen 2

Lage der Bohrungen
Es befindet sich ein schräg nach vorne geführtes Bohrungspaar im Bugblock und eine einzelne fast vertikal geführte Bohrung in der rechten Außenwand. Zusätzlich befinden sich drei offene Bohrungen oder Nuten am Bugblock. Jeweils eine an jeder Außenwand.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In der linken Außenwand befinden sich eine große, ausgebrochene Lasche und eine flache Ausstemmung.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Mattes 1954, 70.
- Hirte 1987, Katalognr. IX. 407.
- Zimmermann 1987b, 46.



Einbaumnummer: 303

Fundort Kochendorf

Landkreis Heilbronn

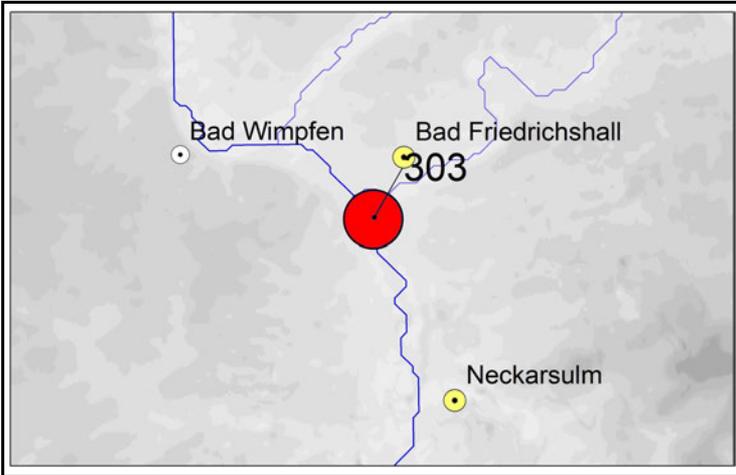
Bundesland Baden-Württemberg

Fluss Neckar

Funddatum 1922

Fundumstände

Der Einbaum wurde bei Baggerarbeiten in 3 m Tiefe gefunden und dabei wohl stark beschädigt.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen bzw. zerstört.

Inventarnr.

Maße

Länge 350

Breite 40

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Die Länge wird grob mit 3-4 m Länge angegeben. Gefunden wurde wohl nur ein Teil des Bodens. Laut Zimmermann ist heute nur noch ein 50 cm langes Fragment (Lineal) im Museum Bad Wimpfen erhalten. Dies ist allerdings laut Herrn Haberhauer, ehemaliger Stadtarchivar Bad Wimpfen, verschollen (Telefonat vom 04.11.2013).

Form

Holzart Eiche

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Im Umkreis von 7 m des Einbaums wurden zehn Spitzisenbarren gefunden, was Zimmermann dazu bringt eine keltische Datierung zu vermuten. Nach persönlicher Mitteilung von Herrn G. Wieland vom der Landesdenkmalpflege Baden-Württemberg wurde der Einbaum aber dendrochronologisch in das späte Mittelalter datiert.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Vermutlich spätmittelalterlich.

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. IX. 410.
- Mattes 1954, 73.
- Zimmermann 1987b, 43f.



Einbaumnummer: 304

Fundort Neckarmühlbach

Landkreis Neckar-Odenwald-Kreis

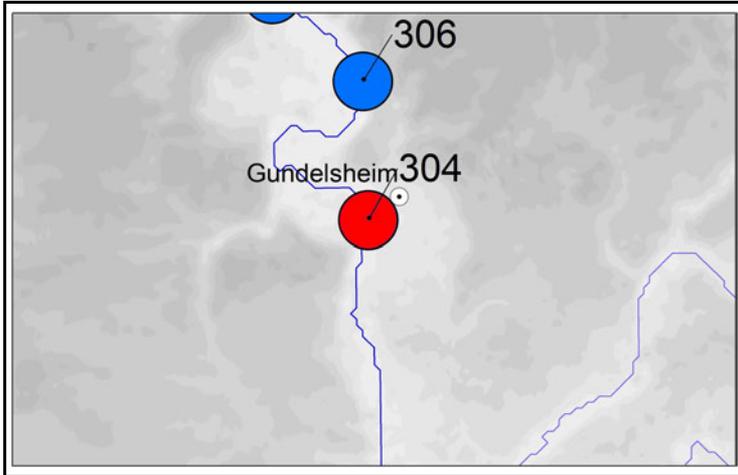
Bundesland Baden-Württemberg

Fluss Neckar

Funddatum 1933

Fundumstände

Der Fund wurde am linken Neckarufer bei Bau der Staustufe Gundelsheim unter einer 5 m starken Schicht aus Lehm und Schlick geborgen.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Schiffahrtsmuseum Hassmersheim

Inventarnr.

Maße

Länge 378

Breite 45

Höhe 28

Zustand des Einbaums

Der Einbaum war wohl ursprünglich fast komplett erhalten. Heute fehlt die gesamte linke Seitenwand. Die rechte Seitenwand ist fragmentiert. Sonst befindet sich das Holz in einem guten Zustand. Die Oberfläche des Stückes ist wohl sehr intensiv gereinigt worden, so dass von der historischen Oberfläche nur wenig erhalten ist. Mehrere Risse und Astlöcher sind vorhanden.

Form

Holzart Tanne

Lage im Stamm

Der Einbaum wurde zentral aus dem Stamm geschlagen. Die Wurzelrichtung der vermutlichen Tanne liegt in Richtung des definierten Bugs.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Die Rumpfform ist kastenförmig. Die Aufsicht des Einbaums ist leicht trapezförmig, so dass die Breite am Bug 38 cm beträgt, am Heck 45 cm.

Einbauten in Rumpf
Keine.

Bugform
Der Bug ist als schmalerer Block gebildet, welcher innen und außen schräg anläuft. Innen besitzt er zum Boden keinen Absatz sondern läuft einfach aus.

Heckform
Das Heck ist als Block gebildet, welcher innen und außen schräg anläuft. Dieser ist etwas massiver als der Bugblock. Innen besitzt er zum Boden keinen Absatz sondern läuft einfach aus.

Anzahl der Bohrungen 5

Anzahl der Laschen 11

Lage der Bohrungen
Am Bug befindet sich ein Bohrungspaar, welches schräg nach außen geführt ist. Auf der linken Seite befinden sich im Boden zwei Bohrungen. Die größere liegt in der Flucht einer größeren ausgebrochenen Lasche. Ebenso befindet sich am Heck eine ausgebrochene Bohrung im Boden auf Höhe der größeren Lasche.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Die Verteilung der Laschen und Ausstemmungen an der erhaltenen rechten Außenwand ist überraschend symmetrisch, was die Anzahl, als auch die Platzierung angeht. So kommt eine große Lasche gefolgt von jeweils zwei Paaren aus Lasche und Ausstemmung vor. Nur eine etwa mittig angebrachte Lasche, welche auch etwas tiefer sitzt, fällt aus der Symmetrie.

Sonstige Informationen

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

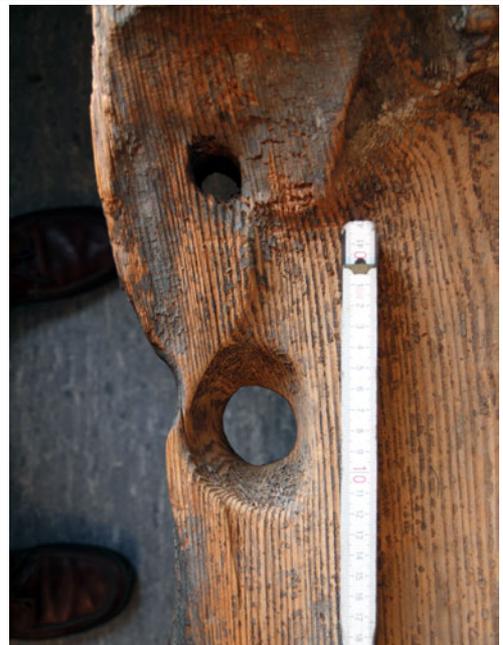
Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Grundlage für die Tafel bilden eigene Beobachtungen, eine skizzenhafte Beschreibung mit Aufmaß und die Fotodokumentation des Autors mit Unterstützung durch eine studentische Hilfskraft.
Fotos: Kröger 2013.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. IX. 413.
- Gutmann 1934, 154ff.
- Mattes 1954, 72.
- Zimmermann 1987b, 43.
- Zimmermann 2013, 147.



Einbaumnummer: 305

Fundort Stuttgart-Gaisenburg

Landkreis Stuttgart

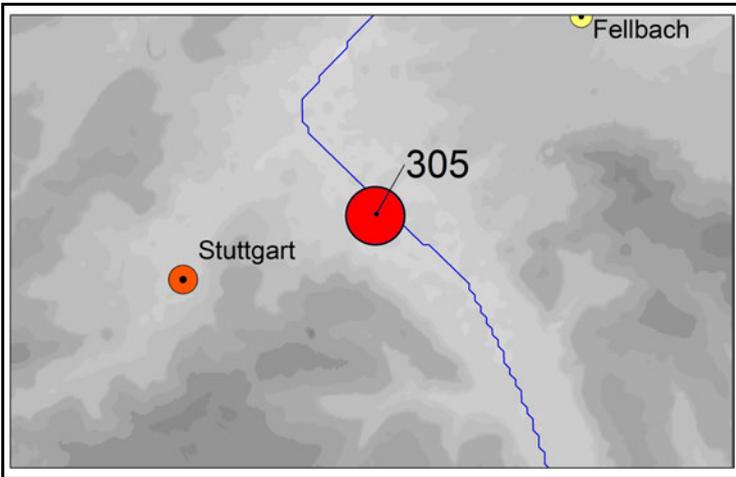
Bundesland Baden-Württemberg

Fluss Neckar

Funddatum 1878

Fundumstände

Wurde beim Bau eines Gasbehälters unter 6 m Schlamm und Sand auf einem Kiesbett ruhend gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Nicht erhalten.

Inventarnr.

Maße

Länge 700

Breite 50

Höhe 0

Zustand des Einbaums
Unbekannt.

Form

Holzart Unbekannt

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Unbekannt.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Unbekannt.

Heckform
Unbekannt.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
In den Seitenwänden sollen sich Löcher befinden haben.

Sonstige Informationen

Im Inneren sollen sich Sandsteinplatten befunden haben.

Datierung

Ergebnis-d	<input type="text"/>
Anzahl der Ringe	<input type="text"/>
t-TH Wert	<input type="text"/>
t-TB Wert	<input type="text"/>
Absolutes Ergebnis	<input type="text"/>

Sonstiges zur Datierung

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Keine.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. IX. 434.
- Mattes 1954, 73.
- Trölsch 1902, 97.
- Zimmermann 1987b, 43.



Einbaumnummer: 306

Fundort Haßmersheim

Landkreis Neckar-Odenwald-Kreis

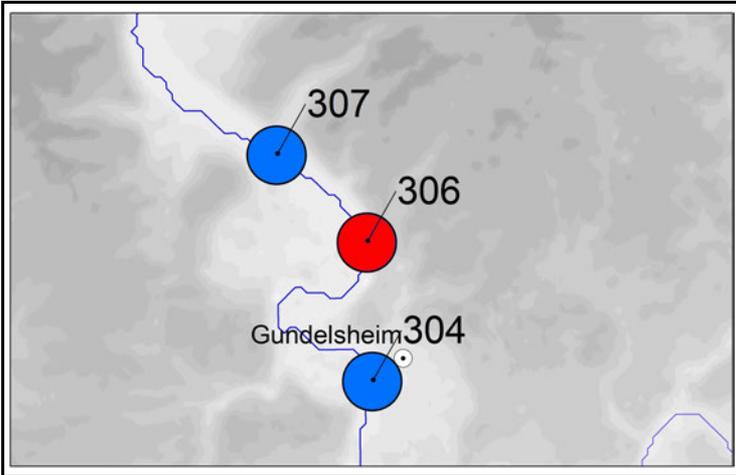
Bundesland Baden-Württemberg

Fluss Neckar

Funddatum 1951

Fundumstände

Der Einbaum wurde wohl am Ufer angeschwemmt gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Unbekannt.

Inventarnr.

Maße

Länge

Breite 35

Höhe

Zustand des Einbaums

Der Zustand des Einbaums ist unbekannt, allerdings wird gesagt, dass noch Reste von Rinde erhalten geblieben seien und das verwendete Material wohl Buchenholz war.

Form

Holzart Sonstiges

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Der Querschnitt war halbrund, ohne ausgeprägte Kimm.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Der Bug wird als "senkrecht abgeschnitten" beschrieben.

Heckform
Das Heck wird als "senkrecht abgeschnitten" beschrieben.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

In der Oberkante der Seitenwände befanden sich wohl "Reste zahlreicher Nägel". Mattes hält den Fund für einen Backtrog.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

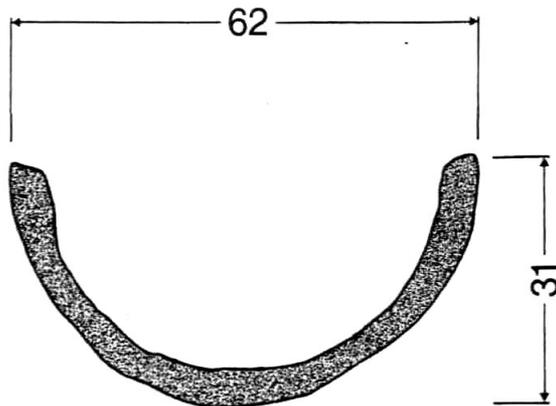
--

Tafelgrundlage/Abbildungen:

--

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. IX. 405.
- Mattes 1954, 72.
- Zimmermann 1987b, 44f.



Hassmersheim

2. großmünzform *aus 1951* ungelöffelt (bei 8 M. Arch.) *hauk*
folgt, gegenwärtig in der Größe *100g*
 räumlich im Kreis geformt *schwierig* / *Keim - min.*
mit geringen Krümmung
im 18. Jhd. *tiefe 2,5 cm*

Länge: 2 m. Wandstärke 3 cm Breite 0,50 m

Bestandteil: Bruchstücke gefaltet, in der Fläche gelblich, sind hellbraun auf dem Stein, räumlich, und wenn nicht eingepflügt am Rand; Seite etwas mehr abnutzt, oberflächlich in der Fläche gut geputzt.

Wahl: Backtrog, wenig benutzt, zum Aufhängen von Leinwand, z. B. im Mittelalter geputzt, nicht lange im Wasser.

3. H. bewelt *Mai 1054* aus dem Stein

Einbaumnummer: 307

Fundort Neckarzimmern

Landkreis Neckar-Odenwald-Kreis

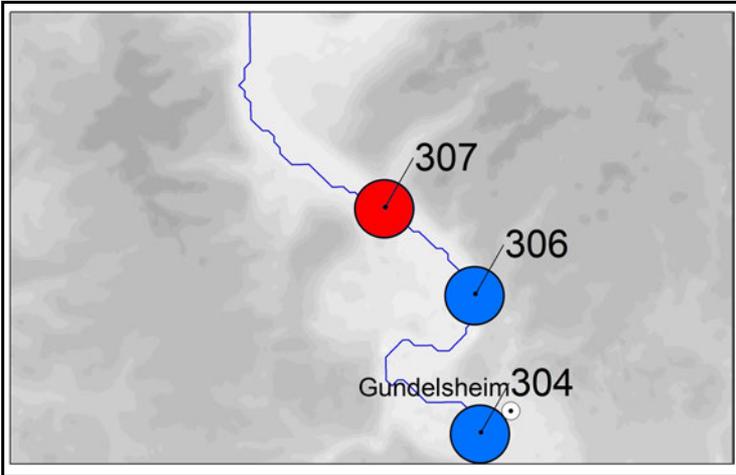
Bundesland Baden-Württemberg

Fluss Neckar

Funddatum 1951

Fundumstände

Der Einbaum wurde wohl am Ufer angeschwemmt gefunden.



Einbaum Typ: unbekannt

Tafel vorhanden:

Lagerungsort Verschollen.

Inventarnr.

Maße

Länge 430

Breite 40

Höhe 15

Zustand des Einbaums

Der Fund war wohl in seiner gesamten Länge erhalten. Es ist zu vermuten, dass die Oberkanten der Seitenwände fehlen. Ursprünglich befand sich der Einbaum wohl im Museum in Neckarelz. Dort ist er aber nach Auskunft von Herrn Senk, Vorsitzender des Heimatvereins, nicht mehr vorhanden (Telefonat vom 5.11.2013).

Form

Holzart Unbekannt

Lage im Stamm Unbekannt.

Werkzeugspuren Unbekannt.

Rumpfform
Die Rumpfform ist kastenförmig. An den Inneren Stockkanten von Boden und Seitenwänden ist ein 3 cm breiter Absatz stehen gelassen worden.

Einbauten in Rumpf
Unbekannt.

Bugform
Der Bug soll gerade abgeschnitten sein.

Heckform
Das Heck soll gerade abgeschnitten sein.

Anzahl der Bohrungen 0

Anzahl der Laschen 0

Lage der Bohrungen
Unbekannt.

Lage der Laschen und Ausstemmungen
Unbekannt.

Sonstige Informationen

Mattes erwähnt "Runen" auf der Unterseite der Funde, welche er aber als Kerben für ein Lager (?) anspricht.

Datierung

Ergebnis-d	
Anzahl der Ringe	
t-TH Wert	
t-TB Wert	
Absolutes Ergebnis	

Sonstiges zur Datierung

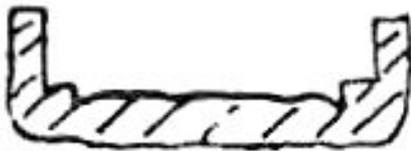
--

Tafelgrundlage/Abbildungen:

Mattes 1954, 72 und Zimmermann 1987b, 49.

Literatur

- Hirte 1987, Katalognr. IX. 414.
- Mattes 1954, 72.
- Zimmermann 1987b, 44f.



Neckar-
zimmer

3. Neckar May 1954 ausgegraben
in einem kleinen Neckarzweigen
unmittelbar aus der Größe der Ringe

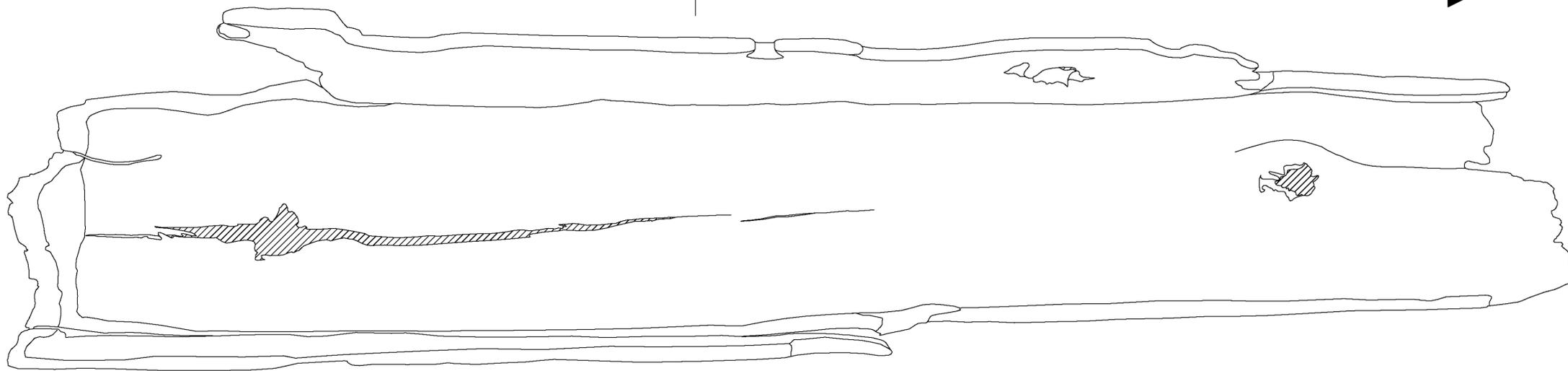
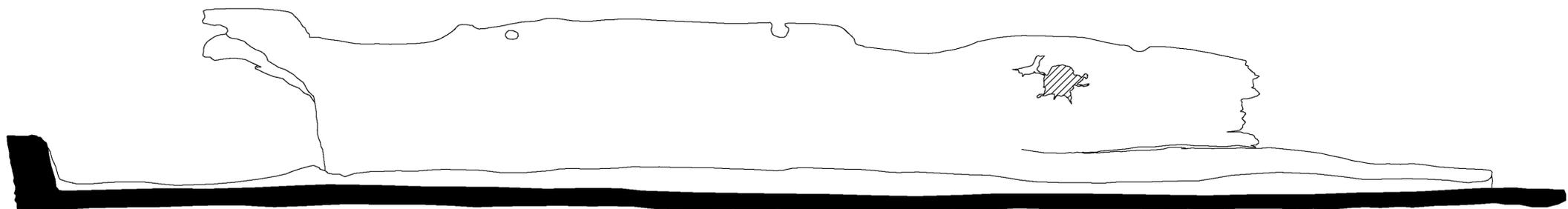
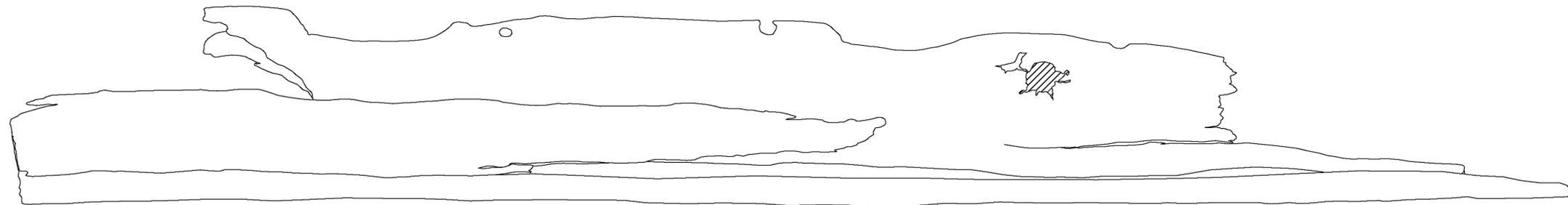
Länge 4,30m Breite 0,40m Tiefe 1,50cm
Wandstärke 4/5cm

*besonders: großformatig, gelb, werden für mich stark, alle
 auffällig, die Ringe sind auf der Oberseite, 10cm, die
 abgesetzt u. verformt 5cm Höhe mitgeführt. 1 auf der Oberseite
 2 auf der Unterseite*

„Runen“ auf der Unterseite: = Langensölden

vollst. kein Loch
4 Ringe
1 1/2 Ringe

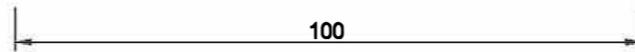
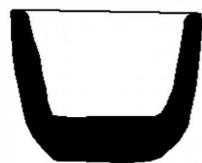
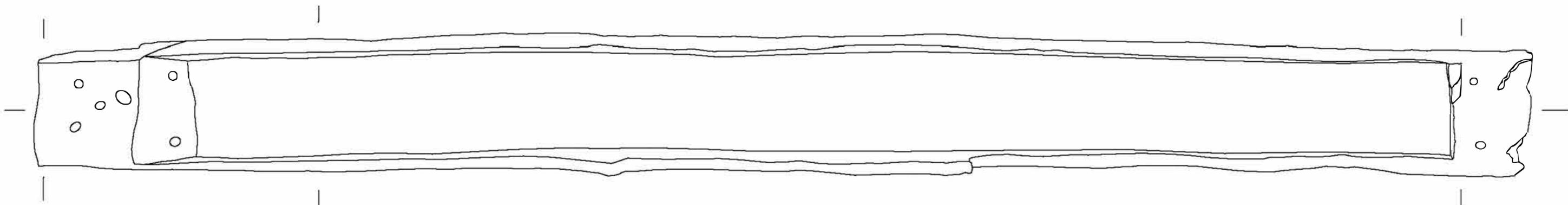
TAFELN



100



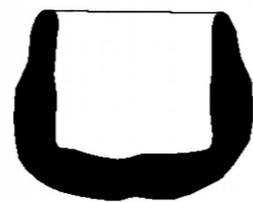
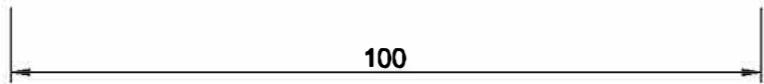
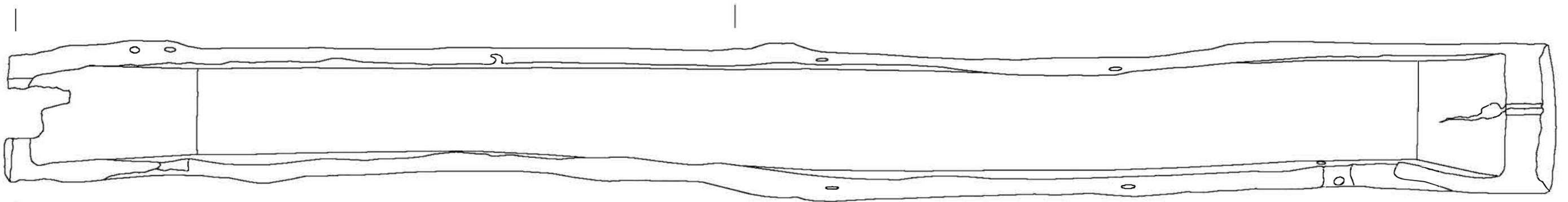
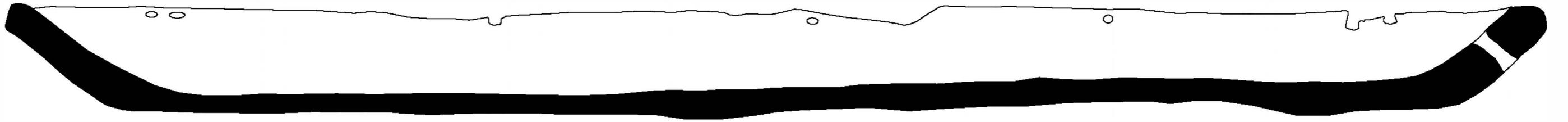
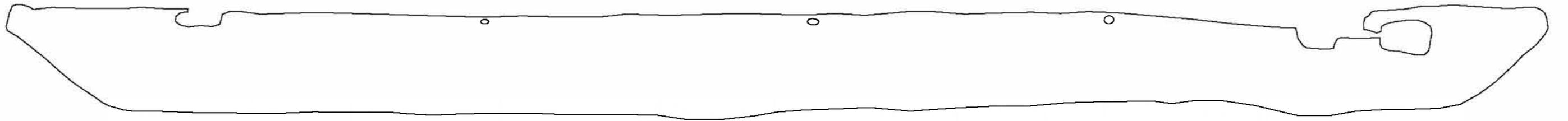
EN-2
Fundort: Bamberg
Datierung: nach 1123d



EN-3

Fundort: Staffelbach

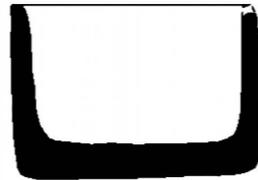
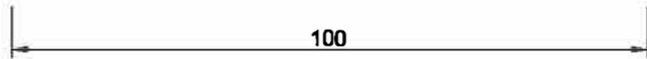
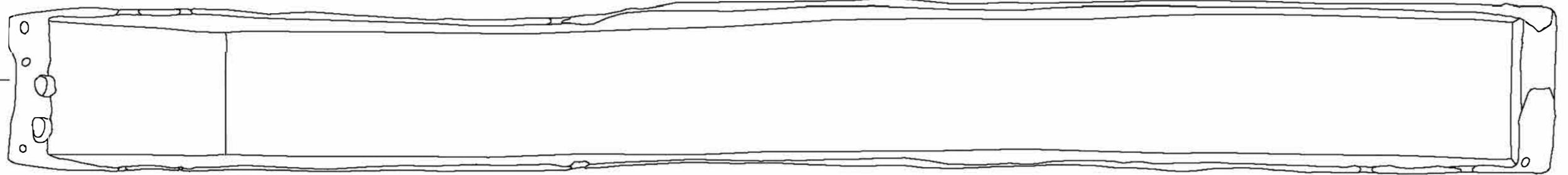
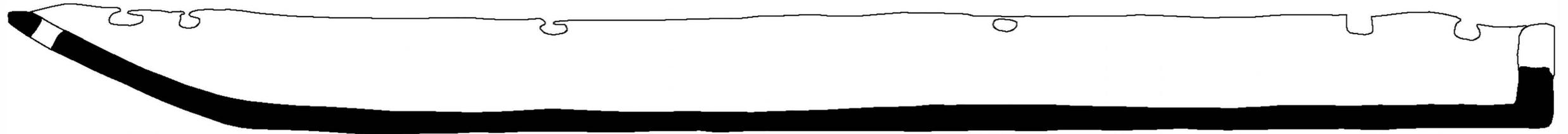
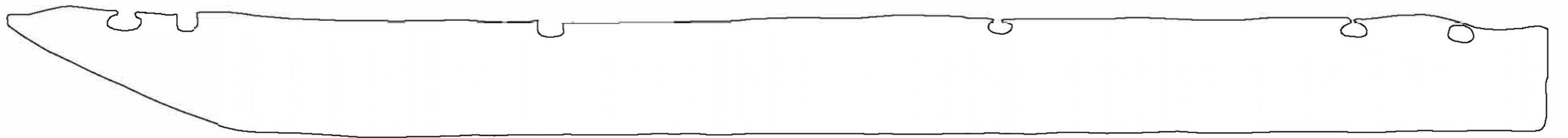
Datierung: nicht datiert



EN-4

Fundort: Stettfeld

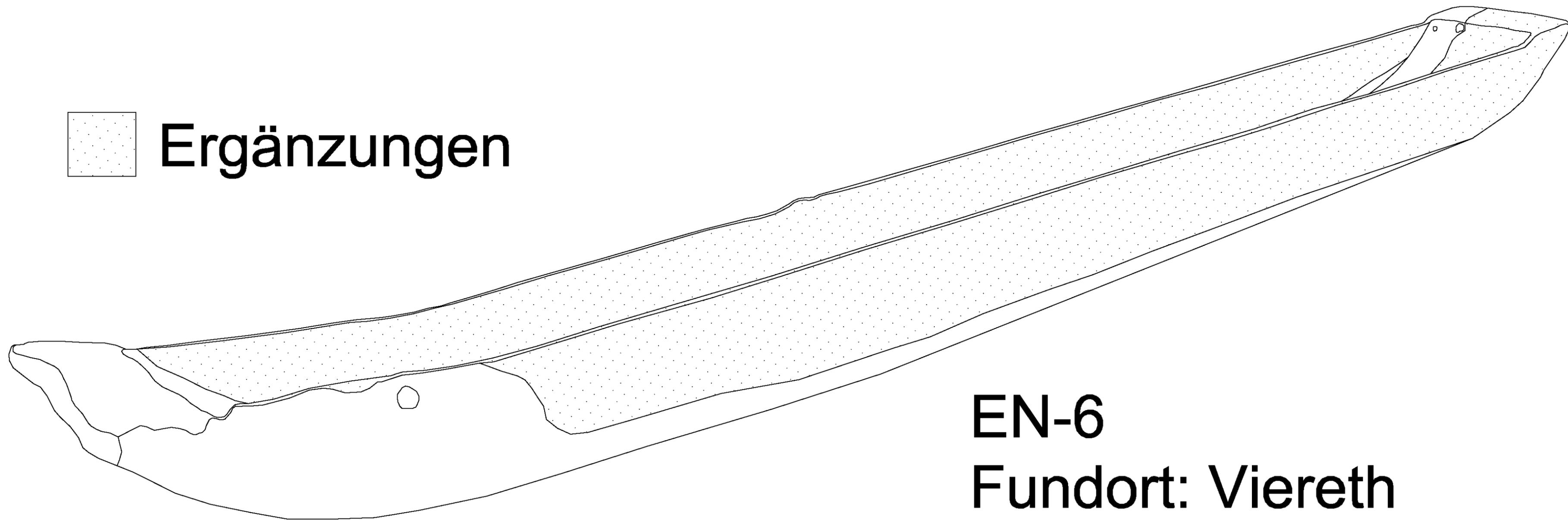
Datierung: nicht datiert



EN-5

Fundort: Viereth

Datierung: nicht datiert

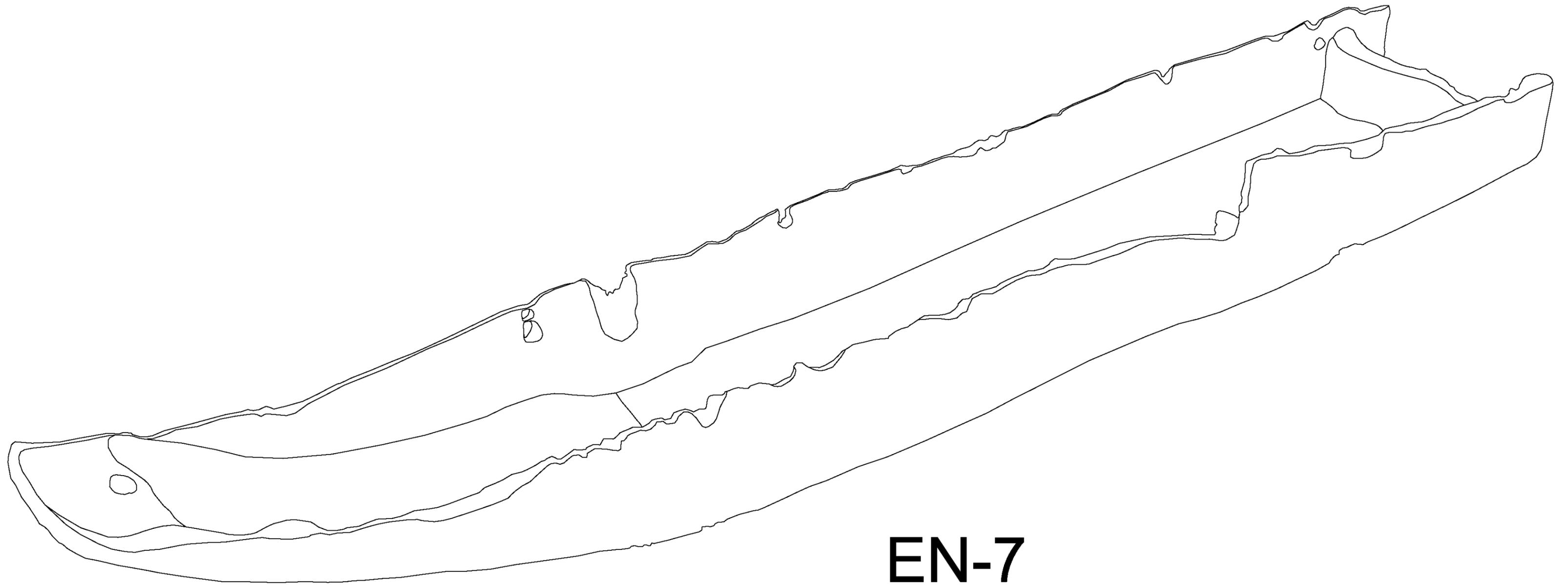


Ergänzungen

EN-6

Fundort: Viereth

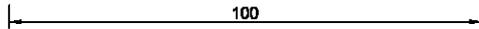
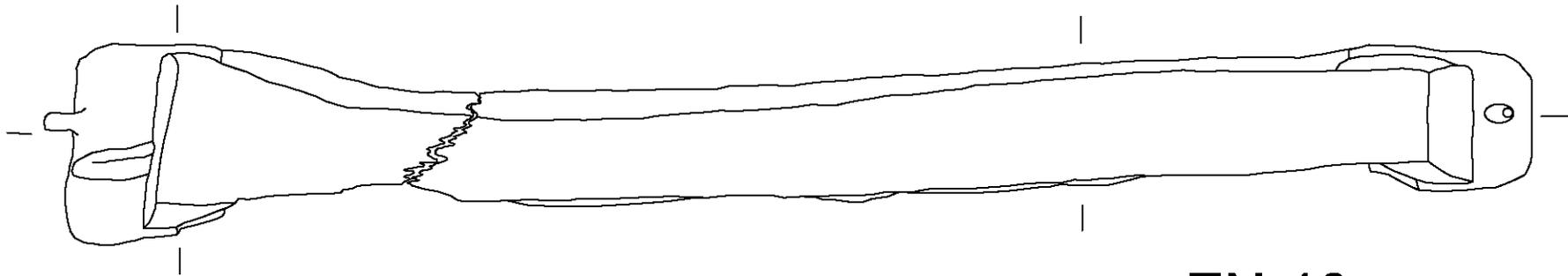
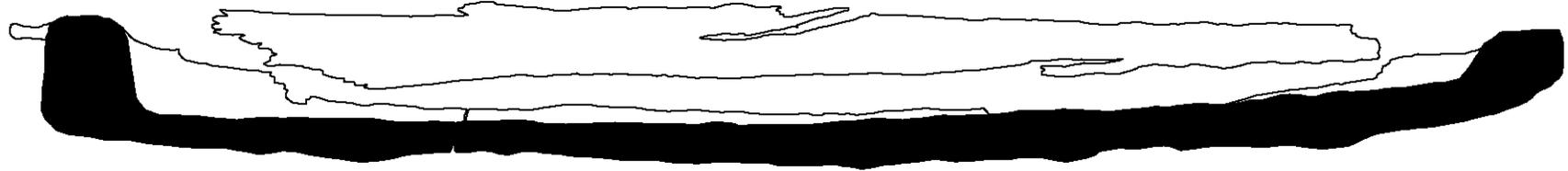
Datierung: nicht datiert



EN-7

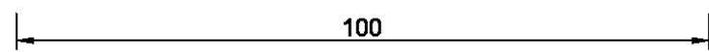
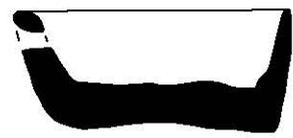
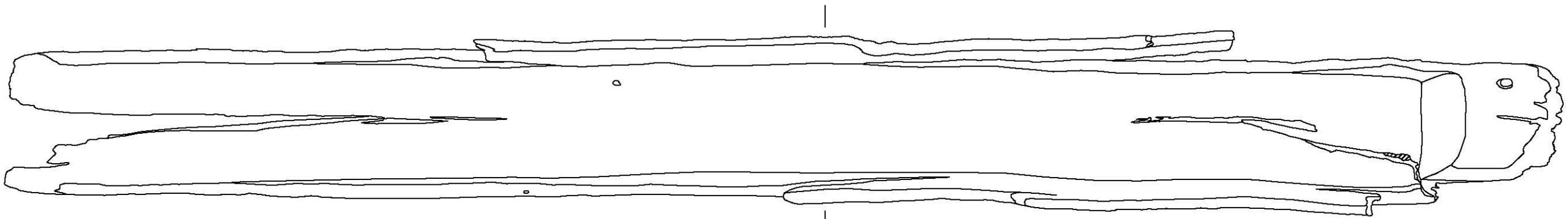
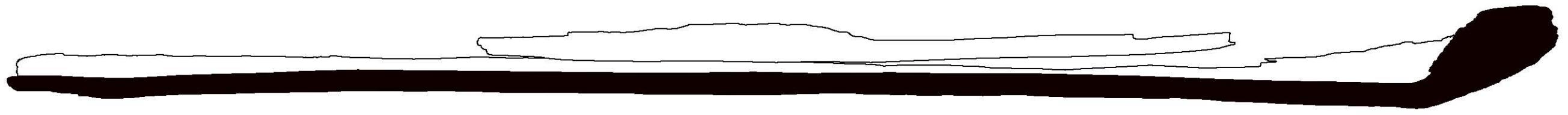
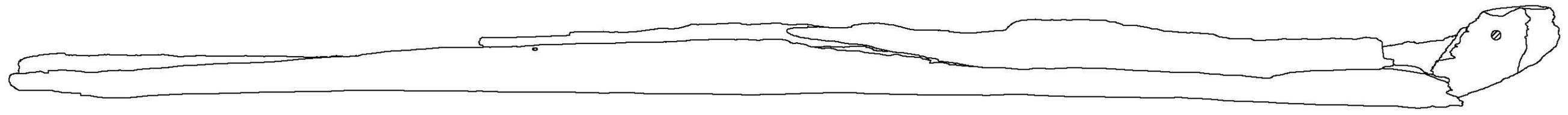
Fundort: Viereth

Datierung: nicht datiert

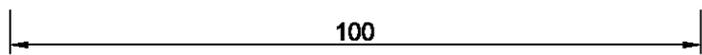
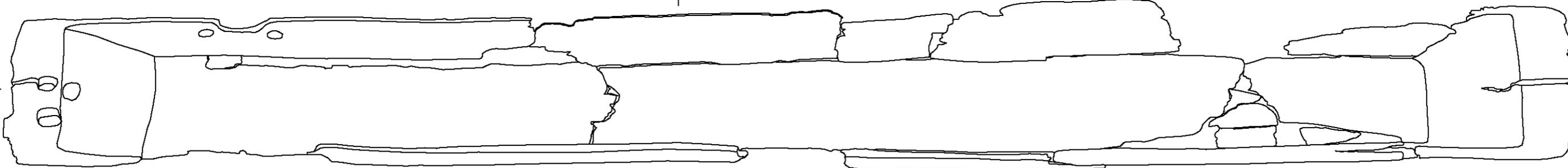
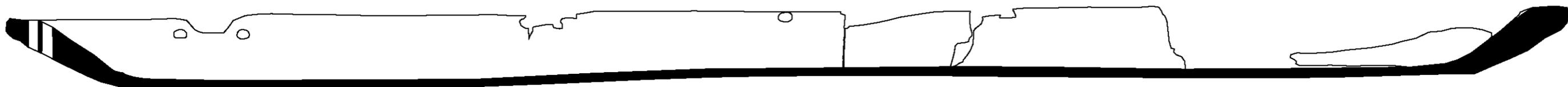
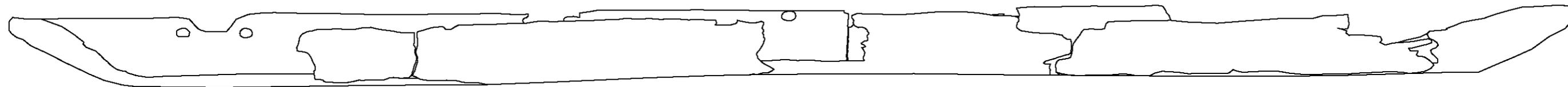


EN-10

**Fundort: Großheubach
Verschollen**



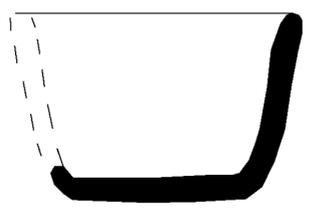
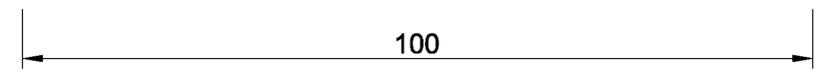
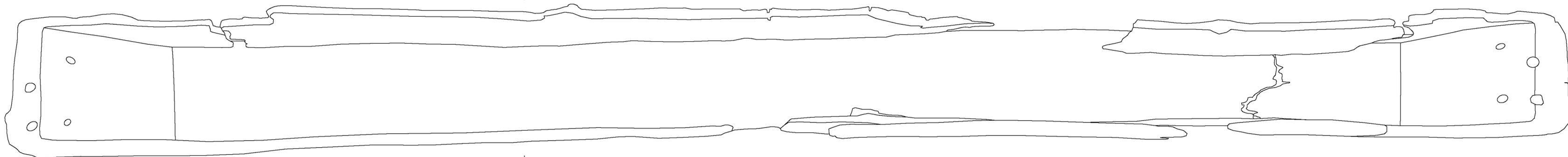
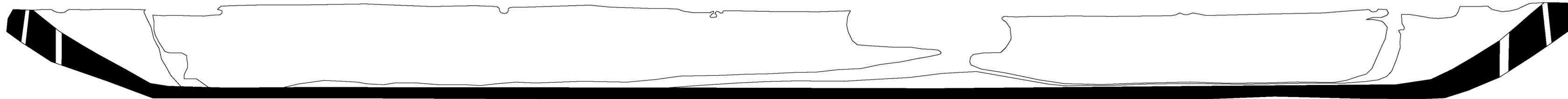
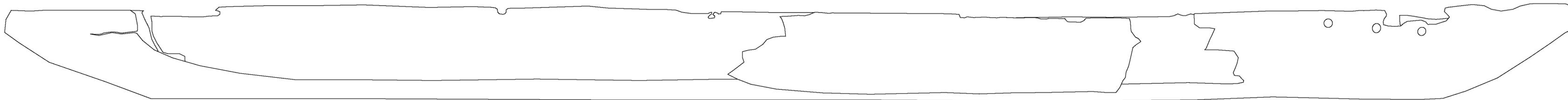
EN-11
Fundort: Kleinheubach
Datierung: nach 1312d



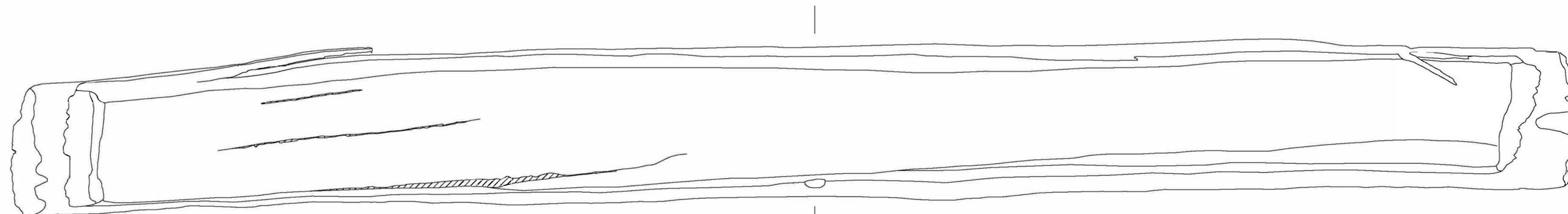
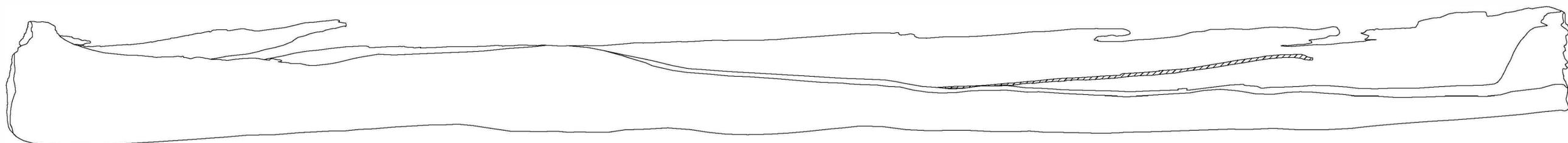
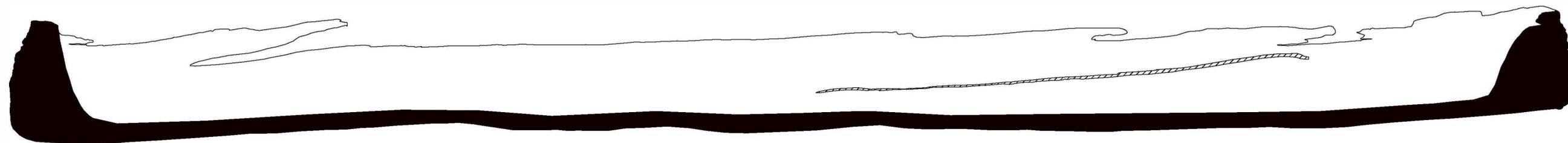
EN-12

Fundort: Unterleitenbach

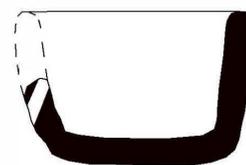
Datierung: nach 1346d



EN-13
Fundort: Unterleiterbach
Datierung: nach 1321d



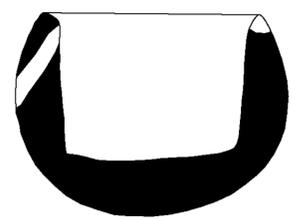
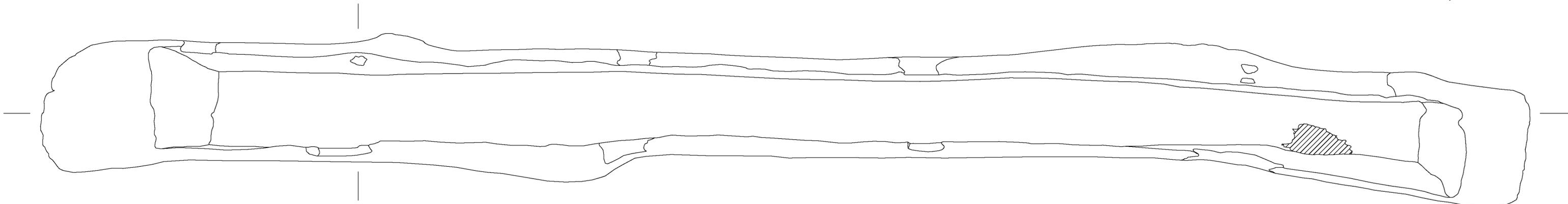
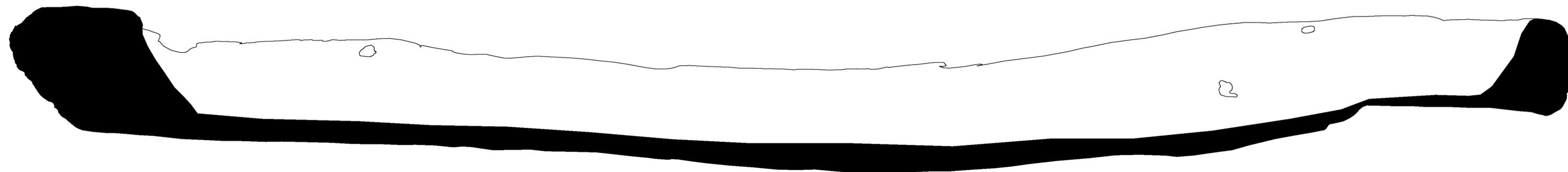
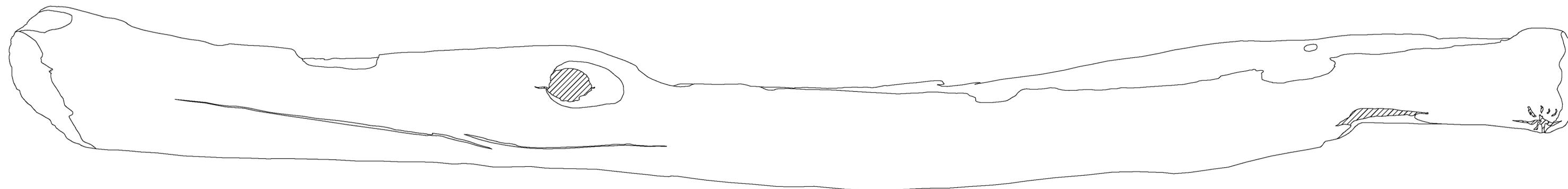
100



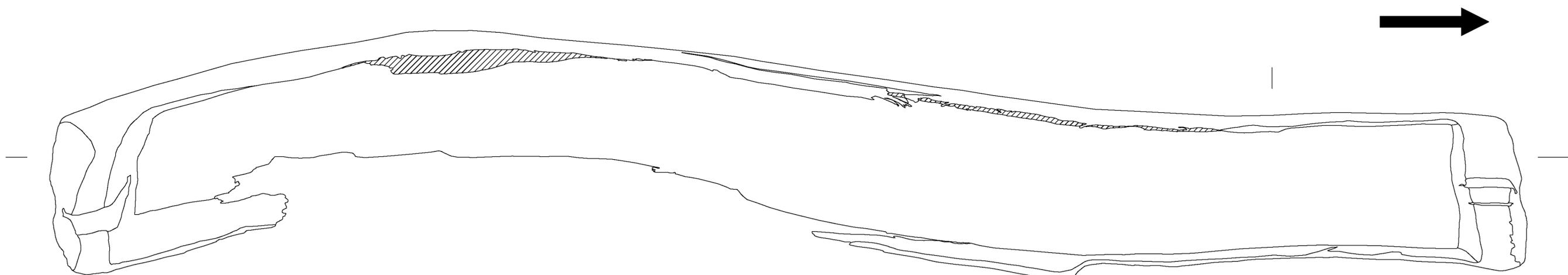
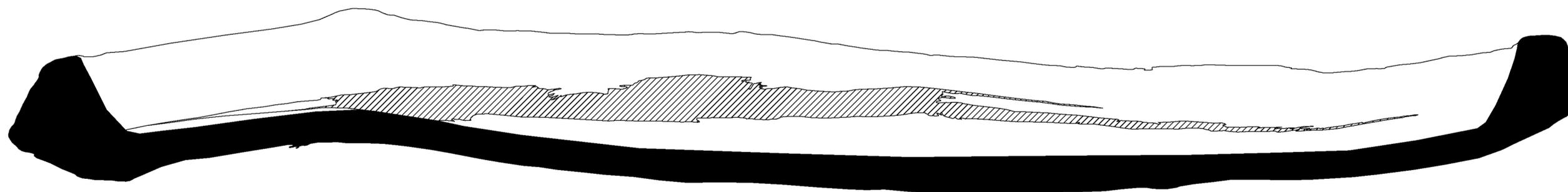
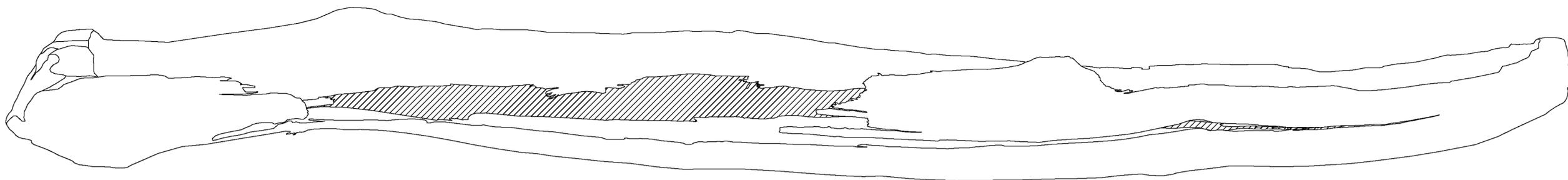
EN-19

Fundort: Großkrotzenburg

Datierung: nicht datiert



EN-20
Fundort: Klein-Krotzenburg
Datierung: nicht datiert



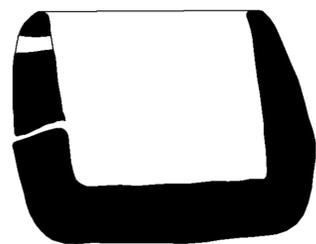
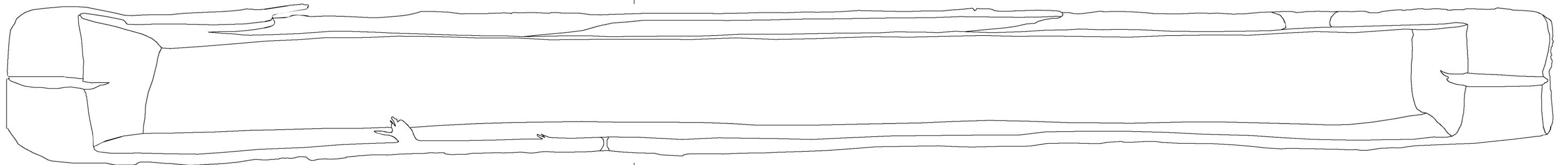
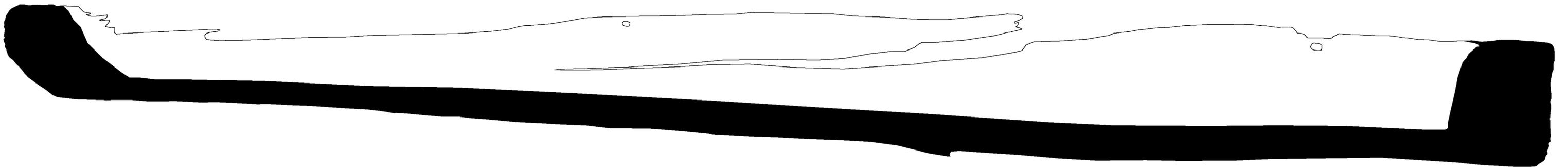
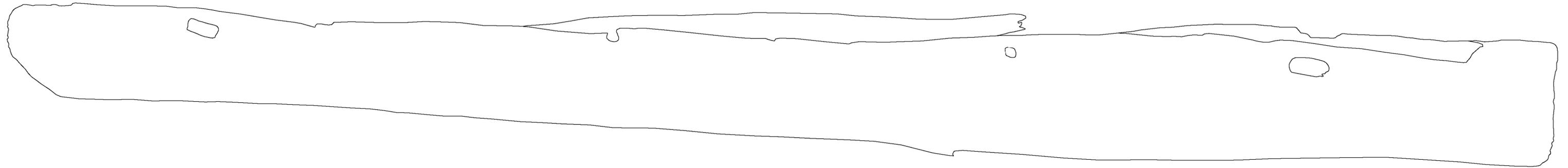
100



EN-21

Fundort: Klein-Krotzenburg

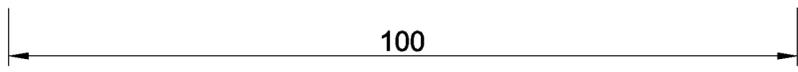
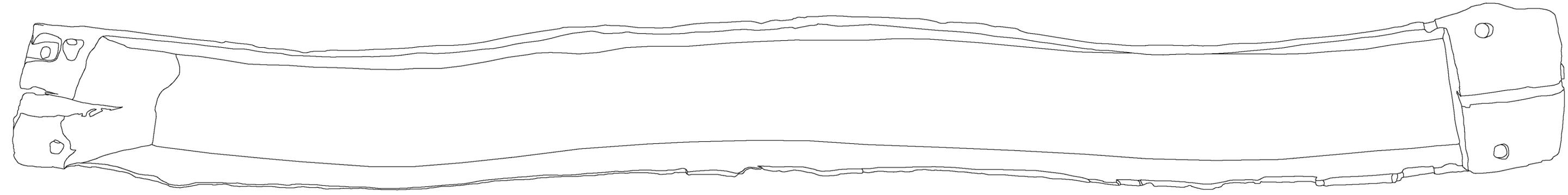
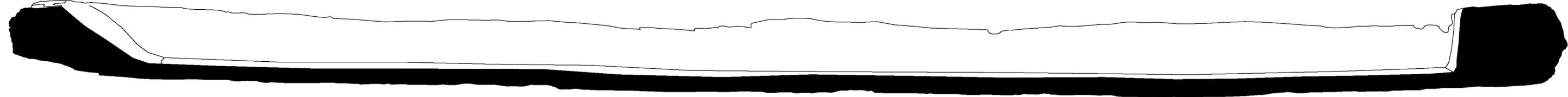
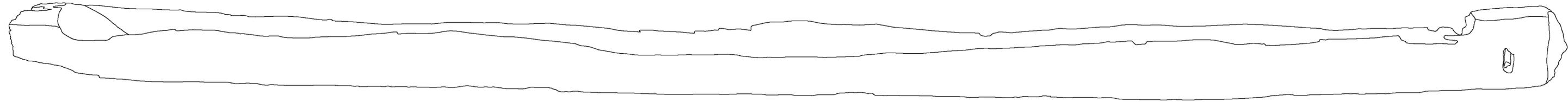
Datierung: nicht datiert



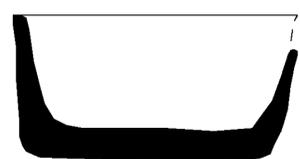
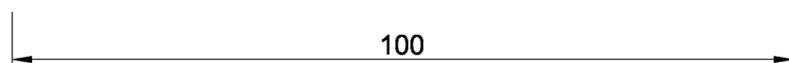
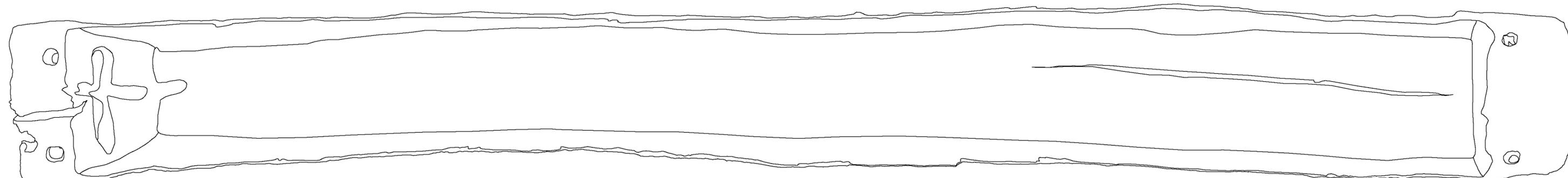
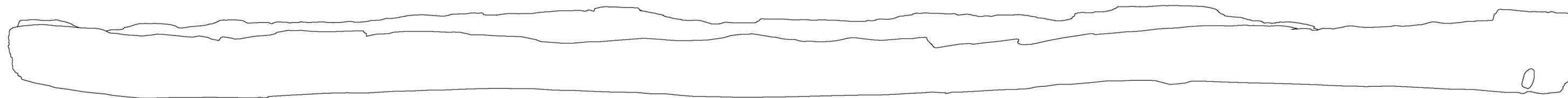
EN-22

Fundort: Unbekannt

Datierung: nicht datiert



EN-23
Fundort: Garstadt
Datierung: nach 1360d



EN-24

Fundort: Garstadt

Datierung: nach 1356d

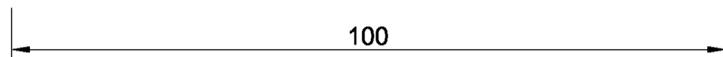
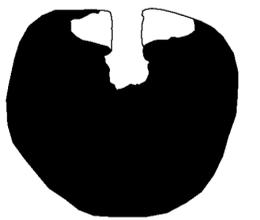
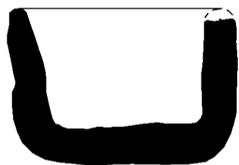
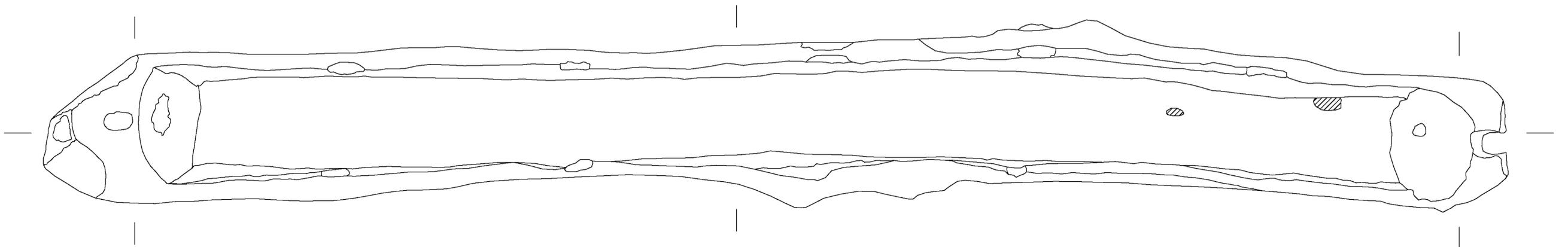
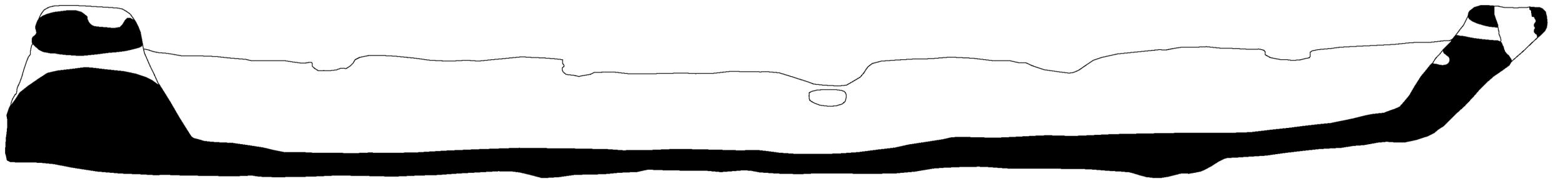


100

EN-25

Fundort: Klein-Welzheim

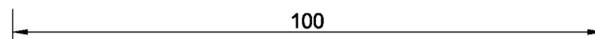
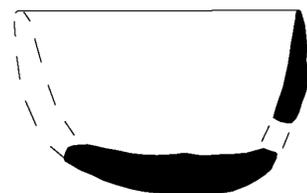
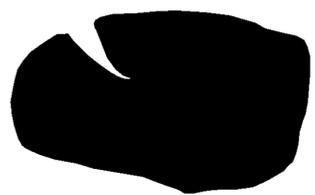
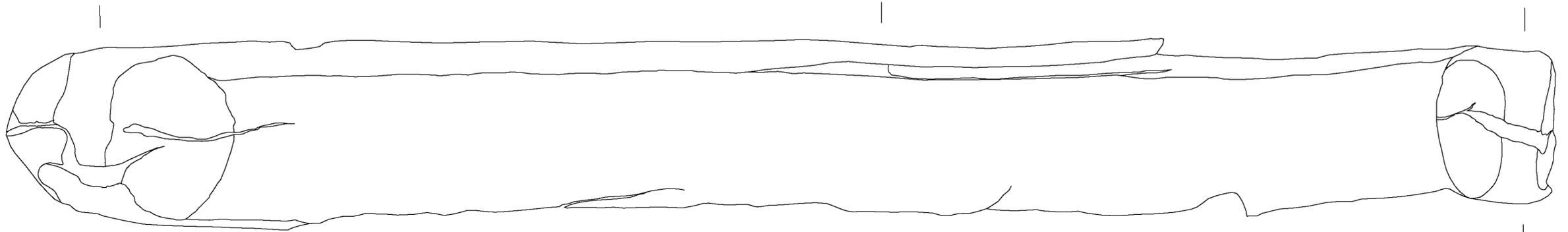
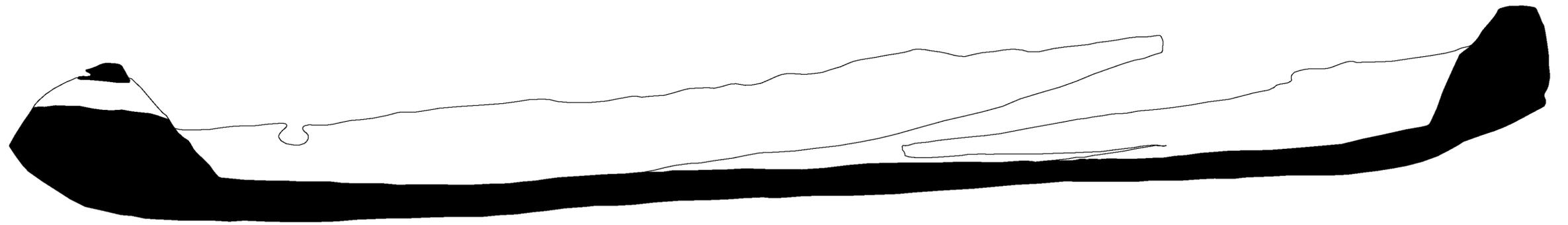
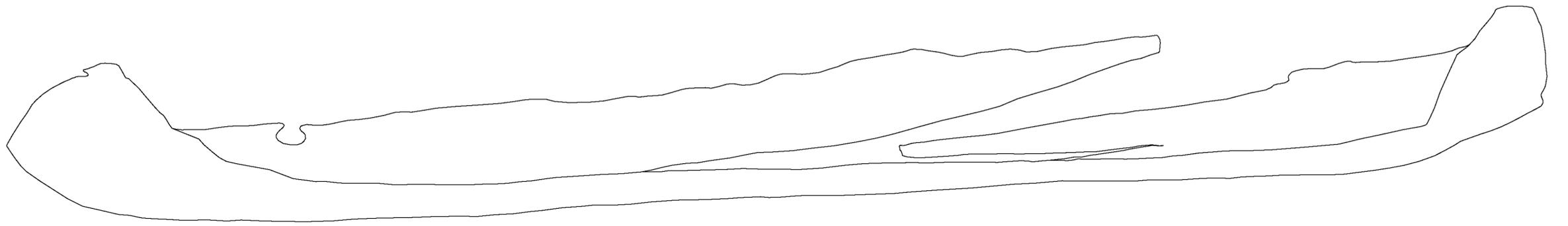
Datierung: nach 1408d



EN-26

Fundort: Klein-Welzheim

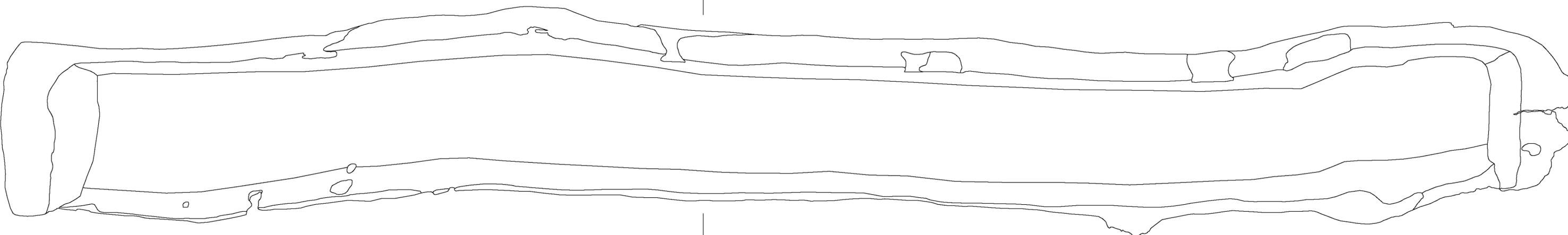
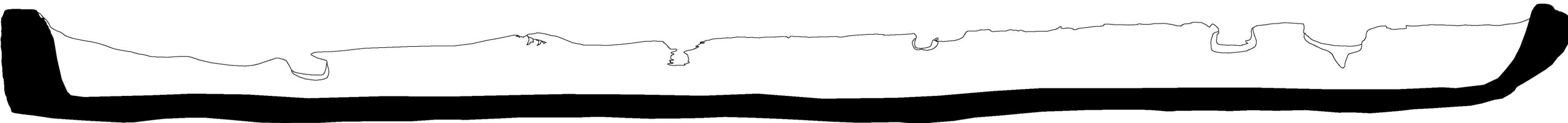
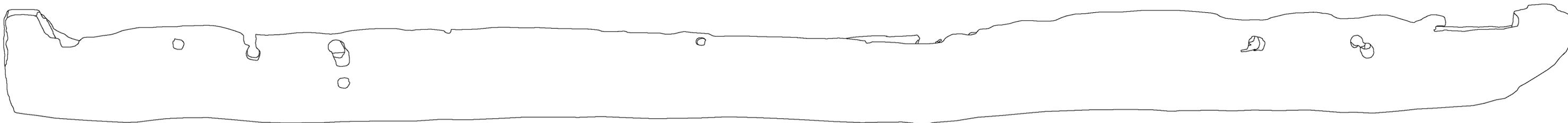
Datierung: nach 1457d



EN-27

Fundort: Unbekannt

Datierung: nicht datiert



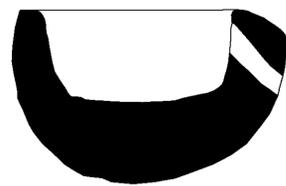
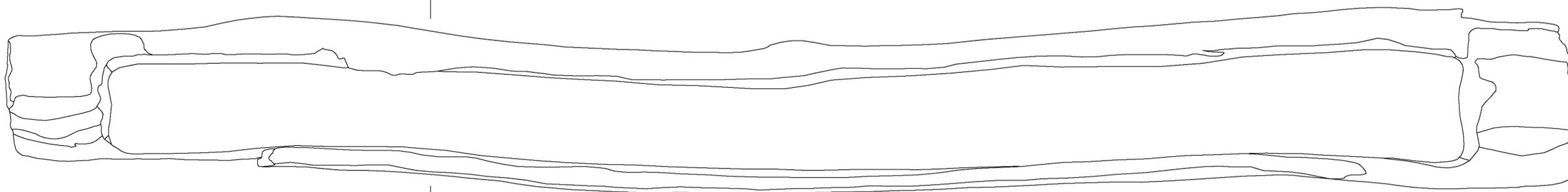
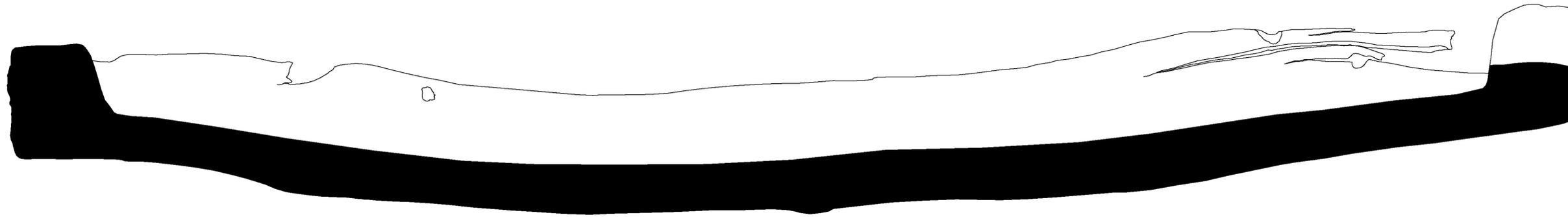
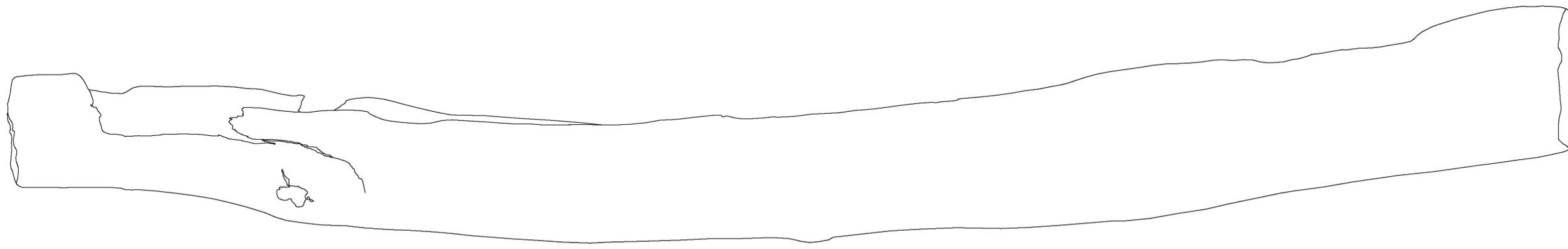
100



EN-28

Fundort: Seligenstadt

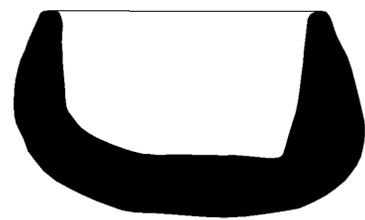
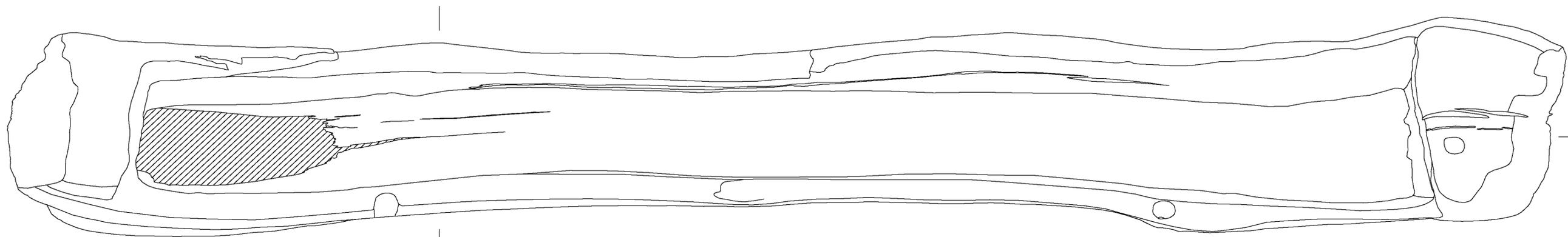
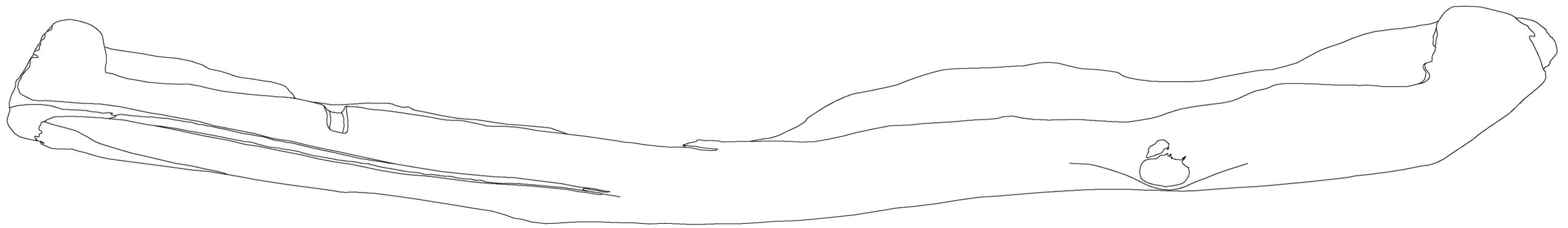
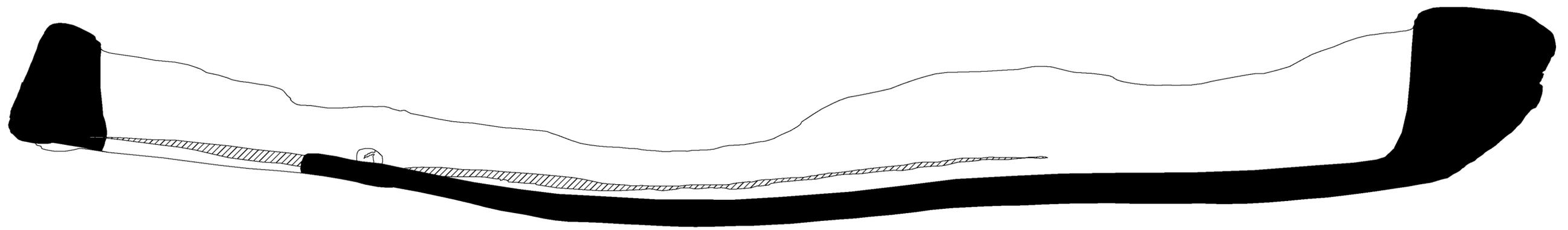
Datierung: event. nach 1121d



EN-29

Fundort: Seligenstadt

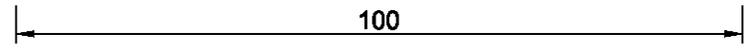
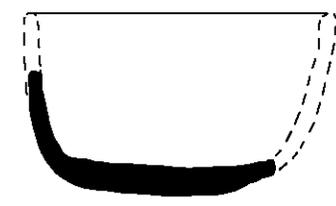
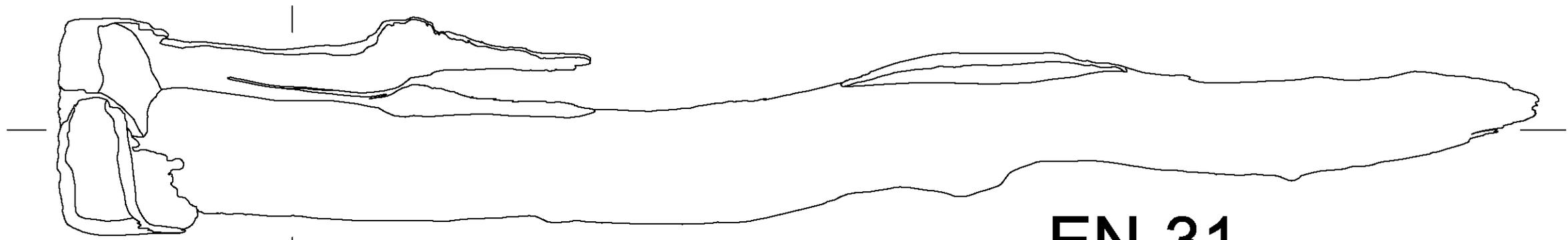
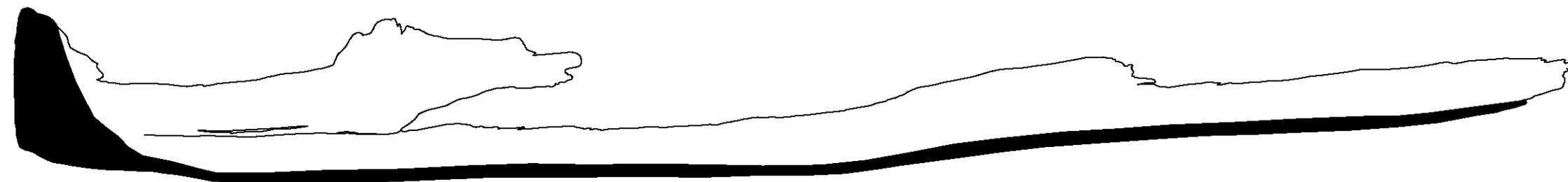
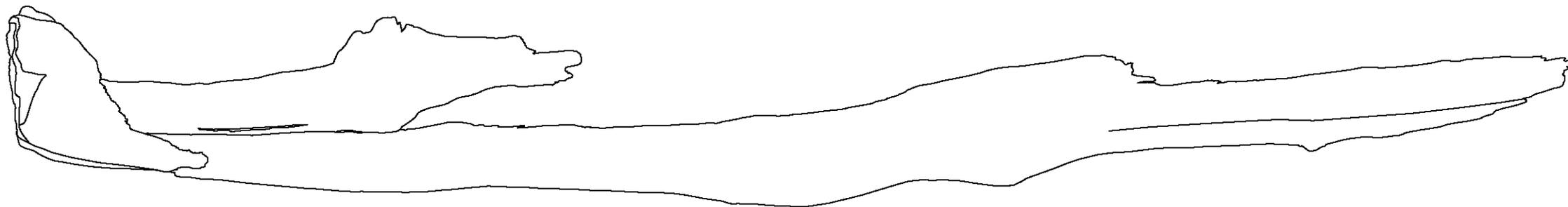
**Datierung: nach 1048d oder
1242d**



EN-30

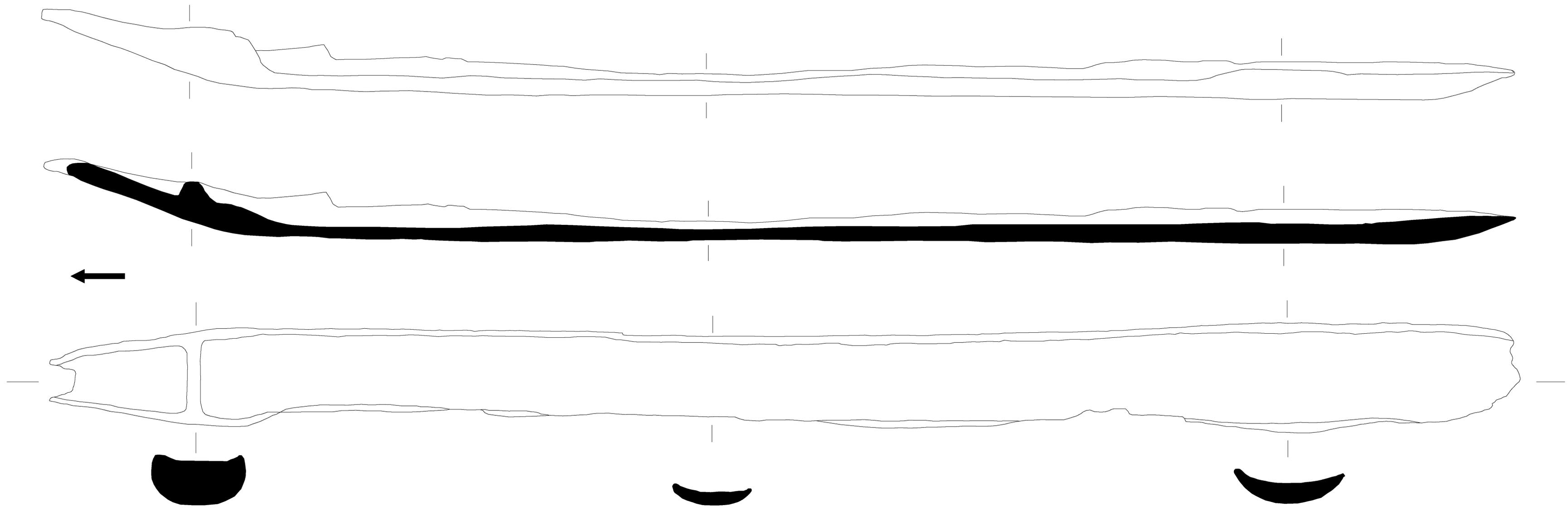
Fundort: Seligenstadt

Datierung: nach 1422d

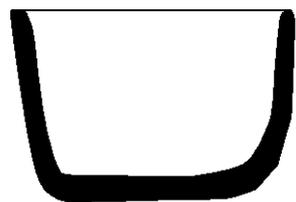
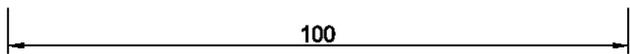
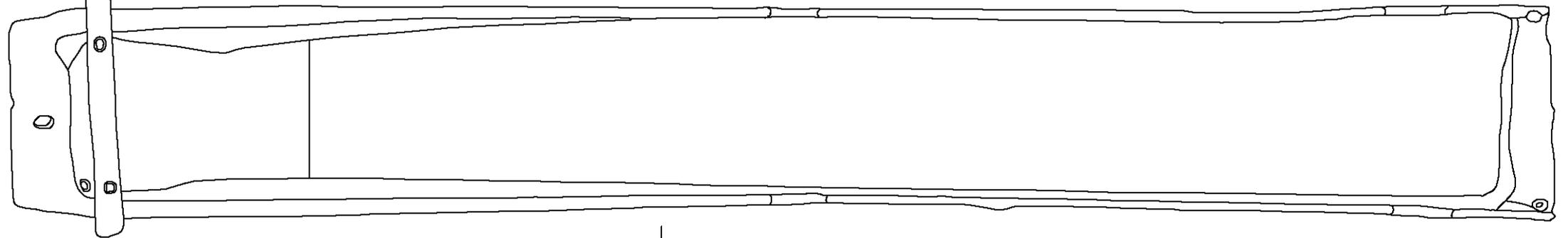
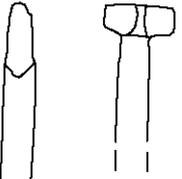
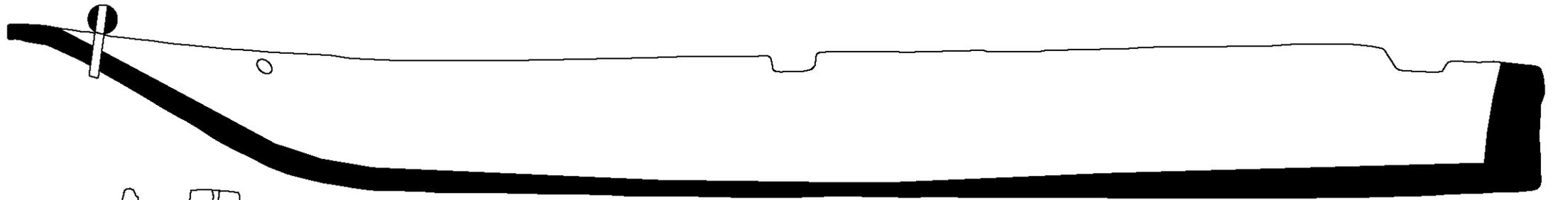
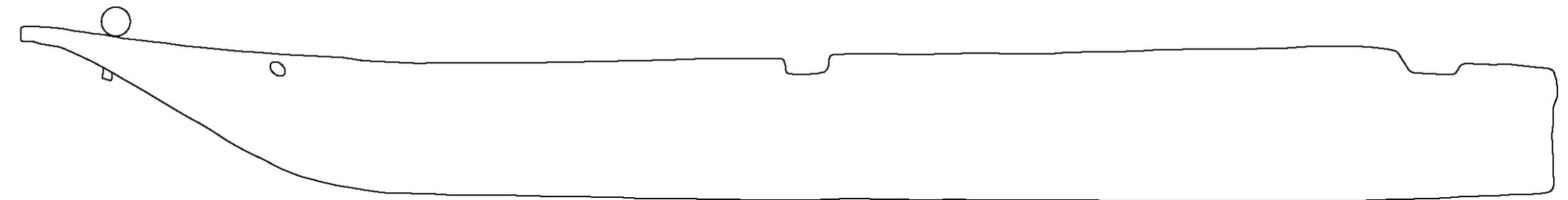


100

EN-31
Fundort: Unbekannt
Datierung: nach 1085d oder
1220d



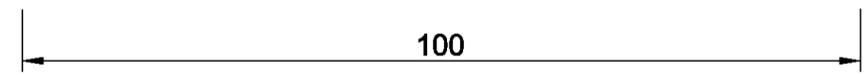
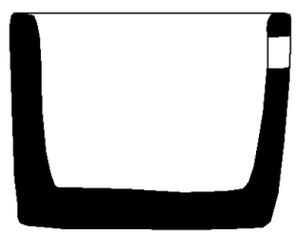
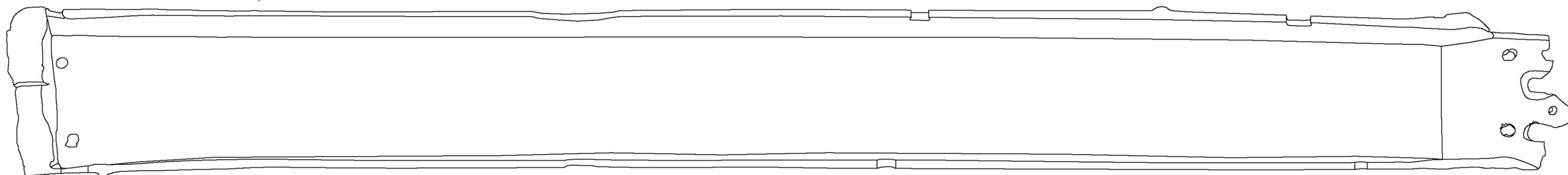
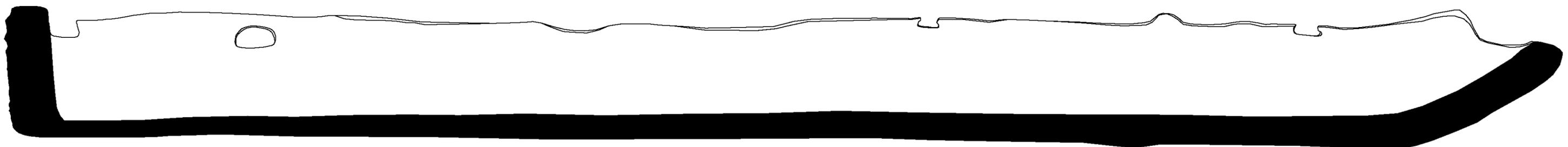
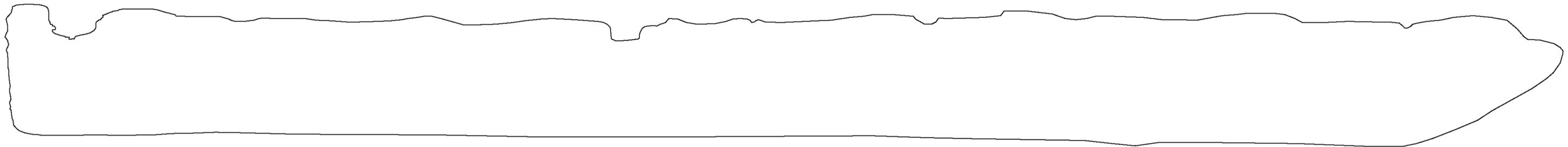
EN-32
Fundort: Schonungen
Datierung: 80d



EN-33

Fundort: Schweinfurt

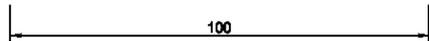
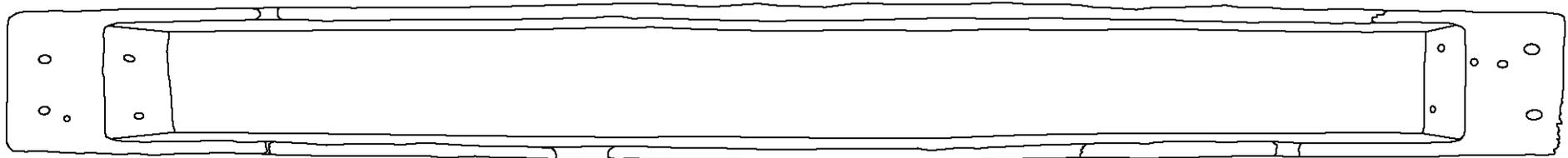
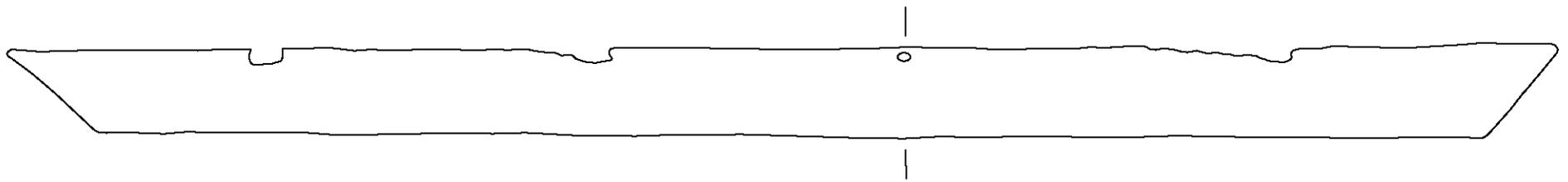
Datierung: 1207d



EN-34

Fundort: Stettfeld

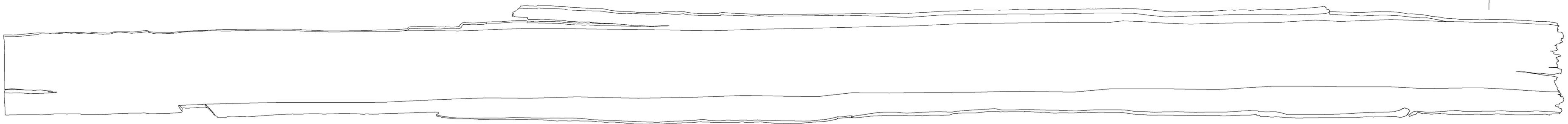
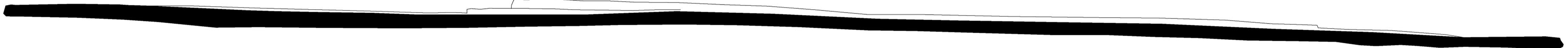
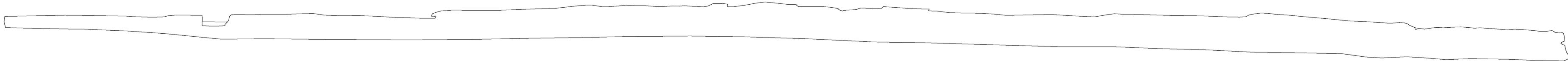
Datierung: um 1343d



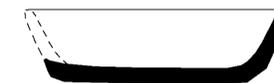
EN-35

Fundort: Oberhaid-
Staffelbach

Datierung: nach 1415d



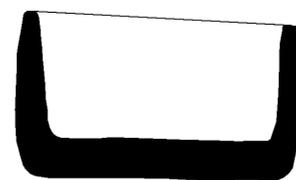
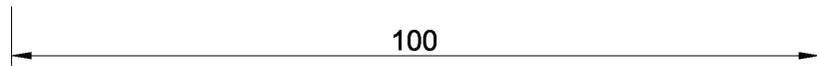
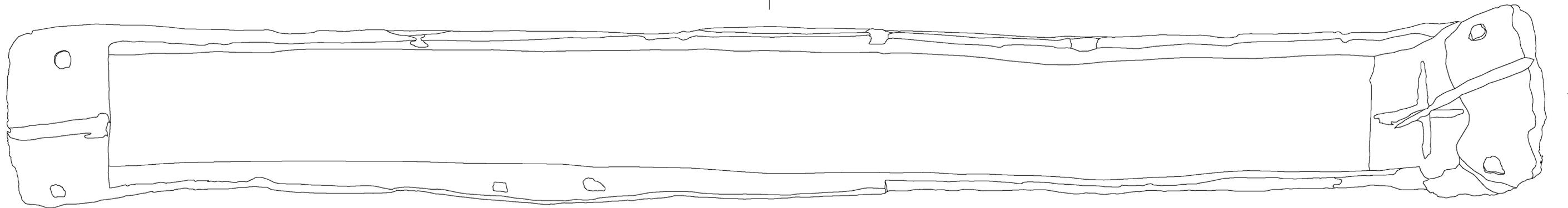
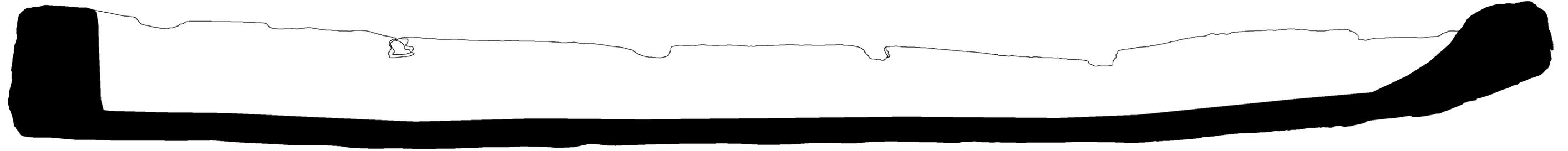
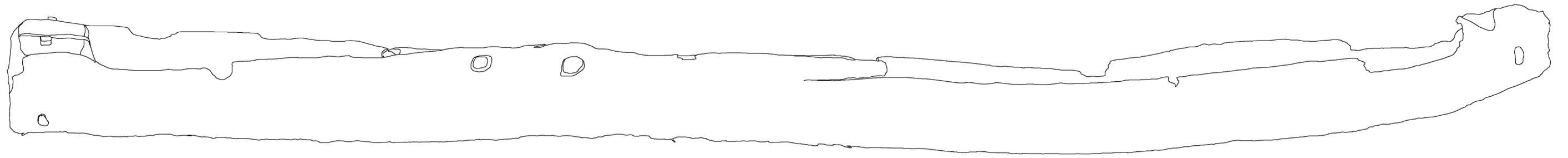
100



EN-36

Fundort: Stettfeld

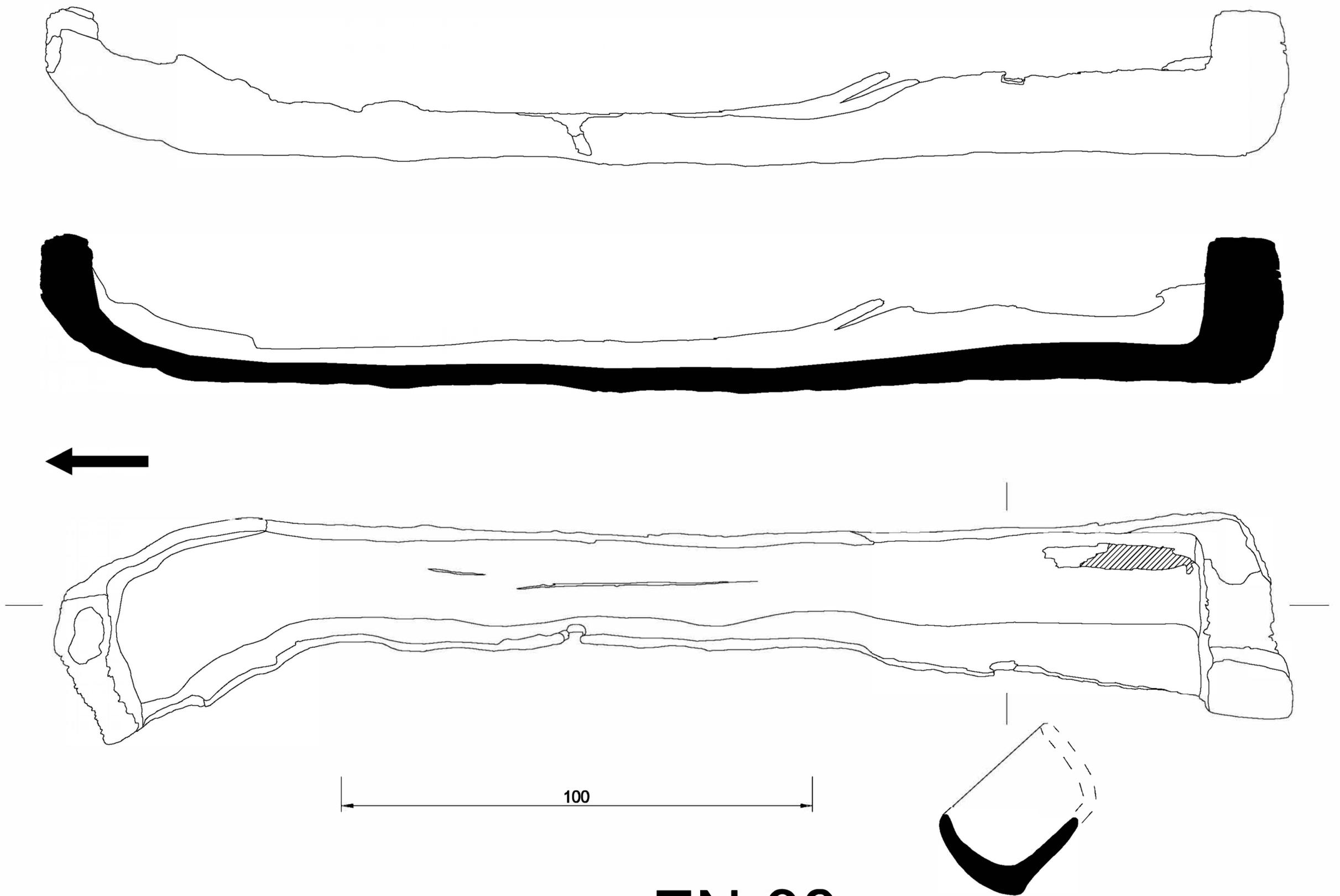
Datierung: nach 824d



EN-37

Fundort: Obereisenheim

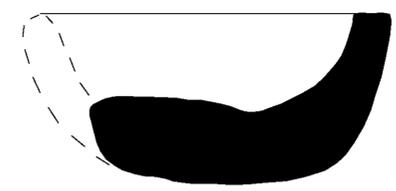
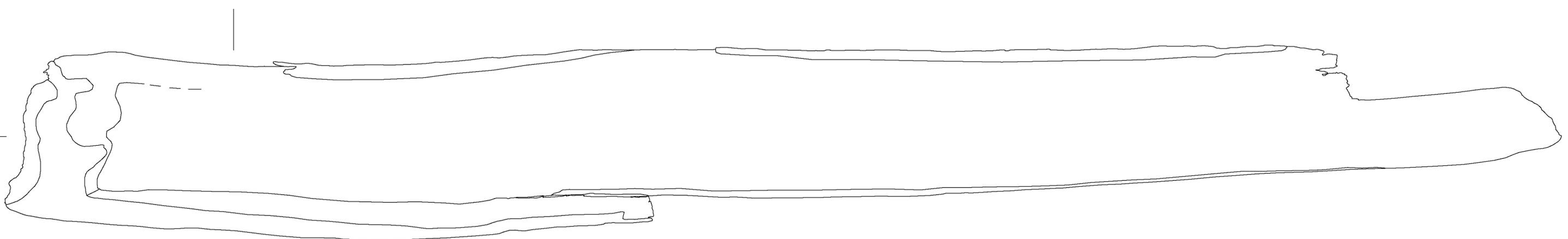
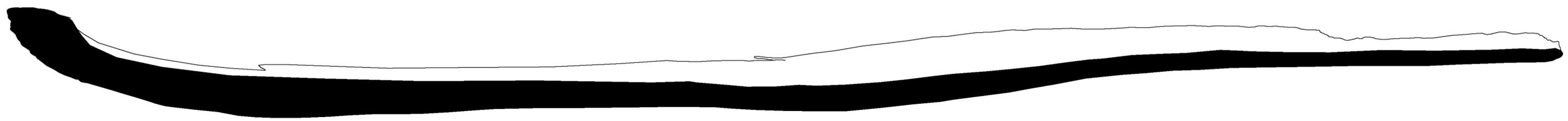
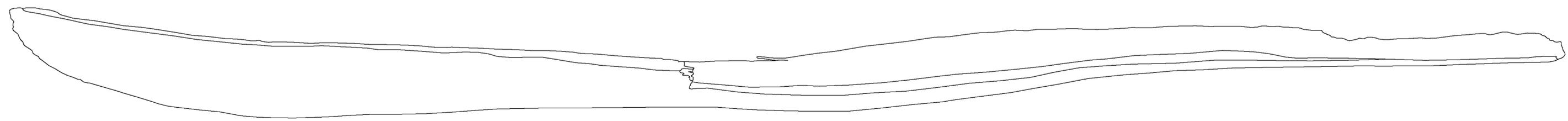
Datierung: nach 1326d



EN-38

Fundort: Unbekannt

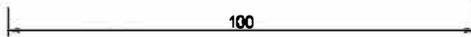
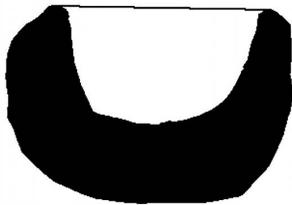
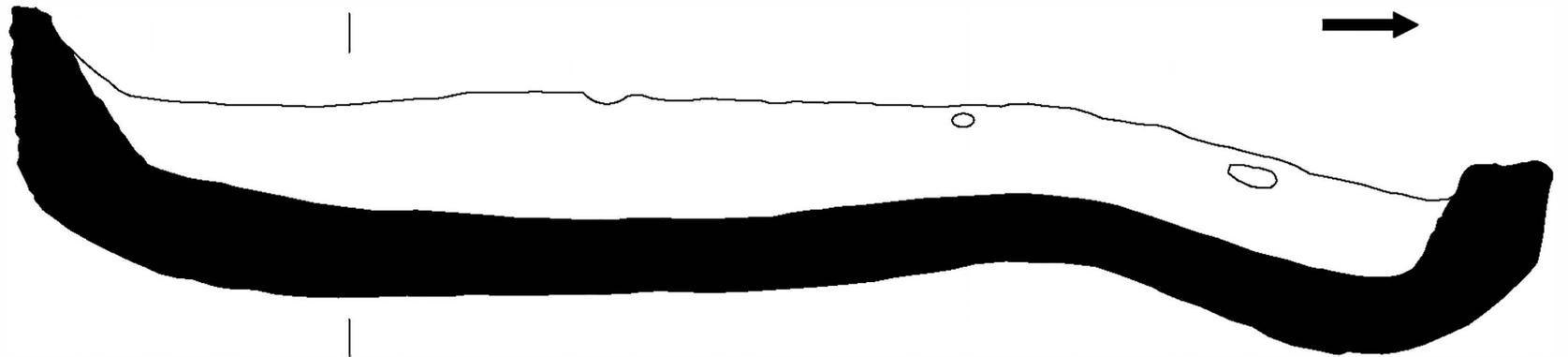
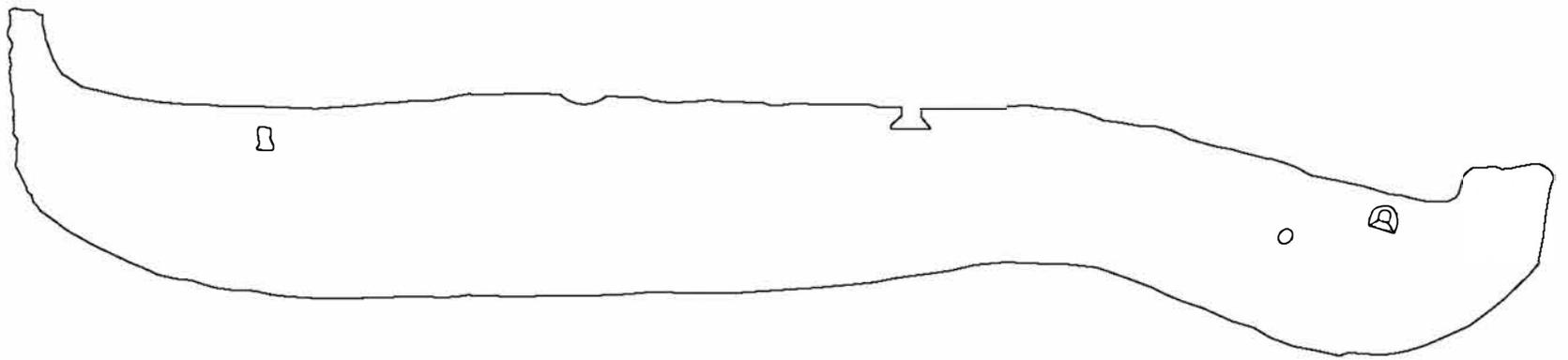
Datierung: nicht datiert



EN-39

Fundort: Eddersheim

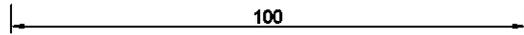
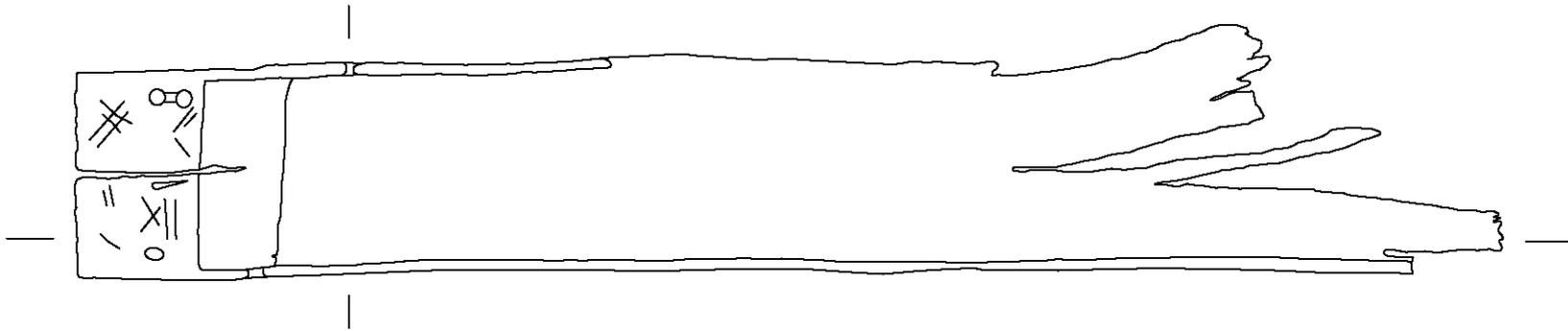
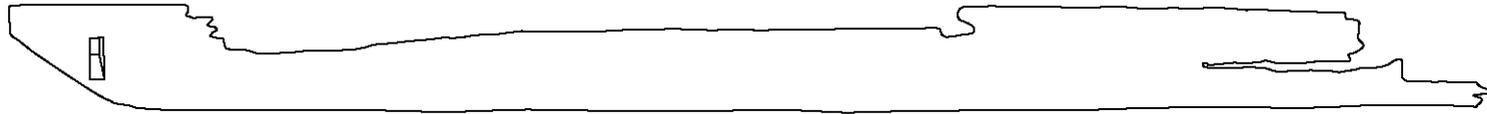
Datierung: nicht datiert



EN-40

Fundort: Aschaffenburg

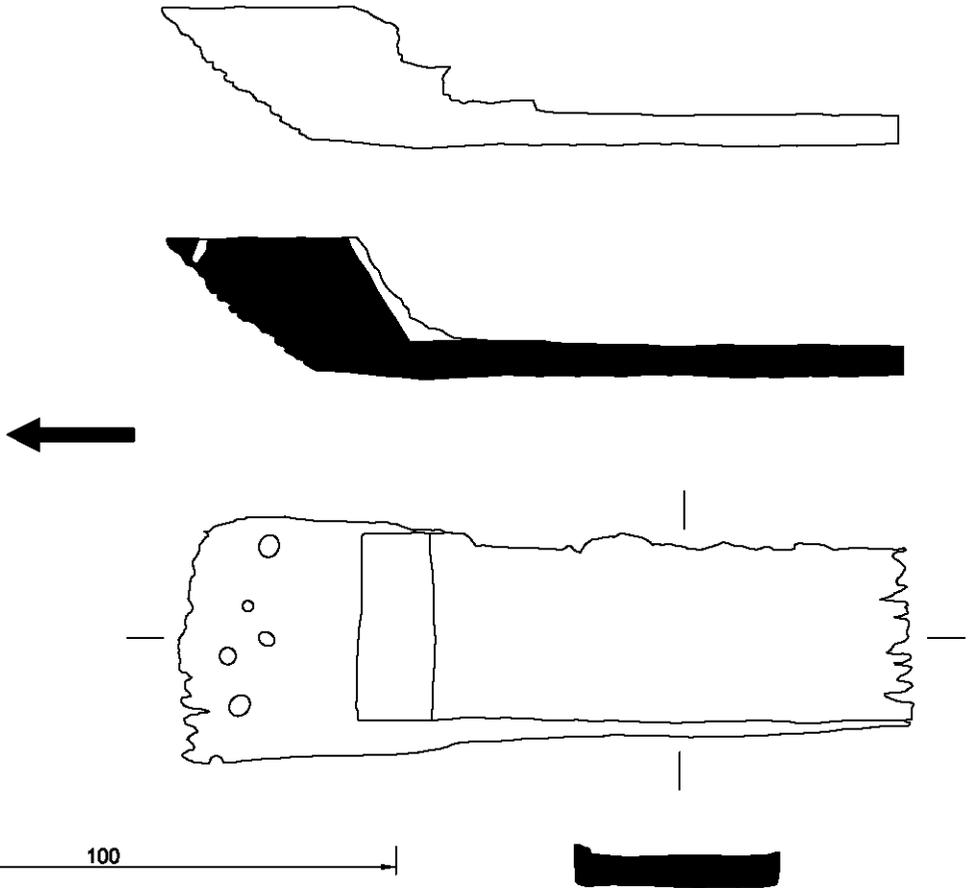
Datierung: nicht datiert



EN-41

Fundort: Volkach-Astheim

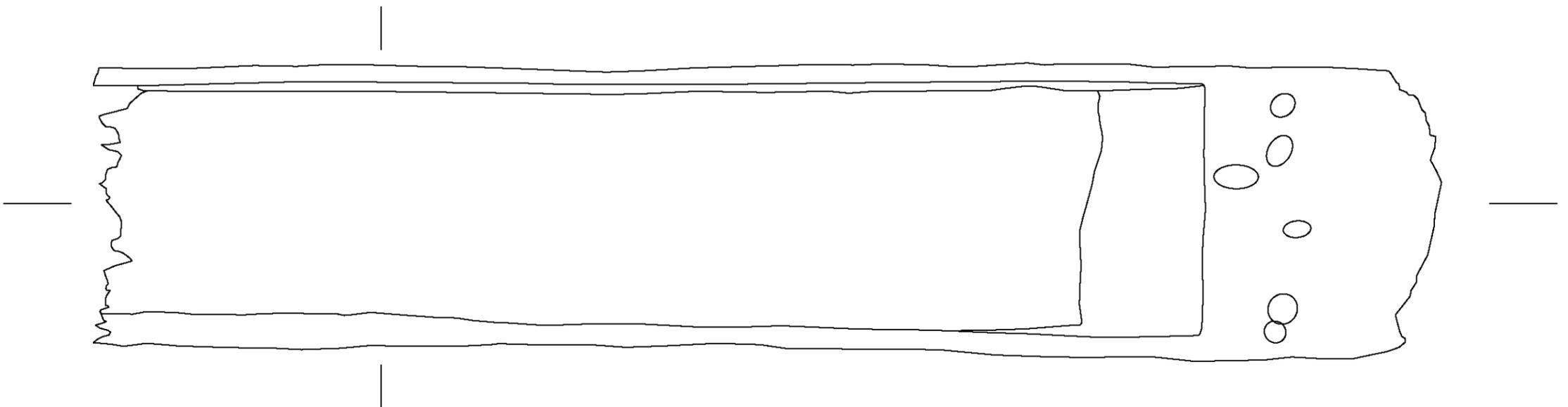
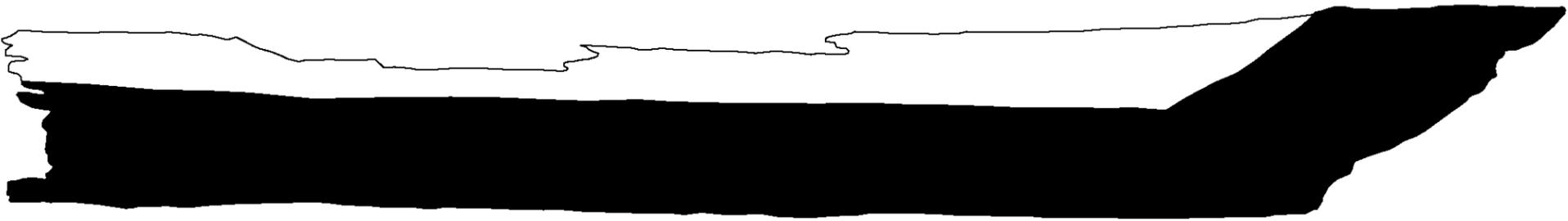
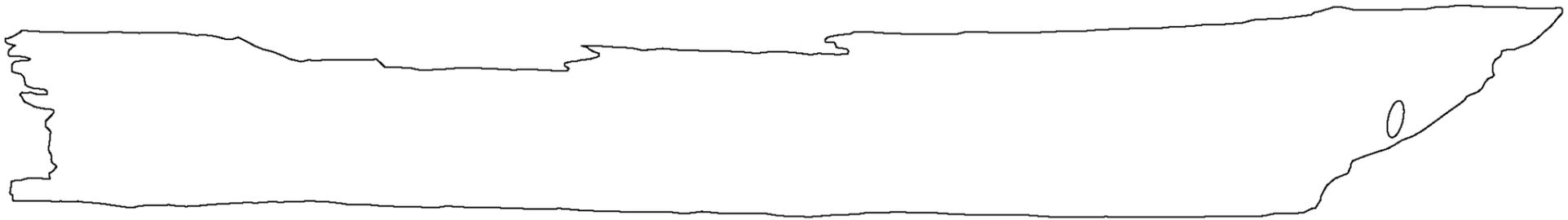
Datierung: um 1380d



EN-45

Fundort: Dettelbach

Datierung: nach 1379d



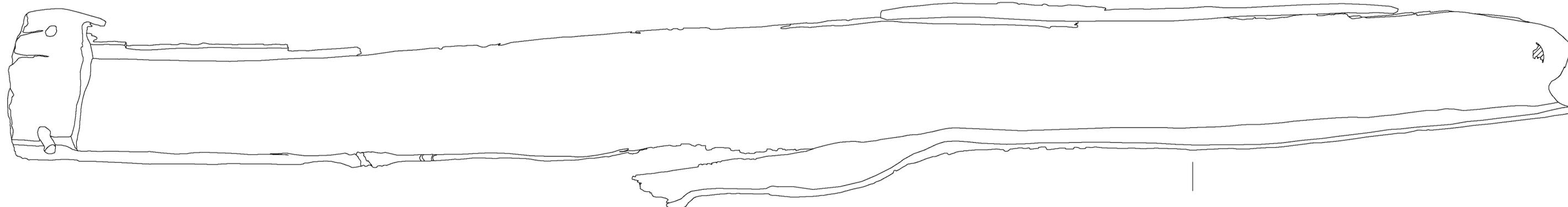
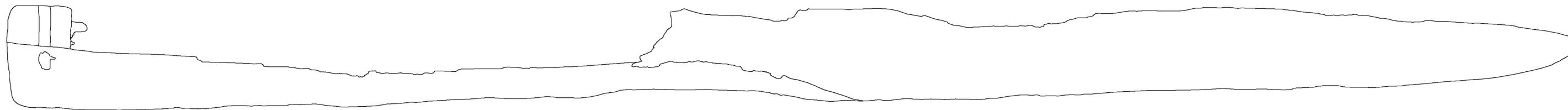
100



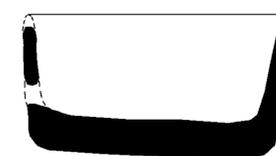
EN-46

Fundort: Dettelbach

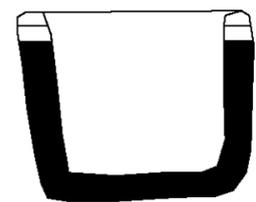
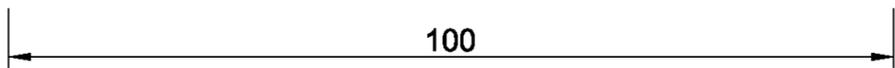
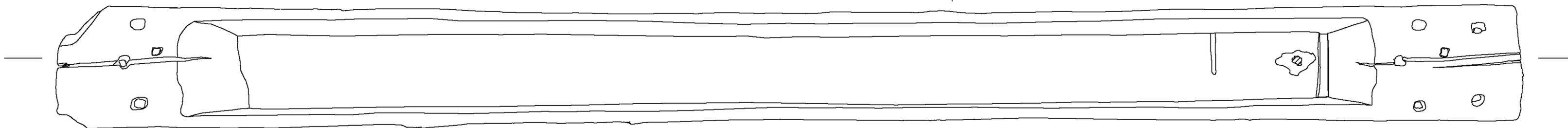
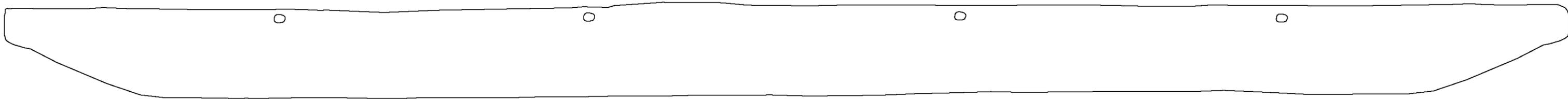
Datierung: nach 1379d



100



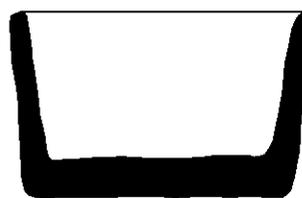
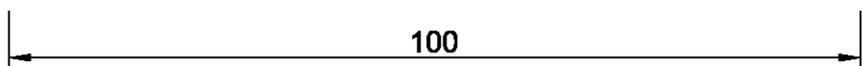
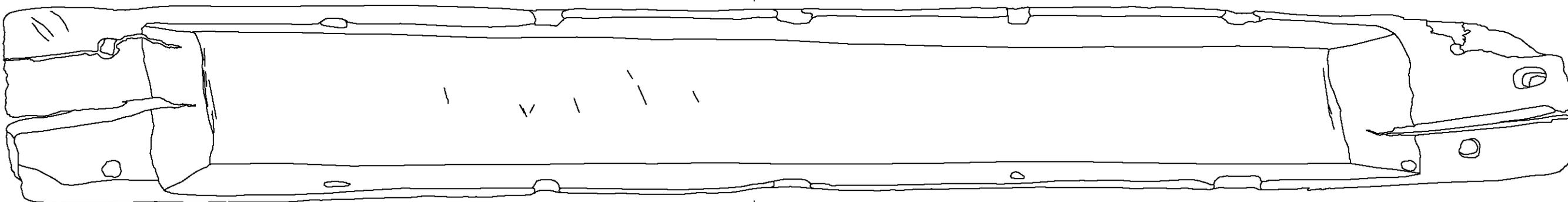
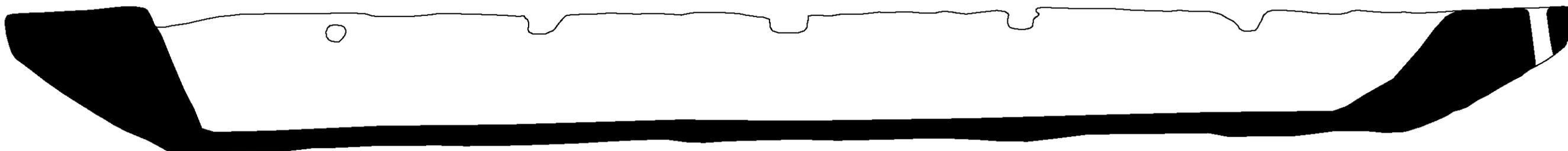
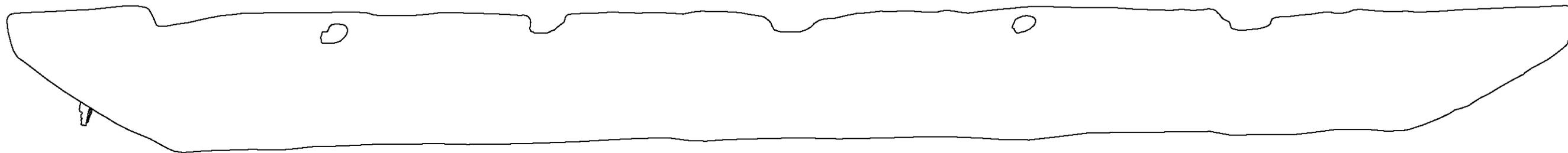
EN-47
Fundort: Schweinfurter Raum
Datierung: nach 1329d



EN-48

Fundort: Schweinfurter Raum

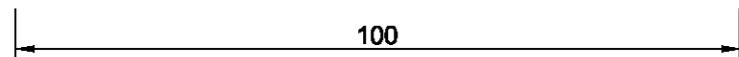
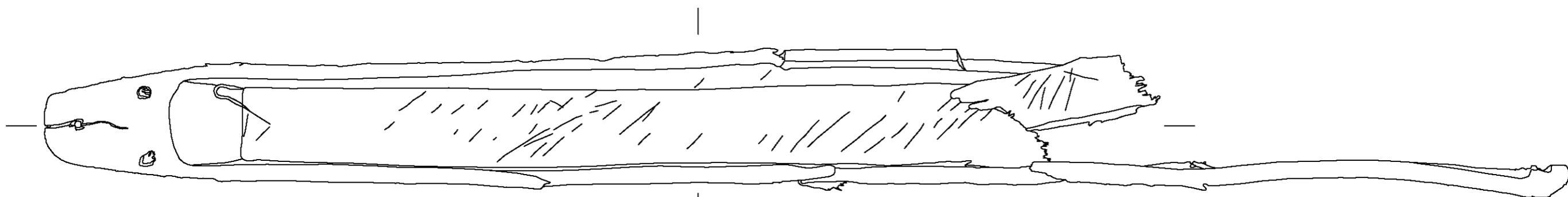
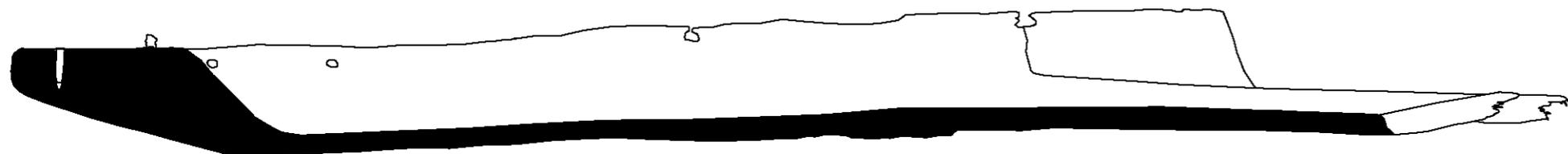
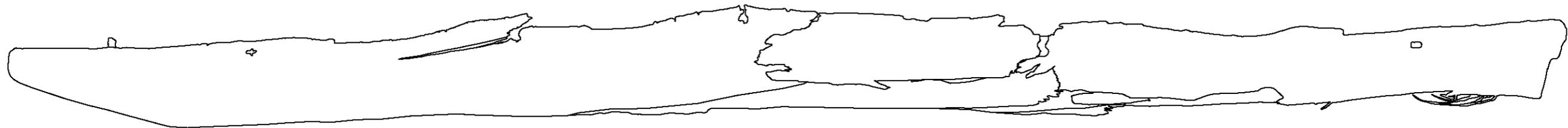
Datierung: nach 1483d



EN-49

Fundort: Kitzinger Raum

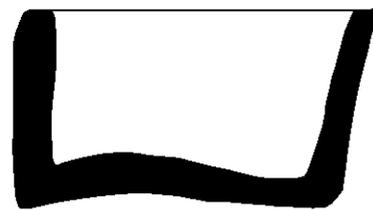
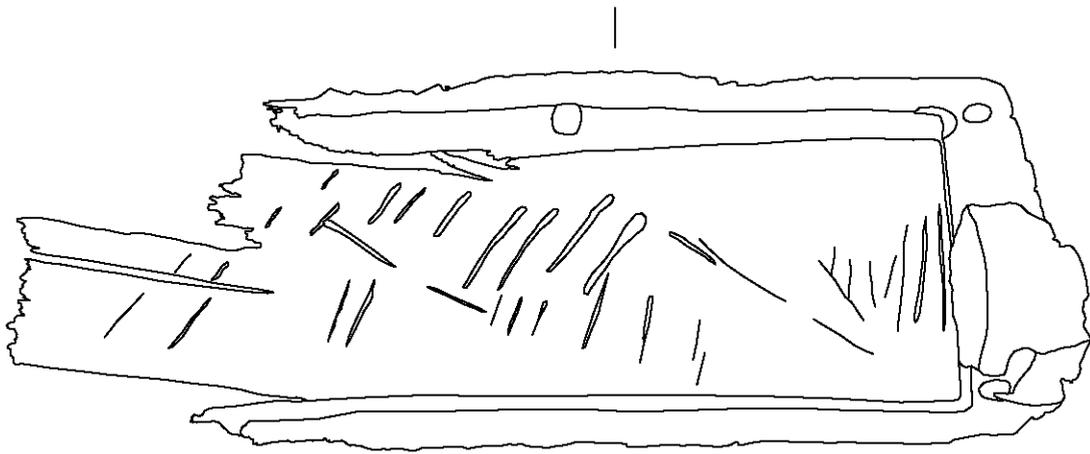
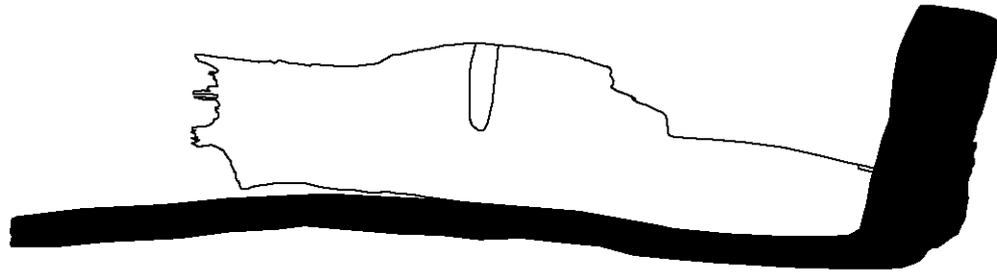
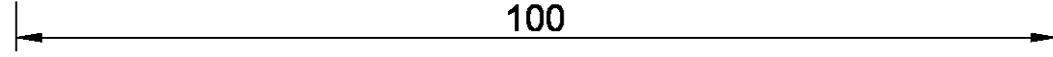
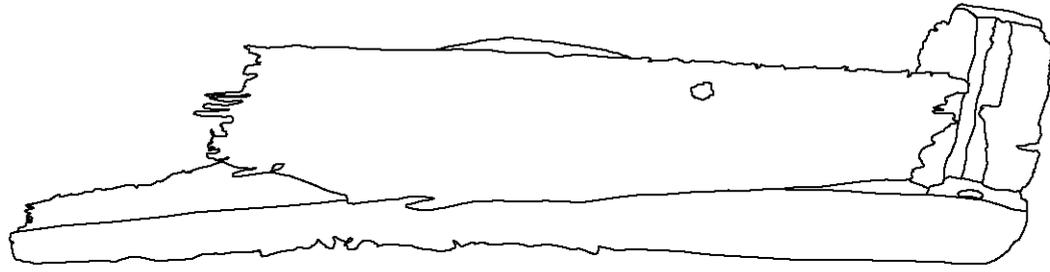
Datierung: um 1680d



EN-50

Fundort: Unbekannt

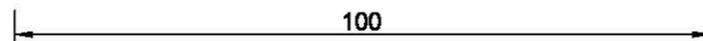
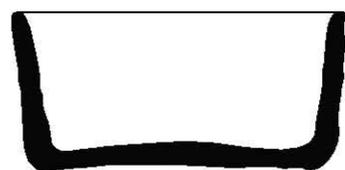
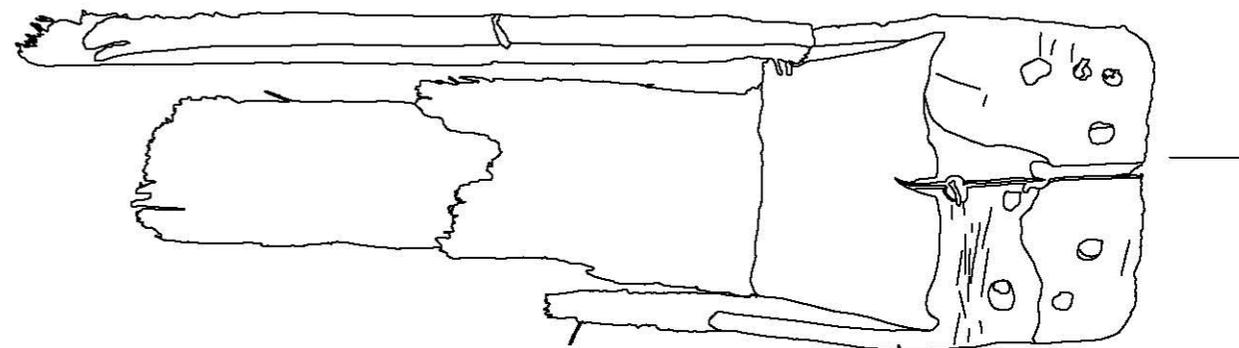
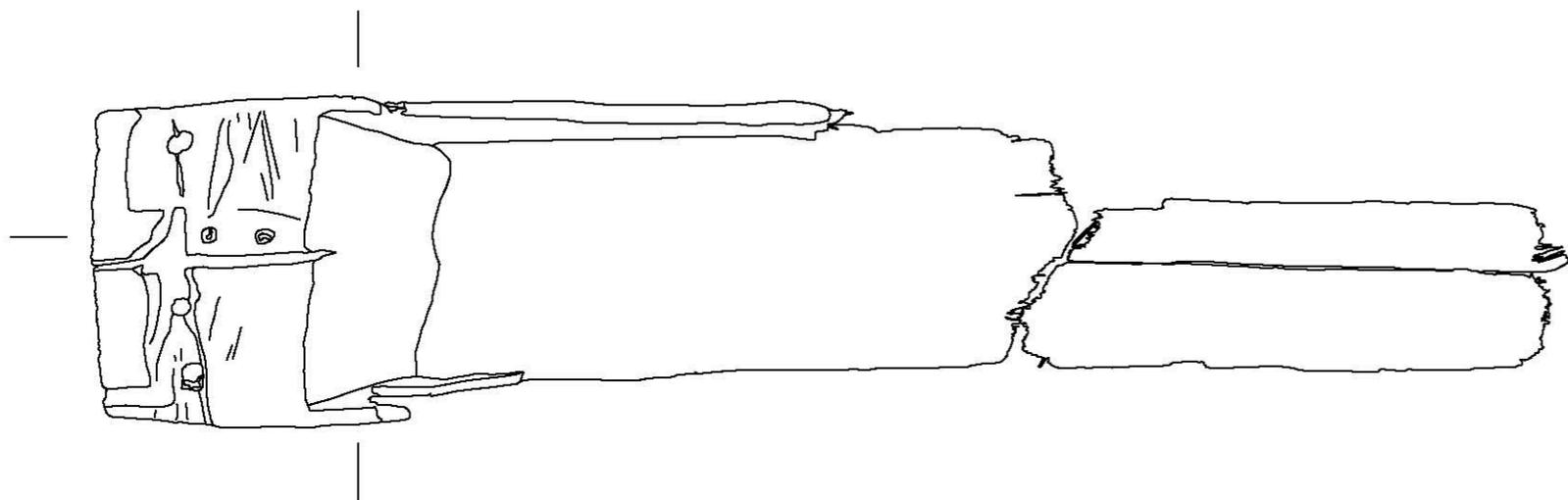
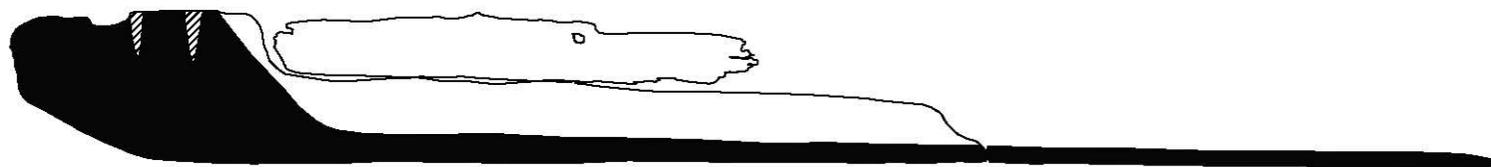
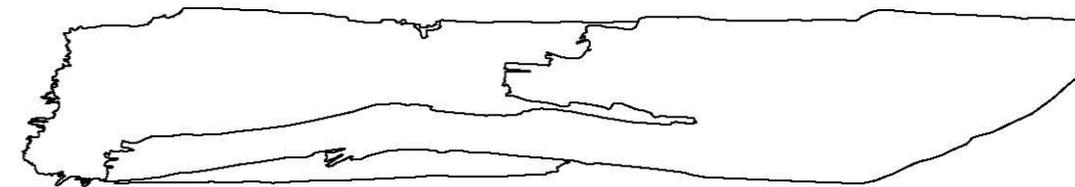
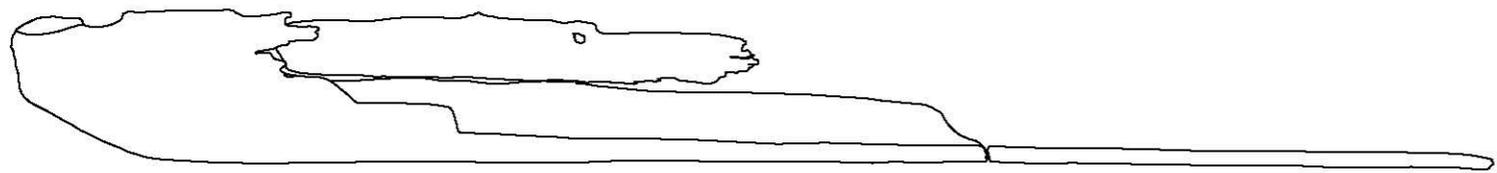
Datierung: nicht datiert



EN-51

Fundort: Unbekannt

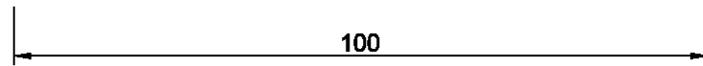
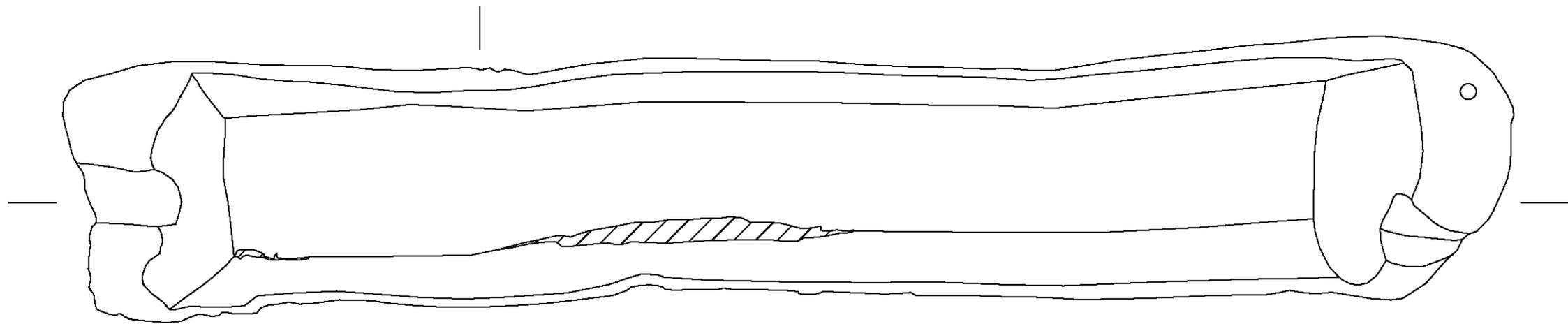
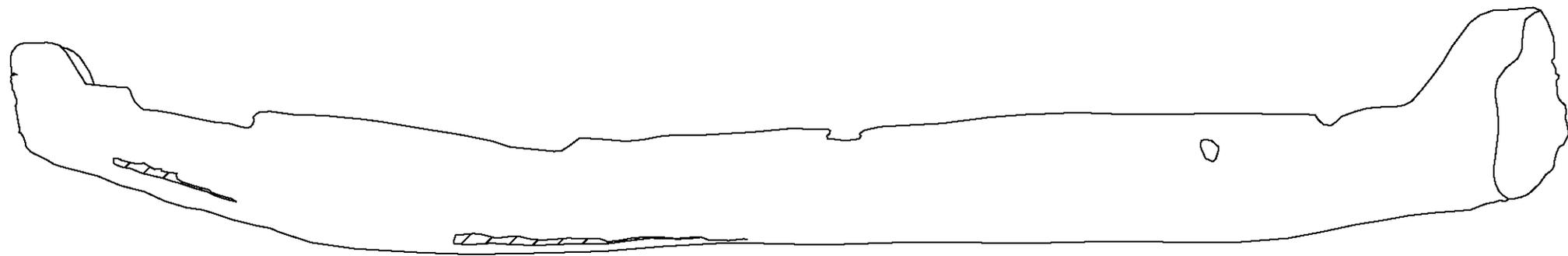
Datierung: nicht datiert



EN-52

Fundort: Unbekannt

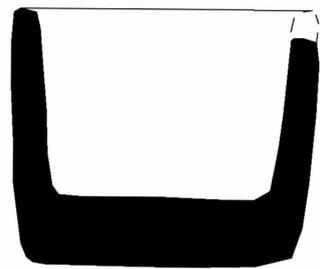
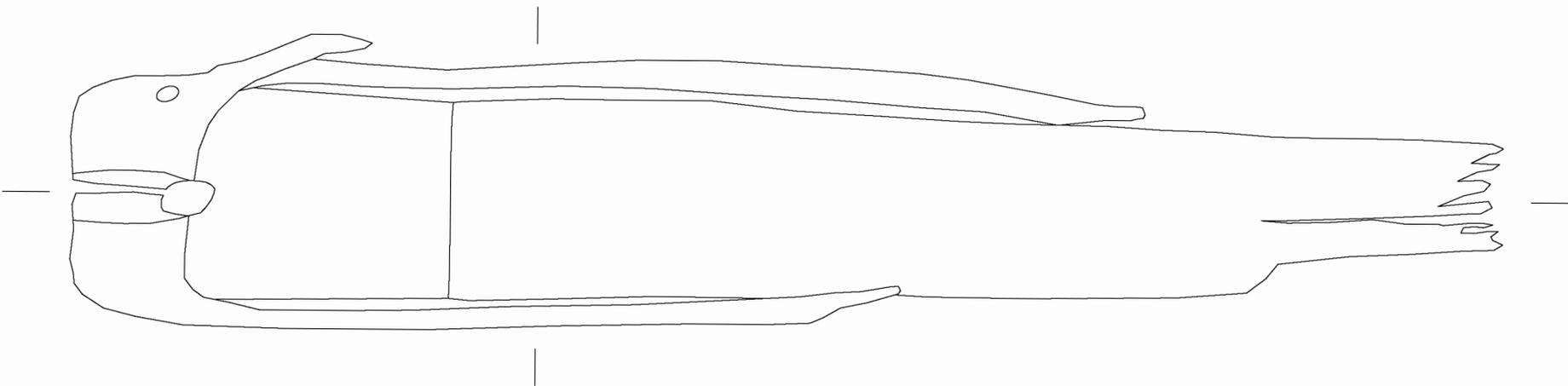
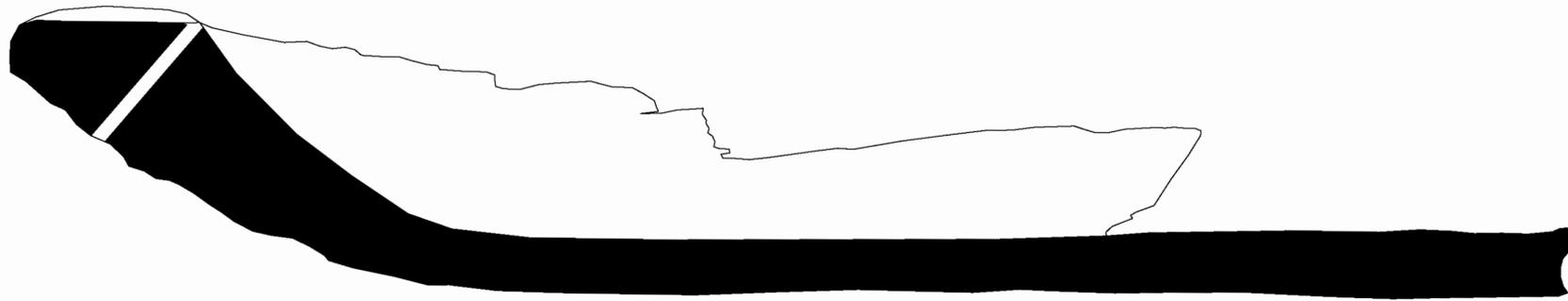
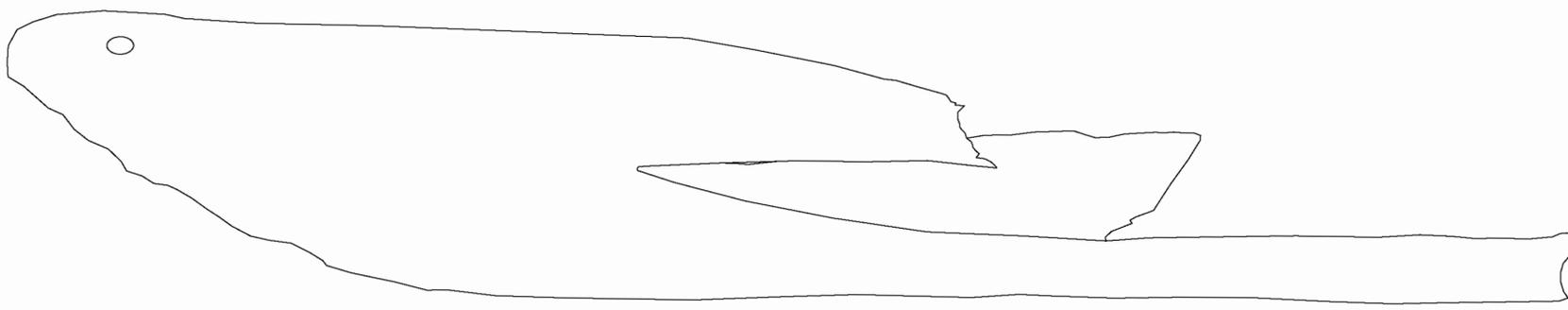
Datierung: nicht datiert



EN-55

Fundort: Aschaffenburg

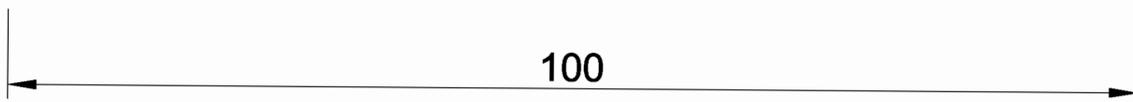
Datierung: um 1375d

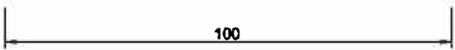
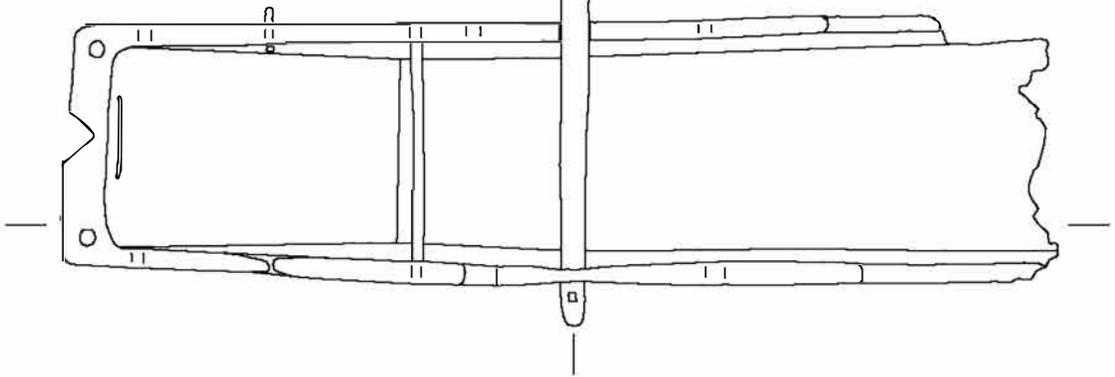
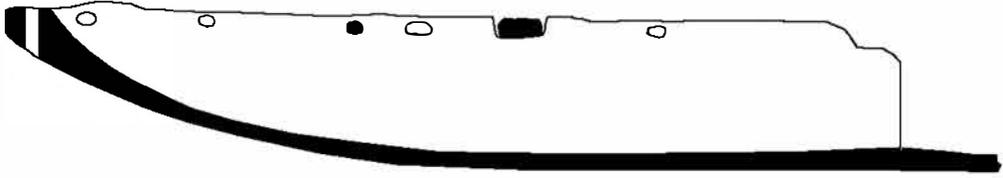
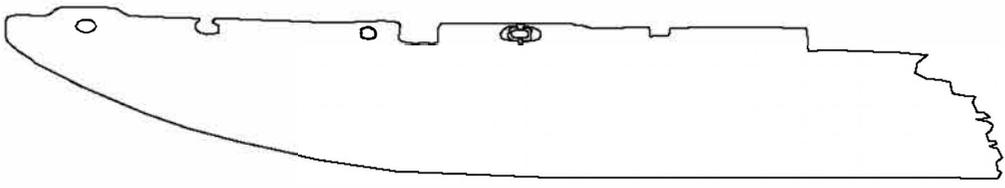


EN-61

Fundort: Ebensfeld

Datierung: um 1235d

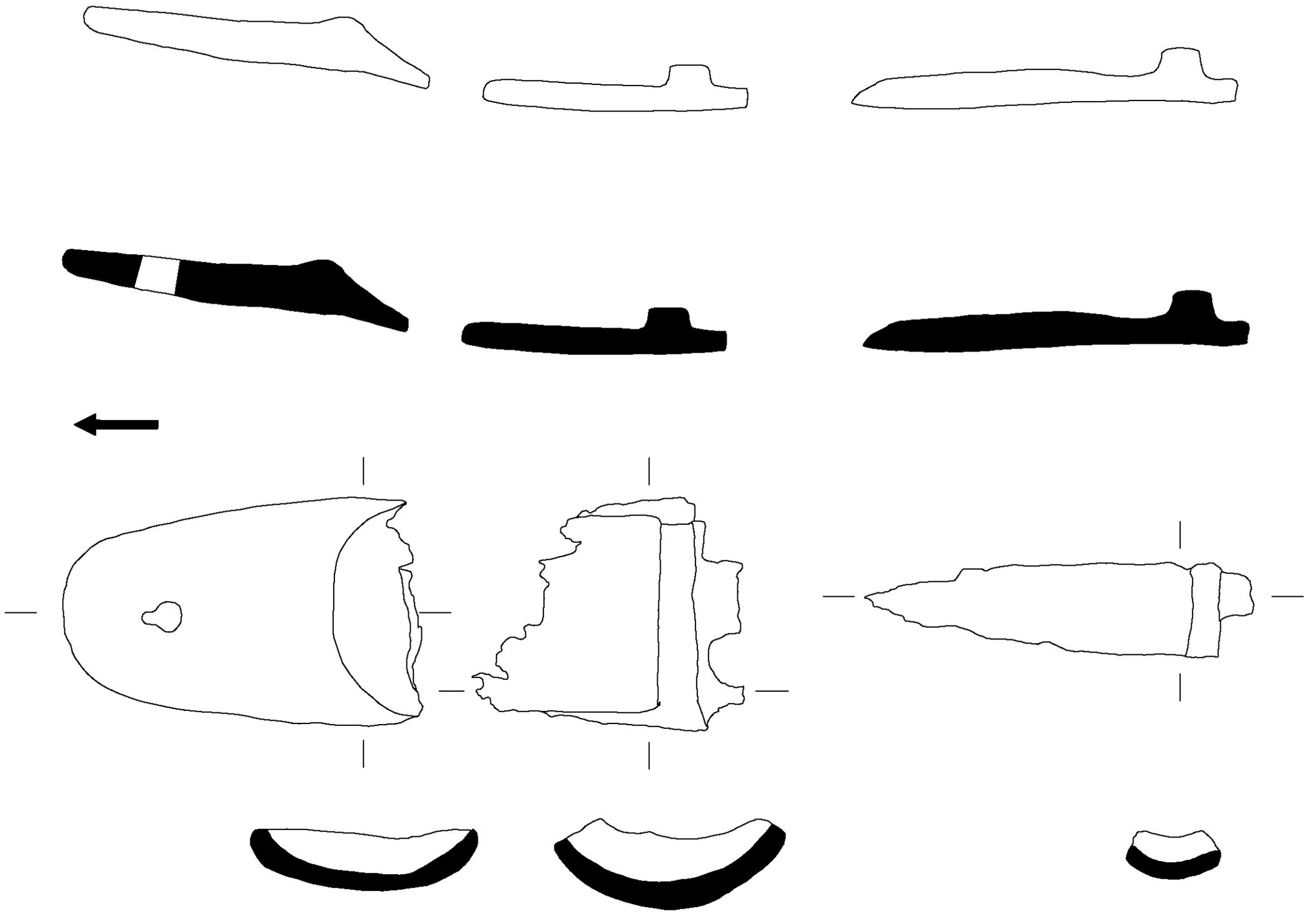




EN-62

Fundort: Garstadt

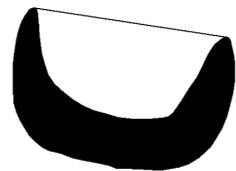
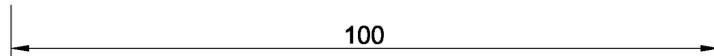
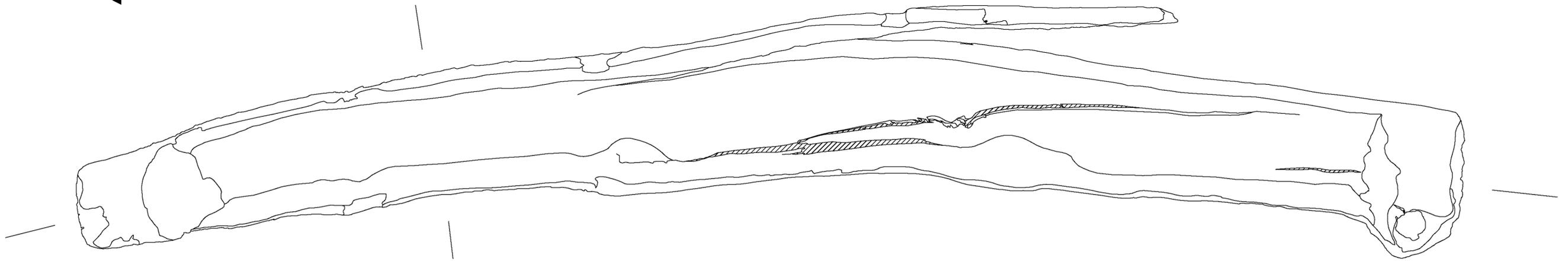
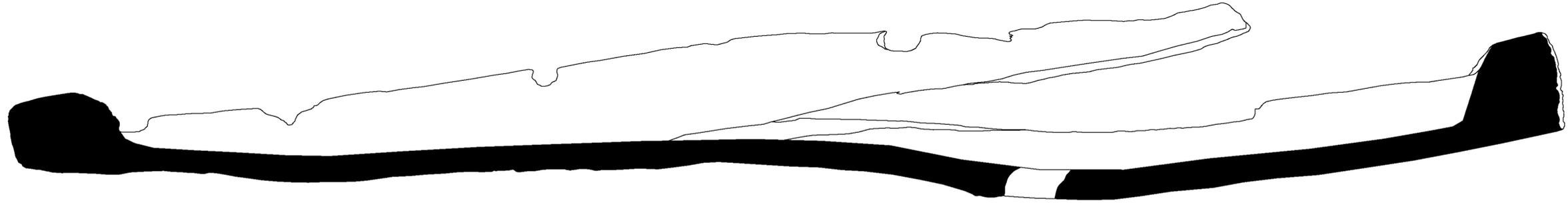
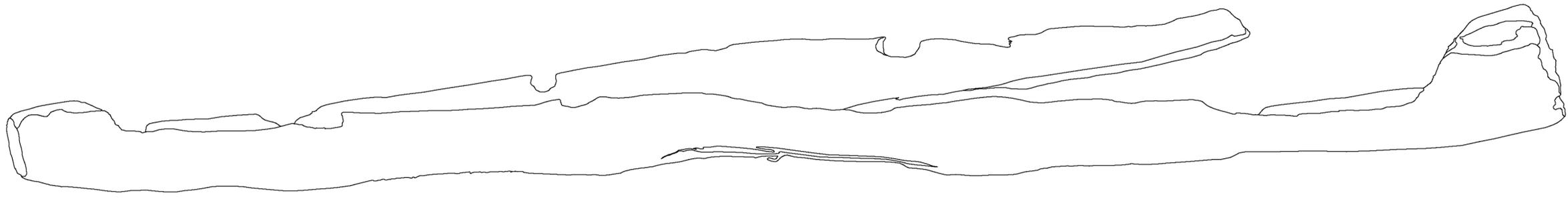
Datierung: nicht datiert



EN-64

Fundort: Grafenrheinfeld

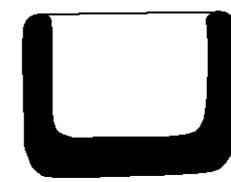
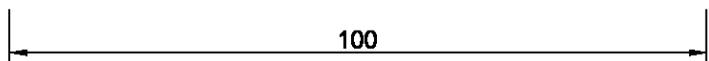
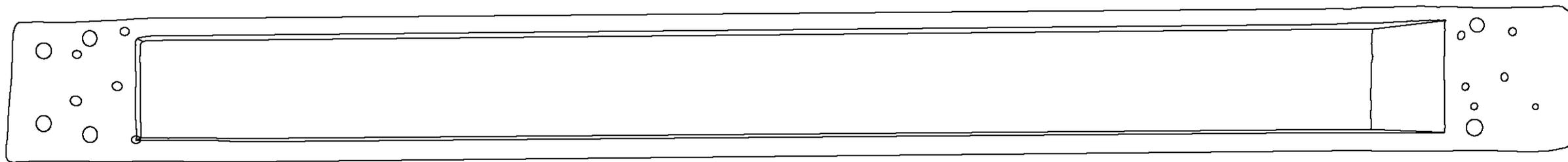
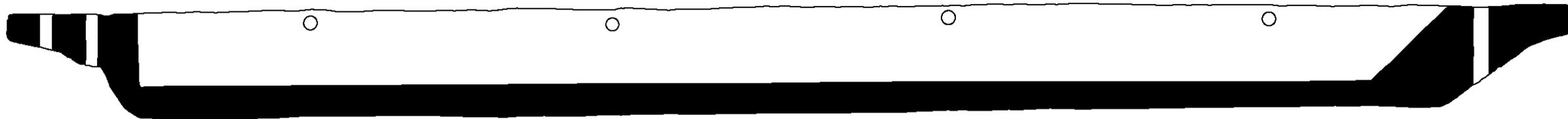
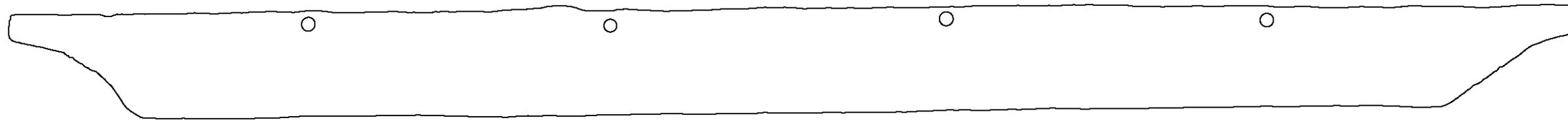
Datierung: um -234d



EN-71

Fundort: Hanau

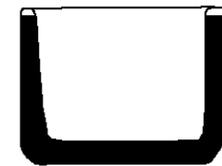
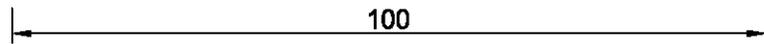
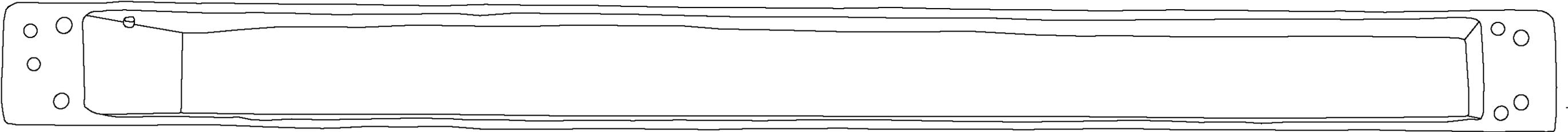
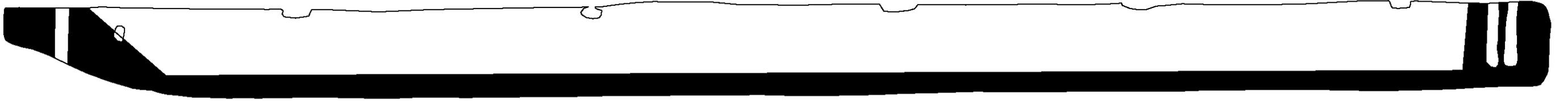
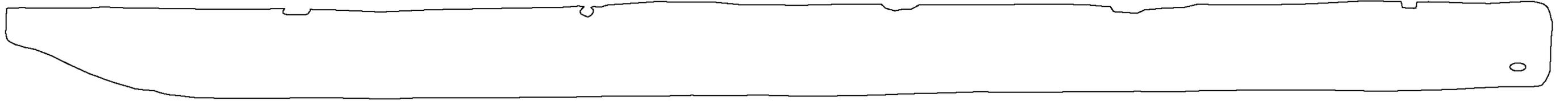
Datierung: nach 1415d



EN-72

Fundort: Schonungen

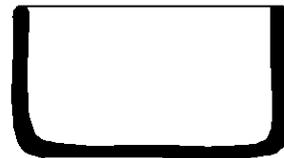
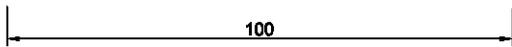
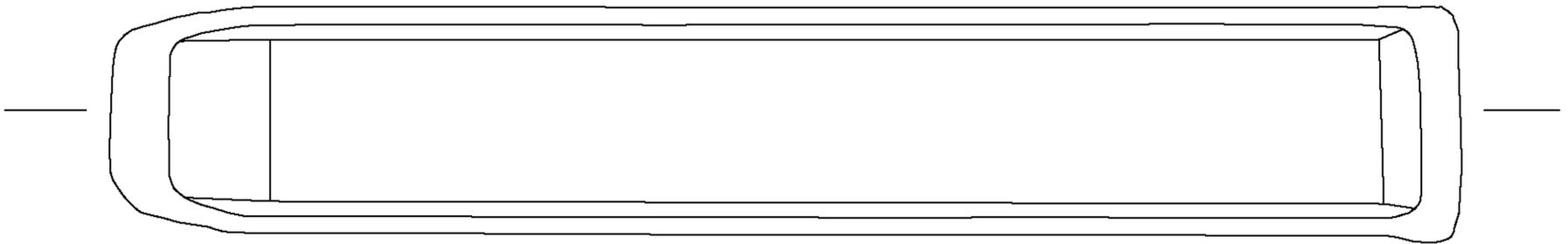
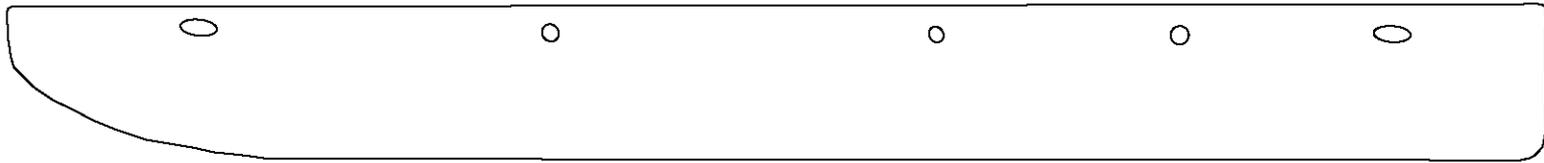
Datierung: nach 1481d



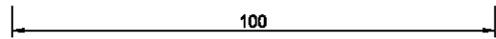
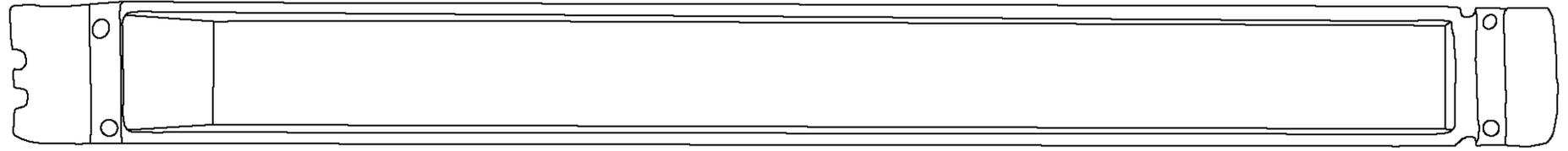
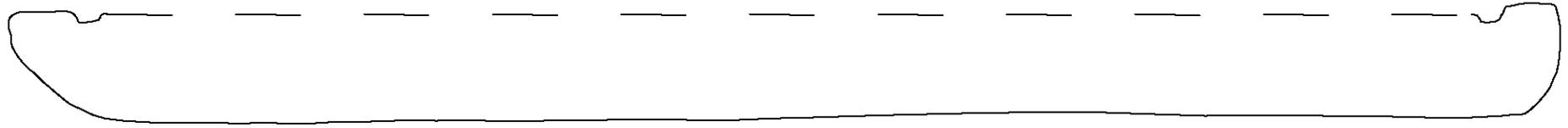
EN-73

Fundort: Schonungen

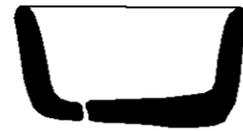
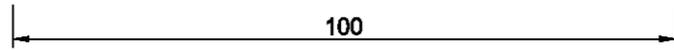
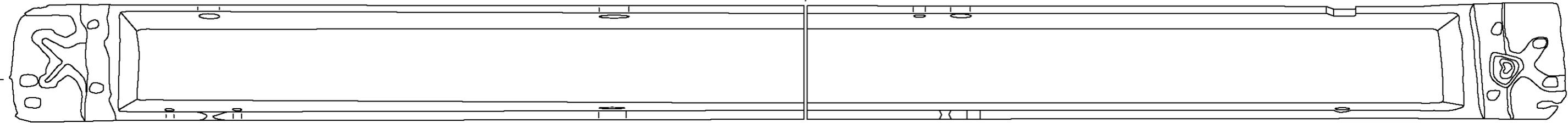
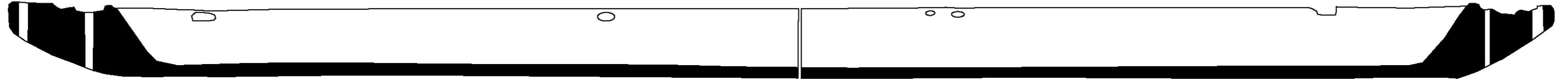
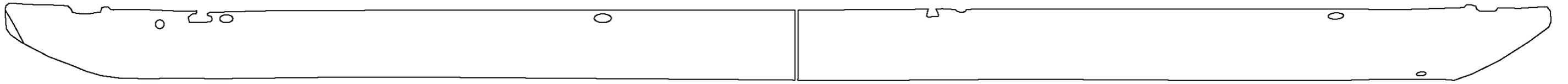
Datierung: nach 1343d



EN-74
Fundort: Zapfendorf
Verschollen



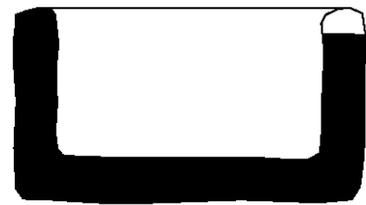
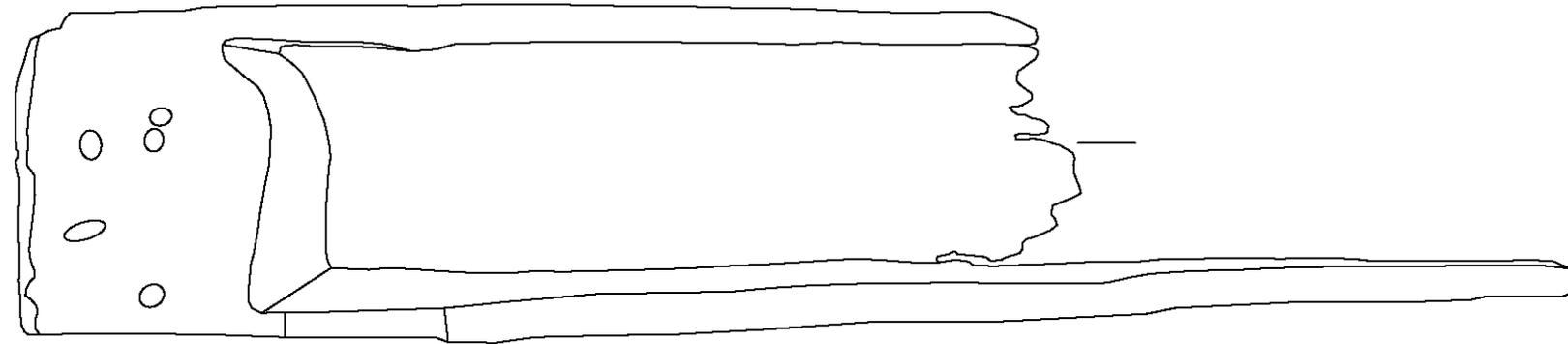
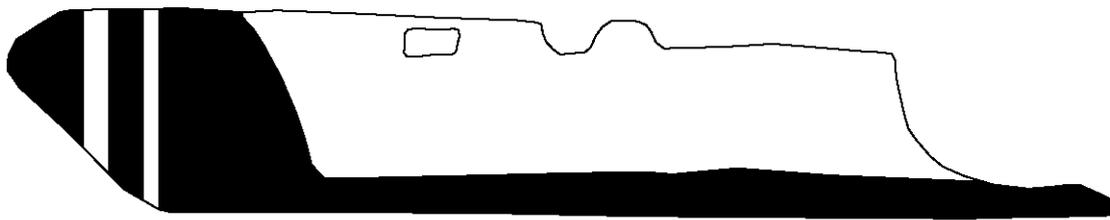
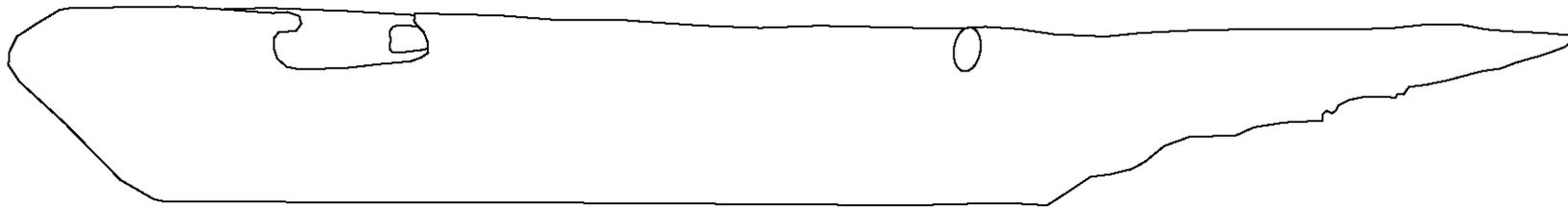
EN-75
Fundort: Volkach
Verschollen



EN-76

Fundort: Lichtenfels

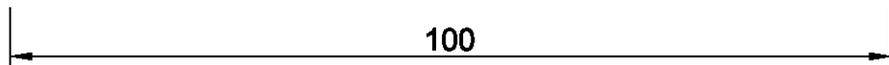
Datierung: um 1420d

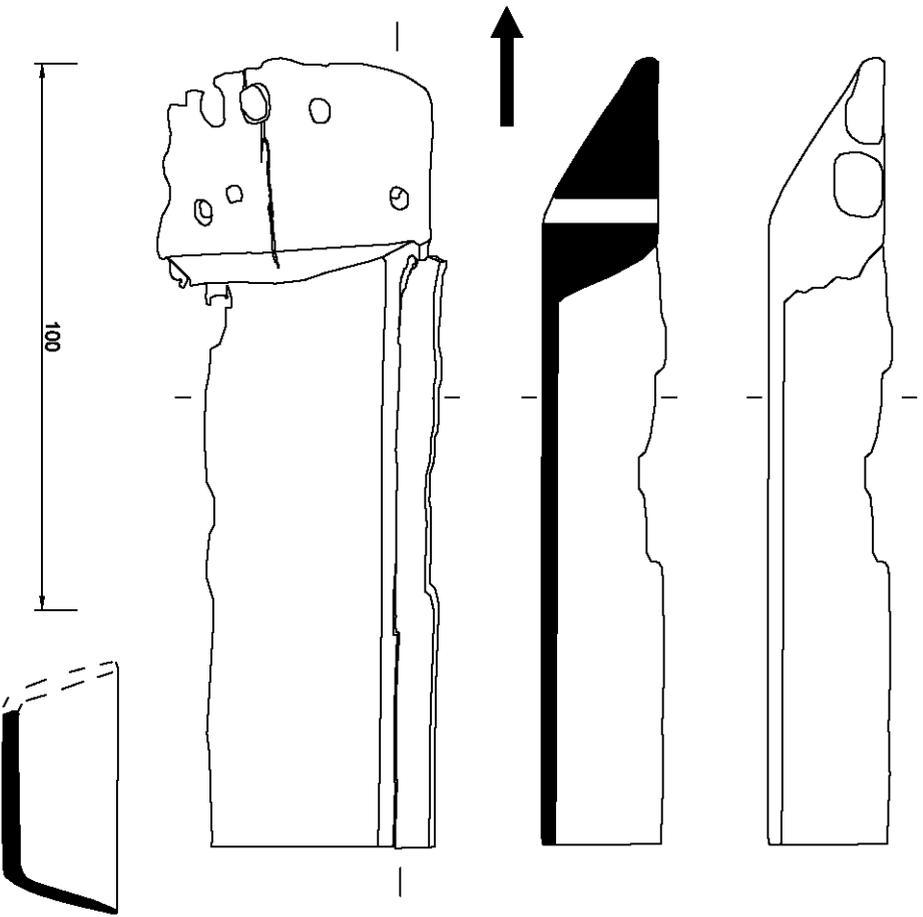


EN-77

Fundort: Unbekannt

Datierung: nach 1413d

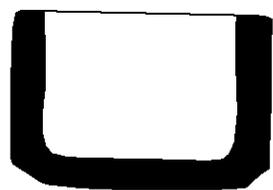
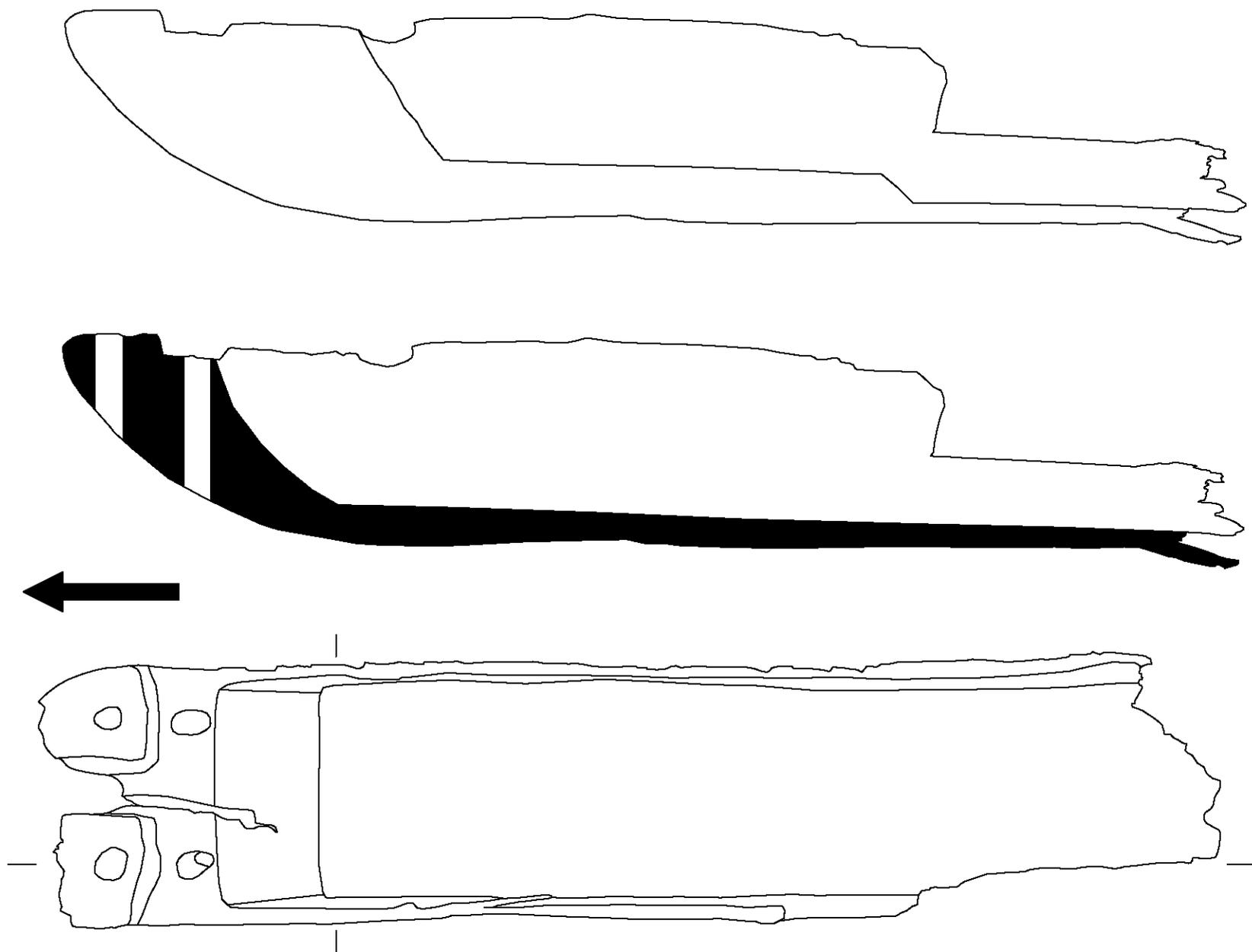




EN-78

Fundort: Unbekannt

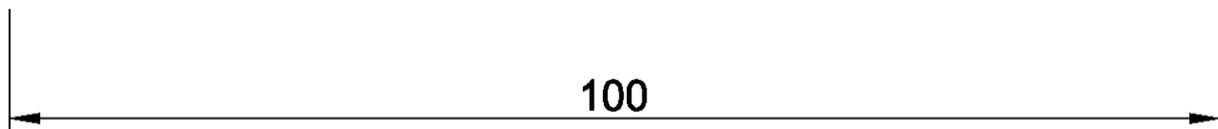
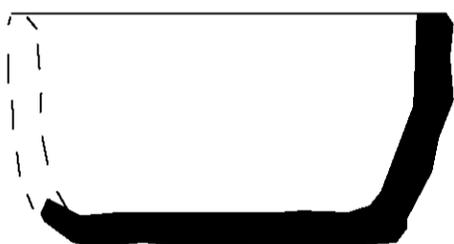
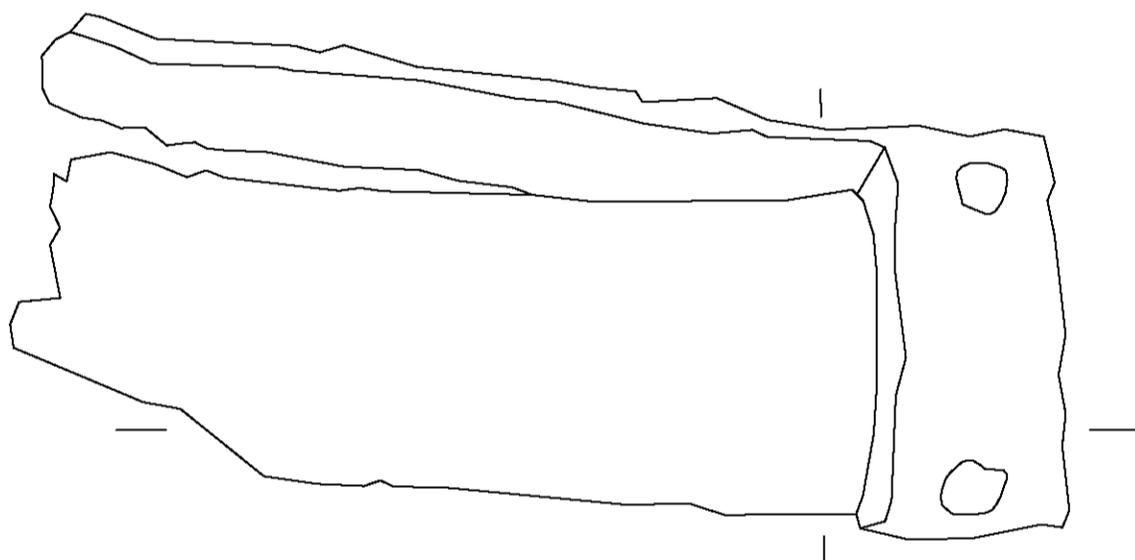
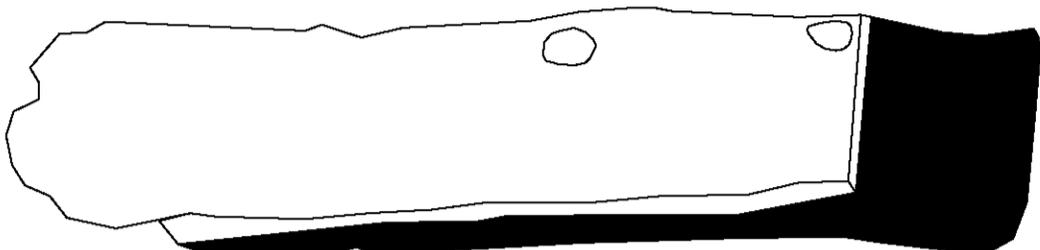
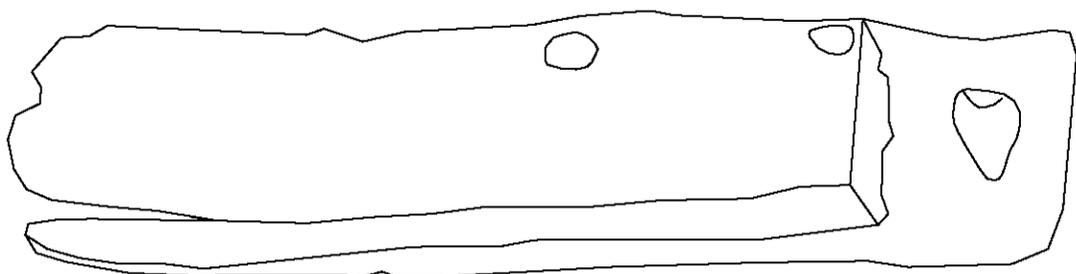
Datierung: um 1470d



EN-79

Fundort: Ebensfeld

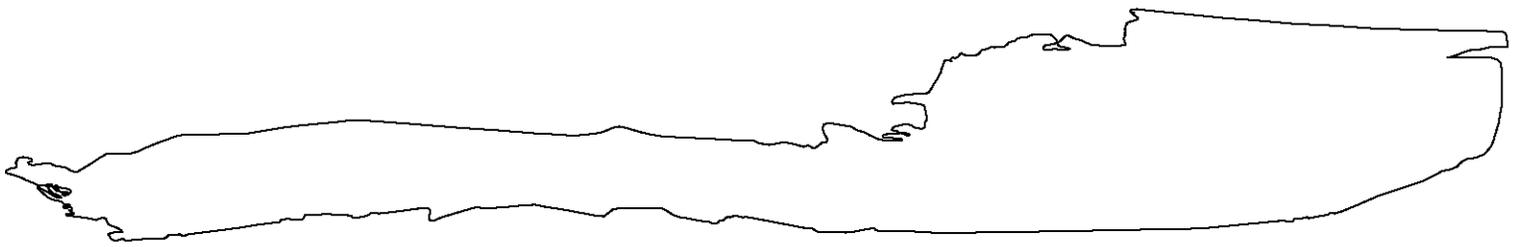
Datierung: um 1354d



EN-80

Fundort: Schweinfurt

Datierung: um 1268d



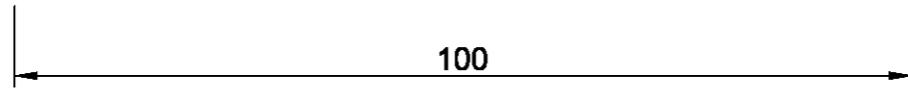
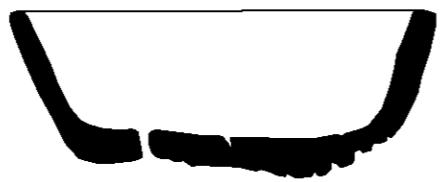
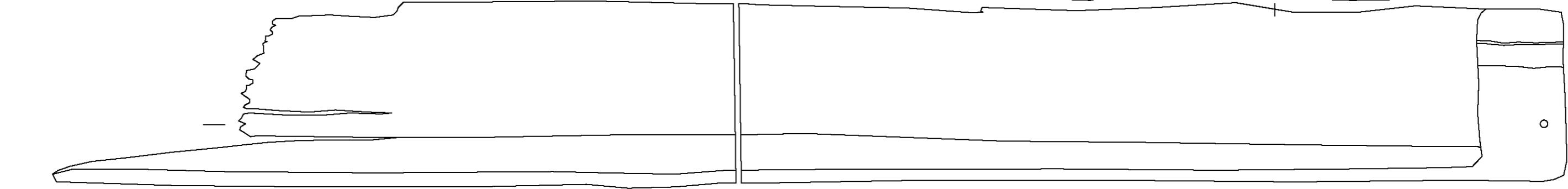
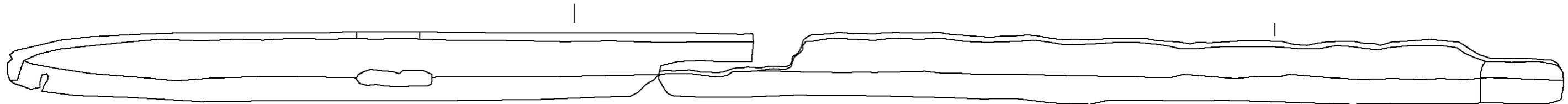
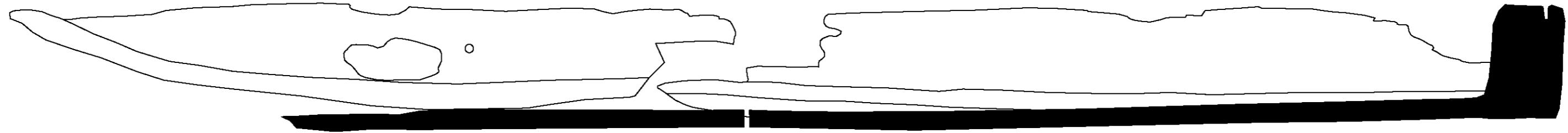
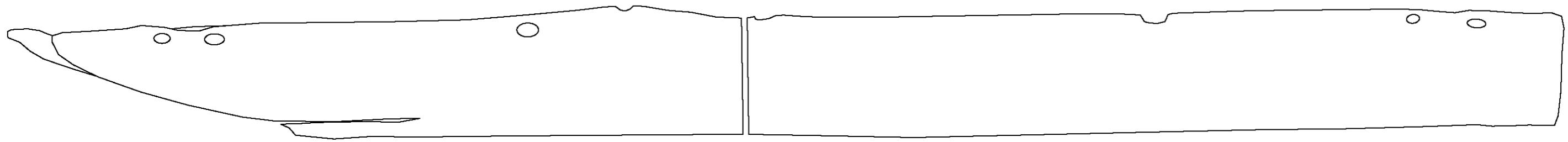
100



EN-81

Fundort: Staffelbach

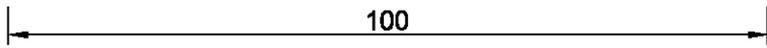
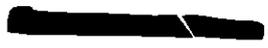
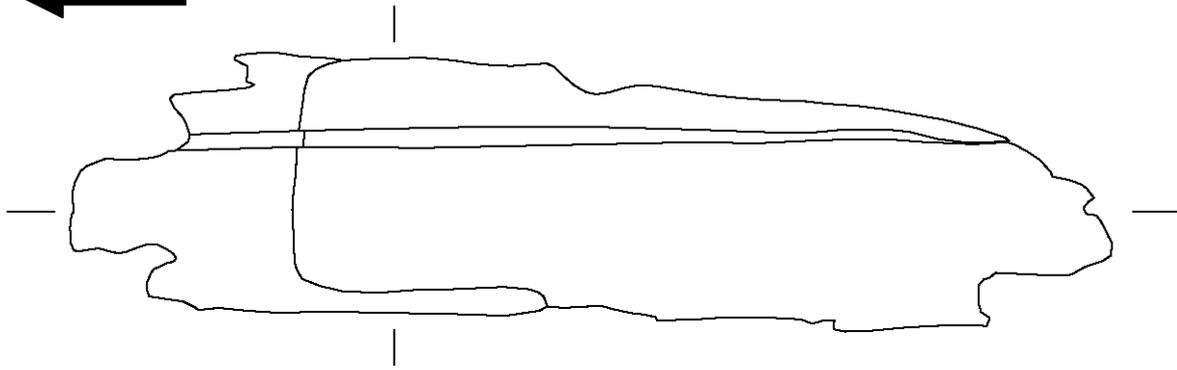
Datierung: um 1170d



EN-82

Fundort: Unbekannt

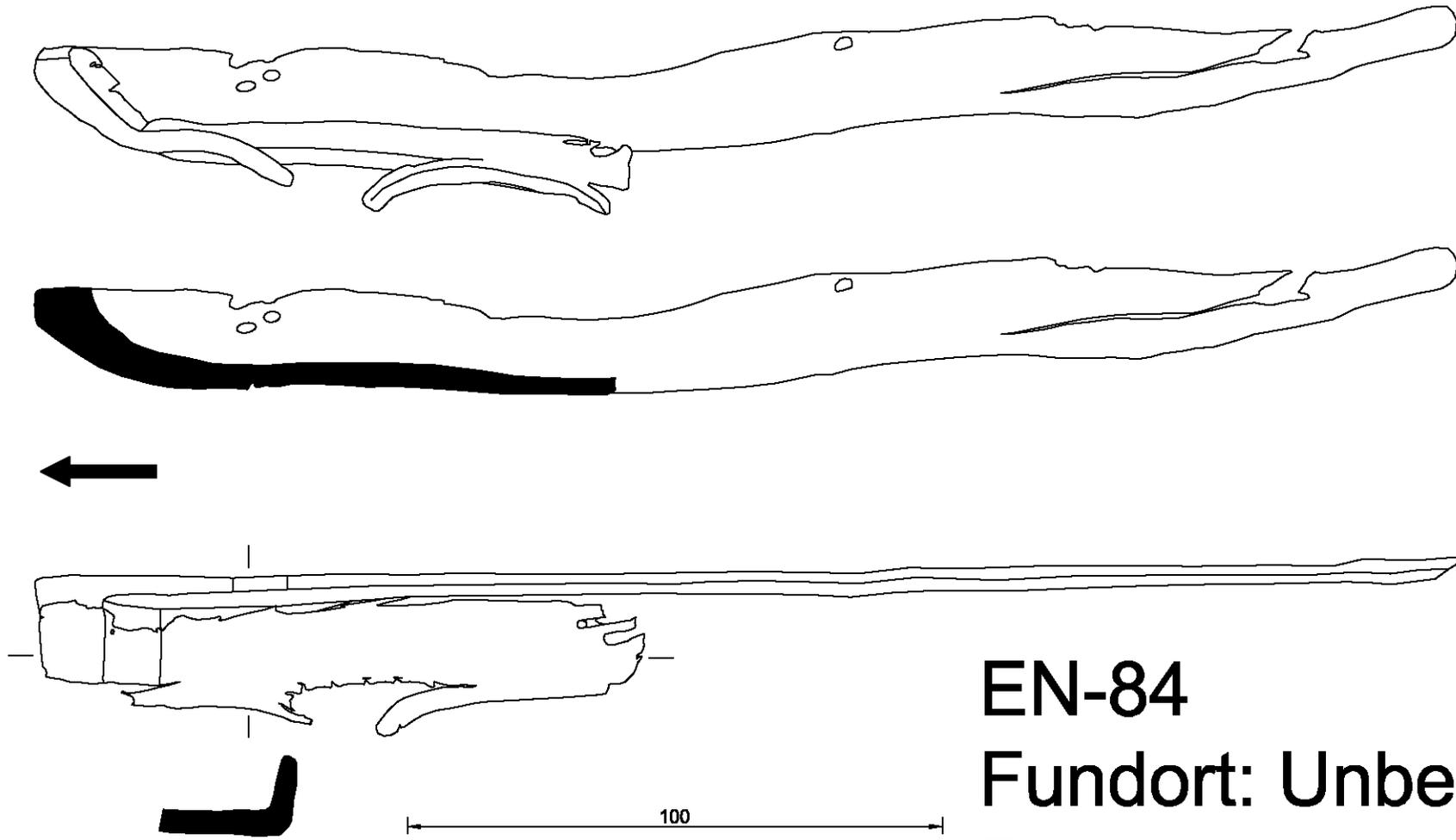
Datierung: nach 1263d



EN-83

Fundort: Viereth

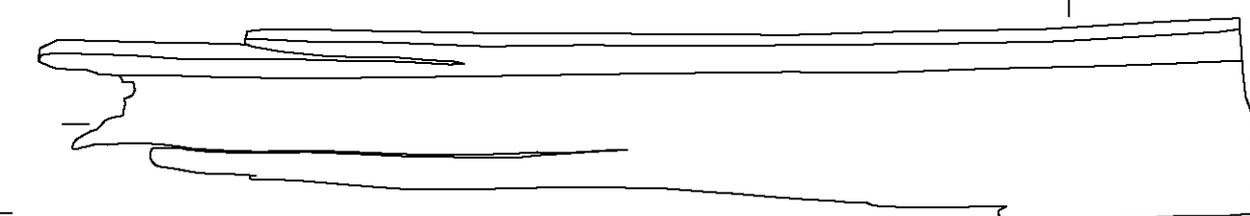
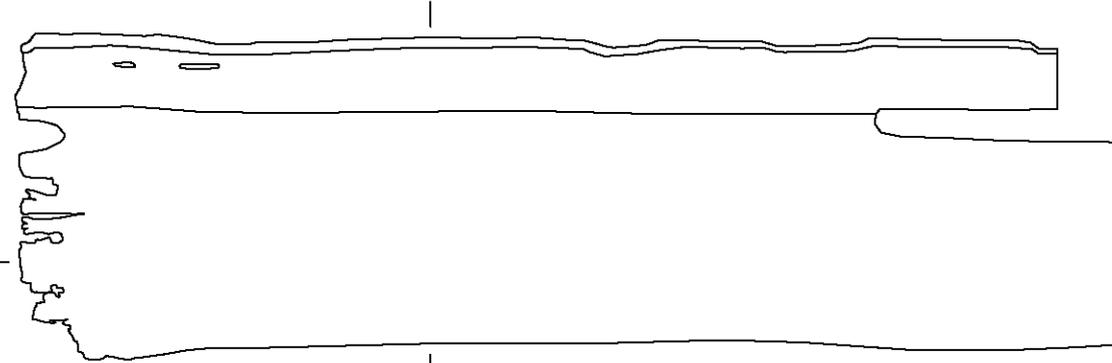
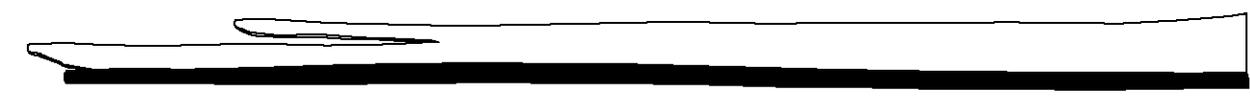
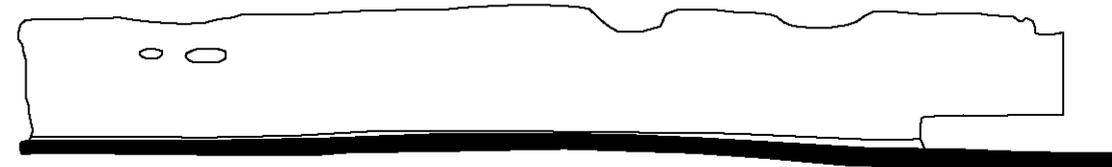
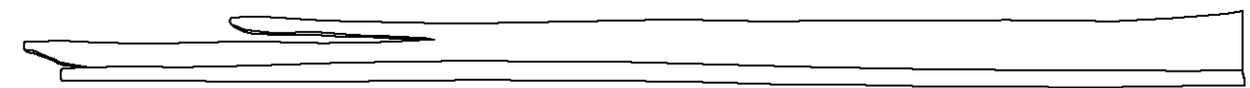
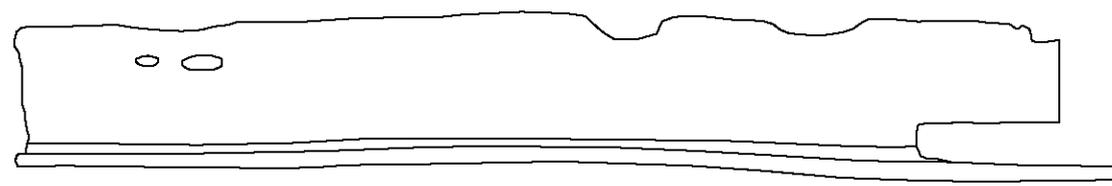
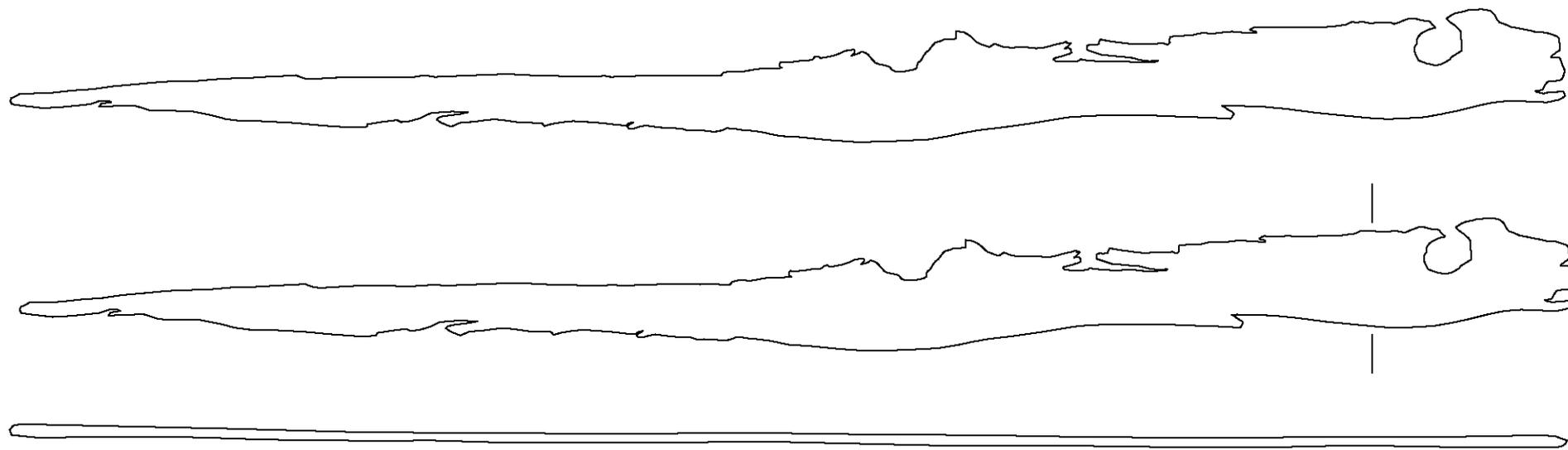
Datierung: um 1468d



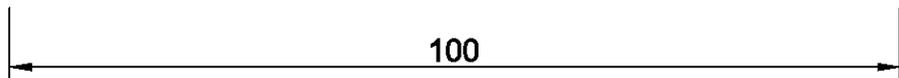
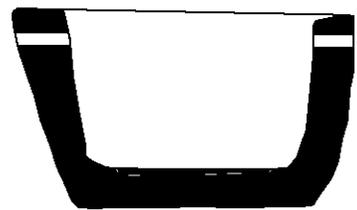
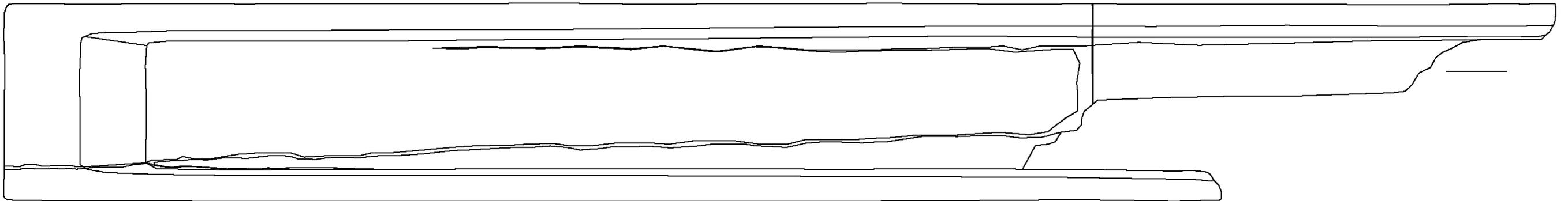
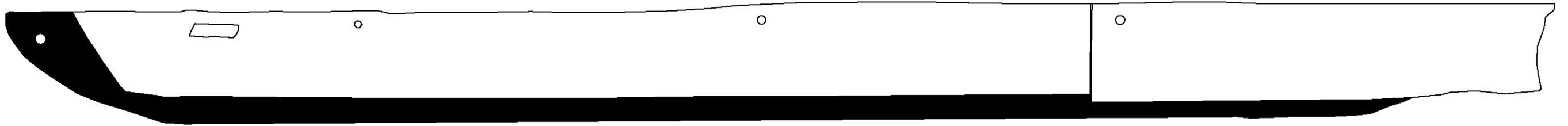
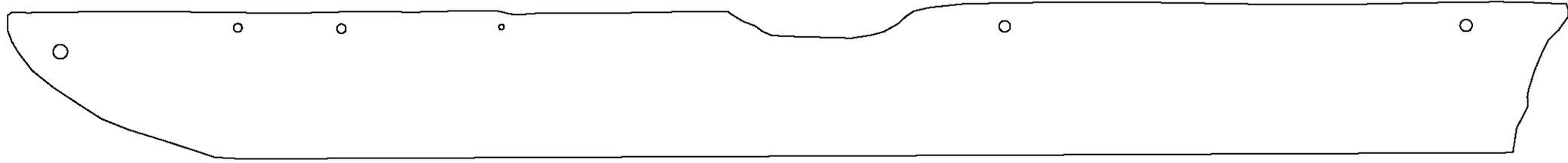
EN-84

Fundort: Unbekannt

Datierung: nach 1229d



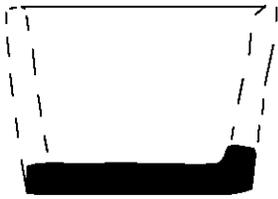
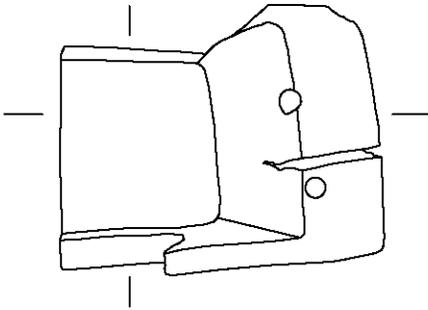
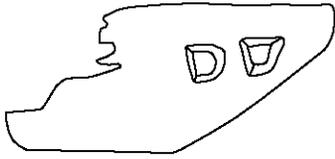
EN-85
Fundort: Unbekannt
Datierung: nach 1238d



EN-86

Fundort: Unbekannt

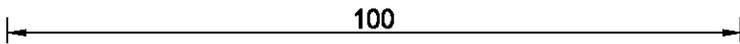
Datierung: 1368d

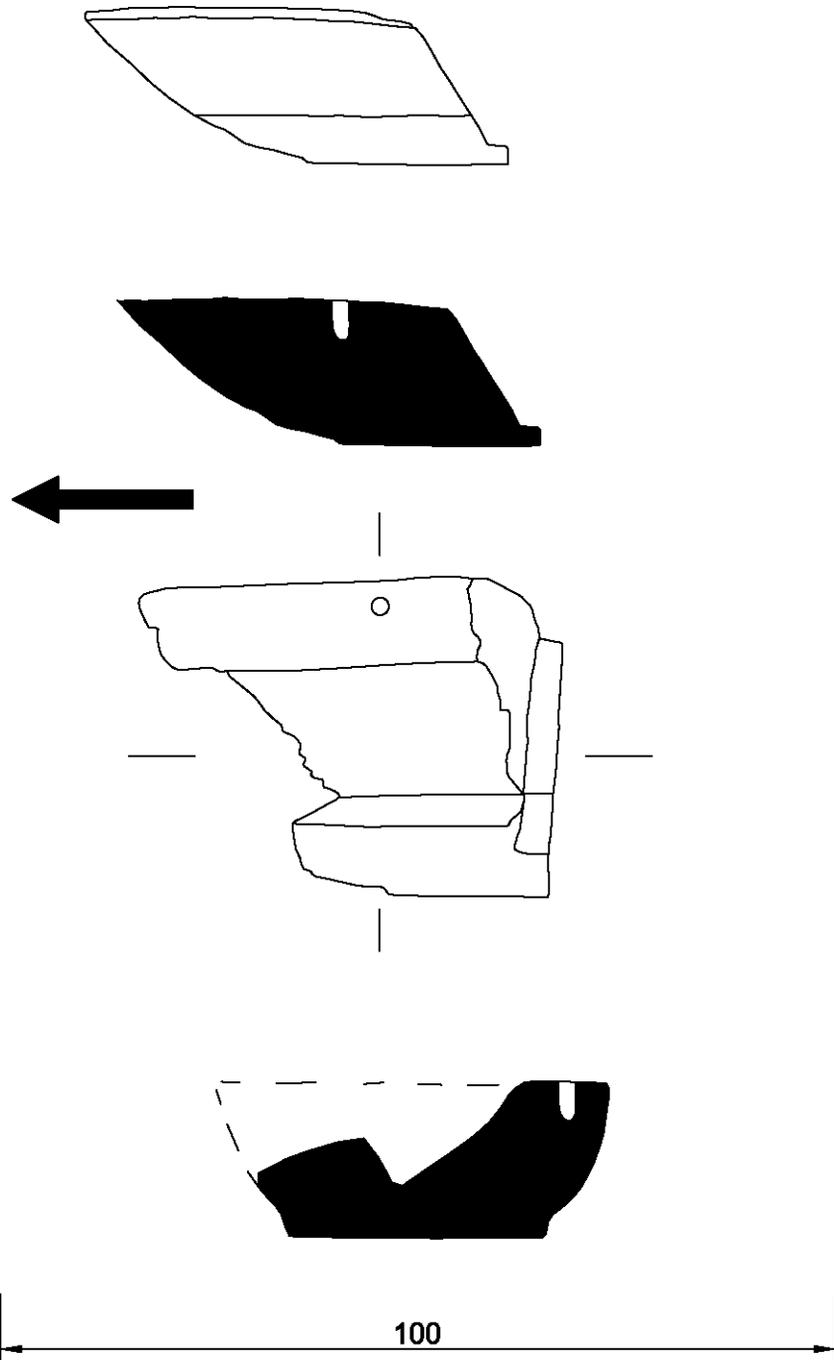


EN-87

Fundort: Unbekannt

Datierung: 1351d

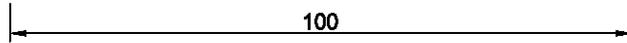
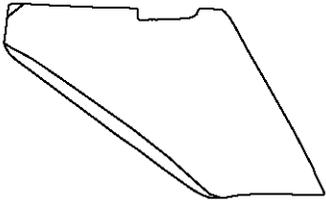




EN-88

Fundort: Unbekannt

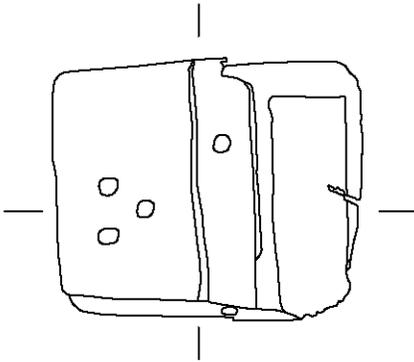
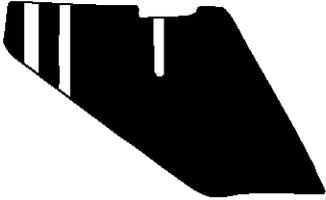
Datierung: 1339d

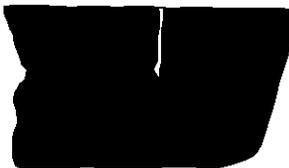
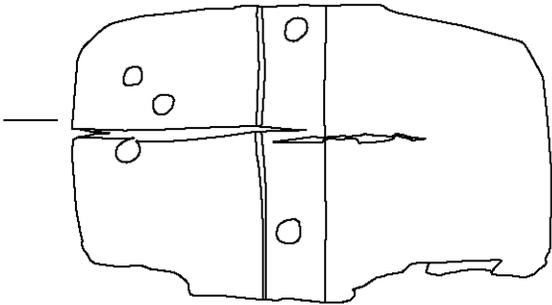
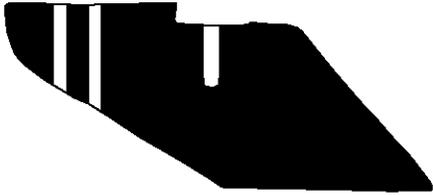
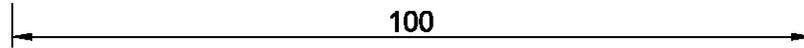
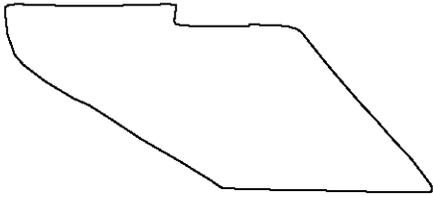


EN-89

Fundort: Unbekannt

Datierung: um 1477d

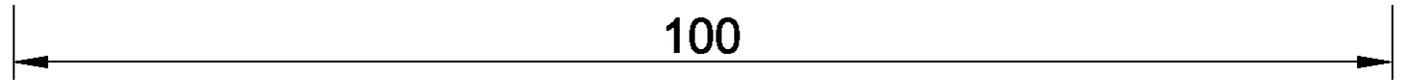
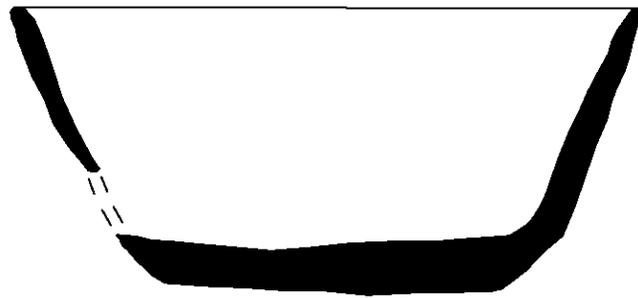
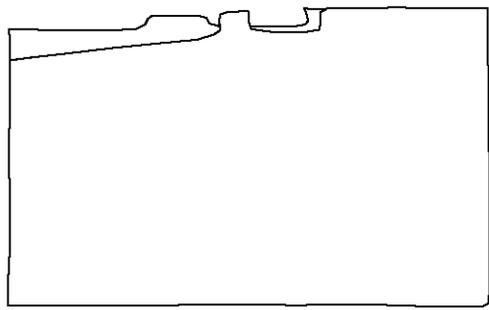




EN-90

Fundort: Unbekannt

Datierung: um 1471d



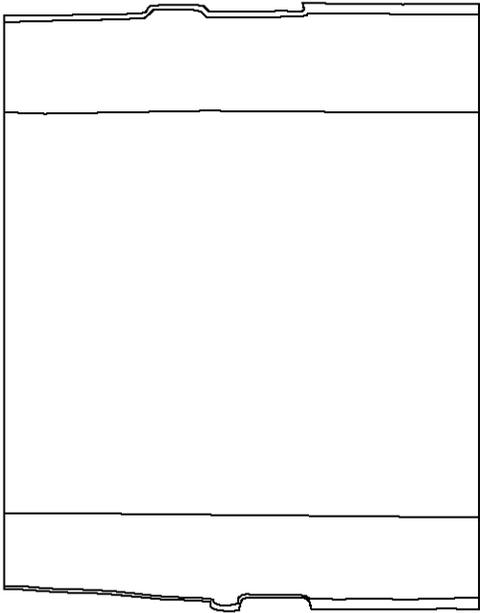
EN-91

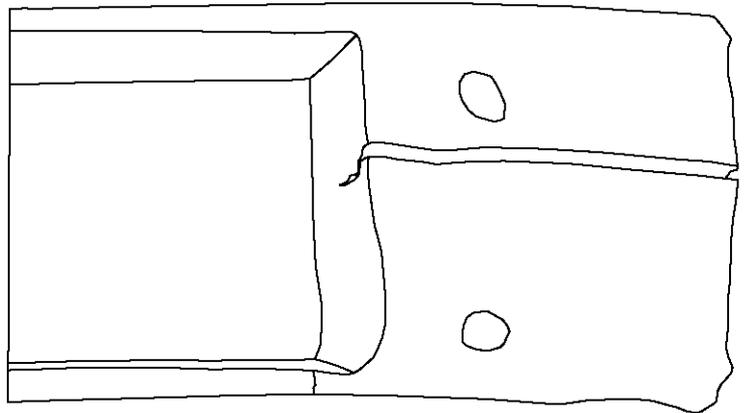
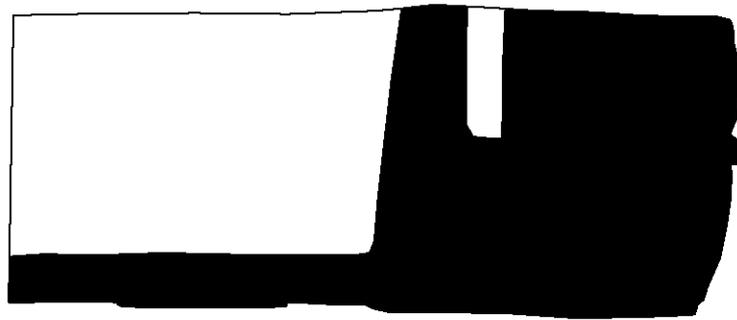
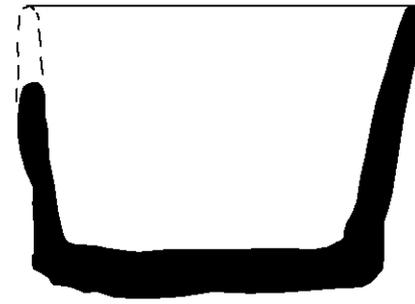
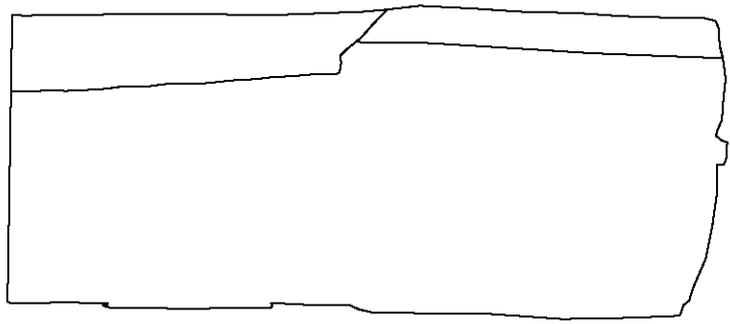
Fundort:

Unbekannt

Datierung: um

1472d





100

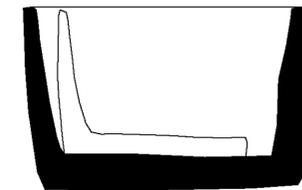
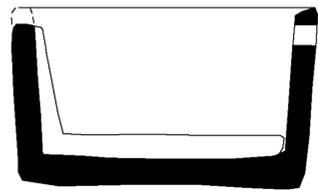
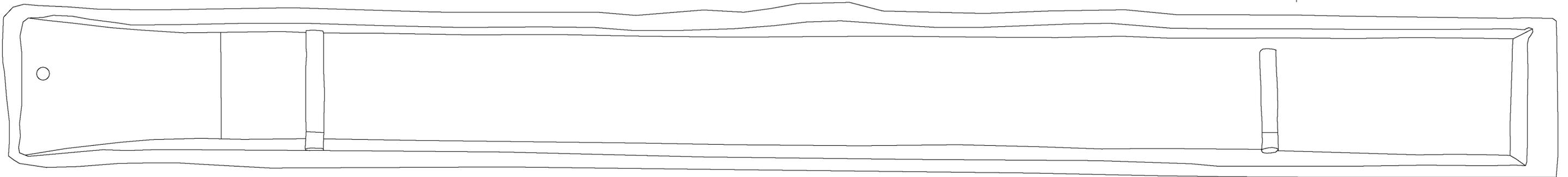
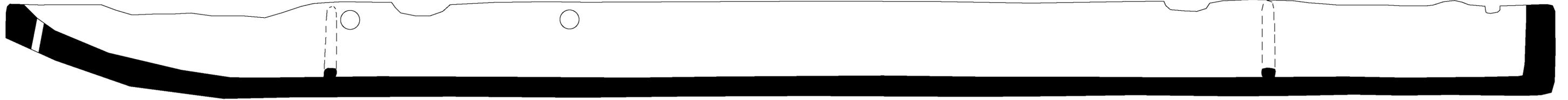
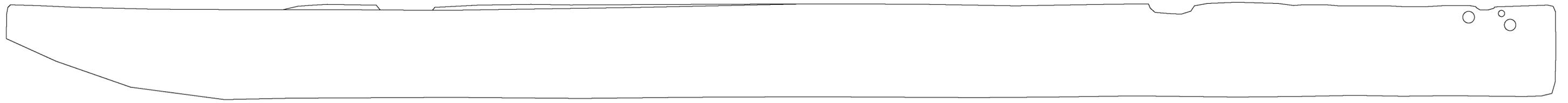
EN-92

Fundort:

Unbekannt

Datierung: um

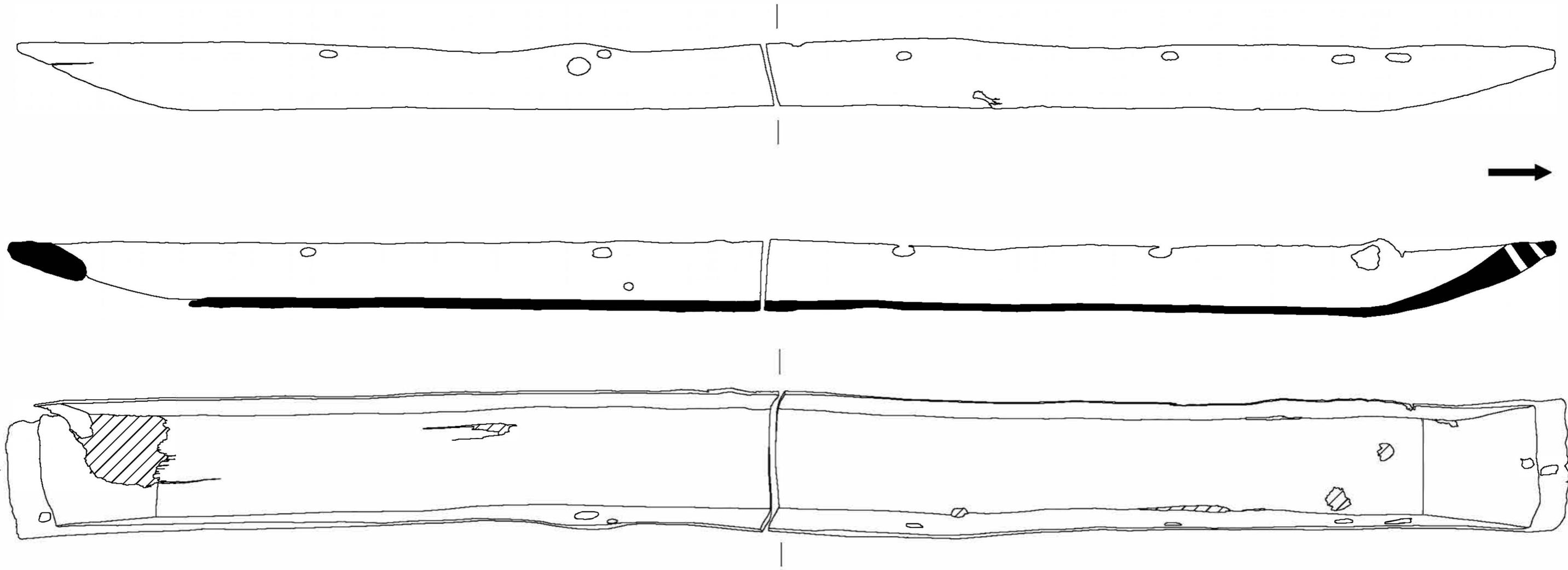
1441d



EN-93

Fundort: Viereth

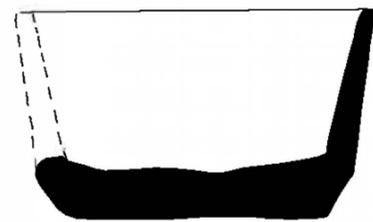
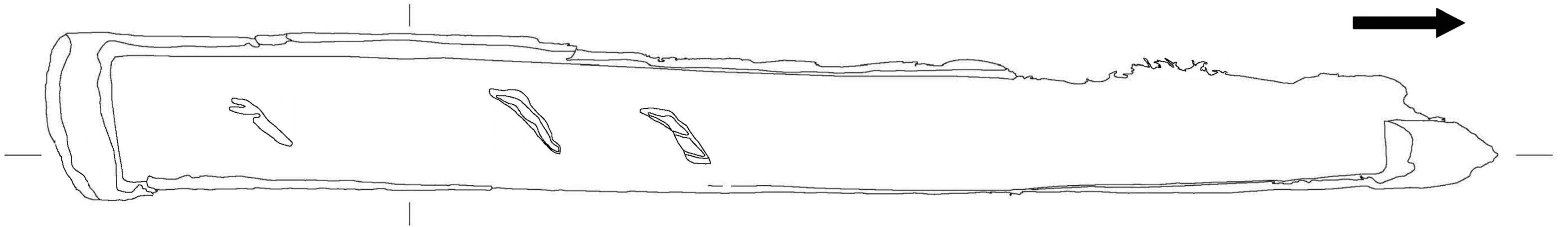
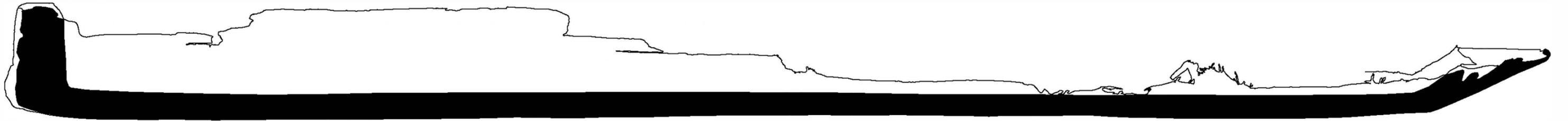
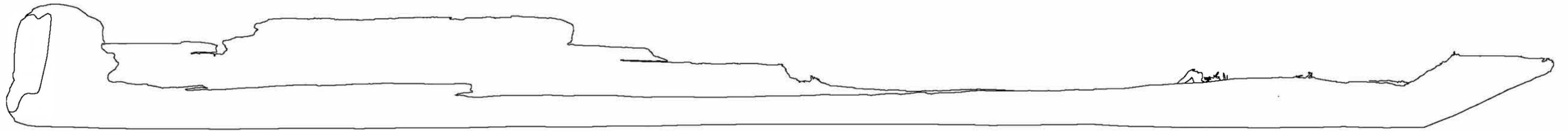
Datierung: nach 1157d



100



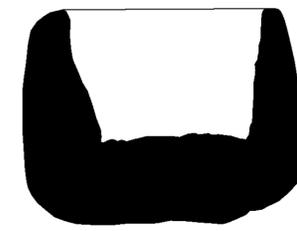
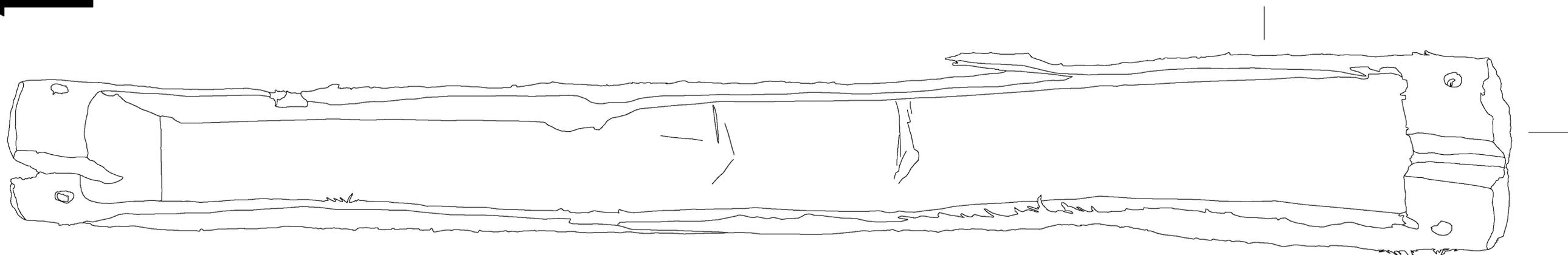
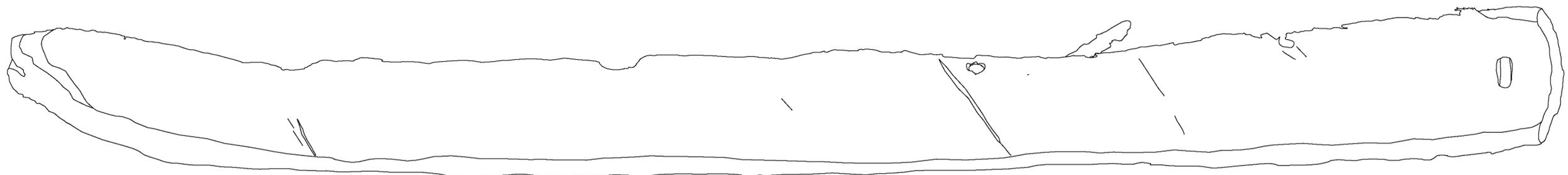
EN-94
Fundort: Zapfendorf
Datierung: um 1340d



EN-97

Fundort: Mariaburghausen

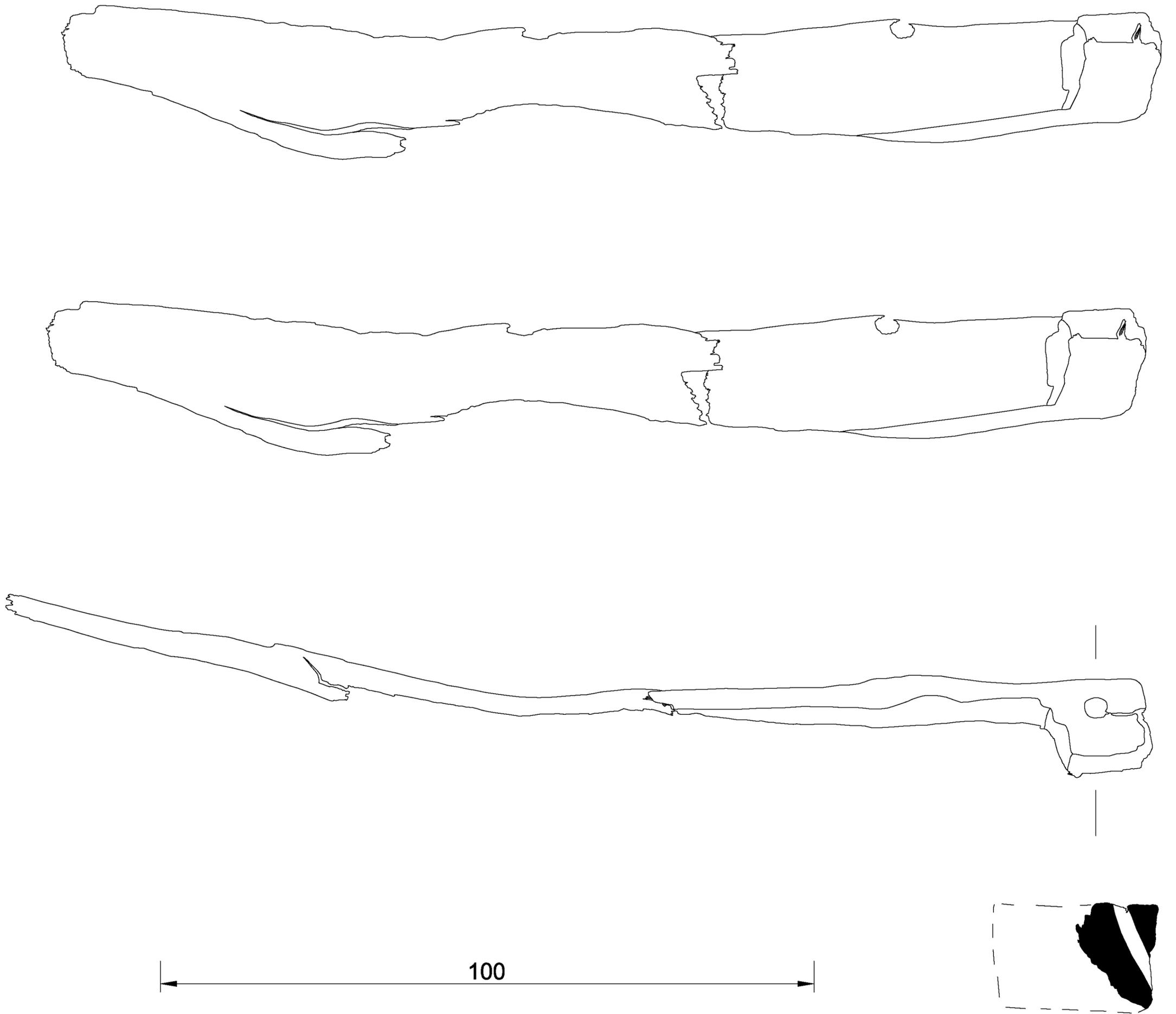
Datierung: nach 596d



EN-98

Fundort: Obereisenheim

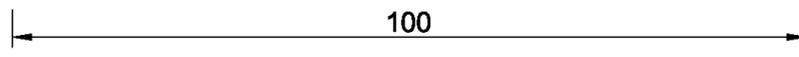
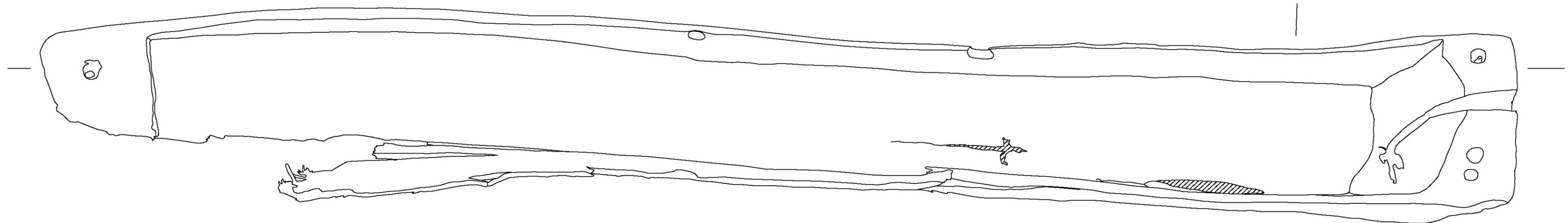
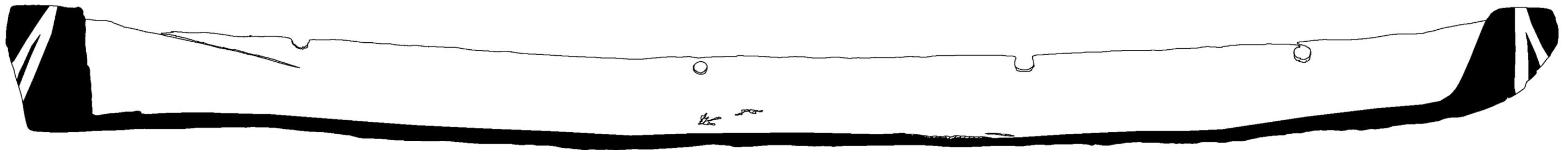
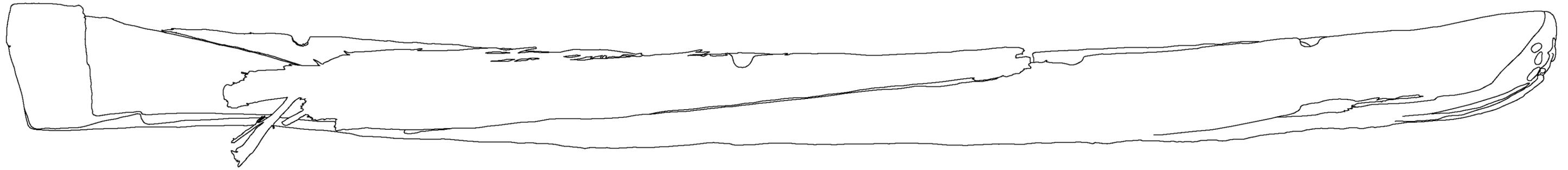
Datierung: nicht datierbar



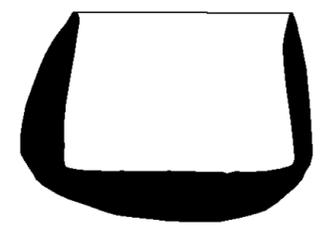
EN-99

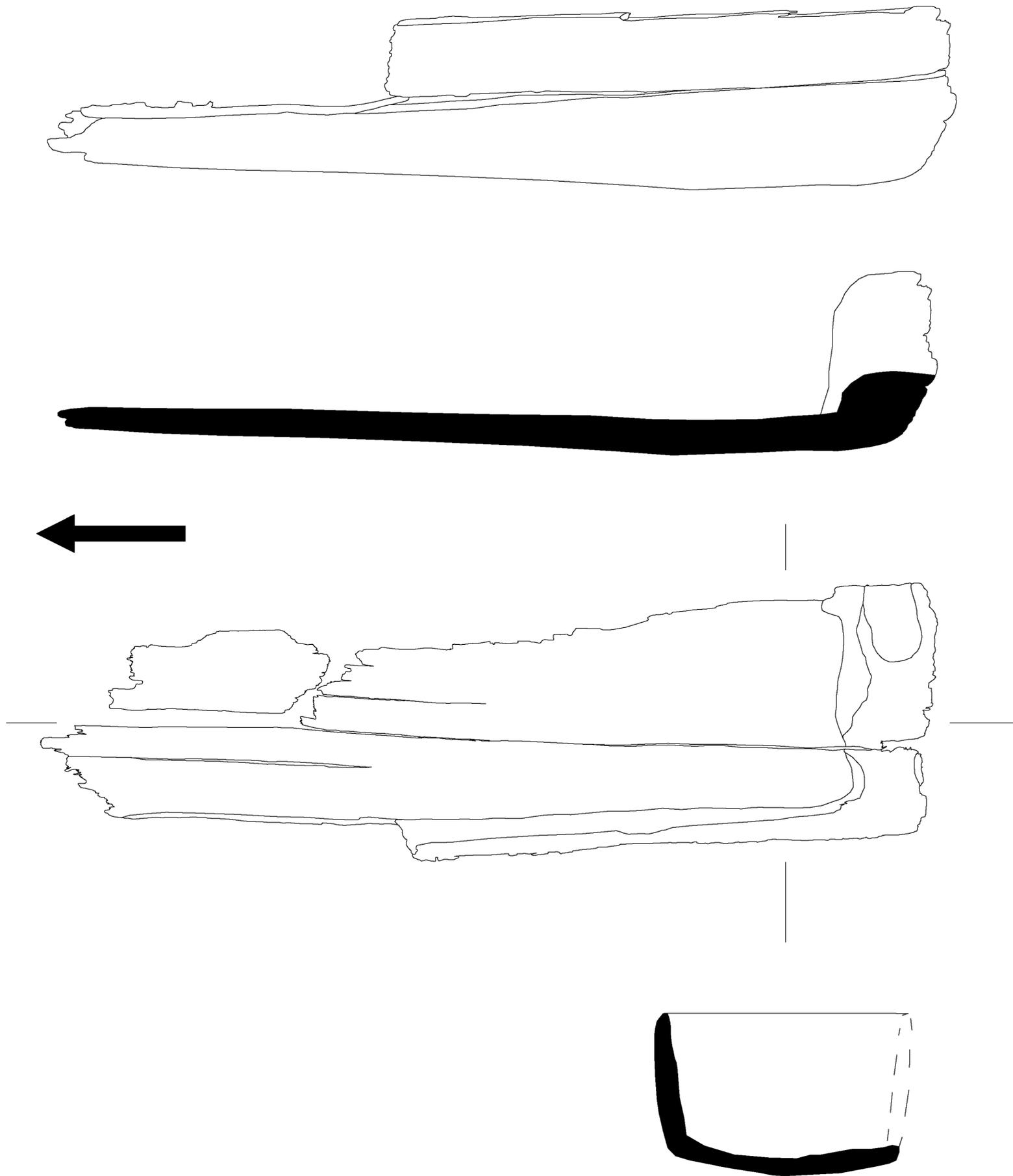
Fundort: Obereisenheim

Datierung: nach 1208d



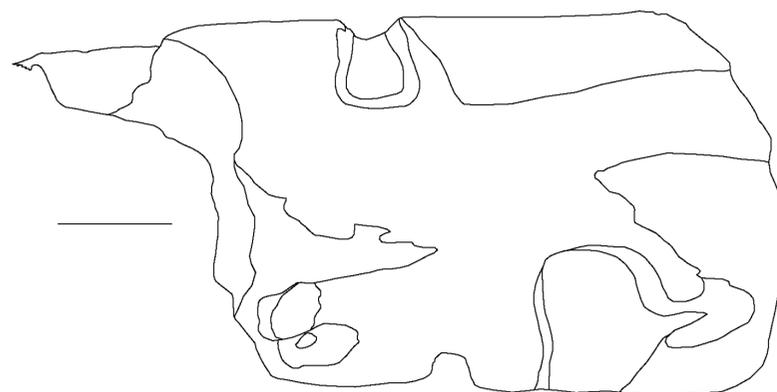
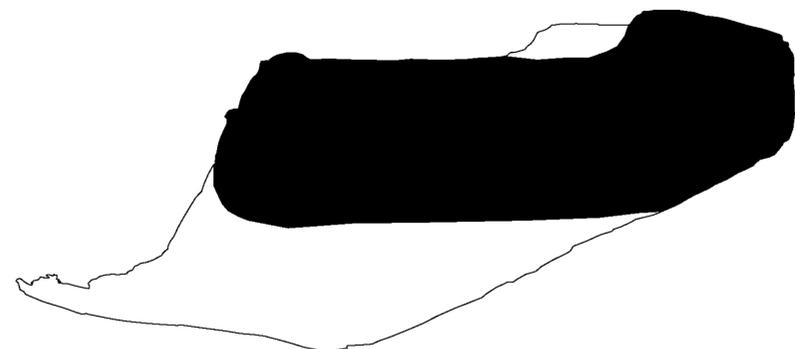
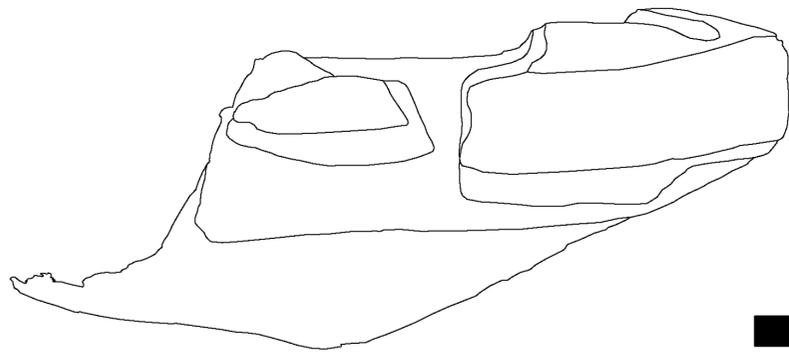
EN-100
Fundort: Obereisenheim
Datierung: nach 1247d





100

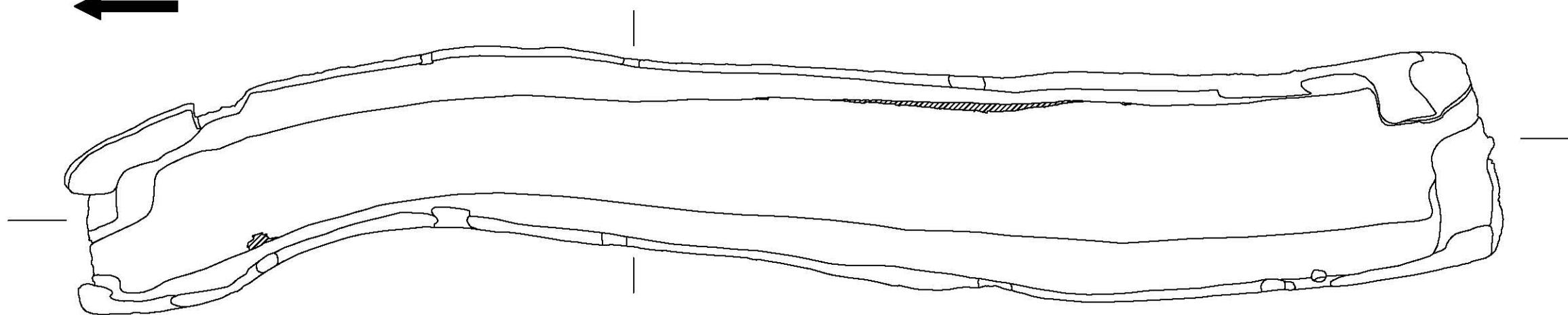
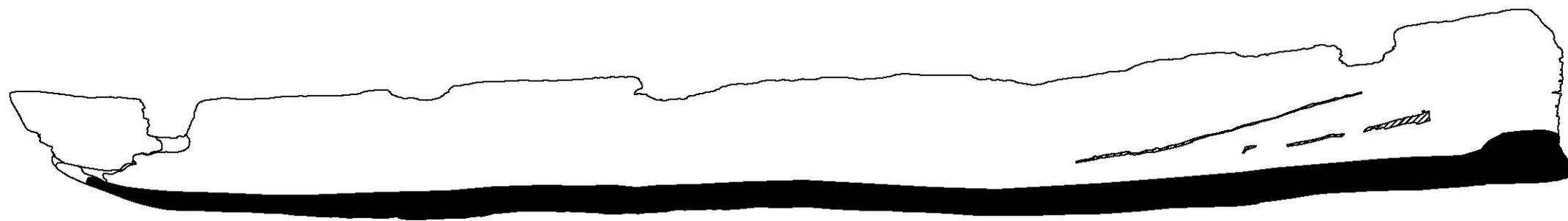
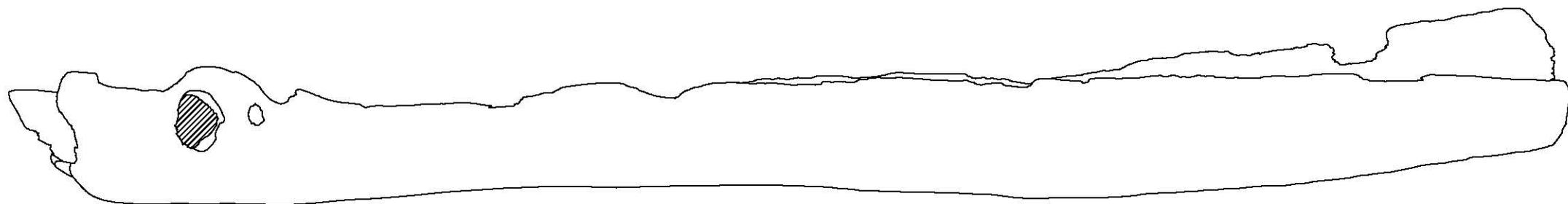
EN-101
Fundort: Obereisenheim
Datierung: nach 1218d



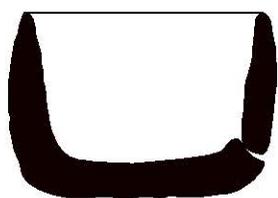
EN-102

Fundort: Volkach

Datierung: nach 1400d



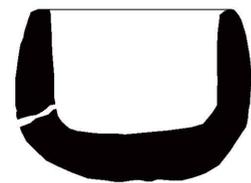
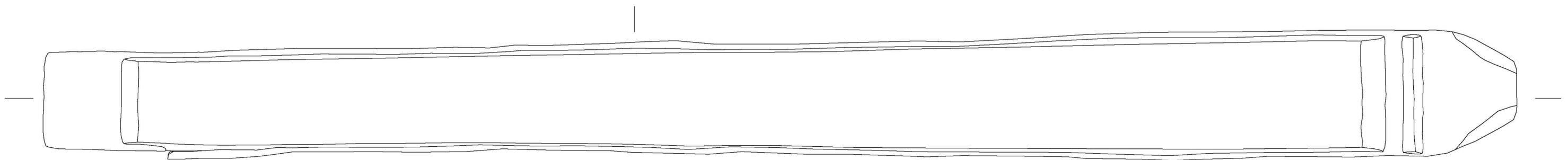
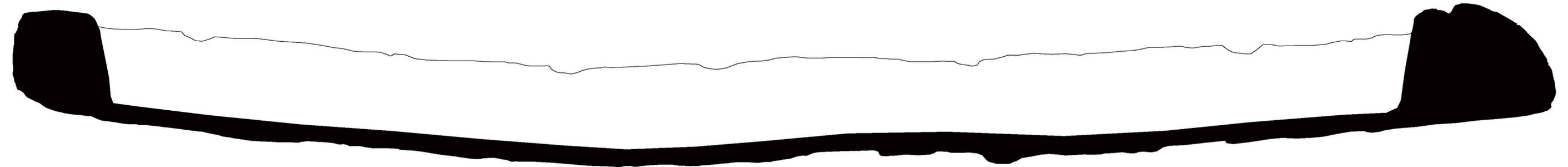
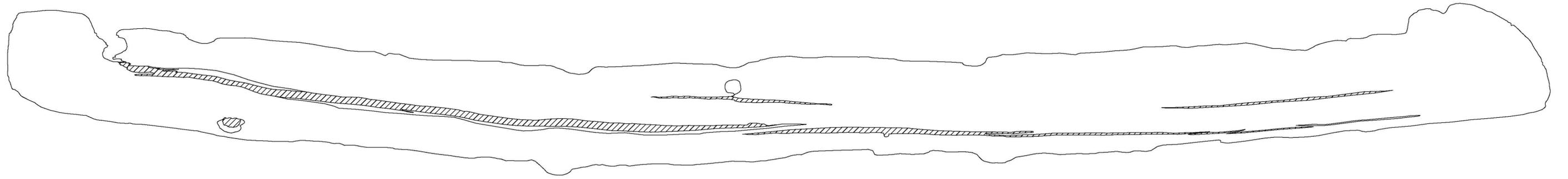
100



EN-103

Fundort: Offenbach

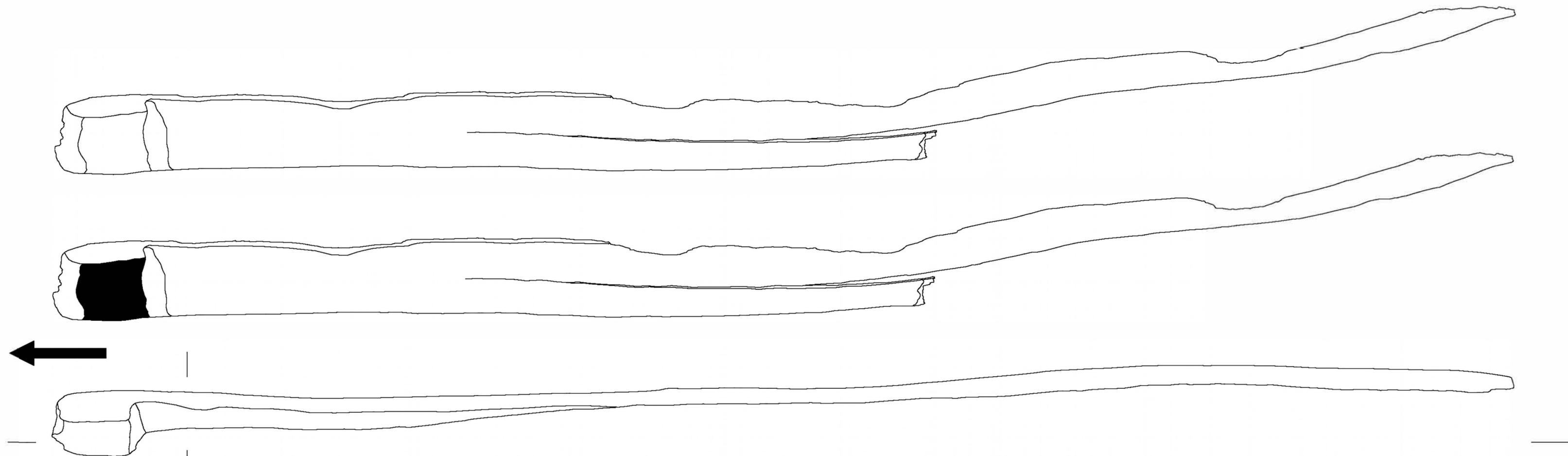
Datierung: nicht datiert



EN-104

Fundort: Offenbach

Datierung: nicht datiert



EN-105

Fundort: Unbekannt

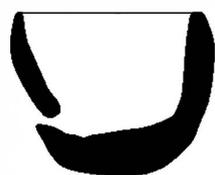
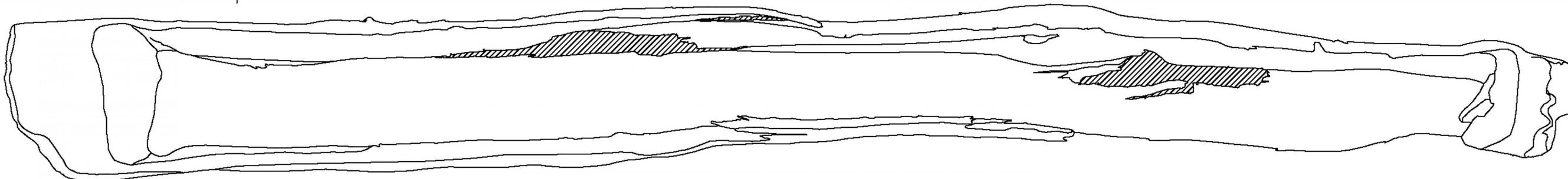
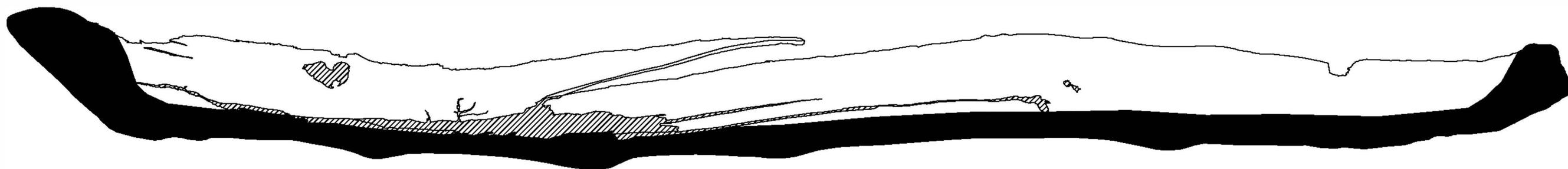
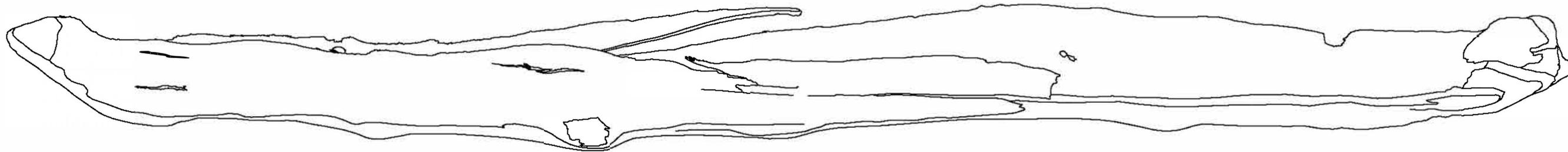
Datierung: nicht datiert



EN-106

Fundort: Unbekannt

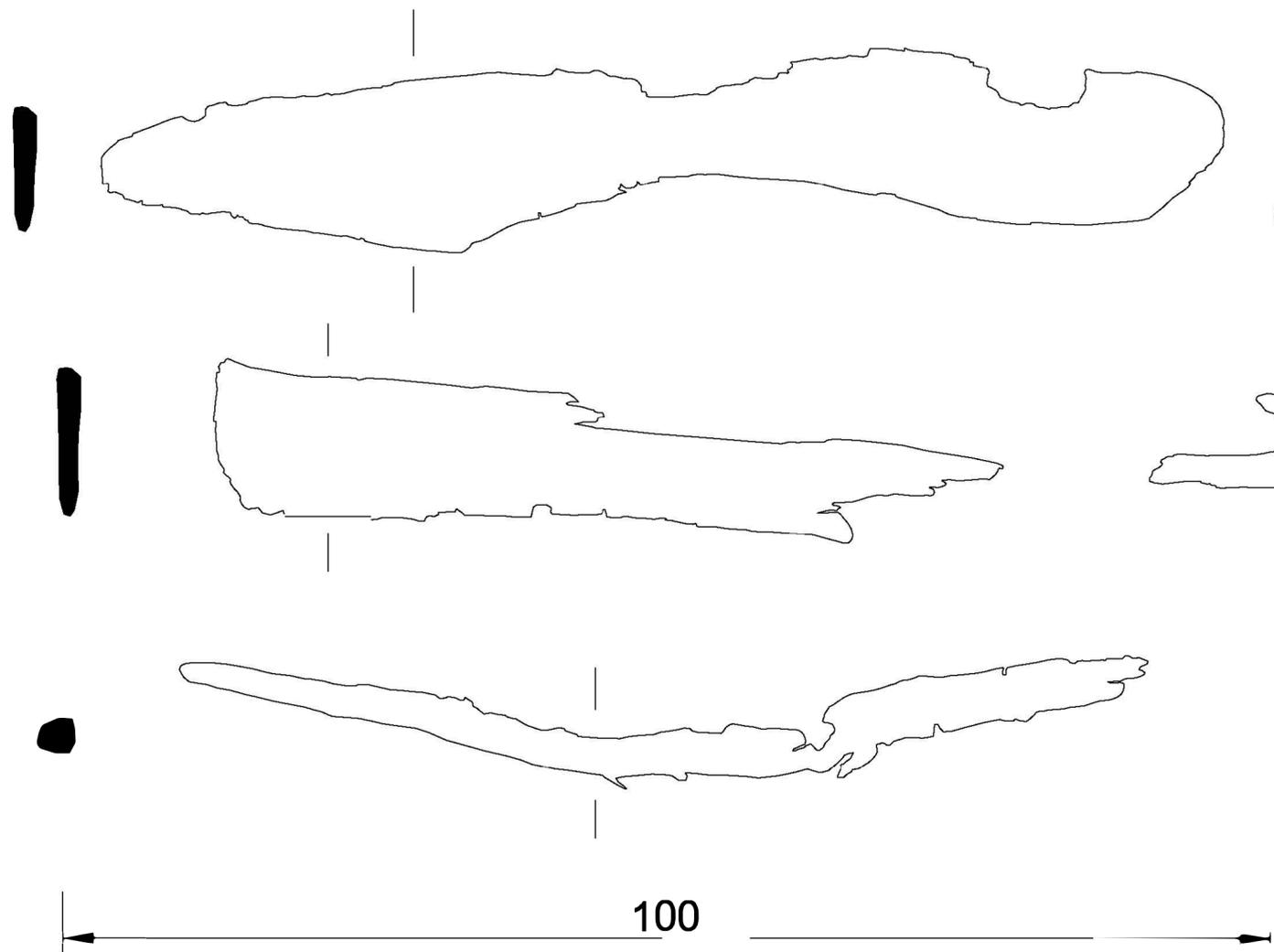
Datierung: nicht datiert



EN-107

Fundort: Unbekannt

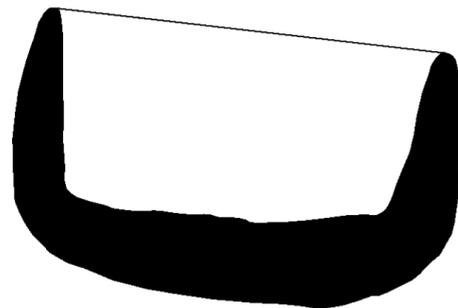
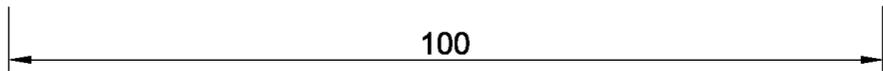
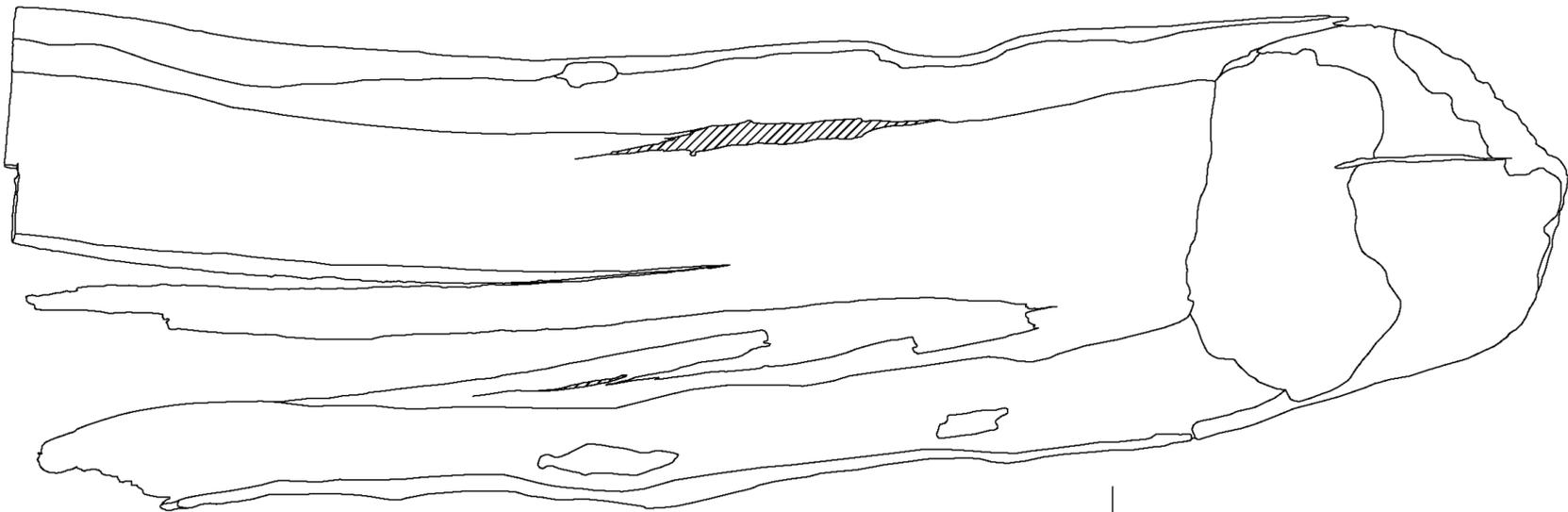
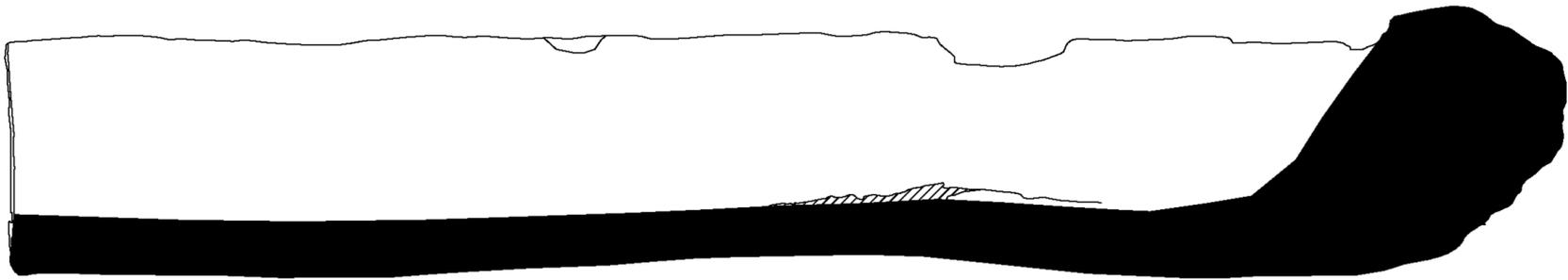
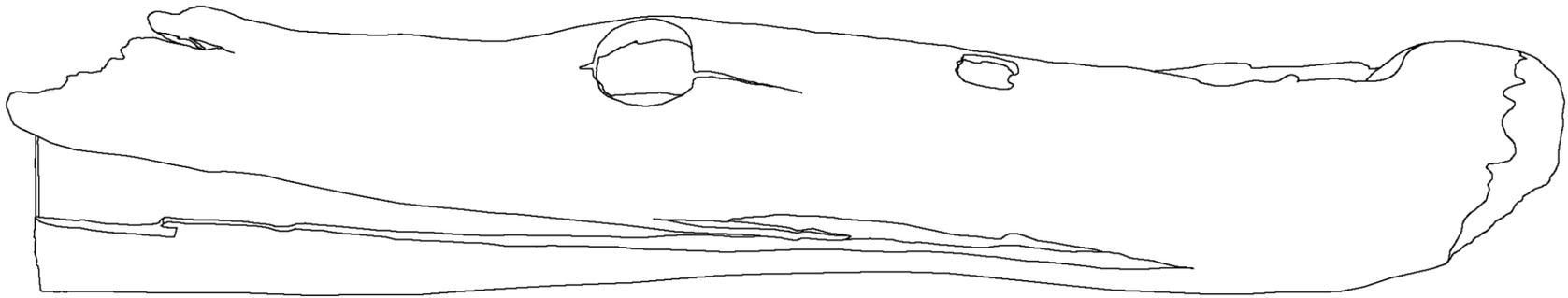
Datierung: nicht datierbar



EN-108

Fundort: Raum Seligenstadt

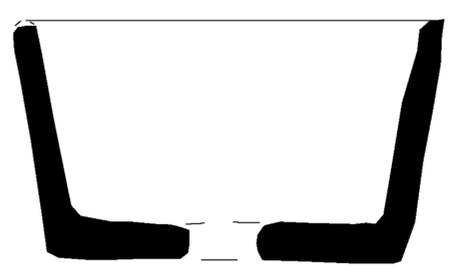
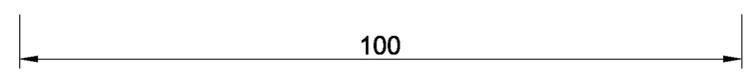
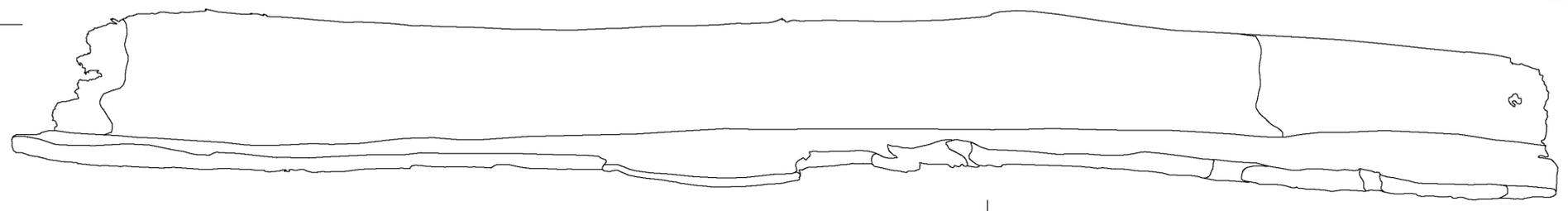
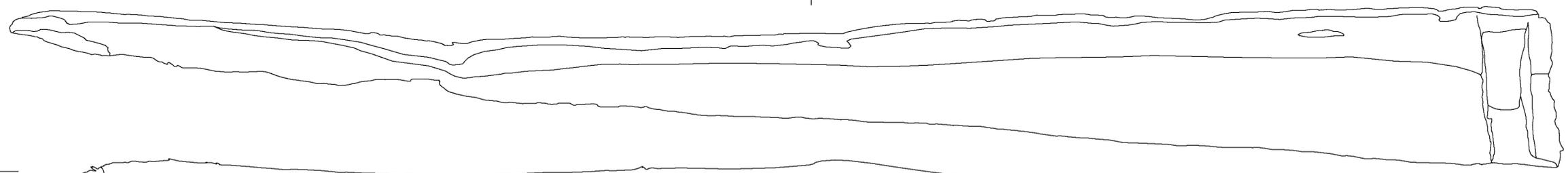
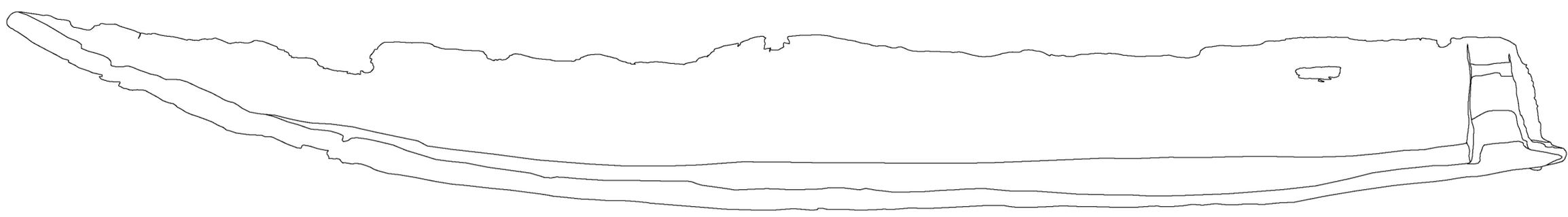
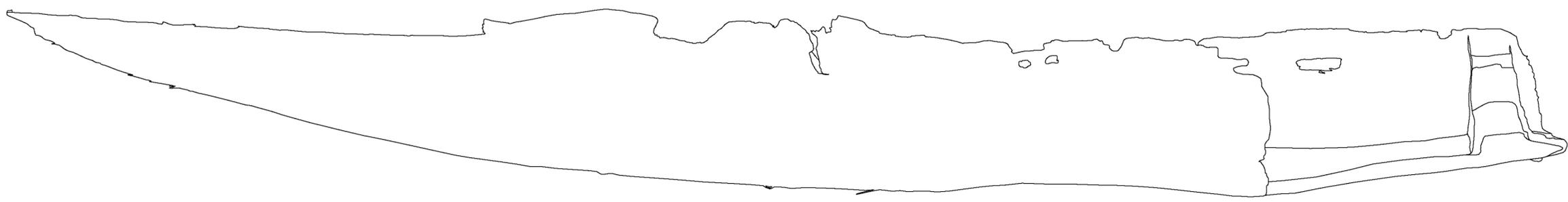
Datierung: nicht datiert



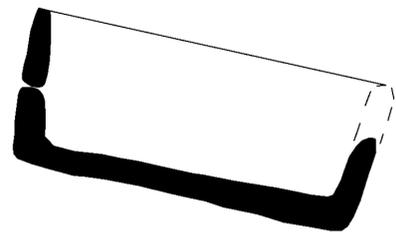
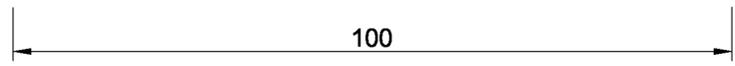
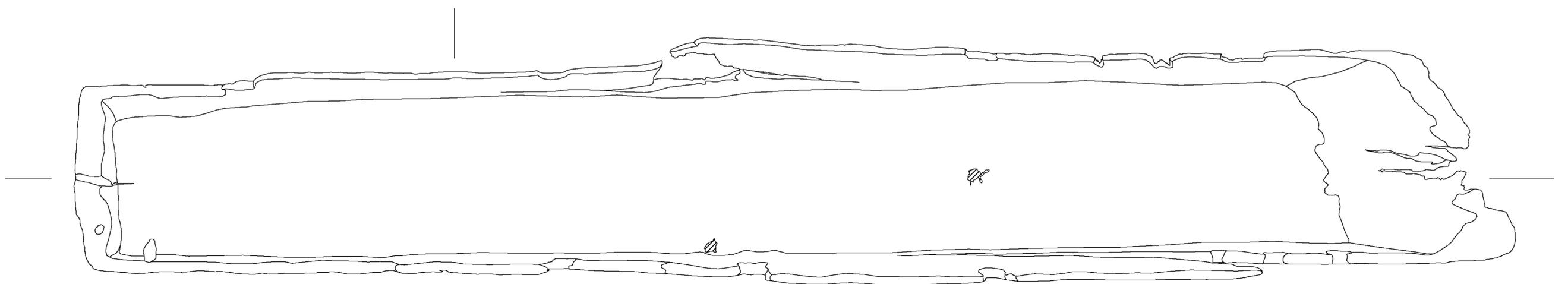
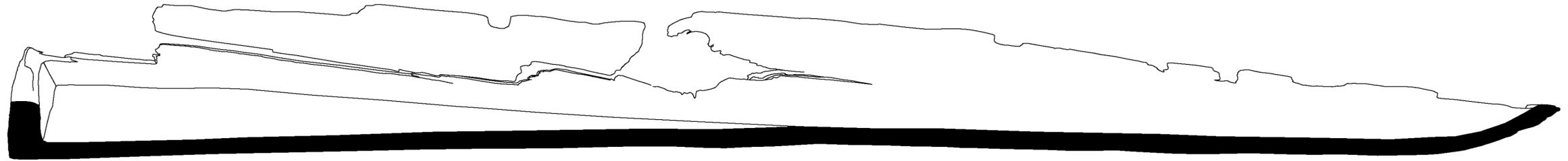
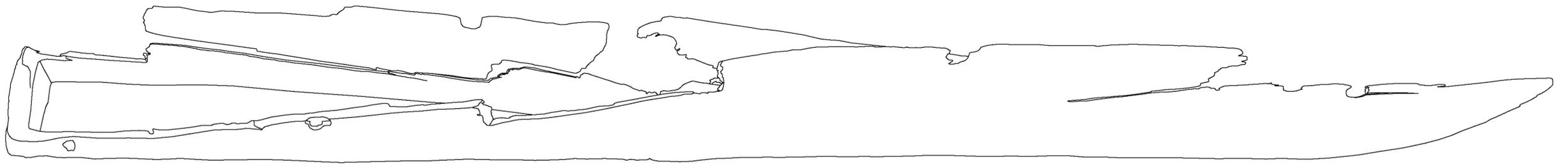
EN-109

Fundort: Hanau

Datierung: nach 1284d



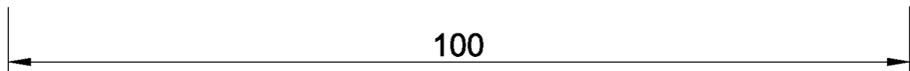
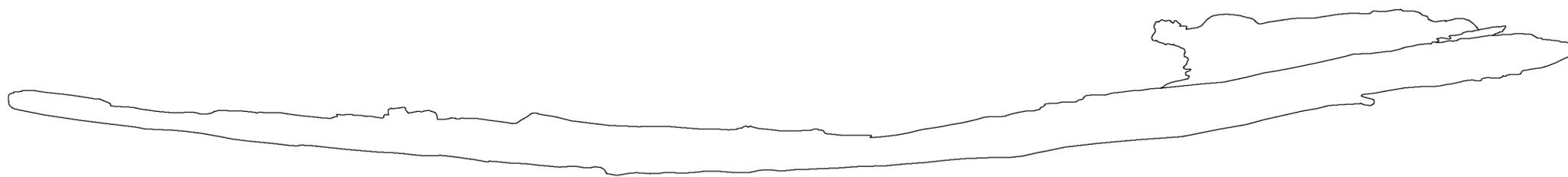
EN-110
Fundort: Unbekannt
Datierung: nach 1152d



EN-111

Fundort: Unbekannt

Datierung: nach 1206d

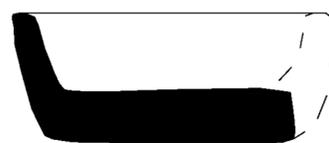


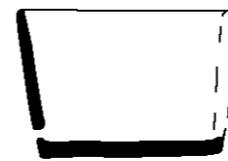
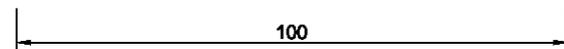
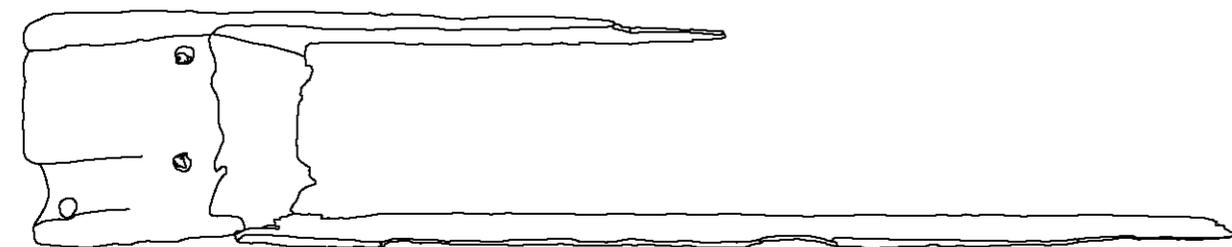
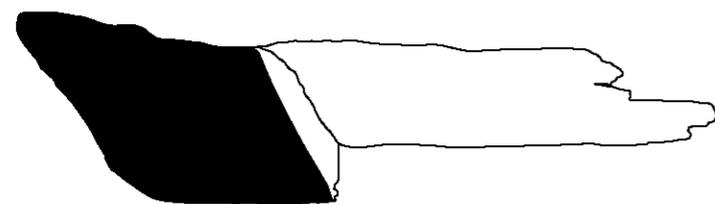
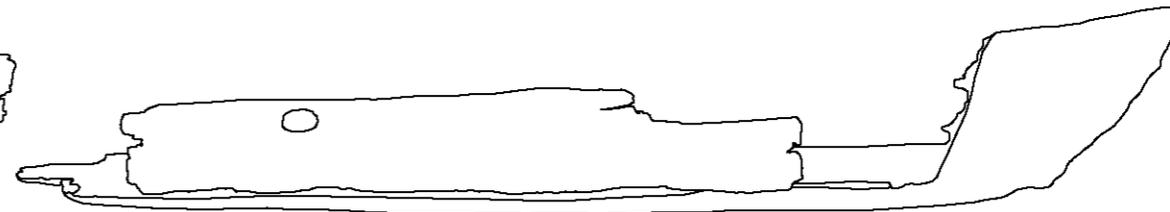
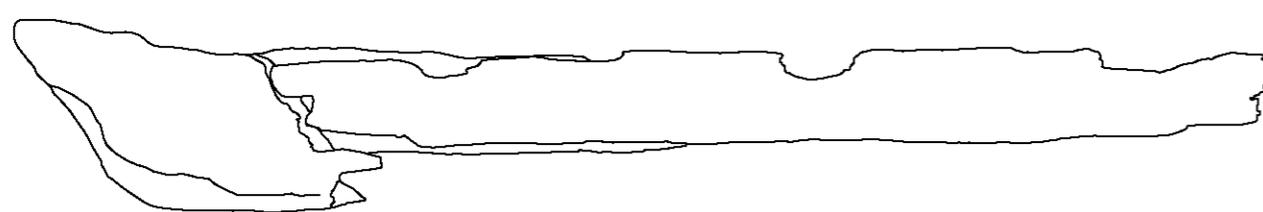
EN-112

Fundort: Unbekannt

Datierung: nach 1308d

(Datierung unsicher)

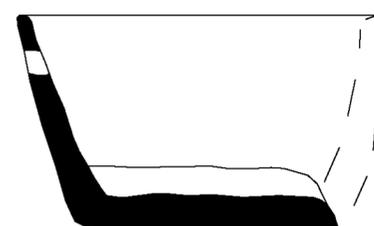
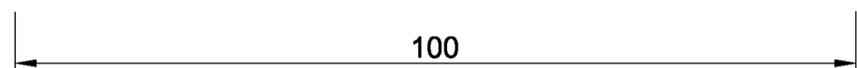
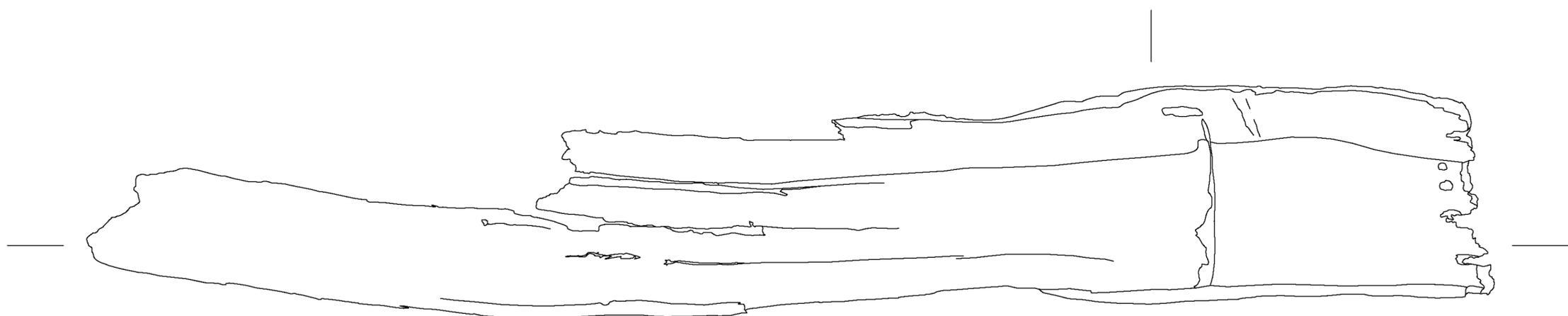
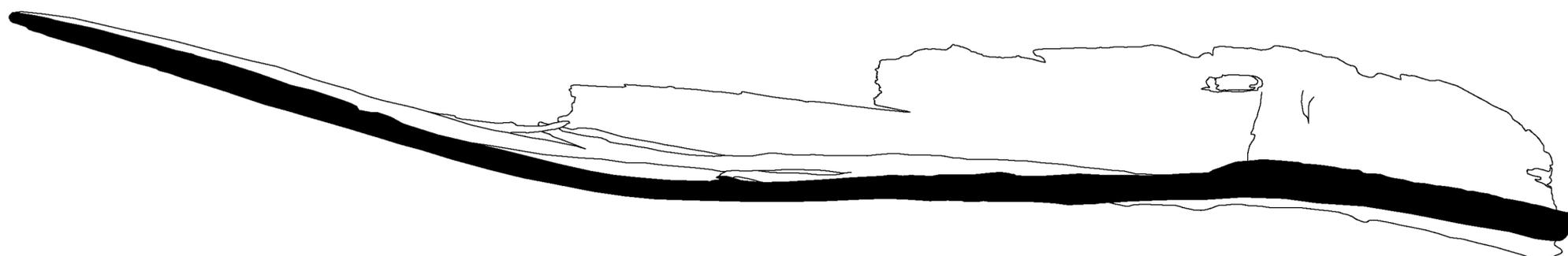
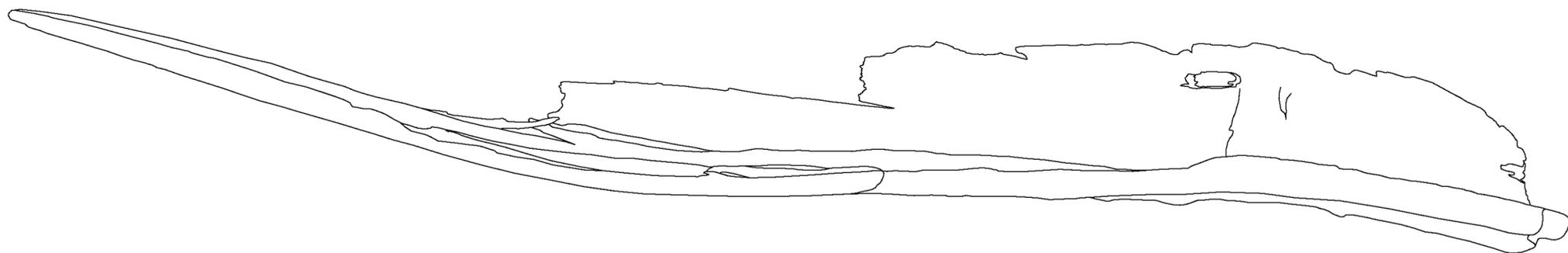




EN-113

Fundort: Breitenbüßbach

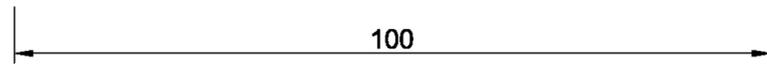
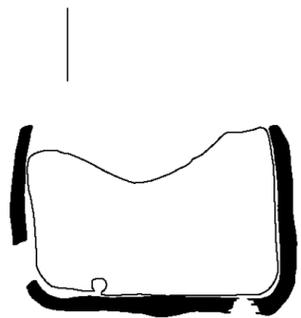
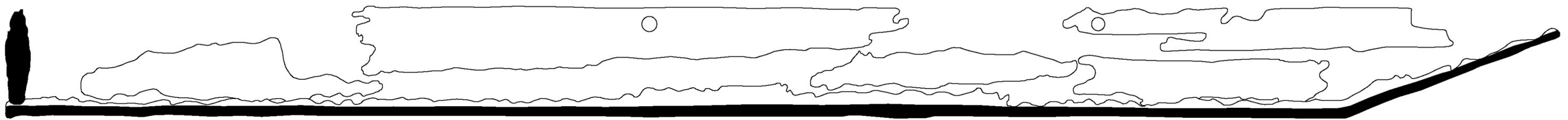
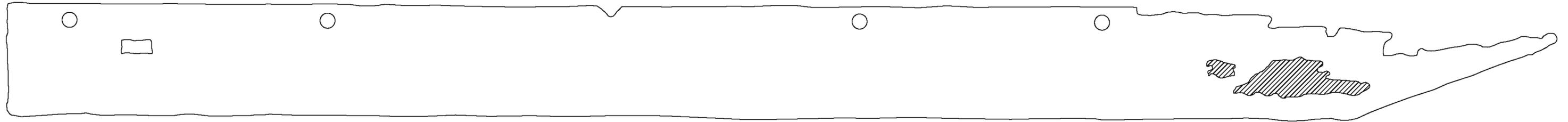
Datierung: nach 1446d



EN-114

Fundort: Unbekannt

Datierung: nicht erfolgreich

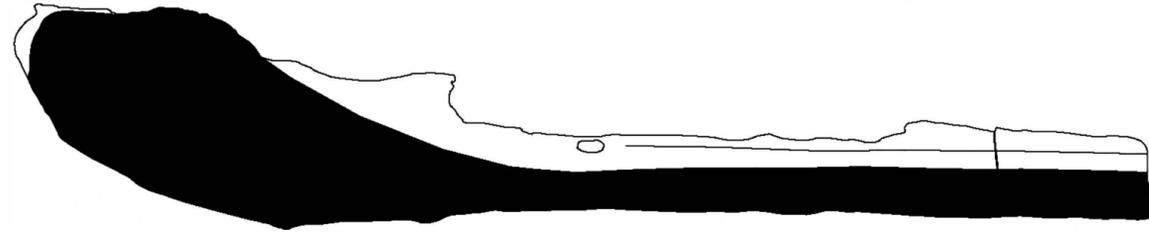
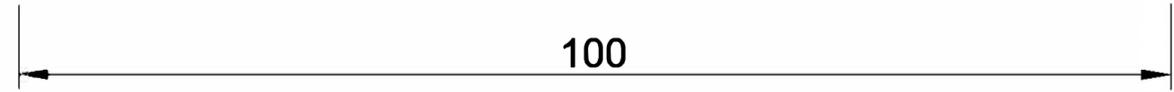
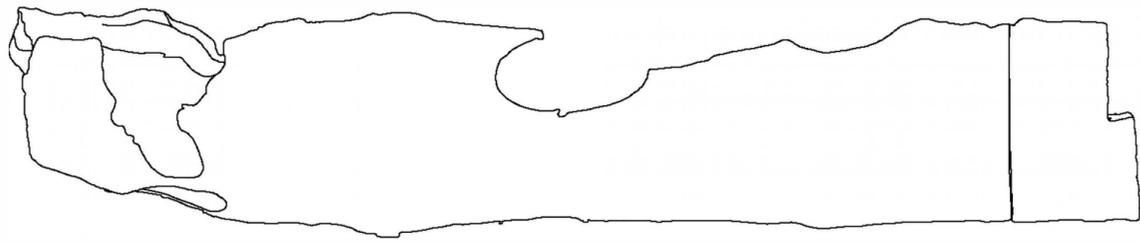


EN-301

Fundort: Heilbronn

Datierung: um 1362

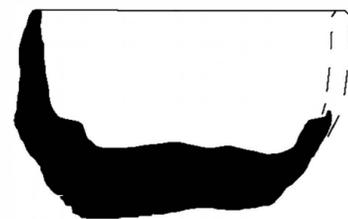
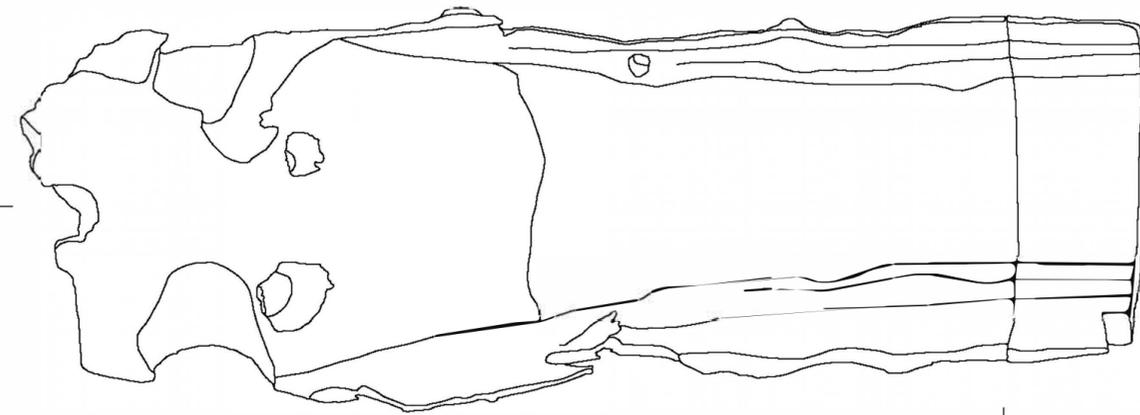


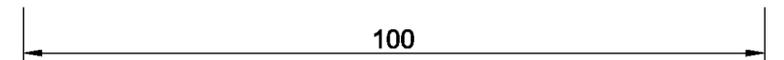
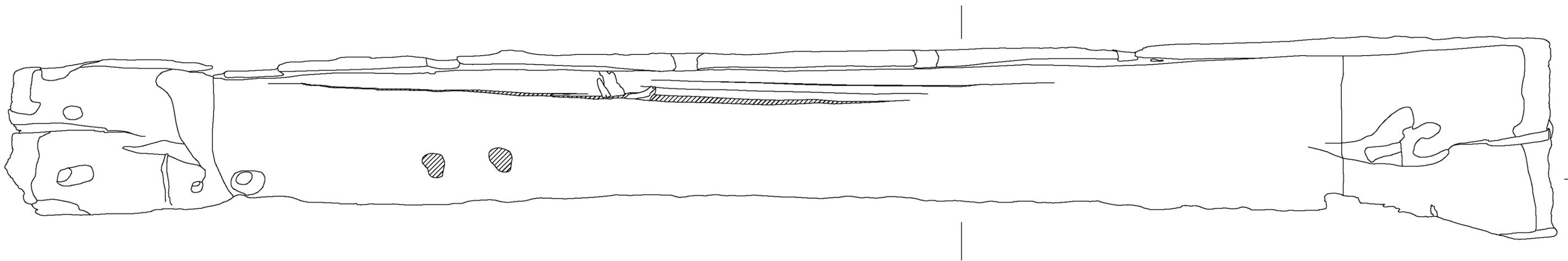
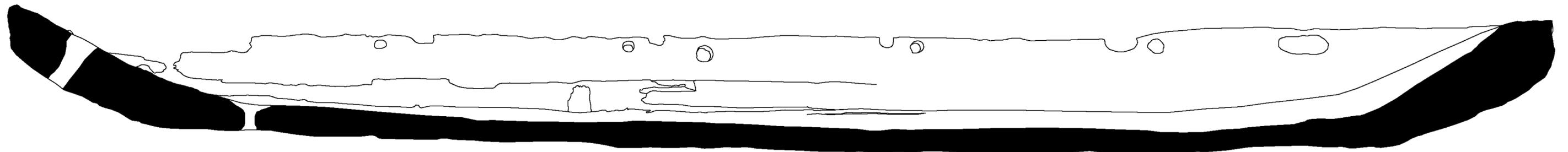
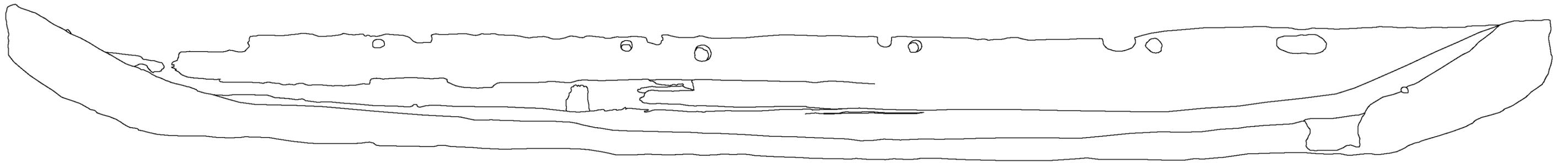


EN-302

**Fundort: Heilbronn-
Neckarau**

**Datierung: nicht
datiert**

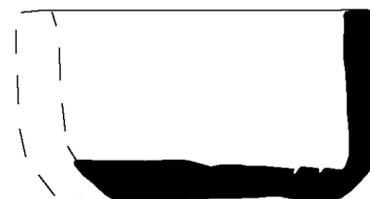




EN-304

Fundort: Neckarmühlbach

Datierung: undatiert



KATALOG DER FÄHRORTE

DER MAIN

Gustavsburg

M-1,3

Gemeinde: Ginsheim-Gustavsburg

Landkreis: Groß-Gerau

Bundesland: Hessen

Gegenüberliegender Ort: Mainz-Kostheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Wiesbaden

Historiografie der Fähre:

- Es besteht die Vermutung, dass in römischer Zeit eine Schiffsbrücke oder eine Fähre bestanden hat (über Main oder Rhein); die Fähre über den Main wird möglicherweise durch eine römische Brücke ersetzt, welche noch in den 1970er-Jahren bei Niedrigwasser sichtbar war; 1959 wurden bei Niedrigwasser zwei Brückenpfeiler von 6 m × 12 m zwischen heutiger Schiffswerft und Mainbrücke vermessen [1] 14.

- 1283 Nennung einer Fähre als »*ius passagii*« [2] 203.

- 1322 wird durch den Kostheimer Hofmeister ein Nachen erworben, möglicherweise für die Fähre [2] 202.

- 1432 Verleihung der Fähre durch das Altmünsterkloster in Mainz an die Fergen von Kastell mit der Auflage, jederzeit das Klostersgesinde überzusetzen [2] 268.

- 1471 wird im Weisthum gesagt: »*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 ruff 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*« [6] 530.

- 1858 wird ein Fährschiff eingerichtet, welches Gustavsburg mit Mainz über den Rhein verbindet, bis zum Bau der Brücke 1860-1863 [1] 148. 159.

- 1875/76 ist der genaue Standort der Gierfähre samt Zufahrtsrampen in einer Stromkarte eingezeichnet [4].

- 1945-1946 Fährbetrieb bis zum Neubau der Brücke [1] 178.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1283 gehört die Fähre dem Altmünsterkloster in Mainz, welches die Hälfte des Fahrs als Lehen an Kuno von Hatzenstein vergibt bzw. dieses 1283 wieder ablöst [2] 203.

Historiografie der Brücke:

- Funde von Pfahlresten lassen eine römische Brücke vermuten [1] 14; [5] 29f.

- 1631 Errichtung einer Schiffsbrücke [1] 123.

- 1887-1889 Bau der Mainbrücke [1] 91. 148.

- 1945 Sprengung der Brücke [1] 177; [3] 379.

- 1945 Errichtung einer Notbrücke durch amerikanische Soldaten [1] 177.

- 1946 Neubau der Brücke [1] 178.

Literatur:

[1] O. Wenke / C. Daschmann, Chronik von Ginsheim-Gustavsburg (Ginsheim-Gustavsburg 1976).

[2] B. Flug, Äußere Bindung und innere Ordnung. Das Altmünsterkloster in Mainz in seiner Geschichte und Verfassung von den Anfängen bis zum Ende des 14. Jahrhunderts (Stuttgart 2006).

[3] C. Hartwig-Thürmer, Ginsheim-Gustavsburg-Bischofsheim 1933-1945. Die Mainspitze unterm Hakenkreuz (Frankfurt a.M.1989).

[4] Auszug aus der Stromkarte von 1875/76 in der Ortsakte Kostheim des Hessischen Landesamtes für Denkmalpflege, Außenstelle Wiesbaden.

[5] E. Pachali, Ginsheim-Gustavsburg (Kreis Groß-Gerau). Römische Mainbrücke. Denkmalpflege in Hessen 1/1990 29-30.

[6] J. Grimm, Weisthümer. Erster Theil (Göttingen 1840).

Hochheim

M-4,7

Gemeinde: Hochheim

Landkreis: Main-Taunus-Kreis

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1801 Darstellung einer Fähre auf einer militärischen Situationskarte [1] 5.

- 1896 Darstellung einer Gierfähre auf dem Urpositionsblatt »Raunheim«, Hess. No. 40 [3].

- 1903 existiert eine fliegende Fähre [2] 106f.

Literatur:

[1] W. Ostheimer, Die Landwehr. Grenzanlage und Verteidigungswerk von Hochheim und der umliegenden kurmainzischen Orte. Hochheim am Main. Beiträge zu seiner Geschichte und Heimatkunde 5, 1982, 3-10.

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Rüsselsheim

M-9

Gemeinde: Rüsselsheim

Landkreis: Groß-Gerau

Bundesland: Hessen

Gegenüberliegender Ort: Seilfurt (Wüstung ab 1534)

Historiografie der Fähre:

- 1462 Zerstörung des Ortes Seilfurt, aber weiterhin Bestehen der Fähre [3].

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [1] 80.

- 1913 Darstellung einer Fähre auf dem Urpositionsblatt »Gross-Gerau«, Hess. No. 47 [2].

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstra-

Ben. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[2] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

[3] Schriftliche Mitteilung in der Ortsakte Rüsselsheim des Hessischen Landesamtes für Denkmalpflege, Außenstelle Wiesbaden, zu einem Vortrag von Willi Knüppel vom 15.01.2003 mit dem Titel »Seilfurt – der verschwundene Ort«

Flörsheim

M-11,8

Gemeinde: Flörsheim

Landkreis: Main-Taunus-Kreis

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1250/1260 Nennung einer Fähre [1] 17.
- 1349 Nennung der Mainpforte in der Stadtmauer, welche auf die Fähre zuläuft [1] 18.
- 1492 Nennung der Fähre [3] 105.
- 1896 Darstellung einer Gierseilfähre auf dem Urpositionsblatt »Raunheim«, Hess. No. 40 [4].
- 1928 Ende der Fähre [1] 26.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1250/60 im Besitz der Herren von Eppstein [1] 17.
- 1492 wird die Fähre von den Herren von Eppstein an die Landgrafschaft Hessen verkauft [3] 105.

Historiografie der Brücke:

- 1928 Bau der Opelbrücke und damit Ende der Fähre [1] 26 f.
- 1945 Sprengung der Brücke [1] 28.

Sonstiges:

- In Flörsheim wechselt der Leinenpfad die Uferseite und die Zugpferde müssen mit der Fähre übergesetzt werden [2] 65.

Literatur:

[1] R. Hoßbach / H. Großmann, Flörsheim am Main im Wandel der Zeiten. Vom Wachsen und Werden einer Stadt (Flörsheim a. M. 2003).

[2] A. Vollert, Sindlingen. Ein Frankfurter Stadtteil einst und jetzt (Frankfurt a. M. 1991).

[3] I. Liebeherr, Der Besitz des Mainzer Domkapitels im Spätmittelalter (Mainz 1971).

[4] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Eddersheim

M-15,5

Gemeinde: Hattersheim am Main

Landkreis: Main-Taunus-Kreis

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [4] 80.
- 1896 Darstellung einer Kahnfähre auf dem Urpositionsblatt »Raunheim«, Hess. No. 40 [5].

- 1903 wird keine Fähre erwähnt [2] 108 f.

- Es wird gesagt, dass die Fähre, wie auch der Marktnachen, für drei Jahre als Pacht nach Mainz vergeben worden ist [1] 35.

Historiografie der Brücke:

- 1935 wird eine Staustufe gebaut, welche auch als Fußgängerbrücke genutzt werden konnte [1] 35.

Sonstiges:

- 1453 werden im Weisthum »legeschieffe« für den Fischfang genannt [3] 557.

Literatur:

[1] R. Reuter / C. Beck, Dörfer in Hessen. 3: Zwischen Taunus, Vogelsberg und Main (Königstein i. T. 2004).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] J. Grimm, Weistümer. Erster Theil (Göttingen 1840).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[5] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Okriftel

M-18,2

Gemeinde: Hattersheim am Main

Landkreis: Main-Taunus-Kreis

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1897 Darstellung einer fliegenden Brücke auf dem Urpositionsblatt »Kelsterbach«, Hess. No. 41 [2].
- 1903 existiert eine fliegende Fähre [1] 108 f.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Kelsterbach

M-20,5

Gemeinde: Kelsterbach

Landkreis: Groß-Gerau

Bundesland: Hessen

Gegenüberliegender Ort: Hattersheim am Main

Gegenüberliegende Gemeinde: Hattersheim am Main

Historiografie der Fähre:

- 1863 Antrag auf Einrichtung einer Fähre für Rüsselsheim, Flörsheim, Okriftel und Kelsterbach [2] 14. 145.
- 1864 Beginn der Überfahrten; die Fähre wird auf zwölf Jahre von der Stadt verpachtet [2] 146.
- 1893 wird eine fliegende Fähre erwähnt [3] 80.
- 1906 wird um die Errichtung einer Seilfähre ersucht und diese gebilligt [2] 166.

- 2001 ist die Fähre in der warmen Saison immer noch an Samstagen und Sonntagen in Betrieb [4] 15.
- 2014 ist die Fähre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1864 bis 1877 Fährmann und Pächter Peter Nauheimer [2] 176.
- 1877 bis 1890 Joseph Anton Dienst [2] 176.
- 1890 bis 1896 Witwe des Joseph Anton Dienst [2] 176.
- 1896 bis 1929 Fahrpächter Matthäus Kraft (Schwieger-
sohn des Joseph Anton Dienst) [2] 176.
- 1929 bis 1954 Sebastian Kraft [2] 176.
- 1954 bis 1974 Bruno Abendroth [2] 176.
- 2001 wird die Fähre durch ehrenamtliche Mitarbeiter
betrieben [4] 15.
- Auf einem Foto wird ein Fährmann mit Namen Fritz
Jung abgebildet [1] 75.

Preise:

- 1864 Preise festgelegt [2] 146.

Historiografie der Brücke:

- 1620/1622 Errichtung einer Schiffsbrücke [2] 58.
- 1813 Schiffsbrücke oberhalb von Kelsterbach [2] 124.

Literatur:

- [1] K. Müller, Hattersheim, Okriftel, Eddersheim. Ge-
schichte in Bildern (Horb a. N. 1986).
- [2] G. Steubing / H. Stuckert / H. Möser, Heimatbuch Kels-
terbach. 1: Kelsterbach – Die Perle am Untermain (Frank-
furt a. M. 1986).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Ar-
beiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen.
1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
- [4] D. König, Neue Betreiber am Main: Hattersheim. Der
Fährmann 14/15, November 2001, 15.

Sindlingen

M-22

Gemeinde: Frankfurt am Main

Landkreis: Frankfurt am Main

Bundesland: Hessen

Gegenüberliegender Ort: Kelsterbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Kelsterbach

Historiografie der Fähre:

- 1884-1888 wird eine Fähre nach Kelsterbach eingerich-
tet, nach vier Jahren aber wieder eingestellt, weil Sindlin-
gen den jährlichen Zuschuss von 60 Mark an den Pächter
nicht bezahlen möchte [1] 68.
- 1893 wird eine fliegende Fähre erwähnt [3] 80.
- 1974 wird die Fähre aus wirtschaftlichen Gründen wie-
der eingestellt [1] 68.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1905 Fährmann Matthias Kraft [1] 68.

Literatur:

- [1] A. Vollert, Sindlingen. Ein Frankfurter Stadtteil einst
und jetzt (Frankfurt a. M. 1991).

- [2] G. Steubing / H. Stuckert / H. Möser, Heimatbuch Kels-
terbach 1: Kelsterbach – Die Perle am Untermain (Frank-
furt a. M. 1986).

- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Ar-
beiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen.
1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin
1893).

Höchst

M-25

Gemeinde: Höchst

Landkreis: Frankfurt am Main

Bundesland: Frankfurt am Main

Historiografie der Fähre:

- 1623 Nennung eines Fährmannes [1] 206; [2] 55.
 - 1718 Rechtsstreit zwischen Kurmainz und Hessen-
Darmstadt wegen des Fahrs [2] 74.
 - 1904 wird die Fähre in eine Hochseilfähre umgewandelt
(Wiederspruch zu 1911) [2] 192.
 - Bis 1911 wurde die Fähre als Stakenfähre angetrieben
[1] 206.
 - 1911 wird eine Stahlfähre, gebaut in Erlenbach, auf
Betrieb mit einem Hochseil umgerüstet; Tragfähigkeit ca.
18t, Preis 3.000 bis 4.000 Mark; die Fähre hatte ein Ge-
wicht von 18t, konnte 10,9t oder 158 Personen tragen,
war 5,75m breit, hatte eine Fahrstrecke über den Main
von 110m [1] 206; [2] 205 f.
 - 1921 wird die Fähre nach Schwanheim verkauft [2] 222.
 - 1930 wird beraten, ob die Gemeinde einen festen Be-
trag an die Fährleute zahlt, damit diese die Bürger aus
Höchst kostenlos über den Main setzen; damit sollen die
Höchster Bürger anderen Stadtteilen gleichgestellt wer-
den, welche dank der Brücken kostenfrei über den Main
kommen; ein Ergebnis der Abstimmung im Magistrat ist
nicht wiedergegeben [2] 238.
 - 1945 wird die Fähre in der Niddamündung auf Grund
gesetzt und entgeht so der Sprengung [1] 17; [2] 251.
 - 1949 wird die Fähre elektrifiziert [2] 255.
 - 1977 bis 1978 ruht die Fähre, weil sich kein Nachfolger
als Fährmann findet [1] 206.
 - 1978 wird die Fähre generalüberholt und mit einem
stärkeren Dieselmotor ausgerüstet [1] 206.
 - 2013 ist die Fähre noch in Betrieb.
 - Ohne Jahr: Schwanheimer mussten einen Simmer (32 Li-
ter) Korn an den Fährmann zahlen, damit sie während der
Heuernte (vermutlich kostenlos) über den Fluss gesetzt
wurden; Beamte und Diener des Kurfürsten mussten drei
Achtel (ca. 9 Liter) Korn zahlen [1] 206.
- Besitzer des Fährrechts und Fährleute:**
- 1623 der Fährmann Jost Ferg bezahlt für das Fährrecht
7fl. an Landgraf Moritz von Hessen [1] 206; [2] 55.
 - 1921 bis 1977 sind Wilhelm Schmidt und Erben als
Fährleute tätig [1] 206; [2] 222. 251.

- 1963 kaufte die Stadt Frankfurt das Fährregal vom Land Hessen und verpachtete dann die Fähre und das Fährhaus weiter an Familie Schmidt [1] 206; [2] 266.

Historiografie der Brücke:

- 10 v. Chr. wird zum römischen Militärlager eine Brücke vermutet [2] 10.
- 1622 Bau einer Schiffsbrücke, welche aber im Gefecht zerbricht, was viele Tote fordert [1] 205; [2] 53; [3] 32.
- 1744 wird eine Schiffsbrücke von französischen Truppen errichtet [2] 85 f.
- 1866 Schiffsbrücke über den Main [2] 156 ff.
- 1960 verbindet eine Brücke die beiden Werksgebiete der Firma Hoechst [2] 264; [3] 74.
- 1972 Bau einer weiteren Brücke [3] 74.
- 1981 wird ein Brückenbau geplant (der offensichtlich 1994 ausgeführt wird), die Fähre existiert aber weiterhin [1] 20. 206.

Literatur:

- [1] W. Gorr, Frankfurter Brücken. Schleusen, Fähren, Tunnels und Brücken des Mains (Darmstadt 1982).
- [2] R. Schäfer, Chronik von Höchst am Main (Frankfurt a. M. 1986).
- [3] H. Schüssler, Höchst. Stadt der Farben (Frankfurt a. M. 1972).

Schwanheim

M-27

Gemeinde: Frankfurt am Main

Landkreis: Frankfurt am Main

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1897 Darstellung einer fliegenden Brücke auf dem Urpositionsblatt »Kelsterbach«, Hess. No. 41 [6].
- 1903 existiert eine fliegende Fähre, aber nur für Personen [3] 108 f.
- 1921 kauft der Steinmetz Wilhelm Schmidt eine Fähre aus Höchst [1] 222.
- 2014 noch aktive Fußgänger- und Radfahrer-Fähre [2].

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1990er-Jahre Fährmann Rudolf Kollath [2]

Sonstiges:

- 1421/1453 Zitat: *»Item wer eyn schiff ledet in dem gerichte, der sal zween 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 nachgebur zugefallin«* [5] 522.

Literatur:

- [1] R. Schäfer, Chronik von Höchst am Main (Frankfurt a. M. 1986).
- [2] Online: Heimatforscher Peter Heckert.

- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

- [4] W. Nielbock, Geschichten um die Schwanheimer Brücken. In: J. Heinrich (Hrsg.), Suenheim, Sweinheim, Schwanheim (Frankfurt a. M. 1971) 81-83.

- [5] J. Grimm, Weisthümer. Erster Theil (Göttingen 1840).

- [6] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Griesheim

M-29

Gemeinde: Frankfurt am Main

Landkreis: Frankfurt am Main

Bundesland: Hessen

Gegenüberliegender Ort: Schwanheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Frankfurt am Main

Historiografie der Fähre:

- 1752 wird die Fähre Griesheim-Schwanheim eingerichtet [1] 9.
- 1834 wird eine neue Nachenfähre in Betrieb genommen und für 15 fl. verpachtet [1] 11; [3] 81; [4] 172.
- 1841 erhält der Fährmann für das Wegschaffen von Eis und für gefährliche Überfahrten bei einem starken Winterhochwasser eine Extravergütung von 8 fl. [4] 172.
- 1845 erhalten der Fährmann und die Witwe des alten Fährmanns Noll eine Sonderzahlung von 13 fl. für ihren besonderen Einsatz bei der Flut [4] 179.
- 1854 wird die Errichtung einer Mainfähre beantragt [1] 12.
- 1861 wird eine Fährverbindung zum Hof Goldstein eröffnet [1] 13.
- 1903 existiert eine fliegende Fähre [2] 108 f.
- 1932 stellt die Fähre ihren Dienst ein [1] 23.
- 1945 wird wieder eine Fähre eingerichtet [3] 82.
- 1962 stellt die Nachenfähre ihren Dienst ein [1] 28.
- 1963 wird die Nachenfähre eingestellt (möglicherweise handelt es sich um zwei unabhängig voneinander operierende Fähren) [1] 29.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1834 verpachtet das Herzogtum Nassau die Fähre an Wilhelm Noll [3] 81; [4] 172.
- 1845 wird Peter Nauheimer als »Zwerchferger« genannt [4] 179.

Historiografie der Brücke:

- 1905 bis 1907 Bau der Brücke [1] 18; [3] 81 f.
- 1934-1935 Bau der ersten deutschen Autobahnbrücke über den Main [1] 24; [3] 82.
- 1945 Sprengung der Brücken [3] 82.
- 1947 Errichtung einer Behelfsbrücke [3] 82.
- 1963 Fertigstellung der neuen Brücke [1] 29; [3] 82.
- 1973 Errichtung der »Omega-Brücke« [1] 31.

Literatur:

- [1] J. Ickstadt, Zeittafel – Dokumentation Griesheim. Von 3000 vor Chr. bis heute. Griesheimer Schriftenreihe 10 (Frankfurt a. M. 1987).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [3] W. Nielbock, Geschichten um die Schwanheimer Brücken. In: J. Heinrich (Hrsg.), Suenheim, Sweinheim, Schwanheim (Frankfurt a. M. 1971) 81-83.
- [4] W. Kobelt, Beiträge zur Geschichte des Dorfes Schwanheim (Main). Nassauische Annalen 24, 1913, 147-184.

Niederrad

M-32

Gemeinde: Frankfurt am Main

Landkreis: Frankfurt am Main

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1500 Nennung einer Fähre; neben dem Übersetzen von Personen war eine der Aufgaben des Fährmannes, vorbeifahrende Schiffe anzufahren und um Almosen für das Aussätzigen-Spital zu bitten, jedenfalls beschwerten sich die »Siechen«, dass er dieser Aufgabe nicht ordnungsgemäß nachkomme und auch Geld unterschlage [2] 12.
- 1681 Nennung der Fähre in einem umfangreichen Rechtsstreit zwischen Mainz und Frankfurt, bei dem es um das Sammeln von Almosen geht [2] 13.
- 1682 bittet der alte Fährmann nach 44 Jahren im Dienst um seine Entlassung aufgrund des Rechtsstreites [2] 13.
- 1684 entscheidet die Reichskammer zu Speyer, dass der Fährmann bei einer Strafandrohung von »10 Mark lötigen Goldes« nicht bei der Ausführung seiner Tätigkeit gestört werden darf [2] 13.
- 1689 zieht sich der Streit weiter hin, so weit, dass im Jahre 1744 um eine Wiederaufnahme des Verfahrens gebeten wird, jedoch ohne ein Ergebnis erzielen zu können [2] 13 f.
- 1897 Darstellung einer Kahnfähre auf dem Urpositionsblatt »Kelsterbach«, Hess. No. 41 [5].

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1682 ist »ein Greis Namens Schauer mann« als Fährmann tätig [2] 13.

Historiografie der Brücke:

- 1799 Bau einer Schiffsbrücke mit Bestand bis 1810 [1] 9; [4] 156.
- 1882 Fertigstellung der Eisenbahnbrücke [4] 15.
- 1945 Sprengung der Brücke [2] 119.

Literatur:

- [1] J. Ickstadt, Zeittafel – Dokumentation Griesheim. Von 3000 vor Chr. bis heute. Griesheimer Schriftenreihe 10 (Frankfurt a. M. 1987).
- [2] W. Hardt, Berichte und Geschichten aus Niederrads Vergangenheit! (Frankfurt a. M. 2011).

- [3] H. Mayenschein / M. Uhlig, Zwischen Sandhof und Mainfeld. Geschichte und Gegenwart des ehemaligen Dorfes und heutigen Stadtteils Niederrad (Frankfurt a. M. 1987).
- [4] W. Hardt, Niederrad in Wort und Bild – von 1128 bis heute! Die Geschichte Niederrads und Geschichten aus Niederrad (Frankfurt a. M. 2007).

Frankfurt am Main (Fahrtor)

M-35,3

Gemeinde: Frankfurt am Main

Landkreis: Frankfurt am Main

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1552 wird auf einer sehr detaillierten Karte eine Fähre unterhalb der Mainbrücke gezeigt, welche an einem quer gespannten Seil hängt [2] 30 f.
- 1840 ist im Bereich des Fahrtores eine Fähre verzeichnet [4] 321.

Historiografie der Brücke:

1869 Errichtung des Eisernen Steges [1] 115 ff.

Sonstiges:

- Noch heute existiert das »Fahrtor« (von Gorr als »Furtgasse« übersetzt) [1] 14.

Literatur:

- [1] W. Gorr, Frankfurter Brücken. Schleusen, Fähren, Tunnel und Brücken des Mains (Darmstadt 1982).
- [2] L.-O. Renftel, Auswirkungen einer Stadtgründung (Hannau 1997).
- [3] K. Miltenberger, Chronik Stockstadt a. Main. Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung (Aschaffenburg 1982).
- [4] W. Klötzer, Frankfurt am Main von der Französischen Revolution bis zur preußischen Okkupation 1789-1866. In: Frankfurt am Main. Die Geschichte der Stadt in neun Beiträgen (Sigmaringen 1991).
- [5] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Frankfurt am Main

M-35,6

Gemeinde: Frankfurt am Main

Landkreis: Frankfurt am Main

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 794 früheste Nennung Frankfurts: »Frankonofurd, Vadum Francorum« [4] 11.
- um 800 soll laut Thietmar von Merseburgs Chronik (1012-1018) in Frankfurt eine Furt bestanden haben, welche (legendenhaft) von Karl dem Großen genutzt wurde und der Stadt den Namen gab (eventuell früher) [1] 8 ff.; [8] 206.
- 1946 wird nach der Sprengung der Brücken ein Fährverkehr eingerichtet [3] 428.

Historiografie der Brücke:

- 1222 erste gesicherte Nennung der Brücke, frühere Konstruktionen werden vermutet [1] 11; [2] 77.

- 1235 wird die Brücke fortgeschwemmt; daraufhin erhält die Stadt von König Heinrich VII. das Recht auf einen andauernden Holzbezug für die Brücke [1] 16; [2] 77; [5] 10.
- 1306 Einbruch der Brücke wegen Hochwasser und Neuerrichtung [1] 14; [2] 78.
- 1342 Einbruch der Brücke wegen Hochwasser und Neuerrichtung [1] 14; [2] 78.
- 1385 Einsturz eines Bogens [2] 80.
- 1573 große Schäden an der Brücke durch Eisgang [2] 86.
- 1739 bricht ein Teil der Brücke zusammen [2] 91.
- 1741 bis 1750 Neubau der Brücke; dazu ist eine Art Brückenbau-Tagebuch erhalten [1] 18; [2] 92.
- 1784 starke Beschädigungen an der Brücke durch Eisgang [2] 95.
- 1914 bis 1926 Neubau der Brücke (in der Zeit eine Notbrücke aus Holz) [1] 51 f.; [2] 102 ff.
- 1945 Sprengung der Brücke [1] 59; [2] 17.
- 1946 Errichtung einer Behelfsbrücke [1] 60; [2] 17.
- 1947 provisorische Reparatur der Brücke [1] 60.
- 1965 Teilneubau der Brücke [1] 62 ff.

Sonstiges:

- Auf die »Alte Brücke« läuft direkt die Fahrgasse zu, auch gibt es ein »Fahrtor« (von Gorr als »Furtgasse« übersetzt) [2] 14.
- Orth geht davon aus, dass nicht erst seit karolingischer Zeit an der Furt eine Fähre betrieben worden ist [4] 23.

Sagen zum Mainübergang:

- Der goldene Hahn auf der Brücke [6] 72 ff.
- Der Schwedenschuß [6] 75 ff.
- Die beiden Grafenkinder [7] 234.

Literatur:

- [1] B. Wissenbach, Frankfurts alte Brücke. Gestern – heute – morgen (Frankfurt a. M. 2010).
- [2] W. Gorr, Frankfurter Brücken. Schleusen, Fähren, Tunnels und Brücken des Mains (Darmstadt 1982).
- [3] W. Kramer, Frankfurt Chronik (Frankfurt a. M. 1977).
- [4] E. Orth, Frankfurt am Main im Früh- und Hochmittelalter. In: Frankfurt am Main. Die Geschichte der Stadt in neun Beiträgen (Sigmaringen 1991).
- [5] F. Seberich, Die alte Mainbrücke zu Würzburg (Würzburg 1958).
- [6] H. Bode, Frankfurter Sagenschatz. Sagen und sagenhafte Geschichten, nach den Quellen und älteren Sammlungen sowie der Lersner'schen Chronik neu erzählt von Helmut Bode (Frankfurt a. M. 1978).
- [7] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).
- [8] R. Holtzmann, Die Chronik des Thietmar von Merseburg (Halle 2007).

Frankfurt am Main (Fischer Feld)

M-36

Gemeinde: Frankfurt am Main

Landkreis: Frankfurt am Main

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1840 ist in einem Stich auf Höhe des Fischerfeldes eine Fähre verzeichnet [3] 321.
- 1956 wird eine Fähre aus Stockstadt gekauft (vermutlich für die Fähre am Fischerfeld) [2] 200.

Historiografie der Brücke:

1964 Bau der Flößerbrücke [1] 59 ff.

Literatur:

- [1] W. Gorr, Frankfurter Brücken. Schleusen, Fähren, Tunnels und Brücken des Mains (Darmstadt 1982).
- [2] K. Miltenberger, Chronik Stockstadt a. Main. Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung (Aschaffenburg 1982).
- [3] W. Klötzer, Frankfurt am Main von der Französischen Revolution bis zur preußischen Okkupation 1789-1866. In: Frankfurt am Main. Die Geschichte der Stadt in neun Beiträgen (Sigmaringen 1991).

Oberrad

M-37,8

Gemeinde: Frankfurt am Main

Landkreis: Frankfurt am Main

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird keine Fähre genannt [1] 80 f.
- 1903 wird keine Fähre genannt [2] 110 f.
- 1904 Darstellung einer Kahnfähre auf dem Urpositionsblatt »Frankfurt«, Hess. No. 36 [3].

Literatur:

- [1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [3] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Offenbach

M-41,5

Gemeinde: Offenbach

Landkreis: Offenbach

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1419 erste Nennung einer Fähre [3] 14.
- Bis 1819 Fährbetrieb [1] 23.
- 1893 wird eine Gierfähre am hochgespannten Gierseil erwähnt [5] 81.

Historiografie der Brücke:

- 1819 Errichtung einer Schiffsbrücke [1] 16; [2] 33; [3] 52; [4] 14.
- 1887 Errichtung einer Straßenbrücke und Ablösung der Schiffsbrücke [1] 16; [2] 49; [4] 14.
- 1945 Sprengung der Brücke [1] 27; [2] 67.
- 1946 provisorischer Steg [2] 75.
- 1947 Wiederaufbau der Brücke [1] 27.

Literatur:

- [1] W. Gorr, Frankfurter Brücken. Schleusen, Fähren, Tunnel und Brücken des Mains (Darmstadt 1982).
- [2] H.-G. Ruppel. Geschichte der Stadt Offenbach (Kassel 2003).
- [3] A. Kurt, Offenbacher Regesten. Fakten, Daten, Texte, Bilder zur Geschichte von Offenbach a.M. 977 – 1900 (Offenbach 1987).
- [4] F. Schrod, Abriß der Geschichte von Offenbach am Main (Offenbach 1952).
- [5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Fechenheim

M-44,2

Gemeinde: Frankfurt am Main

Landkreis: Frankfurt am Main

Bundesland: Hessen

Gegenüberliegender Ort: Bürgel

Gegenüberliegende Gemeinde: Offenbach

Historiografie der Fähre:

- 1671 ertrinkt der Fechenheimer Zentgraf, als er »mit Weine überfüllt« (betrunken) über den Main setzen will (es bleibt unklar, ob er mit der Fähre fahren wollte) [1] 48.
- Bis 1819 existierte eine Fähre [2] 23.
- Wohl nach 1945 Einrichtung einer Fähre ohne Motor [2] 24.
- 1961 Ende der Fähre [2] 26.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Bis 1961 wurde die Fähre von Familie Crass betrieben [2] 26.

Historiografie der Brücke:

- Überreste einer vermutlichen römischen Brücke (oder Schiffsanlegestelle) in Bürgel gefunden [4] 14; [5] 61 ff.
- 1819 wird eine Schiffsbrücke errichtet [1] 128; [2] 16.
- 1887 wird die Schiffsbrücke durch eine feste Brücke ersetzt [1] 131.
- 1935 wird die Brücke erneuert [1] 134.
- 1945 Sprengung der Brücke [1] 135; [3] 317.
- 1945 Fertigstellung eines Fußgängersteges [3] 321.
- 1981 Beginn des Brückenneubaus [2] 21.

Literatur:

- [1] H. Busenkell, Das Buch Fechenheim (Offenbach a.M. 1977).

[2] W. Gorr, Frankfurter Brücken. Schleusen, Fähren, Tunnel und Brücken des Mains (Darmstadt 1982).

[3] H. Altpaß, Fechenheim 1933-1948 (Fechenheim 2011).

[4] W. Schwarz, Vorgeschichtliche Funde in Offenbach und seinen Vororten. In: J. Geiss (Hrsg.), Zur Geschichte der Offenbacher Vororte (Offenbach 1970) 9-15.

[5] J. Geiss, Der Vorgeschichte auf der Spur (Offenbach 1982).

Rumpenheim

M-48

Gemeinde: Offenbach

Landkreis: Offenbach

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 932 soll in einem Tauschvertrag zwischen Heinrich IV. und dem Kloster Fulda erwähnt worden sein, dass Rumpenheim ein königliches Kammergut ist und eine Überfahrt über den Main besitzt; dies lässt sich anhand der originalen Quelle nicht bestätigen, es werden lediglich der Ort Rumpenheim und Fahrdienste des Ortes genannt, allerdings keine Fähre [1] 47; [4] 141; [7] 314 f.
- 1409 belehnen Reinhard II. und Johann von Hanau Frank von Kronberg mit den zurückgegebenen Rumpenheimer Lehen samt der Fähre zu Rumpenheim [6]
- 1449 belehnt Reinhard von Hanau erneut Frank von Kronberg mit dem Rumpenheimer Lehen samt Fähre, mit der Auflage, dass diese zu allen Zeiten zugänglich sein muss [6]
- 1621 werden von den katholischen Truppen Generals Spinolas die benutzten Fähren und Fährnachen zerschlagen [2] 44; [4] 141.
- 1790 Darstellung einer Wagenfähre in einem Gemälde von J. J. Wagner [3] Taf. VIII.
- 1857 wird die Fähre als überregional unbedeutend beschrieben, sie wird aber im 18. und 19. Jh. eingesetzt, um Gäste zum landgräflichen Schloss zu bringen [1] 47; [4] 141.
- 1859 wird die Fähre von Schiffbaumeister Börner aus Steinheim neugebaut [1] 46; [4] 141.
- 1866 wird die Fähre durch preußische Pioniere gesprengt [4] 141.
- 1867 wird eine fliegende Brücke angeschafft [4] 141.
- 1902 wird eine Fährordnung erlassen, in der u. a. festgelegt wird, dass jährlich nach Ablauf des Winters die Sicherheit und der Zustand der Fähre überprüft werden sollen [4] 142.
- Anfang des 20. Jh. wurde die Fähre beim Zufrieren des Mains oder Eisgang in einen Winterhafen, das »Schlammloch«, gezogen, welches im Sommer als Badeanstalt diente [4] 142.
- 1945 wird die Fähre durch die deutsche Wehrmacht zerstört, daraufhin gibt der Fährmann die Fähre zunächst auf [4] 143.

- In 1950er-Jahren wird eine neue Fährre eingerichtet [4] 143.
- 1972 wird die alte Fährre verschrottet und eine Motorfährre eingerichtet, welche noch an zwei Halteseilen hängt [4] 143.
- Bis 2004 stand noch ein Fährhäuschen auf Höhe des Rumpenheimer Schlosses [4] 142.
- 2014 ist die Fährre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1409 Reinhard II. und Johann von Hanau [6].
- 1867 wird die Fährre an Georg und Konrad Walter durch den Rumpenheimer Bürgermeister verpachtet [4] 141 f.
- 1912 bis 1915 wird die Fährre für 2001 M. jährlich durch den Bürgermeister von Rumpenheim verpachtet; der Pächter August Hill zahlt 1001 M., der Pächter Johann Haller 1000 M. [4] 142.
- Bis 1945 war Friedrich August Hill Fährmann [4] 143.
- Ab den 1950er-Jahren bis 1962 Franz Arnold [4] 143.
- Ab 1962 ist Hans Dill Fährmann [4] 143.
- Bis 1963 in der Hand der Stadt Offenbach (durch Eingemeindung an Offenbach gegangen) [5].
- Seit 1963 in Privatbesitz von Hans Dill [5].

Literatur:

- [1] A. Mahr, Steinheims historische Mainübergänge und ihre Bedeutung für das gesamtdeutsche Straßennetz bis ins 19. Jahrhundert (Hanau 1993).
- [2] H. Hill, Zur Geschichte Rumpenheims. In: J. Geiss (Hrsg.), Zur Geschichte der Offenbacher Vororte (Offenbach 1970) 41-56.
- [3] A. Kurt, Am Main, im Rodgau und in der Dreieich. Stadt und Kreis Offenbach in der Geschichte (Offenbach 1998).
- [4] H. Hill, Rumpenheim und Waldheim. Lebendige Stadtteile von Offenbach am Main (Hanau 2006).
- [5] Online: Heimatforscher Peter Heckert.
- [6] Online: Homepage Rumpenheim.
- [7] E. Dronke (Hrsg.), Codex Diplomaticus Fuldensis (Kassel 1850).

Dörnigheim

M-50,5

Gemeinde: Maintal

Landkreis: Main-Kinzig-Kreis

Bundesland: Hessen

Gegenüberliegender Ort: Mühlheim am Main

Gegenüberliegende Gemeinde: Mühlheim am Main

Historiografie der Fährre:

- 1366 Nennung, »dass Niemand in des Abts Gericht über den Main fahren soll um Lohn, denn in einem Weidenachen, außer einem Ferchen der vom Abt die Fährre zu Lehen hat« (Übersetzung aus dem Lateinischen, der originale Text liegt nicht gedruckt vor) [2] 136 ff.
- 1785 bis 1833 Lebenszeit von Johann Michael Becker, welcher neben der Tätigkeit als Fährmann auch den Beru-

fen Strickwarenhändler, Schiffer und Tagelöhner nachging [1] 112. 116.

- 1801 bis 1848 Lebenszeit von Johann Goss, welcher neben der Tätigkeit als Fährmann auch den Berufen Leinweber, Strickwarenfabrikant, Strickwarenhändler und Ackermann nachging [1] 369 f.

- 1893 wird keine Fährre erwähnt [4] 81.

- 1904 wird die Fährre als Wagen-Gierseil-Fährre neu eingerichtet, welche an Privatleute verpachtet wird [3].

- 1921 stand die Fährre kurz vor der Stilllegung [3].

- 1945 wird die Fährre von der deutschen Wehrmacht versenkt und später wieder aufgebaut [3].

- 1971 Inbetriebnahme einer Dieselfährre [3].

- 1983 Neubau der Fährren [3].

- 2014 ist die Fährre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1366 Sankt Jakobskloster in Mainz, welches das Lehen an die Gemeinde Dörnigheim gibt [2] 136 ff.

- Fährmann um 1800 Johann Michael Becker [1] 112. 116.

- Fährmann um 1820 Johann Goss [1] 369 f.

- 1903 erteilt das ehemalige Regierungspräsidium Kassel dem Kreis Offenbach die Konzession zum Betrieb einer Fährre für eine Gebühr von 10 Mark jährlich [3].

- Seit 1923 durchgehend von Familie Schäfer gepachtet (seit 1960 Peter Schäfer) [3].

Preise:

- In den 1990er-Jahren 1,50 Mark für eine Person und Auto, für jeden weiteren Mitfahrer 50 Pfennig [3].

Sagen zum Mainübergang:

- 1995 Fähr-Hymne des Mühlheimer Mundartduos »Ohrenschmaus« mit dem Titel »Fährmann« [3].

Literatur:

- [1] H. Gries / P. Hildebrand / R. Krug / H. Schmitt, Familienbuch Mühlheim und Dietesheim. 1650-1875 (Frankfurt a. M. 2010).

- [2] E. Zimmermann, Hanau Stadt und Land. Kulturgeschichte und Chronik einer fränkisch-wetterauischen Stadt und ehemal. Grafschaft. Mit besonderer Berücksichtigung der älteren Zeit (Heppenheim 1978).

- [3] Online: Heimatforscher Peter Heckert.

- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Dietesheim

M-52

Gemeinde: Mühlheim am Main

Landkreis: Offenbach

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fährre:

- 1525 wird ein Fährmann genannt, der ein kleines Fischereifach errichtet hat [1] 23.

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [3] 81.
- 1903 wird keine Fähre genannt [2] 110f.
- Es wird ein Rechtsfall wegen »*Anmaßung einer Nachenfahrt nach Hanau durch die Gemeinden Mühlheim und Dietesheim*« genannt, bei dem sich der Graf von Hanau und Kurmainz gegenüberstanden, allerdings ohne Jahresangabe [1] 38.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1525 Fergen Hen (Fährmann Heinrich) [1] 23.

Literatur:

[1] H. Gries, »Besichtigt 9. May anno 1561«. Zwei Fürsten im Streit um Fischereirechte in Dietesheim. In: Geschichtsverein Mühlheim am Main (Hrsg.), Von Bauern und Fischern in Mühlheim und Dietesheim (Mühlheim 1996) 18-40.

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Hanau

M-55,5

Gemeinde: Hanau

Landkreis: Main-Kinzig-Kreis

Bundesland: Hessen

Gegenüberliegender Ort: (Klein) Steinheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Hanau

Historiografie der Fähre:

- In der Literatur werden zwei bzw. an anderer Stelle eine Furt durch den Main vermutet, welche durch einen Felsrücken gebildet wurde; als Beleg dafür werden Baggerfunde aus dem Fluss angeführt [4] 13; [5] 9; [8] 11 ff.
- 1488-1537 wird in einem Registerbuch der Pfarre eine Fähre genannt [8] 45.
- 1576 Nennung des Fahr in der Hand der ansässigen Fischer, welche sich wöchentlich abwechseln [5] 106; [8] 45.
- Im 16. Jh. soll der Fährmann ein Schiff haben, welches so viel tragen kann, wie vier Pferde ziehen können; weiter soll er auch ein Schiff haben, welches zwei Pferde und zwei gewappnete Männer tragen kann [8] 45.
- 1597 wird in einer Karte die Fähre dargestellt, vermutlich eine Fahrbrücke [1] 66; [3] 314.
- In den 1630er-Jahren Darstellung einer Fahrbrücke [3] 349.
- 1709 Nennung eines Nähefahrtshäuschens [8] 55.
- 1726-1803 existiert eine Zusammenstellung von Unterlagen über die Mainüberfahrt im hessischen Staatsarchiv Darmstadt [2] 212.
- 1741 wird ein Vertreter des Mainzer Bischofs mit fünf Postwagen für 42 kr. und »*mitgenommenen Expressen*« für 24 kr. über den Main gesetzt [8] 45.

- 1769 Beschwerde von Salzfuhrleuten aus Orb über den Fährschiffer [2] 264.

- 1804 Darstellung einer Wagenfähre bei Klein (Nied.) Steinheim und einer Nachenfähre in Steinheim [1] 77.

- Ab 1816 wird an der Fährstelle vor dem Übersetzen über den Main ein Zoll erhoben [8] 30.

- 1835 gehört die Mainüberfahrt 15 Klein Steinheimer Bürgern [5] 106.

- 1837 existiert eine Fährordnung [8] 45.

- 1840 soll eine fliegende Brücke eingerichtet werden [8] 46.

- 1856 wird die Fähre für neun Jahre verpachtet, jedoch mit der Möglichkeit, den Vertrag nach drei oder sechs Jahren zu kündigen; der Pächter muss einen Bürgen bestellen; der Pächter bekommt eine Nähe samt Fahrgeschirr gestellt; der Pächter muss sich einmal im Jahr von einem anerkannten Schiffbaumeister die Sicherheit der Fähre bestätigen lassen und auf Nachfragen der Behörde zur Begutachtung das Fährschiff zugänglich machen; der Pächter und seine Gehilfen müssen gelernte Schiffer und unbescholten sein, sie müssen die Passagiere mit Respekt behandeln und das Schiff »*immer möglichst rein und waserfrei halten*«; die Fähre muss ab Sonnenaufgang besetzt sein; der Fährmann wird ermahnt, seine Fähre nicht zu überladen, und er soll bei kleinem Wasser drei, bei mittlerem vier und bei großem Wasser sechs Mann an der Fähre haben, bei Eisgang oder anderen Sonderereignissen mehr [8] 45f.

- 1875/76 Einstellung des Fährbetriebes [1] 68; [8] 48.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Im 16. Jh. im Besitz des Bistums Mainz [8] 45.

- Ab 1802 gehört die Fähre dem Großherzogtum Hessen [8] 45.

- Bis 1873 waren Franz und Martin Kaiser als Fährleute tätig [5] 106.

Preise:

- Im 16. Jh. für einen vollbeladenen Wagen 6 Denare und für einen leeren die Hälfte, solange der Fährmann mit dem Fahrbaum gründen kann; bei höherem Wasserstand soll ein Sonderpreis ausgehandelt werden; die geistlichen Herren aus Steinheim fahren kostenlos über [8] 45.

- 1835 bei normalem Wasserstand 1 kr., bei Hochwasser, Sturm oder Eis 2 bis 6 kr. [5] 106.

Historiografie der Brücke:

- 120 n. Chr. sollen die Römer eine Holzbrücke in Kesselstadt westl. von Hanau errichtet haben [5] 106f.; [6] XX-VIlf.; [8] 16 ff.

- 1622 Errichtung einer Schiffsbrücke unter Tilly [5] 107; [8] 41.

- 1873 Fertigstellung der Eisenbahnbrücke [5] 108; [8] 39.

- 1934 Bau einer neuen Eisenbahnbrücke [5] 108.

- 1945 Zerstörung der Eisenbahnbrücke [5] 109.

- 1945 Bau eines Notsteges [5] 109.

- 1949 Fertigstellung der neuen Brücke [5] 109f.

Sonstiges:

- Eine Darstellung von 1804 zeigt eindeutig zwei Fähren, jeweils eine in Steinheim und eine in Kleinsteinheim; innerhalb der Literatur, allen voran bei A. Mahr, wird allerdings keine Trennung zwischen den unterschiedlichen Fährorten vorgenommen.

Literatur:

- [1] B. Picard, Großbauheim. Geschichte in Bildern und Dokumenten (Hanau 1981).
- [2] I. Firner, Regesten zur Geschichte von Seligenstadt am Main. Kloster und Stadt vom 9. Jahrhundert bis zum Ende der Kurmainzer Herrschaft (Darmstadt 1999).
- [3] L.-O. Renftel, Auswirkungen einer Stadtgründung (Hanau 1997).
- [4] W. Kaiser, Steinheim. Denkmäler und Geschichte (Hanau-Steinheim 1988).
- [5] L. Imgram, Geschichte der Stadt Steinheim am Main I (Offenbach a. M. 1962).
- [6] E. Zimmermann, Hanauer Chronik mit Kultur- u. Sittengeschichte. Ereignisse u. Bilder aus Stadt u. Land Hanau von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart (Hanau 1903).
- [7] E. Zimmermann, Hanau Stadt und Land. Kulturgeschichte und Chronik einer fränkisch-wetterauischen Stadt und ehemal. Grafschaft. Mit besonderer Berücksichtigung der älteren Zeit (Heppenheim 1978).
- [8] A. Mahr, Steinheims historische Mainübergänge und ihre Bedeutung für das gesamtdeutsche Straßennetz bis ins 19. Jahrhundert (Hanau 1993).

Großbauheim

M-60

Gemeinde: Hanau

Landkreis: Main-Kinzig-Kreis

Bundesland: Hessen

Gegenüberliegender Ort: Kleinauheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Hanau

Historiografie der Fähre:

- 1696 wird an »den Nähefähren 2 maas wein und 4 xr brodt« gegeben [4] 212.
- 1718 erhalten die Großbauheimer Fischer für das Übersetzen einer Prozession über den Main 18 kr. [4] 212.
- 1804 keine Darstellung einer Fähre [1] 77.
- 1817 soll eine neue Nachenfahrt eingerichtet werden, welche aber den Kleinauheimer Wiesen schaden würde [4] 212.
- 1875 stellt die Fähre die Tätigkeit nach dem Bau der Brücke in Hanau ein [1] 68.
- 1890 soll die Nachenfahrt durch die Großbauheimer Fischer doch noch weiterbetrieben worden sein [4] 213.
- 1900 wird der Fährbetrieb eingestellt [4] 213.

Preise:

- 1890 Preis für eine Person 5 Pf. [4] 213.

Historiografie der Brücke:

- 1880 Bau einer Eisenbahnbrücke [6] 440.

- 1945 wird die Eisenbahnbrücke, aber nicht (!) die Straßenbrücke, gesprengt [3] 135 ff.; [5] 137.

- 1945 wird sofort nach Einrücken der Amerikaner eine Schlauchbootbrücke errichtet [3] 136.

Sagen zum Mainübergang:

»Die Hoahlmänner 1850-1900« [2] 183 f.

Literatur:

- [1] B. Picard, Großbauheim. Geschichte in Bildern und Dokumenten (Hanau 1981).
- [2] M. Hain, Großbauheim. 806-1956 (Frankfurt a. M. 1956).
- [3] B. Herbert, Gänseflitsch und Kroachekneppscher. Erinnerungen an meine Kinder- und Jugendzeit in Großbauheim (Hanau 2010).
- [4] J. Ott, Die Namen der Gemarkung Klein-Auheim (Hanau 1979).
- [5] E. Bus, »Die Einwohner daselben arbeiten sehr fleißig ...«. Ortschronik zur Geschichte Klein-Auheims anlässlich des 1200. Jahrestages der urkundlichen Ersterwähnung 2006 (Hanau 2005).
- [6] H. Schomann, Eisenbahn in Hessen. II: Eisenbahnbauten und -strecken 1839-1939. 1. Teilbd. (Wiesbaden 2005).

Hainstadt

M-62,7

Gemeinde: Hainburg

Landkreis: Offenbach

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1804 Darstellung einer Kahnfähre [1] 77.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [3] 81.
- 1903 wird keine Fähre genannt [2] 110 f.

Literatur:

- [1] B. Picard, Großbauheim. Geschichte in Bildern und Dokumenten (Hanau 1981).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Klein-Krotzenburg

M-64,5

Gemeinde: Hainburg

Landkreis: Offenbach

Bundesland: Hessen

Gegenüberliegender Ort: Großkrotzenburg

Gegenüberliegende Gemeinde: Großkrotzenburg

Historiografie der Fähre:

- 1804 Darstellung einer Kahnfähre [2] 77.

- In den 1870er-Jahren wird im Klein-Krotzenburger Gewerbeverzeichnis ein »Schiffer für Überfahrt mit Nachen« genannt [6] 15.

- 1903 existiert eine fliegende Fähre [5] 110 f.

- 1915 Abbildung der Fähre [1] 11.

- 1999 Einstellung der Fähre, weil die Gemeinde Großkrotzenburg notwendige 100.000 DM Reparaturkosten nicht mittragen wollte [6] 15.

- 2001 wird die Fähre zuerst als Arbeitsponton an den Rhein und dann weiter als Fähre an die Unterelbe nach Lühesand bei Stade verkauft [7] 20.

Historiografie der Brücke:

- Unter Hadrian wird eine römische Brücke gebaut, welche vom Kastell auf Höhe der heutigen Kirche über den Main führte [3] 4; [4] 146.

Literatur:

[1] F. Schilling, Klein-Krotzenburg in alten Ansichten. 1898-1965 (Hainburg 1965).

[2] B. Picard, Großauheim. Geschichte in Bildern und Dokumenten (Hanau 1981).

[3] K. Hofmann, Aus der Geschichte Großkrotzenburgs. Spessart. Monatsschrift des Spessartbundes Oktober 1959, 3-9.

[4] S. Wolfram / P. Jüngling / H.-O. Schmitt, Hanau und der Main-Kinzig-Kreis (Stuttgart 1994).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[6] D. König, Hainburger Mainfähre eingestellt. Der Fährmann 5, Juli 1999, 15.

[7] D. König, Vom Main über den Rhein an die Elbe. Der Fährmann 12/13, April 2001, 20.

Seligenstadt

M-69,5

Gemeinde: Seligenstadt

Landkreis: Offenbach

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1289 Nennung einer Fähre [7] 136.

- 1293 Nennung einer Mainfahrt [2] 36.

- 1390 Nennung, dass der Fährmann seine Aufgaben ordentlich ausführen, anderenfalls bestraft und ihm das Fährrecht entzogen werden soll; »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« [9] 506.

- 1432 wird in einem Gerichtsurteil des erzbischöflichen Sendgerichts zu Aschaffenburg die Fähre in Seligenstadt

erwähnt: »11 Auch hat man gewyset von des fares wegen uber Meyne, daz eyn iglich burg[er]e zu Selgenstat den fyrgen schuldig ist, wann sie yne furen uber den Meine und wiedder her uber, eyn jungen hell[e]r mit eyne weyne und pherden und knechte[n], die dartzu gehoren, wiedder und vor dry junge hell[e]r, und vonn eyne kar[r]n pherde und knechte, die dartzu gehore[n], 2 ju[n]ge hell[e]r, wann sie mit den baumen gefaren mogen; aber wann sie mit den rudern faren muße[n] so sal ma[n] yne zu zytliche[n] dinge[n] yrne lone beßern, also daz sie doch nyema[n]t uber schetzen; und ußblendige lude han solicher fryheyde nit, doch sulle sie sie doch auch nit uber schetzin« [8] 391.

- Vor 1508 musste an das Kloster eine jährliche Pacht von 5 Malter Korn und 3 fl. Grundzins für die Anlegestellen entrichtet werden; später 6 rheinische fl. und 4 Malter Korn; das Kloster hatte freie Fahrt für seine Fuhren [7] 136.

- 1508 Rechtsstreit zwischen der Abtei und den Fährleuten wegen der freien Überfahrten der Abtei; infolgedessen Beschluss einer neuen Regelung, wonach nicht nur erzeugte Waren des Klosters freie Fahrt haben, sondern auch gekaufte; weiter wird die Pacht geändert und die Fährleute müssen nur noch 4 rheinische fl., 22 Weißpfennige und 4 Malter Korn zahlen; bei Säumigkeit kann ihnen der Abt die Fahrbäume wegnehmen und bis zur Zahlung behalten; beibehalten wird, dass alle Fährer jeden Dienstag eineinhalb Laib Brot und eine Suppe mit einem Stück Fleisch (in der Fastenzeit Hering) bekommen, im Herbst täglich eine Maß Wein und eineinhalb Laib Brot, am Fastnachtssonntag einen Schweinebraten und am Gründonnerstag einen gesegneten Kuchen [7] 136.

- 1567 Nennung eines Fährmannes, welcher sich 5 fl. bei der Fischerzunft leiht [6] 42.

- 1609-1628 Nennung der Fähre [2] 36.

- 1726-1803 Zusammenstellung von Unterlagen über die Mainüberfahrt, u. a. die Taxordnung [2] 212.

- 1751 Nennung der Fähre [2] 36.

- 1769 Beschwerde von Salzfuhrlenten zu Orb über den Fährschiffer [2] 264.

- 1819 wird genannt, dass dem Zollbeamten auf Großwelzheimer Seite offenbar die Aufsicht über die Fähre obliegt [3] 121 f.

- 1867/68 kauft Seligenstadt die Rechte der privaten Fährbesitzer auf und errichtet eine fliegende Brücke mit Anker im Wasser; die Stadt bezahlt dafür »dem Kaspar Acker für 1/8 Antheil 600 Gulden, dem Valentin Frühwein für 1/8 Antheil 430 fl., dem Johannes Rückert für 1/8 Antheil 450 fl., dem Michael Joseph Burkard für 1/8 Antheil 600 fl., dem Peter Acker für 2/8 Antheil 1.070 fl. und den Erben Peter Maders für 2/8 Antheil 850 fl.« (insgesamt 4.000 fl.) [3] 122; [6] 39.

- 1920 wird die Fähre von einer Bognachen-Fähre zu einer Hochseilfähre umgerüstet [6] 90 f.

- 1928 wird ein neues Fährschiff angeschafft [4] 161.

- 1948 wird die Fähre mit einem Elektromotor versehen, welcher zwei Schaufelräder antreibt [6] 91.

- Im Winter 1958 verunglückt der Fährmann tödlich durch Ertrinken im Main [6] 91
- 2013 ist die Fähre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1289 ist die Fähre im Besitz der Abtei Seligenstadt [7] 136.
- 1390 wird »*unszers Hern des apts ferher*« genannt [9] 506.
- 1567 war Bartholomei Hansen Burckharden als Fährmann tätig [6] 42.
- Vor 1868 war das Fährrecht in der Hand von mehreren Fischerfamilien (s. o.) [6] 39.
- 1867/68 besitzt die Gemeinde Seligenstadt die Fähre, welche die Fähre wiederum an Fischerfamilien verpachtet [3] 122; [6] 39.
- Vor 1945 sind David Viktor Burkard und Peter Marzellin Beike als Fährleute tätig [6] 39.
- 1945 übernimmt die Stadtbehörde die Fähre und stellt städtische Bedienstete als Fährleute ein [6] 39.
- Bis 1958 ist Theodor Michael Beike als Fährmann tätig [6] 91.

Sonstiges:

- 1887 wurden anscheinend beim Ausbaggern des Mains fünf gemauerte Brückenpfeilerreste gefunden; eine römische Zeitstellung wird angenommen, aber auch eine karolingische kommt in Betracht [4] 157; [10] 3f.
- Ab 1910 mit einer Hochphase in den 1920er-Jahren gab es intensive Überlegungen, eine Brücke zu bauen; 1937 ist das Thema aber vom Tisch [4] 157. 161.
- 1965 gibt es wieder Überlegungen, eine Brücke zu bauen, dies ist aber 1970 vom Tisch [4] 161 f.

Literatur:

- [1] C. Schnitzer, Selig sei die Stadt genannt. Seligenstadt am Main (Seligenstadt 1993).
- [2] I. Firner, Regesten zur Geschichte von Seligenstadt am Main. Kloster und Stadt vom 9. Jahrhundert bis zum Ende der Kurmainzer Herrschaft (Darmstadt 1999).
- [3] E. Rücker, 1200 Jahre Großwelzheim. 772-1972 (Dettingen a. M. 1972).
- [4] R. Fuchs, Ein Wunschtraum: die Mainbrücke zwischen Seligenstadt und Großwelzheim. Unser Kahlgrund 1997. Heimatbuch für den ehemaligen Landkreis Alzenau 42, 1997, 157-162.
- [5] L. Seibert, Die Seligenstädter Flurnamen (Seligenstadt 1936) 39-40.
- [6] M. Spahn, 450 Jahre Fischerzunft Seligenstadt. Schwerpunkte ihrer Geschichte 1546-1996 (Seligenstadt 1996).
- [7] J. Koch, Die Wirtschafts- und Rechtsverhältnisse der Abtei Seligenstadt im Mittelalter (Gießen 1940).
- [8] E. Lohmann, Weistümer und Dorfordnungen aus den kurmainzischen Ämtern in der Region Starkenburg (Darmstadt 2004).
- [9] J. Grimm, Weisthümer. Erster Theil (Göttingen 1840).
- [10] E. Fabricius, Das Kastell Seligenstadt. In: E. Fabricius / F. Hettner / O. von Sarwey (Hrsg.), Der obergermanisch-raetische Limes des Römerreiches. Abt. B III Nr. 32 (1914) 1-6.

Großwelzheim

M-72

Gemeinde: Karlstein am Main

Landkreis: Aschaffenburg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Kleinwelzheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Seligenstadt

Historiografie der Fähre:

- 1849 wird die Fähre von der Gemeinde Großwelzheim eingerichtet [1] 149; [2] 120.
- 1851 wird die Fähre für sechs Jahre meistbietend für 48 fl. an Peter Wilz verpachtet [2] 120.
- Von 1854 mit 54 fl. 46 kr. und 1876 mit 57 fl. 36 kr. sinken die jährlichen Pachteinahmen an der Fähre 1887 auf 5 Mark [2] 120.
- 1858 wird die Fähre wieder für sechs Jahre meistbietend, diesmal für 53 fl., an Peter Wilz verpachtet (der Pachtvertrag ist in Auszügen in der Literatur wiedergegeben) [2] 120.
- 1866 lag die Fähre einige Monate wegen der Kriegereignisse still [1] 149.
- 1880 kommt der Nachen abhanden und der Pächter muss 50 Mark Entschädigung an die Gemeinde zahlen [2] 120.
- 1881, nach dem Bau der »*Districtstrage*« zwischen Großwelzheim und Seligenstadt, verlagerte sich der Verkehr auf diese neue Straße, die zur großen, schon im Mittelalter bestehenden Fähre bei Seligenstadt führt [1] 149.
- 1896 wird der Fahrbetrieb von der Gemeinde Großwelzheim eingestellt [2] 120.
- 1904 verzichtet die Gemeinde Großwelzheim auf das Fährrecht [2] 120.
- 1910 richtet die Gemeinde Kleinwelzheim eine neue Nachenfähre zwischen den beiden Orten ein und übernimmt die Anschaffungskosten, die Instandhaltung und die Herrichtung einer Zufahrt bei Flusskilometer 318,3 alter Maineinteilung [1] 149; [2] 120.
- 1960 wird die Fähre endgültig eingestellt [2] 121.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1849 ist die Fähre in der Hand der Gemeinde Großwelzheim [2] 120.
- 1851-1860 ist Peter Wilz als Fährmann tätig [2] 120.
- 1860-1864 sind Josef Wilz und Michael Geiger Wilz als Fährmänner tätig [2] 120.
- 1864 ist Heinrich Reiserth Wilz als Fährmann tätig [2] 120.
- 1876 ist Stephan Reiserth Wilz als Fährmann tätig [2] 120.
- 1910 ist die Fähre in der Hand der Gemeinde Kleinwelzheim [1] 149; [2] 120.

Preise:

- 1858 werden Fährpreise festgelegt [2] 120.

Historiografie der Brücke:

- 1673 wird eine Schiffsbrücke errichtet [3] 27.
- 1916 bis 1969 benutzen Fußgänger zwischen beiden

Gemeinden häufig den Laufsteg über die Schleuse [1] 149.

Literatur:

[1] J. Schopp, 1200 Jahre Klein-Welzheim (Offenbach a. M. 1971).

[2] E. Rücker, 1200 Jahre Großwelzheim. 772-1972 (Dettingen a. M. 1972).

[3] J. Jung, Die Brücke des Marschall Turenne bei Großwelzheim. Unser Kahlgrund 1997. Heimatbuch für den ehemaligen Landkreis Alzenau 42, 1997, 27-29.

Mainflingen

M-75

Gemeinde: Mainhausen

Landkreis: Offenbach

Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- Nimbler vermutet eine Fährverbindung seit dem Mittelalter [2] 164.

- 1730 erwirtschaftet das Fahr 145 fl., welche an den Brückenbaufonds in Aschaffenburg fließen [1] 164.

- 1732 beschwerten sich die Fährleute aus Stockstadt und Mainflingen über die Konkurrenz in Kleinostheim und Mainaschaff; angemahnt wird, dass nicht nur »Menschen«, sondern auch Juden mit ihrem Vieh übergesetzt werden [3] 200.

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [5] 81.

- 1903 existiert eine Nachenfähre [4] 112 f.

- 1989 wird die Fähre eingestellt [2] 164; [6] 15.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1730 Brückenbaufonds Aschaffenburg [1] 164.

- 1732 Johannes Griebfelder [3] 200.

Historiografie der Brücke:

- 1989 Bau eines Fußgängersteges [2] 163.

Literatur:

[1] W. Scherzer, Die alten Mainbrücken Unterfrankens und ihre Baulastträger. Würzburger Diözesan-Geschichtsblätter 20, 1958, 154-177.

[2] H. Nimbler, Neuer Mainsteg zwischen Mainflingen und Dettingen. Unser Kahlgrund 1995. Heimatbuch für den ehemaligen Landkreis Alzenau 39, 1995, 163-165.

[3] K. Miltenberger, Chronik Stockstadt a. Main. Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung (Aschaffenburg 1982).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[6] D. König, Hainburger Mainfähre eingestellt. Der Fährmann 5, Juli 1999, 15.

Kleinostheim

M-79

Gemeinde: Kleinostheim

Landkreis: Aschaffenburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1671 wird die Fähre nach Stockstadt verlegt [1] 104.

- 1732 beschwerten sich die Fährleute aus Stockstadt und Mainflingen über die Konkurrenz in Kleinostheim und Mainaschaff; angemahnt wird, dass nicht nur Menschen, sondern auch Juden mit ihrem Vieh übergesetzt werden [2] 200.

- 1871 wird der Fährmann Johann Jakob Brenneis genannt [4] 222.

- 1903 existiert eine Nachenfähre [5] 112 f.

Literatur:

[1] W. Seidenspinner, Stockstadt am Main. Die Entwicklung eines kurmainzischen Dorfes und ihre bestimmenden Kräfte (Würzburg 1979).

[2] K. Miltenberger, Chronik Stockstadt a. Main. Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung (Aschaffenburg 1982).

[3] E. Bus, Kleinostheim – Fortschritt mit Tradition. Zur Geschichte einer Gemeinde von 1800-2000 (Kleinostheim 1999).

[4] G. Wegner, Kleinostheim. Dokumente und Beiträge zu seiner Geschichte (Kleinostheim 1975).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Stockstadt

M-81,5

Gemeinde: Stockstadt

Landkreis: Aschaffenburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1671 Einrichtung einer Fähre bzw. Verlegung der Fähre von Kleinostheim; diese taucht aber in den Karten von 1669 und des 18./19. Jh. nicht auf [3] 80. 82. 105. 200; [4] 104.

- 1732 beschwerten sich die Fährleute aus Stockstadt und Mainflingen über die Konkurrenz in Kleinostheim und Mainaschaff; angemahnt wird, dass nicht nur Menschen, sondern auch Juden mit ihrem Vieh übergesetzt werden [3] 200.

- Um 1830 wird die Überfahrt nur noch mit Nachen bestellt [3] 200.

- 1903 wird eine Hochseilfähre eingerichtet; die Fähre hat eine Länge von 9,1 m, eine Breite von 2,5 m und einen Tiefgang von 0,4 m [1] 166; [3] 200.

- 1955/1956 Einstellung des Fährbetriebes wegen technischer Mängel [1] 167; [3] 200. 354.

- 1956 wird die Fähre nach Frankfurt verkauft [3] 200.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1732 ist Johannes Bott als Fährmann tätig [3] 200.
- Bis 1874 ist Georg Lang als Fährmann tätig [3] 200.
- 1898-1931 ist Anton Bauer als Fährmann tätig [1] 166; [2] Abb. 64; [3] 200. 306 f.
- 1931-1955 ist Anton Scheuermann als Fährmann tätig [2] Abb. 67; [3] 200.

Preise:

1903 werden Fährpreise festgelegt [1] 166.

Historiografie der Brücke:

- 1858 Einweihung einer zweigleisigen Eisenbahnbrücke bei Stockstadt [3] 349.
- 1945 Sprengung der Eisenbahnbrücke und Bau einer eingleisigen Behelfsbrücke durch die amerikanische Armee [3] 352 f.
- 1956 Bau eines Fußgängersteiges [1] 167.

Sonstiges:

- Es wird vermutet, dass Stockstadt durch die Tradition des römischen Kastells im frühen Mittelalter den wichtigen Übergang über den Main im Vergleich zu Aschaffenburg bildet [4] 44.
- 1665 wird eine Brücke genannt, welche im Besitz des Kurfürsten sein soll (vermutlich eine Brücke über die Gersprenz) [4] 75.

Sagen zum Mainübergang:

- Die Teufelsbrücke [3] 446.

Literatur:

- [1] G. Wegner, »*ascapha*« – Mainaschaff (Mainaschaff 1980).
- [2] F. Rattinger, Stockstadt am Main in alten Ansichten (Zaltbommel 1978).
- [3] K. Miltenberger, Chronik Stockstadt a. Main. Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung (Aschaffenburg 1982).
- [4] W. Seidenspinner, Stockstadt am Main. Die Entwicklung eines kurmainzischen Dorfes und ihre bestimmenden Kräfte (Würzburg 1979).

Mainaschaff

M-83

Gemeinde: Mainaschaff

Landkreis: Aschaffenburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1732 beschwerten sich die Fährleute aus Stockstadt und Mainflingen über die Konkurrenz in Kleinostheim und Mainaschaff; angemahnt wird, dass nicht nur Menschen, sondern auch Juden mit ihrem Vieh übergesetzt werden [3] 200.
- 1864 wird das Fährrecht als Pacht vergeben [2] 165.
- 1872 wird angemerkt, dass momentan keine Zwergfahrt besteht [2] 165.
- Vor 1886 wird eine Fähre wieder eingerichtet, allerdings wird diese im Dezember 1886 wieder aufgehoben, weil der Fährmann nicht mit einem Ankernachen, sondern mit

einem Weitnachen die Leute überführt, was »*nicht ungefährlich war*« [2] 165; [3] 200.

- Nach 1886 wird die Fähre nur noch zu besonderen Anlässen wie z. B. Kirchweih eingerichtet [2] 166.

- 1903 existiert eine Nachenfähre [4] 112 f.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1864 ist Maurermeister Michael Hauck als Fährmann tätig [2] 165.
- Vor 1886 ist Martin Lang Hauck als Fährmann tätig [2] 165.
- Um 1900 ist Johann Schlett Hauck als Fährmann tätig [1] 320.

Preise:

- 1864 kostet die Überfahrt bei einem Wasserstand bis 3 m für eine Person 5 Pfennige; bei Hochwasser oder Nacht wurde der Preis frei verhandelt [2] 166.

Literatur:

- [1] L. Schlett, Familienbuch Mainaschaff. 1670-1910 (Mainaschaff 2010).
- [2] G. Wegner, »*ascapha*« – Mainaschaff (Mainaschaff 1980).
- [3] K. Miltenberger, Chronik Stockstadt a. Main. Beiträge zur geschichtlichen Entwicklung (Aschaffenburg 1982).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Leider

M-86

Gemeinde: Aschaffenburg

Landkreis: Aschaffenburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [4] 81 f.
- 1903 existiert eine Nachenfähre [1] 112 f.
- 1912 wird die Fähre im Luftbild gezeigt [2] 78 f.; [3] Nr. 124. 125.

Literatur:

- [1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [2] W. Kaup / W. Kaup / K. Hapke, Leben in Leider. Portrait eines Stadtteils. Textband (Aschaffenburg 1995).
- [3] W. Kaup / W. Kaup / K. Hapke, Leben in Leider. Portrait eines Stadtteils. Bildband (Aschaffenburg 1995).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Aschaffenburg

M-87,5

Gemeinde: Aschaffenburg

Landkreis: Aschaffenburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

1945 wird nach der Sprengung der Brücke ein Fährverkehr eingerichtet, ebenso konnte eine Art Schiffsbrücke über die nach der Sprengung der Brücke getrennten Stromkabel geführt und durch Fußgänger genutzt werden [7] 22. 30.

Historiografie der Brücke:

- 989 Bau einer Brücke »*Pontem construxit apud Aschaffenburg*« (vermutlich aus Holz) [1] 163; [2] 40f.; [3] 12; [4] 139; [5] 10.
- 1408 Zerstörung einer Brücke durch Eisgang [1] 163; [3] 15; [4] 140.
- 1430 Neubau einer Brücke aus Stein [1] 163; [3] 16; [4] 140.
- 1435 bis 1495 immer wieder größere Reparaturen der Brücke wegen Schäden durch Eisgang o. ä. [1] 163f.; [4] 140.
- 1521 Bau eines neuen Bogens [1] 164.
- 1525 Sprengung der Brücke im Bauernkrieg [3] 18.
- 1784 Zerstörung von zwei Brückenpfeilern durch Hochwasser und Eisgang [3] 29; [4] 140f.
- 1889 Brückenneubau [3] 37.
- 1891 Einweihung der neuen Brücke [4] 139.
- 1945 wird die Brücke gesprengt und im selben Jahr wieder aufgebaut; noch während des Krieges wird die Brücke von einer Bombe getroffen, die aber nicht detoniert und entschärft werden kann [7] 22 f.
- 1969 Neubau der Brücke [7] 23 Abb. 42 f.

Sonstiges:

- Köhl nimmt an, dass vor der ersten Brücke 989 eine Fähre existiert haben muss [4] 139.
- Für 1945 wird recht umfassend über die Bereitmachung zur Sprengung der Brücken am gesamten Untermain berichtet und auch, dass in Vorbereitung auf den Kalten Krieg beim Wiederaufbau Sprengkammern in die Brücken eingebracht wurden [6] 166 f. 171 ff.; [7] 53.

Literatur:

- [1] W. Scherzer, Die alten Mainbrücken Unterfrankens und ihre Baulastträger. Würzburger Diözesan-Geschichtsblätter 20, 1958, 154-177.
- [2] R. Fischer, Aschaffenburg im Mittelalter. Studien zur Geschichte der Stadt von den Anfängen bis zum Beginn der Neuzeit (Aschaffenburg 1989).
- [3] J. Wirth, Aschaffenburg. Eine Sammlung alter Stiche, Lithographien, Zeichnungen und Gemälde (Aschaffenburg 1948).
- [4] W. Köhl, Aschaffenburg. Urgeschichte, Geschichte, Wirtschaft (Aschaffenburg 1935).
- [5] F. Seberich, Die alte Mainbrücke zu Würzburg (Würzburg 1958).
- [6] A. Stadtmüller, Aschaffenburg im Zweiten Weltkrieg. Bombenangriffe – Belagerung – Übergabe (Aschaffenburg 1970).

[7] A. Stadtmüller, Aschaffenburg im Zweiten Weltkrieg. Zerstörung – Wiederaufbau – Erinnerungen (Aschaffenburg 1973).

Nilkheimer Hof

M-90,5

Gemeinde: Aschaffenburg

Landkreis: Aschaffenburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1445 gibt der Schultheiß zu Nilkheim einen Simmer Korn als Pachtzins von der Fähre für den Erhalt der Mainbrücke (vermutlich in Aschaffenburg) [4] o. S.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [6] 82.

Historiografie der Brücke:

- 1910 Bau der Brücke [3] 404f.
- 1945 soll die Brücke gesprengt werden, was aber nicht passiert [1] 449 ff.; [7] 171 ff.

Sonstiges:

- 1784 sollen bei Eisgang die Fundamentreste einer Kirche am Main zutage getreten sein [2] 172 f.

Literatur:

- [1] A. Stadtmüller, Die Vorgänge an der Nilkheimer Eisenbahnbrücke am Palmsonntag, 25. März 1945. Aschaffener Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes 13/14, 1990, 449-453.
- [2] A. Kroth / J. Schuck, Großwallstadt. Geschichts- und Heimatbuch der Gemeinde Grosswallstadt (Milttenberg 1982).
- [3] H.-B. Spies, Planung und Ausführung von Bachgaulbahn und Nilkheimer Brücke. Mitteilungen aus dem Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg 9, 2008/10 (2010), 369-412.
- [4] Arbeitskreis Nilkheimer Geschichte, Nilkheim. Von der christlichen Ursiedlung zum Stadtteil (Aschaffenburg 1997) o. S.
- [5] C. Pollnick, Das Hofgut Nilkheim unter besonderer Berücksichtigung des Freiherrn von Mergenbaum. Aschaffener Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes 21, 2001, 113-128.
- [6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
- [7] A. Stadtmüller, Aschaffenburg im Zweiten Weltkrieg. Bombenangriffe – Belagerung – Übergabe (Aschaffenburg 1970).

Obernau

M-93

Gemeinde: Aschaffenburg

Landkreis: Aschaffenburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [2] 82.
- 1903 existiert eine Nachenfähre [1] 112 f.

Sonstiges:

- 1926/30 wird beim Bau der Schleuse neben Fischereigerät auch »ein verrottetes Fischerboot« gefunden [3] o. S.
- Eventuelle Gemarkung, zur Fähre gehörend, mit dem Namen »Fernig« oder »Fährnig« nordwestlich des Ortes im Bereich des Mainbogens [4] 529. 531.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[3] H. Schäfer, Obernau einst und heute. Dorfbild im Wandel der Zeit (Aschaffenburg 1991) o. S.

[4] H.-B. Spies / R. Welsch, Obernau 1191-1991. Beiträge zu Vergangenheit und Gegenwart (Aschaffenburg 1991).

Niedernberg

M-95,5

Gemeinde: Niedernberg

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Sulzbach am Main

Gegenüberliegende Gemeinde: Sulzbach am Main

Historiografie der Fähre:

- 1426 Nennung einer »Fargaßen« in Niedernberg [2] 288; [4] Abb. 16.
- 1568 müssen die Fährleute beim Übersetzen der Truppen Herzogs Johann Wilhelm von Sachsen helfen [2] 288.
- 1685 Wiedererrichtung der Fähre (die Fähre war wohl durch die Wirren des Dreißigjährigen Krieges nicht mehr besetzt worden); es wird gesagt, dass über die Fähre Holz, Pfähle und Kohlen transportiert wurden [2] 288 f.; [4] Abb. 16.
- 1743 Nennung des Fahrs wegen einer Untersuchung [2] 289.
- 1833 werden das »Haus, Fahr, Garten und die über dem Main gelegenen Grundstücke« von Michael Anton Reinhard an Valtin Gerhard verkauft; das Fahr »mit allen Fahrgerätschaften« wird mit 100 fl. veranschlagt (aber nicht das Fährrecht, siehe 1849) [2] 289.
- 1870 wird beanstandet, dass es keine Landungsbrücke gibt und die Fährgebühren zu hoch sind; es wird eine »ortspolizeiliche Fährordnung« erlassen; diese besagt, dass die Fährleute verpflichtet sind, zu jeder Stunde, egal ob Tag oder Nacht, an der Fähre präsent zu sein; Fährgäste dürfen nie länger als 5 Minuten warten müssen und der Fährmann soll »das Publikum mit gebührender Gefälligkeit und Artigkeit prompt bedienen«; die »zu gebrau-

chende Fahrbrücken Nahwe, Kähne und Schelche« müssen immer in einwandfreien Zustand gehalten werden; die Fähre soll nicht überfüllt werden [2] 290.

- 1871 soll ein Pegel an der Fähre angebracht werden, um die vom Wasserstand abhängigen Fährpreise besser bestimmen zu können [2] 291.

- 1883 wird vorgeschlagen, eine Hochseilfähre zu errichten, was aber erst 45 Jahre später passiert [2] 292.

- 1928 Errichtung einer Hochseilfähre; vorher bestand eine Bogt-Nachenfähre [2] 292.

- 1945 wird die Fähre zuerst an der rechten Seite des Mains festgemacht und anschließend von der deutschen Wehrmacht versenkt; die Fähre wird von den amerikanischen Streitkräften gehoben und innerhalb weniger Tage wieder fahrbereit gemacht [2] 292.

- 1955 wird eine Fähre aus Homburg nach Niedernberg verkauft [1] 150.

- 1962 wird der Fährbetrieb eingestellt, weil er sich nicht mehr selbst tragen konnte [2] 292.

- 1964 werden auf Druck der Einwohner die Fähre mit Ausstattung wie auch das Fährrecht von der Gemeinde den Besitzern Ignaz Gerlach, Josef Heinrich und Rosel Gerlach für 1.000 Mark abgekauft [2] 292 f.

- 1965 Wiedereröffnung der Fähre [2] 293.

- 1965 wird die Fähre für 93.736 Mark mit Geldern des Landratsamtes, der Regierung Unterfrankens und der Gemeinde als Motorfähre wiederhergestellt [2] 293.

- 1984 wird ein neuer Fährnachen für 103.500 Mark von der Bayerischen Schiffswerft Erlenbach gekauft [2] 293.

- Im Dezember 1989 wird die Fähre wegen hoher Verluste und neuer Regularien, die ein massives Umrüsten der Fähre erfordert hätten, eingestellt [2] 294.

- Im Januar 1990 wird die Fähre nach massiven Protesten mit Unterstützung des Kreises Miltenberg wiedererrichtet [2] 294.

- 1993 wird ein Brandanschlag auf die Fähre verübt [2] 296.

- 1994 endgültiges Ende der Fähre [2] 296; [5] 15.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1685 Verleihung des Fährrechtes an Johann Reinhard und seine Erben durch das Bistum Mainz gegen die Zahlung von 3 fl. jährlich [2] 289; [4] Abb. 16.

- 1796 ist Peter Reinhard als Fährmann tätig [2] 289.

- Vor 1833 ist Michael Anton Reinhard als Fährmann tätig [2] 289.

- Nach 1833 ist Valtin Gerhard als Fährmann tätig [2] 289.

- 1849 befindet sich das Fährrecht zu 6/8 im Besitz der Familie Reinhard, je 1/8 halten die Familien Gerhard und Gerlach [2] 289.

- 1860 sind Andreas Reinhard, Michael Gerhard und Adam Gerlach als Fährmänner tätig [2] 289. 371.

- 1867 sind 6/8 der Fähre im Besitz der Witwe Theresia Fecher [2] 289.

- 1874 sind 6/8 der Fähre im Besitz des Gastwirtes Ferdinand Fecher [2] 289.

- 1882 sind 6/8 der Fähre im Besitz von Georg Josef Hartlaub [2] 289.
- 1883 sind Christoph Gerhard, Anton Gerlach und Ferdinand Fecher als Fährmänner tätig [2] 289 ff.
- 1885 werden vom königlichen Straßen- und Flussbauamt die »Mainfährer Ferdinand Fecher und Consorten« genannt [2] 289 f.
- 1896 wird das Gasthaus Mainlust und damit das »Recht der Mainquerfähre« durch Jacob Fischer gekauft [2] 290.
- 1965 steht die Fähre im Besitz der Gemeinde Niedernberg [2] 293.

Preise:

- Vor 1870 mussten die Anwohner nur den halben Preis zahlen, mit dem Bau einer neuen Fähre müssen sie nun den vollen Preis geben [2] 290.
- 1877 ist eine detaillierte Aufführung der Fährpreise publiziert [2] 291.

Literatur:

- [1] L. Huller, Homburg am Main. 1200 Jahre Hohenburg, 880 Jahre Kallmuth-Weinbau, 550 Jahre Stadt Homburg (Würzburg 1982).
- [2] A. Wagner, Niedernberger Heimatbuch. Geschichte und Gegenwart einer Gemeinde am bayerischen Untermain (Niedernberg 1994).
- [3] W. Fischer, Markt Sulzbach am Main. Festschrift zur Markterhebung der Gemeinde Sulzbach am Main (Sulzbach a. M. 1973).
- [4] A. Wagner, Niedernberg in alten Ansichten (Zaltbommel 1982).
- [5] D. König, Hainburger Mainfähre eingestellt. Der Fährmann 5, Juli 1999, 15.

Großwallstadt

M-100,3

Gemeinde: Großwallstadt

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Kleinwallstadt

Gegenüberliegende Gemeinde: Kleinwallstadt

Historiografie der Fähre:

- 1568 müssen die Fährleute beim Übersetzen der Truppen des Herzogs Johann Wilhelm von Sachsen helfen [3] 288.
- 1624 Nennung der Fähre als zu Großwallstadt gehörend; der Fährmann muss als Pacht eine Gans, ein Sommer- und ein Fastnachtshuhn an die Faktorei abgeben [1] 152; [2] 178.
- 1873 Errichtung einer fliegenden Brücke mit Ankerkette im Main [1] 152; [2] 178.
- 1926 beim Bau der Schleuse wird die Fähre an die Wiesenstraße verlegt und als Hochseilfähre gefahren, die mit einem Motor verstärkt wird [1] 152; [2] 178.
- 1945 wollen Volkssturmverbände beim Rückzug von der Fähre übergesetzt werden [2] 72 f.

- 1946 wird für 11.500 Mark die Fähre aus Obernburg gekauft [4] 288.

- 1968 wird die Fähre eingestellt, weil keine der beteiligten Gemeinden bereit ist, Reparaturarbeiten in Höhe von 200.000 Mark zu bezahlen [1] 153; [2] 180.

- Zu einem unbestimmten Zeitpunkt (ohne Jahr) existierte ein Fährhäuschen auf Großwallstadter Seite, um den Kleinwallstädter Fährleuten die Übernachtung zu ermöglichen [1] 152.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Ab 1704 ist die Fähre im Besitz der Kleinwallstädter Familien Jakob und Ostheimer [1] 152.

- 1863 erhält Adam Markert zwar ein Fährrecht, dies wird wieder abgegeben, weil sich die Familien Jakob und Ostheimer darüber beschwerten [1] 152; [2] 178.

- Wohl in den 1930er-Jahren Anton Ostheimer [1] 151.

Sonstiges:

- Es sollen in trockenen Sommern zwei begehbbare Furten existiert haben [1] 152; [2] 172.

- An der Kirche soll eine Personenfähre und auf Höhe der heutigen Ankerstraße soll eine Fahrbrücke gelegen sein (vermutlich nur 150m auseinander); in Großwallstadt existiert noch eine Obere Fährstraße [1] 152; [2] 178.

Sagen zum Mainübergang:

- »Der Fährmann von Großwallstadt« [1] 151 f.

Literatur:

- [1] G. Brand / W. Karl / F. Zahnleiter, Liebes altes Dorf. Bilder und Erinnerungen aus Kleinwallstadt und Hofstetten (Kleinwallstadt 1983).

- [2] A. Kroth / J. Schuck, Großwallstadt. Geschichts- und Heimatbuch der Gemeinde Großwallstadt (Miltenberg 1982).

- [3] A. Wagner, Niedernberger Heimatbuch. Geschichte und Gegenwart einer Gemeinde am bayerischen Untermain (Niedernberg 1994).

- [4] H. Strasser, Wege über den Main – Obernburg. Aschaffener Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes 16, 1993, 269-300.

Obernburg

M-104,5

Gemeinde: Obernburg

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Elsenfeld

Gegenüberliegende Gemeinde: Elsenfeld

Historiografie der Fähre:

- 1261 werden Zahlungen von einer Fähre in Höhe von 5 Schilling oder mehr genannt; »5 B vel plus« und »de nauo ibidem 5 B δ« [4] 294 ff.

- 1344 Nennung der Fähre als Lehen mit dem Begriff »vadum«; es werden für das Lehen mit Haus und Hof jährlich 36 Schilling Pacht verlangt [2] 110; [3] 269; [4] 295.

- 1350 wird ein Zins in Höhe von 18 Schilling, zahlbar an Walpurgis und Martini, genannt [4] 296.

- 1483 wird festgelegt, dass der Fährmann Angehörige des Stiftes (vermutlich Aschaffenburg) samt Pferden und Knecht kostenlos übersetzen muss; die Obernburger Bürger zahlen jährlich einen Fährlaib oder sechs Pfennige für das freie Übersetzen; jeder Pächter mit einem Gehöft auf der anderen Mainseite darf kostenfrei übersetzen; für Wagen erhält er »ein Sail« (Bund Ähren); er erhält vom Stiftshof dafür »vier Wintersail« und »vier Sommersail« [3] 269 f.
- Bis zum 16. Jh. (vermutlich länger) besteht das Fahr aus einem kleinen Fahrzeug (Nachen oder Schelch) und einem großen Fahrzeug (Neve, Nebe oder Nähe) [3] 270.
- 1521 Nennung des Obernburger Fahrs, an dem einmal im Jahr das Hubengericht stattfindet [1] 228; [2] 98.
- 1579 werden zwei Weingärten von je einem halben Morgen genannt, welche zum Fahr gehören [3] 269.
- 1670 klagt der Fährmann, dass er zu viele »beamten, soldaten und dergleichen gefreyten« übersetzen muss und so »schieff und fahrzeug nit erhalten« kann [3] 270.
- 1723 werden »zwei Stücklein Fahracker beiderseits des Fahrs jenseits des Mains« genannt [3] 269.
- 1735 verhilft die Fähre zwei Oberburgern, gegen die der Verdacht auf Wilderei geführt wird, zur Flucht [1] 258.
- 1736 Mitteilung, dass im Winter bei Eis eine Fahrbahn über den Main geschaffen wurde, um Holz aus dem Forst zu transportieren [1] 252.
- Anfang des 19. Jh. werden verbindliche Anzeiger für die Pegelhöhe eingeführt [3] 270.
- Bis 1859 war die Fähre ein Pachtlehen [3] 269.
- 1859 werden die Weingärten für 260 fl. und 30 kr. verkauft und die anderen Grundstücke verpachtet [3] 271.
- 1863/64 wird eine fliegende Brücke von 15 m Länge, 4,5 m Breite und mit einer Tragfähigkeit von 2,5 t bis 5 t, an einem Betonklotz im Fluss verankert, eingerichtet; Kosten 4.770 fl. [3] 271 ff.
- 1877 wird eine Nähe von der Gemeinde Laudenschbach gekauft, dazu existieren ein bis zwei Nachen (die Fähre bringt in dieser Zeit jährlich zwischen 1.000 und 3.300 Mark ein) [3] 273.
- 1888 wird eine neue Fähre für 1.575 Mark in Wörth angefertigt [3] 273.
- 1891 wird nach Fertigstellung der Brücke die Fähre einschließlich der Bognachen nach Neustadt am Main verkauft [3] 273.
- 1945 Wiedereinrichtung des Fährbetriebes mit der Unterstützung einer 20 t schweren Fähre aus der Werft in Erlbach; betrieben wurde sie als Gierseilfähre über einen »toten Mann«, einen im Main versenkten Betonklotz; nach wenigen Wochen wird eine kleine Motorschaluppe mit 12 PS zur schnelleren Fortbewegung der Fähre angeschafft [3] 287 f.
- 1946 Anschaffung einer doppelt so großen Fähre für 26.855 Mark, weil die alte viel zu ausgelastet war; dazu wurde Holz aus dem Obernburger Wald zugeschossen; die alte Fähre wird für 11.500 Mark nach Großwallstadt

verkauft; die Fähre wird auf eine Hochseilfähre mit einer später nachgerüsteten Hochseil-Zuganlage umgestellt, eine an Land montierte Seilwinde zieht die Seilrolle am Hochseil und damit die Fähre [3] 288 f.

- 1949 wird die Fähre mit dem Bau des Fußgängersteiges eingestellt und für 5.000 Mark nach Randersacker verkauft [3] 287.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1344 wird als Besitzer das Stift Aschaffenburg genannt; Cunradus Ruwe und Gattin werden als Fährleute eingesetzt [2] 110; [3] 269.

- 1350 wird die Pacht an das Stift Aschaffenburg entrichtet [4] 296.

- 1670 ist Lazarus Freytag als »Stiftsfäher« tätig [3] 270.

- 1847 verkauft das Stiftsrentamt in Aschaffenburg das Fahr für die 18fache Jahrespacht an die Familie Kammer (nicht, wie zu erwarten, schon 1803 in der Säkularisierung) [3] 270 f.

- 1859 wird das Lehen von der Familie Kammer für 11.500 fl. an den Magistrat der Stadt verkauft [3] 271.

Preise:

- 1566 darf der Fährmann bei normalem Wasser von einem Fußgänger für den Weg hin und zurück einen Heller und für einen leeren Wagen drei Pfennige verlangen [3] 270.

- Nach 1945 ist eine Kostenaufstellung für die Fähre in der Literatur publiziert [3] 288 f.

Historiografie der Brücke:

- 1891 Errichtung der Brücke [3] 281 f.

- 1945 Sprengung der Brücke [3] 287.

- 1949 Bau eines Fußgängersteiges [3] 289.

- 1981 Neubau der Südbrücke [3] 298.

Literatur:

[1] Markt Erlenbach a.M. (Hrsg.), Erlenbach am Main im Spiegel der alten und neuen Zeitgeschichte (Klingenberg a.M. 1958).

[2] R. Wohner, Obernburg. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 17 (München 1968).

[3] H. Strasser, Wege über den Main – Obernburg. Aschaffener Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes 16, 1993, 269-300.

[4] W. Fischer-Pache, Wirtschafts- und Besitzgeschichte des ehemaligen Kollegiatstifts St. Peter und Alexander zu Aschaffenburg bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts (Aschaffenburg 1993).

Wörth am Main

M-110

Gemeinde: Wörth am Main

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Erlenbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Erlenbach

Historiografie der Fähre:

- 1282 Nennung eines Fährmannes »*Conradus dictus Verhe de Werde*«; es ist sehr wahrscheinlich, dass zu diesem Zeitpunkt schon eine Wagenfähre bestand [6] 301 f.
- 1291 soll mit der ersten Nennung der Stadt auch das erste »*Zwerch-Fährrechts*« niedergeschrieben worden sein; dabei handelt es sich aber um einen Zirkelschluss [2] 83.
- 1613 Nennung der Fähre als zu Wörth gehörend; die Fahrt ist kostenlos, wenn der Fährmann mit seinem Fährbaum gründen kann; »... *wann der Fährer zu Werth bauen kann, sey die Frey Fuhr ihr ...*«; dafür müssen die Bewohner von Wörth pro Jahr einen Fährlaib entrichten [5] 479.
- 1647 wird die Vergabe des Lehens durch die Stadt mit einem Schoppen Wein (Weinkauf) besiegelt; die Fähre bildet eine wichtige Einnahmequelle [6] 301.
- 1660 (nicht wie sonst angenommen 1606) wird die Fähre als Erblehen vergeben, weil der Bürger Hans Michael Schellenberger die Fähre nach dem Dreißigjährigen Krieg eigenständig wieder aufgerichtet hat; gleichzeitig wird eine Art Dienstordnung überliefert, welche besagt, dass nur »*taugliche Männer*« als Fährmänner herangezogen werden; die Fähre soll in einem ordentlichen Zustand belassen werden; es soll eine »*Nörn/Näen*« (Fährbrücke) bereitgehalten werden, »*damit man mit Pferden unnd oxsen geschirr, im kleinen und grossen wasser, mit Wagen und Kam über den Main fahren kann*«; »*alzeit einen guten gebörten nachen oder schelch haben, das man ettwa auff 12 person hinüber führen kann*«; dem Fährer ist »*befohlen, wan die Bürgerschaft ein mehreres zunempt, einen zweygebörtigen nachen zu halten*«; »*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*«; »*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*«; die Fährleute sollen »*durch fahrlebigkeit und Faulheit niemand am fahr sitzen lassen*«; »*In fewer und wassergefahr*« muss der Fährmann zur Hilfeleistung bereitstehen; »*Wann ein Bürger in großen gewässer solte übereylet werden*«, dann muss der Fährmann »*im sein Viehe vom Hauß vor die Pforten führen*«; gestattet ist es jedem »*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*«; er erhält von jedem Bürger, der kein Pferd oder Ochsgeschirr besitzt, jährlich 6 Pfennige, alle anderen geben den Fährlaib; Bürger, welche einen Weinberg auf der anderen Flussseite haben, müssen gestaffelt nach der Menge der geernteten Trauben einen Sonderlohn bezahlen; auch Handwerker haben wegen der häufigen Fährbenutzung einen Sonderpreis zu zahlen, wie auch Juden [5] 479f.; [6] 303 ff.
- 1721 Bau einer neuen Schiffsfähre in der Werft Schellenberger in Wörth [6] 343.
- 1725 wird die Fähre nach Trennfurt gebracht, um dort den Kurfürsten über den Main zu setzen [6] 311.
- 1731/1739 werden wohl »*Eyer und Brod*« als Fährlohn gegeben, von Besitzern von Ochsen- und Pferdegespannen zusätzlich ein Laib Brot [5] 480; [6] 304.
- 1735 bekommen die Fährleute einen Sonderlohn, weil »*Hans Langen, so die fahrnähe mit seinem Pferd auff Miltenberg geführt* (d. h. getreidelt), *denen fährern Hennrich Cammer und Johannes Rüdiger, welche die Fahrnähe auf Miltenberg und Haybach geführt, umb die Hannoverischen, Lüneburg und Braunschweigischen Truppen über den Main zu führen, und 7 tag und so viel nacht damit zugebracht*« [6] 311 f.
- 1740 wird erwähnt, dass bei Jahrmärkten in Wörth und Klingenberg das erwirtschaftete Fahrgeld in zehn Teile aufzuteilen ist [6] 304.
- 1743 wird die Fähre von der französischen Besatzungsmacht abkommandiert, um Truppen über den Main zu setzen [6] 344.
- 1748 erhalten die Fährleute eine Zulage wegen großen Eisgangs [6] 312.
- 1754 müssen Erlenbacher noch immer einen Fährlaib jährlich entrichten [5] 479.
- 1761 Bau einer neuen Schiffsfähre in der Werft Schellenberger in Wörth [6] 344.
- 1772 Nennung einer Fahrhütte [6] 327.
- 1813 werden 542 Franzosen über den Main gesetzt [5] 287.
- 1840 werden, wie auch schon 1660, weniger begüterte Wörther Bürger unentgeltlich übergesetzt und es wird eine Tafel mit den Fährpreisen je nach Wasserstand angebracht [6] 310.
- 1846 wird der Fährlaib abgeschafft, die Bürger zahlen nun den halben Fährpreis, also 1 kr.; der Fahrpreis wird offenbar von der Landesregierung (Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg, Kammer des Innern) festgelegt [5] 480; [6] 310.
- 1847 erhalten die Fährleute für das Übersetzen von obrigkeitlichen Personen (Gendarmerie und Polizei) und von Wörther Bürgern bei Feuersbrünsten und Prozessionen den sogenannten Martinstrunk; dies wird später zu einem »*Trinkgeld*« umgewandelt [6] 311.
- 1848 Streit zwischen den beiden Gemeinden, weil der Fährmann kostenlos die anscheinend massiv auftretenden Bettler von Wörth nach Erlenbach bringt, um sie von der Stadt fernzuhalten [5] 481.
- 1858 schlägt der Erlenbacher Pfarrer die Einrichtung einer »*Notfähre*« auf Erlenbacher Seite vor für meist nachts auftretende Notfälle und für den Fall, dass der Fährmann den Ruf nicht hört, was aber aufgrund des Widerstands der Wörther abgelehnt wird [5] 482; [6] 308.
- 1861 wird eine »*Instruction für die Zwergfährer zu Kleinheubach res. Wörth, 1861, §1*« herausgegeben; nur

»in dem Fahren geübte, nüchterne und körperlich kräftige Personen« sollen befugt sein, die Fähre zu führen; »Ebenso sollen die zu gebrauchenden Schiffe, fahrbrücken und schelche fortwährend in erforderlicher Anzahl und in einem durchaus fehlerfreien Zustande unterhalten werden«; »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 Zwergfähern auf das eifrigste besorgt werden muß«; die Fährrampe war zum Schutz der Schiffe mit Reisig belegt (von der Fronleichnamprozession wurden die zum Schmuck gehörenden jungen Birken eingesammelt); es »hat derjenige von den Fährern, welcher die Fahnachen hat, im Winter früh 6 Uhr, im Sommer früh 4 Uhr sich in dem Fährhäuschen einzufinden, dagegen erst Nachts nach beendigter Polizeistunde, im Winter Abends 10 oder im Sommer Nachts 11 Uhr sich von demselben zu entfernen«; »jedten, der das Überfahren verlangt, ungesäumt befördern, so daß die Essenszeit oder Ruhestunde der Fährer, das Warten auf eine größere Überfahrts-Gesellschaft kein Grund sein kann, den oder die bereits Angemeldeten über fünf Minuten warten zu lassen, wenn sich nicht innerhalb dieser Zeit die Aussicht wirklich zeigt, daß sich noch andere Überfahrende in ebensoviel Zeit aufschließen kommen. Das Retourfahren der bereits schon bis zur Mitte des Stromes gebrachten Personen, um zu spät gekommene noch einzuschiffen, kann nicht stattfinden, wenn nicht erstere ihre Einwilligung hiezu ertheilen und auf dem jenseitigen Ufer keine Personen stehen, welche auf Beförderung warten«; »Reisende, welche zur Nachtzeit ohne vorherige Bestellung bei gefährlichen Stürmen, Eisgang oder besonders hohem Wasserstande ankommen, haben auf augenblickliche Beförderung keinen Anspruch, jedoch darf sich auch gegen diese der Zwergfährer keine ungebührliche Zögerung zu Schulden kommen lassen«; es ist »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«; »oberhalb der Fahrstätte neben der Stadtmauer« wurde ein Fährhäuschen gebaut, »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«; »Bei einem entstehenden Brand sowohl hier, als in den jenseitigen Nachbarorten sind alle Zwergfährer verbunden, augenblicklich an der Fahrstätte zu erscheinen und durch gemeinschaftliches thätiges Zusammengreifen die Überfahrt der Feuerspritzen und

Personen zu beschleunigen«; die Fährleute haben »bei Überschwemmung der Stadt Wörth mit ihren Nähen allen Bedürftigen zur Hilfe zu eilen«; »Den Zwergfähern wird, wenn sich Reisende in großer Anzahl zum Überfahren melden, z. B. bei Prozessionen und dergl., die Vorsicht zur besonderen Pflicht gemacht, daß sie weder in Fahrbrücken noch in Fahrschelche mehr Fuhrwerke oder Personen zu lassen als ohne unbequeme Verengung des Raumes im Fahrzeug selbst und ohne gefahrdrohende Schwere desselben, besonders bei Sturm und Eisgang zugelassen werden können. Insbesondere haben die Zwergfährer darauf zu sehen, daß kein Reiter auf seinem Pferde und keine Person auf einem Wagen während des Einschiffens und Überfahrens sitzen bleibt. Pferde und andere Thiere müssen so gestellt und von ihren Führern gehalten werden, daß sie weder sich selbst noch den Personen oder anderen Thieren Schaden zufügen können«; »Jeder Überfahrende hat sich genau an die Anweisung des Zwergfähers zu halten, und es sind hauptsächlich jene strafbar, welche durch unzeitigen Scherz oder durch Wagnis eine Gefahr für das Fahrzeug zu bewirken suchen«; jeder Wörther und Erlenbacher Bürger zahlt für jede Überfahrt den halben Lohn; »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«; [2] 83; [6] 304f. 309ff.

- 1874 Errichtung einer fliegenden Brücke von 12 m × 3 m mit Haltepunkt im Fluss (detaillierte Beschreibung in der Literatur) [2] 84; [6] 313ff.

- 1877 Streit, weil der Fährmann nicht auf das Rufen eines Fahrgastes reagiert und dieser deshalb den Zug verpasst [5] 481; [6] 308f.

- 1879 wird vom Straßen- und Flussbauamt die »mangelnde Beschaffenheit der Fähreinrichtungen« festgestellt [6] 316.

- 1901 ist der Fährverkehr wohl dramatisch zurückgegangen [6] 316f.

- 1909 Einrichtung einer Hochseilfähre; das Schiff wird aus Freudenberg angekauft (detaillierte Beschreibung in der Literatur) [2] 84; [5] 483; [6] 317.

- 1924 wird der Hochseilmast auf Erlenbacher Seite nach einem Rechtsstreit niedergelegt und die Fähre fährt wieder im Handbetrieb; der halbe Fahrpreis für Erlenbacher Bürger wird nochmals nachdrücklich bestätigt [5] 484; [6] 318.

- 1927 wird eine neue Hochseilfähre in Betrieb genommen [6] 318.

- 1944 werden für alle Fährn am Main Verhaltensregeln bei Fliegerangriffen herausgegeben, u. a. soll eine Fliegerwarnflagge am Fährschiff angebracht werden und bei öffentlicher Luftwarnung auf Halbmast und bei Fliegeralarm auf Vollmast gesetzt werden; bei erkennbarem Fliegeran-

griff auf die Wasserstraße ist der Fährbetrieb sofort einzustellen und die Fähre am Ufer festzumachen [6] 319f.

- 1945 wird die Fähre motorisiert und ist für die amerikanische Armee Tag und Nacht im Einsatz (umfassende Baubeschreibung in der Literatur) [6] 320f.

- 1959 Ende der Mainfähre, nur noch Fährbetrieb mit Schelch [4] 20.

- 1963 Ende der Mainfähre, weil sie unrentabel geworden ist; die Fähre wird nach Untereisenheim verkauft [2] 84; [4] 21; [6] 300. 323.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1282 Konrad »*der Fährmann aus Wörth*« [6] 301f.

- 1647/48 sind Hans Elbert und Hans Beckers Witwe als Fährleute tätig [6] 326.

- 1660 wird die Fähre ein bürgerliches Erblehen der Familie Schellenberger; Hans Michael Schellenberger ist als Fährmann tätig [5] 479f.; [6] 303.

- Nach 1700 werden zehn Besitzer zu gleichen Teilen genannt [5] 480.

- Um 1720 sind Michael Schellenberger und sein Schwager Peter Rüdiger als Fährleute tätig [6] 304.

- 1731 erwirbt Heinrich Cammer das halbe Erblehen, die andere Hälfte gehört Hans Peter Rüdigers Erben; die Hälfte von Hans Peter Rüdigers Erben ist in fünf Teile aufgeteilt, davon kauft Heinrich Cammer einen Teil von Peter Rüdiger (also ein Zehntel des Fahrs) [6] 304.

- 1735/36 sind Heinrich/Hans Cammer und Johannes Rüdiger als Fährleute tätig [6] 311f.

- 1740 kauft Antonius Schellenberger ein Zehntel des Fahr von Johann Rüdiger und einen Nußgarten auf dem Wörth für 130 fl. [6] 304.

- 1861 liegt die Oberaufsicht für die Fähre in städtischer Hand [2] 83.

- 1862 kauft die Stadt Wörth die Fähranteile von Jakob Schellenberger und seinem Sohn Marzellinus für 756 fl. [6] 312.

- 1863/1864 wird die Fähre von der Stadt verpachtet; Martin Reis ist als Fährmann tätig [6] 312.

- 1874 besitzen Valentin Kaufer, Johann Bauer, Adam Kaufer und Karl Schellenberger »*In Gemeinschaft mit der Stadt das Mainfahr*« [6] 312.

- 1905 ist Franz Arnheiter als Fährmann tätig [6] 317.

- 1909 ist das Fahr wieder im Besitz eines einzigen Fährmannes mit Namen Ludwig Uhlein [6] 312.

- 1922/23 wird ein Fährmann Neef genannt [5] 494.

- Bis 1941 ist Franz Neef als Fährmann tätig [6] 318, 320.

- 1941 ist Crescentia Neef (Witwe von Franz Neef) als Fährfrau tätig [6] 320.

- Von 1945 bis 1963 sind Hugo und Hermann Kettinger als Fährmänner tätig [6] 300.

- 1953 wird die Fähre an Josef und Dorothea Bettendorf verkauft [6] 322.

- Bis 1963 sind Anton Bettendorf und Franz Reis als Fährmänner tätig [6] 322.

Preise:

- 1846 zahlen Bürger 1 kr. für Hin- und Rückfahrt [5] 480.

Historiografie der Brücke:

- 1962/1963 Bau des Fußgängersteiges an der bereits bestehenden Eisenbahnbrücke [3] 15; [6] 322.

Sonstiges:

- Wörth (ab 1918 Erlenbach) stellt einen der wichtigsten binnen gelegenen Schiffbauplätze in Deutschland dar, es werden hier u. a. diverse Fähren für den Einsatz am Main gebaut; der Schiffbau ist seit 1652 durchgehend belegt [1]; [6] 331 ff.

Literatur:

[1] O. Berninger, 250 Jahre Schiffer- und Fischerverein Wörth am Main. Eine geschichtliche Betrachtung über die Mainschiffahrt, den Schiffbau in Wörth und den Ausbau des Maines zur Schifffahrtsstraße mit besonderer Berücksichtigung der Entwicklung der Schiffahrt und des Schiffbaues in Wörth am Main (Kleinheubach 2000).

[2] H. Kirchner, Schifffahrts- und Schiffbaumuseum Wörth a. Main (München 1994).

[3] C. Gräter, Wörth am Main. »In Gotes Namen fahren wir« (Nürnberg 1994).

[4] K. Böhm, Die neue Chronik. Erlenbach a. Main 1958-1984 (Erlenbach 1984).

[5] Markt Erlenbach a. M. (Hrsg.), Erlenbach am Main im Spiegel der alten und neuen Zeitgeschichte (Klingenberg a. M. 1958).

[6] W. Trost, Wörth am Main. Chronik einer fränkischen Kleinstadt (Klingenberg 1989).

Klingenberg

M-113

Gemeinde: Klingenberg

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Trennfurt

Gegenüberliegende Gemeinde: Klingenberg

Historiografie der Fähre:

- Im 18. Jh. wird angenommen, dass sich der Name Trennfurt von »*Hadriani Vadum*«, also einer Flussüberquerung Hadrians, ableiten würde, dies wurde später aber widerlegt [1] 17; [5] 62f.

- 1506 Nennung eines Fahrs [3] 245.

- 1667 ist »*ein fahr nit vorhanden*«, welches aber später wieder eingerichtet wird [3] 246.

- 1726 richtet Trennfurt, wohl aus Ärger über die Fähre, eine eigene Personenfähre ein [3] 250.

- 1730 richtet der Trennfurter Schiffer Adam Hering eine unrechtmäßige Fähre ein; die Klingenger Fährleute klagen, und die Gemeinde Trennfurt muss 10 Reichstaler Strafe zahlen, auch werden die beiden für den Fährdienst verwendeten Schelche beschlagnahmt; der Rechtsstreit zieht sich hin, weil Trennfurt die Strafe nicht anerkennen will; der Fall endet damit, dass die Trennfurter 1732 ihre

10 Reichstaler zurückerhalten und auch die beiden Schelche, welche aber schon verrottet waren [3] 246 f.; [4] 13 ff.

- 1732 wird das Fährlehen für sechs Jahre meistbietend vergeben; Voraussetzung ist, dass der Fährer Fischer oder Schiffer ist und vertrauenswürdig [3] 246.
- 1742 muss der Fährmann dem Stadtrat einen »*Trunk und Brodt*« plus »*eine maas wein und für 2 Kreutzer Brodt für dessen Bemühungen*« reichen, dem Stadtschreiber für die Erstellung von zwei Kopien der Fährordnung einen Reichstaler bezahlen; er muss sechs Jahre lang den Fährbetrieb gewährleisten, zwei Schelche bereitstellen, den Vertreter des Mainzer Bischofs, »*Herrn Amt-Keller*«, alle herrschaftlichen Bediensteten und den Burgherrn samt seiner Bediensteten »*gegen Empfang des gewöhnlichen Korns, als vom Burgherren ein Malter Miltenberger Maas und aus der Kellerei zwei Malter*« kostenlos übersetzen, alle amtliche Post über den Fluss bringen und dort an die Empfänger verteilen und weitere (nicht bekannte) Abmachungen mit Trennfurt und Röllfeld einhalten; dafür ist er von der Tagwache am Stadttor befreit [3] 246 ff.
- Zwischen 1742 und 1832 wird den Fischern und Schiffen untersagt, Güter oder Gepäck über den Fluss zu transportieren; der Fährmann muss eine Kautio in Höhe einer Jahrespacht entrichten, was später auf die doppelte Höhe angehoben wird; der Fährer wird aufgefordert, bei Hochwasser mit seinen drei Schelchen den Verkehr in den Straßen aufrechtzuerhalten; dafür erhält er pro Tag 48 kr. [3] 247 ff.
- 1840 ist eine »*Instruction für die Zwergfähre zu Klingenberg*« wiedergegeben [3] 247 ff.
- 1840 wird gefordert, dass ein neuer Nachen mit drei Querbänken oder mit zwei längeren entlang der Seitenwände angeschafft wird [3] 247.
- 1842 drohen die Pächter ihren Vertrag zu kündigen, weil sie von der Stadtverwaltung keine Unterstützung erhalten würden; wenige Jahre später wird wieder mit Kündigung gedroht, weil sie ihrer Meinung nach zu Unrecht bestraft worden seien für das Übersetzen von Bettlern; diese seien für die Fährleute nicht als solche erkennbar gewesen [3] 256.
- 1856 beantragt Röllfeld (1,5 km südlich) eine eigene Fähre, wogegen erfolgreich Widerspruch eingelegt wird [3] 251.
- 1867 Erwähnung eines Unterstellhäuschens für den Fährmann [3] 248.
- 1873 beträgt der Pachtzins rund 900 Mark [3] 246.
- 1874 Inbetriebnahme einer Fahrbrücke als Gierfähre mit Pflock im Flussbett, gleichzeitig stellt die Stadt nun das Fährgerät und bezahlt größere unverschuldete Reparaturen; der Fährmann hat für die Sicherung der Fahrzeuge bei Hochwasser und Eisgang zu sorgen und eine Beleuchtung bei Dunkelheit zu stellen; das Schiff wird für 3.350 fl. in Wörth gebaut; die neuen Zufahrstellen werden für 2.107 fl. gekauft, hergerichtet und eventuelle Hindernisse im Fluss beseitigt [3] 248 ff.

- 1875 Kauf einer »*Nähe*«; »*ein an Bug und Heck verbreiteter, abgeflachter Kahn, auf dem auch leichte Fuhrwerke übergesetzt werden können*« [3] 254.
- 1880 beträgt der Pachtzins 1.011 Mark; die Fähre wird samt Fährhäuschen wegen der gebauten Brücke für 1.775 Mark nach Frickenhausen verkauft; der Fährmann hilft beim Bau der neuen Fähre und erhält dafür 132 Mark und 67 Pfennige; die Fährleute dürfen bis zum Ende ihres Pachtvertrages den Brückenzoll einnehmen [3] 266 f.
- 1929 kurzzeitige Errichtung einer Fähre wegen des Brückeneinsturzes [3] 270.
- 1933 kurzzeitige Einrichtung einer Gierfähre während der Anhebungsarbeiten der Brücke [3] 269.
- 1945 Wiedererrichtung einer Gierfähre wegen der gesprengten Brücke; Kauf eines Fährschiffes in Erlenbach für 11.200 RM (weitere Details z. B. über Fährpersonal in der Literatur) [3] 277 ff.
- 1949 wird die Fähre für 10.650 Mark an eine nicht weiter genannte Gemeinde am Rhein verkauft [3] 282. 294.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1506 wird das Fahr (vermutlich durch den Mainzer Fürstbischof) für 15 fl. an Melchior Daum vergeben [3] 245 f. 298.
- 1732 bis 1737 und 1737 bis 1742 erhalten Anton Wenzel und Philipp Straß das Lehen für 22 fl. [3] 298.
- 1742 bis 1748 erhält Jakob Ebert das Lehen für 33 fl. [3] 298.
- 1768 bis 1772 erhält Simon Ebert das Lehen für 53 fl. 5 kr. [3] 298.
- 1771 bis 1778 erhält Conrad Ebert das Lehen für 53 fl. 20 kr. [3] 298.
- 1778 bis 1784 erhält Simon Ebert das Lehen für 60 fl. [3] 298.
- Ab 1821 sind alle Pächternehmer und Pachtkosten bis 1880 abgedruckt; ab 1742 stammen fast alle Fährleute aus den Familien Ebert oder Söngen [3] 298.
- 1945 werden zuerst Fährten von Privatleuten errichtet, was die Gemeinde aber recht schnell unterbindet und eine alleinige Fähre betreibt [3] 277.

Preise:

- 1874 werden genaue Fährtarife festgelegt [3] 250.
- 1946 wird eine Preisliste für die Fähre festgelegt [3] 300 f.

Historiografie der Brücke:

- 1879-1880 Bau der Brücke [3] 264.
- 1929 bricht ein Teil der Brücke ein und wird wieder aufgebaut [3] 270.
- 1945 Sprengung der Brücke [3] 276.
- 1949 Fertigstellung der neuen Brücke [3] 282 ff.

Literatur:

- [1] R. Wohner, Obernburg. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 17 (München 1968).
- [2] G. Berninger / F. Berninger, Klingenberg – Röllfeld – Trennfurt in alten Bildern (Klingenberg 1986).
- [3] F. Berninger, Chronik der Stadt Klingenberg am Main II (Klingenberg 1995).

[4] O. Berninger, Mainfähre Klingenberg-Trennfurt. Main-schiffahrtsnachrichten 15, 1996, 13-16.

[5] K. Dahl, Geschichte und Topographie der alten Herrschaft Klingenberg und Prozelden am Main. Ein Beitrag zur Geschichte und Topographie der Großherzoglich-Frankfurtischen Staaten (Darmstadt 1811).

Laudenbach

M-117

Gemeinde: Laudenbach

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1744/1749 wird festgelegt, dass der Fährmann den Schelch ersetzen muss, wenn er diesen aus Unachtsamkeit den Main hinabfließen lässt [4] 41.

- 1790-1809 Rechtsstreit zwischen der Gemeinde Laudenbach und Kurmainz wegen des Überfahrrechts [3] 100.

- 1877 wird eine Nähe an die Gemeinde Obernburg verkauft [2] 273.

- 1903 existiert eine Nachenfähre [5] 114 f.

- 1931 existiert eine Kahnfähre [6] Karte VI.

Sonstiges:

- Es gibt ein weiteres Laudenbach (M-227,7) bei Karlstadt.

Literatur:

[1] A. Breitenbach, Laudenbach am Main. Ein Ortsportrait (Laudenbach 1999).

[2] H. Strasser, Wege über den Main – Obernburg. Aschaffener Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes 16, 1993, 269-300.

[3] H. Kallfelz, Archiv der Freiherren von Fechenbach zu Laudenbach. 1: Das Familienarchiv (München 1988).

[4] Gemeinde Laudenbach (Hrsg.) Laudenbach/Main. Chronik I (Laudenbach 2000).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[6] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

Großheubach

M-122,5

Gemeinde: Großheubach

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Kleinheubach

Gegenüberliegende Gemeinde: Kleinheubach

Historiografie der Fähre:

- 1455 Nennung eines Fährmanns aus Kleinheubach [1] 148; [2] 43.

- 1499 ist das Fährlehen auf zwei Fährleute aufgeteilt; die Fährleute mussten jährlich »8 thurnes« und jeder ein Fastnachtshuhn geben [1] 147; [2] 43.

- 1561 werden als Pacht für die Fähre »6 albus 2 pfennig« und zwei Fastnachtshühner gegeben [1] 147 f.; [2] 43.

- 1751 beträgt die Pacht für die Fähre 20 fl. [1] 148.

- 1854 wird der Fährmann aufgefordert, zum besseren Übersetzen ein Fährhäuschen zu errichten (dies wird 1865 ausgeführt) [1] 178.

- 1903 existiert eine fliegende Fähre mit Bogtnachen [3] 114 f.

- 1933 ist die Fähre auf vier Familien aufgeteilt [1] 148.

- 1974 verliert die Fähre ihre Bedeutung wegen der neuen Brücke [2] 43.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1455 wird Hans Fehr der Alte als Fährmann genannt [1] 148.

- 1499 ist die Fähre im Besitz der Herren von Rieneck und wird an Ebert Hartmann und Heitz Schuhmacher verpachtet [1] 148.

- 1561 geht die Fähre an die Grafen von Erbach [1] 147 f.; [2] 43.

- 1751 geht die Fähre an die Herren von Löwenstein [1] 148.

- 1933 sind die Familien Jäger, Heeger, Bayer und Strein als Fährleute tätig [1] 148.

- 1974 sind die Familien Fertig, Jäger, Heeger, Bayer und Strein als Fährleute tätig [2] 43.

- 2000 soll die Fähre eingestellt werden, dies wird allerdings um ein Jahr verschoben und die Fähre 2001 verkauft [4] 15; [5] 24; [6] 29.

Historiografie der Brücke:

- 1974 Bau der Brücke [2] 43.

Literatur:

[1] G. Wagner, Die Ortsgeschichte Kleinheubach (Kleinheubach 1933).

[2] M. Seemann, Fahrdienst über den Main eng verbunden mit dem Markt Kleinheubach. In: Michaelismesse Miltenberg 25. August 1995 (Aschaffenburg 1995) 43.

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[4] D. König, Hainburger Mainfähre eingestellt. Der Fährmann 5, Juli 1999, 15.

[5] D. König, Einstellung verschoben. Der Fährmann 12/13, April 2001, 24.

[6] D. König, Eingestellt. Der Fährmann 16/17, Mai 2002, 29.

Miltenberg (Rose)

M-124

Gemeinde: Miltenberg

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1379 wird das Fährrecht gegen zwei Malter Hafer und die freie Überfahrt für Angehörige des Erzbistums Mainz,

des Burggrafen und Amtmannes verpachtet; Trinkgeld dürfen sie behalten; Bürger und deren Dienstleute dürfen kostenlos übersetzen, außer für Marktfahrten, um Waren zu verkaufen, dafür erhalten die Fährleute jährlich vier Pfund Heller Lohn aus der Stadtkasse; Bürger mit Weingarten auf der anderen Flussseite und ohne eigenen Nachen müssen pro Jahr einen Schilling Heller geben [6] 116f.

- 1428/1434 wird eine Fahrordnung für die Miltenberger Schifferzunft aufgestellt, in der die Überfahrt von Pilgern nach Engelsberg geregelt wird; es handelt sich aber wohl um keine Fähre, sondern um die Fahrt den Main entlang [5] 236f.

- 1543 Rechtsstreit, dass die Bewohner der Gemeinden Rolbach, Klingenberg, Rolfelt, Eschbach, Mönchberg, Schmachtenberg, Rück und Heubach zu viel zahlen müssten [6] 117.

- 1619 werden im Schatzungsbuch der Miltenberger Schiffer zwei Fährleute genannt, welche sich das Fährlehen zu je 150fl. teilen; Hans Stoltz besitzt weiter zwei Häuser zu insgesamt 300fl., mit fünf Morgen einen größeren Weingarten zu 315fl. (gesamt 881fl.), Nikolaus Neidecker ein Haus zu 450fl. mit zwei Morgen Weingarten zu 200fl. (insgesamt 1.285fl.); das städtische Durchschnittsvermögen liegt bei 317,6fl., somit besitzen die Fährleute im Schnitt 341 % des durchschnittlichen Vermögens [6] 81 ff.

- 1638 Verkauf des halben Fahrrechts mitsamt der Nähen und Schelche für 500fl. durch Hans Seibold im Auftrag von Michael Henckmann an Georg Elbert [6] 117.

- 1657 beschwerten sich die Fährleute, dass die Fahrten zum Transport von Weintrauben für das Erzbistum zugenommen hätten, weil nicht mehr 6-7, sondern 17-18 Morgen Weingärten vorhanden sein; Grund für die Beschwerde ist aber, dass der Amtskeller kein Holz für den Neubau der Fähre stellen will, weil im Haagwald keine geeigneten Bäume vorhanden seien; die Fährleute bitten um Holz aus einem anderen Wald [6] 118.

- 1662 werden im Schatzungsbuch abermals zwei Fährleute genannt; sie haben zusammen einen Besitz von 1.184fl. und Schulden von 554fl. (pro Fährmann 592fl. Besitz und 277fl. Schulden); der Verdienst wird pro Fährmann auf 150fl. festgesetzt (Durchschnitt in der Zunft sonst 82fl.); damit entspricht der Besitz von 592fl. 134,4 % eines durchschnittlichen Bürgers (Topverdiener der Gemeinde sind Metzger mit 160,5 %, zum Vergleich Häcker 78,3%) [6] 84 ff.

- 1665 zahlen die Fährleute immer noch zwei Malter Hafer Pacht an die Kellerei und müssen weiterhin Angehörige des Erzbistums Mainz kostenlos übersetzen, dürfen aber für den Neubau der »Fahr-nöhen« das nötige Holz aus dem herrschaftlichen Haagwald schlagen [6] 118.

- 1673 verkauft der Miltenberger Bürger und Schuhmacher ein Viertel seines Teils der Fähre für 105fl. an seinen Stiefsohn Johann Madler (das Fahr war also 420fl. wert) [6] 117f.

- Die Fähre ist bis in das 18. Jh. Teil der Geleitstraße Frankfurt-Aschaffenburg [6] 117.

- 1811 werden zwei Fährleute genannt; der Besitz der Fährleute liegt bei 182,1 % des durchschnittlichen Vermögens; der Bau eines Fahrschelches mit 80 Zentnern (4,5t) Tragkraft kostet 160fl. [6] 88 ff.

- 1814 (12. April) finden 62 Soldaten aus Sachsen den Tod, weil die überladene Fähre aus Schuld der Soldaten kentert; die Fähre wird von drei Fährleuten geführt, welche auch sterben [1] 46f.; [6] 118.

- 1826 Einrichtung einer zweiten Fähre an besonderen Tagen an der Pfarrkirche [6] 119.

- 1840 wird erlassen, dass nur ein im Fahren geübter, nüchterner und körperlich kräftiger Mensch Fährmann sein dürfe; trotz Essenzeit und Ruhestunde dürfe der Fährmann Gäste nicht länger als fünf Minuten warten lassen (außer bei Nachtzeit und gefährlichem Wetter); Reiter müssen bei der Überfahrt absteigen, niemand darf auf Fuhrwerken sitzen [6] 119f.

- 1851 soll eine dritte Fähre näher am Marktplatzbereich an der Ankergasse eingerichtet werden [6] 120.

- 1861 werden die Ladekapazitäten der »Nöhe« festgelegt: 150 Personen oder zwei leere oder leicht beladene Wagen oder zwölf Pferde oder zwölf Stück Rindvieh oder 200 Stück Kleinvieh; ein Fahrschelch fasste dagegen nur 36 Personen [6] 120.

- 1883 soll die Stakenfähre in eine Seilfähre (Gierfähre) umgewandelt werden; dies wird für die Fähre am Hotel Rose abgelehnt wegen der Flussverhältnisse, aber für die Fähre an der Pfarrgasse erlaubt [6] 120f.

- 1893 wird eine Fähre mit Fahrbaum erwähnt [8] 82.

- 1895 Erhebung der Passagierfrequenz an den drei Fahren in Miltenberg; Fähre für Personen und Wagenverkehr; es fahren vom 14.-16. September 1.832 Personen, 31 leere und 34 beladene zweispännige Fuhrwerke, 12 leere und 3 beladene einspännige Fuhrwerke, 26 Schubkarren, dazu 10 Pferde und 3 Schafe über die drei Fahren in Miltenberg [6] 121.

- 1897 Verhandlungen über die Ablösung des Fahrrechts in Miltenberg für 7.200 Mark [6] 121.

- 1897 sollen die jährlichen Bruttoeinnahmen 1.774 Mark betragen [6] 121.

- 1900 verbrennen die Fährleute nach der Einweihung der Brücke mit Hilfe von Böllern feierlich ihre Fährhütte [5] 51; [6] 121f.

- 1945 wieder Fährverkehr [6] 122.

- 1950 Wiedererrichtung der Brücke, Ende der Fähre [6] 122.

Besitzer des Fahrrechts und Fährleute:

- 1379 im Besitz des Mainzer Erzbistums, direkt an die Fährleute verpachtet [6] 116f.

- 1543 Fährmänner sind Adam Hürth und Conrad Fauth [6] 117.

- 1619 Fährmänner sind Hans Stoltz und Nikolaus Neidecker [6] 83.

- 1638 Fährmänner sind Michael Henckmann und Georg Elbert [6] 117.
- 1665 noch immer im Besitz des Mainzer Erzbistums [6] 118.
- 1673 Fährmann ist Johann Madler [6] 117 f.
- 1803 geht die Fähre in den Besitz der Fürsten von Leiningen [6] 118.
- 1814 sind Franz Joseph und Lorenz Anton Wolffermann (Vater und Sohn) sowie Joseph Anton Pfahl Fährmänner [6] 118 f.
- 1883 sind Karl Zellers Witwe und Michael Breunig Fährmänner [6] 120 f.
- 1895 gibt es für die drei Fahren fünf Fährrechtsinhaber [6] 121.
- 1897 ist die Fähre im Besitz von Fritz Zeller (Schiffer, 3 Teile), Franz Stephan Bauer (Fährmann, 2 Teile), Josef Breunig (Sandschöpfer), Franz Breunig und den Schiffern Johann und August Breunig (3 Teile), Bernhard Hofmann (Landwirt, 1 Teil), Mathes Pfahl (Schiffer, 1 Teil), Josef Lauth (Landwirt und Mainfährer, 2 Teile); die Fährmänner sind Franz Stephan Bauer und Josef Lauth [6] 121
- 1945 Fährmänner sind Franz Rennings, Isidor Galm und Heinrich Franz [6] 122.

Preise:

- 1379 sind für jeden Wagen vier, für einen zweirädrigen Karren zwei Pfennige zu entrichten, ein Pflug kostet hin und zurück so viel wie ein Wagen; bei Hochwasser konnte der Preis angehoben werden [6] 116 f.
- 1543 für jeden Wagen 8 Pfennige und für jeden Karren 4 Pfennige [6] 117.
- 1840 umfassendere Liste für Fahrpreise, z.B. 1 kr. pro Person oder 60kr./1fl. für eine Herde von bis zu 100 Schweinen [6] 119 f.

Historiografie der Brücke:

- 1813 wird eine Schiffsbrücke für napoleonische Truppen gebaut [3] 58.
- 1900 Einweihung der Brücke [5] 56 f. 480 ff.; [6] 121 f.
- 1945 Sprengung der Brücke [6] 122.
- 1950 Fertigstellung der neuen Brücke [6] 122.

Sonstiges:

- 1619 wird festgelegt, dass das Sandschöpfen den Fischern vorbehalten ist [6] 82 f.
- Ende November 1711 konstruiert der kaiserliche Brückenobrist Andreas von Becker ein ledernes Jagdschiff, um mit diesem zu Ehren des neuen Kaisers Karl VI. von Frankfurt nach Miltenberg fahren und es dort zu präsentieren; das Fahrzeug konnte mit 16 kurzen und vier langen Rudern oder einem Segel fortbewegt werden [1] 67.
- Ab 1379 hat Miltenberg eine Schifferzunft; es werden u. a. »Leitschiff« zum Fischfang genannt [5] 67; [6] 95 ff.
- 1899 wird in Miltenberg die erste Schifferschule in Bayern eingerichtet [5] 137 ff.

Sagen zum Mainübergang:

- Sagen vom verfluchten Kirchenpfleger [7] 234.

Literatur:

- [1] R. Vierengel, Miltenberg am Main (Amorbach 1985).
- [2] W. Strömer, Miltenberg. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 25 (München 1979).
- [3] R. Bauer, Heimatbuch Reistenhausen mit Kirschfurt (Reistenhausen 1965).
- [4] H. Neubert, Das Museum der Stadt Miltenberg (Lindenberg 2005).
- [5] J. Schirmer, Chronik der Stadt Miltenberg 1850-1926 Bd. I (Miltenberg 2004).
- [6] W. Keller, Fischer und Schiffer in Miltenberg. Beiträge zur Geschichte ihrer Zunft vom 14. bis zum 20. Jahrhundert (Würzburg 1999).
- [7] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).
- [8] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Miltenberg (Pfarrgasse)

M-124,5

Gemeinde: Miltenberg

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1826 wird neben der Fähre am Hotel Rose eine weitere Fähre an der Pfarrkirche für besondere Sonn- und Feiertage eingerichtet; die Fähre ist nur für Fremde und nicht für die Miltenberger Bürger bestimmt und wird durch Mitglieder der Schifferzunft betrieben [1] 119.
- 1883 soll die Fähre in eine Gierfähre umgewandelt werden, was aber nicht umgesetzt wird [1] 120 f.
- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [3] 82.
- 1895 Fähre nur für Personenverkehr [1] 121.
- 1903 existiert eine Fähre mit Fahrbaumbetrieb [2] 114 f.

Literatur:

- [1] W. Keller, Fischer und Schiffer in Miltenberg. Beiträge zur Geschichte ihrer Zunft vom 14. bis zum 20. Jahrhundert (Würzburg 1999).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Miltenberg (Ankergasse)

M-125

Gemeinde: Miltenberg

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1851 Verhandlungen über die Einrichtung einer Fähre an der Ankergasse und gleichzeitig Streit mit fünf Schiffen wegen der Übersetzungsrechte [1] 120.
- 1893 wird eine Kettenfähre erwähnt [2] 82.
- 1895 Fähre für Personen und Wagenverkehr [1] 121.
- 1945 wieder Fährverkehr (die Fähre wurde vermutlich 1900 nach dem Bau der Brücke eingestellt) [1] 122.
- 1950 Wiedererrichtung der Brücke, Ende der Fähre [1] 122.

Literatur:

[1] W. Keller, Fischer und Schiffer in Miltenberg. Beiträge zur Geschichte ihrer Zunft vom 14. bis zum 20. Jahrhundert (Würzburg 1999).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Bürgstadt

M-126,5

Gemeinde: Bürgstadt

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1366 Nennung einer Fähre und Vergabe der Fähre als Erbpacht [3] 48.
- 1600 ertrinken acht Großheubacher beim Wallfahrtszug wegen der Unachtsamkeit des Bürgstadter Fährmannes [1] 110; [2] 7. 64.
- 1607-1653 diverse Nennungen der Fähre, u. a. besonders beim Übersetzen der Bittprozessionen zu Ostern [3] 48f., 150, 179. 209.
- 1628 zahlen die Fährleute statt des Zehnts jährlich 12 Eimer Wein, 12 Malter Korn, 2 Malter Habern und 100 Bündel Stroh, um somit die Fähre auf eigene Kosten in einem guten Zustand zu halten [3] 48.
- 1639 zahlen die Fährleute an Martini 2 fl. »Losungspfennig« an den Mainzer Domkapitular in Miltenberg und erhalten dafür die »Krieger-Huebgüter«, bestehend aus über 100 Morgen Acker, 30 Morgen Wiesen, 36 Morgen Weingarten und 20 Morgen Garten [3] 48.
- Es wird vermutet, dass der Dreißigjährige Krieg zu Unterbrechungen im regulären Fährbetrieb geführt hat [3] 49.
- 1751 stirbt ein Mann an/auf der Fähre, weil er »vom Schlag getroffen« wird [2] 128
- 1782 ertrinken drei kleine Kinder beim Übersetzen [2] 27.
- 1792 zeigt eine Karte die Fähre [2] 35.
- 1903 existiert eine Nachenfähre [5] 114f.
- 1931 existiert eine Kahnfähre [6] Karte VI.
- 1945 existiert die Furt (vermutlich Rampe) für die Fähre noch [4] 13.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Ca. 1617-1627 Hans Eber und Michel Schneider (seine Frau wird 1627 als Hexe verbrannt) [3] 48. 199.
- Nach Hans Ebers Tod verkauft sein Schwiegersonn Johann Busch seinen Anteil an Michael Mohr [3] 48.
- 1639 Velten und Anton Helmstetter [3] 48.
- 1665 wird das Lehen von der Dompropstei in Mainz empfangen und ist unter zwei Fährleuten aufgeteilt [3] 48.

Sonstiges:

- 1465 wird eine Brücke, wohl über die Erf, genannt [7] 15.

Literatur:

[1] R. Vierengel, Miltenberg am Main (Amorbach 1985).

[2] N. Schmitt / L. Berberich, Bürgstadt und seine Geschichte (Würzburg 1978).

[3] N. Schmitt, Bürgstadt zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges (Bürgstadt 1989).

[4] P. Platz, Das Ende des Zweiten Weltkrieges in Bürgstadt. Eine Sammlung von Erlebnisberichten aus der Zeit zum Ende des Zweiten Weltkrieges (Bürgstadt 1995).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[6] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

[7] J. Grimm, Weisthümer. Sechster Theil (Göttingen 1869).

Freudenberg

M-132,7

Gemeinde: Freudenberg

Landkreis: Main-Tauber-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Kirschfurt

Gegenüberliegende Gemeinde: Collenberg (in Bayern)

Historiografie der Fähre:

- 1423 Verleihung des oberen Fahrs zu einer Pacht von 1,5 fl. [1] 83.
- Nach 1423 Pacht in Höhe von 5 Malter Korn, 10 »Thurnes an Geld« und einem Sommerhuhn; die Herrschaft stellt die »Newen«, ein großer »zweifältiger« Schelch und ein Leitschiffschelch; »Und dazu sollen der itzgenannt Fritz Aichler 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 führen haben, ohn Gefärde, ausgenommen Mist, Sand und Steine, da soll man Ihne sunderlich von Ionen, mit Namen, von einem Wagen Fuder zween Pfennig, von 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« [1] 83f.

- 1593 Darstellung der Fähre in einer Geleitkarte und Bezeichnung als »Freidenberger fahr« [7] Karte I.
 - 1612 Darstellung der Fähre in einer Jagdgrenzkarte [7] Karte II.
 - 1645 existiert bereits die Flurbezeichnung »das alte Fahr« [1] 85.
 - 1803 stellt die Herrschaft immer noch eine große und eine kleine Nähe und einen Fahrschelch [1] 84.
 - 1803 erhält der Fährmann neben den 12 Malter Korn von jedem ein Gespann besitzenden Bewohner Freudenbergs einen sechspfündigen Laib Brot, von jedem anderen 6 kr. [1] 84.
 - 1853 Fährunglück mit sechs Toten [1] 85.
 - 1877 werden zwei Fährleute genannt [2] 47.
 - Vor 1881 wurde das Fahr mittels eines Fahrbaumes über den Main geschoben [1] 85.
 - 1881 wird die Kettenfähre aus Wertheim für 2.500 M angekauft [5] 157.
 - 1881-1898 Gierfähre [1] 85.
 - 1898-1907 Umrüstung zur Hochseilfähre wegen der Kettenschiffahrt; die Fähre wird nach Wörth am Main verkauft [1] 85; [4] 317; [5] 160.
 - 1900 ist schöne Farbpostkarte von der Fähre erhalten, allerdings kein Hochseil zu sehen [2] Titelbild.
 - 1903 existiert eine fliegende Brücke mit Hochquerseilbetrieb [6] 114 f.
- Besitzer des Fährrechts und Fährleute:**
- 1423 besitzt Graf Johann zu Wertheim das Fahr und verpachtet an Eberlin Fern und Hans Gutweck das obere Fahr und an Peter Kern das untere Fahr [1] 83.
 - Nach 1423 wird das Fahr an Fritz Aichler verpachtet (nun beide Fahre zusammengelegt) [1] 83 f.
 - 1803 verpachtet die Herrschaft zu Löwenstein-Wertheim das Fahr an die Stadt Freudenberg für 24 Malter Korn, davon gehen 12 Malter an den Fährer [1] 84.
 - 1872 geht das gesmate Fahr an die Stadt [1] 85.
- Historiografie der Brücke:**
- 1907 Bau der Brücke [1] 85; [2] 157.
 - 1945 Sprengung der Brücke [2] 157.
 - 1950 Bau einer neuen Brücke [2] 157.
- Sonstiges:**
- Vermutlich aus den 1930er-Jahren ein Foto eines jungen Mannes in einem Einbaum [2] 63.
- Literatur:**
- [1] E. Mai, Geschichte der Stadt Freudenberg am Main (Freudenberg a. M. 1908).
 - [2] H. Lauf, Aus vergangenen Tagen erzählt (Freudenberg 1987).
 - [3] R. Bauer, Heimatbuch Reistenhausen mit Kirschfurt (Reistenhausen 1965).
 - [4] W. Trost, Wörth am Main. Chronik einer fränkischen Kleinstadt (Klingenberg 1989).
 - [5] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

- [6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [7] W. Wackerfuß, Das Maintal zwischen Miltenberg und Wertheim im Spiegel handgezeichneter, archivalischer Karten vom Ende des 16. bis Anfang des 18. Jahrhunderts. In: W. Wackerfuß (Hrsg.), Beiträge zur Erforschung des Odenwaldes und seiner Randlandschaften IV (Brauberg-Neustadt 1986) 419-466.

Reistenhausen

M-136,3

Gemeinde: Collenberg

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1542 wird ein Fährer mit Fähre in der Dorfordnung erwähnt, welche das Heu über den Fluss bringen soll; gleichzeitig wird von einer Mainfurt gesprochen [2] 36 f. 78.
 - 1593 Darstellung der Fähre in einer Geleitkarte und Bezeichnung als »Reüsten Heüser fahr« [5] Karte I.
 - 1612 Darstellung der Fähre in einer Jagdgrenzkarte und Bezeichnung als »Reistenhauser fahr« [5] Karte II.
 - Um 1860 hat der Pächter des Fahrs Nachen und Nähe selbst zu stellen [3] 44.
 - Im 19. Jh. werden verstorbene Juden vermutlich über die Fähre zum Reistenhausener Bezirksfriedhof gebracht [1] 20.
 - Um 1895 muss die Gierseilfähre für die Einführung der Kettenschiffahrt auf eine Hochseilfähre umgerüstet werden [4] 160
 - 1936 wird die Fähre nach Bau der Verbindungsstraße Reistenbach-Kirschfurt, eingestellt [2] 87.
- Besitzer des Fährrechts und Fährleute:**
- Um 1860 ist die Fähre in privatem Besitz und wird für 30 fl. verpachtet [3] 44.

Literatur:

- [1] H. Lauf, Der ehemalige jüdische Bezirksfriedhof Reistenhausen. Ein besonderes Kulturdenkmal. In: Gemeinde Reistenhausen (Hrsg.), 800 Jahre Reistenhausen (Collenberg 2001) 20-21.
- [2] R. Bauer, Heimatbuch Reistenhausen mit Kirschfurt (Reistenhausen 1965).
- [3] K. Reder / C. Selheim / J. Weiß, Der Landkreis Miltenberg um 1860. Amtsärzte berichten aus den Landgerichtlichen Stadtprozellen, Miltenberg, Amorbach, Klingenberg und Obernburg (Würzburg 1999).
- [4] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).
- [5] W. Wackerfuß, Das Maintal zwischen Miltenberg und Wertheim im Spiegel handgezeichneter, archivalischer Karten vom Ende des 16. bis Anfang des 18. Jahrhunderts. In: W. Wackerfuß (Hrsg.), Beiträge zur Erforschung

des Odenwaldes und seiner Randlandschaften IV (Breuberg-Neustadt 1986) 419-466.

Fechenbach

M-137,8

Gemeinde: Collenberg

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [3] 82.
- 1903 existiert eine Nachenfähre [1] 114f.
- 1931 existiert eine Kahnfähre [2] Karte VI.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Dorfprozelten

M-141

Gemeinde: Dorfprozelten

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1593 keine Darstellung der Fähre in einer Geleitkarte [5] Karte I.
- 1612 Darstellung der Fähre in einer Jagdgrenzkarte [5] Karte II.
- 1619 kostet laut Aussage der Wertheimer Fährleute die einzelne Fahrt in Prozelten 1,5 Pf., für Fremde 2-3 kr., für jeden Wagen und Geschirr mit Holz 1 »Turnos« (Groschen), Juden werden nach Belieben abgerechnet und bei großem Wasser verdoppeln sich die Preise [4] 24.
- Um 1869 wird eine Fähre genannt, welche keine Lasten und Reichnisse hat und ein freiwilliges Unternehmen ist; die Überfahrten werden direkt bezahlt [1] 44.
- Vor 1894 wird die Fähre mittels einer Kette von einer Seite des Ufers zur anderen gezogen, die Kettenschiffahrt macht es aber nötig, diese Kette zu entfernen [3] 114.
- 1896 wird die Fähre zur Hochseilfähre umgerüstet [3] 114.
- 1897 wird in Wörth eine Stahlfähre gebaut, vorher war sie aus Holz [2] 366f.; [3] 114.
- 1948 wird die 10 Tonnen tragende Fähre durch eine für 24 Tonnen mit Motorantrieb ersetzt [3] 114.
- 1967 wird der Fährbetrieb eingestellt und die Fähre nach Stadtprozelten verkauft [3] 114.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1898 bis 1935 August Brand [3] 114.

- 1935 bis 1967 Richard Brand (Neffe von August Brand) [3] 114.

- Im Zweiten Weltkrieg wird der Fährdienst zwischenzeitlich von Wilhelm Hohmann und Josef Zahn übernommen [3] 114.

Literatur:

[1] K. Reder / C. Selheim / J. Weiß, Der Landkreis Miltenberg um 1860. Amtsärzte berichten aus den Landgerichten Stadtprozelten, Miltenberg, Amorbach, Klingenberg und Obernburg (Würzburg 1999).

[2] W. Trost, Wörth am Main. Chronik einer fränkischen Kleinstadt (Klingenberg 1989).

[3] G. Veh, Dorfprozelten am Main. Ein Dorf im Wandel seiner 1000jährigen Geschichte (Münsterschwarzach 1995).

[4] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

[5] W. Wackerfuß, Das Maintal zwischen Miltenberg und Wertheim im Spiegel handgezeichneter, archivalischer Karten vom Ende des 16. bis Anfang des 18. Jahrhunderts. In: W. Wackerfuß (Hrsg.), Beiträge zur Erforschung des Odenwaldes und seiner Randlandschaften IV (Breuberg-Neustadt 1986) 419-466.

Stadtprozelten

M-144,5

Gemeinde: Stadtprozelten

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Mondfeld

Gegenüberliegende Gemeinde: Wertheim (Baden-Württemberg)

Historiografie der Fähre:

- Im 14. Jh. wird Mondfeld eine eigene Pfarrei mit Filialen auf beiden Seiten des Maines; eine Fähre ist also anzunehmen [3] 50f.
- 1593 Darstellung der Fähre in einer Geleitkarte und Bezeichnung als »Brozell fahr« [2] 51. 88; [3] 6f.; [9] Karte I.
- 1602 werden 1,5 Malter Weizen aus Mondfeld über den Main gesetzt [2] 88.
- Um 1860 ist das Fahr etwa 5.000 fl. wert; zum Fahr gehört ein Morgen Acker und Wiesenland; es wird wie in Wertheim auch ein Fahrverband aus mehreren Dörfern genannt, die Zahlungen an die Fährleute entrichten [5] 44.
- 1878 Errichtung einer Gierfähre mit 180m langem Pendelseil [2] 88.
- Um 1895 muss die Gierseilfähre für die Einführung der Kettenschiffahrt auf eine Hochseilfähre umgerüstet werden [7] 160
- 1952 Umrüstung zur Motorfähre am Hochseil [2] 88; [8] 11.
- 1967 wird die Fähre aus Dorfprozelten gekauft [6] 114.
- 1979-1981 Bau einer neuen Rampe [2] 88.

- 1984 wird die Fähre zu einer frei fahrenden Fähre umgerüstet [8] 11.

- Die Fähre existiert noch immer [1] 76.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1824 Nennung der Familie Hörnig als Besitzer der Fähre (diese betreiben die Fähre noch heute) [2] 88; [8] 10.

- 1860 steht die Fähre im Besitz von drei Familien (eine hält 3/4 des Fahrs, die anderen beiden zusammen 1/4) [5] 44.

Sonstiges:

- Zitat Kurt Tucholsky: »... wo der Main als ein Bilderbuchfluss dahinströmt, und wo die Leute mit einer Fähre übersetzen wie in einer Hebelschen Erzählung« [1] 76.

- Es wird von einer Hochzeit berichtet, welche auf der Fähre stattfand [8] 10f.

- Im Motorradclub Faulbach wurde durch zwei Teams ein Pokal gewonnen; weil man den Pokal nicht teilen konnte, wurde er von der Fähre aus im Main versenkt; seitdem wird jedes Jahr ein neuer Pokal in den Main geworfen [8] 11.

Literatur:

[1] C. Gräter / P. Pagel, Der Main zwischen Spessart und Odenwald. Unterwegs am Mainviereck (Meßkirch 2005).

[2] E. Tremel, Chronik der Stadt Stadtprozelten einem Städtchen des Deutschen Ritterordens (Stadtprozelten 1992).

[3] J. Weiß, Stadtprozelten 1355-2005 (Stadtprozelten 2005).

[4] H. Bröstler, Alte Ansichtskarten aus dem Landkreis Marktheidenfeld. Ein Buch für seine Menschen als Erinnerung (Marktheidenfeld 1972).

[5] K. Reder / C. Selheim / J. Weiß, Der Landkreis Miltenberg um 1860. Amtsärzte berichten aus den Landgerichten Stadtprozelten, Miltenberg, Amorbach, Klingenberg und Obernburg (Würzburg 1999).

[6] G. Veh, Dorfprozelten am Main. Ein Dorf im Wandel seiner 1000jährigen Geschichte (Münsterschwarzach 1995).

[7] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

[8] D. König, Fährmann in fünfter Generation. Bruno Hörnig zum 40-jährigen Dienstjubiläum. Der Fährmann 8, März 2000, 10-11.

[9] W. Wackerfuß, Das Maintal zwischen Miltenberg und Wertheim im Spiegel handgezeichneter, archivalischer Karten vom Ende des 16. bis Anfang des 18. Jahrhunderts. In: W. Wackerfuß (Hrsg.), Beiträge zur Erforschung des Odenwaldes und seiner Randlandschaften IV (Brebberg-Neustadt 1986) 419-466.

Faulbach

M-147

Gemeinde: Faulbach

Landkreis: Miltenberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [2] 82.

- 1931 existiert eine Kahnfähre [1] Karte V.

Literatur:

[1] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Grünenwört

M-150

Gemeinde: Wertheim

Landkreis: Main-Tauber-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [3] 83.

- 1903 existiert eine Nachenfähre [1] 116f.

- 1931 existiert eine Kahnfähre [2] Karte V.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Hasloch

M-152,5

Gemeinde: Hasloch

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1860 werden zwei Fährten (Fährleute) genannt, welche jährlich 8kr. zu zahlen haben; Strömer deutet an, dass die Fähre früher bedeutender war, aber wegen der Lässigkeit der Fährer verfallen ist [1] 44.

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [3] 83.

- 1903 wird keine Fähre genannt [2] 116f.

Literatur:

[1] K. Reder / C. Selheim / J. Weiß, Der Landkreis Miltenberg um 1860. Amtsärzte berichten aus den Landgerichten Stadtprozelten, Miltenberg, Amorbach, Klingenberg und Obernburg (Würzburg 1999).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Wertheim

M-157

Gemeinde: Wertheim

Landkreis: Main-Tauber-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Kreuzwertheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Kreuzwertheim (Bayern)

Historiografie der Fähre:

- 1362 Nennung der Mainüberfahrt in einer Kaiserurkunde Karls IV.: »das dorf zu dem hl. creucze vbern mayn mit der vrfar vnd der brucken über den mayn, ob sie gemacht wirdt« [1] 43; [2] 42; [3] 12 ff.; [4] 115.
- 1397 Nennung der Fähre [3] 17.
- 1435 wird den Fährleuten von Kreuzwertheim aufgetragen, Angehörige und Abhängige des Klosters zu Grünau sowie deren Weinernte auch bei niedrigem und hohem Wasser sowie Eisgang überzusetzen, dafür gibt das Kloster jährlich 10 Simmeri Korn; weitere Abgaben (vermutlich Trinkgelder o.ä.) stehen dem Kloster frei und sind nicht verpflichtend; dafür sollen die Fährleute die mit dem Kloster Verbundenen freundlich und schnell übersetzen [3] 18.
- 1446 kommt es zum Streit zwischen Peter Beres, ehemaliger Bürger zu Wertheim, welcher einen Hof in Kreuzwertheim gekauft hat, und den vier Fährleuten: Wegen entgangenen Lohns soll dieser ihnen 4 fl. und 10 Simmeri Korn nachzahlen (was dieser auch tut) und ab sofort jährlich 2 Simmeri Korn als Fährlohn entrichten, solange er den Hof in Kreuzwertheim hat [3] 18.
- 1466 kommt es zu einem Streit der Gemeinde und des Schultheißen von Bettingen mit den Fährleuten um die Zahlung von 25 Simmeri Korn, welcher aber gütlich beigelegt werden kann [3] 19.
- 1514 entrichten die Bürger Wertheims jährlich einen Laib Brot an die Fährleute für freie Überfahrt; diese Gebühr gilt aber nicht, wenn die Tauberbrücke zerstört sein sollte und stattdessen eine Fähre eingerichtet werden müsse; dafür existiert ein gesonderter Fährtarif [3] 19.
- 1525 erste »Ordnung der Ferchen«; es waren acht Mainfähren (wohl eher Fährleute) vorhanden; in der Fährordnung wird festgelegt, dass für eine fremde Person 1 Pfennig, für Zugtiere oder Reitende 2 Pfennige gezahlt werden, wenn mit Fahrbäumen gefahren werden kann; bei Hochwasser oder Eisgang, »wenn man mit dem Riemmen zeucht«, gelten allgemein höhere Preise und auch diejenigen im »Jahrlohn« müssen für die Überfahrt zahlen; egal, wie groß das Wasser ist, sind Fahrten für »die von Creutz« zum Schmied oder der Mühle kostenlos und für die Wiebelbacher, wenn sie zur Schmiede wollen; für Metzger, Juden, Weintransporte oder Kornlieferungen aus Bettingen gibt es Sondertarife [2] 42; [3] 20.
- 1587 wird gesagt, dass »Nachdeme die zünfftigen Fischer altem Herkommen gemäß den fehren in allerhandt Noth undt gefahr wo sie die gewahr würden zuzufahren schuldig sein so soll hingegen keiner denen fehren des Überfahrens wegen den fehrlaib zu geben schuldig sein.«

[3] 125 f.

- 1593 Darstellung der Fähre in einer Geleitkarte und Bezeichnung als »Werdiner fahr« [5] Karte I.
- 1619 bitten die Fährleute - vier Brüder - die gleichberechtigten Herren von Wertheim um eine Erhöhung des Fahrlohnes; begründet wird dies damit, dass sich die Kosten für den Bau eines Schiffes innerhalb weniger Jahre von 40, dann 60, höchstens 70 fl. und jetzt auf 110 oder 115 fl. erhöht hätten, ein Schelch kaum unter 24 oder 30 fl. koste, wenn er mit Eisen beschlagen sein solle und an das Wasser gebracht werden müsse; auch die Löhne für die Überfahrt hätten sich im Gegensatz zu Lengfurt, Heidenfeld und Prozelten nicht erhöht (vermutlich hatten andere Fähren in der Region kein Fahrrecht für Wagenfähren), wo mittlerweile die einzelne Fahrt 1,5 Pf., für Fremde 2-3 kr., für jeden Wagen und Geschirr mit Holz einen *Turnos* (Groschen) kostet; Juden werden nach Belieben abgerechnet und bei großem Wasser verdoppeln sich die Preise [3] 24.
- 1623 bitten die Fährleute nochmals um eine Erhöhung des Fahrlohnes [3] 24.
- 1624 wird eine neue Gebührenordnung für die Fähre erlassen: »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 ein wagen mit frucht in secken oder zur erndzeit, auch wein, hain (Heu) und besserung (Mist) 1 Turnos Von 1 Karren saltz. nüb, kesten (Kastanien) und dergleichen 8 Pfg. Von ein grossen lastwagen mit wein oder kauffmanßgütern doran 3 pfert zihen 2 Batzen alles so lang der Main in seinem ufer stehet. Ausserhalb deßseiben ist der lohn doppell, und wo der Main also ausserhalb dem ufer soll ein jeder der sonst jarlohn gibt zu lohn geben 1 Pfg. in dickem eyß aber 2 Pfg. ein 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 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« [3] 24 f.
- 1642 wird gesagt: »Die hiesige Fährer geben dieß Jahr zue deß Hochwohlgebornen meines gnedigen Graven

und Herrn, Herrn Johann Diettrichs graven zue Löwenstein-Wertheim Ritters und Obristen angehorige 3 Viertel am Fahr, guet gelt 60 fl, den übrigen ¼ theil hat der Spittal, und ist der ganze Fahrzinß 80 fl gewesen«; es wird vorgeschrieben, dass zwei Fähren vorhanden sein müssen; es wird beim Wertheimer Schiffbauer Andreas Götz eine neues Schiff bestellt, welches innerhalb von acht Wochen fertiggebaut sein soll; wegen Finanzierungsproblemen wird der Graf aber um einen Nachlass der Pacht um 50 Reichstaler gebeten [3] 26 f.

- 1643 soll in einem Bestandsbrief der Lohn der Fährleute und deren Fruchtgaben an die Lehns Herren festgehalten werden, dieser ist aber offenbar nicht mehr erhalten [3] 27.

- 1648 droht der Graf Friedrich Ludwig zu Löwenstein seinem Zinsamtsschreiber mit Entlassung, wenn er nicht innerhalb kurzer Zeit das bereits mehrfach verlangte Fährgeld einbrächte, daraufhin zahlen die Fährleute 75 fl. [3] 27 f.

- 1652 wird geklagt, dass die Fährleute 1648 einen Zahlungsrückstand von 62 fl. 30 ½ kr. hätten [3] 28.

- 1654 werden die Fährleute beim Bau der Tauberbrücke eingesetzt; von den 100 fl. Pachtgebühren erhalten die Herren von Löwenstein-Wertheim, Linie Rochefort, 56 fl. 35 kr., die Herren von Löwenstein-Wertheim, Linie Virneburg, 18 fl. 25 kr. und das Hospital 25 fl. [3] 29. 33.

- 1657 wird der Bestand der Fähre neu geregelt und im Kreise der Fischerzunft vergeben; die Pacht geht über drei Jahre zu einem jährlichen Bestandsgeld von 100 fl. [3] 29.

- 1701 beschwerten sich die Fährleute über den Hospitalmeister, weil dieser den Anteil des Hospitals an eine ungeeignete Person versteigert habe, dabei sei ihnen zugesprochen worden, das Fahr »ohne fernere Steigerung zu lassen«; zudem würde ein neues Fährschiff für 150 Reichstaler angeschafft, und während des Krieges hätten diverse Militärfahrten kostenlos getätigt werden müssen, welche zudem die Fähre ruiniert hätten, oft hätten sie Schläge und Wunden einstecken müssen; man sei bereit, statt der 100 fl. auch 100 Reichstaler zu zahlen, wenn nur die Versteigerung im Wettbewerb unterlassen würde; dem wird nicht entsprochen [3] 29 f.

- 1702 wird die Fähre für sechs Jahre für eine Jahrespacht von 180 fl. versteigert [3] 30.

- 1703 wird gesagt: »nachdeme mit solcher Überfahrt von der Cron Böhmen, die H. Graffen zu Wertheimb Belehnt und dieße vor alter Zeit solches alß ein Affter-Erblehn einigen hiesiger Grafschafft wertheimb underthanen hinwiederumb gegen Jährlichen Zinß verlehnet«; es existiert ein: »Verzeichnus des jährlich fallenden Fahrkorn und Brodes« welches sagt: »Wertheimb giebt jährlich auff daß Neujahr anfangend und sich endent Ein jeder Borger 1 Leib Brod. Creuzwertheim giebt jährlich auff Weynachten anfangend und sich endent von denn 4 Höffen 8 Mz. Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod.

Rettersheimb giebt Jährl. auff Laurenti anfangend und sich endent 7 Sümmern Korn und jeder Nachbahr 1 Mz. Korn.

Bettingen giebt Jährl. eodem termino, Ein jeder Nachbar 1 Sümmern Korn.

Unterwittbach giebt jährl. auff den Sontag vor Bartomaei anfangend und sich endent 14 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.

Rötbach Eodem term. 10 Sry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod.

Der Hoff Eychenfürst eodem term: 1 Sümmry Korn und jeder Nachbahr 1 Leib Brod.

Wiebelbach Eodem term.: 19 Sry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod.

Haßloch giebt jährlich den Sontag nach Bartholmaei anfangend und sich endent 20 Sümmry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod.

Haßelberg Eod. Term. 8 Sry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod.

Scholbronn Eod. term.: 19 Sümmry Korn und jeder Nachbar 1 Leib Brod.

Die Carthauß Grünau Eod. term: 10 Sry Korn 4 Leib Brod und 4 Viertel Wein.

Mohlenbuch Eod. term.: jeder Nachbar 2 Mz. Korn.

Die Bartels- Nicklas und Schrecken mühlen Eod. term.: jede 5 Sümmry Korn.

Kuchelhoff Eod. term: 6 Mz. Korn.

Michelried giebt jährl. den Sontag vor Martini anfangend und sich endent, Ein jeder Nachbar 1 Leib Brod.

Triffenstein giebt jährl. auff Symon Judae anfang und sich endent 100 Bond strohe« [3] 30 f.

- 1732 müssen die Fährleute auch die Überfahrt über die Tauber übernehmen, weil dort die Brücke durch ein Hochwasser zerstört wurde und neugebaut werden muss; dies dauert aber bis mindestens 1743 [3] 31.

- Vermutlich 1748-1758 ist das Fahr für zehn Jahre verpachtet; insgesamt zahlen die Fährleute 308 fl. (rhein.) pro Jahr, davon erhalten die fürstliche Kellerei 174 fl. 14 kr., die gräfliche Mitherrschaft 56 fl. 46 kr. und das Hospital 77 fl.; diese Regelung wird aber als zu ungenau bemängelt und es kommt zu einem längeren Konflikt um die Aufspaltung der Pachtgebühren, dabei wird festgestellt, dass der Fähranteil des Hospitals, solange zurückverfolgbar, immer ¼ betrug [3] 33.

- 1758 wird ein Teilungsschlüssel für die Pachtgebühren berechnet, welcher bis zur Auflösung der Fähre 1869 Bestand hat; »Repartition und Austheilung des Mayn-Fahr-Zinßes zu Wertheim nach des H. Archiv-Secretarii Rigels Bericht praes. 13. Oct. 1758 haben hieran: 1. die Hochfürstl. u. Hochgräfl. Häuser in Gemeinschaft miteinander 5/8 - 2. das Hochfürstl. Haus privative 1/8 - 3. das hiesige Hospital 2/8 [...]«; es wird auch verfügt, dass der Zollgänger und Administrator des Hospitals der Versteigerung des Fahrpachts beiwohnen soll, um darüber Bericht zu erstatten [3] 32. 34.

- 1760 klagen die Fährleute wegen ihres Lohns; es sei üblich, dass, wenn Waren über den Main von anderen als den Fährleuten transportiert werden, diese aber trotzdem den halben Lohn erhielten, dagegen würde verstoßen; die Hofkammer legt daraufhin fest: *»weil sonst die herrschaftl. Revenüe geschwächt werde (...) alles, was über den Mayn zu transportiren, durch die ordentlichen Mayn-Fahr-Beständer ganz allein geschehen muß«* [3] 35.

- 1775 kommt es zum Konflikt wegen der kostenlosen Überfahrten der Herrschaft und deren Weinfrachten; für den Bau eines kleinen Fährschiffes wird den Fährleuten durch den Reichsfürsten bzw. das Forstamt ein *»mittelmäßiger Eichenbaum«* gewährt, allerdings ist der Forstmeister erbost, weil von den herrschaftlichen Holzfuhrn die Fährleute bis zu 4 Scheit Holz bei der Überfahrt verlangen würden; dies wird bei einer Strafe von 5 fl. verboten [3] 35.

- 1777 werden die Fährleute mit einer Strafzahlung von 5 fl. belegt, weil sie bei Hochwasser ihren eigentlichen Anlegeplatz verlassen und zu weit von der Stadt entfernt *übergesetzt hätten*, außerdem würde durch die neue Anlegestelle der dortige Weingarten zerstört und die Passanten müssten zu lange warten; bei Wiederholung drohten 10 fl. Strafe [3] 36.

- 1778 wird die hölzerne Tauberbrücke ruinös und ist nicht mehr zu befahren; die Fährleute, welche drei Nähen besitzen, sollen bis zur Reparatur *für die Überfahrt über die Tauber sorgen* [3] 37.

- 1780 beschwerten sich die Fährleute, dass sie mit militärischer Gewalt gezwungen worden seien, den Fährdienst an die Tauber zu verlegen, und verlangen deshalb mehr Lohn, sonst würden sie den Pachtvertrag aufkündigen und die Schiffe verkaufen; den Fährleuten *wird bei 20 Reichsthalern oder mehr gedroht, den Fährdienst aufrechtzuerhalten, allerdings scheint nur ein Nachen eingesetzt worden zu sein, welcher für große Wagen ungeeignet war; es wird geprüft, ob nicht eine Schiffsbrücke über die Tauber möglich sei, diese wird aber nicht eingerichtet, stattdessen wird eine Fähre für 50 fl. aus Haßfurt angeschafft und eine Tauberfahrtaxe bekannt gemacht; unabhängig davon wird für Fährleute und Passanten ein Fährhäuschen errichtet* [3] 36. 38 f.

- 1783 wird ein *»Tax-Regelement«* für die Fähre aufgestellt: *»Tax-Regelement für die Mayn-Fahr-Beständer*
Die Stadt Wertheim, nebst den Ortschaften Creuz-Wertheim, Bettingen, und Wiebelbach, haben für die Personen, das Wasser mag groß oder klein seyn, ausser ihrem hergebrachten Jahr-Lohne, kein weiteres Fahr-Geld zu zahlen.
Die Ortschaften, Bestenheid, Grünenwörth, Haßloch, Haselberg, Michelrieth, Altfeld, OberWittbach, UnterWittbach, Röttbach, Röttersheim, Schollbrunn, und die Eichenförster Höfe, zahlen für die Personen ohne Ausnahme 1.) bey den hiesigen JahrMärkten Ein Pfennig; ausser dem aber nur 2.) bey steigendem Wasser, wann das Wasser bey dem an dem Fahr-Häuschnen aufgestellten Stocke an das

unterste Zeichen geht, Ein Pfennig; 3.) wann es an das mittlere Zeichen daselbst geht, Zwey Pfennig; 4.) wann es an das oberste Zeichen geht, Drey Pfennig.

Die Stadt- und Creuz-Wertheimische Juden werden für ihre Personen bey vorgemeldten Fällen den übrigen Einwohnern gleich gehalten.

Die sämmtliche Fahr-Lohn-Ortschaften zahlen 1.) für ein Pferd Zwey Kreuzer, 2.) für ein ScheitHolz- 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.

Von Fuhrn 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.

Geht eine Fuhr, Kutsche, Wagen x. den nämlichen Tag zurück; so ist die Ruckfahrt frey, es mag Jahr-Lohn-Ortschaften oder Fremde betreffen.

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.

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 geht, 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.

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 gemeldtem Stocke geht, für jede Fuhre weiter Zwey Kreuzer, 2.) wann es an das mittlere Zeichen geht, für die Fuhr weiter Vier Kreuzer, und 3.) wann es an das oberste Zeichen geht, kann keine Fuhr mehr paßiren. Von schweren Wein-Fuhrn wird A.] bey ordinarem Wasser gezahlt für die Fuhr 48 Kreuzer, 2.) von einem Kalb, Hammel, Bock, oder Ziege, Ein Kreuzer.

Die hiesigen und Creuz-Wertheimischen Schuzjuden zahlen 1.) vom Stück Horn-Vieh Zwey Kreuzer, 2.) von einem Kalb, Hammel, Bock, oder Ziege, Ein Kreuzer.

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.

Alle Herrschaftliche Bedienten und Fuhren, wie auch diejenige Schultheisen und Burgermeistere, welche amts halber in die Stadt gehen, sind von allem Fahr-Geld befreyet. Signatum Wertheim den 23ten Septembris 1783.

Aus Beederseitigen Regierungen dahier.« (in originaler Form gedruckt) [3] 42.

- 1784 wird die neugebaute steinerne Tauberbrücke wieder durch Hochwasser fortgerissen und auch die Fähre erleidet Beschädigungen im Wert von 30 fl.; wieder wird eine Fähre an der Tauber eingesetzt, und die *Fährleute klagen*, dass dies nicht ihre Aufgabe sei, die Schiffe gerade unter den herrschaftlichen Fuhren sehr leiden würden und sie deshalb finanzielle Unterstützung bzw. einen Reparaturbeitrag in Form einiger Fichtenstämme verlangen würden [3] 41 ff.

- 1788 wird das »*Tauber- und Mainfahr*« gemeinschaftlich im Zollhaus für 366 fl. versteigert [3] 43.

- 1789 kommt es zu einem Konflikt beim Wertheimer Jahrmarkt; die mit der Fähre Übergesetzten sollen auf der Rückfahrt den Lohn für die Fahrten entrichten, allerdings benutzen die Fahrgäste nicht die offizielle Fähre für die Rückfahrt, vielmehr setzt der Gastwirt Thomas Endres aus Eichel die Jahrmarktbesucher unerlaubterweise *über und verlangt Geld dafür; dies entdecken die Söhne der Fährleute und sollen vom Gastwirt zum Schweigen gebracht werden*; ein Sohn flieht, der andere 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, bis zur Zahlung behielten sie den Schelch 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 Reichstalern; zusätzlich wird die Pachtsumme um 77 fl. erhöht [3] 43 f. 47.

- Ab 1793 werden immer wieder Truppen übergesetzt, welche nur in Ausnahmefällen Fährgeld zahlen; das Geld einzutreiben trauen sich die Fährleute in der Regel nicht, weil die Soldaten »*nur mit einer Tracht Schläge geantwortet*« hätten, und bitten die Obrigkeit um Unterstützung; 1793 werden *für das Übersetzen von Habsburger Truppen, Pferden und Wagen* 8 fl. 31 kr. gezahlt; 1794 werden *für ein Habsburger Reiterregiment* 20 fl. 48 kr. gezahlt; ab Ende 1794 wird geregelt, dass bei Militärfahrten die Stadtkasse 1/3 und die Landkasse 2/3 der Kosten trägt, aber nur wenn Offiziere den Fährleuten einen entsprechenden Beleg aushändigen; dies sei aber auch nicht unproblematisch und man möchte sich in Lengfurt erkundigen, wie dort die Überfahrten gehandhabt werden [3] 45 ff.

- 1795 wird wieder um finanzielle Unterstützung wegen der vielen Militärfahrten gebeten, allerdings ohne Erfolg; durch Eisgang werden am 4.2. beide Fahrbrücken zerstört und die Überreste bei Hasloch auf eine Wiese geworfen;

die kleine Fährbrücke könne eventuell für 80 bis 100 fl. repariert werden, was sinnvoll wäre, weil ein Neubau momentan 900 fl. kosten würde; den Fährleuten wird daraufhin für die nächsten vier Jahre die Pachterhöhung von 77 fl. erlassen; um schnelle Wiederherstellung der Fähre wird gebeten, weil gerade Kreuzwertheim sehr unter dem Fehlen der Überfahrt leiden würde und dort 359 Personen und 140 Pferde einquartiert seien und die Einwohner mittlerweile sämtliche Vorräte eingebüßt hätten; die *Fährer versprechen, dass das mittlere Fahrzeug morgen (am 4.3.) wieder einsatzbereit sei, die große Fähre aber erst wieder zu Pfingsten; die Fährleute fordern immer wieder Gelder von Stadt und Land für ihre Überfahrten von Militär, u. a. 369 fl. 36 kr., weil die Habsburger Truppen eine »Wagenburg« errichtet hätten und täglich und auch in der Nacht Wachen über den Fluss gebracht worden seien; weitere 308 fl. werden als Ausgleich gefordert, weil die Bauern nicht mehr mit ihren Wagen fahren würden, aus Angst, das Militär entwende ihre Tiere; insgesamt belaufen sich die Forderungen wegen des Militärs auf 677 fl. 36 kr. für Habsburger Truppen und 16 fl. 46 kr. für sächsische Truppen; es kommt zu einem Treffen aller Beteiligten, um die Sache zu regeln, dabei wird die Legitimation für Militärfahrten aus Triefenstein vorgelegt, in der im Artikel 10 steht: »die Herrn Commendanten werden bey der Überfahrt über die Flüsse denen Schiffern eine ihrer Mühe verhältnismässige Belohnung abreichen«; es wird festgestellt, dass die Fährleute eher von den Militärfuhren profitiert und auch schon sehr viele Nachlässe erhalten hätten, und beschlossen: »1. den Fährern als Entschädigung und für die gehabte Mühe besonders bei der Retirade im vorigen Spätjahr 200 fl zu verwilligen, 2/3 aus den Landkassen und 1/3 zu Lasten der Fahreigentümer. Auch das Hospital sei mit einem Viertel vom Drittel: 16 fl. 40 xr. zu beteiligen. 2. Es sei unverzüglich um eine Kreis- oder Kaiserl. Feld-Kriegs-Commissariatische Anweisung von Nürnberg nach-zusuchen, wie sie in Lengfurt vorläge.*

3. Den Mainfährrern sei aufzuerlegen, künftig nur solche Aufrechnungen vorzulegen, die durch das Zollamt bescheinigt und aus denen erkennbar sei, daß für die militärischen Einheiten trotz aller Vorstellungen nichts oder wieviel bezahlt worden sei. Das Zollamt sei zu dieser Kontrolle anzuweisen.

4. Infolge der Teuerung aller Lebensmittel könne man den Fährern eine Lohnerhöhung zubilligen, die sich an den bereits praktizierten Fall Lengfurt anlehnen solle« [3] 47 ff.

- 1796 kommt es weiterhin zu Klagen der *Fährleute*, weil sie Habsburger Truppen mit Pferden und Wagen sowie Kavallerie, danach französische Truppen, »*zum Öfteren durch Ansetzung ihres Seidengewehrs und Geschosses in die größte Gefahr versetzt*«, übergesetzt hätten, anschließend wiederum Habsburger Truppen, nachdem diese zurückgekommen seien, und zusätzlich hätte noch eine Viehseuche dazu geführt, dass kein Handelsverkehr mehr die Fähre nutzen würde; es werden 50 fl. Unterstützung bewilligt [3] 50.

- 1798 soll die Fähre erneut verpachtet werden, die vielen Veränderungen der letzten Jahre machen aber eine Neuverhandlung der gesamten Pachtbedingungen nötig; im Protokoll der Verhandlung steht bei Punkt 7: *»Wegen der Lein-Pferde möchte besonders zu bestimmen seyn, daß von jedem Stück 2kr. bezahlt werden müße, das Wasser mag hoch oder nieder seyn - und es müsse solches bezahlt werden, die Pferde mögen hinüber geritten oder geführt werden. Vom Lein-Reuter wird nichts bezahlt.«* und Punkt 9: *»Die Taxe gilt von Tagesanbruch bis zum Wächterläuten. Nach Regierungs-verordnung vom 23.9.1783 muss sich auch nachts ein Fährer im Fahrhäuschen aufhalten, sommers und winters, damit es keinen allzu langen Aufenthalt mehr gibt«*; bei der Versteigerung kommt es zu Unmut wegen der Verpflichtung, im Fährhaus zu schlafen, woraufhin diese wieder herausgenommen wird, dafür muss an den beiden Posttagen Mittwoch und Sonntag auf die herrschaftlichen Postboten gewartet und bei einer Strafe von 3 fl. (rhein.) die Dung-, Pfahl- und Herbstfuhren des Hospitals kostenlos übersetzt werden [3] 51.
- 1801 verlangen die Fährleute wieder Geld für das Übersetzen von Soldaten; im Zeitraum vom 9.4.1799 bis 24.7.1800 seien 1.004 Mann und 161 Pferde gefahren worden, wofür die Fährleute 11 fl. 3kr. verlangen; während der französischen Invasion 12.9. bis 28.12.1800 seien 9.454 Personen, 5.191 Pferde und 166 Wagen übersetzt worden, wofür 165 fl. 18kr. verlangt werden (es ist eine genaue wochenweise Aufschlüsselung vorhanden); es wird zudem auf Eisgang, Schäden an der Fähre durch schwere Wagen, zusätzliche Hilfkkräfte beim Fahren und zum Teil die Lebensgefahr durch die ungeduldigen Franzosen hingewiesen; am 29.9.1800 seien zudem mit Hilfe auch anderer Fahrbrücken und Fährleute schwere Geschütze und Munitionswagen übersetzt worden; dazu kämen noch Nachtwachen und mehr Personal bei Eisgang und hohem Wasser; vom 29.12.1800 bis 25.4.1801 seien 7.241 Personen, 1.525 Pferde und 99 Wagen übersetzt worden; weiter habe man geholfen, in Stadtprozellen mit der eigenen Fahrbrücke 41 Wagen und 160 Pferde überzusetzen; dafür erhalten die Fährleute pauschal 250 fl.; der Großteil der Forderungen geht wohl auf den Initiative von Johann Heinrich Götz zurück, welcher später aus der Pacht ausscheidet, womit auch die ständigen Forderungen aufhören [3] 51 ff.
- 1809 wird festgelegt, dass die Fährleute ihr Fährhäuschen unter Androhung von 10 Reichstalern Strafe im Winter nicht vor 7 Uhr und im Sommer nicht vor 11 Uhr verlassen dürfen, was die Fährleute aber mit Hinweis auf den Bestandsbrief ablehnen; nachts darf der doppelte Fährlohn genommen werden; die Fähre wird auf zehn Jahre für eine Pacht von 416 fl. 30kr. jährlich versteigert [2] 42; [3] 58 f.
- 1812 und in den folgenden Jahren wird immer wieder um Pachtnachlass ersucht, weil der vereiste Main und weniger Verkehrsaufkommen die Fährer um ihre Einnahmen brächten [3] 59 f.
- 1814 machen sich die Verwaltungsbehörde der Stadt und die Fährmänner gegenseitig Vorwürfe, weil die Fährleute junge Buben die Überfahrt besorgen lassen und selbst lieber in der Gaststube sitzen würden, auf der anderen Seite klagen die Fährleute über ausstehende Zahlungen für Militärfahrten, Kosten für eine neue kleine Fahrbrücke in Höhe von 180 fl. und abgeschlagene Nachlassgesuche; die Fährleute drohen damit, das Fahr aufzugeben; die Fährer gewinnen den Streit und erhalten 25 fl. Ausgleichszahlung [3] 60.
- 1817 kostet eine große Fahrbrücke, welche 18 Leinpferde aufnehmen konnte und 20 Jahre hielt, beim Lohrer Schiffbauer Stephan Brönner 360 fl.; eine Nähe kostet beim ebenfalls Lohrer Schiffsbauer Joseph Obmann 250 fl. und konnte nach vier Wochen geliefert werden [3] 63.
- 1818 hat nur Adem Friedrich Seelig Interesse, das Fährrecht zu ersteigern; er besitzt bereits alle nötigen Fahrzeuge und ist bereit, 200 fl. zu zahlen unter der Bedingung, von allen Steuern befreit zu sein, bei einer auf drei Jahre begrenzten Pachtzeit; das Steuerkapital der Fähre wird auf 6.000 fl. festgelegt [3] 63. 75.
- 1822 wird die Pacht für 266 fl. 40kr. auf zwei Jahre verlängert [3] 64 f.
- 1824 wird die Fähre auf zehn Jahre für 280 fl. verpachtet [3] 65.
- 1830 wird der rechtliche Status der Fähre neu festgehalten: *»1. Das Mainfahr ist eine öffentliche Anstalt, die nur unter einer Polizeibehörde steht.
2. 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.
3. Die Pächter des Fahrs seien wie früher Wertheimer Bürger und badische Untertanen.
4. Mehrere Gemeinden entrichteten statt Fahrgelder ein jährliches Fahrkorn und hätten keine anderen Rechte als alle, die sich der Anstalt bedienen.
5. Jeder, der gegen die Fährer Beschwerden vorzubringen habe, müsse sie bei jener Behörde anbringen, die die Aufsicht hat.
6. Polizeilich zu ahndender Frevel, der sich aufs Fahr beziehe, gleich auf welcher Seite er begangen würde, müsse dem Wertheimer Stadtamt überlassen werden (z. B. die Anmaßung, das Fahrkorn zu arretieren); denn das Mainfahr stehe ausschließlich der Polizei-Behörde der Stadt Wertheim zu«* [3] 65 f.
- 1834-1844 beträgt die Pachtsumme 450 fl. [3] 116.
- 1836 wird genannt, dass die Fährleute je nach Wasserstand unterschiedliche Stellen am Ufer anlaufen dürfen und ihnen dieses Recht auch nicht verwehrt werden darf [3] 71.
- 1840 wird dem Fährer Jacob Lambinus nach wiederholten Klagen wegen Trunkenheit die Fährerlaubnis entzogen [3] 69.

- 1843 möchte der Fährmann die Pachtperiode ohne Ausschreibung verlängern; das Rentamt lobt ihn sehr und schlägt eine Pachtverlängerung für weitere zwölf Jahre vor; das Hospital ist dagegen und die Fähre wird doch versteigert [3] 73 f.
- 1844-1854 beträgt die Pachtsumme 500 fl. [3] 116.
- 1848 soll Georg Lambinus von der Fähre entfernt werden, weil er sich mit der Revolution verbunden sähe und mit gespanntem Gewehr und aufgepflanztem Bajonett unliebsamen Fahrwilligen die Überfahrt verwehre [3] 74.
- 1850 tritt die Gemeinde Altfeld aus dem Fahrverbund aus und gibt keine pauschale Abgabe mehr für die Überfahrt, Grund ist die neu gebaute Brücke in Marktheidenfeld, welche nun den Verkehr anzieht [3] 76.
- Bis 1852 kommt es immer wieder zu Problemen wegen der nächtlichen Überfahrt u. a. für Feuerwehrfahrten; daraufhin wird der schiffskundige Kreuzwertheimer Wagner Heilig eingestellt, bei Bedarf von abends 10 Uhr bis morgens zur Verfügung zu stehen [3] 75.
- 1854-1864 beträgt die Pachtsumme 502 fl. [3] 116.
- 1855 wird das Steuerkapital der Fähre auf 12.000 fl. verdoppelt, dagegen klagen die Fährleute erfolgreich, und der Wert wird 1862 mit 7.000 fl. festgelegt [3] 75.
- 1858 tritt Oberwittbach aus dem Fahrverbund aus [3] 77.
- Um 1860 wird eine Fahrverbund genannt, welcher das Mainfahr hauptsächlich erhält und von vier badischen und elf bayerischen Gemeinden des Bezirkes gebildet wird, welche teils Fahrkorn, teils Fahrbrötchen (einen 6 [Pfund] schweren Laib Brot), teils eine Barsumme entrichten (weitere Details sind in der Literatur publiziert) [2] 42.
- 1864 wird die Pacht der Fähre für 502 fl. verlängert, allerdings nur für vier Jahre; bei Herstellung einer besseren Flussquerung ist die Pacht kurzfristig ohne Entschädigungsansprüche kündbar, und auf Kreuzwertheimer Seite wird für die Nachtbereitschaft eine Schlafstelle angemietet; der Wagner Heilig wird von seiner Nachtbereitschaft durch einen Fährmann, der in der Nacht immer im Löwenwirthshaus in Kreuzwertheim anzutreffen ist, abgelöst; dafür werden von der Pachtsumme 50 fl. erlassen [3] 75. 95. 99.
- 1865 wird eine »Mainfahr-Ordnung« erlassen, diese besagt: § 1 Es werden 2 Fährnähren für Vieh- und Fuhrwerke verlangt, eine kleinere für nur 1 Fuhrwerk und eine größere für zwei Fuhrwerke; § 2 Die kleine Nähe soll mindestens 100 Ztr., die größere 200 Ztr. tragen; die »Maulklötze« (konstruktives Bauteil, in dem vermutlich die Seitenbeplankung endet) sollen Nuten für Schutzbretter aufweisen; Segel waren nicht erlaubt (wurden aber vorher benutzt); § 8 Der Nachen darf höchstens 20 Personen oder 60 Ztr befördern; § 11 u. § 12 In Wertheim und Freudenberg war noch ein Nachen für 100 Ztr bzw. höchstens 40 Personen vorzusehen; § 16 Zwei Mann Bedienung sind für Fuhrwerks- und Viehbeförderung auch bei gewöhnlichem Wasser gefordert, bei Hochwasser aber auch, wenn nur der Nachen im Einsatz wäre; § 20 Während der Viehmärkte ist außer der Nähe ein Fährnachen für Personenbeförderung einzusetzen, und es wird eine Ruhezeit von einer Überfahrt bis zur nächsten von maximal fünf Minuten verlangt [3] 106 f.
- 1866 klagt der Fährmann, dass das Übersetzen erst badischer und später preußischer Truppen große Schäden an seinem Fahrgeschirr verursacht hätte [3] 109.
- 1869 wird das Fährrecht mit dem Ziel, die Überfahrt zu verbessern, für 6.500 fl. an den badischen Staat verkauft; die Summe wird unter den Fährbesitzern gemäß ihrer Anteile verteilt [3] 119.
- 1870 gibt es immer wieder Beschwerden über das Verhalten der Fährleute, die zum Teil sehr langen Wartezeiten und zum Teil überhöhten Preise; ein Problem ist auch, dass Fährmann Segner einberufen worden ist und sein Stellvertreter krank im Bett liege, woraufhin Ersatz eingestellt wird [3] 123 f.
- 1871 wird eine Kettenfähre eingerichtet und der Fährstandort verlegt; allerdings sind die verwendeten Drahtseile bei Niedrig- und Normalwasser und die leichte Kette bei Hochwasser sehr schnell durch Sand durchgerieben und reißen häufig [3] 124.
- 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« sei [3] 124.
- 1881 wird die Kettenfähre für 2.500 M nach Freudenberg verkauft [3] 157.
- 1882 wird die Fähre (trotz Brücke) für 20 M jährlich auf drei Jahre an einige Wertheimer Bürger verpachtet; sie besteht als eine Nachenfähre für Personen mit Drahtseiltrieb; Überfahrzeiten sind vom 1.4. bis 1.10 ab 5:45 bis 22:15 Uhr und in der Zeit vom 1.10 bis 1.4. ab 6:00 bis 19:00 Uhr [3] 157.
- 1885 wird die Pacht um weitere zehn Jahre verlängert [3] 157 ff.
- 1895 wird die Drahtseilfähre in eine Hochseilfähre umgewandelt [3] 160 f.
- 1896 wird die Pacht um weitere zehn Jahre verlängert [3] 160.
- 1901 wird eine neue Stahlfähre bei der Maschinenfabrik Gebr. Unger in Wertheim mit den Maßen 11,65 m Länge, 2,42 m Breite und Rampenbreite von 2 m für 900 M gebaut [3] 161.
- 1912 wird ein neuer Vertrag zwischen der Eisenbahnbetriebsinspektion und Philipp Götz geschlossen, nach dem er jährlich eine »Anerkennungsgebühr« von 400 M zahlt für die Nutzung des »Luftseils« [3] 161.
- 1945 versenkt der Fährmann seine Fähre, um sie vor der Zerstörung zu bewahren und später wieder zu bergen; da die Brücke gesprengt ist, reicht die Größe der kleinen Fähre nicht mehr aus; bereits im Juli wird eine neue Lastenfähre 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 [3] 173 f.

- 1947 wird die Pacht der Bahn in Höhe von 400 M für das Drahtseil aufgehoben und die Bahn beteiligt sich an 50 % der Einnahmen [3] 195.

- 1953 wird nach dem Bau der Brücke die Beteiligung der Bahn an den Einnahmen wieder in eine jährliche Pacht umgewandelt [3] 195.

- 1955 wird die Lastenfähre nach Randersacker verkauft und eine kleinere Fähre mit 10 t Nutzlast aus Eibelstadt für 10.840 DM angeschafft [3] 192.

- 1956 wird der angestellte Fährmann Josef Ostrowski von einem amerikanischen Soldaten ermordet; dieser hatte kurz nach 22 Uhr zwei Fahrgäste von Wertheim nach Kreuzwertheim übergesetzt, ein 18-jähriges Mädchen aus Kreuzwertheim und einen 19-jährigen amerikanischen Gefreiten; als das bayerische Ufer erreicht war, ließ der Soldat das Mädchen an sich vorüber und stach ihr mit einem Stilet in die linke Seite, sodass die Leber verletzt wurde; als sie hilferufend davonlief, hörte sie den Fährmann um Hilfe rufen; der Täter konnte von der örtlichen Bevölkerung gestellt werden und es kam fast zur Lynchung; in einem Militärprozess wird der Soldat zum Tode verurteilt, in Berufung wird die Strafe zu lebenslänglich umgewandelt [3] 193.

- 1967 wird vom TÜV festgestellt, dass das Drahtseil der Fähre den Ansprüchen nicht mehr entsprechen würde; die Verstärkung des Seils würde auch eine Veränderung der Masten an den Ufern bedeuten; für diese Kosten will aber niemand aufkommen; zu diesem Zeitpunkt wird eine Fähre mit 4 PS Dieselmotor und einer Nutzlast von 4,5 t betrieben [3] 193 f.

- 1968 wird die Fähre stillgelegt und nach Veitshöchheim als Landesteg für einen Bootsverleih verkauft [3] 194 f.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1362 übergibt Graf Eberhard von Wertheim seine Burg, Stadt und Fähre an die Krone von Böhmen, erhält diese aber gleich als Lehen wieder zurück [1] 43; [2] 42; [3] 12 ff.

- 1397 kauft Johann von Wertheim ein Drittel des Fahrs für 156 fl. vom Würzburger Bürger Syfried vom Rebstock [3] 17.

- 1399 wird der Verkauf des Fähranteils nochmals durch Fritzlin vom Rebstock, dem Sohn Syfrieds vom Rebstock, bestätigt [3] 17.

- 1410 erhalten Heinz Ulrich und seine Frau Meze einen Teil des Fahrs als Zinslehen und geben dafür jährlich 1 Pf. Wertheimer Münze an den Grafen von Wertheim [3] 17.

- 1508 kaufen Heinz Kress und Georg Grözsch für 15 fl. (rheinisch) vom Kloster Amorbach 3 Pfund Heller Zins »*uff dem Fahr zu Creuzwertheim*« [3] 19.

- 1517 verkaufen der Bürger von Wertheim Heinz Kreß und seine Frau Barbara ihren Zinsanteil von 1 fl. jährlich auf ihren »*Halbwochenanteil*« für 30 fl. an Caspar Kobeln, Dechant der Stiftung unserer lieben Frauen zu Wertheim,

davon gehen (vermutlich, die Quelle ist nicht ganz klar) 10 fl. an die Schuhmacherzunft; dieser Anteil gehörte ursprünglich Kreß' verstorbenem Schwager Hans Haber; die Verkäufer können jederzeit einen Rückkauf zum gleichen Preis verlangen [3] 19 f.

- 1525 ist Graf Georg II von Wertheim im Besitz der Fähre [2] 42.

- 1540, 1553 u. 1554 erhält das lokale Hospital »*10 Gulden von Merten Herschafften zum Creuz dits Jars vom Fahr*« [3] 22.

- 1586 erhält Hans Schneider »*zum Creutz*« den Fahranteil des Hospitals [3] 206.

- 1596 und 1598 erhält Hanß Stengel »*zum Creutz*« den Fahranteil des Hospitals und gibt dafür 13 fl. [3] 22. 206.

- 1615 betreibt Michell Sayern das Viertel des Fahrs für das Hospital: »*10 fl. vonn Michell Sayern wegen des Spitals Viertentheil am fahr empfangen uff Petri A(nno) 1615 und sindt die fehrer schuldig die Schiff im Bau und BeBerung zu halten*«; das Achtel des Grafen Wolfgang Ernst erhält Conrad Stegeln »*zum Creutz*« [3] 22. 206.

- 1627-1634 erhält der Wertheimer Fischer Leonhard Beringer den Fahrteil des Hospitals für sieben Jahre, dafür zahlt er dem Hospital ein Bestandsgeld in Höhe von 105 fl. 42 kr., also jährlich 15 fl. 6 kr.; als Unterpfand dafür erhält das Hospital einen halben Morgen Weinberg; ihm zu Hilfe stehen die Fährleute Michel Woltz, Jost Hertz und Sebastian Kopp; sie sollen den Fährlohn nach der Ordnung einnehmen, niemanden übernehmen, Fahrschiff und -schelch pflegen und, falls nötig, selbst ein neues anschaffen; »*2 ½ Viertelteil am Fahr nach brauch und gewonheit*« gehen an Sebastian Kopp und seinen Schwager Paul Schmied für sieben Jahre für 264 fl. 5 kr. 3 Pf. (pro Jahr 37 $\frac{3}{4}$ fl.) von der »*Petri Cathedra*«, eventuell handelt es sich dabei um die Pfarrkirche St. Petrus in Waldenhausen; der Fährmann Hans Holderbach (Schwiegersohn von Michael Woltz) musste das Land verlassen und gibt somit seine $\frac{5}{8}$ am Fahr auf [3] 22. 25. 206.

- 1635 wird Elias Baußback als Fährmann genannt; dieser klagt, dass die jährlichen Abgaben in Höhe von 37 $\frac{3}{4}$ fl. nicht aufgebracht werden können, weil bei guten Zeiten nur 25 fl. zusammenkommen würden [3] 25 f. 206.

- 1635-1636 übernehmen Michael Wolz, Lienhardt Beringer, Veit Schreck und Niclaus Knapp die Fähre, sie zahlen keinen Gesamtbestand von 50 Reichstalern mehr, sondern nur 50 fl., dies kann aber jeweils nach einem halben Jahr nochmals nachverhandelt werden; sie zahlen jedoch nur 40 fl. und sind verpflichtet, das Fahrgeschirr zu stellen; sollte der Vertrag nach einem Jahr nicht übernommen werden, bekommen sie eventuelle Instandhaltungskosten an der Fähre erstattet [3] 26. 206.

- 1642 sind $\frac{3}{4}$ des Fahr in der Hand des Grafen Johann Dietrich zu Löwenstein-Wertheim und $\frac{1}{4}$ in der Hand des Hospitals; zuvor veräußerte die Witwe des Grafen Wolfgang Ernst zu Löwenstein-Wertheim den Fähranteil an den jetzigen alleinigen Grafen für 100 fl.; dieser Anteil

wurde wiederum zuvor von Conrad Stengel auf Kreuzwertheim angekauft; als Fährleute werden die Brüder Paulus und Hans Georg Schmidt genannt, dazu kommt noch Lienhardt Beringer, welcher den Fähranteil des Hospitals innehat; es wird aber darum gebeten, einen weiteren *Fährmann zu beteiligen, weil sonst die Arbeit an der Fähre nicht zu schaffen sei*; vermutlich wird daraufhin das Fährlehen neu vergeben an Leonhard Beringer mit Hanns Bauer, Veit Schrecks Witwe und Hanns Pfullinger die für das Lehen 80 fl. an die Herrschaften zahlen und 20 fl. an das Spital [3] 26.

- 1643-1647 betreiben das Fahr die Brüder Paulus und Hans Georg Schmidt, Leonhard Beringer und Andreas Götz (Schiffbauer); Leonhard Beringer hat seit 24 Jahren das Hospitalsviertel inne; die gesamte Pacht beträgt 100 fl. [3] 27. 206.

- 1647 fällt die Stadt im Rahmen des Dreißigjährigen Krieges in die Hände des Grafen Friedrich Ludwig zu Löwenstein und damit auch die Fähre [3] 27.

- 1648 werden als *Fährpächter* Georgs Schmidts Witwe, Hanns Bauer und Hanns Philipp Beringer genannt; die gesamte Pacht beträgt 100 fl. [3] 28. 206.

- 1650 haben Hannß Bauer, Hannß Philipp Beringer und Georg Bechtholdt das Fahr inne; die gesamte Pacht beträgt 100 fl. [3] 206.

- 1651 sind Hannß Bauer, Hannß Philipp Beringer und Michael Rüdinger Fährleute [3] 206.

- 1654 ist Leonhardt Beringer als Fährmann tätig [3] 206.

- 1657 bis 1660 haben Leonhardt Beringer, Hanns Bauer, Hanns Philipp Beringer und Georg Zerr das Fahr inne; die gesamte Pacht beträgt 100 fl.; diese Summe bleibt auch bis 1701 stabil [3] 206.

- 1701 werden als Fährleute Niclas Buch, Johannes Kress W(itwe), Hanß Jörg und Peter Behringer genannt [3] 30. 206.

- 1701-1708 werden als Fährleute Hanns Jörg Bauer, Adam Bauer, Jacob Bauer und Heinrich Ühle in genannt; das Lehen wird ab diesem Zeitpunkt nicht mehr als Afterlehen vergeben, sondern im Wettbewerb; die Pacht beträgt 180 fl. [3] 30. 207.

- 1708-1718 werden als Fährleute Adam Bauer, Jacob Bauer (Vettern) und Heinrich Ühle in genannt (nach dessen Ausscheiden kommen Georg Samuel Bauer und Hans Peter Beringer hinzu); die Pacht beträgt 180 fl. [3] 207.

- 1718-1728 werden als Fährleute Philipp und Michel Stemmler und Valentin Seher genannt; die Pacht beträgt 236 fl. 30 kr. [3] 207.

- 1736-1749 werden als Fährleute Niclas Günzer, Johann Peter und Johann Christoph Buch genannt, dazu kommt nach Georg Seher; die Pacht beträgt 215 fl. [3] 207.

- 1749-1759 werden als Fährleute wieder Niclas Günzer, Johann Peter und Johann Christoph Buch und Georg Seher genannt; die Pacht beträgt 308 fl. [3] 207.

- 1759-1769 werden als Fährleute Johann Caspar Kreß, Georg Friedrich Bauer, Philipp Adam Beringer und Johann

Michael Kreß genannt; die Pacht beträgt 427 fl.; »*Der Pacht wird jederzeit auf 10 Jahre gesetzt, dann so lange mögte ein neues Schiff und Geschirr dauern*« [3] 34. 207.

- 1769-1779 werden als Fährleute Peter Guntzer, Bernhard Guntzer, Georg Friedrich Kreß und Christoph Ühle in genannt, für Ühle in übernimmt später sein Schwiegersohn Andreas Michel Herz die Fähre; die Pacht beträgt 433 fl. [3] 207.

- 1779-1789 werden als Fährleute Georg Segner, Christoph Seher, Georg Seher und Georg Michael Bronner genannt; die Pacht beträgt 435 fl. [3] 207.

- 1788/89 ersteigert der Wertheimer Bürger und Hofschreiber Johann Leonhard Härtlein das Fahr, muss aber den Kreuzwertheimer Wirt Johann Georg als Bürgen für 500 fl. (rhein.) vorweisen, um »*Unglück oder Schaden beym Überführen über den Mayn an Menschen, Viehe und Güthern*« kompensieren zu können; Härtlein selbst ist nicht als Fährmann tätig, sondern stellt Schiffsleute ein, u. a. Paul Götz und Peter Günzer; die Pacht beträgt 366 fl. [3] 43. 207.

- 1795-1798 werden als Fährleute die Brüder Paulus und Heinrich Götz und Peter Günzer genannt [3] 207.

- 1799-1808 werden als Fährleute die Brüder Adam Friedrich und Georg Andreas Selig, Johann Peter Günzer, Johann Heinrich und Johann Paulus Götz genannt; nachdem Heinrich Götz und Georg Seelig sterben, springen Georg Michael und Jacob Nikolaus Brönner ein; die Pacht beträgt 373 fl. [3] 52 f.

- Um 1800 wurde die Fähre im wöchentlichen Wechsel von Peter Günzer, Johann Heinrich Götz, Johann Paulus Götz und Adam Friedrich zusammen mit Andreas Selig betrieben [3] 52 f.

- 1809-1819 ersteigern Adam Friedrich Seelig, Paul Götz, Peter Günzer und Jacob Nikolaus Brönner das Fahr [3] 58.

- 1819-1824 ist Adam Friedrich Seelig als Fährmann tätig [3] 63.

- 1824-1834 ist der Schreinermeister Jacob Friedrich Ströbe Pächter der Fähre [3] 65.

- 1859 wird der Fährer Segner genannt; 1868 wird er als Trinker beschrieben, ähnlich dem Fährmann Lambinus, der 1840 von der Fähre entfernt wurde [3] 77. 119.

- Um 1860 ist das Fahr in der Hand der Löwenst. Rosenbereg (7/16), Löwenst. Freudenberg (5/16) und des Hospitalstifts (4/16), welche das Fahr für 502 fl. an einen Pächter vergeben [2] 42.

- 1869 kauft der badische Staat das Fahrrecht [3] 119.

- 1880 wird die Aufsicht der Fähre unter die Generaldirektion der Großh. Staatseisenbahn gestellt [3] 156.

- 1885-1912 ist Andreas Michael Götz Pächter der Fähre [3] 157 ff.

- 1912 übernimmt Andreas Götz' Sohn Philipp die Fähre [3] 161.

- 1949 übernimmt die Witwe von Philipp Götz, Christine Götz, nach dem Tod ihres Mannes die Fähre [3] 192.

- 1968 ist die letzte Inhaberin der Fähre Philippine Oberdorf, geb. Götz [3] 194.

Preise:

- 1435 zahlt das Klöster Grünau für das Übersetzen eines Wagens 4 Pf., für einen Karren 2 Pf. und für ein Pferd, Maultier oder Esel 1 Pf.; wenn die Tiere zum Beschlagen oder Zeugen gehen, ist die Überfahrt kostenlos [3] 18.
- Um 1860 werden gestaffelte Fahrpreise eingeführt [2] 42.
- 1871 liegt eine Tax-Ordnung vor [3] 91.
- 1882 kostet die Überfahrt pro Person bei Niedrigwasser 2 Pf., bei Normalwasser 4 Pf. und bei Hochwasser 5 Pf.; Nachtfahrten kosten doppelt; befreit sind Beamte und Bedienstete der Polizei und der Flussbauverwaltung [3] 157.
- Ab 1921 werden mit Einsetzen der Inflation die Fahrpreise verhältnismäßig an die Bahnpreise gekoppelt [3] 195.
- 1948 kostet die Überfahrt 2 Pf., »gelegentliche Fahrgäste« zahlen aber 5 Pf.; eine Wochenkarte für Arbeiter kostet 50 Pf., eine Monatskarte 2 DM und eine Schülermonatskarte 1 DM [3] 195.
- 1963 kostet die Überfahrt: für ein Kind (ab 4 Jahre) 10 Pf., für eine Person (ab 10 Jahre) 20 Pf., 1 Person + Fahrrad oder Kinderwagen 30 Pf., 1 Person + Schiebkarren oder Handwagen 30 Pf., 1 Stück Großvieh 20 Pf., 1 Person + Moped 35 Pf., Wochenkarte für Berufstätige 1,50 DM, Monatskarte für Schüler 3 DM [3] 195 f.

Historiografie der Brücke:

- 1362 wird in der Kaiserurkunde Karls IV. davon gesprochen, dass eine Brücke gebaut werden könne; dies ist vermutlich als Brückenbaugenehmigung zu verstehen [3] 12 ff.
- 1881 wird eine Eisenbahnbrücke fertiggestellt, welche auch mit einem Fußgängersteg versehen ist [3] 148 ff.
- 1882 wird die zugehörige Straßenbrücke fertiggestellt [3] 150 ff.
- 1932 wird die Eisenbahnbrücke umgebaut [3] 169 ff.
- 1945 wird die Straßenbrücke gesprengt, die Eisenbahnbrücke nicht; ebenso gesprengt wird die Tauberbrücke, diese wird aber schnell wieder instand gesetzt [3] 172 ff.
- 1947 Neubau einer provisorischen Eisenbahnbrücke, welche aber nicht für Fußgänger ausgelegt ist [3] 180.
- 1953 wird eine neue Brücke fertiggestellt [3] 190.

Sonstiges:

- 1836 fährt ein Schiffer auf einen im Main liegenden Stein auf, welcher entfernt werden muss; da aber nicht geklärt ist, ob der Stein auf Badener oder bayerischer Seite liegt, entsteht ein Disput, wer den Stein nun entfernen soll [3] 70 f.

Literatur:

- [1] W. Strömer, Marktheidenfeld. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 10 (München 1962).
- [2] K. Reder / C. Selheim / J. Weiß, Der Landkreis Miltenberg um 1860. Amtsärzte berichten aus den Landgerichten Stadtprozelten, Miltenberg, Amorbach, Klingenberg und Obernburg (Würzburg 1999).
- [3] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Do-

kumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

[4] J. Aschbach, Geschichte der Grafen von Wertheim von den ältesten Zeiten bis zu ihrem Erlöschen im Mannstamme im Jahre 1556. Zweiter Theil (Frankfurt a. M. 1843).

[5] W. Wackerfuß, Das Maintal zwischen Miltenberg und Wertheim im Spiegel handgezeichneter, archivalischer Karten vom Ende des 16. bis Anfang des 18. Jahrhunderts. In: W. Wackerfuß (Hrsg.), Beiträge zur Erforschung des Odenwaldes und seiner Randlandschaften IV (Breunberg-Neustadt 1986) 419-466.

Eichel

M-159

Gemeinde: Wertheim

Landkreis: Main-Tauber-Kreis

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1789 richtet der Gastwirt Thomas Endres aus Eichel in der Zeit des Wertheimer Jahrmarktes eine illegale Fähre ein; dies entdecken die Söhne der Fährleute aus Wertheim und sollen vom Gastwirt zum Schweigen gebracht werden; ein Sohn flieht, der andere wird verprügelt, kann aber als Beweis einen der Schelche entwenden und nach Wertheim bringen; die Wertheimer Fährleute verlangen daraufhin, dass ihnen Schadensersatz für den Fahrlohn, die Schläge und Beleidigungen gezahlt wird, bis zur Zahlung behalten sie den Schelch als Pfand; in der Folge kommt es zum Streit, ob und was die Eichler über den Fluss fahren dürfen; die hochgräfliche Hofkammer erneuert das Verbot, die herrschaftliche Fähre in Wertheim zu umgehen, bei einer Strafe von 10 Reichstalern [3] 43 f. 47.
- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [2] 83.
- 1903 existiert eine Nachenfähre [1] 116 f.

Literatur:

- [1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
- [3] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

Urphar

M-163

Gemeinde: Wertheim

Landkreis: Main-Tauber-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- Im 8. Jh. existiert der Name Urfare [2] 66; [4] 10.

- 1379 werden Schelche im Besitz des Deutschen Ordens genannt (es ist nicht klar, ob sie zur einer Mainfähre gehören) [1] 38.
- 1490 wird die Flurbezeichnung »am Furt« verwendet [2] 68.
- 1625/1626 soll die Fähre durch ein großes Unwetter unbrauchbar und nach Bettingen verlegt worden sein [4] 11.
- 1674 wird die Flurbezeichnung »am Furt« verwendet [2] 68.
- 1721 wird die Flurbezeichnung »am Furt« verwendet [2] 68.
- 1860 soll die Furt (als seichte Stelle) noch genutzt worden sein; sie war mit großen Steinen gepflastert, welche teilweise bei der Mainkorrektion entfernt wurden [2] 68.
- 1860 Nennung einer Fähre [3] 41.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [6] 83.
- 1903 wird keine Fähre genannt [5] 116f.

Sonstiges:

- Es gibt ein Urfarn (Wasserburg) am Inn. (Schwarz 1989)

Literatur:

- [1] W. Strömer, Marktheidenfeld. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 10 (München 1962).
- [2] G. Rommel, Die Flurnamen von Urphar am Main. Frankenland 1, 1914, 66-79.
- [3] K. Reder / C. Selheim / J. Weiß, Der Landkreis Miltenberg um 1860. Amtsärzte berichten aus den Landgerichten Stadtprozelten, Miltenberg, Amorbach, Klingenberg und Obernburg (Würzburg 1999).
- [4] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).
- [5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Bettingen

M-166

Gemeinde: Wertheim

Landkreis: Main-Tauber-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1625/1626 soll die Fähre von Urphar durch ein großes Unwetter unbrauchbar und nach Bettingen verlegt worden sein [2] 11.
- 1860 Nennung einer Fähre für Fußgänger; jeder Bürger gibt am Laurenzitag 1 Simmer Korn für die jährliche Überfahrt; Fremde müssen Fährgeld zahlen [1] 41.
- 1897 bis 1900 wird die Fähre für eine jährliche Pacht von 6 RM durch die Gemeinde vergeben [2] 209.
- 1903 existiert eine Nachenfähre [3] 116f.

- 1961 wird die Fähre nicht wieder neu verpachtet und endet damit [2] 209.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1631 besitzt Nicolaus (Claus) Kunkel die Hälfte des Fahrs [2] 208.
- 1633 haben Claus Kunkel und Hanß Sperlings Witwe das Fahr in Pacht [2] 208.
- 1641 hat Hans Sperling, Junggeselle, hat mit seinen Geschwistern das halbe Fahr für 19 fl. von Claus Kunkel erlangt, Claus Kunkel versieht den Fährdienst aber weiter [2] 208.
- Vor 1705 ist Hans Thomas Klüpfel (es ist nicht ganz klar, wann und wie die Familie Klüpfel das Fährrecht erworben hat) als Fährmann tätig, »ein weltbekandter sauffaus, guthverthuer, gottesverächter, flucher und Zänker« (laut Kirchenbuch) [2] 208.
- Nach 1705 ist Thomas Klüpfel, Sohn des Vorigen, als Fährmann tätig; er lässt im Trennfeldischen einen würzburgischen Zollstock umhauen, der seinen Fährumsatz schädigt, und muss darum nach Holland fliehen [2] 208.
- Bis 1722 sind als Fährer Jörg Klüpfel und sein Bruder Thomas tätig [2] 208.
- 1740 heiratet Peter Endres Anna Klüpfel, Schwester der Vorigen, und bekommt damit das halbe Fahr, 1747 dann das ganze [2] 208.
- 1767 kauft Georg Michael Sührer, Büttner aus Urphar, die Ankerwirtschaft und das Fahr [2] 208.
- 1780/85 ist Johann Christoph Büttel Fährer, Ankerwirt, Schultheiß und Viehhändler [2] 209.
- Seit 1785 hat Philipp Friedrich Adelman aus Wertheim, Steinhauer und Ankerwirt, die Fähre; er reißt die alte Gastwirtschaft ab und errichtet das noch stehende Gebäude [2] 209.
- 1802 bis 1825 ist Catharina Adelman, geb. Väth, Witwe des Vorigen, Inhaberin der Fähre [2] 209.
- 1825 bis 1840 ist Georg Michael Adelman, Sohn der Vorigen, Inhaber der Fähre, Ankerwirt und Steinhauermeister [2] 209.
- Ab 1840 ist Valentin Adelman, Sohn des Vorigen, Inhaber der Fähre [2] 209.
- 1860 ist die Fähre direkt dem Gasthaus »Zum Anker« zugehörig und wird im Wert auf 1.000 fl. geschätzt [1] 41.
- Seit 1872 ist Johannes Adelman Inhaber der Fähre [2] 209.
- 1876 verkauft Johannes Adelman das Fährrecht für 154 Mark an Georg Klüpfel, Fährer und Schuhmacher [2] 209.
- 1891 wird das Fährrecht unentgeltlich an die Gemeinde Bettingen abgetreten, Klüpfel bleibt weiterhin als Fährer tätig [2] 209.
- 1897 bis 1900 ist Thomas Schörger Fährer [2] 209.
- 1900 bis 1907 ist Jakob Stockinger als Fährer tätig [2] 209.
- 1907 bis 1914 ist Georg Klüpfel, Sohn des obigen Georg Klüpfel, als Fährmann tätig [2] 209.

- 1914 bis 1923 pachtet Wilhelm Eyrich die Fähre [2] 209.
- 1923 bis 1959 übernimmt Peter Eyrich, Bruder Wilhelms, den Fährbetrieb; nach 1945 versieht er den Dienst ohne Pachtleistung [2] 209.

Literatur:

- [1] K. Reder / C. Selheim / J. Weiß, Der Landkreis Miltenberg um 1860. Amtsärzte berichten aus den Landgerichtlichen Stadtprozellen, Miltenberg, Amorbach, Klingenberg und Obernburg (Würzburg 1999).
- [2] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Trennfeld

M-171,4

Gemeinde: Triefenstein

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Homburg am Main

Gegenüberliegende Gemeinde: Triefenstein

Historiografie der Fähre:

- Zwischen 1303 und 1311 wird die Fähre von Lengfurt nach Homburg-Trennfeld verlegt, wo bereits eine bestand [1] 146; [2] 171.
- 1311 die Fähre geht wieder nach Lengfurt, die Homburger bleibt aber bestehen [1] 146; [2] 171.
- 1438 kommt es wegen des Fährlaibs zum Streit zwischen den Trennfelder und Lengfurter Fährleuten; die Lengfurter Fährer hatten den Laib von Trennfeld gefordert und ihn nach der Weigerung pfänden lassen [5] 166.
- 1511 ist ein Fahrbrief des Würzburger Bischofs überliefert, welcher folgende Regelungen beinhaltet: Jeder der fünf Trennfelder Höfe muss jährlich einen halben Malter Korn und einen Fährlaib, jede der sieben Huben zwei Simmern Korn und alle Lehen fünf Mühlmetzen Korn und einen Fährlaib abgeben; jeder Pfarrer von Trennfeld soll an den vier hohen Feiertagen ein Mittagessen darreichen und ihm zusätzlich noch einen Viertelliter Wein geben; Leute, die »eigen Rauch« haben, sollen zu Weihnachten einen Fährlaib geben und somit ihre »Brödtling« und was sie selbst tragen können kostenlos überführen dürfen; in Notzeiten soll der Fährmann die Trennfelder und Homburger zu jeder Zeit ohne Geld zu verlangen übersetzen [1] 146; [5] 166.
- 1585 werden die Fischer und Fährer verpflichtet, sich bei besonderen Situationen gegenseitig zu helfen: »*dem Fehrn zu helffen. deßgleichen soll der Fehr innen auch zu helffen schuldig sein, unnd darneben vleissig Achtung unnd Aufsehens daraufhaben*« [5] 168 f.
- 1594 Nennung eines »*altes Fahr*« [5] 165.
- 1697 Erneuerung des Fahrbriefes von 1511 mit folgen-

dem Inhalt: Es müssen jeder Homburger Bürger einen Mühlmetzen Korn und einen Laib Brot und jeder Müller fünf Sümra Korn an den Fährer geben; auch die Rettersheimer Bauern und der Propst des Klosters Triefenstein müssen Korn abgeben; dafür dürfen diese die Fähre bei Tag kostenfrei benutzen [1] 146; [5] 166.

- 1710 wird das Fährschiff nach Lengfurt verlegt, um Prinz Eugen von Savoyen überzusetzen [5] 167.
- 1714 werden ein Fahrgut (heute Hauptstraße 42, Trennfeld) und ein Fahracker genannt [5] 165.
- 1746 bezahlt Trennfurt für die Anschaffung eines Fahr-schelchs und einer Fahrbrücke 190 fl., der gleiche Betrag dürfte nochmals von Homburg geflossen sein [5] 167.
- 1748 wird mit Hilfe der Hafenlohrer Fähre die kaiserliche Artillerie übergesetzt, was drei Tage dauert; dafür erhält der Fährmann eine Sonderzahlung [1] 146; [5] 167.
- 1771 werden Zahlungen an einen Schiffbauer in Wertheim genannt [1] 147.
- 1835 sind im Ortsplan Fahracker, Fahrgäßchen und Fahrgut eingetragen [5] 165.
- Mitte des 19. Jh. wird die Fähre regelmäßig von der Schiffbaufirma Zipperich in Marktheidenfeld repariert [1] 147.
- Im 19. Jh. scheint es, dass die Fähre von einem Fährmann aus Trennfeld und einem aus Homburg im wöchentlichen Wechsel betrieben worden ist; die Pacht dauerte drei bzw. sechs Jahre; die Gemeinden stellen gemeinsam die Fahrbrücke, Seile und Ketten, die Fährleute den Kahn [1] 147; [5] 167.
- 1868 belaufen sich die Pachtkosten der Fähre pro Jahr auf 24 fl. [1] 147.
- 1871 wird das alte Fährschiff öffentlich für 40 fl. versteigert und eine bereits gebrauchte Fähre für 125 fl. gekauft [1] 147.
- 1876 Bau einer Kettenfähre durch Schiffbaufirma Georg Weber aus Laudenbach für 1.070 fl., die Kette für 140 fl. [1] 148; [5] 167.
- 1878 werden drei Ringsteine zum Festmachen genannt, welche auch gleichzeitig Anzeiger für Hoch-, Mittel- und Niedrigwasser sind [1] 146.
- Bis 1880 gibt das Kloster Triefenstein seinen Fährkorn, später wird dies in Geld (14,10 Mark) umgewandelt [1] 146.
- 1882 klagt der Postbote, dass er oft auf den Fährmann warten müsse, weil dieser z. B. im Wirtshaus sitzen würde; oft wird auch nur irgendein junger Bursche geschickt, um den Postboten mit dem Nachen überzusetzen [1] 147.
- 1895/1896 Umstellung auf eine Hochseilfähre wegen der Kettenschiffahrt [1] 149; [5] 167.
- 1904 wird die Eisenfähre aus Lengfurt für 2.400 Mark gekauft; die Errichtung der dortigen Brücke erschwert den Erhalt der Fähre [1] 150; [5] 167.
- 1908 sind in einem Ortsplan das Fahrgut (heute Hauptstraße 42) mit Fahracker und eine Fahrgasse wiedergegeben [3] 1 f.

- 1922 wird der Antrag vom Fährmann gestellt, den Fahrkorn in Geldzahlungen umzuwandeln [1] 146.
- 1948 Kauf einer neuen Fähre durch die Fährleute für 30.000 Mark [1] 150.
- 1955 Einstellung des Fährbetriebes, die Fähre wird nach Niedernberg verkauft [1] 150; [5] 168.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Zwischen 1303 und 1311 liegt das Fährrecht bei denen von Reinstein [2] 171; [6] 271.
- 1511 gehört die Fähre dem Bistum Würzburg [1] 146; [5] 166.
- 1697 liegt das Fährrecht offenbar beim Bischof zu Würzburg [1] 146.
- Um 1700 ist Ludwig Müller Fährmann [1] 147.
- 1705 (vermutlich) ist Jörg Albert sen. Fährmann [3] 136.
- 1780 (vermutlich) ist Johannes Schulz Fährmann [3] 127.
- 1783 ist Johannes Ühlein Fährmann [3] 49.
- 1831 ist Johannes Ühlein Fährmann [3] 127.
- 1861 ist Johann Eitel Fährmann [3] 95.
- 1841-1878 ist Johann Martin Fährmann [3] 114. 141. 146.
- 1875 ist Johann Kuhn Fährmann [1] 148.
- 1901 ist Wilhelm Schneider Fährmann [3] 94.
- 1922 ist Anton Eitel Fährmann [1] 146.
- In den 1930er- bis 1940er-Jahren sind Philipp Kuhn und Markus Müller Fährmänner [1] 150.
- Auflistung von 14 Fährmännern ab 1700, allerdings ohne Jahresangaben: Wilhelm Neubauer, Michel Kraft, Hanß Jörg Hertzog, Hanß Jörg Schultz, Jörg Trabel, Johannes Ühlein, Johann Martin, Andreas Eyrich, Johann Martin (Kilians Sohn), Anton Eitel, August Kirchner, Willibald Weis, Wilhelm Schneider und Markus Müller [5] 167.
- 1948 geht die Fähre schleichend in Privatbesitz der Fährleute über [1] 150.

Preise:

- 1878 detaillierte Auflistung des Fährtarifes [1] 147.
- 1882 detaillierte Auflistung des Fährtarifes [5] 166.

Historiografie der Brücke:

- 1945 Errichtung einer Pontonbrücke durch amerikanische Streitkräfte nach der Zerstörung der Brücke in Lengfurt [1] 150.

Sonstiges:

- Ab dem 19. Jh. sollten die Fährleute einen Badeplatz abstecken, an dem auch Nichtschwimmer baden konnten [5] 167.

Sagen zum Mainübergang:

- Hochwürden als Fährer [1] 151.

Literatur:

- [1] L. Huller, Homburg am Main. 1200 Jahre Hohenburg, 880 Jahre Kallmuth-Weinbau, 550 Jahre Stadt Homburg (Würzburg 1982).
- [2] B. Kuhn, Die Fähre an der alten Post- und Handelsstraße. In: E. Müller / B. Kuhn / H. Otremba (Hrsg.), Lengfurt. Ein Schiffer- und Winzerdorf im Wandel der Jahrhunderte (Triefenstein 2008) 169-182.

[3] E. Müller / B. Kuhn, Die Geschichte der Trennfelder Häuser (Trennfeld 2000).

[4] J. Schreiber, Trennfeld (Trennfeld a. M. 1970).

[5] E. Müller / B. Kuhn, Trennfeld am Main. Ein fränkisches Dorf im Wandel der Zeiten (Würzburg 1990).

[6] A. Amrhein, Franconia Sacra. Das Landkapitel Lengfurt (Würzburg 1896).

Lengfurt

M-174

Gemeinde: Triefenstein

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Triefenstein

Gegenüberliegende Gemeinde: Triefenstein

Historiografie der Fähre:

- Es wird eine Furt etwas unterhalb der alten Fährstelle am Main vermutet [2] 169.
- 1102 wird mit der Gründung des Klosters Triefenstein auch das Fährrecht gewährt [2] 171; [7] 38; [9] 192.
- Zwischen 1303 und 1311 wird die Fähre nach Homburg-Trennfeld verlegt [2] 171.
- 1311 geht die Fähre wieder nach Lengfurt [2] 171.
- 1345 Nennung einer »*Fehrin*« [1] 186.
- 1417 Nennung der Fähre: »*Diß Fahr ist von Anfang zu dem Closter kommen und gemeiniglich den Fehrem ad dies vitae (auf Zeit seines Lebens) verlihen wordten, alß circa Annum 1417 wardt es verlihen dem Hanßen Lücklein und sollte jährlich darum zinßen 15 ½ fl. an Festo Nativitatis Christi (Christi Geburt) 15 ½ fl., an Festo St. Johannis Baptistae (Johannes der Täufer) 15 ½ fl.*« [1] 183.
- 1562 wollen die Lengfurter eine weitere »*Bruckhen*« einrichten bzw. von der Herrschaft erhalten [2] 172.
- 1568 beschwert sich der Fährer, dass 1. die Fischer ihm bei Eisgang nicht helfen würden, wie es von alters her ihr Pflicht sei, 2. die Lengfurter ihm zum Teil den »*Fährlaib*« nicht zahlen wollten, 3. er den Weinfahrern hinterherlaufen müsste wegen des Fährlohns und 4. Einwohner von Lengfurt selbst sich, Freunde und Gönner kostenlos über den Main setzen würden (siehe 1624 Bestandsvertrag) [2] 172.
- 1624 wird in einem Bestandsvertrag festgelegt: Der Fährer erhält von jedem Pferdebesitzer in Lengfurt einen Malter Korn pro Jahr, sieben »*Simmera gut Koren*« von jedem in Rettersheim, wenn sie regelmäßig die Fähre nutzen, einen Brotlaib von 6 Pfund von jedem in Lengfurt, Erlabach, Tieffental, Trenfeldt, Rettersheim, Oberwitbach und Altfeldt, außerdem werden ihm die Fahrbrücke und der Fahrschelch vom Kloster gestellt; der Fährer zahlt 50 fl. Pacht, über das Jahr verteilt einen halben Zentner Fisch, soll das Fahrhaus in gutem Zustand halten, Wiesen und Gärten pflegen, er soll die Uferbauten pflegen und Sand aus dem Main schöpfen, wofür er pro Schelch sechs alte Pfennige erhält, er soll die Angehörigen des Klosters und

die mit ihm verbundenen Personen bevorzugt übersetzen, ohne dafür Extralohn zu fordern, ebenso Waren des Klosters, er soll sich von Wirtshäusern fernhalten; wenn der Main »groß« ist (bis zum Ringstein steht), darf er neben dem Fährlaib von den Bewohnern Erlabach, Diefenthal, Oberwittbach und Altfeldt den halben Lohn verlangen; die Fischer mit Lehen des Klosters sollen dem Fährmann bei besonderen Umständen (Heerzüge, schwere Hochwasser bzw. Eisgang) zur Hand gehen; er soll die Fährschiffe pflegen und reparieren, wenn ihm eines verloren geht, soll er es selber ersetzen, er soll sich an der Fähre »vernünftig und fromm« benehmen, er soll Bürgen benennen; das Lehen besteht aus einem Fahrhaus, einem Morgen Wiese an der Fähre und eineinhalb Morgen Gartenland (später noch einem weiteren Fahracker):

»Kunth und zu wissen sey jeder mäglichen, hiemit diesem offenen Brieff, daß der Ehrwürdig und Andächtig Herr Johann Probst des Gottshauß und Closterß zum Trieffenstein, dem Ehrbaren und bescheidnen Michel Seberichen und Magaretha seiner ehlichen Haus frawen, zu einem Fehrern, auff deren angehörig und Eigentümblichen Fahr zu Lengfurt auff und ahn genommen haben, und seind seineß Bestandtß, Bestallung und Verrichtung halben, mit ihme volgendermassen zufrieden worden:

Erstlichen soll Er Fehrer, die gantze Zeit seines wehrenden Bestandtß, der sich auff St. Michaelis Anno 1624 anfahren, und acht Jahr nacheinander, auch solange daß Ihme jetzt ein geantworte Schiff nach verflossenen acht Jahren gehet, wehren soll, seine Wohnung und Unterschleiff, sambt dessen Angehörigen in gedachtem Closter gewöhnlichen Fahrhauß, zu berürten Fahr Lengfurt haben, mehr hat Er Fehrer zu besagtem Fahrhauß, ein Morgen guter Wisen, so nechst am Fahr ligend, dann auch anderhalb Morgen Garten zu seinem besten Nutzen zu gebrauchen.

Fürß ander hat Er Fehrer von iedem, so Pferdelt helt zu Lengfurt, durchß Jahr ein Malter Koren, wie auch sibem Simmer a gut Koren von denen zu Reterßheim, so sie jährlichen von etlichen Gütern dem Fehrer reichen und geben, Er hat auch über diß von Jedem Nachbauren und Haußgeßeß, in folgenden benambten Dörfferen alß Lengfurt, Erlabach, Tieffental, Trenfeldt, Reterßheim, Oberwittbach, und Altfeldt, einen Laib Brodts zu empfangen, sechß Pfundt schwer und Kauffmanßgut, zu dem endt wirdt Ihme die Brücken und der Fahrschelch allein von deß Closterß Kosten gezeugt und beybracht ein geraumbt für alle diese Nutzung vorgeschriben, so Er, Fehrer vom Closter lehensweiß empfangen, und trägt, soll ergeben, und sich verhalten, wie volgt. Erstlich soll Er auß vorgemeltem Fahrhauß und Wisen Garten und Fahr, dem Closter jährlich zinßen fünfzig Gulden jetziger guter Fränkischer Wehrung, alß den Reichßtaler zu 18 Patzen, den Kölnischen zu 20 Patzen und also fort und dieselbe jedes Jahrß uff Mittfasten zum halben, und Michaeliß zum halben Theil unverzüglich erlegen und einantworten, und also, mit erster Zinßbraichung uff Mit fasten schierkünfftigen 1625 Jahrß den Anfang

machen und hernachher jedeß Jahrß so oft und lang, daß ietzbemelt ein geantworte Schiff wehret und gangbar ist, mit welchem sich daran sein Bestandt endten und auß sein soll, im fall die acht Jahr, wie ob gemeldet verflossen. Fürß dritte, soll Er, Fehrer ein halben Centner Mainfisch, so unverschlagen, und Kauffmanßgut, über noch einen Centner wegen der Ihme eingantworteter grossen Fisch weidit 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, Sambstäggen und Fastäggen, jedesmahl zwey oder drey Pfundt, so lang biß erß völlig bezahlt hat unseümig liefern. Fürß vierte, soll er im mehrbesagten Fahrhauß bescheidenlich haußen, daß selbig an Thüren, Wenden, Fensteren, 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 Thünung halten, insonderheit die Wisen am Uffer mit Stickein Weiden und dergleichen also Handvesten, daß sie keineswegß in Abnehmen gerathe.

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, Pflasteren, und dero gleichen wo zu man sein vonnothen haben würdt, allen Sandt aus dem Main schöpfen, und an daß Ufer liefern, und sich hierinnen uff erforderung, willig und gehorsamblich erzeigen und stellen, dafür ihme dann von iedem Schelch voll Sandt sechß alte Pfening soll gereicht und gegeben werden.

Weiter und zum siebten, soll er Fehrer sich am Fahr volgender müssen verhalten, forderst soll er dem Herren Probssten, und einem gantzen Convent, dann auch deß Closterß Angehörige Dineren, sambt und sonderß wie die iederzeit vorhandten sein werden, und änderst rechtmäßige Ursachen über zufahren heilen, bey Tag und Nacht, wie eß die Noturfft iederzeit erfordern wirdt, unverseümblich, ohne einige Verhinderung. Wie auch sonderlich zu Herbstzeiten die Beer, und sonsten durchß gantze Jahr, mit allem Geschirr, wie und mit waß das selbig an daß Fahr gelangen wirdt, hinüber und herüberführen, und damit eß hierzu jedesmahl desto bereiter seyn möge, soll er die Wirtßhäuser und Gesellschafften soviel möglich meiden, wie auch deß Gottßblästerlichen fluchenß und schwerenß, neben deme unnötigen Zancken, gantzlichen und zumahl laiderlichen sich enthalten, Er soll auch deß Closterß an gehörige Zinß, Güldt, und Lehenleuth im Stiff Würtzburg, und der Graffschafft Wertheim gesessen, die sie ihre schuldige Güldt zu gebürenden Zeiten alß, zwischen zweyen unser lieben Frawen Tagen nemblichen Asumptionis und Nativitatis liefern und wehren, ohne Auffhalt führen, und sie deß Jahrlonß freyen, da sie aber darmit biß nach solcher Zeit verzihen, sollen sie, wie andere, gebürlichen Lohn zu geben schuldig seyn, mit wenig soll er sich erzeigen gegen

den Herren Fürstl. Würtzburgischen wie auch Churfürstlich. Maintzischen und der Graffschafft Wertheimb ungehörige Rätthe, Amptleut, Diner zu Roß und Fuß, wie die iederzeit anß Fahr gelangen mögen, die selbe ohne Verzug, wie auch ohne einigen Lohn und Besoldung, vergebeneß zum fürderlichsten, hinüber und herüberführen.

Fürß achte, den bestimbten Fahrlohn betreffent soll er Fehrer sich gegen Inheimischen, mit dem bestimbten Lohn, wie eß jedermahl, nach gelegenheit und grösse deß Mainß, gebreuchig gewesen, und eingenommen worden, settigen und begnügen lassen, und darüber niemanden seineß gefallenß übereinnahmen, daß ob gedachte Fahrkorn von denen zu Lengfurt und Retterßheimb, wie auch die Fahrleib von allen Haußgesessnen, alß Lengfurt, Erlabach, Die ifenthal, Trenfeldt, Retterßheimb, Oberwittbach, und Altfeldt, soll er nach dem gewicht und Kauffmanßgut, zu gebührender Zeit samben, und eintreiben. Im fall aber der Main groß, also daß doppelter Lohn zu erfordern, sollen die von Erlabach, Diefenthal, Oberwittbach und Altfeldt gleicher gestalt halben Lohn geben, die von Lengfurt, Trenfeldt, und Retterßheimb aber, bey ihrem gesetzten Fahrlaiben bestendig bleiben.

Wann eß sich auch fürß neunnde, in solcher seiner Fahrbeständnuß, Zeit begeben daß Heerzüg deren Ortß füruber reiseten, oder der Main sonsten so groß, und dermassen mit Eiß ginge daß ihme daß Fahr allein zu versehen unmöglich, seyndt uff letzt gesetzte fällt die zwölf Lehenhäüßer (Fischlehen) zu Lengfurt, ihme Fehrerern auf seyn erfordern die Handt zu bieten, und genügsamen Beystandt zu leisten schuldig, die wir dann ihme, alß sie in unßerem Lehnbuch mit Nahmen beschriben, so oft sie sich ermelter Schuldigkeit waigern werden, zu gebührendem gehorsam erzwingen wollen.

Fürß zehend, nachdeme Ihme, Fehrerern daß Schiff und der Schelch, auf daß Wasser gesteh worden, soll er eß die acht nacheinander folgende Jahr, und ferner so lang eß gehet, wie auch sein Bestandt, so lang er wehren soll, von ihme allein erhalten, und so oft eß vonnöthen, sambt deß Schelchß, gebessert und gebawet werden, darzu dann vom Closter durchß Jahr durch etlichmahlen ernstliche vermahnung geschehen, auch Ihme in bestimmten acht Jahren weder Brücken oder Schelch, da im mittelß dieser oder jene abgiengen, daß Closter zu schaffen, sondern er selber schuldig seyn soll, biß zum endt der auslaufenden acht Jahren, daß Fahr mit mehrbemelter Fahrbrücken und Schelch zu versehen.

Letztlichen, und fürß eilfte, soll Er, Fehrer beschließlichen, sich mit seinem Weib, und gantzem Gesindt insgemein, gegen den Herren Probst, Convent und gantzen Closter, bey Tag und Nacht in gebür, wie auch gegen Mäniglichen, Ausländischen und Inheimischen also verhalten, und erzeigen, wie Erbaren frommen, Ehe- und Haußleüthen zu thun gebüret und anstehet.

Item bey seinem geleisten Pflichten Ehren und Trewen, soll er dem Closter in allen Dingen getrew und gewehr seyn

dessen frommen werben und Schaden warnen, wo und wieviel er kan, auch unverzüglich bey gedachten Closter anzeigen, so Fuhr oder Handelsleüth, über den Main kommen, oder zu Lengfurt sich auffhalten, denen daß Closter Wein oder Anderß zu verkaufen, oder von denen eß Saltz, Tuch oder andere Wahren zu erkauffen gemaindt.

Bereden hierauf bey unseren wahren Worten Treüwen und Glauben, alle und iede vorgeschriebene Puncten diß Brieffs, treüwlichen nachzu setzen, getreüwlich und ohne gerede.

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 unverschiedenen Bürgen verschriben die Ehrnhaffte und Cantbare, Hannß Conraden, Hannß Schmiden und Philippen Hartman, alle drey zu Lengfurt, wonhafft also und der gestalt da wir beede Eheleüth, oder die unßrige, zu wehrender Zeit über, deß anbefolnen und vertrauten Fahramptß, bey Tag und Nacht wie eß die Noturfft erfordert, nit vleissig und getreüwlich, darauf, Clag erfolgen würdt, abwarten, oder in unßerer ein geraumbten 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 gebührenden Abtrag unsertwegen zuthun, verobligirt verpflichtet und verbunden seyn sollen. Und wir die vorgegabte Bürgen bekennen auch, daß wir also wissender Dingen, unß mit gegenwärtiger Bürgschafft beladen dieselbe gutwilliglich auff und angenommen, versprechen auch, bey unßeren wahren Worten, Ehren Treüwen und glauben, auch Verpfendung unßerer Haab und Gütter, so viel deren hierzu vonnöthen, da eß gedachter müssen in bestimmten Jahren, zu Schulden kombt, wie gebreuchig, Bürgenrecht zu leisten, und zu volziehen, mit Verzeyhung aller Rechtlichen Behülff, Außzüg, ein und Widerrede, so unß Hauptsächeren und Bürgen zum Vorthail dem Closter aber zum Nachtheil und Schaden gereichen mögten, sondern alle geverde und Argelist hindan gesetzt.

Dessen zu mehren Uhrkundt haben wir eingangß gedachte beede Eheleüth, Michel und Margaretha, auch wir die Bürgen, mit underthenigen Vleiß gebetten und erbetten, den Ehren vesten und wohlvorgeachten Herren Adam Otten, Fürstl. Würtzburg. Kellern, Homburger und Remblinger Ambtes, daß er dem Amptß Insigel hierfür getruckt hat welche Siglung ich ietzo gedachter Keller alß ihr vorgesetzte Obrigkeit umb Pitt willen, jedoch mir meinen Erben und Amptß Insigel ohne Schaden, wissentlich geschehen zu seyn bekenne, Geben und geschehen uff Michaeliß, deß sechßzehen hundert, und vier und zweintzigstenjahrß.

Zu dißem Fahr gehören daß Fahrhauß zu Lendfuhr, welches befreyet undt ist der Fehrer, der diß bewohnet ainzig dem Closter unterworfen« [1] 183 ff.

- 1632 beschwert sich der Fährmann, dass schwedische Truppen seine Fährschiffe und einen Teil seines Geldes entwendet haben; er schlägt vor, von den sechs dem Fährmann zustehenden Eichenstämmen eine neue, zweite Fähre zu bauen; anscheinend hat der Fährmann eine Fähre aus Hafenlohr erhalten, die aber zu klein ist [1] 185 f.; [2] 172.

- 1681 erhält ein Schiffbauer in Lohr einen Bauauftrag für eine Fähre: »Kundt undt zu wissen seye mit diesem offenen außgeschnittenen Brieff jedermänniglich, daß endtsbemerkten dato gegen daß Closter Trieffenstein mit Meister Hans Roß, Bürger und Schiffbawren zu Lohr gehandelt und gedingt, daß er nemblich ein neue Fahrbrückhen an wohlgedachte Closterß eygenthümblich Fahr nachher Lengfurth nachfolgender Massen, alleß von guten frischen, kernhafften, durren starckhem und untadelhafftigen Holtz ohne Spünd, 50 Werckschuh lang [ca. 15m] 11 und ein halb Schuhe [3,45m] im Lichten weit, am Geberth [Bord] 3 Schuhe hoch [0,90m] Item rr. paw Sachen und die Spännkorben völlig 3 Zoll dickh einen halben Schuh breit, von lauter ob dem Wasser eychnen Näglen sambt andrem zugehörig Schiffmansarbeit angedachten Fahrbrückhen ohne Mangel fertigen und machen, auch dieselbige 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 eygnen Kosten wider zu endren und zu verbessern schuldig sein, auch mehrermelten Brückhen zum Werckhsatz, so sie zum Werckh gezogen, was für Holtz dran sey, von deß Closterß verordnete Leüthen besichtiget 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 werden. Dagegen Er bey seinen wahren Wordten Trew, Ehr und Glauben mehr gedachter Fahrbrückhen ob anverdingter Massen ohne allen Mangel zu machen verlobt und zugesagt.

Dessen zu wahrer Bekräftigung und Sicherheit willen seint zween gleich lautende Brieff mit einer Handt geschrieben, kerbweiß auseinand geschnitten der eine im Closter aufbehalten, der andere ihme, dem Schiffbawren zu Handten gesteh wordten.

geschehen den 2. November 1681« [2] 175.

- 1690 dauert das Übersetzen über den Main offenbar eine halbe Stunde [5] 44. 47.

- Um 1752 Bittschreiben an den Bischof von Würzburg vom Propst zu Triefenstein wegen der finanziell schlechten Bedingungen für das Kloster durch die Reichspostkutsche: »Durchlauchtigster Reichsfürst Gnädigster Fürst und Herr Herr.

Ewer Hochfürstliche Durchlaucht ruhen gnädigst in gezie-

mender unterthäniger Lieb vortragen zu lassen, waß maßen mich schon sehr oft bey einem Kayserlichen Reichs Oberpostambt Frankfurt beschweret, daß um so weniger mit meiner ohnehin schlecht fundierten Canonie bitteren Schaden, künftighin nachsehen könnte, daß die Begwäagen [Gepäckwagen] (welche schon eine geraume Zeit auf der Strassen gehen und einen jeden Posthalter jährlich vergütet werden) umsonst dahier über Wasser transportiret werden sollen mit denen Postwäagen nur auß 4 Pferden accordiret, anjetzo aber mit 8 bis 10 Pferden sich sehen lassen, in deme mir der Jahresbestand alljährlich verringert und schon über 20 Reichs Thaler gefallen ist wegen größerer Theurung des zum Fahrbrückenbau benötigten Holtzes auch des Eissens und sicheren nicht mehr, sondern auch wegen denen dermalen sehr armen Tagelöhnern selbst und sehr wenigen Passagiers, so dermalen auf dieser Strass ihren Marche nehmen, welchem noch hinzu komt, die über acht und mehrere Jahr gantz überhäuft zu Tag und Nacht ankommende Estaffeten, welche jährlich mir mit 10 fl. gezahlet werden, damit aber von Eingangs bemeldten Postambt zeithero zu Abredung meines erlittenen und noch zu erleydenden Schadens nichts gut gethan werden will, also nehme ich meine Zuflucht zu Euer Hochfürstlichen Durchlaucht selbst mit gehorsambster Bitte, Höchst die selbe werdten aus wahrem Gerechtigkeits Eifer daß billigste Einsehen mit meiner mir untergegebenen Canonie füglich zu disponiren die Höchste Gnad haben, daß wenigstens die Schadloshaltung, welche jährlich anoch mit 10 Reichsthaler gebilliget werden kann, hieraus erfolgen mögt, in welcher Zuversicht ich bin.

Euer Hochfürstlicher Durchlaucht unterthänigst treuegehorsambster Dr. Ambrosius, infulierter Propst zu Triefenstein« [2] 172 f.

- Um 1775 gibt es wohl der Plan, die Fernhandelsstraße gen Norden nach Marktheidenfeld zu verlegen, wodurch die Fähre in Gefahr gerüt; der Propst versucht mit Hilfe eines Vermessers Argumente zu finden, dies nicht zu tun [2] 176 f.

- 1777 Führung eines Rechtsstreits zwischen den Fährleuten/Propst zu Triefenstein und der Kaiserlichen Oberpost zu Frankfurt wegen der Überfahrt [2] 172 ff.

- 1795 besitzt die Fähre im Gegensatz zu anderen Fährorten eine offizielle Legitimation für Militärfahrten, ausgestellt vom Kreisgeneral-Quartiermeisteramt in Nürnberg [8] 46 ff.

- 1816 Antrag auf Errichtung eines Fährhäuschens auf jeder Seite des Mains, dazu wird eine Inventarliste der Hütten aufgestellt [2] 178 f.

- 1826-1836 müssen die Fährleute 650 fl. Pacht, 30 fl. Kanzleigeühren und 12 fl. Amtstaxe pro Jahr zahlen; außerdem die Fähre mit Zubehör selber stellen, sollen 100 »Weidschelche« voll Mainsand pro Jahr liefern und die Fischerei mit kontrollieren [2] 178.

- 1836-1846 erhöht sich die Pachtsumme auf 962 fl. pro Jahr [2] 178.

- 1838 hatte das gesamte Inventar der Fähre einen geschätzten Wert von 1.433 fl. [2] 179.
 - 1839 Auftrag für Neubau einer Fähre zu 725 fl. an einen Schiffbaumeister aus Hafenlohr [2] 179.
 - 1842 Bitte um Nachlass der Pachtgebühren, da sich die Verkehrssituation nachteilig entwickelt hätte durch den Neubau der Straße Würzburg-Lohr-Aschaffenburg, woraufhin die Summe im Jahr 1843 auf 500 fl. gesenkt wird [2] 179.
 - 1844 Aufstellung der Überfahrten über die Fähre (die originale Quelle ist publiziert) [2] 179 f.
 - 1846 Brückeneröffnung in Marktheidenfeld und damit starker Rückgang der Fährnutzung; zugleich 882 fl. Pacht-schulden bei der Herrschaft [2] 180.
 - 1883 wird die Fähre auf Betrieb mit Rollvorrichtung um-gestellt [2] 180.
 - 1895 wird die Fähre wegen der Kettenschiffahrt zu ei-ner Hochseilfähre umgerüstet [2] 180.
 - 1904 wird die Fähre zugunsten der neuen Brücke einge-stellt und nach Homburg verkauft [1] 186; [2] 181.
 - 1945-1954 gibt es nach Sprengung der Brücke wieder eine Fähre [1] 186.
 - 1954 Verkauf der Fähre nach Langenprozelten [2] 181 f.
- Besitzer des Fährrechts und Fährleute:**
- 1102 schenkt der Bischof von Würzburg dem Kloster Triefenstein das Fährrecht [2] 171; [7] 38.
 - 1345 Fährfrau ist »Jutta, dicti Verin de Lengfurt, Besitze-rin vom Bidlinsguett« [1] 186.
 - 1406 ist Hans Lücklein als Fährmann tätig [1] 186.
 - 1417 ist die Fähre im Besitz des Chorherrenstiftes Trie-fenstein, verpachtet an den Fährmann Hanßen Lücklein, den Jungen [1] 183. 186.
 - 1421 besitzt der Fährmann Hanßen Lücklein zahlreiche Weinberge und Grundstücke, welche er von der »alte Fehrin« übernommen hat, vermutlich seiner Mutter bzw. Großmutter [1] 183.
 - 1503 sind Martin Kremer und seine Frau Barbara als Fährleute tätig [1] 186.
 - 1513 sind Thomae Dieterich und seine Frau Elisabeth als Fährleute tätig [1] 186.
 - 1534 ist Hans Dieterich (Sohn von Thomae) als Fähr-mann tätig [1] 186.
 - 1544 ist Heintz Schmelz als Fährmann tätig [1] 186.
 - 1564-1584 ist Philipp Brönner aus Erlach zusammen mit seiner Frau Christina Fährmann [1] 183. 186.
 - 1584 ist Philipp Brönner als Fährmann tätig [1] 186.
 - 1622 ist Hanns Fröhlich aus Trennfeld als Fährmann tätig [1] 186.
 - 1624-1632 ist Michel Seberichen zusammen mit seiner Frau Margaretha Fährmann [1] 183. 186.
 - 1715-1730 ist Andreas Schwerdtfeger aus Heidingsfeld Fährmann; dieser scheint wohlhabend zu sein, da er sei-nen Pachtvertrag mit einem eigenen Siegel bestätigt [1] 183. 186.
 - 1740 ist Stoffel Korzmann als Fährmann tätig [1] 186.

- 1744 ist Daniel Aschauer 26 Jahre lang zusammen mit seinen Söhnen Conrad und Christoph als Fährmann tätig [1] 186.
 - 1753 sind Loenhard Müller und Hans Adam Behl als Fährmänner tätig [1] 186.
 - 1790 ist Caspar Behl als Fährmann tätig [1] 186.
 - 1795 sind Kilian und Caspar Behl als Fährmänner tätig [1] 186.
 - 1798 sind Kilian und Adam Behl als Fährmänner tätig [1] 186.
 - 1803 geht im Rahmen der Säkularisierung das Fahrrecht an das Fürstenhaus Löwenstein-Wertheim-Freudenberg [2] 178.
 - 1804 sind die Brüder Kilian und Kaspar Behl als Fähr-männer tätig [1] 186.
 - 1873 ist der Schiffer Anton Wolz als Fährmann tätig [1] 186.
 - 1795 sind Andreas Väth und seine Schwester Katharina, Witwe des Anton Wolz, als Fährleute tätig [1] 186.
 - 1795 sind der Ankerwirt Joseph Hauber und sein Knecht Mathäus Höchst als Fährmänner tätig [1] 186.
 - Aufzählung aller bekannten Fährmänner bis 1954 in der Literatur publiziert [1] 186.
- Preise:**
- 1619 kostet laut Aussage der Wertheimer Fährleute die einzelne Fahrt 1,5 Pf., für Fremde 2-3 kr., für jeden Wagen und Geschirr mit Holz 1 Turnos (Groschen), Juden werden nach Belieben abgerechnet und bei großem Wasser ver-doppeln sich die Preise [8] 24.
 - 1752 ist eine Rechnung für das Übersetzen der kaiser-lichen Reichspostkutschen überliefert: »Quittung: Von einem hoch-löblichen Kayserlichen Reichs Post- Oberamt Frankfurt seyndt hiesiger Canonie Triefenstein für über Mayn Lengfurth Transportierung Anno 1752 - 60 fl. für den ersten - 40 fl. wegen den zweiten Postwagen - 50 fl. wegen der Ordinari Post - 30 fl. wegen der Journale - 10 fl. wegen der Staffelten - summata 190 fl. rheinisch, sage Einhundertundneunzig Gulten rheinisch, in Kraft dieses bezahlt worden« [2] 172 f.
 - 1760 ist eine Aufstellung der Fährkosten erhalten: »[...] den bestimbten Fahrlohn betreffend, solle er Fährer gegen frembte und auswendige, mit dem Lohn, wie es iedemah-len nach gelegenheit und grösse deß Mainß gebräuchlich gewesen und eingenommen worden, als gemeinlich vom Pferd einen guthen Batzen oder 5 Kreuzer rheinisch. Vom Menschen ein Kreuzer, vom Postpferd mit einein-halb Batzen fränkisch sich sättigen und begnügen lassen, und darüber niemand seineß gefallenß übel nehmen noch beschweren« [2] 175 ff.
 - 1795 sind drei Quittungen für Fährdienste erhalten: »Quittung Über 45 sage vierzig fünf Wägen, welche von dem St. Elisabethiner Hauptfeld-Spittal zu Lengfurth über den Mayn richtig hinüber geschifft worden sind, Leng-furth 8. Oktober 1795«; »Drey Mann et Dienstpferd, wel-che zu Lengfurth über den Maynstrom geschifft worden

sind. Lengfurth, den 4. Oktober 1795«; »Bestätigung Daß die hiesige Überfahrten über den Mayn einen k. und k. Kranken und plessierten Transport von 186 Mann und 41 doppelt bespannten Fuhren übergeführt haben, bestätige hiermit Lengfurth, den 27. September 1795« (in originaler Handschrift publiziert) [2] 175 ff.

- 1825 neue Aufstellung der Fährrkosten [2] 179.

Historiografie der Brücke:

- 1712 Errichtung einer Schiffsbrücke [3] 187.
- 1796 Errichtung einer Schiffsbrücke [3] 187.
- 1812 Errichtung einer Bockbrücke [3] 187 f.
- 1813 Errichtung einer Schiffsbrücke [3] 188.
- 1814 Zerstörung der Brücke durch Eis [3] 188.
- 1899 Errichtung einer Seilbahn [3] 189.
- 1904 Bau der Brücke [1] 186; [3] 189 ff.
- 1945 Zerstörung der Brücke [1] 186; [3] 191.
- 1954 Neubau der Brücke [1] 186; [3] 191 ff.

Sonstiges:

- In den Pachtvertrag wurden ausdrücklich die Ehefrauen mit einbezogen [1] 183.
- Fast alle Pächter stammten aus Lengfurt, außer Philipp Brönnner und Andreas Schwerdtfeger [1] 183.
- Die Pacht dauerte 20, 15, 10 oder 8 Jahre, konnte aber auch lebenslänglich sein [1] 183.
- Ort der Furtwiesen und des Furtweinberges bekannt [2] 169.
- Lengfurt soll seinen Namen von »der langen Furt« haben [2] 169.
- Der Fährer war auch für Fahrten im Auftrag des Klosters entlang des Mains zuständig; für reine Klosterdienste bekam er nur Verzehrgeld, für den Transport von Personen und Waren eine festgelegte Bezahlung [2] 176.

Sagen zum Mainübergang:

- Wildes Heer an der Lengfurter Fähre [4] 601; [6] 235.

Literatur:

- [1] B. Kuhn, Die Fährer zu Lengfurt. In: E. Müller / B. Kuhn / H. Otremba (Hrsg.), Lengfurt. Ein Schiffer- und Winzerdorf im Wandel der Jahrhunderte (Triefenstein 2008) 183-186.
- [2] B. Kuhn, Die Fähre an der alten Post- und Handelsstraße. In: E. Müller / B. Kuhn / H. Otremba (Hrsg.), Lengfurt. Ein Schiffer- und Winzerdorf im Wandel der Jahrhunderte (Triefenstein 2008) 169-182.
- [3] E. Müller / H. Otremba, Lengfurter Mainbrücken. In: E. Müller / B. Kuhn / H. Otremba (Hrsg.), Lengfurt. Ein Schiffer- und Winzerdorf im Wandel der Jahrhunderte (Triefenstein 2008) 187-193.
- [4] E. Müller / B. Kuhn / H. Otremba (Hrsg.), Lengfurt. Ein Schiffer- und Winzerdorf im Wandel der Jahrhunderte (Triefenstein 2008).
- [5] H. Winter, »... kein Pferd gesattlet, kein Postillion gestiefelt.« Visitationsberichte von 1690 bis 1712 über die Poststationen zwischen Frankfurt und Würzburg. Unser Kahlgrund. Heimatbuch für den ehemaligen Landkreis Alzenau 1997, 43-48.

[6] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

[7] W. Strömer, Marktheidenfeld. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 10 (München 1962).

[8] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

[9] G. Link, Klosterbuch der Diözese Würzburg. II.: Geschichte der übrigen Klöster und klösterlichen Institute (Würzburg 1876).

Marktheidenfeld

M-179,4

Gemeinde: Marktheidenfeld

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1612 werden zerschlagene Fahrgüter im Besitz des Hochstifts Würzburg, Amtskellerei Remlingen, genannt [6] 134.
- 1619 kostet laut Aussage der Wertheimer Fährleute die einzelne Fahrt 1,5 Pf., für Fremde 2-3 kr., für jeden Wagen und Geschirr mit Holz 1 (Groschen), Juden werden nach Belieben abgerechnet und bei großem Wasser verdoppeln sich die Preise [9] 24.
- 1903 existiert neben der Brücke eine Nachenfähre [10] 116 f.
- In den 1920er- bis 1930er-Jahren besteht eine Fähre an der Fahrgasse [7] 79.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Ca. 1920- bis 1930er-Jahre Familie Lermann [3] 68; [7] 79.

Historiografie der Brücke:

- 1673 Errichtung einer Schiffsbrücke [2] 37.
- 1796 Errichtung einer Schiffsbrücke [2] 37.
- 1808 Errichtung einer Schiffsbrücke [2] 37.
- 1812 Errichtung einer Schiffsbrücke (über die vermutlich auch Napoleon übersetzte) [2] 38.
- 1813 wird die Schiffsbrücke zu einer Dauereinrichtung [2] 38.
- 1814 Zerstörung der Schiffsbrücke durch Eisgang und späterer Wiederaufbau für ein Jahr [2] 38.
- 1836/1837 Beginn des Baus der Brücke [1] 99; [3] 13; [4].
- 1845/1846 Fertigstellung der Brücke [1] 99; [3] 13; [4].
- 1895 Bau einer Pontonbrücke während eines Manövers [3] 13.
- 1945 Sprengung der Brücke [3] 146; [5] 32.
- 1945 Wiederaufbau der Brücke durch die US-Army [3] 146; [5] 32.

Sagen zum Mainübergang:

- Das wilde Heer fliegt über den Main [8] 245.

Literatur:

- [1] G. Trunk, Marktheidenfelder Chronik (Marktheidenfeld 1978).
- [2] L. Scherg, Fischer und Schiffer in Marktheidenfeld. 1683-1983 (Marktheidenfeld 1983).
- [3] H. Bröstler, Marktheidenfeld 1900-2000. Bilder aus 100 Jahren 1 (Marktheidenfeld 2000).
- [4] O. A., Die neue Brücke bei Markt Heidenfeld (Leipzig 1845).
- [5] J. Hasenfuß, Marktheidenfeld in Vergangenheit und Gegenwart (Marktheidenfeld 1964).
- [6] W. Strömer, Marktheidenfeld. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 10 (München 1962).
- [7] H. Bröstler, Alte Ansichtskarten von Marktheidenfeld. Ein Spaziergang durch das alte Marktheidenfeld (Marktheidenfeld 1985).
- [8] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).
- [9] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).
- [10] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Hafenlohr

M-182,6

Gemeinde: Hafenlohr

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1324 erste Erwähnung der Fähre: »*naugii trans Mainum*« [4] 5. 7. 11.
- Wohl in den 1570er-Jahren (nicht, wie in der Literatur angegeben, 1548) befiehlt der Würzburger Bischof Julius Echter, dass das Fahr und die Wiese des aufgelösten Klosters Mattenstatt als Erblehen für 1 Sommerhuhn und 5 fl. Handlohn jährlich vergeben werden sollen [3] 61; [4] 8.
- 1594 lässt der Bischof von Würzburg eine neue Fähre erstellen [4] 5. 11.
- 1599 wird gesagt, dass die Fähre auf zwölf Jahre verpachtet wurde für 16 fl. jährlich; die Fährleute können das Fährhäuschen mit dazugehörigem Garten, insgesamt 10,5 Morgen Feld auf unterschiedlichen Grundstücken, mehrere Wiesengrundstücke und 6,25 Morgen Ellern (vermutlich Erlenwald) nutzen; für die Grundstücke sind die Fährleute bzw. das Rothenfeler Spital verpflichtet, an die Kirche zu Hafenlohr jährlich ein Pfund und an die Kirche in Karbach zwei Pfund Wachs zu geben; sie erhalten den Fährlaib aus den Orten Hafenlohr, Birkenfeld und Karbach; sie sollen die Fährbrücke »wesentlich unnd beülich« halten [4] 5. 12 f.
- 1602 wird gesagt: »16 fl. geben jährlich beede Fahrer zu Havenlor Hans Wagner und Philipp Greser von dem Fahr zum Bestand; dazu sei zugemessen die Fahrleib zu Hovenlor, Carbach und Birkenfeld; dann auch uff die 9 Morgen Artfeld und 6 Morgen steiniger Wiesen bei dem Kloster Mattenstatt gelegen und ist dann solches Fahr uff 12 Jahr verliehen worden, doch daß sie die Brücken wesentlich und baulich holten; endet solcher Bestand sich Anno 1607« [3] 61; [4] 8. 12.
- 1607 erhält der Fährmann ein Wohnhaus, muss dieses aber in einem guten baulichen Zustand erhalten und am Ende seiner Pachtzeit so übergeben wie empfangen; er musste 56 fl. für den Neubau der Fahrbrücke und des Schelches bei einem Schiffbauer in Lohr dem Amt Rothenfels erstatten, je eine Hälfte 1607 und die andere an Pfingsten 1619; Reparaturkosten an der Fähre musste er selber tragen, das Holz dafür wurde aber aus dem bischöflichen Wald gestellt; er erhält 9,5 Morgen Acker beim Kloster Mattenstatt und 6 Morgen »steiniger« Wiesen; er erhält jährlich einen Malter Korn vom Amtshaus zu Rothenfels, dafür werden deren Angehörige kostenlos übergesetzt; vom Pfarrer zu Karbach erhält der Fährmann ½ Malter Korn; zwei Einwohner aus Hafenlohr werden als Bürgen für den Fährmann benannt [4] 13.
- 1632 wird anscheinend das Fährschiff nach Lengfurt verlegt [1] 172.
- Ab 1635 wird dem Fährmann ein Pachtnachlass um 4 fl. auf 12 fl. jährlich gewährt, weil keine Fahrbrücke mehr vorhanden ist [4] 14.
- 1642 bis 1644 wird das Fährrecht nicht vergeben [4] 5. 14.
- 1645 wird die Fähre wieder an zwei Fährleute vergeben, aber nur für drei Jahre und 16 fl. jährlich [4] 14.
- 1653 beträgt der Pachtzins 20 fl. [4] 14.
- 1666 müssen die Fährleute ein Darlehen »zu bestellung des fahrs« von 20 fl. aufnehmen [4] 15.
- 1668/69 werden Reparaturen am Fahrhaus für 12 fl. 5 U. 1 kr. durchgeführt [4] 15.
- 1669 beträgt die Jahrespacht 17 fl. [4] 15.
- 1670 sind die Grundstücke von 1607 immer noch zum Fahr gehörig [4] 14.
- 1682 beträgt die Jahrespacht 20 fl.; der Fährmann muss für die Kosten am Schelch und allem Dazugehörigen alleine aufkommen; dem Kloster Neustadt muss er als jährlichen Gült 2 Metzen Korn zahlen [4] 15.
- 1683 erhält der Fährmann ½ Malter Korn vom Amt Rothenfels für das Übersetzen der Bediensteten [4] 13.
- 1700/01 beträgt die Jahrespacht 18 fl. [4] 15.
- 1701 wird ein Erbbestandbrief ausgestellt: »*Erb-Bestandbrief über das Mainfahr zu Hafenlohr 1701 (Grundbuch) Lehenmachung Johann Pfeuffers zu Hafenlohr über das Mainfahr samt zugehörigem Häuslein und Gütern alldort, so zu ewig Zeiten jedes Jahr auf Martini 28 fl. an Geld für Zins geben soll nebst 2 1/2 Pfund Wachs beiden Gotteshäusern zu Karbach und Hafenlohr, dann 6 Pf. für*

Beet dem Dorfe Hafenlohr und 2 Mtz. Korngült dem löbl. Benediktinerkloster Neustadt a. M. Zu wissen und kund sei männiglich denen dieser Brief zukommt, denselben sehen, lesen oder werden lesen hören, daß nämlich mit gnädigstem Vorwissen und Verwilligung des Hochwürdigsten, des hl. römischen Reiches Fürsten und Herrn, Herrns Johann Philipps, Bischofs zu Würzburg und Herzogs zu Franken etc. im Namen des Spitals zu Rothenfels Johann Georg Büttner derzeit Pfarrer und mit Johann Kaspar Billinger, Spitalverwalter, des gedachten Spitals eigentümlich gehöriges Mainfahr zu Hafenlohr mit dem dazugehörigen Fahrhäuslein samt daran stoßendem Garten und Rain, dann 5-6 Morgen Wiesen, worunter die Hälf mit Stein und Kieß überführt, nebst 57 Ruten Kappesflecken und Wieselein in 4 Stücklein, item 9 Morgen Ackerland, 22 Morgen allerhand buschig Gehölz, worunter der Pfaffenacker samt der Fahrtsfronheit, Fahrleib mit anderen Rechten und Gerechtigkeiten, wie solches das Kloster Mattenstatt und das Rothenfeler Spital von langen Jahren her ruhig possediert und genossen hat, dem ehrsamem Hans Pfeuffer, Bürger und Schiffsmann zu Hafenlohr und Anna seiner ehelichen Hausfrau zum rechten Erb und Zinslehen für und um achtundzwanzig Gulden sage 28 fl. fränkisch, den Gulden zu 15 Batzen oder 28 Schillingen gerechnet jährlichen Zins auf ewige Zeiten auf Termini Martini Episcopi dieses instehenden Jahres anfangend gemeldetem Spital oder dessen zeitlichem Verwalter zu zahlen, ist verkauft und unwiderflichem Kaufe abgegeben worden solcher und dergestalt, daß Käufer Hans Pfeuffer über die kontrahierten 28 fl. Zins noch von obgedachtem Spital wissentlich und wohlbedächtig ab und auf sich genommen hat, jährlich 12 Batzen statt 2 Pfund Wachs dem Gotteshaus zu Karbach und 7 Schillingen für ein halb Pfund dem Gotteshaus zu Hafenlohr, nebst 2 Metzen Korngult dem löblichen Benediktiner-Kloster nach Neustadt am Main zu zahlen und zu entrichten; dann 6 Pf. Beet dem Dorfe Hafenlohr wegen des sogenannten Pfaffenackers und soll gedachtes Fahr mit allen obspezifzierten Gütern und Zugehörung dem gemelten Spital hiefür Zins und lehnbar verhaftet bleiben, auch daran weder Käufer noch seine Erben eines ohne das andere zu verkaufen oder zu veralienieren Macht haben. Im Verkaufsfall aber soll zu jeder Zeit dem Spital allein das gewöhnliche Handlohn als von 100 Gulden fünf Gulden entrichtet werden, als dessen Lehen allein dieses Fahr und dazu gehörige Güter sein und verbleiben sollen; auch wird hauptsächlich damit bedungen und dem Spital vorbehalten, alle in das Spital gehörige Personen ohne Entgelt her und hinüberzufahren und 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.

Solchem nach bekenne ich Hans Pfeuffer, Bürger und Schiffsmann zu Hafenlohr und mit mir Anna, meine eheliche Hausfrau, für uns, unsere Erben und Erbnehmer in Kraft dieses Briefes, daß wir in dieses Lehens-Kauf wissentlich und wohlbedächtig eigenwilligt und uns zu unserem besten Nutzenswillen eingelassen, auch obgemelte Beschwernis auf gedachtem Fahrgut mit des Spitals darauf habender Handlohngerechtigkeit zu entrichten, freiwillig angenommen haben, auch sonst alles tun und lassen sollen, was ehrlichen Erblehensleuten von rechtswegen zu tun und zu lassen eignet und gebührt, alles getreulich und ohn Gefährde [...] Adam Valentin Bartholomei, fiscalis m. ppr.« [3] 61 f.; [4] 5. 8 f. 12 f. 15 f.

- 1715 hat der Pächter einen Schuldenrückstand in Höhe von 105 fl.; es wird versucht, das Erblehen an jemand anderen zu vergeben, dazu kommt das Fahr wieder an das Spital, und das Fahrgeschirr des Fährmanns wird verkauft, um die Schulden zu decken; bei der Neuvergabe wird schließlich die jährliche Pacht von 28 fl. auf 22 fl. gesenkt [4] 16.

- 1735 gehören zum Fahr 4 $\frac{3}{4}$ Morgen 2 Ruten Wiesen »beim Kloster Mattenstatt«, $\frac{1}{4}$ Morgen 17 Ruten vermutlich Garten, 9 Morgen Acker »an der Mattenstatt«, 6 Morgen 10 Ruten Ellern (vermutlich Erlenwald) und 16 Morgen 47 Ruten vermutliche Waldflächen [4] 14.

- 1748 helfen die Fährleute von Hafenlohr in Trennfeld, die kaiserliche Artillerie überzusetzen, was drei Tage dauert [2] 167.

- Zu Beginn des 19. Jh. beträgt die Jahrespacht 35 fl. [4] 15.

- 1814 gehören zum Fahr das Fahrhäuschen mit Garten, 5 Morgen Wiesen (die Hälfte ist mit Stein und Kies bedeckt), 57 Ruten Wiesen, 9 Morgen Ackerland und 22 Morgen Buschwerk [4] 14.

- 1841 erhält der Fährmann 1 Malter Korn und 24 Maß Wein vom fürstlichen Rentamt in Neustadt, vermutlich ursprünglich für das kostenlose Übersetzen der Angehörigen und Bediensteten, allerdings ist dies zu diesem Zeitpunkt nicht mehr bekannt [4] 13.

- 1888 wollen die Fährer »Strike«, weil sich das Fahr nicht mehr rentiere [3] 62 f.; [4] 9.

- 1901 stellt der Fährmann die Fähre kurzzeitig ein [4] 18.

- 1903 existiert eine fliegende Brücke mit Baumbetrieb [5] 118 f.

- 1912 wird der Fährbetrieb aus Krankheitsgründen kurzzeitig eingestellt [4] 5. 18.

- 1912 wird das Fahrgut mit allen Grundstücken (1,657 Hektar) für 5.000 Mark verkauft [4] 25.

- 1921 wird eine neue Fähre angeschafft [4] 5.

- 1925 beträgt die Pacht 300 M (der gesamte Pachtvertrag ist publiziert) [4] 26. 36 f.

- 1929 wird nachträglich eine Zulassungsgenehmigung erteilt [4] 5.

- 1945 wird die Fähre (angeblich) durch deutsche Soldaten gesprengt, aber noch am 2. Mai 1945 eine neue Fähre bei der Bayerischen Schiffbaugesellschaft Schellenberger in Erlenbach für 11.200 RM bestellt; bei einer Länge von 22 m (inkl. Landebrücken), einer Bodenbreite von 4 m und einer Seitenhöhe von 1,15 m hatte sie eine Ladekapazität von 20 t [4] 5. 25.
 - 1957 wird ein Personennachen für 22 Personen für 1.800 DM gekauft [4] 25.
 - 1964 lehnt die Gemeinde Karbach den Zuschuss für die Reparatur der Fähre ab [4] 5. 25.
 - 1966 wird die Hochseilfähre stillgelegt, der Verkehr mit dem Schelch soll aber weitergehen [4] 5. 19f. 23.
 - 1967 wird die Fähre für 1.200 DM an die Personenschiffahrt Herz in Wertheim verkauft [4] 5. 23. 25.
 - 1971 wird auch der Nachen für 500 DM verkauft [4] 25.
- Besitzer des Fährrechts und Fährleute:**
- 1324 gehören $\frac{3}{4}$ der Fähre dem Kloster Neustadt am Main und $\frac{1}{4}$ dem Bruder/Mönch Wolfram in Mattenstatt, nach dessen Tod fällt dieser Teil aber wieder zurück an das Kloster Neustadt, dem dieser Teil vorher bereits gehörte [4] 5. 7. 11.
 - Vor den 1570er-Jahren gehörte das Fährrecht wohl dem aufgelösten Kloster Mattenstatt [3] 61.
 - Nach den 1570er-Jahren werden die Güter des Klosters Mattenstatt und auch das Fährrecht dem Bistum Würzburg einverleibt [3] 61.
 - 1594 gehört das Fährrecht dem Spital Rothenfels [4] 11.
 - 1595-1607 werden Hans Wagner und Philipp Greßer Pächter des Fährrechts [4] 5. 11 f.
 - 1601 ist Hans Wagner alleiniger Pächter des Fährrechts [4] 5.
 - 1607-1619 ist Hanssen Wagnern Pächter der Fähre [4] 13.
 - 1645 übernehmen Claus Hirdt (Hurd) und Endres Schneider die Fähre [4] 5.
 - 1653 ist nur noch Claus Hirdt als Fährmann tätig [4] 5. 14.
 - 1664 pachten Claus Hurd und Endres Schneider die Fähre [4] 14.
 - 1666 sind Endres Schneider und Michael Pfeuffer als Pächter belegt [4] 5. 15.
 - 1669-1681 ist Michel Pfeuffer Pächter des Fährs [4] 15.
 - 1682 ist Hansjacob Öhlenschläger Fährmann [4] 5. 15.
 - 1701 bekommt der Hafenlohrer Bürger und Schiffmann Johann Pfeuffers zusammen mit seiner Frau das Fähr als Erblehen durch den Bischof von Würzburg und das Spital Rothenfels verliehen [3] 61 f.; [4] 5.
 - 1828 übernimmt die Stadt das Fährrecht vom Spital Rothenfels [4] 5.
 - 1886 ist der Fähr noch immer in der Hand des Spitals Rothenfels [3] 62; [4] 9.
 - Bis 1912 sind Philipp Pfeuffer (74 Jahre alt und gichtkrank) und Adam Markus Greser (hatte ein Augenleiden) an der Fähre tätig [4] 18.

- 1912 wird das Fährrecht an Adam Markus Greßer verkauft [4] 5.
- 1921 ist Adam Hemmerich als Fährmann tätig [4] 5.
- 1925 übernimmt Michael Stefan Scherg den Fährbetrieb [4] 5.
- 1925-1957 ist Vinzenz Scherg als Fährmann tätig [4] 5. 19.
- 1957 ist August Scherg als Fährmann tätig [4] 5.
- 1957-1960 ist Helmut Scherg als Fährmann tätig [4] 5.
- 1960-1966 ist Georg Scherg als Fährmann tätig [4] 5. 19.

Preise:

- 1922 sind die Fährpreise publiziert [4] 29.
- 1923 sind die vor- und nachinflationären Fährpreise publiziert [4] 30f.
- 1949 sind die Fährpreise publiziert [4] 32.

Sonstiges:

- Bei einer Ausgrabung des Klosters Mattenstatt 1983 sind angeblich auch die Wegbegrenzungssteine der Fähre freigelegt worden [4] 11.

Literatur:

- [1] B. Kuhn, Die Fähre an der alten Post- und Handelsstraße. In: E. Müller / B. Kuhn / H. Otremba (Hrsg.), Lengfurt. Ein Schiffer- und Winzerdorf im Wandel der Jahrhunderte (Triefenstein 2008) 169-182.
- [2] E. Müller / B. Kuhn, Trennfeld am Main. Ein fränkisches Dorf im Wandel der Zeiten (Würzburg 1990).
- [3] J. Hasenfuß, Hafenlohr, Windheim und Marienbrunn. Aus der Vergangenheit in die Gegenwart (Hafenlohr 1974).
- [4] G. Schüll, Dokumentation. Die Fähre Hafenlohr (Hafenlohr 2012).
- [5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Rothenfels

M-185

Gemeinde: Rothenfels

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Zimmern

Gegenüberliegende Gemeinde: Marktheidenfeld

Historiografie der Fähre:

- 1540 Nennung des Fährs im Besitz der Rienecker, das Würzburger Hochstift gibt dem Fährer ein Zugeld, damit das Hofgesinde kostenlos übergesetzt werden kann [3] 191.
- 1551 Beschwerde über die schlechte wirtschaftliche Lage des Fährs; es wird vereinbart, dass jeder Bürger und Einwohner von Rothenfels, welcher Äcker auf Zimmerner Seite hat, 3 Pfennige und einen Brotlaib pro Jahr an den Fährmann geben muss; wer keine Äcker hat, soll wie von alters her 2 Pfennige und einen Brotlaib geben; für fremde

Arbeiter muss pro Tag 1 neuer Heller gezahlt werden; einen Wagen überzusetzen, kostet 1 Schilling, jeder Karren 3 Pfennige; jeder Bürger durfte mit seinem eigenen Schelch übersetzen, aber keine anderen Personen oder Besitztümer (der Schelch darf auch nicht verliehen werden); wenn den Arbeitern auf der anderen Seite des Mains das Essen um 7, 11 und 15 Uhr gebracht werden soll, sollen sich die Überbringer gleichzeitig an der Fährre einfinden [3] 191 f.

- 1598 werden die Fährtarife bestätigt, zudem erhält der Fährmann zum Bau des Fährschelchs zwei Bäume aus dem Bürgerwald; er wurde verpflichtet, nur fähige Männer als Fährknechte anzustellen, und war für deren Taten verantwortlich; der Fährmann hatte alle Kirchgänger am Sonntag ungesäumt überzusetzen; Bürger der Stadt Rothenfels, die im Auftrag der Stadt unterwegs waren, waren kostenlos überzusetzen [3] 192.
- 1659 sind die Fährbrücke und der Fährschelch in einem sehr schlechten Zustand; die Herren von Rieneck werden aufgefordert, die schadhaften Boote reparieren zu lassen, können dies aus finanziellen Gründen aber nicht tun und geben das Fährlehen an das Hochstift Würzburg [1] 114; [3] 192.
- Ab 1659 erhält der Fährmann jährlich 1,5 Malter Korn vom Hochstift Würzburg für seine Fahrten, dafür sind alle Fahrten für das Hochstift Würzburg unentgeltlich; pro Haushalt in Rothenfels erhält der Fährmann einen Brotlaib, von Bürgern mit Weinberg auf der Zimmerner Seite 3 Pfennige, von Zimmerner Bürgern 2 Pfennige und den Fährlaib; auch für Güllieferungen von Karbach, wo der Fronhof, der Erlenbacher Hof und die Schädenmühle liegen, von Ansbach, Waldzell und Steinfeld sind bestimmte Mengen Kornes als Fährlohn zu leisten [3] 192 f.
- 1787 werden bei dem Schiffbauer Joseph Weis in Lohr die Fährbrücke repariert und der Fährschelch neu gesohlt (vermutlich neuer Boden); zudem baut er einen neuen breiten Schelch (kleine Brücke) für 190 Reichstaler; die Stadt war verpflichtet, jährlich 35 fl. für die Fährre an das Bistum abzugeben sowie Beamte/Bedienstete, Fuhrwagen und Militärfahren kostenlos überzusetzen; die Stadt versteigert meistbietend für sechs Jahre die Fährre (Temporalbestand); der Ersteigernde muss eine Bürgschaft von 800 fl. leisten; die Stadt übernimmt den Unterhalt des Fährgerätes [3] 193.
- 1791 wird verboten, den Fährschelch zum Waschen der Wäsche zu benutzen [3] 196.
- 1845 beschwert sich der Fährmann, dass die nächtlichen Rufe der Schiffsleute ihn stören und er nicht wisse, ob Kundschaft übergesetzt werden will oder nicht [3] 189.
- 1859 soll ein Fährhäuschen auf der Rothenfelder Seite aufgestellt werden, was allerdings nicht geschieht [3] 194.
- Bis 1870 werden die Richtlinien zur Verpachtung immer komplizierter, sodass sie nun 28 Punkte umfassen (u. a. Preise und wie oft das Fährgeschirr zu reinigen ist; Fährgäste dürfen nicht länger als 15 Minuten auf das Übersetzen warten müssen; die Fährre darf nicht zum Schwemmen

der Schafe genutzt werden; für die Überfahrt von Gemeindeausschussmitgliedern von Roden, Waldzell und Steinfeld, welche Dienstgeschäfte erledigen, und von Boten zum fürstlichen Herrschaftsgericht und Rentamt entrichtet die Gemeinden einen Pauschalpreis an den Fährer [3] 193.

- 1871 wird ein Fährhäuschen auf der Zimmerner Seite errichtet [3] 194.

- 1873 kauft die Stadt Rothenfels eine fliegende Brücke aus der Stadt Schweinfurt für 2.160 fl. und errichtet diese [3] 194.

- 1895 Errichtung eines Hochseils für die Fährre aufgrund der eingeführten Kettenschiffahrt [3] 194.

- 1934 sinkt die Fährre infolge eines Unwetters, kann aber vom Reichsarbeitsdienst geborgen werden [3] 194 f.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1540 im Besitz der Voiten (Vogte) von Rieneck [3] 191.

- 1551 Fährer Bastian [3] 191.

- 1659 geht das Fahr per Vertrag von den Rieneckern an das Hochstift Würzburg über; die Rienecker behalten aber das Recht, kostenlos ihre Nachkommen und Diener überzusetzen [1] 114; [3] 192 f.

- 1786/1787 verleiht der Würzburger Fürstbischof der Stadt Rothenfels die Mainfahr als Erbbestand [3] 193.

- 1787 ist Franz Kallenbach Fährmann [3] 193.

- 1843 wird der Fährer Harth genannt [3] 189.

- 1934 ist Philipp Obmann als Fährmann tätig [3] 194.

Historiografie der Brücke:

- 1880 Planungen für eine Brücke, wegen der Kosten allerdings verworfen [3] 195.

Sonstiges:

- 1843 wird der Fährmann eingesetzt, um Reisende von den Dampfschiffen an Land und zurück zu bringen [3] 189.

Literatur:

[1] G. Christ, Lohr am Main. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 34 (München 2007).

[2] W. Mogge, Rothenfels. Burg Rothenfels (Regensburg 2009).

[3] P. Kolb, Rothenfelder Chronik. Die Geschichte der kleinsten Stadt Bayerns (Würzburg 1992).

[4] W. Brod, Aus der Geschichte der Fischerzunft Rothenfels am Main (Würzburg 1982).

Neustadt am Main

M-190

Gemeinde: Neustadt am Main

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Erlach

Gegenüberliegende Gemeinde: Neustadt am Main

Historiografie der Fährre:

- 1748 wird ein Fährhaus genannt, welches dem Kloster gehört [1] 135.

- 1891 wird eine Fährre einschließlich der Bognachen für 1.200 Mark aus Obernburg gekauft [3] 273.

- 1903 existiert eine fliegende Brücke mit Hochquerseilbetrieb [5] 118f.
- 1938 wird die Fähre von Hochseil- auf Motorbetrieb umgestellt [2] 53.
- 1971 Ende der Fähre [2] 51.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1748 das Benediktinerkloster Neustadt [1] 135.
- 1971 ist Josef Ulrich der letzte Fährmann [2] 51.

Historiografie der Brücke:

- 1971 Bau des Fußgängersteges [2] 51 ff.

Sagen zum Mainübergang:

- Die heilige Gertraud geht über den Main [4] 247.

Literatur:

[1] G. Christ, Lohr am Main. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 34 (München 2007).

[2] E. Haindl, Neustadt am Main. Biographie eines Dorfes (Würzburg 1994).

[3] H. Strasser, Wege über den Main – Obernburg. Aschaffener Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Unterraingebietes 16, 1993, 269-300.

[4] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Pflochsbach

M-194

Gemeinde: Lohr am Main

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Rodenbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Lohr am Main

Historiografie der Fähre:

- 1830 Nennung einer Fähre [1] 397.
- 1839 Nennung eines Fährmanns [3] 191.
- 1840 Nennung einer Überfahrt [4] 200.
- 1903 existiert eine Nachenfähre [2] 118f.
- 1907 Nennung eines Fährmanns [3] 191.

Literatur:

[1] A. Rottmayer, Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter-Mainkreis des Königreichs Bayern (Würzburg 1830).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] A. Ruf, 800 Jahre Pflochsbach und Sendelbach. 1192-1992 (Lohr a. M. 1992).

[4] F. Keller, Aus der guten alten Zeit der Stadt Lohr und ihres Landkreises. Heimat- und volkskundliche Abhandlungen (Lohr a. M. 1949).

Lohr am Main

M-198

Gemeinde: Lohr am Main

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Sendelbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Lohr am Main

Historiografie der Fähre:

- Ruf vermutet eine Gründung der Fähre bereits im 8. Jh. [1] 92; [2] 198.

- 1444 wird von sieben Fahrgütern in Lohr/Sendelbach gesprochen [1] 91; [2] 193.

- 1447 existiert ein Lehnsbrief zur Fähre; die Fährleute sind verpflichtet, dass für einen freien Abfluss des Brun- nens oberhalb des Dorfes zu sorgen und ihn alle 14 Tage zu fegen [1] 91; [2] 105. 285; [4] 282.

- 1494 wird im Sendelbacher Weistum von sieben Fahr- gütern in Lohr und fünf in Sendelbach, vermutlich zur Fähre gehörenden Flurstücken, gesprochen; die Aufgabe der Fährleute wird wiederholt: »§. 5. Item sie weisen, dasz der bronn oberm dorf ein frei flosz haben soll, schlägt in Main; dasselbig flosz sollen die fehrer alle 14 tag fegen. wo sie das nit thäten, so sollen sie einem keller in aller maasz thuen als einer der im dorf unbuwiglich säsze, und zum stab und zur hand gehen, als von alter herkommen ist« [2] 21. 193; [4] 282; [6] 57.

- 1498 sind drei Lehensbriefe zur Fähre bekannt [2] 193.

- Im 15./16. Jh. war die Fähre wohl ein Erblehen, welches nach dem Tod des Lehensinhabers immer wieder neu ver- geben wurde [2] 193.

- 1517 ist ein Lehensbrief zur Fähre bekannt [2] 193; [4] 282.

- 1518 ist ein Lehensbrief zur Fähre bekannt [2] 193.

- 1519 sind drei Lehensbriefe zur Fähre bekannt [2] 193.

- 1537 wird die Aufgabe der Fährleute, den Brunnenab- fluss sauber zu halten, nochmals im Weisthum wiederholt [6] 59.

- 1616 wird das Fahrgut neugebaut und eine Wirtschaft eingerichtet [2] 285.

- 1640 wird von fünf Lohrer und sieben Sendelbacher Erblehensnehmern gesprochen; jeder darf an einem Mo- nat des Jahres das Fahr betreiben (später wird eine Auftei- lung 2/2 vorgenommen) [2] 193.

- Mitte des 17. Jh. beläuft sich die Jahrespacht für die Fähre auf 8 Schillinge und 2 Malter Korn; für eine neue Fahrbrü- cke dürfen sich die Fährer unentgeltlich vier Eichenstämme (ca. 52 cm × 16 m) aus dem zum Königsforst Spessart ge- hörenden Rothenberg schlagen, für einen Breitschelch ei- nen; Fahrbäume waren auch umsonst [1] 92; [2] 193. 198.

- 1775 ist ein Lehensbrief erhalten: »Wir Friedrich Carl Joseph von Gottes Gnaden des heiligen Stuhls zu Mainz Erzbischof des heil. römischen Reichs durch Germanien Erzkanzler und Churfürst, Bischof zu Worms.

Bekennen und thun kund öffentlich mit diesem Briefe, das Wir auf tödlichen Hintritt weil. Unsers in Gott ruhenden

nächsten Vorfahrers Herr Emmerich Joseph Erzbischofen und churfürsten zu Mainz christ mild. Gedächtniß unserm lieben getreuen Johann Schürger, weiland. Christophs Schürgers nachgelassenem Sohn, alß Lehen trägern für sich und hernach benannte seine Vettere, undt Lehens Interessenten Nahmentlich. Johann Schürger der Aeltere, weiland Hans Georg Schürgers Sohn ferner Hans Merz als Abkäufer des Friderich Diehls weil. Hans Ad. Scherz nachgelassenem Sohn, dann Kasper Heydenfelder, Hans Ernst Schürger, wie auch Georg Ad. Herrbachs wittib, Michel und Mathes Lösch, und letztlich Joh. Jakob Henrich Freyherr v. Scheid noc. deren von Barthischen erben, für einen antheil, alles Vorgemelte zu Sendelbach Wohnhaft, und ihren rechten Erben, auf ihre eingelegte Unterthänigste Bitte Gnädiglich geliehen haben, und leihen ihnen in Kraft dieses Briefes, ein Viertel an unserem Fahr zu Lohr auf dem Main, mit aller seiner Zugehörung, solche nun und hinführo mehr einzuhaben und zu Nutzen und zu gebrauchen, nach ihrem und ihrer Erben Nutzen und Fromen bavon thun, und halten, in allem dem Recht, als sich Gebühret, welches von uns, und unserem Erzstift von wegen einhabender Graf- und Herrschaft Rhieneck zu rechten Lehen rühret, und gehet, doch alles dergestalten bei Verleihung ihres Rechtens solch Viertel samt seiner Zugehör nicht ferner außerhalb der rechten ordentl. erben, ohn Unserer Nachkommen Wissen, und bewilligung zu vertheilen, zu verenderen, und zu veräußeren darüber Uns der obgenannte Joh Schürger wegen sein selbst, und dann vorerwehnten seiner Mitlehens Verwandten durch seinen bevollmächtigsten Anwald in Treuen gelobet, und geschworen hat, Unsern und Unserer Nachkommen und Erzstifts Schaden zu waren und bestens allzeit treulich zu werben, solche Lehen zu empfangen, zu tragen, und zu verdienen, so oft und dick das Noth geschieht, doch haben wir in dieser Leihung ausgenommen Unser, und eines jeglichen Recht, und des zu Urkund haben wir unser Insiegel, an diesen brief hangen laßen, der geben ist zu Martinsburg in Unserer Stadt Mainz den 25. Monatstag Oktobris 1775. Es mandato ejusdem Emmi. ac Celsmi. principis Domini Domini Friderici Caroli Josephi.

C. A. M. Strauss Kurfürstlich Mainzisch. geh. Rath und Reg. Direkt.

C. P. Russell Lehenprobst Churfürstl. Mainz. Rath« [5] 262f.

- 1783 sind in Lohr immer noch zwei Lehenshalter überliefert, in Sendelbach wurde das Lehen wieder stark aufgeteilt (Details sind in der Literatur publiziert) [2] 193ff. 201.

- 1835 werden die Bestandteile des Fährlehens aufgezählt: »Die dem Mainfahrtlehen zustehende Güter, als die Aecker betragen 70/4 Morgen und 2689 Ruthen und sind auf 209fl. geschätzt.

die Gärten ¼ Morgen 310 Ruthen geschätzt auf 224fl.

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 rothen 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 Fahrlehengut auch folgende Lasten.

An ständiger Gült jährlich 9fl. 50 x/8kr.

Für den Fischfang resp. ein sogenanntes Altwasser zum Fischfand halten zu dürfen sind ins Rentamt jährlich zu zahlen 21 ½ kr.

An ständiger Steuer jährlich 38fl. 13 3/5kr.

Die Unterhaltung des sämmtlichen Fahrgeschirres ist zu 80fl. gerechnet

Den zeitlichen Bewohnern im sogenannten Schergenhouse, Vieh und Wagen zu allen Zeiten unentgeltlich überzuführen 4fl.« [5] 264f.

- 1846 gehört ein Fährgut mit vier bebauten Grundstücken und insgesamt 52 Morgen Land zur Fähre [1] 91 ff.; [2] 197.

- 1852 wird das Fahrgut mit einem Schätzwert von 8.980fl. aufgelöst, womit die Grundstücke verkauft werden können [2] 201.

- 1875 Ende der Mainfahrt [1] 91; [2] 199.

- 1885 ist eine sehr detaillierte Bleistiftzeichnung vom Fahrgut erhalten mit Fährhaus und künstlich aufgeschüttetem »Linnenküppel« zum Anlegen bei Hochwasser [1] 92.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1444 im Besitz der Grafen von Rieneck, wohl ursprünglich vom Mainzer Erzbischof verliehen [1] 91; [2] 193.

- Im 15./16. Jh. werden die Fährleute Ott, Fleischmann, Dockenbach, Schlapp, Christ, Lösch, Wiederholt, Christian, Feher, Röger, Fries von Sendelbach, Scheffer von Wombach genannt [2] 193.

- 1559 fällt nach dem Tod Philipps III. die Stadt Lohr wieder an das Erzstift Würzburg/Mainz (wohl eher Mainz), damit auch die Fähre [2] 193.

- 1640 wird die Fähre als Mainzer Lehen bezeichnet [2] 193; im Widerspruch dazu steht, dass die Sendelbacher Fahrgüter würzburgisch seien [4] 204.

- 1663 stehen Würzburg die Schätzung und der Zehnt aus der Fähre zu, Mainz behält aber die Zentbarkeit [2] 193.

- 1948 ist Adam Furth Fährmann [2] 253.

Preise:

- 1764 ist eine Aufstellung des Fährtarifes erhalten: »Tarif wegen

der Mainüberfahrt, wenn der Main an den Lohnstein geht.

5 β (Schilling) von einem Lastwagen

2 β von einem Karn

3 β von einem Wagen, der einem Bürger mit Wein, Korn oder Haber, zustehet.

4 β von einem einzigen Pferde

Wenn der Main an den andern Stein geht.

3 β von einem Lastwagen

1 β 2 Pfg. von einem Karn

2 β von einem Korn- oder Weinwagen

1 β von einem einspännigen Wagen

2 Pfg. von einem Pferde

Wenn der Main an die Schütt geht.

2 β von einem Lastwagen

1 β von einem Karn.

Item ein jeder Bürger ist jährlich den Führern auf Weinachten einen Fahrleib oder 4 Pfg. dafür für den jährliche Ueberführen zu geben schuldig. Doch wenn der Main an den Lohnstein geht, gibt ein Burger einen alten Pfg. und ein Fremder 2 alte Pfg. zu Fuhrlohn. Ueberreicht aber der Main des Zieglers Wiesen, oder geht Winterzeit mit Eis, hievon ist kein gewisser Fuhrlohn zu machen. Es ist bisher auch gebräuchlich gewesen, sobald man die Thore verschlossen und solches durch die Wächter auf den Thürmen mit dem Horn angezeigt worden, kein Fahr keinen er wäre denn Hrñ Geschäfthalber ausgefertigt überführen dürfen. Deßgleichen ist den Fischern allhier, zu Sendelbach, Rodenbach und Pflochsbach keinen überzuführen ernstlich verboten.

Und mag hierauf der Herr Oberamtmann, welcher Ort die Lohnstein gesetzt werden, oder ob die alte Steine von Phil. Voit her etwa gewesenem Amtman seel. bewilligt bleiben sollen, ihrer Gelegenheit nach besichtigen lassen.

Signatum Donnerstag den 18. Januar anno LXVIII (1764)«
[5] 263 f.

Historiografie der Brücke:

- 1873-1875 wird eine Brücke gebaut [2] 205; [7] 231.

- 1945 wird die Brücke zerstört [3] 299.

- 1947 die Brücke wird wiedererrichtet [3] 299.

- 1976 Neubau der Brücke [3] 299.

Sonstiges:

- Das Fährrecht umfasste den Flussbereich eine Stunde flussauf bzw. flussab [2] 198.

- Sendelbacher mussten kein Fährgeld bezahlen, außer für Fuhrwerke; dafür mussten sie dem Fährmann pro Jahr einen Brotlaib von 5 Pfund und einen »Trunk Wein« geben [2] 198.

- Die Fähre wird für die lokale Wallfahrt verwendet [2] 63. 71.

Literatur:

[1] A. Ruf, 1200 Jahre Lohr a. Main. Karolingische Kolonisation am Ostrand des Spessarts (Lohr a. M. 2003).

[2] A. Ruf, 800 Jahre Pflochsbach und Sendelbach. 1192-1992 (Lohr a. M. 1992).

[3] M. Amrhein, Lohr am Main. 1333-1983. 650 Jahre Stadtrecht (Lohr a. M. 1983).

[4] G. Christ, Lohr am Main. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 34 (München 2007).

[5] G. Höfling, Beschreibung der Stadt Lohr im Untermainkreise mit ihren Merkwürdigkeiten und den älteren darauf Bezug habenden Urkunden (Würzburg 1835).

[6] J. Grimm, Weisthümer. Sechster Theil (Göttingen 1869).

[7] F. Keller, Aus der guten alten Zeit der Stadt Lohr und ihres Landkreises. Heimat- und volkskundliche Abhandlungen (Lohr a. M. 1949).

Steinbach

M-200

Gemeinde: Lohr am Main

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Sackenbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Lohr am Main

Historiografie der Fähre:

- 1294 Nennung eines Fahrs wegen eines Streites zwischen Würzburg und Rieneck [1] 7.

- 1314 Streit um die Mainüberfahrt zwischen den Grafen Ludwig und Heinrich von Rieneck und Ludwig, dem jüngeren Grafen von Rieneck [5] 91.

- 1814 ist die Position der Fähre in einem Ortsplan verzeichnet [2] 403.

- 1903 existiert eine Nachenfähre [3] 118f.

- 1931 existiert eine Kahnfähre [4] Karte V.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1314 befand sich das Fährrecht wohl bei einem Teil der Grafen von Rieneck [5] 91.

Literatur:

[1] G. Höfling, Historisch-Topographisch-Statistische Notizen über das Städtchen Gemünden in Unterfranken und Aschaffenburg (Würzburg 1838).

[2] G. Christ, Lohr am Main. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 34 (München 2007).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[4] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

[5] F. Keller, Aus der guten alten Zeit der Stadt Lohr und ihres Landkreises. Heimat- und volkskundliche Abhandlungen (Lohr a. M. 1949).

Nantenbach

M-203,8

Gemeinde: Neuendorf

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1840 Nennung einer Überfahrt [3] 145.
- 1850 Darstellung einer Fähre im Ur-Positionsblatt Rieneck, Blatt 89.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [2] 83.
- 1903 wird keine Fähre genannt [1] 118f.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[3] F. Keller, Aus der guten alten Zeit der Stadt Lohr und ihres Landkreises. Heimat- und volkskundliche Abhandlungen (Lohr a. M. 1949).

Neuendorf

M-205,4

Gemeinde: Neuendorf

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1840 Nennung einer Überfahrt [3] 135.
- 1850 Darstellung einer Fähre im Ur-Positionsblatt Rieneck, Blatt 89.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [2] 83.
- 1903 wird keine Fähre genannt [1] 118f.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[3] F. Keller, Aus der guten alten Zeit der Stadt Lohr und ihres Landkreises. Heimat- und volkskundliche Abhandlungen (Lohr a. M. 1949).

Hofstetten

M-209

Gemeinde: Gemünden am Main

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Langenprozelten

Gegenüberliegende Gemeinde: Gemünden am Main

Historiografie der Fähre:

- Für das Frühmittelalter wird ein Mainübergang als Teil der »hohen« Straße Fulda-Waldsassengau vermutet [1] 11.
- Um 1600 Nennung einer Flur »an der Furth« [1] 48.
- 1640 Nennung einer Fähre [1] 106.

- 1683 Nennung einer Hofstetter Fahrt [4] 200.
- 1830 Nennung einer Zwergfahrt [6] 174.
- 1903 existiert eine fliegende Brücke mit Fahrbaumbetrieb [7] 118f.
- 1929 existiert wohl eine Hochseilfähre [1] 167.
- 1954 Kauf der Fähre aus Triefenstein-Lengfurt [3] 182.
- 1974 wird der Fährdienst eingestellt [1] 212.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1640 ist Ysenburg von Hofstetten im Besitz der Fähre [1] 106.

Sonstiges:

- Es wird davon ausgegangen, dass eine fast ganzjährig nutzbare Furt existierte [1] 9.
- 1845 befand sich auf der Hofstetter Seite eine Furtwiese; Vorwerk sieht darin einen Beleg für eine Furt an der Stelle bis ins 19. Jh. [5].

Sagen zum Mainübergang:

- Der Fahrgast mit der Geißklaue [2] 235.

Literatur:

[1] H. Betz, Chronik Langenprozelten (Gemünden a. M. 1985).

[2] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

[3] B. Kuhn, Die Fähre an der alten Post- und Handelsstraße. In: E. Müller / B. Kuhn / H. Otremba (Hrsg.), Lengfurt. Ein Schiffer- und Winzerdorf im Wandel der Jahrhunderte (Triefenstein 2008) 169-182.

[4] W. Scherzer, Das Fischereiregal auf dem Main zwischen Harrbach und Hafenlohr. In: V. Butschek (Hrsg.), 80 Jahre Fischereiverband Unterfranken e. V. Würzburg (Würzburg 1958) 188-205.

[5] W. Vorwerk, Wo in der Langenprozelten Talbucht lag die historische Furt? Spessart. Monatszeitschrift für die Kulturlandschaft Spessart, Juli 2011, 9-16.

[6] A. Rottmayer, Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter-Mainkreis des Königreichs Bayern (Würzburg 1830).

[7] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Gemünden am Main

M-211,2

Gemeinde: Gemünden am Main

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1329 Nennung eines »Var zu Gemunden« durch die Grafen von Rieneck [1] 156f.
- 1567 wird die Fähre in der Fischerordnung genannt; die »Maynfahren« darf nach dem Ave-Maria-Läuten nicht mehr fahren [2] 12.

- 1643 setzen schwedische Truppen über den Main [1] 14.
- 1643/44 wird eine »färbrücke« aus Himmelstadt nach Gemünden gebracht [3] 41.
- 1838 existiert eine Querfahrt, allerdings ohne Brücke, also nur eine Nachenfahrt [1] 16.
- 1903 existiert eine Handfähre [4] 118 f.
- 1931 existiert eine Kahnfähre [5] Karte V.

Literatur:

- [1] G. Höfling, Historisch-Topographisch-Statistische Notizen über das Städtchen Gemünden in Unterfranken und Aschaffenburg (Würzburg 1838).
- [2] Fischerzunft (Hrsg.), 400 Jahre Fischerzunft Gemünden am Main. 1567-1967 (Gemünden a. M. 1967).
- [3] O. A., Himmelstadt (Himmelstadt 2002).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [5] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

Wernfeld

M-216

Gemeinde: Gemünden am Main

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Kleinwernfeld

Gegenüberliegende Gemeinde: Gemünden am Main

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Handfähre erwähnt [7] 84.
- 1903 existiert eine Handfähre [5] 118 f.
- 1931 existiert eine Kahnfähre [6] Karte V.
- 1949 wird die alte Volkacher Fähre samt Hochseilanlage für 6.000 DM gekauft [1] 16; [3] 73.
- 1995 Ende der Fähre [2] o. S.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1939 ist Johann Schmitt als Fährmann genannt [2] o. S.

Historiografie der Brücke:

- 1995 Bau eines Mainsteges [2] o. S.

Sagen zum Mainübergang:

- Nasser Festbesucher [2] o. S.
- Gefährliche Fahrt im reißenden Fluß [2] o. S.
- Überfahrt einer Kutsche [4] 235.

Literatur:

- [1] S. Meusert, Die Fähre Astheim-Volkach. Unsere Main-schleife 7-8, 1997, 13-16.
- [2] E. Feser, Wernfeld – meine Heimat. »Würfelder Gschichtli«. Heiteres und Besinnliches aus dem Besenschnitzerdorf (Gemünden a. M. 1998) o. S.
- [3] S. Meusert, Das Fährwesen an der Mainschleife (unpublizierte Hausarbeit im Fach Volkskunde zur ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Realschulen 1997).
- [4] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und

Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[6] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

[7] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Harrbach

M-218

Gemeinde: Gemünden am Main

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Seit etwa 1800 soll eine Fähre bestanden haben [1] 11.
- 1843 wird die Fähre in einer Flurkarte gezeigt [1] 30.
- 1895 wird die Fähre zu einer Hochseilfähre umgerüstet [1] 11.
- 1920 wird durch den Schiffbaumeister Georg Raudenkolb aus Laudenbach eine neue Fähre gebaut [1] 11.
- 1936 wird durch die »Rhein-Main-Donau AG« eine größere Fähre aus Eisen zur Verfügung gestellt [1] 11.
- 1946 wird die Fähre durch eine neue ersetzt [1] 12.
- 1962 wird die Fähre umgebaut und motorisiert [1] 12.
- 1984 wird der Fährbetrieb eingestellt [1] 12.

Literatur:

- [1] A. Wolf, 975 Jahre Harrbach (Harrbach 1989).

Karlburg

M-224,2

Gemeinde: Karlstadt

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1648 wird ein Fährhaus genannt, dazu Frucht- und Geldgefälle sowie 35 Morgen Holz [1] 169.
- 1903 existiert eine Handfähre [2] 118 f.
- 1931 existiert eine Wagenfähre [3] Karte V.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Vor 1648 Florian von Hutten [1] 169.
- 1648 Bischof Joh. Philipp v. Schönborn von Würzburg [1] 169.
- Im Rahmen der Säkularisierung geht die Fähre in private Hand [1] 169.

Literatur:

- [1] E. Kübert, Karlburg. Uralter fränkischer Siedlungsort (Karlstadt a. M. 1991).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

Karlstadt

M-226

Gemeinde: Karlstadt

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Mühlbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Karlstadt

Historiografie der Fähre:

- Um 1200 soll die Fähre bestanden haben, allerdings wird dies nicht belegt [5] 62.

- 1545 Erwähnung einer Fähre [3] 193.

- 1652 wird ein »Sängerkrieg« bei einer Prozession mit der Fähre über den Main genannt, wegen dem es zu einer gerichtlichen Verhandlung kommt [6] 67.

- 1715 ist eine umfassende Fährordnung erhalten; die Fährleute müssen einen Würzburger Schilling und 5 % ihrer Einnahmen an das Bistum Würzburg abgeben, dafür haben sie das ausschließliche Fährrecht; die Fährleute müssen selbst für die Fahrzeuge sorgen; Fährleute erhalten von jedem Haushalt zu Weihnachten 2 Pfennige, den »Fährdreyer«, dafür haben alle Einwohner bei normalem Wasser freie Fahrt; bei Hochwasser und dem nötigen Einsatz von Rudern dürfen die Fährleute einen zusätzlichen Lohn fordern; Wagen kosten extra, größere Ladungen Holz 1 Pfennig; beladene Schubkarren kosten einen Fährlohn, für ein Pferd einen halben Fährlohn; von Metzgern, die oft mit Vieh überfahren, bekommen die Fährleute zwei Pfund Fleisch statt der 2 Pfennige, bei erschwerter Überfahrt pro Schwein, Schaf, Kalb 1 Pfennig, pro Ochse oder Kuh 1 Schilling; die Bäcker geben statt des Fährdreyers einen Christweck im Wert von vier Dreyern, bei besonderen Fahrten einen Extralohn (Pfennigweck); wenn der Fährmann seine Fährdreyer einsammeln ging, bekam er vom Karlstädter Bürgermeister ein Opfergeld in Höhe von 2 Pfund sowie einen Ehrentrunk von einem Viertel Wein und einen Christweck; die Barbieri zahlten keinen Fährdreyer, sondern »barbierten« den Fährmann das Jahr über kostenfrei (diese betonen, dass sie das nicht aus Schuldigkeit, sondern aus freien Stücken machen); für das Übersetzen der Prozession nach »Maria Buchen« erhält der Fährmann insgesamt 10 Batzen; die Wirte hatten dem Fährmann einen Trunk von einem Viertel Wein und einen Wecken im Wert von 4 Pfennigen zu geben, Wagenfahren kosteten trotzdem extra; ... (weitere personenspezifische Abgaben, siehe dort) [5] 56 ff.

- 1879 Aufstellung über das Fähraufkommen und die transportierten Personen/Güter (wöchentlich 4.000 Menschen und 100 Fuhrwerke) [3] 189.

- 1880 wohl Ende der Fähre [3] 189; [5] 62 ff.

- Ab 1945 Fährereinsatz bis zum Neubau der Brücke 1953 [3] 194; [5] 67.

- 1952-1953 Fährereinsatz wegen Brückenneubaus [2] 165 ff.; [4] 27.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1715 ist das Fährrecht in der Hand des Bistums Würzburg; die Fährleute sind Hans Ullrich, Bartel Vogell, Marx Tillmann, Caspar Procus, Hans Wilhelm Procus und Kaspar Bergmüller [5] 56 ff.

- 1854 wird ein Fährmann Hombach genannt [7] 103.

- Vor 1880 ist die Fähre auf vier Teile aufgeteilt, jeweils zu einem Viertel auf Margareta Zübert, Kaspar Zübert, Josef Kraft und Johann Roth, Johann Kraft [5] 61.

- 1952-1953 sind Georg Henneberger, Hermann Henneberger, Emil Henneberger und Josef Fischer als Fährleute tätig [2] 166.

Preise:

- 1854 kostet die einfache Überfahrt wohl 3 kr. [7] 103.

Historiografie der Brücke:

- 1880 Bau der Brücke [3] 189; [5] 62 ff.

- 1945 Sprengung der Brücke [3] 194.

- 1945 Bau einer Behelfsbrücke durch die US-Armee [5] 67.

- 1952-1953 Abriss und Neubau der Brücke [2] 165 ff.; [5] 68 ff.

Sagen zum Mainübergang:

- Das Wilde Heer fährt über [1] 236.

Literatur:

[1] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).

[2] M. Amkreutz-Götz, Fährbetrieb während des Mainbrückenbaus. Jahrbuch. Beiträge zu Geschichte und Gegenwart 2003, 165-167.

[3] W. Zapotetzky, Karlstadt. Geschichte einer Stadt in Franken (Karlstadt a.M. 1994).

[4] G. Kralik, Karlstadt. Ein Streifzug in Bildern durch Karlstadt von 1945 bis 1998 (Karlstadt 1998).

[5] P. Wehner, Mühlbach. Stadt Karlstadt. Eine kleine Dorfgeschichte zum 700-jährigen Ortsjubiläum 1986 (Karlstadt 1986).

[6] H. Meder, Sängerkrieg auf dem Main 1652. Die Mainlande. Geschichte und Gegenwart 3, Nr. 12, 1952, 47.

[7] M. Amkreutz-Götz, 70 Jahre Freibad. 170 Jahre Badespaß. Jahrbuch. Beiträge zu Geschichte und Gegenwart 2008/9, 103-128.

Laudenbach

M-227,7

Gemeinde: Karlstadt

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [4] 84.

- 1903 wird keine Fähre genannt [3] 120 f.

- Aus den 1930er-Jahren ist eine Fotografie der Fähre erhalten [1] 33.

Sagen zum Mainübergang:

- Das wilde Heer fährt über [2] 236.

- Es gibt ein weiteres Laudenbach (M-117) bei Miltenberg.

Literatur:

[1] O. A., Laudenbach – Mühlbach - Rohrbach. Ein Spaziergang in Bildern durch die Jahrzehnte (Karlstadt 2001).

[2] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Himmelstadt

M-232

Gemeinde: Himmelstadt

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

1590 wird in der Dorfordnung gesagt, dass die Äbtissin von Himmelpforten ein Schiff und einen Schelch für die Fähre in der Not stellt, hierfür erhält sie einen Morgen »metz« Fahrkorn und von jedem Bürger einen Fahrlaub von 5 Heller Gewicht »es ist unser alt herkomenns unnd bewust das die Aptissin von himelpforden schiff und schelch sol schicken eyner gemeynnndt zu himelstatt zur nodurfft bey dach und nacht unnd seien darzu unnd ist dos gebrauch vom morgen 1 metz farkorn und gibt eyn nachbar jarlich nach dem andern farleib in gewicht 5 h (Heller)« [1] 36.

- 1643/44 entstehen der Gemeinde Verzehrskosten in Höhe von 3 Btz., 17 Pf., weil die »Fährbrücke« nach Gemünden gebracht wird [1] 41.

- 1795 Nennung eines Fährmanns [1] 52.

- 1817-1820 wird das Lehen für drei Jahre vergeben, Gleiches im Anschluss bis 1823: »Nachdem die 3 Bestandsjahre der Mainquerfahrt wieder verflossen sind, so wurde dieselbe heute wieder auf 3 Jahre verstrichen unter folgenden Bedingnissen:

1. Haben Beständer einen dritten Teil, was die Laudenbacher Fährer dahier an Fahrbrod zu fordern haben, sowie es seit jeher gebräuchlich war.

2. Bekommen die fahrbeständer von der Gemeinde Thüngen 16 ½ xer gegen freie Überfahrt, müssen es aber allort abholen.

3. Müssen Beständer die herrschaftl. Zehrfuhren sowohl an Getreid als Weinzehent wie auch die herrschaftl. Beamten

und in herrschaftl. Diensten stehenden Personen auch des Militärs in herrschaftl. Verrichtungen frei hin- und herüberfahren.

4. Sollen dieselben das Fahren fleißig und unverdrossen einer oder zwei nach Beschaffenheit des Fahrers sich allzeit bei dem Fahrgeschirr aufhalten, auch nächtlicher Weile ihr Geschirr aufschließen und früh bei dem Ave Maria läuten und abends bei dem Ave Maria läuten am Fahr sein.

5. Wenn die Herrschaft die Vorlese nicht gestattet, so seien die Beständer denoch verbunden früh und abends einer mit dem Schelch die Leute hinüber und herüber auch 2 des Tages mit der Brücke zu fahren.

6. Sollte allenfalls ein Ortsnachbar von einem anderen Ort, es mag Namen haben wie es wolle, für seine Notdurft herüberzufahren, sind die Beständer verbunden, dieses unentgeltlich zu führen, im Falle aber einer Handlung triebe, ist er schuldig zu zahlen. Fährt einer für fremde Ortsleute zum Beispiel Holz, Stohl und dergl. über den Main, müssen sie bezahlen, wenn ein Nachbar in der Nacht überfahren will, so muß derselbe auch bezahlen.

7. Wenn bei großem Wasser und Eisbrüchen das Fahrgeschirr weggetrieben oder bei fallendem Wasser trocken läge, so haben Beständer das Geschirr wieder herbei und im 2. Falle hinauszuschaffen, ohne zutun der Gemeinde. Ebenso haben Beständer herbeizuschaffen, wenn Ketten gestohlen werden.

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.

9. Müssen alle Beständer, wenn das Geschirr gebaut wird beim Herausschaffen des Geschirrs sein. Dürfen Beständer bei Eisbrüchen, großem Wasser etc. im sogenannten Fahrhause gegen eigene Beleuchtung und Beholzung sich aufhalten.

Nach Ablesung dieser Bedingnisse wurde zum Striche geschritten und an den Wenigstnehmenden abgegeben. Der Wenigstnehmende bleibt Georg Gersitz um 24 Malter Korn. – der Gemeindeausschuß (Georg Gersitz)« [1] 202 ff.

- 1823 erhält der Niedrigst-Bietende die Fähre für 10 Malter und 4 Metzen Korn; die Pachtordnung bleibt bis auf folgende Ergänzungen gleich »10. Müssen Beständer das nötige Seilwerk bei großem Wasser und Eisbrüchen herbeischaffen, erst im äußersten Falle kann das Schrotseil hierbei benutzt werden, muß aber bald wieder trocken gemacht werden.

11. Müssen nun alle Einwohner von Tüngen nach geschehener Übereinkunft, jederzeit die Überfahrt bezahlen« [1] 204.

- 1836 wird die Fähre repariert; es wird auch ein neuer »Ankerschelch« für 80 fl. angeschafft und die Neuanschaffung einer neuen Fährbrücke für 250-300 fl. geplant [1] 87.

- 1838 soll ein Schiffbauer aus Laudenbach eine kleine Fährbrücke erstellen, dazu ist der Bestellauftrag erhalten: »Die Gemeinde dahier bedarf einer kleinen Brücke

zu ihrer Mainquerfahrt dahier sehr dringend. Zur Stellung einer solchen wurde Schiffbauer Johann Weber aus Lauendenbach hierher bestellt und mit ihm folgender Akkord abgeschlossen.

1. Muß derselbe eine ganz neue sogenannte kleine Brücke 42-43 Schuh [ca. 12,5 m] lang, 9-10 Schuh [ca. 2,75 m] breit, je nachdem die Bretter langen, stellen. Das Gebörde 62' 10" [ca. 1,6 m] hoch.

2. Gibt die Gemeinde Holz, was zu dieser Brücke notwendig ist, selbst ab; ebenso stellt die Gem. selbst alle Nägel, Sen-keleisen zu diesem Schiffbau.

3. Bekommt Schiffbauer Weber eine Belohnung von 106 fl. 30 xer zur Herstellung dieser Brücke.

4. Nach vollendeter Arbeit, welche sämtliche am hiesigen Ort hergestellt und am Main gebaut, genehmigt werden muß, wird dieselbe von der Gem. Verw. eingesehen und, wenn die Arbeit tüchtig befunden wird, wird von der Gemeinde Pfleger aus der Geldkasse, die vom kgl. Lgr. genehmigte Summe ausgezahlt werden.

5. Soll diese Übereinkunft dem kgl. Landgr. vorgelegt und um Genehmigung nachgesucht werden.

Zur Bgl. unterzeichnen sich die Kontrahenten Johann Weber Schiffbauer, Häcker Gem. Verw., Eglau Gem. Vorsteher, Jakob Pröbtl Gem. Pfleger, Georg Röder, Kaspar Brandenstein, Leonhard Lummel, Josef Schmitt Schreiber« [1] 204 f.

- 1840/41 werden in den Gemeinderechnungen die Mainquerfahrt und der Neubau einer fliegenden Brücke mit 2.500 fl. angegeben [1] 91.

- 1844 Kosten in Höhe von 133 fl., 28 kr. für eine neue Kette für die fliegende Brücke mit Bognachen; auch die Seile sind beschädigt und werden begutachtet; der Fährmann bekommt den Auftrag, das Brückenseil mit Schiffeer und Schweinefett zu dörren, trotzdem reißt das Seil, es kommt aber niemand zu Schaden; daraufhin wird das Seil durch eine Kette ersetzt [1] 97. 187 f.

- 1845 detaillierte Beschreibung eines Unfalls an der Fähre, bei dem aber niemand stirbt [1] 206 f.

- 1851 wird der Fährmann aufgefordert, einen Badeplatz am Main abzustecken und zu beaufsichtigen [1] 208.

- 1852/53 wird eine Schiffsbrücke für 627 fl. gebaut und repariert [1] 209.

- 1855 wird die Fähre für 30 fl. niedrigstbietend an Michael Gerhsitz für ein halbes Jahr versteigert [1] 209.

- 1855 wollen drei Fährleute das Fahr übernehmen und verlangen dafür 12 kr. täglich, für die Wintermonate 30 kr. täglich, dies wird abgelehnt [1] 209.

- 1858 verpachtet die Gemeinde die Fähre für 11 fl.; zudem erhält sie von jedem Grundbesitzer mit Land auf der anderen Mainseite 1/2 Metzen Korn Karlstadter Maß pro Jahr, wovon jedes Jahr 15 Scheffel an Bedürftige gegen Rückvergütung gehen [1] 113.

- 1859 wird die Fähre niedrigstbietend versteigert; zuerst werden 65 fl., später 58 fl. verlangt, schließlich wird sie für 38 fl. an Peter Siegmund vergeben [1] 210.

- 1862 wird die Fähre für 72 fl. von Adam Weichsel versteigert (höhere Kosten für die Gemeinde sind auf starke Verkehrsveränderungen durch den Eisenbahnbau zurückzuführen); Neubau der Brücke [1] 210.

- 1868 Neubau der kleinen Brücke durch Schiffbauer in Knetzgau für 375 fl. [1] 211.

- 1872 Nennung eines Mainquerfahrers [1] 116.

- 1907 Ende der Fähre nach Brückenbau [1] 229 ff.

- 1945-1948 Behelfsfähre mit Elektromotor [1] 236.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1590 Kloster Himmelpforten in Würzburg [1] 36.

- 1821 Fährmann ist Georg Bünner [1] 87. 275.

- 1823 Fährmann ist Kaspar Röther sen. [1] 204.

- 1836 gehört die Fahr der Gemeinde [1] 87.

- 1844 Fährmann ist Burkard Pröbtl [1] 205.

- 1844 Fährmann ist Pächter Burkard Lummel [1] 206.

- 1855 Fährmann ist Michael Gerhsitz [1] 209.

- 1855 Fährmänner sind Franz Scheb, Georg Lummel und Georg Hilpert [1] 209.

- 1859 Fährmann ist Peter Siegmund [1] 210.

- 1862 wird Adam Weichsel als Fährmann genannt [1] 210.

Historiografie der Brücke:

- 1907 Fertigstellung der Brücke [1] 229 ff.

- 1945 Sprengung der Brücke [1] 236. 244 f.

- 1948 behelfsmäßiger Wiederaufbau der Brücke [1] 236.

- 1981 Fertigstellung der neuen Brücke [1] 238. 255 f.

Sagen zum Mainübergang:

- Das wilde Heer setzt über [2] 236.

Literatur:

[1] O. A., Himmelstadt (Himmelstadt 2002).

[2] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

Zellingen

M-235,5

Gemeinde: Zellingen

Landkreis: Main-Spessart

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Retzbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Zellingen

Historiografie der Fähre:

- 838 (Fälschung des 12. Jh.) wird eine Überfahrt mit Reliquien und wundersamer Heilung über den Main mittels eines »navem« genannt [2] 1. 16; [3] 433; [4] 13.

- 1589 wird in der Dorfordnung der Fährmann genannt und verpflichtet, den Zentgrafen, Schöpfen, Diener und Prokurator kostenlos bei Tag oder Nacht überzusetzen; die Fährleute dürfen einen »eigenen Stuhl beim Zentgericht besetzen« und ihnen steht »der 10te Uebelthäter zu« [7] 127.

- 1596 soll der Fährmann immer zwei Fährbrücken mit Fahrbäumen von 12 Schuh Länge stellen; die Einwohner

Zellingen und Retzbach sind kostenfrei überzusetzen, solange der Fährmann mit dem Fahrbaum den Grund erreichen kann, bei höherem Wasserstand muss jeder zahlen; »Dienstfahrten« mit Bezug zum Retzbacher kaiserlichen Frei-Zent waren weiterhin frei [5] 23; [7] 118.

- 1739 legt der Fürstbischof von Würzburg fest, dass kein anderer als der Fährmann Personen oder Waren ein- oder ausladen darf [5] 23.

- 1850 wird eine Hochwasserlinie angebracht, bei der der Fährmann fahren muss; an Martini konnte der Fährmann einen Fahrlaub von jedem Ortsangehörigen einsammeln [5] 23.

- 1854 erhöht der Bau der Bahnstrecke das Verkehrsaufkommen an der Fähre massiv [2] 93.

- 1863 transportiert die Fähre 200 Pioniere, welche einen Brand in Zellingen löschen sollen [2] 98.

- 1866 versenkt der Ortsvorsteher von Retzbach die Fähren, um ein Übersetzen preußischer Truppen zu verhindern; der Kaufpreis der Fähre beträgt 2.700 fl. [2] 99; [5] 24.

- Um 1870 werden in einem Jahr 170.000 Personen und 5.500 Fuhrwerksfahrten gezählt [2] 103.

- 1883 wirft die Fähre im Jahr etwa 280 Mark plus 60 Mark Fahrlaub ab; es werden 170.000 Personen und 8.000 Fuhrwerke geschätzt, die in diesem Jahr die Fähre nutzten [2] 104.

- 1884 Ende der Fähre durch den Brückenbau [2] 93; [4] 13.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1596 ist die Fähre im Besitz der Würzburger Dompropstei [5] 23; [7] 118.

- 1628 gewährt der Fürstbischof von Würzburg Retzbach das Fährrecht [5] 20.

- 1678 Fährmann ist Niclas Riedner [2] 66. 94.

- 1739 steht die Fähre im Besitz des Fürstbischofs von Würzburg [5] 23.

- 1866 kommt die Fähre in Privatbesitz, einen Teil hält Fam. Gehring [5] 24.

- 1866 ist Friedrich Gehring Fährmann [2] 94. 100.

- 1883 ist Peter Josef Gehring Fährmann [5] 24.

Historiografie der Brücke:

- 1884 Bau der Brücke [2] 106.

Sonstiges:

- Es werden vier Besitzer genannt, von denen drei aus Zellingen und einer aus Retzbach stammen; diese bedienen die Fähre im Zwei-Wochen-Rhythmus [7] 119.

Sagen zum Mainübergang:

- Das wilde Heer setzt über [1] 236 f.

Literatur:

[1] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

[2] E. Nikolai, Zellingen einst. Schlaglichter einer Ortsgeschichte (Zellingen 1997).

[3] J. Schannat, Corpus Traditionum Fuldensium (Lipsia 1724).

[4] G. Postler, Retzbach. Der Wallfahrtsort am Main (Retzbach 1999).

[5] V. Rossel, Retzbach. Marktgemeinde und Wallfahrtsort (Retzbach 1955).

[6] A. Bauer, Zellingen in alten Bildern (Zellingen a. M. 1994).

[7] G. Höfling, Beschreibung und Geschichte des im k. b. U. M. Kreise liegenden Marktfleckens Retzbach und der dasigen Wallfahrt: Maria im Grüenthale (Würzburg 1837).

Erlabrunn

M-240,5

Gemeinde: Erlabrunn

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1421 erster Hinweis auf eine Fähre [1] 123.

- 1699 sinkt die Fähre nach einem Zusammenstoß mit einem anderen Schiff; 27 Menschen werden gerettet, 23 sterben; wegen eines aufziehenden Gewitters wollten möglichst viele Personen gleichzeitig auf die Fähre, wodurch sie vermutlich auch überladen war [1] 129 f.; [2] 34 f.

- 1770 wird das Fahr alle drei Jahre versteigert; es besteht aus einem »geringen Häuslein und Hofrieth« [1] 81.

- 1849 beträgt die Pachtzeit drei Jahre; Einwohner fahren kostenlos oder Zahlen bei Nacht 1 kr.; jeder Einwohner zahlt pro Jahr 12 kr. an den Fährmann; die Fähre wird für 74 fl. versteigert [2] 239 f.

- 1875 wird eine Marktfähre (wohl Marktschiff) genannt, die zwischen Erlabrunn und Würzburg verkehrt [1] 138.

- 1893 bittet der Pächter der Fähre um Ermäßigung des Pachtschillings, weil sich die Fähre nur wenig rentiert, da Fremde sie kaum in Anspruch nehmen und die Weinbergfuhren in diesem Jahr stark zurückgegangen seien [1] 141.

- Anfang des 20. Jh. schafft die Gemeinde zwei Fährschiffe für Fuhrwerke und Personen bei einer Werft in Laudenbach an; zwei im Umgang mit Wasserfahrzeugen erfahrene Männer pachten die Fähre und verrichteten ihren Dienst wochenweise im Wechsel [2] 57.

- 1893 wird eine Drahtseilfähre mit Seil im Flussbett erwähnt [5] 84.

- 1903 existiert eine Hochseilfähre [4] 120 f.

- 1919 werden grüne Laternengläser für die Fähre beschafft [1] 88.

- 1949 sind der Fährschelch und die Fährhütte in einem desolaten Zustand [1] 180.

- 1961 wird die Fähre nicht mehr genutzt und das Fährschiff verkauft [1] 100. 192; [2] 56.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1849 wird Johann Herbert als Fährmann genannt [2] 239 f.

- 1890 wird Franz Spies (Häcker und Mainquerfahrer) als Fährmann genannt [2] 49.
- 1961 ist Karl Ködel der letzte Fährmann [1] 100. 192.

Preise:

- 1849 werden Fährpreise festgelegt [2] 239f.

Historiografie der Brücke:

- 1935 darf der Wehrsteg der Staustufe als Übergang genutzt werden [1] 94.
- 1945 ist der Steg auf der Staustufe nicht mehr benutzbar [1] 96.

Sonstiges:

- Relativ aktuelles Bild einer Gruppe von Kindergartenkindern, die Fährmann spielen [1] 307.

Sagen zum Mainübergang:

- Das wilde Heer setzt über [3] 237.

Literatur:

- [1] G. Muth, 800 Jahre Erlabrunn. Eingehüllt in Geschichte und Geschichten (Erlabrunn 2009).
- [2] K. Lott, Erlabrunn. Eine fränkische Dorfchronik (Erlabrunn 1984).
- [3] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Veitshöchheim

M-244

Gemeinde: Veitshöchheim

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Margetshöchheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Margetshöchheim

Historiografie der Fähre:

- 1817 gerichtlicher Streit zwischen Veitshöchheim und Margetshöchheim wegen Einrichtung einer »privaten« Fähre und schlechter Überfahrtsbedingungen [3] 24f.
- 1897 Vertrag zur Fährnutzung; Einrichtung einer Hochseilfähre [3] 28.
- 1903 wird eine Fähre aus Zell gekauft [8] 157.
- 1966/72 Ende der Fähre [2] 32.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1817 sind Adam und Jörg Müller als Fährleute genannt [3] 24.
- 1897 sind Anton und Michael Herbert als Fährleute genannt [3] 28.
- 1918-1950 sind Georg und Adam Herbert als Fährleute genannt [3] 22; [7] 90.

- 1950-1966 sind Heinrich und Ernst Herbert als Fährleute genannt [3] 23.

Preise:

- 1817 Fährpreise bekannt [3] 24f.
- 1897 Fährpreise bekannt [3] 28f.

Historiografie der Brücke:

- 1966 Bau des Steges [3] 23.
- 1967 Bau des Steges [7] 44. 90.
- 1972 Bau des Steges (unklar, welches der drei genannten Jahre korrekt ist) [2] 32.

Sonstiges:

- In der Dorfordnung von 1596 wird die Fähre nicht genannt [4] 129ff.

Sagen zum Mainübergang:

- Vom Preußenhölzle [1] 59.
- Das wilde Heer setzt über [9] 237.

Literatur:

- [1] P. Högl, Aus dem Sagenschatz des Landkreises Würzburg (Würzburg 1996).
- [2] V. Struchholz, Veitshöchheim (Veitshöchheim 1982).
- [3] W. Lennemann / G. Stock, Margetshöchheim am Main. In Bildern und Geschichten von Gestern (Margetshöchheim 1983).
- [4] K. Bock, Margetshöchheim. Geschichte des Dorfes (Veitshöchheim 1934).
- [5] V. Struchholz, Veitshöchheim 1870-1930 (Würzburg 1985).
- [6] V. Struchholz, Veitshöchheim um die Jahrhundertwende (Würzburg 1991).
- [7] M. Edelmann / K. Heußler, Veitshöchheim (Erfurt 2005).
- [8] E. Kohl, Ortsgeschichte des Marktes Zell am Main (Würzburg 1986).
- [9] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).

Zell am Main

M-246

Gemeinde: Zell am Main

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1583 Nennung einer Fähre [2] 156.
- Vor 1594 lag die Fähre am Auslauf des Klingengrabens [2] 156.
- Nach 1594 liegt die Fähre an der Fahrgasse [2] 156.
- 1612 Bau des Fahrhauses (1958 abgerissen) [1] 77; [2] 156.
- 1632 wird während der Erneuerung der Fahrbahn der Würzburger Brücke die Fähre für 14 Tage nach Würzburg verliehen [3] 111.
- 1814 sind alle militärischen Fuhren und Fahrten des (staatlichen) Klosters in Unterzell kostenlos; die Fahrpreise

dürfen nicht erhöht werden; das Fahrgeschirr besteht aus einer großen Fahrbrücke, einer kleineren Fahrbrücke und einem Fahrschelch, dazu zwei »Brückenländer« (Anlandungsstellen), ferner dem Fährhaus mit Stall und Garten, weiterhin dem Gelände am Main vom Fahr bis zur Finsterniskammer und dem Anlegeplatz auf der gegenüberliegenden Mainseite [2] 156.

- 1823 geht die Fähre mit 120 Personen an Bord unter, alle überleben [2] 156.

- 1824 wird die Fähre wegen Hochwassers nicht mehr gestakt, sondern von mehreren Männern gerudert [2] 156.

- Um 1840 zeichnerische Darstellung der Fähre [1] Vorderer Vorsatz.

- 1866 Versenkung der Fahrbrücke, um den feindlichen Preußen den Übergang zu erschweren; Umrüstung der Fähre auf eine Gierfähre mit auf dem Grund liegender Kette und Umlenkrolle [2] 156.

- 1869 entsteht die erste Zughaltestelle in Verlängerung zum Fähranleger [2] 148.

- 1884 Umrüstung auf Gierseilfähre mit Drahtseil und hohen Masten wegen der Kettenschiffahrt [2] 157.

- 1894 Bestellung einer eisernen Fahrbrücke in Koblenz für 3.288 Mark [2] 157.

- 1903 wird durch den Bau der Brücke der Fährverkehr offiziell eingestellt und die Fähre nach Margetshöchheim verkauft [2] 153.

- 1920 scheint trotz der vorhandenen Brücke eine Fähre für Arbeiter der Druckmaschinenfabrik »Koenig und Bauer« bestanden zu haben, welche aus »Trotz« gegen den Brückenstandort außerhalb des Ortszentrums benutzt wurde [1] 39; [2] 154.

- 1950-1951 Wiedereinrichtung des Fährverkehrs wegen des Brückenneubaus [2] 155.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Um 1600 wird dem Kloster Unterzell das Fährrecht vom Bistum Würzburg verliehen [2] 156.

- 1784 ist Michael Klinger Fährmann [2] 90.

- 1803 geht im Rahmen der Säkularisierung das Fährrecht an den bayerischen Staat [2] 156.

- 1814 wird das Fährrecht für 1.200 fl. an die Gemeinde Zell verkauft und die Fähre in der Folge an Bauern oder Fischer aus Zell verpachtet [2] 156.

- Bis 1903 ist Aquilin Ettlinger als Fährmann tätig [2] 157.

Preise:

- Um 1900 zahlen die Zeller Bürger pro Morgen auf Würzburger Seite 45 Pfennige pro Jahr; Einheimische ohne Jahreskarte zahlen 3 Pfennige pro Fahrt; Fremde 5 Pfennige [2] 157.

Historiografie der Brücke:

- 1903 Einweihung der Brücke [2] 153.

- 1945 Sprengung der Brücke [2] 154.

- 1945 Errichtung einer Schiffsbrücke [2] 154.

- 1945 Bau eines Notsteges auf den Brückenresten [2] 154.

- 1950 Abbau des Notsteges [2] 155.

- 1951 Neubau der Brücke [1] 35; [2] 155.

Sonstiges:

- Angeblich befand sich beim Kloster Unterzell eine alte Furt im Main [2] 155.

- Der Fahrbaum war mit einer Krücke versehen und 4-5 m lang [2] 156.

Literatur:

[1] E. Weigand, Markt Zell am Main. Bilderchronik (Zell a.M. 1991).

[2] E. Kohl, Ortsgeschichte des Marktes Zell am Main (Würzburg 1986).

[3] F. Seberich, Die alte Mainbrücke zu Würzburg (Würzburg 1958).

Würzburg (Hauptzollamt)

M-252

Gemeinde: Würzburg

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Handfähre erwähnt [1] 84.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Würzburg (Alte Brücke)

M-252,5

Gemeinde: Würzburg

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Es wird davon ausgegangen, dass sich das heute noch sichtbare Straßensystem auf eine ältere Furt bezieht [3] 11 ff.

- 1030 Nennung eines Fährlohnes/einer Fährgerechtigkeit »*naulum*«, welche/r durch Kaiser Konrad II. dem Würzburger Bischof verliehen wird: »[...] *monetam publicam, naulum, mercatum cottidianum, theloneum et totius civitatis [...] districtum*« [3] 16. 157 f.

- 1632 werden während der Erneuerung der Fahrbahn der Würzburger Brücke 14 Tage lang die Fährten von Heidingsfeld und Zell eingesetzt [3] 111.

Historiografie der Brücke:

- 1133 Nennung einer Brücke, welche vermutlich zum Teil Steinpfeiler besaß; »[...] *vir bonus, qui et praeclari operis pontem nobis fecit, Enzelinus Laycus, cui Nos in reparanda et ornanda Ecclesia nostra curam et Magisterium dedimus, pulchro satis et felici ordine, ut qui Pontem viam ad Monasterium fecerat [...]*« – Enzelin, ein Laie, hat uns eine Brücke von vorzüglicher Arbeit erbaut; Enzelin ist u. a. auch als Dombaumeister bekannt [1] 12; [3] 16 ff. 158 f.

- 1170 Nennung einer Brücke: »[...] curia quadam ad sanctum Burkardum iuxta pontem sitam« [3] 20.
- 1322 wird ein Ablass gewährt für Spenden zum Wiederaufbau der zerstörten Brücke: »Cum itaque in civitate Herbipolensi pons ultra fluvium dictum Mogum per Christi fideles in eadem civitate morantes et extra a longis retroactis temporibus diversis laboribus et expensis constructus et omnium in dicta civitate morantium et etiam aliunde venientium illic pons sit necessarius, summopere per undarum in dicto fluvio tunc ingruentium impetum sit destructus, propter quod ipsis fidelibus multa incommoda sunt exorta [...]« [2] 168; [3] 25 f. 159 f.
- 1342 Bau der neuen Brücke aufgrund von Hochwasserschäden [1] 15; [3] 28.
- 1442 Bau einer neuen Holzbrücke nach einem Hochwasser [2] 17; [3] 29 f.
- 1473/74 wird die Brücke als baufällig angesehen [1] 19; [3] 40.
- 1476 Brückenneubau aus Stein [1] 26; [3] 51 ff.
- 1525 Bau der Wölbung der Brücke [1] 26.
- 1945 Sprengung der Brücke [3] 152.
- 1950 Neubau der Brücke [3] 152.

Sonstiges:

- 1476 wird beim Brückenbau eine Götzenfigur gefunden [1] 24 f.; [3] 67 f.

Literatur:

- [1] V. Hessdörfer, Geschichtliche Notizen über die alte Mainbrücke in Würzburg (Würzburg 1886).
- [2] W. Scherzer, Die alten Mainbrücken Unterfrankens und ihre Baulastträger. Würzburger Diözesan-Geschichtsblätter 20, 1958, 154-177.
- [3] F. Seberich, Die alte Mainbrücke zu Würzburg (Würzburg 1958).

Würzburg (Steinbachtal)

M-253

Gemeinde: Würzburg

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird die Fähre eingerichtet [2] 3.
- In den 1920er-Jahren wird eine große Fähre für bis maximal 100 Personen angeschafft, vorher wurde ein kleiner Nachen für 20 Personen genutzt [2] 3.
- Vermutlich nach dem Zweiten Weltkrieg Umrüstung der Fähre zu einer Motorfähre für 30 bzw. 40 Personen [2] 44.
- 1970 Ende der Fähre, weil sie unrentabel geworden war [1] 181; [2] 46.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1930 sind Jackl und Sepp Lehrmann als Fährmänner tätig [1] 180; [2] 3.
- Bis 1970 ist Johann Göpfert als Fährmann tätig [1] 181; [2] 44.

Preise:

- In den 1920er-Jahren kostet die Überfahrt pro Person 10 Pfennige, Kinder unter zwölf Jahren und Hunde die Hälfte [2] 3.
- 1930 sind die Fahrpreise auf einem Foto abgelichtet [1] 180; [2] 45.

Literatur:

- [1] W. Brod / P. Wondrak, Zunft und Fisch. 1000 Jahre Fischerzunft in Würzburg. 1010-2010 (Würzburg 2010).
- [2] W. Dettelbacher, Von der Fähre zum Steg (Würzburg 1978).

Heidingsfeld

M-255,9

Gemeinde: Würzburg

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 779 wird von einer Furt gesprochen: »ober Hettingsued, inmitten moin, in die niderostun urslath furtes, inmitten moin, unzenden brunnon so dar westernumhalbe moines« [1] 1; [2] 65.
- Seit dem 13. Jh. soll eine Fähre existiert haben, dies wird aber nicht weiter belegt [4] 10.
- 1352 Erwähnung einer Fähre als »var« bei Heidingsfeld [2] 66.
- 1433 gehen die Einkünfte der Fähre zum Totengedenken an das Stift Neumünster in Würzburg [5] 1362.
- 1500 Beschwerde der Äbtissin des Klosters Kitzingen wegen der zu erwartenden Konkurrenz für ihre Fähre durch die Einrichtung eines »Brückenfahr« in Randersacker; das heißt eventuell, dass es in Heidingsfeld bereits ein Brückenfahr gab [1] 2; [5] 1725.
- 1632 wird während der Erneuerung der Fahrbahn der Würzburger Brücke die Fähre für 14 Tage nach Würzburg verliehen [9] 111.
- 1676 Nennung eines Fährmannes [3] 340.
- 1893 wird eine Handfähre erwähnt [11] 85.
- 1903 wird keine Fähre genannt [10] 120 f.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1433 befindet sich die Fähre wohl im Besitz von Kraft Zobel, Amtmann zu Neubrunn [5] 1362.
- 1435 wird die Fähre als Besitz der Stadt genannt [2] 66.
- 1500 ist die Fähre im Besitz des Klosters Kitzingen [1] 2.

Historiografie der Brücke:

- 1913 Bau der Brücke [6] 117.
- 1945 Sprengung der Brücke [6] 117.

Sagen zum Mainübergang:

- Ein feurig Männlein wird übergesetzt [7] 237.

Literatur:

- [1] G. Strasser, Wege über den Main (Randersacker 1986).
- [2] K. Borchardt, Heidingsfeld im Mittelalter von der Würzburger Markbeschreibung bis um 1500. In: R. Leng (Hrsg.),

Die Geschichte der Stadt Heidingsfeld. Von den Anfängen bis zur Gegenwart (Regensburg 2005) 65-104.

[3] H.-P. Baum, Aspekte der Heidingsfelder Wirtschaftsgeschichte im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. In: R. Leng (Hrsg.), Die Geschichte der Stadt Heidingsfeld. Von den Anfängen bis zur Gegenwart (Regensburg 2005) 321-356.

[4] W. Obst, Heidingsfelder Bilderbogen (Würzburg 1979).

[5] E. Schöffler, Stift Neumünster Würzburg Urkunden. Urkunden 1054-1801 (Würzburg 2007).

[6] H. Wolf / C. Bauer, Heidingsfeld. Ansichten einer alten Stadt. Postkarten aus der Sammlung Horst Wolf (Würzburg 1998).

[7] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

[8] W. Obst, Heidingsfeld. Das Städtle in der Stadt (Heidingsfeld 1976).

[9] W. Dettelbacher, Von der Fähre zum Steg (Würzburg 1978).

[10] Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[11] Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Randersacker

M-258,3

Gemeinde: Randersacker

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1500 Nennung einer Fähre in einer Anordnung durch Kaiser Maximilian I.: *»wie Sie als Inwoner des Dorffs Randersacker in dem Stift Würzburg an dem Main gelegenen Heu, Stro, Pfahl und. Anders über den Main zu Ihrer Notturft führen und pringen und aber bishero nit mehr denn Einen Nachen oder Schelch daselbst am Main gehabt...«* [2] 2. 17.

- Um 1500 Beschwerde der Äbtissin des Klosters Kitzingen wegen der zu erwartenden Konkurrenz für ihre Fähre in Heidingsfeld durch die Einrichtung eines *»Brückenfahrts«* [2] 2.

- 1634 wird der Fährmann von schwedischen Truppen in Würzburg gehängt [2] 8.

- 1666 wird dem Fährmann das Fahrrecht zugesprochen *»samt dem Duhrn«*, später Thorhaus; vielleicht handelt es sich um ein Zimmer zum Schlafen [2] 14.

- 1671 beträgt die Pachtsumme 4kr. [2] 10.

- 1673 erhält der Fährmann Schadensersatz in Höhe von 5 Reichstalern, weil kaiserliche Soldaten seinen Schelch *»hinweg geführt«* haben [2] 16.

- 1700 werden die Ratsherren vom Querfahrtgeld befreit; die Pachtsumme beträgt 3 fl [2] 10. 14.

- 1705 werden die Ratsherren vom Würzburgfahrtgeld befreit [2] 14.

- 1708 wird neben der Querfahrt auch eine Marktfahrt nach Würzburg genannt [2] 2.

- 1728 werden auch die Frauen der Ratsmänner von Fährgeldern befreit [2] 14.

- 1732 erste Nennung einer Fahrbrücke als Bedingung für die Pacht [2] 2.

- 1740 werden zu den Fahrgütern *»hundert Krauth«* gerechnet; auch erhält der Fährmann *»eine Metze Erbs oder Linns«* [2] 11.

- 1742 geht die Fahrbrücke in Betrieb [2] 3.

- 1750 beträgt die Pachtsumme 30 fl., 2 Batzen [2] 10.

- 1754 wird dem Fährmann verboten und *»bey Verlust seines fahrts«* gedroht, Bettler überzusetzen [2] 9.

- 1755 klagt der Fährmann auf sein Recht der Marktfahrten [2] 14.

- 1761 beträgt die Pachtsumme 36 fl. [2] 10.

- 1770 beträgt die Pachtsumme 20 fl.; hält 60 Jahre [2] 10f.

- 1820 existiert vermutlich keine Fahrbrücke mehr, da in den Fahrgebühren keine Preise für Pferde oder Wagen verzeichnet sind [2] 3.

- 1858 klagt der Fährmann auf sein Recht der Marktfahrten [2] 14.

- 1862 wird festgeschrieben, dass der Fährmann nicht betrunken arbeiten darf; die Pachtsumme beträgt über 100 fl. [2] 11. 16.

- 1863 Pläne der Bereitstellung einer fliegenden Brücke erstmals durch die Gemeinde, ebenso die Anlage von festen Zufahrten zu Fähre [2] 3.

- 1866 beträgt die Pachtsumme 140 fl. [2] 11.

- 1866 erhält der Fährmann für das Übersetzen des Postboten eine jährliche Pauschale von 15 fl. [2] 12.

- 1867 Nennung eines Fahrhäuschens [2] 5.

- 1867/68 sollen die Fährleute einen sicheren Weg über den zugefrorenen Main herstellen [2] 15.

- 1870 beträgt die Pachtsumme 27 fl. [2] 11.

- 1874 wird dem Pächter die fliegende Brücke am Drahtseil mit vier Schelchen zur Verfügung gestellt [2] 5.

- 1874 müssen Fährleute über 18 Jahre alt sein; von der Pachtsumme gehören 1/3 der Kirche und 2/3 dem Amt [2] 11. 16.

- 1876 wird in die Pachtordnung aufgenommen, dass die Fährleute bei Hochwasser der Bevölkerung behilflich sein müssen; die Pachtsumme beträgt 50 fl. oder 85,70 Mark [2] 11. 16.

- Vor 1879 steigt die Pachtsumme auf 276 Mark [2] 11.

- 1879 wird neben der Pacht auch der Verkauf des Fahrs angeboten; Käufer für 3.000 Mark sind Michael Röder und Heinrich Starz [2] 5 ff. 13.

- 1880 besteht das Fahr bei der Versteigerung aus einer fliegenden Brücke, drei Nachen, einem Fahrschelch, einem alten und einem neuen Drahtseil sowie einer Kette [2] 13.

- 1913 Rückkauf der Fähre für den Brückenbau für 12.000 RM [2] 20.

- 1945 Einrichtung einer neuen Fährverbindung [2] 34 f.

- 1946 Neubau einer Fähre mit 9t Nutzlast durch die Firma Hupp aus Eibelstadt; erst als Gierfähre, später Umrüstung in eine Hochseilfähre [2] 35.

- 1949 Umrüstung auf eine Motorfähre; es wird eine Fähre für 5.000 Mark aus Obernburg gekauft mit einer Nutzlastfähre von 22,5t; später immer wieder Veränderungen an der Fähre [2] 35; [7] 289.

- 1955 wird eine 15-t-Lastfähre aus Wertheim angeschafft [9] 192.

- 1968 wird die Fähre aus Kostengründen wieder eingestellt [2] 37; [5] 139.

- 1969 wird das Fährschiff an die Gemeinde Hofstetten bei Gemünden verkauft [2] 37.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

1666-1672 ist Andreas Schott als Fährmann tätig [2] 41.

1686-1702 sind Klaus und Georg Schott als Fährmänner tätig [2] 41.

1703-1716 sind Georg Schott und Michael Henneberger als Fährmänner tätig [2] 41.

1717-1719 sind Claus oder Jörg Schott und Hans Henneberger als Fährmänner tätig [2] 41.

1720-1722 sind Hans und Georg Henneberger als Fährmänner tätig [2] 41.

1723-1728 sind Hans Henneberger und Veit Weegmann als Fährmänner tätig [2] 41.

1728-1737 sind Hans und Stephan Henneberger als Fährmänner tätig [2] 41.

1733-1739 sind Hans und Stephan Henneberger, Christian Hathelm und Veit Weegmann als Fährmänner tätig [2] 41.

1739 gehört das Lehen dem Würzburger Domkapitel, welches es an die Gemeinde Randersacker weitergibt [2] 10.

1740-1748 sind Hans und Stephan Henneberger bzw. Hans Hennebergers Wittwe als Fährleute tätig [2] 41.

1749-1754 sind Veit und Adam Weegmann, Michael und Georg Henneberger als Fährmänner tätig [2] 41.

1755-1757 ist Stephan Henneberger als Fährmann tätig [2] 41.

1758-1761 sind Stephan und Michel Henneberger als Fährmänner tätig [2] 41.

1762-1767 sind Adam und Martin Weegmann als Fährmänner tätig [2] 41.

1768-1770 ist Johann Weegmann als Fährmänner tätig [2] 41.

1771-1779 sind Lorenz und Stephan Henneberger, ab Dezember 1778 Johann Weegmann anstelle von Lorenz Henneberger (verstorben) als Fährmänner tätig [2] 41.

1780-1785 sind Christoph Henneberger, Johann und Martin Weegmann als Fährmänner tätig [2] 41.

1791-1795 ist Martin Weegmann als Fährmann tätig [2] 41.

1796-1804 sind Adam Baumann und Sohn Carl als Fährmänner tätig [2] 41.

- 1805-1807 ist Adolph Henneberger als Fährmann tätig; weitere Fährmänner bis 1913 und 1945 bis 1968 sind in der Literatur abgedruckt [2] 41 f.

- 1880 geht die Fähre in privaten Besitz über [2] 13.

Preise:

- 1670 erhält der Fährmann für jede »Armenfuhr« 2 kr.; vielleicht handelt es sich um den Wegtransport von Bettlern [2] 11.

- 1704 erhält er für die Armenfuhr nur noch die Hälfte, nämlich 9 Pfennige; für einen Karren Holz darf er nicht mehr als 3kr., für einen Schober Stroh nicht mehr als 10kr., eine Fuhre Holz 1kr. und für einen Malter Frucht 1kr. fordern [2] 11.

- 1740 kostet die Überfahrt hin und zurück für einen einheimischen Bürger bei »kleinem Wasser« 1 Pfennig, bei »großem Wasser« 2 Pfennige, »Auswärtige und Fremde« zahlen das Doppelte; weitere Preislisten für 1820, 1861, 1874 und 1913 für Würzburg- und Querfahrten sind in der Literatur publiziert [2] 11 f. 49.

Historiografie der Brücke:

- 1913 Brückenbau [2] 17 ff.

- 1945 Sprengung der Brücke [2] 34.

Sonstiges:

- Fährmänner sind von der gewöhnlichen »Wacht, Huth und Frohn« befreit [2] 14.

- Der Fährmann erhält Wein von der Kirche für das Übersetzen von Prozessionen [2] 14.

- Zu einem unbestimmten Zeitpunkt (ohne Jahr) wird dem Sohn des Fährmannes verboten, nach einer gerichtlichen Verurteilung das Fahr zu führen [2] 9.

- Pachtdauer ein bis sechs, selten zwölf Jahre [2] 10.

Sagen zum Mainübergang:

- Das Wilde Heer bei Randersacker [1] 69; [8] 237 f.

Literatur:

[1] P. Högl, Aus dem Sagenschatz des Landkreises Würzburg (Würzburg 1996).

[2] G. Strasser, Wege über den Main (Randersacker 1986).

[3] S. Holl, 250 Jahre Fischer- und Schifferinnung Randersacker (Volkach 1966).

[4] B. Rottenbach, Chronik Markt Randersacker. Heimatbuch der Gemeinde Randersacker und des Ortsteils Lindelbach (Würzburg 1998).

[5] H. Haas / F. Lippe, Das alte Randersacker und die löbliche Gemeinde Lindelbach (Würzburg 1987).

[6] B. Rottenbach, Randersacker. Hineingebaut in Stein und Wein (Randersacker 1979).

[7] H. Strasser, Wege über den Main – Obernburg. Aschaffener Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes 16, 1993, 269-300.

[8] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

[9] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

Eibelstadt

M-263

Gemeinde: Eibelstadt

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1407 errichtet der Würzburger Bischof Johann I. von Egloffstein auf eigene Kosten eine Mainfähr [1] 8.
- 1458 Rechtsstreit zwischen Eibelstadt und Winterhausen wegen der Konkurrenz zwischen den beiden Fährstandorten [1] 11.
- 1518/19 Rechtsstreit zwischen Eibelstadt und Winterhausen wegen der Zufahrt zur Fähre in Eibelstadt über Winterhausener Felder [1] 12.
- 1525 erneuter Streit zwischen Winterhausen und Eibelstadt wegen der Zufahrt; Winterhausen »*von neuem vergraben, verrigelt und verschrenckt*« den steinernen Weg (mehrere Nennungen von Zwischenfällen, bei denen die Winterhäuser mit Gewalt versuchen, die Zufahrt zur Fähre zu verhindern); das Problem scheint zu sein, dass die Fähre bei Niedrigwasser an eine andere Stelle verlegt wird und dies die Winterhäuser verärgert [1] 12.
- 1573/75 ist der Fährmann verpflichtet, die »*armen und gebrechenhaften Leute*« mit dem Schelch in die Nachbarorte zu fahren, sprich wegzuschaffen; dies bleibt bis 1734 bestehen [1] 22 ff.
- 1575 erhält der Fährmann Geld dafür, dass er Sand aus dem Main schöpft: »*vonn 16 karren sand Aus dem Main Zuführen*« [1] 27.
- 1598 Abbildung der Fahren, von Weg, Häuschen etc. [1] 27; [2] 133; [5] 8.
- 1608, 1624, 1639 und im 18. Jh. sind immer wieder Zahlungen an den Fährmann für »*Herrenfahren*« nach Würzburg und Ochsenfurt belegt; er fährt den Stadtschreiber und Ratsmitglieder [1] 26 f.
- 1619 wird eine alte Verpflichtung der Fährleute aufgehoben; sie mussten früher einmal im Jahr für die Ratsherren ein Essen geben, welches nun durch eine Aufstockung der Pachtsumme um 15 fl. auf 25 fl. abgelöst wird [1] 22.
- 1621 erhält der Fährmann Geld, weil er den Main von Hölzern befreit [1] 30.
- 1623-1626, 1657, 1658, 1680/81, 1685/86, 1706-1708 und 1774 erhält der Fährmann Geld für den Transport von Baumaterialien zum Kirchenkeubau; auch sonstige Materialbeschaffungen sind verzeichnet [1] 28.
- 1643 beschweren sie die Bürger, dass der Fährmann keinen Schelch für die Fahrt zu den Wochenmärkten in Würzburg bereitgestellt hätte; daraus geht hervor, dass die Fahrt zu den Wochenmärkten (Mittwoch und Samstag) wohl auch zu den Pflichten des Fährmannes gehörte [1] 20.
- 1644 Bestätigung der bischöflichen Lehens [1] 8.
- 1654 gibt es wieder Beschwerden wegen des Marktschelchs, und es wird beschlossen, dass auch der Markt in Ochsenfurt (Dienstag) angefahren werden soll, auch wenn nur zehn Leute fahren wollen [1] 20 f.
- 1664 wird es den Fergen bei der Strafe von einem Pfund Wachs oder einer Buße im Loch verboten, während des Amtes, einer Predigt oder der Vesperandacht Spaziergänger überzusetzen [1] 22.
- 1673 werden die Fergen gezwungen, beim Einfall französischer Truppen ihre Fährbrücken nach Würzburg zu bringen oder zu versenken [1] 24 f.
- 1687 kauft die Stadt eine »*Deckhen über den Marcktschelch*« [1] 21.
- Im 17./18. Jh. werden zwei Fährmänner genannt [1] 9.
- 1706 wieder Streit wegen der Fähre und ihrer Zufahrt [1] 16.
- 1734 wird der Fährmann verpflichtet, bei Eis einen Weg über den Main freizumachen [1] 31 f.
- 1769 zerreißen sächsische Soldaten die Fährordnung, sodass diese neu geschrieben werden muss; vermutlich hing die Fährordnung öffentlich an der Fähre aus [1] 26.
- 1784 wird das Fährhaus durch ein Hochwasser stark beschädigt [1] 17.
- 1787 Karte mit Position der Fähre [1] 17.
- 1792 ist es dem Fährmann unter Androhung des Verlustes seines Fährlehens verboten, Leute mit vollen Weinfässern nach Eibelstadt zu transportieren oder selbst überzusetzen [1] 22.
- Im 19. Jh. nur noch ein Fährmann [1] 9.
- 1815 Versuch, die Fähre zu verkaufen, weil sie nicht einträglich ist [1] 9.
- 1815 ruinieren Soldaten die Fahrbrücke [1] 26.
- 1838/40 Karte und Abbildung mit Position der Fähre [1] 14; [2] 129.
- 1839 kommen Beschwerden auf, weil die Fährleute nicht an der Fähre seien und die Überfahrt durch einen Knaben von 13 Jahren besorgt werde [1] 32.
- 1847 fordern ein Fischer und Schiffer auch das Recht, einen Marktschelch zu betreiben, was aber abgelehnt wird; das Recht des Fährmannes wird mehrmals im 19. Jh. bestätigt [1] 21.
- Ab 1856 kommt es immer wieder zum Streit wegen der Fähre und ihrer Zufahrt [1] 16.
- 1858-1864 wieder Streit um die Fähre [1] 17.
- 1880 Versuch, die Fähre zu verkaufen, weil diese nicht einträglich ist [1] 9.
- 1881 soll der Schiffbauer Georg Rausch aus Frickenhausen kommen, um die kaputte Querfahrtbrücke zu reparieren [1] 18 f.
- 1884/85 Neubau der Brücke durch den Schiffbaumeister Heinrich Böhm aus Knetzgau [1] 19.
- 1898 Karte mit Position der Fähre [1] 15.
- In den 1920er/1930er-Jahren wird eine detaillierte Beschreibung eines Zeitzeugen zur Fähre publiziert [1] 99 ff.

- 1939 wird die Fähre stillgelegt [1] 10.
- Ab 1943 Fährbetrieb durch Familie Hupp [1] 120.
- 1954 wird die Fähre stillgelegt [1] 121.
- 1955 wird die 10-t-Fähre für 10.840 DM nach Wertheim verkauft [6] 192.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1407 wird das Fahr vom Würzburger Bischof als Lehen an den Dompropst Arnold Herwig übertragen, welcher es an die Eibelstädter Bürger weitergibt; diese Zahlen »uff sanct Martenus tag ein pfunt guteß wissen Ingelbers (Ingwer)« [1] 8.
- 1523 erhält Markgraf Friedrich zu Brandenburg, Dompropst, vom Würzburger Bischof Conraden das Lehen [1] 8f.
- 1538 erhält Dompropst Moritz von Hütten das Lehen [1] 9.
- 1548 ist Simon Seubott (Knecht des Fergen, der den Schelch führt) als Fährmann tätig [1] 36.
- 1554 erhält Dompropst Cardinal Otto das Lehen [1] 9.
- 1563 erhält Dompropst Reichardt von der Khere das Lehen [1] 9.
- 1569-71 ist Michel Beyr als Fährmann tätig [1] 36.
- 1572/73 ist Michel Meischner als Fährmann tätig [1] 36.
- 1573-75 ist Michel Kohl als Fährmann tätig [1] 36.
- 1575 erhält Dompropst Reichardt von der Khere das Lehen [1] 9.
- 1579 ist Jakob Rauch als Fährmann tätig [1] 36.
- 1586/87 ist Wolff Kohl als Fährmann tätig [1] 36.
- 1602-1604 ist Caspar Stahl als Fährmann tätig [1] 36.
- 1606-1622 ist Hans Kohl als Fährmann tätig [1] 36.
- 1617 kommt als Abgabe zum Ingwer noch ein Martinshuhn hinzu [1] 8.
- 1622-1627 ist Hans Zeckhig als Fährmann tätig [1] 36.
- 1624 wird genannt, dass das Huhn und der Ingwer in Geld abgegolten werden; 1 Pfund Ingwer = 2 lb 24 dn (ca. 4 fl.) / Martinshuhn = 28 dn (7 kr.) [1] 34.
- 1627-1631 ist Hans Kohl als Fährmann tätig [1] 36.
- 1635/36 ist Hans Kohl als Fährmann tätig [1] 36.
- 1636-1638 sind Hans Förster und Pangratz Lenckhauff als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1639-1646 ist Hans Förster als Fährmann tätig [1] 36.
- 1647/48 sind Hans Breutigamb und Wolff Stricker als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1650-1654 sind Wolf Stricker und Hans Schmidt als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1656-1663 sind Hans Schmidt und Nicolaus Ungelenck als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1663-1670 sind Wolf Stricker und Hans Schmidt als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1670/71 sind Claus Ungelenck und Hans Breutigamb als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1671-1675 sind Hans Schmidt, Nicolaus Ungelenck und Hans Breutigamb als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1675-1680 sind Hans Schmidt und Hans Breutigamb als Fährmänner tätig [1] 36.

- 1680-1682 sind Hans Schmidt d.A. und Hans Breutigamb als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1684-1686 sind Hans Schmidt d.A., Hans Breutigamb und Hans Schmidt d.J. als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1686/87 sind Hans Schmidt d.A. und Hans Schmidt d.J. als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1687/88 sind Hans Breutigamb und Hans Schmidt d.J. als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1688-1691 sind Hans Schmidt d.J. und Hans Breutigamb als Fährmänner tätig [1] 36.
- 1691/92 sind Hans Schmidt, Hans Breutigamb sowie Friedrich und Nikolaus Büchold (Letzterer für zehn Wochen) und Hans Adam Ritter (für neun Wochen) als Fährmänner tätig [1] 37.
- 1692/93 sind Hans Schmidt d.J. und Michael Ulrich als Fährmänner tätig [1] 37.
- 1693/94 ist Michael Ullrich als Fährmann tätig [1] 37.
- 1694-1700 sind Michael Ullrich und Hans Martin Stricker als Fährmänner tätig [1] 37.
- 1701-1710 sind Andreas Obmann und Hans Wilhelm Käpplein als Fährmänner tätig [1] 37.
- 1710/11 sind Hans Friedrich Kellermann und Andreas Obmann als Fährmänner tätig [1] 37.
- 1712-1715 sind Hans Friedrich Kellermann und Hans Wilhelm Käpplein als Fährmänner tätig [1] 37.
- 1716-1623 sind Hans Friedrich Kellermann, Hans Georg Obmann und Hans Wilhelm Käpplein als Fährmänner tätig [1] 37.
- 1725-1728 sind Hans Wilhelm Käpplein und Hans Lutz als Fährmänner tätig [1] 37.
- 1728 erhält Dompropst Friedrich Carl von Schönborn das Fährlehen: »Wir Fridrich Carl des H. R. Reichs Graff von Schönborn, buchheim, Wolffsthal, S. Kayserl. und Cathol. May. würcklicher geheimbder Conferenz Rath, Dero und des Reichs Vice-Cantzlar, auch Domprobst zu Würzburg p.p. Bekennen öffentlich mit diesem brieff und thun kundt allermänniglichen, daß Wir Unsern lieben getreüen Nicolaus Treü burgermeistern zu Eivelstadt als bevollmächtigen und gewalthabern von burgermeister und Rath daselbsten das Fahr am Mayn alda, welches Uns und Unserer Dom-Probstey allhier zu Würtzburg zu lehen rühret, und Jährlichen Ein pfund Inquer, und Ein Martins Hun Zinnset, zu rechtem Zinns lehen Verliehen Haben, und Verleihen Ihme Treü in Nahmen des Raths daselbsten was rechts sie daran haben, und wir Ihnen Von rechtswegen daran Verleyhen sollen, und mögen in Crafft dieses brieffs, doch Uns und Unseren Nachkommen ahn unserer Dom Probstey ahn unsere lehenschafftten, Rechten und gerechtigkeiten, so Wir und Unsere Dom-Probsten daran haben ohnschädlich, ohne gefährde. Zu urkundt haben Wir unser Insiegil ahn diesem brieff thuen hangen, So geben und geschehen zu Würtzburg den 22ten Septembris, Jahrs Eintausend, Sieben Hundert Zwanzig Acht.« [1] 9.
- 1728/29 sind Friedrich Kellermann und Hans Lutz als Fährmänner tätig [1] 37.

- 1729/30 sind Hans Wilhelm Käpplein und Jörg Obmanns Witwe als Fährleute tätig [1] 37.
 - 1730/31 sind Hans Wilhelm Käpplein und Michael Lutz als Fährmänner tätig [1] 37.
 - 1731/32 sind Hans Wilhelm Käppleins Witwe und Michael Lutz als Fährleute tätig [1] 37.
 - 1732-1735 sind Michael und Hans Lutz als Fährmänner tätig [1] 37.
 - 1735-1741 sind Michael Lutz und Philipp Käpplein als Fährmänner tätig [1] 37.
 - 1741-1760 sind Jakob Geißler und Philipp Käpplein als Fährmänner tätig [1] 37.
 - 1761-1764 ist Michael Käpplein als Fährmann tätig [1] 37.
 - 1764-1772 ist Jakob Geißler als Fährmann tätig [1] 37.
 - 1772-1782 ist Michael Käpplein als Fährmann tätig [1] 37.
 - 1782/83 sind Michael und Lorenz Käpplein als Fährmänner tätig [1] 37.
 - 1783/84 ist Philipp Käpplein als Fährmann tätig [1] 37.
 - 1784-1789 sind Käpplein Philipps Erben als Fährmänner tätig [1] 37.
 - 1790-1795 sind Käpplein Philipps Kinder als Fährmänner tätig [1] 37.
 - 1795-1799 ist Michael Käpplein d. A. (mit Franz Käpplein ab 1797) als Fährmann tätig [1] 37.
 - 1799-1804 ist Franz Käpplein als Fährmann tätig [1] 37.
 - 1803 geht die Fähre an das königliche Rentamt über [1] 9.
 - 1805/06 sind Franz Käpplein und Franz Hein als Fährmänner tätig; die Liste der Fährleute ist durchgehend vorhanden bis 1954 [1] 37f.
 - 1815 zahlt die Gemeinde »jährlich von 30 fl. Kapital 1 fl. 30 kr. Zins« an den Staat [1] 9f.
- Sonstiges:**
- Der Fährmann muss Soldaten und öffentlich Beauftragte überführen, bekommt aber spätestens ab 1682 Geld dafür; allgemein wird gerade um 1800 viel Militär befördert [1] 24.
 - Es sind 18 Verleihungsurkunden von Dompropsten an die Eibelstädter Bürger vom 15. bis ins 19. Jh. erhalten, allerdings nicht publiziert [1] 8.
 - Die Fahrbrücke diente in erster Linie zum Übersetzen der Schiffe [1] 19.
 - Der Fährmann ist auch verpflichtet, bei Feuer und Hochwasser zu helfen, wo er kann [1] 30f.
 - Der Fährmann ist verpflichtet, bei Niedrigwasser eine Fahrerinne zu schaufeln [1] 31.
 - Am Stadttor von Eibelstadt sind ab 1546 fast vollständig 27 Hochwasser verzeichnet [7] 41.
- Literatur:**
- [1] F. Schicklberger, Wan khörd d'Mai? Uns khörd d'Mai. Aus dem Leben der Eibelstadter mit ihrem Main nach archivalischen Quellen (Eibelstadt 1998).
- [2] F. Schicklberger, 1200 Jahre Weinkultur in Eibelstadt (Eibelstadt 2005).

- [3] G. Hures, Der Fährmann von Eibelstadt. In: G. Hures / G. Theuerkafer (Hrsg.), Eibelstadt 787-1987. 1200 Jahre. Heimatbogen 2 (Münsterschwarzach 1987) 35-36.
- [4] F. Schicklberger / O. Schlereth / R. Siegler, Eibelstadt. Eibelstadter Bilderbogen (Eibelstadt 1987).
- [5] K. Löwel / F. Schicklberger, Eibelstadt. Impressionen aus einem fränkischen Weinstädtchen (Eibelstadt 1997).
- [6] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).
- [7] T. Gunzelmann, Der Main macht Geschichten. In: R. Riepertinger / E. Brockhoff / M. Nadler / R. Skoruppa (Hrsg.), (2013), Main und Meer. Porträt eines Flusses (Schweinfurt 2013) 34-47.

Sommerhausen

M-265,4

Gemeinde: Sommerhausen

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Winterhausen

Gegenüberliegende Gemeinde: Winterhausen

Historiografie der Fähre:

- 1458 Streit zwischen Winterhausen und Eibelstadt wegen der Konkurrenz zwischen den beiden Fährstandorten [3] 11.
- 1570 Abbildung der Stadt mit der Fährstelle [4] 17.
- 1601 erhält der Winterhausener Fährmann 8 Maß Wein für das kostenlose Übersetzen der armen Leute [6] 113.
- 1603 Nennung der Fähre in einem Rechtsstreit [5] 76.
- 1605 wird im Rahmen eines Rechtsstreit gesagt, dass der Fluss wegen Eisgangs nicht passierbar sei [5] 83f.
- 1800 Sperrung der Fähre durch napoleonische Truppen [6] 113.
- 1831 Klagen vor der Gemeinde, dass der Fährmann oft auf sich warten ließe, zum Schaden der Gesundheit der Fahrgäste [6] 113.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [9] 85.
- 1897 wird das Fährrecht für 6.000 Mark abgelöst [6] 113.
- 1945 Fähreinsatz bis 1972 [6] 118.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1792 wird als Inhaberin der Fähre Frau Rumpuβin genannt, welche den Gegenwert für 8 Maß Wein in Geld (2 fl. 19 kr.) erhält [6] 113.

Historiografie der Brücke:

- 1897 Brückenbau [2] 9; [6] 113.
- 1945 Zerstörung der Brücke durch alliierte Flieger [2] 9; [6] 117f.
- 1972 Bau der neuen Brücke [2] 9; [6] 118.

Sonstiges:

- 1602 wird ein Dolenfeger (Kanalreiniger) genannt, der ein Fass, in dem »ein Weibsbild gespundt« war, wegschaffen soll [6] 111.

Sagen zum Mainübergang:

- Die Überfahrt der Wilden Jagd [1] 93; [8] 238.

Literatur:

[1] P. Högler, Aus dem Sagenschatz des Landkreises Würzburg (Würzburg 1996).

[2] G. Meissner, Eine Geschichte der Ungereimtheiten. 25 Jahre dauerte es, bis die zerstörte Mainbrücke durch eine neue ersetzt wurde. Mainpost vom 18.5.1999, 9.

[3] F. Schicklberger, Wan khörd d'Mai? Uns khörd d'Mai. Aus dem Leben der Eibelstadter mit ihrem Main nach archivalischen Quellen (Eibelstadt 1998).

[4] O. Schertzer / U. Wagner / K. Wagner, Festschrift zur 500-Jahr-Feier der St.-Nikolaus-Kirche zu Winterhausen im Jahre 1997 (Münsterschwarzach 1997).

[5] K. Wagner, Das Rüggerichtsbuch von Winterhausen 1597-1614. Einblicke in das Winterhäuser Leben um 1600 (Winterhausen 2009).

[6] G. Furkel, Sommerhausen in Wort und Bild (Würzburg 1970).

[7] C.-M. Gerth, Sommerhausen am Main. Ein Spaziergang durch und um Sommerhausen am Main (Sommerhausen a. M. 2006).

[8] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).

[9] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Goßmannsdorf

M-268,2

Gemeinde: Ochsenfurt

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1680 Nennung einer Furt in Goßmannsdorf [1] 112.

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [3] 85.

Sagen zum Mainübergang:

- Der »Huimoh« [2] 247.

Literatur:

[1] G. Furkel, Sommerhausen in Wort und Bild (Würzburg 1970).

[2] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Kleinochsenfurt

M-270

Gemeinde: Ochsenfurt

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1103 Nennung der Fähre [1] 23.

- 1150 Besitzerwechsel der Fähre [1] 23 f.

- 1251 Nennung der Fähre [1] 24.

- 1340 Nennung der Fähre [1] 24.

- 1478 Nennung der Fähre in Ebracher Besitz als »den strittigen Furt zue Cleinochsenfurth« [2] 35.

- 1805 Nennung im Rahmen der Säkularisierung: »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« [1] 24.

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [6] 85.

- 1903 wird keine Fähre genannt [5] 122 f.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1103 Die(t)mar von Röttingen schenkt dem Kloster Hirsau im Schwarzwald die Fähre; er tritt später selbst in das Kloster ein [1] 23; [4] 425.

- 1150 Fähre wird von Hirsau an das Priorat Schönrain bei Gemünden übergeben [1] 23 f.

- 1251 geht die Fähre weiter an das Kloster Neustadt bei Lohr [1] 24.

- 1340 geht die Fähre an das Kloster Ebrach [1] 24.

- Seit dem Ende des 15. Jh. gehört ein Teil dem Würzburger Domkapitel [1] 24.

- 1803 Ebrach verliert im Rahmen der Säkularisierung die Fähre; diese geht an die Witwe eines früheren Ochsenfurter Stadtschultheißen [1] 24.

Sonstiges:

- Die Trennung zwischen den Übergängen in Ochsenfurt und Kleinochsenfurt ist in der Literatur nicht immer klar erkennbar.

Literatur:

[1] A. Kampfmann, 1250 Jahre Kleinochsenfurt (Ochsenfurt 1990).

[2] S. Wenisch, Ochsenfurt. Von der frühmittelalterlichen Gemarkung zur domkapitelschen Stadt (Würzburg 1972).

[3] H. Pritzl, Ochsenfurt. Lebendige Tradition und wirkungsvolle Gegenwart (Ochsenfurt 1986).

[4] E. Keyser / H. Stoob, Bayerisches Städtebuch 1 (Stuttgart 1971).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Ochsenfurt

M-271,3

Gemeinde: Ochsenfurt

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Kleinochsenfurt

Gegenüberliegende Gemeinde: Ochsenfurt

Historiografie der Fähre:

- 1359 Nennung einer Fähre: »Item dedi pro reparacione navium dicti varbrucken et de nachen II lib. den. et VIII sol. den.« [3] 42.
- 1397 Nennung eines Fährmannes »ferge« und der Fähre »des fares« [3] 42.
- 1784 zwischenzeitliche Einrichtung einer Fähre [2] 160f.; [4] 159.
- 1793 werden zwei der Fähren als Uferschutz verbaut und eine für 20 Thaler verkauft [4] 159.

Historiografie der Brücke:

- 1246/1247 Erwähnung einer Brücke; es besteht bereits lange das Recht der Rebendorfer, die Ochsenfurter Brücke kostenfrei zu benutzen: »ab omni theloneo liberi et securi transitum habere debeant per pontem Ossenfort« [3] 49; [6] 9f.; [7] 425.
- 1254 Erwähnung einer Brücke: »immunitatem thelonei per pontem Ossenfort« [2] 160; [3] 49; [4] 156; [6] 10.
- 1306 stellt das Stadtsiegel keine Brücke dar [5] 1.
- 1359 Erwähnung einer vermutlichen Holzbrücke [2] 160.
- 1397 Arbeiten an der Brücke: »Item arbeitet der Stat Zimerman zehen tagwerk an der brucken mit lenen, und die Joch awfzuzwicken« [4] 156.
- 1421 Neubau der Brücke [3] 50.
- 1513 Bau einer Steinbrücke [2] 160; [3] 50; [4] 156; [7] 425.
- 1623 Abbildung der Brücke [5] 17.
- 1685-87 Erneuerung der Brücke [7] 425.
- 1705 Erneuerung der Brücke [7] 425.
- 1784 Neubau der Brücke nach Hochwasser [2] 160; [4] 159; [7] 425.
- 1945 Sprengung der Brücke [7] 425.
- 1957 Wiederaufbau der Brücke [7] 425.
- Die Brücke wurde im Rahmen einer Sanierung umfassend durch die Bauforschung untersucht; dabei konnte eine Bauphasenkartierung vorgenommen werden, welche umfangreiche Umbaumaßnahmen ab dem 16. Jh. aufweist; die ältesten Brückenreste werden ca. in das 13./frühe 14. Jh. datiert [8]

Sonstiges:

- 100m unterhalb der alten Brücke soll es eine Furt gegeben haben [1] 165.
- Die Trennung zwischen den Übergängen in Ochsenfurt und Kleinochsenfurt in der Literatur ist nicht immer klar erkennbar, ebenso die Unterscheidung zwischen Furt, Fähre und Brücke.

Literatur:

- [1] G. Grünewald, Mei Leb'n mit'm Mee. Erinnerungen eines alten Fischers und Schiffers aus Frickenhausen/Main (Oellingen 1994).
- [2] W. Scherzer, Die alten Mainbrücken Unterfrankens und ihre Baulastträger. Würzburger Diözesan-Geschichtsblätter 20, 1958, 154-177.
- [3] S. Wenisch, Ochsenfurt. Von der frühmittelalterlichen Gemarkung zur domkapitelschen Stadt (Würzburg 1972).
- [4] J. Kestler, Beschreibung von Ochsenfurt (Würzburg 1845).
- [5] H. Pritzl, Ochsenfurt. Lebendige Tradition und wirkungsvolle Gegenwart (Ochsenfurt 1986).
- [6] W. E., Vom Alter der Ochsenfurter Mainbrücke. Die Mainlande. Geschichte und Gegenwart 10, Nr. 3, 1959, 9-10.
- [7] E. Keyser / H. Stoob, Bayerisches Städtebuch 1 (Stuttgart 1971).
- [8] T. Kohnert, Alte Mainbrücke Ochsenfurt. In: Bayerische Gesellschaft für Unterwasserarchäologie (Hrsg.), Archäologie der Brücken (Regensburg 2011) 271-278.

Frickenhausen am Main

M-273,4

Gemeinde: Frickenhausen am Main

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1417 »[...] ober der stat Ochsinfurt an dem furt by Frickenhusen [...]« [3] 34.
- 1486 Nennung einer »furt und fare mitsampt der brücken« [3] 42.
- 1491 soll der Fischer einen offenen und einen geschlossenen Schelch bereithalten, um Einwohner überzusetzen; es ist wohl eine Fährordnung erhalten, allerdings nicht publiziert [2] 15f.
- 1880 kauft die Gemeinde die Fähre und das Fährhäuschen aus Klingenberg für 1.775 Mark [4] 256.
- Wohl im frühen 20. Jh. war die Fähre eine Pendelfähre [1] 162.
- 1903 existiert eine Fähre mit Bogtnachen [6] 122f.
- 1931 existiert eine Fähre [7] Karte IV.

Sagen zum Mainübergang:

- Der »Hoiijäger« [5] 246f.

Literatur:

- [1] G. Grünewald, Mei Leb'n mit'm Mee. Erinnerungen eines alten Fischers und Schiffers aus Frickenhausen/Main (Oellingen 1994).
- [2] H. Hohe, Aus den Urbarien von Sonderhofen und Frickenhausen (Ochsenfurt 1986).
- [3] S. Wenisch, Ochsenfurt. Von der frühmittelalterlichen Gemarkung zur domkapitelschen Stadt (Würzburg 1972).
- [4] F. Berninger, Chronik der Stadt Klingenberg am Main II (Klingenberg 1995).

[5] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).

[6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[7] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

Segnitz

M-277,1

Gemeinde: Segnitz

Landkreis: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Marktbreit

Gegenüberliegende Gemeinde: Kitzingen

Historiografie der Fähre:

- 1454 Nennung der Fähre im Besitz von Engelhard von Seinsheim, gleichzeitig Rechtsstreit um den Besitz der Fähre bzw. darum, dass die Segnitzer Herrschaft die Fährlande auf beiden Seiten des Maines beansprucht [1] 135; [11] 49; [13] 56.

- 1500 wird die Fährgerechtigkeit durch den Abt zu Werntzhausen festgelegt: »23. Deß Fahrs Gerechtigkeit Item. Daß Fahr ist der vier freyen Strassen eine Im land und hertzogthumb zu franckenn.

24. Item. Die Fergen sollen haben und bestellen eine Brucken, die soll tragen XVIII Eymen Weiß uff einem Wagen vier Pferde unnd vier Manne uff schlechtem Waßer uff daß allermynst.

25. Item. Sie sollen haben einen Nachen, der zwölf mann tragen uff schlechtem Waßer, und darinn einen Fahrbaum mit einer grükken, daß Eysen, daß unten dran gehört, sein sie nit uffgetrungen, sondern eß stehet zu iren willen, sie mögen eins daran machen oder nit.

26. Item. Sie sollen auch der Schiff keines einschließen weder bey Tag oder nacht, sonder die allweg gantz frey unbeschlossen laßen stehen.

27. Item. Eß sollen auch alleweg zween fergen sein zue dem fahr.

K. Zween Fergen, ein Marggrafischer und ein Zöblischer haben dass Fahr.

Stoffel Bender ist heut zu Tag, nun albereits uber die 50 jar beim Fahr gewesen (Anmerkung 1616).

28. Item. Die Fergen sollen die Herr, Ire Knecht und wer von der Herr wegen und deß Dorffs halben hiehe(r) zu schicken hat, überführen.

29. Item. Zehen pfennig haben die Herr 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 Herr zu strafen (Anmerkung 1616).

30. Item. Man soll do überführen Dieb und Diebinnen und alte böße Leut und wer eß begerth.

31. Item. Ob einer keme in daß Schyff dem seine feinde nach eylten, und kemen so nahe hienau, und wöllen auch ins schieff, were dann der ferg drey Schritt vom lande hinden gefahren, so soll er den ersten überführen und den andern darhach holen und gleich mit einem alß sehr eyten als mit dem andern, ohne geverde; Sprüng aber einer zu dem Andern inß schieff neyn, so soll in der ferg sagen, daß eß ein frey gelait darinnen sey, wer dann daß verprüch den haben die Herr zu büßen.

32. Item. Ein jeglicher Inwohner zu Segnitz hatt macht daß er über mag fahren bey tag oder bey nacht, Er mag auch seine gute freund überführen, doch soll er alleweg daß schieff wieder an sein Statt schicken daß daß fahre ungehindert sey, deß gleichen auch mag er seine arbeider überführen, zum baader zur Kirchen nach Speyß ohngeverde.

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 hülf so soll yeder ferg an einem baum sein, und so soll man Inen uff Yedem ort ein Pfg. geben.

K. Heut zu Tag muss man den Fergen etwas mehrers geben, dann itziger Zeit ein Schelch fast so vil kostet, alss zur selben Zeit ein Brücken. Man weiss und sagt für gewiss, dass eine Brücke vor 80 und 100 Jahren etwan 25 oder 30 fl gekostet (Anmerkung 1616).

Z. Kesenbrod schreibt, »uff jeden Ort der Brücken«. Die Bestimmung der Brücke ist jedoch in den beiden anderen vorhandenen Abschriften nicht enthalten. Die Auslegung bleibt darum zunächst zweifelhaft. Man könnte denken: So viel Ort (1 Viertelgulden) der Wert, so viel Pfg. Fahrgeld (Anmerkung 1935).

34. Item. Wann einer aber meer fürth dann Jetzunt gemelt ist, so soll er den fergen Ihren lohn geben gleich alß ein anderer gast.

35. Item. Keyner soll keynen lohn verdienen über die Zwerg Zu führen er sey von Segnitz oder von Unter Braid ohn der fergen willen und wissenn.

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.

37. Item. Ob eyßfarth weren, oder ob man die schieff wolt nehmen und wann eins schreyt, »rettigo«, eß sey frau oder man, es geschehe im Dorff oder uffm feld, so soll ein yeder zulauffen und helffenn alß viel alß er mag, würde aber jemand übersagt der solches veracht und nit thet, der ist denn Herr x Pfd. Verfallen, und dorumb sein die von Segnitz zu Untern Braith zollfrey, alleß daß sie Inn ihren heußern gebrauchen wollen und doselbst durch führen soll In Zoll frey gehen und ungehembt sein.

K. Derwegen handeln die Braitamer Brücken- und Torhausszöllner betrüglich, wann sie den Bauru ussm Geu, die Stro, Heu, Getraid und andere victualien nach Segnitz führen, den Zoll anfordern, und weils die Fremde nit bewissen, bekommen und einemen. Und damit man den Betrug nit mercke, oftmals Ire Weiber oder Kinder, eins hin zum Traid- oder Strobaurn schicken, und den Zol fordern lassen, damit, wenn sie zue Rede gesetzt, sie sich desto ehe entschuldigen mögen. Diss wird ein Gericht zue Segnitz Inen zuuntersagen und zuverbieden, und do sie ferner betreten, alss ein furtum vorzuwerfen und fürzurücken wissen. Von den Geubauru könnens die Segnitzer Bürger am sichersten und gewisesten forthin und zukünftig erfahren, ob sie zue Marktbrait den Zoll geben haben oder nicht. Item, die bestellten und unbestellten Pfeel, Britter, Böten, Scheider etc. Wenn die Flösser zu Segnitz anfahren, und alda kaufen, sint auch zollfrei. Ob aber die Segnitzer Fuhrleut den Mainzoll auch schuldig, wird ein Ehrbar Gericht gut wissend sein (Anmerkung 1616).

Z. Wegen des Zolls in Marktbreit hat Segnitz einen langwierigen Zollstreit von 1641 bis 1662 durchgeführt (Anmerkung 1935).

38. Item. Die Fergen sollen auch alle Jahre an dem andern Pffingstag denen von Segnitz einen Eymer weiß geben, wann drey unverteumbte man dosetbst daß sprechen und haben wollenn, und denselben unter die linden setzen und ein hültzen becher darein legen, wer dann fürgehet, der mag deß trinken so vil er will, daß soll man nimand wehren; Er wott dan den mit Im tragen hinwech, daß sott man nit gestatten.

K. Mercke. In der grossen Pffingstmaghell wird ein jeder Innwoner uffm Rathauss gefragt, ob er seinen gebüeren den Theil am Eimer Wein, beiden Fergen schenken wolle oder nicht. Wenn dann nun drei ehrsame unverleümbte Mann hierzue Nein sagen, und den Wein begehren und haben wollen, gelten die majora und contraria vota reliquorum, dass ist, aller anderer Stimmen und Jawort nichts, und müessen den wenigern weichen. Unter die Linde: Dissir Lindenbaum ist langer denn 100 Jahr uffm Platz vorm alten Rathauss gestanden, ist aber domals dass neu Rathauss gebaut, Anno domini 1588 weggehauen worden (Anmerkung 1616).

Z. In der Handschrift eines Geistlichen ist bemerkt, der Weinausschank der Fergen ist von beeden Schulthaissen und einem ehrbaren Gericht umb des Gottesdienstes willen vom Pffingstmontag uff den Urbanitag, den 25. Mai, verlegt (Anmerkung 1935).

39. Item. Ob Eißfart weren, und die Fischer hetten solch Eiß bezeichnet, so soll in nimand daß verwehren, wan anders daß mit eine Segen zu fischen were, sünst hat yeder man recht, In Eybfarth au fischen.

40. Item. Es soll auch ein jeglicher daß Schiff drey mahl anzihen daß nit hinweg gehen, und were eß sach daß ein Inwoner zu Segnitz rüffet, holen ferg holen, führt In dann der ferg uber, so soll er Im sein lohn geben gleich alß woll

alß ein frembder gast.« [1] 135 f.; [12] 50 ff.; [13] 56 f.

- 1573 Nennung, dass die Fährleute Sand liefern [1] 136.

- 1649 erschlägt der Fährmann einen schwedischen Soldaten mit einem Fahrbaum; im Rahmen des Mordfalles: »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« [5] 2 ff.

- 1657 Neubau einer Fahrbrücke, daneben gibt es noch große und kleine Schelche, welche mit Fahrbäumen insgesamt einen Wert von 90 fl. besitzen [1] 136.

- 1658 Rechtsstreit um die Fähre wegen der Fährlöhne [1] 136.

- 1741 Karte von Segnitz mit Abbildung der Fähre [4] 3; [8] 1.

- 1751 erhalten die »Zwerchfehrern« für das Übersetzen einer Personengruppe beim Markungsumgang 24 kr. »Wasserfuhrlohn« [16] 103.

- 1886 Aufzählung der Anzahl der Überfahrten in diesem Jahr [9] 3.

- 1893 wird eine Kettenfähre genannt; die Fähre wird für 42.000 M. von den Fährleuten abgelöst [9] 5; [17] 85.

- 1901 Karte mit Abbildung der Fähre (gleichzeitig Widerspruch zur Brücke) [10] 18.

- 1906 Karte mit Abbildung der Fähre [10] 14.

- 1945-1949 Einrichtung eines Fährdienstes [3] 308. 313. 318 ff.

- 2009 gibt es Irritationen wegen des Verlaufs der Gemarkungsgrenze zwischen Segnitz und Marktbreit; die Brücke »gehört« zu Segnitz, wohl aufgrund des älteren Fährrechtes [7] 2.

Besitzer des Fährrechtes und Fährleute:

- 1454 ist die Fähre im Besitz von Engelhard von Seinsheim [1] 135.

- 1649 sind Nikolaus und Sebastian Ströbel und Christoph Bender als Fährleute tätig [5] 2 ff.

- 1658 sind Martin Ziegler und Hans Furkel Bender als Fährleute tätig [1] 136.

- 1659 wird die Hälfte des Fahrs von Martin Ziegler für 480 fl. an die Gemeinde Segnitz verkauft; die andere Hälfte befindet sich im Besitz der Witwe Katharina Bender, Frau von Hans Furekels [1] 136.

- 1796 ist Wolfgang Merck Fährmann [1] 136.

- 1852 ist Georg Furkel jun. Fährmann [1] 137.

- 1870 sind Georg Furkel jun. und Christoph Reichenbach Fährmänner [1] 137.

- 1893 sind Mart. Furekel und Fritz Reich Fährmänner [9] 5.

Historiografie der Brücke:

- 1893 Fertigstellung der Brücke [1] 137; [2] 2; [3] 307; [9] 2 ff.

- 1945 Sprengung der Brücke [3] 307.

- 1949 wird eine neue Brücke gebaut [2] 2; [3] 316 ff.

- 2009 ist eine neue Brücke vorgesehen [3] 322.

Sonstiges:

- Marktbreit wird von der Ortsnamensforschung auf das slawische Wort »-brod«, was Fährre bedeutet, zurückgeführt; früheste Nennungen lauten 1250 Prauthe, 1256 Brovthe, 1258 Broite [15] 8.

- Das Anwesen Mainstraße 24 wird als Wohnhaus der Fährmannsfamilie Furkel seit 1658 bezeichnet [6] 10f.

Literatur:

[1] O. Selzer, Furten und Fähren im Landkreis Kitzingen (2). Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 1961, 128-138.

[2] H. Hansel, Was bringt eine neue Brücke? (Marktbreit 2002).

[3] N. Bischoff, 60 Jahre Wiederaufbau der Segnitzer Mainbrücke 1949-2009. Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 2009, 307-322.

[4] N. Bischoff, Warum Segnitz »Segnitz« heißt. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, Februar 2006, 1-8.

[5] N. Bischoff, Mord und Totschlag. Von der »Entleibung eines schwedischen Soldaten« und anderen ungewöhnlichen Todesfällen in Segnitz. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, April 2008, 1-12.

[6] N. Bischoff, Segnitz, deine Denkmäler. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, November 2007, 1-16.

[7] N. Bischoff, Gemarkungen, Feldgeschworene und Grenzkonflikte (1). Das Segnitzer Feldschieberamt und der große Streit um den Kleinen Anger. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, März 2010, 1-8.

[8] N. Bischoff, Gemarkungen, Feldgeschworene und Grenzkonflikte (1). Der Stickerkrieg zwischen Segnitz und Marktsteft. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, Mai 2010, 1-12.

[9] N. Bischoff, Brückenschläge. Alte Gschichtn. Neues aus dem alten Segnitz, September 2010, 1-12.

[10] W. Härtlein, »Gruß aus Marktbreit«. Marktbreit und Umgebung in alten Ansichten (Marktbreit 1989).

[11] J. Wenzel, Marktbreit. Geschichte einer kleinen fränkischen Stadt (Marktbreit 1987).

[12] H. Frank, Segnitz im 16. Jahrhundert. Recht und Gesetz in einem fränkischen Dorf (Marktbreit 1982).

[13] R. Plochmann, Urkundliche Geschichte der Stadt Marktbreit in Unterfranken (Erlangen 1864).

[14] H. Hensel / N. Bischoff, Villa Segeniz. Bilder und Geschichte aus einem Dorf in Franken (Segnitz 1992).

[15] H. Losert, Zur mittelalterlichen Siedlungsgeschichte im Steigerwald aus archäologischer Sicht. In: H. Becker / I. Ericsson (Hrsg.), Mittelalterliche Wüstungen im Steigerwald (Bamberg 2004) 1-46.

[16] F. Mägerlein, Markungsumgang. Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 1961, 99-104.

[17] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Marktsteft

M-280,8

Gemeinde: Marktsteft

Landkreis: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fährre:

- Marktsteft soll schon im frühen Mittelalter ein Fahr im Besitz der Lehensherrschaft Hohenlohe und Dompropstei Würzburg besessen haben [1] 133.

- 1496 Nennung des Fahrs im Weistum von Marktsteft:
»Auch sprechen wir zum rechten, daß die thumbprobstey zu Wuerzburg soll haben unser[er] Herrschaft ein gantze fahre an dem Mayn zu Steft, daß man iber mag gefahren wagen und karren, geladen und ungeladen, reyrende und gehende.

Auch sprechen wir zum rechten: ob sach wehre, daß die Herrschaft auf beyden seiten kommen an das fahr, soll der ferg unser Herrschaft zum ehesten uerfuehren und die thumbprobstey darnach ueberfuehren.

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 gebroede ehehalten umb einen hauslaib, der beckt, oder nit beckt, der mag zwey Ochsenfurter 2 wagsel [Weißbrot] geben; und wer der zweyer keins gibt, der soll dem ferge seinen lohn geben, als sich dan geburth.

Auch [sprechen wir zum rechten]: wer [will] ueberfahren an sant Gallen tag [16. Oktober, laut Bauernregel ein Schneetag] oder in der eysfahrt oder in ungewitter oder, so das wasser in seinem rechten gestad nit were, der soll dem fergen auch seinen lohn geben. Auch soll der ferge uns unser broetling [Diener in Lohn und Brot] ueberfuehren an Sulzfelder kirchweyhe vormittag umsunst, und nachmittag soll man ihm sein lohn geben.

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 kern 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.« [1] 133; [4] 53f.

- 1732 Nennung einer Fähr- oder Übersetzgerechtigkeit, diese ist aber nicht publiziert; Position in Karte bekannt [1] 133; [2] 31.

- 1840 Erstellung einer neuen Fahrordnung; die max. Belastung der Fährre beträgt 50 Zentner [1] 134.

- 1873 Fährzeiten waren im Sommer von 4:00 bis 21:00 Uhr und im Winter von 7:00 bis 18:00 Uhr [1] 134.

- 1890 Planung für eine fliegende Brücke mit Kette, allerdings nicht ausgeführt [1] 134.

- 1903 existiert eine Handfährre [5] 122f.

- 1914 Planung für eine Hochseilfähre, allerdings nicht ausgeführt [1] 134.
- 1955 wird das Fahr aufgelöst und an Sulzfeld übergeben [1] 135.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1496 Lehensherrschaft Hohenlohe und Dompropstei Würzburg [1] 133; [4] 53 f.
- Vor 1608 im Besitz des Oberamtes Creglingen [1] 133.
- Nach 1608 in privatem Besitz [1] 133.
- Vor 1826 ist Ludwig Roth als Fährmann tätig [1] 134.
- Nach 1826 sind Konrad und Balthasar Vogel als Fährleute tätig [1] 134.
- 1890 sind Christoph und Adam Vogel als Fährleute tätig [1] 134.
- 1926 sind Adam Kistner, Martin Sandreuter und Christoph Vogel als Fährleute tätig [1] 135.
- 1931 sind Martin Sandreuter und Friedrich Seitz als Fährleute tätig [1] 135.

Preise:

- 1840 werden Fährpreise festgelegt [1] 134.

Literatur:

- [1] O. Selzer, Furten und Fahren im Landkreis Kitzingen (2). Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 1961, 128-138.
- [2] F. Mägerlein, Marktsteft und die sechs anbachischen »Maidörfer« (Marktbreit 1983).
- [3] W. Brod, Der Schiffer- und Fischer-Verein zu Marktsteft. Die Mainlande. Geschichte und Gegenwart 10, Nr. 14, 1959, 55-56.
- [4] W. Engel, Würzburg und Hohenlohe. Zwei Untersuchungen zur fränkischen Geschichte des hohen und späten Mittelalters (Würzburg 1949).
- [5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Sulzfeld am Main

M-282,1

Gemeinde: Sulzfeld am Main

Landkreis: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Im 14. Jh. besitzt der Ort ein halbes oder Schelchfahr [1] 133; [2] 54.
- 1521 wird Kaiser Karl darum gebeten, eine Schiffsbrücke errichten zu dürfen [1] 133; [2] 55.
- 1558 Fährerlaubnis auch für Kaufmannsgüter [1] 133; [2] 56.
- 1570 Bestätigung des Fahrrechtes durch Kaiser Maximilian II. [1] 133, [2] 56.
- 1638 wird die Brückenfähre in eine Wechselfähre (vermutlich Pendelfähre) umgewandelt [2] 56.
- 1893 wird eine Handfähre erwähnt [4] 85.
- 1903 wird keine Fähre genannt [3] 122 f.

- Vor 1957 wird die Brückenfähre aufgegeben und es existiert offenbar nur noch eine Nachenfahrt [1] 133.
- 1957 Wiedererrichtung der Fähre [1] 133.

Sonstiges:

- Fährhaus vor dem unteren Tor über dem Ortsgraben [1] 132 f.; [2] 54.

Literatur:

- [1] O. Selzer, Furten und Fahren im Landkreis Kitzingen (2). Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 1961, 128-138.
- [2] H. Lippert, Sulzfeld am Main. Tausend Jahre in Wort und Bild (Dettelbach a. M. 1914).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Hohenfeld

M-284,2

Gemeinde: Kitzingen

Landkreis: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Kitzingen

Gegenüberliegende Gemeinde: Kitzingen

Historiografie der Fähre:

- 1662 Nennung der Fähre samt Fährhaus [1] 265; [2] 132.
- 1707 Nennung eines Fahrhauses [1] 306.
- 1732 gehört zum Fährhaus ein Graswöhr und ein Krautbeet [1] 306.
- Bis 1912 existiert eine Kahnfähre [2] 132.
- Ab 1912 wird eine Hochseilfähre eingerichtet [2] 132.
- 1924 Zerstörung der Hochseilfähre durch Eisgang [2] 132.
- 1958 Verlegung der Fährstelle [2] 132.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1662 verkaufen Christian Friedrich von Crailsheim und Reinhold von Weiden die Fähre samt Fahrhaus an den Marktgrafen Albrecht von Brandenburg [1] 265; [2] 132.
- 1714 im Besitz von Leonhard Steinbrückner gegen 1 fl. 3,75 Zins [1] 306; [2] 132.
- 1723 ist Hans Georg Herling Fährmann [1] 306.
- 1727 ist Kaspar Keim Fährmann [1] 306.
- 1739 ist Joh. Georg Holtzmann Fährmann [1] 307.
- 1764 ist Baltasar Holzmann Fährmann [1] 307.
- 1771 ist Georg Friedrich Petschler Fährmann [1] 307.
- 1789 ist Johann Christoph Holzmann Fährmann [1] 307.
- 1797 ist Christoph Holzmann Fährmann [1] 307.
- 1806 ist Johann Georg Lutz (Weinhändler) Fährmann [1] 307.
- 1811 ist Leonhard Petschler (Mainfährer) Fährmann [1] 307.

- 1848 ist Nikolaus Petschler Fährmann [1] 307.
- 1900 sind N. Petschler und N. Sach Fährleute [1] 307.
- 1912 ist Anna Margareta Sack (Mainfährerwitwe) Fährfrau [1] 307.
- 1930 ist Christoph Sack (Fährer) Fährmann [1] 307.
- 1956 ist die Fähre im Besitz der Fährleute Christoph und Hans Sachs [2] 132.
- 1958 ist die Gemeinde Hohenfeld wieder im Besitz der Fähre und verpachtet sie an Fährmann Hanf [2] 132.

Sagen zum Mainübergang:

- Ein kopfloser Reiter / Der unsichtbare Fahrgast [3] 238f.

Literatur:

- [1] E. Krauß, Hohenfeld am Main. Die Geschichte eines unterfränkischen Dorfes (Würzburg 1933).
- [2] O. Selzer, Furten und Fahren im Landkreis Kitzingen (2). Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 1961, 128-138.
- [3] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

Kitzingen

M-286,8

Gemeinde: Kitzingen

Landkreis: Kitzingen

Gegenüberliegender Ort: Etwashausen

Gegenüberliegende Gemeinde: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Um 1070 werden eine bzw. drei Fahren (vermutlich ein Textfehler) als »*portus*« genannt [1] 157; [3] 25. 46f.; [7] 4f.; [11] 184.
- 1769 wird während umfassender Renovierungsarbeiten an der Brücke eine Fahrbrücke für schwere Fahrzeuge eingesetzt [2] 14.
- 1931 existiert wohl zwischen Hohenfeld und Kitzingen ein Nachenfähre [12] Karte III.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Um 1070 gehört die Fähre dem Kloster Kitzingen; es werden 4 Pfund (Pfennige Silber) Abgaben gezahlt: »*portus unus solvens libras 4*« [3] 25. 46f.; [11] 184.

Historiografie der Brücke:

- 1300 erste Nennung einer »neuen« Brücke als »*ponti*« [2] 12; [5] 9; [6] 75; [7] 4f.
- 1338 erste Darstellung der Brücke auf einem Siegel [2] 12.
- 1497 Darstellung der Stadt mit Brücke; danach regelmäßige Darstellungen ab dem 17. Jh. [2] 17 ff.
- 1500 Erneuerung der Brücke in Stein [2] 14.
- 1577 Reparaturen an der Brücke [2] 14.
- 1744/45 Erneuerung der Pfeiler [2] 14.
- 1766 Reparaturen an der Brücke [2] 14; [10] 43.
- 1800 Sprengung der Brücke auf Befehl des Rheingrafen von Salms, danach vermutlich Wiedererrichtung [2] 14.

- 1945 Sprengung durch die Wehrmacht [2] 14.
- 1948 Wiederaufbau der Brücke [2] 14.
- 1955 Umbau der Brücke [2] 14.

Sonstiges:

- Böhn vermutet aufgrund der Straßenführung, dass die Fähre etwas nördlich der alten Brücke stand [5] 8f.
- Funk vermutet, dass mit der fränkischen Ansiedlung sofort eine Brücke gebaut wurde, die nördlich der heutigen »alten« Brücke zu finden war [8] 15.
- Vermutung, dass bereits zu römischer Zeit der Mainübergang bei Kitzingen genutzt wurde [9] 11.

Literatur:

- [1] W. Scherzer, Die alten Mainbrücken Unterfrankens und ihre Baulastträger. Würzburger Diözesan-Geschichtsblätter 20, 1958, 154-177.
- [2] E. Schneider, »Kitzing am Mayn, darüber da ein starcke steinerne Bruck gehet«. Bilder und Beschreibungen der Stadt Kitzingen von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Kitzingen 2007).
- [3] K. Arnold, 1250 Jahre Kitzingen. Aus dem Schatten des Klosters zur Stadt am Main (Kitzingen 1996).
- [4] O. Meyer, Die Brücke. Kitzingens historisches Schicksal (Kitzingen 1981).
- [5] D. Böhn, Kitzingen am Main. Stadtgeographie und zentralörtliche Beziehungen (Würzburg 1969).
- [6] H. Walter, »apud Kizinga monasterium«. 1250 Jahre Kitzingen am Main (Kitzingen 1995).
- [7] D. Badel / K. Christof, 700 Jahre alte Mainbrücke Kitzingen (Kitzingen 2000).
- [8] W. Funk, Zur Entwicklungsgeschichte der Stadt Kitzingen am Main (Kitzingen 1951).
- [9] H. Weber, Kitzingen. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 16 (München 1967).
- [10] W. Scherzer, Brückenbaukunst vor 200 Jahren. Die Mainlande. Geschichte und Gegenwart 5, Nr. 11, 1954, 43-44.
- [11] E. von Guttenberg, Fränkische Urbare. Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte 7, 1934, 167-208.
- [12] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

Mainstockheim

M-290,6

Gemeinde: Mainstockheim

Landkreis: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Albertshofen

Gegenüberliegende Gemeinde: Albertshofen

Historiografie der Fähre:

- 1531 Besitzernennung der Fähre [1] 130.
- 1535 freie Überfahrt für den Lehnsherrn und den Gültwein; der Zentwein wird nicht kostenlos übergesetzt [1] 130.

- 1540 existiert eine Fährordnung innerhalb der Dorfordnung; der Fährer unterliegt der Herrschafts- und nicht der Dorfgerichtsbarkeit; in schweren Fällen ist der Cent Kitzingen zuständig [1] 130.
 - 1712-1716 sind drei Taufen im Fährhaus belegt; die Bewohner des Fährhauses gehören zur Kirchengemeinde Mainsondheim [1] 130.
 - 1784 Zerstörung des alten Fährhauses durch Eisgang [1] 130.
 - 1785 wird als Fährhaus das Wohnhaus Nr. 238 fertiggestellt; dazu gehören eine Fahrwiese und Zufahrtsweg [1] 130.
 - 1809 rettet der Fährmann eine Truhe Weißzeug und 1.000 Taler Geld [1] 130.
 - 1905 wird die Fähre vom Fahrbaumbetrieb auf eine Hochseilfähre umgestellt [1] 130f.
 - 1911 reißt das Hochseil der Fähre zweimal [1] 131.
 - 1912 Jahrespacht von 1.000 Mark [1] 131.
 - 1913 wird ein Läutwerk angebracht [1] 131.
 - 1957 Entschädigungsgesuch für Beeinträchtigung der Fähre [1] 131.
 - 1959 wird ein neues 20-t-Fährschiff angeschafft [1] 131.
 - 2014 ist die Fähre noch in Betrieb.
- Besitzer des Fährrechts und Fährleute:**
- 1531 gehört das Fahr den Ganerben Schwarzenberg, Fuchs und Hermann von Seinsheim zu Wiesenbronn [1] 130.
 - 1535 Besitzer Brandenburg und Fuchs als Lehnsherren [1] 130.
 - 1785 ist Freiherr von Bechtolsheim im Besitz der Fähre [1] 130.
 - 1921 verpachtet Mainsondheim die Fähre an die Gemeinde Albertshofen [1] 131.
 - 1929 ist Kaspar Will Fährmann [1] 131.
 - 1957 verzichtet Freiherr von Bechtolsheim auf sein Fährrecht zu Mainstockheim [1] 131.
- Preise:**
- Die Überfahrtsgebühren richten sich nach dem Flusspegel [1] 131.
- Sonstiges:**
- Im Kataster sind die Fähre und eine Fahrwiese eingetragen [2] 118 ff.
- Sagen zum Mainübergang:**
- Das wilde Heer setzt über [3] 239.
- Literatur:**
- [1] O. Selzer, Furten und Fähren im Landkreis Kitzingen (2). Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 1961, 128-138.
- [2] L. Ruf, Dorfbuch Mainstockheim. Geschichte, Heimat- und Volkskunde eines mainfränkischen Dorfes 1 (Mainstockheim 1996).
- [3] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

Dettelbach

M-294

Gemeinde: Dettelbach

Landkreis: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Mainsondheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Dettelbach

Historiografie der Fähre:

- 1555 erklärt sich Wolf von Crailsheim bereit, seine Fähre nach Schwarzenau (Schwarzach) zu schicken, falls der Schultheiß von Dettelbach dies wünscht [3] 35; [7] 2.
- Vor 1607 war das Fährlehen offenbar verkauft und wurde dann zurückerlangt [3] 35.
- 1711/1716/1749 indirekte Nennung der Fähre über den Mainsondheimer Pfarrer [2] 262.
- 1893 wird eine Handfähre erwähnt [9] 86.
- 1903 existiert eine Fähre mit Kette im Fluss [8] 122 f.
- 1920 Unfall mit drei Toten, weil das Boot kentert [7] 2.
- 1923 Unfall mit sechs Toten, weil das Seil reißt [7] 2.
- 1958 Aufgabe des Fährrechts [3] 35.
- 1959 Einrichtung einer neuen Stahlfähre [7] 1 f.
- 2014 ist die Fähre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1555 besitzt Wolf von Crailsheim die Fähre [3] 35.
- 1604-1607 ist Wilhelm Bayer in Grettenbach als Fährmann tätig [3] 36.
- Vor 1646 ist Friedrich Weigand als Fährmann tätig [3] 36.
- 1646 ist Sebastian Neubert aus Mainsondheim als Fährmann tätig [3] 36.
- 1673 ist Julius Gottfried Mäuser aus Mainsondheim als Fährmann tätig [3] 36.
- 1698-1704 ist Georg Mäuser aus Mainsondheim als Fährmann tätig [3] 36.
- 1705-1714 ist Bartholomäus Mäuser aus Mainsondheim als Fährmann tätig [3] 36.
- 1715-1716 ist Sebastian Fuchs als Fährmann tätig [3] 36.
- 1716-1731 ist Sebastian Umstätter in Heidingsfeld als Fährmann tätig [3] 36.
- 1727-1957 ist die Fähre in der Hand der Barone von Bechtolsheim [7] 2.
- 1732-1738 ist Andreas Schwab als Fährmann tätig [3] 36.
- 1738-1758 sind Konrad und Georg Mäuser aus Mainsondheim als Fährmänner tätig [3] 36.
- 1759-1760 ist Sebastian Fuchs als Fährmann tätig [3] 36.
- 1761-1766 ist Hans Georg Ungemach aus Schwarzenau als Fährmann tätig [3] 36.
- 1767-1792 ist Hans Georg Söder aus Schwarzenau als Fährmann tätig [3] 36.
- 1808-1814 ist Urban Söder aus Mainsondheim als Fährmann tätig [3] 36.
- 1815-1832 ist Urban Söder aus Mainsondheim als Fährmann tätig [3] 36.

- 1832-1838 ist Michael Eyrich aus Mainsondheim als Fährmann tätig [3] 36.
- 1838-1853 ist Georg Kapp aus Mainsondheim als Fährmann tätig [3] 37.
- 1854-1865 ist Valentin Ungemach aus Schwarzenau als Fährmann tätig [3] 37.
- 1866-1871 ist Sebastian Hartmann als Fährmann tätig [3] 37.
- 1872-1899 ist Michael Sauer aus Kitzingen als Fährmann tätig [3] 37.
- 1900-1922 ist Philipp Hartmann als Fährmann tätig [3] 37.
- 1923-1924 ist Klemens Böhm als Fährmann tätig [3] 37.
- 1924-1957 ist Christoph Kraus als Fährmann tätig [3] 37.
- 1957 verzichtet Freiherr von Bechtolsheim auf sein Fährrecht zu Mainsondheim [5] 131; [7] 2.

Preise:

- Um 1900 kostet die Überfahrt 3 Pf. [4].

Sagen zum Mainübergang:

- Sage vom wilden Heer [4].

Literatur:

- [1] M. Göbel / M. Stöcklein, Dettelbach am Main. Ein Schatzkästlein unter den fränkischen Kleinstädten (Würzburg 1963).
- [2] H. Bauer, Dettelbach. Geschichte einer romantischen Stadt am Main und ihrer Ortsteile (Münsterschwarzach 1983).
- [3] H. Pfannes, Mainsondheim bis 1993 (Münsterschwarzach 1994).
- [4] R. Worschech, Land und Leute. Mainfähre bei Mainsondheim. In: M. Brod (Hrsg.), Mainfranken-Edition. Jg. 1991, o. S.
- [5] O. Selzer, Furten und Fähren im Landkreis Kitzingen (2). Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 1961, 128-138.
- [6] H. Bauer / H. Kleinhenz / M. Stöcklein, Dettelbach am Main in alten Ansichten (Zaltbommel 1984).
- [7] R. Worschech, Herta wird 50. Dettelbacher Geschichtsblätter 2009, 1-2.
- [8] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [9] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Schwarzach am Main

M-298,6

Gemeinde: Schwarzach am Main
Landkreis: Kitzingen
Bundesland: Bayern
Historiografie der Fähre:

- 1542 Besitzerwechsel [1] 128.
- 1555 wird eine Fähre von Dettelbach nach Schwarzach gegeben [3] 2.
- 1796 setzen napoleonische Truppen über den Main [1] 128 f.
- 1806 wird die Fähre für den Bau einer Schiffsbrücke abtransportiert [1] 129.
- 1812 wird die Fähre als Schiffsbrücke in Heidingsfeld benutzt und wird durch eine Schanze leicht befestigt [1] 129.
- 1837 Darstellung einer Fähre auf einem Stahlstich [4] 16.
- 1871 wird die fliegende Brücke durch Eisgang zerstört [1] 129.
- 1896 wird Fähre wegen des Baus einer Brücke eingestellt [3] 157.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Vor 1542 Graf Wilhelm von Henneberg zu Mainberg [1] 128.
- Nach 1542 geht das Recht an das Hochstift Würzburg [1] 128.

Historiografie der Brücke:

- 1890 Bau der Mainbrücke [2] 211.
- 1958 Neubau der Brücke [1] 129.

Literatur:

- [1] O. Selzer, Furten und Fähren im Landkreis Kitzingen (2). Im Bannkreis des Schwanberges. Heimat-Jahrbuch für den Landkreis Kitzingen 1961, 128-138.
- [2] H. Bauer, Die kulturlandschaftliche Entwicklung des alten Amtes Dettelbach seit dem 16. Jahrhundert (Würzburg 1977).
- [3] R. Worschech, Herta wird 50. Dettelbacher Geschichtsblätter 2009, 1-2.
- [4] A. Wendehort, Das Bistum Würzburg 1803-1957 (Würzburg 1965).

Sommerach

M-302,2

Gemeinde: Sommerach
Landkreis: Kitzingen
Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1611 wird berichtet, dass der Mainfährer und seine Familie an der Pest sterben [1] 15 f.
- 1633/34 ist die Fähre in einer sonst sehr detailreichen Karte nicht abgebildet; der Übergang wird folglich als unbedeutend gewertet [2] 117.
- 1700-1724 wird erwähnt, dass der Fährmann jährlich ein Fastnachtshuhn und 21 Pfennige Zins an die Gemeinde zahlen muss; zweitens muss er »die arme Leuth beherbergen, und in (einem) Schelch nachher [...] (über den Main) führen«; weiter darf er auf dem Main fischen und Fährgeld einnehmen [3] 90 f.
- Um 1860 wird ein Fährer als Stadtbediensteter genannt [1] 12.

- 1901-1945 wird das Fährrecht für jeweils zwölf Jahre ausgeschrieben (1911 werden 305 Mark pro Jahr gezahlt); die Gemeinde stellt für eine jährliche Zahlung von 29,14 M. ein Fährhaus und einen Garten zur Verfügung; es dürfen mit der Fahrbrücke höchstens 70 Personen und mit dem Schelch 10 Personen gleichzeitig übergesetzt werden; Militär ist direkt überzusetzen und der Lohn dafür bei der Militärbehörde einzufordern; Bedienstete der Gemeinde Sommerach und die Ortswallfahrt nach Dettelbach sind kostenlos überzusetzen; der Fährmann erhält neben dem Fähr- auch das Fischrecht [3] 92 f.

- 1903 existiert eine Handfähre [6] 122 f.

- 1922 werden für das Fährrecht 1.010 RM., für das Haus 300 RM. und für dazugehörige Felder 20 RM. Pacht bezahlt; die Sommeracher Bürger müssen nur noch den halben Preis für die Überfahrt bezahlen [3] 93.

- 1934 wird die Fähre für 150 RM. pro Jahr verpachtet [3] 93.

- 1949 verkauft der Fährmann die Fähre mit Hochseilanlage an die Gemeinde [3] 94.

- 1958 wird der Fährbetrieb wegen Unrentabilität und anstehender Reparaturkosten eingestellt [3] 94.

- 1960 wird der Fährnachen als Brennholz versteigert und die Eisenfähre verkauft [3] 94.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1611 Nennung des Mainfährrers Seufert [1] 15.

- Ab 1700 liegt das Fährrecht wohl in Gemeindehand [3] 90 f.

- 1901-1910 ist Georg Hehn als Fährmann tätig [3] 93.

- 1910-1922 ist Franz Östereicher als Fährmann tätig [3] 93.

- 1922-1949 ist Rudolf Jakob als Fährmann tätig [3] 93.

- 1949-1951 ist Kaspar Einrich als Fährmann tätig [3] 94.

- 1951 sind Kaspar Einrich, Kilian Jakob und Kaspar Stöcklein als Fährmänner tätig [3] 94.

- 1951-1958 ist Valentin Östereicher II. als Fährmann tätig [3] 94.

Sonstiges:

- Bis zum Ersten Weltkrieg wurde die Fähre auf der Schonunger Wallfahrt genutzt [5] 14.

Sagen zum Mainübergang:

- Der Fährmann und die Pesttage [1] 15 f.; [3] 17 f.; [4] 246.

Literatur:

[1] D. Först / T. Schreg, Geschichte des Dorfes Sommerach am Main (Sommerach a. M. 1950).

[2] H.-P. Schäfer, Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Schweinfurt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Würzburg 1976).

[3] S. Meusert, Das Fährwesen an der Mainschleife (Unpublizierte Hausarbeit im Fach Volkskunde zur ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Realschulen 1997).

[4] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

[5] J. Ryba, Schonungen. Geschichte eines fränkischen Dorfes (Schonungen 1966).

[6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Köhler

M-306

Gemeinde: Volkach

Landkreis: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1854 Darstellung einer Fähre im Urpositionsblatt Dettelbach, Blatt 173. [3]

- 1903 existiert eine Handfähre [2] 122 f.

- Meusert erwähnt die Fähre in seiner Zulassungsarbeit nicht; 1896 wird sogar gesagt, dass Feuerwerkleute aus Köhler in Sommerach über den Fluss gesetzt werden wollen [1] 91.

Literatur:

[1] S. Meusert, Das Fährwesen an der Mainschleife (Unpublizierte Hausarbeit im Fach Volkskunde zur ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Realschulen 1997).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Nordheim am Main

M-307,3

Gemeinde: Nordheim am Main

Landkreis: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Escherndorf

Gegenüberliegende Gemeinde: Volkach

Historiografie der Fähre:

- 1473 wird ein Streit zwischen dem Fährmann und dem Bader von Nordheim genannt; in der Folge hat der Fährmann jeden Mittwoch einen Schelch mit Fährmann bereitzustellen und die Badegäste überzusetzen; am Samstag soll dem Bader ein Nachen mit Fahrbaum überlassen werden, damit er selbst Gäste übersetzen kann; sollte er Fremde übersetzen, so muss er den Lohn einnehmen und dem Fährmann geben; der Fährmann erhält viermal im Jahr ein Pfund Lohn und darf mit seiner Frau, Kind, einem Knecht und Magd kostenlos baden [3] 2/98, 19; [6] 74.

- 1575 Nennung, dass die alte Fahrordnung »*untüchtig*« geworden sei und eine neue erstellt wird [2] 13; [3] 2/98, 19; [5] 93; [6] 74 f.

- 1603 Erstellung einer neuen Fahrordnung durch den Abt der Abtei Münsterschwarzach; es wird gesagt, dass der Fährmann das Gemeindefahr mit »*guten Prücken und Fahrschelchen*« versehen soll; zudem soll er neben

einem gesicherten auch einen »ledigen«, also frei verfügbaren Nachen bereitstellen, sodass dieser allen Bürgern in Notfällen zur Verfügung steht, diese müssen ihn nach Benutzung aber wieder zurückbringen und anbinden; bei Nichtbefolgung muss die Person den Schaden und drei Pfund Buße zahlen; der Fährmann muss herrschaftliche Dienstfahrten und Heerzüge zu jeder Zeit übersetzen; Passagiere müssen Geld zahlen und, wenn sie einen Schubkarren mit sich führen, diesen selbst in den Schelch laden; jeder Nordheimer zahlt für einen Wagen 10 Pf., für einen einspännigen Wagen 8 Pf., für einen Karren 6 Pf., für ein Pferd 6 Pf., bei Eisgang und Hochwasser darf der Fährmann einen abweichenden Preis aushandeln; jeder Nordheimer entrichtet pro Acker auf der Eschendorfer Mainseite jährlich 12 Pf., dafür sind die Fahrten für Bauern und Winzer kostenlos; generell bezahlt jeder Einwohner 10 Pf. an den Fährmann; Untertanen des Markgrafen von Brandenburg bezahlen 6 Pf. mehr, weil sie an Sonn- und Feiertagen zum Kirchgang übersetzt werden müssen; die Gemeinde stellt dem Fährmann ein Haus und vierhalbe Äcker Weingarten zu Verfügung; neben dem Fährmann dürfen auch andere Personen, wie z.B. seine Knechte oder Kinder, den Fährdienst durchführen; Fischer und andere Bootsbesitzer müssen für eigene oder für Überfahrten von guten Freunden zu Feiertagen keine Abgaben an den Fährmann entrichten; alle anderen müssen Lohn einsammeln und dem Fährmann übergeben; Bootsbesitzer sind verpflichtet, bei Eisgang oder Hochwasser dem Fährmann bei der Sicherung seines Fahrgeschirrs zu helfen [2] 13 f.; [3] 2/98, 19; [5] 93; [6] 74 ff.

- 1741 wird der Fährmann bei einer Strafe von 3 fl. gerügt, dass er nicht mehr »*allerhand Kraut, Rüben, Kollerraben, Faselein und anderes Zeug*« über den Main setzen soll, wenn diese nicht vorher beim Bürgermeister angezeigt werden; Grund dafür sind wiederholte Diebstähle in von den Nordheimer Feldern [5] 93.
- 1743 wird den Fischern und Ziegler zu Eschenbach bei 3 fl. Strafe verboten, Personen über den Main zu setzen [5] 93.
- 1748 Nennung der Fahr [4] 39.
- 1749 wird die Fahrordnung ergänzt; bei großem Wasser sollen die einheimischen 10 Denar zahlen, bei Eisgang mehr; Fremde haben nochmals mehr zu geben [5] 93.
- 1758 wird den Fischern und Ziegler zu Eschenbach nochmals bei 3 fl. Strafe verboten, Personen über den Main zu setzen [5] 93.
- Ab 1771 Niederschrift der »*Fahramtspflege und Privatrechnungen*« [3] 2/98, 20; [6] 77 ff.
- 1771 gehören zur Fähre ein Fährhaus mit Garten mit Gemeinderecht, Ackerland und Wiesen, der Ertrag eines Weinberges, zudem wird das Fährgerät von der Gemeinde gestellt; die Aufwendungen für die Fähre entsprechen etwa 70 % des Gemeindefas [3] 2/98, 20; [6] 78.
- 1771-1773 werden Fährschiffe in Knetzgau gefertigt: »*sind dem Schiffbauer Johannes Kirschbauer Von gnetz-*

gau [...] zahlt worden« 163 fl. 3 ba.; für Teer 4 fl. 12 ba.; für 24 Pfund Eisen I fl. 8 ba.; für die Beschaffung der Brücke I fl. 14 ba.; für 200 Eisennägel, »*welche zu der Brücken Verbraucht worden sind*«, 3 fl.; »*für 4 gäng Nach gnetzgau*« 4 fl. 12 ba.; für die Beschaffung des Bauholzes 7 fl.; für Verpflegung der Bauleute 2 fl. 3 ba.; für die Reparatur der alten Brücke und des Fahrschelches 3 fl. 6 ba.; für Ausbesserungsarbeiten am Fährhaus 5 fl. 8 ba. 12 he.; für die Bebauung des Fährweinberges 41 fl. 3 ba. 21 he.; für Verwaltung der Fährangelegenheiten 14 fl. 11 he.; Gesamtaufwand 251 fl. 14 ba. 44 he. [3] 2/98, 20; [6] 77 f.

- 1780 neuer Fährschelch für 28 fl. 3 ba. [3] 2/98, 20; [6] 78.
- 1784 neue Fahrbrücke für 199 fl. 3 ba. [3] 2/98, 20; [6] 78.
- 1786 neuer Fährschelch für 36 fl. 9 ba. [3] 2/98, 20; [6] 79.
- 1795 neuer Fährschelch für 62 fl. 6 ba. [3] 2/98, 20; [6] 79.
- 1797 neue Fahrbrücke für 400 fl. [3] 2/98, 20; [6] 79.
- 1803 übernimmt die Gemeinde noch – wie 1771 – die Ausstattung der Fähre, außerdem kleinere Reparaturen und die Arbeiten am Weinberg [3] 3/98, 25; [6] 79.
- 1816 existiert eine Sonderregelung zwischen den Fährleuten und den Leinenreitern, die für das Übersetzen ihrer Pferde nun 4 kr. pro Stück zahlen müssen [6] 34.
- 1828 müssen Prozessionen Einheimischer kostenlos übersetzt werden [3] 3/98, 25, [6] 34.
- 1838 hat die Fahrbrücke »*so genügend geeignet (zu sein, daß dieselbe bei hohem Wasserstand einen mit 4 Pferden bespannten und mit 30 eimern (1800 Liter) Wein beladenen Wagen tragen kann, ohne daß für Jemand eine Gefahr bei der Überfahrt zu befürchten wäre*« [3] 3/98, 25.
- 1864 soll der Schelch »*mit breitem Boden versehen sein*« und »*15-20 Personen bei einem Fahr übersetzen*« können [3] 3/98, 25.
- 1904 Errichtung einer Fähre mit Querkette [6] 83.
- 1907 wird eine neue Fähre beim Schiffbaumeister Johannes Wecker in Knetzgau bestellt, dazu sind umfangreiche Details und Forderungen des Fährmanns zum Bau der neuen Fähre überliefert: »*Die Brücke soll nachstehende Größe bekommen: 14,50 meter Länge 3,50 meter Breite im Boden gemessen und 0,80 meter lichte Höhe von Innen gemessen. Alles zum Brückenbau verwende(te) Holz muß trocken und Schinntfrei (nur Kernholz) sein und darf nur Eichenholz verwendet werden, welches nachstehende Stärke haben muß. Die Leist oder Obergebört (Bordwand) müssen 9 Centimeter stark sein, die Untergebörte (Schiffsboden) müssen 0,6 meter (?) stark sein sowie auch im Boden verwendete Bort müssen 0,6 meter (?) stark sein.*« Sie muss 18 Paar Kurfen bzw. Spanten und die zum Ausfüllen nötigen Bohlen haben. »*Sämtliche Kurfen müssen in der Krümmung gewachsen sein. [...] Die beiden Vorterköpfe oder Schober müssen auf 36 Centimeter kantig sein.*

Die Brücke muß vorschriftsmäßig beschlagen sein und 4 starke Ketten zum Anbinten haben. Dem Besteller steht es frei, die Brücke während der Bauzeit auf Verlangen des Bestellers jederzeit einzusehen und hat der Erbauer vorkommende Mängel auf Verlangen des Bestellers jederzeit zu entfernen.« Der Fahrschelch soll 9m lang, 0,6m tief und der Boden 0,8m breit sein. Er muss 9 Paar Kurfen haben. Ferner besteht der Fährmann auf sieben Jahren Garantiezeit. 1.500 Mark werden sofort nach Erhalt der Brücke gezahlt, der Rest ein Jahr später. Wird das Fahrgeschirr bis September 1908 nicht geliefert, hat der Erbauer 400 Mark Konventionalstrafe zu zahlen [3] 3/98, 26; [6] 82 f.

- 1908 wird im Pachtvertrag festgelegt, dass der Fährmann bei Tag und bei Nacht an der Fähre zu sein hat; bei Tag darf er Gäste nicht länger als 10 Minuten warten lassen und in der Nacht nicht länger als 15 Minuten; wenn er nachts den Ruf gehört hat, soll er ein Licht anzünden, um zu zeigen, dass er sich auf den Weg macht; bei starkem Treibeis und Hochwasserströmung muss die Fähre eingestellt werden [6] 32.

- 1910/19 Errichtung einer Hochseilfähre [2] 14; [6] 83.

- 1925 weicht die 1907 erbaute Holzfähre einer Stahlfähre, gebaut in Erlenbach [3] 4/98, 20; [6] 84.

- 1946 Neukauf einer Fähre mit Führerhäuschen [3] 4/98, 20; [6] 85.

- 1965 Erneuerung der Hochseilanlage und Einrichtung eines Hilfsmotors auf der Fähre [3] 4/98, 21; [6] 85.

- 2014 ist die Fähre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1575 ist die Fähre im Besitz des Münster Schwarzach [3] 13.

- 1603 ist Wilhelm Müller als Fährmann tätig [2] 13; [3] 2/98, 19; [6] 75.

- 1748 geht ein Bestandgeld an das Münster Schwarzach und »die Astheimer Closter Unterthanen« [4] 39.

- 1771 besitzt die Gemeinde das Fahr und versteigert es für ein, später zwei Jahre; 1771 für 36 fl., 7 ba. und 7,5 he.; ebenso muss Escherndorf jährlich bis 1803 7 fl., 7 ba., 5,5 he. entrichten [3] 2/98, 20; [6] 77.

- 1771-1772 sind Adam Föth und Sebastian Glaser als Fährleute tätig [3] 2/98, 20.

- Nach 1808 ist für zehn Jahre Sebastian Melber als Fährmann tätig [3] 3/98, 25.

- 1828-1838 ist Joseph Reichert als Fährmann tätig [3] 3/98, 25.

- Ab 1838 ist Johannes Roßteuscher als Fährmann tätig [3] 3/98, 25.

- 1878 ist Johann Braun als Fährmann tätig [3] 3/98, 26.

- 1925 ist Johann Kram als Fährmann tätig [3] 4/98, 21.

- Zwischenzeitlich sind Walter Konrad, der Vater von Otto Konrad, und der Schwiegersohn von Johann Kram als Fährmänner tätig [3] 4/98, 22.

- Ca. 1945/1946-1992 ist Otto Konrad als Fährmann tätig [3] 4/98, 22.

- 1992 sind Edmund Gürsching und Karlheinz Zang als Fährmänner tätig [3] 4/98, 21.

Sonstiges:

- Die Fähre wurde an die Fährleute meist jährlich als gemeindliches Lehen vergeben; sie mussten die Ordnung von Schlossbrücke und Fähre geloben; durchziehende Truppen mussten kostenlos übergesetzt werden [5] 93.

Sagen zum Mainübergang:

- Das wilde Heer setzt über [1] 239 f.

- Sage aus Nordheim [6] 18.

- Das Wilde Heer bei Nordheim [7] 17 f.

Literatur:

[1] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

[2] G. Egert, Die Nordheimer Fahrordnung von 1603. Unsere Mainschleife. Ausgabe 1/1993, 13-14.

[3] S. Meusert, Das Fährwesen in Nordheim. Unsere Mainschleife 2, 1998, 19-20; 3, 1998, 25-26 und 4, 1998, 21-22.

[4] M. Trost, Das Fischrecht der Würzburger Fischerzunft am Main (Würzburg 2004).

[5] E. Probst, Dorfordnung und Dorfgerichtsprotokoll als orts-, rechts- und wirtschaftsgeschichtliche Quelle. Die Mainlande. Geschichte und Gegenwart 11, Nr. 24, 1960, 93-96.

[6] S. Meusert, Das Fährwesen an der Mainschleife (Unpublizierte Hausarbeit im Fach Volkskunde zur ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Realschulen 1997).

[7] K. Treutwein, Sagen aus Mainfranken (Württemberg 1969).

Astheim

M-312

Gemeinde: Volkach

Landkreis: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Volkach

Gegenüberliegende Gemeinde: Volkach

Historiografie der Fähre:

- 1408/1409/1410 erhält der Ort bei der Erhebung mit Stadtrecht (Stiftung der Kartause) auch das Fährrecht [3] 62; [5] 4 ff.; [7] 13.

- Vor 1500 wird den Volkachern verboten, mit Nachen über den Main zu setzen [3] 63; [4] 50; [5] 14.

- 1528 kommt es über die Fähre zum Streit zwischen Astheim und Volkach; das Fährrecht liegt weiterhin bei Astheim [3] 63.

- 1536 Streit zwischen Astheim und Volkach über die Fähre [5] 10.

- 1802 wird von mehreren Schiffen, kleineren Gerätschaften und einem Fährhaus gesprochen [7] 13.

- 1808 werden für 530 fl., 30 kr. eine neue Fahrbrücke und ein neuer Schelch in Knetzgau bestellt und für 521 fl. das Fährhäuschen und die alte Fahrbrücke verkauft;

ebenso werden Pachtbedingungen erlassen, welche im Wesentlichen bis 1892 Bestand haben: a) Militär und gemeindliche Fuhren der Mainmüllers sind kostenlos, b) die Gemeinde zahlt jährlich eine Pacht in Höhe von 50 fl. 30 kr, c) die Pachtzeit beträgt drei Jahre, d) der Pächter muss mit der Schifffahrt vertraut sein, e) der Pächter erhält von jedem Haushalt statt bislang 4 kr. nun 12 kr., f) für jede Fahrt mit der Fahrbrücke werden von der Gemeinde 10 kr. gezahlt, g) bei hohem Wasser muss der Fahrgast mit dem Fährmann selber den Preis aushandeln und bezahlen, h) der Fährmann haftet für mögliche Schäden, i) der Fährmann muss für das Fahrgeschirr eine Kautions von 800 fl. hinterlegen, j) die Gemeinde stellt die Brücke, zwei Schelche, zwei Schoßbrücken und ein Hebgeschirr, k) kleinere Gerätschaften wie Fahrbäume, Eisen, Ruder, Ketten etc. muss der Beständer bei Verlust selbst ersetzen [3] 64 f.

- 1811 wird die Fährpacht für 312 fl. versteigert (dies steht im Widerspruch zur oben genannten Zahlung von 1808 bis 1892) [3] 66.

- 1816 existiert eine Sonderregelung zwischen den Fährleuten und den Leinenreitern, die für das Übersetzen ihrer Pferde nun 4 kr. pro Stück zahlen müssen [3] 34.

- 1867 versucht Astheim die wichtigste Fähr in der Region zu werden, Fahr befördert aber 1888 etwa die dreifache Menge an Personen/Wagen [7] 14 f.

- 1867 wird die Fähr zur fliegenden Brücke umgerüstet und für 1.009 fl. eine 53 Fuß lange (ca. 15,5 m), 15 Fuß breite (ca. 4,4 m) und 3 Fuß hohe (ca. 0,9 m) Fähr aus Volkach gekauft; diese soll 104.940 Pfund tragen können, bei einem Ladevermögen von 73.458 Pfund [3] 66 f.

- 1888 Übersicht über die Personenbeförderung im August/September in Astheim und Fahr im Vergleich (3.728 Fußgänger und 441 Fuhrwerke gegenüber 9.302 Fußgängern und 1.364 Fuhrwerken) [3] 68.

- 1892 wird das Fährrecht Astheims für 18.000 Mark durch die Stad Volkach abgelöst [3] 70.

- 1945-1949 Fähreinsatz nach Sprengung und Wiederaufbau der neuen Brücke, zuerst ein kleiner Schelch, dann ab Oktober 1945 eine Fahrbrücke, betrieben von Volkach aus [1] 56 f.; [3] 71; [7] 16; [8] 130 f.

- 1949 wird die Fähr für 6.000 DM nach Wernfeld verkauft [3] 73.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1409-1803 Kartäuserkloster Astheim [3] 62; [6] 13.

- 1803 geht die Fähr im Rahmen der Säkularisierung an die Gemeinde bzw. als Erbpacht an Leonhard Härtlein für 50 fl. 30 kr. [3] 63; [6] 13; [7] 13.

- 1808 geht die Fährpacht an Melchior Melber für 1.050 fl. und drei Carolin (ca. 30 fl.) an Geld und einen Carolin für Wein und Brot und im selben Jahr an die Gemeinde Astheim für 1.045 fl., 30 kr. (oder 1.369 fl., die Angaben widersprechen sich; dies steht im Widerspruch zur oben genannten Zahlung von 1808 bis 1892) [3] 64; [7] 14.

- 1808-1811 sind Georg Wagner und Josej Binzenhöfer Fährleute [3] 66; [7] 14.

- 1892 geht das Fährrecht für eine Entschädigungssumme von 18.000 Mark an Volkach [3] 70.

- 1945-1949 sind Emil Dinkel, Adam Treutlein, Oskar Müller, Josef Schraut und Georg Troll Fährleute [3] 71.

Preise:

- 1512 mussten die Volkacher den Astheimern 15 Pfennige Fährlohn geben, wenn sie Land auf Astheimer Seite hatten [4] 50; [7] 13.

- 1833 wird eine Tarifregelung für die Fährstellen Fahr, Astheim und Sommerach festgelegt [3] 110.

Historiografie der Brücke:

- 1890 wird die Brücke über den Main gebaut [3] 70; [4] 50.

- 1892 Eröffnung der Mainbrücke [3] 70; [7] 16.

- 1945 Sprengung der Brücke [3] 71.

- 1949 Neubau der Brücke [3] 72.

Literatur:

[1] C. Benedum / K.-P. Büttner / G. Egert / F. Pfrang / W. Stahr, Astheim und seine Kartause (Würzburg 1991).

[2] K.-S. Kramer, Fränkisches Alltagsleben um 1500. Eid, Markt und Zoll im Volkacher Salbuch (Württemberg 1985).

[3] S. Meusert, Das Fährwesen an der Mainschleife (Unpublizierte Hausarbeit im Fach Volkskunde zur ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Realschulen 1997).

[4] G. Egert, Stadt und Pfarrei Volkach. Ein Beitrag zur Stadtgeschichte Frankens (Würzburg 1962).

[5] J. Schwarz, Die Kartause Astheim. Ein Geschichtsbild. (Gerolzhofen 1903).

[6] G. Egert, Die Nordheimer Fahrordnung von 1603. Unsere Mainschleife 1/1993, 13-14.

[7] S. Meusert, Die Fähr Astheim-Volkach. Unsere Mainschleife 7-8/1997, 13-16.

[8] U. Feuerbach, Volkach 906-2006. 1100 Jahre verbrieft Geschichte (Volkach 2006).

Fahr

M-317,7

Gemeinde: Volkach

Landkreis: Kitzingen

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Untereisenheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Eisenheim

Historiografie der Fähr:

- 1188 Erstnennung des Ortes, über den Ortsnamen eventuell eine erste indirekte Nennung der Fähr (möglicherweise ist der Ort auch fränkisch) [4] 23; [7] 50.

- Um 1400 Erstnennung speziell der Fähr [2]; [7] 50 f.

- Vor 1479 Streit der Fährleute um den Fährlohn mit der Stadt Untereisenheim [4] 23; [7] 51.

- 1479 muss der Fährmann, anders als an anderen Fährten, egal wie das Wasser ist, Personen über den Main setzen [4] 23.

- 1803 wird im Kaufvertrag der Fähr von einem zweistöckigen Haus, einem kleinen Gärtchen, einer größeren

Fahrbrücke, Schelch und Fahrgeschirr gesprochen, ebenso von 1,5 Morgen Wiese auf Untereisenheimer Seite und dem Recht auf Holzeinschlag, vermutlich für Brennholz [4] 23; [7] 51 f.

- 1865 werden auf Bitten des Fährmanns die Zufahrten durch den bayerischen Staat verbessert [7] 53.

- 1869 eigenständige Einrichtung einer fliegenden Brücke mit Anker im Wasser (Bognachenfähre) durch die Fährleute [4] 24; [7] 54 f.

- 1899 existiert ein Rechnungsbuch, in dem sogenannte Großkunden eingetragen sind, um am Ende des Jahres einen gesammelten Betrag zu entrichten [7] 37.

- 1910 Umbau zu einer Hochseilfähre mit Einrichtung der Kettenschiffahrt [4] 24; [7] 55.

- 1913 zweites Hochseil für die Nachenfähre [4] 24.

- 1928 wird eine Eisenfähre von der Schiffbaugesellschaft in Erlenbach mit den Maßen 14,5m Länge, 4,4m Breite und 1,1m Höhe gebaut [4] 24; [7] 56.

- 1930 wird eine Fähre für Personen genannt [1] 14.

- In den 1950er-Jahren wird vom Dorfpfarrer ein Brauch zur Kirchweih eingerichtet, bei dem die Fähre geschmückt wird, eine Blaskapelle und Tänzer auf die Fähre kommen; wenn die Musik beginnt, verlässt die Fähre ihre normale Bahn und dreht mehrere Runden, »*die Fähre selbst tanzt gleichsam zur Musik*« und damit beginnt die Kirchweih [7] 39.

- 1957 Erlöschen der Fähre, weil nötige Reparaturen durch die Fährleute nicht bezahlt werden können [4] 13; [7] 57.

- 1958 Wiedereinrichtung der Hochseilfähre durch die Gemeinde, Bau eines neuen Fährschiffes durch eine Firma aus Zellingen und Kauf einer Wagenfähre von der Gemeinde Frickenhausen [4] 13; [7] 58.

- 1960 Umbau der Wagenfähre durch die Firma Hupp in Eidelstadt [4] 13; [7] 58.

- 1963 wird die Fähre aus Wörth am Main gekauft [6] 300. 323.

- 2014 ist die Fähre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Um 1400 bis 1803 besitzt das Stift Haug zu Würzburg das Vogteirecht am Ort Fahr und verleiht das Fahr an den Schultheißen und einen weiteren Bürger gegen einen jährlichen Zins von 1 Pfund [4] 23; [7] 50.

- Vor 1479 sind Claus Miller, Engellen Endres und Linhart Endres als Fährmänner genannt [4] 23; [7] 51.

- 1803 kauft Philipp Scheuring aus Hirschfeld das Fahr und alles Geschirr für 5.125 fl., 30 kr. und zahlt an den bayerischen Staat einen Pachtzins von 6 fl. [4] 23; [7] 51.

- 1803-1825 ist Philipp Scheuring als Fährmann tätig [4] 23; [7] 51 f.

- Ab 1825 sind die Söhne Kaspar und Georg Scheuring als Fährmänner tätig [4] 23; [7] 52.

- 1852 nochmalige Versteigerung des Fahrs an Christoph Scheuring für 15.150 fl. [4] 23; [7] 52.

- Ab 1852 ist Christoph Scheuring als Fährmann tätig [4] 23; [7] 52.

- 1928 sind Johann Kaspar Scheuring und Michael Nicola Fährmänner [4] 24.

- 1957 Valentin Lutz, Eduard Scheuring, Fridolin Nicola [4] 13; [7] 57.

- 1958-1997 Georg Engert [4] 13 f.

Preise:

- 1833 wird eine Tarifregelung für die Fährstellen Fahr, Astheim und Sommerach festgelegt [7] 110.

- 1917 wird eine neue Tarifregelung festgelegt [7] 111.

- 1985 wird eine neue Tarifregelung festgelegt [7] 112.

Sonstiges:

- Fahr wird als der wichtigste Übergang an der Mainschleife beschrieben (1888 die dreifache Zahl der Überfahrten von Astheim) [3] 15.

Literatur:

[1] F. Seitz, Fahren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.

[2] Online: Homepage Fahr am Main.

[3] S. Meusert, Die Fähre Astheim-Volkach. Unsere Mainschleife 7 u. 8/1997, 13-16.

[4] S. Meusert, Das Fährwesen in Fahr. Unsere Mainschleife 10, 1997, 23-24 und 11, 1997, 13-14.

[5] J. Metzler, Fährmann hol' über! Die Begegnung mit dem Fährmann der Fähre von Fahr. Würzburger 1999, 4, 29-32.

[6] W. Trost, Wörth am Main. Chronik einer fränkischen Kleinstadt (Klingenberg 1989).

[7] S. Meusert, Das Fährwesen an der Mainschleife (Unpublizierte Hausarbeit im Fach Volkskunde zur ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Realschulen 1997).

Obereisenheim

M-319,5

Gemeinde: Eisenheim

Landkreis: Würzburg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1453 Nennung einer Fähre zum Erreichen von Gütern, welche jenseits des Mains liegen [2] 41.

- 1705 besteht das Fahr aus »*dazugehörigen Brücken, und Schelch, sambt Fahrbäumen*«, welche die Gemeinde stellt; der Pächter muss diese in Schuss halten, sich an die bestehenden Fährtarife halten und seine Aufgabe vertrauensvoll ausführen; dazu muss er ein Handgelöbnis ablegen [2] 42.

- 1761 muss die Fähre auf Druck königlicher Husaren während des Siebenjährigen Krieges auf Grund gesetzt werden [2] 43.

- 1848 Darstellung einer Fähre im Urpositionsblatt Wipfeld, Blatt 146 [3].

- 1871 Errichtung einer Hochseilfähre [2] 45.

- 1896/97 Erneuerung der Hochseilanlage [2] 45.

- 1912 Erneuerung des Fahrgeschirrs für 4.700 M. [2] 45.

- 1925 wird eine neue Eisenfähre beschafft [2] 47.

- 1930 wird eine Fähre für Personen genannt [1] 14.
- 1945 wird die Fähre von amerikanischen Truppen versenkt, um den versprengten deutschen Truppen die Überfahrtsmöglichkeit zu nehmen (es ist fraglich, ob dies so passiert ist) [2] 47.
- 1947 Hebung und Reparatur des Fährwracks [2] 47.
- 2014 ist die Fähre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1453 gehört die Fähre dem Kloster Ebrach und wird von Obereisenheimern betrieben, diese wurde von den Grafen von Castell verpfändet weshalb sie trotzdem noch jährlich ein Pfund vom Fährlohn erhalten [2] 41.
- 1696 Bestätigung der Besitzbedingungen von 1453 [2] 42.
- 1705 verkauft Bruno Hartmann das halbe Fahr an die Gemeinde für 90 fl., 2 Thaler, 5 Batzen und 3 Schillinge; diese verpachtet das halbe Fahr wiederum für 16 fl. pro Jahr an Johann Polether [2] 42.
- 1711 verkauft die Gemeinde ihren Anteil an Johann Georg Kraus für 130 fl. und einen (harten) Thaler [2] 43.
- 1766 werden drei Teilhaber genannt, Johann Georg Krauß, Johann Andreas Heym und Johann Lorenz Krauß, welche jeweils 36 fl., 9 ba. und 2 sh. für ihre Anteile an Steuern zahlen [2] 43.
- Bis 1871 ist die Fähre samt des Fahrgeschirrs in der Hand von Georg Jung, der das Fahr für 900 fl. aus Geldnot an Wilhelm Rügamer verkaufen muss [2] 44.
- 1896 ist Michael Reuther Fährmann [2] 45.
- 1912-1919 ist Wilhelmine Reuther Fährfrau [2] 45 f.
- 1919-1921 sind Christoph Härtel und Arthur Zenker Fährleute [2] 46.
- 1921 Verkauf der Fähre und des Fährrechts für 15.000 M. an die Gemeinde Obereisenheim, welche es bis 1967 verpachtet und Brücke, Schelch und Hochseilanlage dem Pächter stellt [2] 47.
- 1940-1967 ist Michael Krauß Fährmann [2] 48.
- 1967 wird die Fähre nicht mehr verpachtet, sondern durch die Gemeinde wahrgenommen [2] 47.
- 1996 sind Paul Schnackig und Bodo Scheuerer Fährleute [2] 49.

Literatur:

- [1] F. Seitz, Fahren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.
- [2] S. Meusert, Das Fährwesen an der Mainschleife (Unpublizierte Hausarbeit im Fach Volkskunde zur ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Realschulen 1997).
- [3] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Wipfeld M-325,3

Gemeinde: Wipfeld
Landkreis: Schweinfurt
Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Vor 1823 wird die Schwefelquelle von Kurgästen genutzt, die über den Main gesetzt werden müssen [2] 24.
- 1893 wird eine Kettenfähre mit Kette auf der Flusssohle erwähnt [8] 86.
- 1903 existiert eine Seilmastfähre [6] 124 f.
- 1930 wird eine Fähre für Personen genannt [1] 14.
- 1931 existiert eine Hochseilfähre [7] Karte III.
- 1986 wird eine neue freifahrende Motorfähre angekauft [5] 13.
- 2014 ist die Fähre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1969 kauft die Gemeinde das Fährrecht aus privater Hand auf [5] 13.
- Um 1980 ist Hermann Wirsching als Fährmann tätig [5] 13.

Sagen zum Mainübergang:

- Das wilde Heer setzt über [3] 240.
- Das Wilde Herr bei Wipfeld [4] 15; [5].

Literatur:

- [1] F. Seitz, Fahren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.
- [2] G. Schmitt, Ludwigsbad Wipfeld, dessen Schwefelquelle und Schwefelmineralmoor (Würzburg 1875).
- [3] K. Spiegel, Die Ueberfahrtsagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).
- [4] K. Treutwein, Sagen aus Mainfranken (Würtburg 1969).
- [5] K. Ludwig, Hol rüber rief das wilde Heer von Wipfeld. Landkreisschweinfurt 11/12, 2003, 12-15.
- [6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [7] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).
- [8] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Hirschfeld

M-326

Gemeinde: Röthlein
Landkreis: Schweinfurt
Bundesland: Bayern
Historiografie der Fähre:

- 1836 Darstellung einer Fähre im Urpositionsblatt Werneck, Blatt 119. [5]
- 1893 wird eine Fähre mit Fahrbaumbetrieb erwähnt [4] 86.
- 1903 existiert eine Bogtnachenfähre [3] 124 f.
- 1930 wird eine Fähre für Personen genannt [1] 14.

Sonstiges:

- 1060 wird Hirschfeld als »Hirzuurtin« und später als »Hirzfurt« bezeichnet [2] 267.

Literatur:

[1] F. Seitz, Fährn in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.

[2] H. Tiefenbach, Furtnamen und Verwandtes. In: H. Jan-kuhn (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. 5: Der Verkehr. Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation. (Göttingen 1989) 262-290.

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[5] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Garstadt

M-329,3

Gemeinde: Bergrheinfeld

Landkreis: Schweinfurt

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1830 Nennung einer Fähre nach Röblein und Heidenfeld [3] 362.

- Im Ortsplan von 1845 sind zwei Fährstandorte dargestellt [2] 94.

- 1893 wird eine Kettenfähre erwähnt [5] 86.

- 1903 existiert eine Kettenfähre [4] 124 f.

- 1930 wird eine Fähre für Personen genannt [1] 14.

Literatur:

[1] F. Seitz, Fährn in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.

[2] G. Bach / K. Schöner, Bergrheinfeld-Garstadt. 100 Jahre im Bild (Horb am Neckar 1989).

[3] A. Rottmayer, Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter-Mainkreis des Königreichs Bayern (Würzburg 1830).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Grafenrheinfeld

M-333,7

Gemeinde: Grafenrheinfeld

Landkreis: Schweinfurt

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Bergrheinfeld

Gegenüberliegende Gemeinde: Bergrheinfeld

Historiografie der Fähre:

- 1419 Nennung einer Fähre als »zwen höfe, gelegen zu Reinfeld' am berge und zwu hübe und einen teil auff dem Mayn, genant ein fare und ein vischwasser und einen dritteil eins zehenden zum Rode, alles zu Reinfelt« [3] 96; [6] 36.

- Um 1560 Abbildung der Wagenfähre mit Fährhaus [3] 76.

- 1560 Abbildung mehrerer Fährschiffe mit Fährhaus [3] 108.

- 1686 Abbildung einer Wagenfähre mit Fährhaus [1] 88; [3] 77; [5] 96.

- 1823 o. 1825 bei der Mainkorrektur vermutlich Verlegung der Fähre [3] 219. 311.

- 1853 Einrichtung einer fliegenden Fähre durch die Kgl. Staatsregierung; das Fährrecht wird für 40.500 fl. abgelöst [1] 80; [3] 311; [4] 25; [5] 88.

- 1861 wird das alte Fährhaus genannt, welches noch zur Pfarrgemeinde gehört [8] 61.

- 1893 wird eine fliegende Fähre mit Drahtseil erwähnt [9] 86.

- 1900 wird die Fähre zum Bau der Brücke für 48.000 Mark abgelöst [3] 312; [5] 89.

- 1945 wird nach der Sprengung der Brücke bis in den Dezember wieder ein Fährverkehr eingerichtet [1] 82; [3] 315; [5] 90.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1419 ist die Fähre im Besitz des Bistums Eichstätt und wird als Lehen an Hans Truchseß zu Prunhausen gegeben [3] 96.

- 1853 untersteht die fliegende Brücke der bayerischen Staatsregierung; die Fähre fährt nicht im Winter, dann übernimmt eine kleine privat geführte Fähre den Fährdienst [3] 311.

- 1900 wurde die Fähre für 48.000 Mk. vom Staat abgelöst [3] 312; [5] 89.

Historiografie der Brücke:

- 1901 wird die Brücke gebaut [1] 81; [2] 27; [3] 309; [5] 42.

- 1945 im April Sprengung der Brücke [1] 82; [2] 28; [3] 271; [5] 90.

- 1945 im Dezember Bau einer Notbrücke [2] 28; [3] 315; [5] 90.

- 1953 Bau einer Pionier-Pontonbrücke [3] 315.

- 1960 die Brücke wird neu gebaut [2] 30; [3] 315; [5] 90.

- 2009 Bau einer neuen Stahlbrücke [5] 91.

Sonstiges:

- 1604 steht in der Dorfordnung, dass jeder Hausbesitzer für einen Hausneubau zehn Eichenstämmen von der Stadt kostenlos gestellt bekommt, später weniger [1] 79.

- In den 1820er-Jahren wird der Mainverlauf durch mehrere Durchstiche der ursprünglich fünf Mainkrümmungen stark verändert, dabei werden Knochen gefunden [1] 75.

- An der heutigen Brücke steht ein Denkmal zur Geschichte des Mainüberganges mit Darstellung einer fliegenden Brücke [2] 30; [3] 310.
- Die Lage des alten Fährhauses und die »neue« Pendelfähre sind auf dem Ur-Positionsblatt zu sehen [2] 94.

Sagen zum Mainübergang:

- Das goldene Schiff [4] 48 f.
- Unsichtbare Rufer [7] 240 f.

Literatur:

- [1] L. Weth, Grafenrheinfeld 741-1981 (Grafenrheinfeld 1982).
- [2] G. Bach / K. Schöner, Berggrheinfeld-Garstadt. 100 Jahre im Bild (Horb a. N. 1989).
- [3] K. Schöner, Heimat zwischen Main und Wern. Rheinfeld-Berggrheinfeld (Berggrheinfeld 1991).
- [4] J. Freppon, Aus Grafenrheinfeld's alter und neuer Zeit (Kaufbeuren 1928).
- [5] L. Weth, Grafenrheinfeld 741-2011 (Grafenrheinfeld 2011).
- [6] M. Trost, Das Fischrecht der Würzburger Fischerzunft am Main (Würzburg 2004).
- [7] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).
- [8] B. Weber / R. Weber, Die Landes- und Volksbeschreibung des Landgerichtsbezirks Werneck von 1861. Zur ländlichen Kultur Unterfrankens um die Mitte des 19. Jahrhunderts (Würzburg 1994).
- [9] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Schweinfurt

M-340

Gemeinde: Schweinfurt

Landkreis: Schweinfurt

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1431 kommt es zu einem Rechtsstreit zwischen der Stadt Schweinfurt und dem Deutschen Orden, bei dem sich u. a. der Deutsche Orden durch König Rudolf von Habsburg eine Fähre östlich der Brücke vermutlich unterhalb der Ordensburg auf der Peterstirn bestätigen lässt; diese soll weiterhin bestehen bleiben; bei einem Verstoß gegen diese Regelung soll eine Strafe von 100 Mark lötligen Goldes bezahlt werden, welches je zur Hälfte unter königlicher Kammer und dem Deutschritterorden aufgeteilt wird [5].
- 1861 kommt es, nachdem der Fußgängersteg durch Hochwasser weggerissen wurde, auf dem Sennfelder Altwasser durch Eisgang zu einem Fährunglück, bei dem 21 Personen sterben [7] 132; [8] 55; [9].
- 1873 wird eine fliegende Brücke für 2.160 fl. an die Stadt Rothenfels verkauft [6] 194.

- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [4] 86.
- 1945 wird nach Sprengung der Brücken eine Fähre eingerichtet [7] 132.

Historiografie der Brücke:

- 1397 Erlaubnis König Wenzels, in Schweinfurt eine Brücke bauen zu dürfen: »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« [2] 18; [3] 156; [7] 131.
- 1554 Zerstörung der Brücke beim großen Stadtbrand [7] 131.
- Erst ab 1555 (nach dem großen Stadtbrand) existieren regelmäßige Quellen über die Brücke [3] 157.
- 1575 Errichtung einer neuen überdachten Brücke; zu dieser Zeit existierte bereits eine äußere Brücke, welche den östlichen Mainarm überspannte [7] 131 f.
- 1762 wird über das Sennfelder Altwasser ein Fußgängersteg errichtet; Wagen fahren durch das Wasser [7] 132.
- 1783 befand sich an der Mainbrücke eine Inschrift, dass Andreas Zink diese gebaut hätte [1] 23.
- 1828 wird eine Notbrücke über das Sennfelder Altwasser errichtet [7] 132.
- 1832 Neubau der Brücke [7] 132.
- 1853 Neubau der äußeren Brücke in Stein [7] 132.
- 1858 Neubau der inneren Brücke als Eisenkonstruktion [7] 132; [8] 20.
- 1861 wird der Fußgängersteg über das Sennfelder Altwasser zerstört [8] 55.
- 1879 wird über das Sennfelder Altwasser eine Eisenbrücke errichtet [7] 132.
- 1902 wird die innere Brücke neu errichtet [7] 132; [8] 20 f.
- 1945 werden die innere und die äußere Mainbrücke gesprengt [7] 132; [8] 189.
- 1947 werden Notbrücken errichtet [7] 132.
- 1949 Neubau der äußeren Brücke [7] 132.
- 1950 Neubau der inneren Brücke [7] 132.
- 1960 Neubau einer Betonbrücke, welche beide Flussarme überspannt [7] 132 f.

Literatur:

- [1] J. K. Bundschuh, Beschreibung der Reichstadt Schweinfurt. Ein historisch-topographisch-statistischer Versuch (Ulm 1802).
- [2] U. Müller, Der Stadt Schweinfurt Original-Privilegia und andere Briefe, Bücher, Rechnungen und dergleichen. Archivalien zur Stadtgeschichte des 14. bis 16. Jahrhunderts (Schweinfurt 2004).
- [3] W. Scherzer, Die alten Mainbrücken Unterfrankens und ihre Baulastträger. Würzburger Diözesan-Geschichtsblätter 20, 1958, 154-177.
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

- [5] Online: Würzburg Staatsarchiv.
 [6] P. Kolb, Rothenfelser Chronik. Die Geschichte der kleinsten Stadt Bayerns (Würzburg 1992).
 [7] E. Lösch, Die Schweinfurter Altstadt. Geschichte – Zerstörung – Erneuerung (Schweinfurt 2001).
 [8] S. de la Fuente / K. Hofmann / N. Katzenberger, Streiflichter eines Jahrhunderts 1900-1945 (Würzburg 1999).
 [9] D. Dashwood-Howard, Das Bootsunglück auf dem Sennfelder See am 31. Januar 1861 (Sennfeld 2009).

Mainberg

M-342,8

Gemeinde: Schonungen

Landkreis: Schweinfurt

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Noch im 19. Jh. soll sich eine für Großvieh nutzbare Furt in Mainberg befunden haben [5] 84.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [3] 86.
- 1900 ist im Katasterplan eine Fähre eingezeichnet [5] 65.
- 1903 existiert eine Nachenfähre [1] 124 f.
- 1931 existiert eine Nachenfähre [2] Karte II.
- 1937 ist in einer Ortskarte der Fährstandort eingetragen [5] 39.
- 1970 wird die Fähre wegen mangelnder Nachfrage eingestellt [4] 110.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Bis 1945 war »Brands Schuster« als Fährmann tätig [4] 110.
- 1945-1970 war Fritz Geist als Fährmann tätig [4] 110.

Literatur:

- [1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
 [2] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).
 [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
 [4] T. Horling / V. Martin, Mainberg. Das Dorf und sein Schloß in historischen Aufnahmen (Schweinfurt 1995).
 [5] K. Löhner / G. Löhner, 750 Jahre Mainberg. Chronik (Schonungen 1994).

Schonungen

M-344,2

Gemeinde: Schonungen

Landkreis: Schweinfurt

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1377 wird 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« [1] 13 f.

- Vor 1381 wird die Fähre durch das Kloster Theres an einen Fährmann verliehen: »Item auch ist daz var zu Schonungen rechtlich eigen unßers closters, daz haben wir gelihen heincze Siloch unde si ne erben mit dem rechte, daz sie sullen ubir furen uns und ale unßres closters diner umb sunst unde sullen uns auch geben zu jerlichen gulte Walpurg ein lb heller und zu marti II lb heller.« [1] 14. 22.

- 1381 zahlt der Fährmann als Abgabe 30 Schillinge jeweils an St. Walpurgis und St. Martin [1] 22.

- 1462 Nennung der Fähre als »fare« [1] 22.

- 1601 zahlt der Fährer zu Schonungen 3 Malter Korn Zins an das Amt Mainberg des Bistums Würzburg [2] 247.

- 1623 wird der Fürstbischof von Würzburg über den Main gesetzt [3] 18.

- 1695 werden 30 Morgen Mainfahrwiesen durch den Würzburger Bischof an die vier Hofbauern am Kaltenhof als Erblehen verliehen [2] 57.

- 1739 muss der Fährmann für eine herrschaftliche Jagdgesellschaft 112 Paar Zugochsen übersetzen [1] 22.

- 1749 überquert der Fürstbischof von Würzburg mit 127 Paar Ochsen und entsprechenden Wagen den Main mittels der Fähre [1] 22.

- 1797 wird das letzte Fährhaus durch die zwei Fährmänner errichtet [1] 23.

- 1893 ist nur noch ein Schelch zur Überfahrt vorhanden und keine Fahrbrücke mehr [1] 22.

- 1895 wird die freifahrende Fähre auf eine Hochseilfähre umgestellt [1] 22.

- 1952 Kauf der Fähre durch die Gemeinde für 6.000 DM, vermutlich aus dieser Zeit ist auch eine Fotografie erhalten [1] 23; [3] 107.

- 1958 Fährbetrieb eingestellt [1] 23.

- 1963 Fähre verschrottet [1] 23.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Vor 1381 wird das Kloster Theres als Besitzer der Fähre angegeben, welche das »var« für 1 Pf. Heller Silber an St. Walpurgis und 2 Pf. Heller Silber zu St. Martin an Heincke Siloch und Erben verleihen [1] 14, 22 f.

- 1381 Fricz Fischer ist Fährmann [1] 22 f.

- 1563 Hans Züpf und Hans Koch sind Fährleute [1] 23.

- 1585 gehört das Fährlehen je zur Hälfte den Herrn von Erthal als Rechtsnachfolger des Klosters und dem Hochstift Würzburg durch Kauf des Amtes Mainberg; die Herren von Erthal erhalten einen Zins von 3 Pf., die Vogtei Mainberg ein Fastnachtshuhn; als Handlohn zahlt die Vogtei Mainberg dem Fährmann für das Übersetzen des herrschaftlichen Gesindes bei der Heu- und Grummeternte 3 Malter Korn und 2 Metzen Korn für das Übersetzen der Kaltenhöfer Schafe zur Winterweide [1] 22.

- 1587 ist Balthasar Krapff Fährmann [1] 23.

- 1593 sind Hans Grünewald und Enders Schmitt Fährleute [1] 23.
- 1626 ist Carges Schmitt (er kauft das Haus für 2400 fl.) Fährmann [1] 23.
- 1636 ist Endres Schwebenhäuser Fährmann [1] 23.
- 1637 ist Johann Barthelmes Fährmann [1] 23.
- 1642 ist Hans Schmitt Fährmann [1] 23.
- 1645 ist Jürg Buchenrod Fährmann [1] 23.
- 1661 ist Hans Kuhn Fährmann [1] 23.
- 1693 ist Hans Endres Fährmann [1] 23.
- 1701 ist Melchior Köhler Fährmann (er kauft von der Witwe des Andreas Karl ein Drittel des Fährhauses samt einem Drittel Weinberg für 253 fl.) [1] 23.
- 1721-1742 ist Georg Hörling Fährmann [1] 23.
- 1755-1785 ist Johann Georg Wagner Fährmann [1] 23 f.
- 1761-1789 ist Michael Pabst Fährmann [1] 23.
- 1779 ist Michael Scheffer Fährmann [1] 24.
- 1783-1830 ist Johann Michael Treutlein Fährmann [1] 23.
- 1789-1841 ist Andreas Pabst Fährmann [1] 23.
- 1797 ist Karl Köberlein Fährmann [1] 23.
- 1797-1805 ist Bernhard Storg (Storch) Fährmann [1] 23.
- 1808 sind Franz Treutlein und Vulgo Spaniol Fährleute [1] 23.
- Bis 1815 ist Karl Köberlein (gest. 1815) Fährmann [1] 24.
- 1820-1875 ist Jodok Endres Fährmann [1] 23.
- 1821 ist Thaddäus Endres Fährmann [1] 24.
- Bis 1893 ist Georg Endres (gest. 1893) Fährmann [1] 23.
- 1889 ist Johann Hümpfer Fährmann [1] 24.
- Nach 1889 sind Johann Georg Wagner, Martin Schmitt und Luitpold Näder Fährleute [1] 23 f.
- 1952-1958 ist Johann Enders Fährmann [1] 23.
- Bis 1952 ist die Fähre in privater Hand von Johann Enders, danach wird sie bis zu ihrem Ende von der Gemeinde übernommen [1] 23.

Preise:

- 1895 wird eine Preisliste festgelegt [1] 22 f.

Sonstiges:

- Bis zum Ersten Weltkrieg wurde die Fähre auf der Schonunger Wallfahrt genutzt, ebenso auf dem Rückweg die Fähre von Sommerach [1] 14.

Literatur:

- [1] J. Ryba, Schonungen. Geschichte eines fränkischen Dorfes (Schonungen 1966).
- [2] K. Löhner / G. Löhner, 750 Jahre Mainberg. Chronik (Schonungen 1994).
- [3] T. Horling / V. Martin, Mainberg. Das Dorf und sein Schloß in historischen Aufnahmen (Schweinfurt 1995).

Forst

M-346

Gemeinde: Schonungen

Landkreis: Schweinfurt

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1644 wird ein Gemeindeschelch genannt, der wohl repariert worden ist: »I fl I 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, Schelchmacher In Schweinfurt zalt« [1] 160.
- 1662/63 wird der Gemeindeschelch in der Nacht fortgerissen und zurücktransportiert sowie ein neuer Schelch angefertigt: »5 Pfd. 10 Pfg. zu Schweinfurth von dem gemeine Schelch, alß selbiger weggefloßen, auf zu fangen, geben war bey nachtlicher weil abgerissen worden« und »9 fl für einen neuen Schelch dem Schelchmacher in Schweinfurth zalt« und »I Pfd. 12 Pfg. für ein Ketten an gemelten Schelch dem Schmidt zalt« [1] 160.
- 1770 wird bei Strafe von 5 kr. verboten, den »Schälg« wegzuführen [1] 160.
- 1859 wird ein neuer Schelch mit den Maßen 12 m Länge, 1 m Breite und 0,5 m Höhe für 66 fl. angeschafft [1] 160.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [3] 87.
- 1903 wird keine Fähre genannt [2] 124 f.
- Nach 1945 wird eine Hochseilfähre nun auch für Fuhrwagen angeschafft [1] 160.
- 1952 wird eine Reparaturliste mit Kosten für die Fähre publiziert [1] 160.
- 1956 wird die Fähre eingestellt [1] 160.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Bis 1956 waren die letzten Fährmänner Georg Zängerein und Ludwig Weger [1] 160.

Literatur:

- [1] N. Kraus, Forst im Wandel der Zeiten. II. Von 1542 bis zur Gegenwart (Schonungen 1984).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Untereuerheim

M-350

Gemeinde: Grettstadt

Landkreis: Schweinfurt

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Um 1325 wird die Fähre erstmals genannt [2] 9.
- 1384 Nennung der Fähre [2] 9.
- 1893 wird eine Pendelfähre mit Bogtnachen erwähnt [4] 87.
- 1903 existiert eine Bogtnachenfähre [3] 124 f.
- 1930 wird eine Fähre für Personen und Wagen genannt [1] 14.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Um 1325 erhält Hermann von Thüningfeld die Fähre als Lehen vom Bischof von Würzburg [2] 9.
- 1384 erhält Ritter Heinrich Kötner von Obereuerheim die Fähre [2] 9.

Literatur:

- [1] F. Seitz, Fahren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.
- [2] N. Epp, Grettstadt (Sennfeld 1990).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Untertheres

M-354,5

Gemeinde: Theres

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1848 Darstellung einer Fähre im Urpositionsblatt Sulzheim, Blatt 121. [5]
- 1893 wird eine Pendelfähre mit Bogtnachen erwähnt [4] 87.
- 1903 existiert eine Bogtnachenfähre [3] 124f.
- 1930 wird eine Fähre für Personen und Wagen genannt [1] 14.

Historiografie der Brücke:

- 1963 beginnt der Bau der Brücke [2] 39.

Literatur:

- [1] F. Seitz, Fahren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.
- [2] A. Lenhard, Das alte Theres in Bildern. 1200 Jahre Theres 802-2002 (Haßfurt 2001).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
- [5] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Obertheres

M-356,9

Gemeinde: Theres

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1366 Nennung der Fähre in einer kaiserlichen Urkunde Karls IV. zur Bestätigung des Besitzes des Klosters Theres [2] 52.

- 1804 geht das Kloster mitsamt Fähre in den Besitz des sächsisch-coburgischen Ministers Theodor Konrad von Kretschmann über; es wird ein Fahrhaus mit doppelter Wohnung und Fahrrecht genannt; »5) *Das Überfahrtrecht über den Main dahier samt allen dazugehörigen und gegenwärtig nach dem Inventario vorhandenen Fahrgerätschaften mit der ausdrücklichen Bedingniß jedoch, das Überfahrtgeld nicht nach Willkür zu erhöhen, sondern solches nur nach dem in der Anlage Ziffer 2 bestimmten Regulativ, erheben zu dürfen, auch alle herrschaftlichen sowohl als militair-Fuhren unentgeltlich thun zu müssen*« [2] 171. 216.

- 1889 detaillierte Abbildung einer Fährfahrt [2] 197.
- 1903 existiert eine Kettenfähre [5] 124f.
- 1930 wird eine Fähre für Personen und Wagen genannt [1] 14.
- 1945-1946 wird die Eschenbacher Fähre in Obertheres eingesetzt [6] 55.
- 1955 wird die Fähre in Obertheres stillgelegt [4] 39.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1366 ist die Fähre im Besitz des Klosters Theres [2] 52.
- 1804 ist die Fähre im Besitz des sächsisch-coburgischen Ministers Theodor Konrad von Kretschmann [2] 171. 216.

Preise:

- 1804 werden die Preise festgelegt: »*Das Überfahrtrecht über den Main samt Schiff und Geschirr mit dem Bemerkten jedoch, daß das Überfahrtgeld nicht nach Willkür erhoben, sondern nur nach folgenden Regulativ genommen werden dürfe, auch alle herrschaftlichen sowohl als Militair-Fuhren unentgeltlich zu entrichten haben. Das Regulativ besteht in folgenden:*

- a) hat der Hausgesessene dahier auf St. Veitstag einen Pfennig den Fahrern zu entrichten ingeleichen.*
- b) statt den sonst gewesenen 3 Sammlungen zu Martini 2 Schilling*
- c) Gebührt den Fahrern von jeder Brückenfuhr hinüber und herüber ein Schilling*
- d) Wenn ein Nachbar Vieh hinüber oder herüber führet, von jedem Stück vier neue Pfennig, oder zwey Dreyer.*
- e) von jedem Hofbauer dahier jährlich einen halben Thaler, deß gleichen von diesem für ein jeglichen Stück Vieh großes oder kleines 4 neue Pfennig, fremde Juden dahingegen zahlen für jedes Stück Vieh einen Schilling.*
- f) Die Unterthereser zahlen von einer jeden Brückenfuhr gehabter Umgänge und dabey erhobener Natural-Abgabe von jedem Bauer 2 Groschen oder 3 Dreyer, dann von jedem Häcker, Beisitzer und Schäfer 2 Schilling oder 6 Dreyer, jedesmal Termino Weynachten zu bezahlen. Bei jeder Kindstau, Leichenbegängnis oder Hochzeit 2 Maß Bier und eine gute Portion Brod. Von den Hofbauern allda empfangen die Fahrer von jedem eine Meze, dann von jedem Söldner (Seldner) 2 Viertel Mezen Korn. Von jeder Brückenfuhr 8 neue Pfennig, von jedem Müller 2 Mezen Weizen, von jedem Schäfer 2 Mezen Korn.*

Endlich für Ordinaire haben die Fahrer von einem herfahrenden einen Pfennig herüber und einen hinüber, dann von jeder Brückenfahrt soviel Stück Vieh, soviel Schilling, deßgleichen auch von jedem Pferd 4 Dreyer.

Im Falle das Wasser aber sehr groß und etwas ausgeloffen ist, wird den Fahrern nach Proportion ihrer alsdannigen Bemühung ein mehreres jedoch billiges zu nehmen zugestanden« [2] 218 f.

Historiografie der Brücke:

- 1963 beginnt der Bau der Brücke [4] 39.

Literatur:

[1] F. Seitz, Fährten in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.

[2] G. Vogt, Burg und Dorf – Kloster und Schloß. Theres am Main. Ein Beitrag zur Geschichte des Dorfes und der ehemaligen Benediktinerabtei St. Vitus zu Theres am Main (Münsterschwarzach 1979).

[3] A. Lenhard, Das alte Wonfurt in Bildern. 1100 Jahre Wonfurt (Haßfurt 2004).

[4] A. Lenhard, Das alte Theres in Bildern. 1200 Jahre Theres 802-2002 (Haßfurt 2001).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[6] W. Lediger, Eschenbach. Ein Frankendorf am Main (Eschenbach 1999).

Wonfurt (kein Fährort)

M-358

Gemeinde: Wonfurt

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Sonstiges:

- Das Suffix »-furt« soll von einem ehemaligen Flussdurchgang stammen [1] 5 f.

- Fragliche Darstellung der »Furt« um 1900 [3] 10.

Literatur:

[1] R. Vogt, 1100 Jahre Geschichte in Wonfurt (Haßfurt 2005).

[2] A. Lenhard, Das alte Wonfurt in Bildern. 1100 Jahre Wonfurt (Haßfurt 2004).

[3] W. Vorwerk, Wo in der Langenprozellener Talbucht lag die historische Furt? Spessart. Monatszeitschrift für die Kulturlandschaft Spessart, Juli 2011, 9-16.

Wülfigen

M-359,8

Gemeinde: Haßfurt

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1830 Nennung einer Fähre [3] 213.

- 1842 Darstellung einer Fähre im Urpositionsblatt Hassfurt, Blatt 96. [5]

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [4] 87.

- 1903 wird keine Fähre genannt [4] 124 f.

- 1930 wird eine Fähre für Personen genannt [1] 14.

Sonstiges:

- In einer umfassenderen Ortschronik wird keine Fähre erwähnt [2].

Literatur:

[1] F. Seitz, Fährten in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.

[2] S. Diller / W. Jäger, 800 Jahre Wülfigen. Ein fränkisches Ganerbendorf im Spiegel der Geschichte. Frankensland N.F. 59, 2007, 245-261.

[3] A. Rottmayer, Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter-Mainkreis des Königreichs Bayern (Würzburg 1830).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[5] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Haßfurt

M-361,7

Gemeinde: Haßfurt

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1275 wohl erste Erwähnung einer Fähre [7] 152.

- 1619 wird von einer »benennung zur lehenempfungnus wegen der fahr über den Main« gesprochen; der Bürgermeister der Stadt Haßfurt und der Stadtschreiber reisen zu Christoph von Lichtenstein, um nach dem Tod dessen Vaters das Lehensrecht der Überfahrt für 1 rheinischen Goldgulden (2 fl. 28 Pf.) zu erneuern [7] 154.

- 1632 wird die alte Mainbrücke zerstört und es werden wieder Fährten eingesetzt [1] 401; [5] 284; [7] 153.

- 1780 wird eine Fähre für 50 fl. nach Wertheim verkauft [4] 39.

- 1847 wird die Fähre als fliegende Brücke betrieben [2] 239.

- 1867 wird die neue Mainbrücke fertiggestellt, die Fähre eingestellt und nach Astheim verkauft [1] 401; [3] 66 f.

- 1945 wird zuerst wieder eine Nachenfähre eingerichtet; später werden zwei Schleppkähne für eine Miete von 24 RM täglich angeschafft [5] 285.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Vor 1275 soll sich das Fährlehen in der Hand der Herren von Lichtenstein befunden haben und dann als Teil von Aussteuergütern an das Zisterzienserinnenkloster Maria-burghausen gegegangen sein [7] 152.

- 1440 befindet sich laut Bürgermeisterrechnung das Fährrecht wohl in der Hand der Herren von Lichtenstein; diese geben das Recht an die Stadt Haßfurt weiter und erhalten zur Erneuerung des Recht, beim Tode des Ältesten derer von Lichtenstein 1 Goldgulden, auch wenn der Bürgermeister der Stadt Haßfurt verstirbt; dies gilt sowohl für eine Brücke, als auch für eine Fähre [5] 283; [7] 153 ff.
- 1442 wird in einem Schiedsspruch festgelegt, dass sich das Recht der Mainüberquerung im Besitz der Herren von Lichtenstein befindet; es scheint wohl mit der Stadt Haßfurt zum Streit um das freie Überfahrtsrecht der Herren von Lichtenstein gekommen zu sein [7] 152.

- 1459 wird das Überfahrtsrecht nochmals den Herren von Lichtenfels zugesprochen; diese vergeben das Recht an die Stadt Haßfurt [7] 153.

- Im 16. Jh. empfängt die Stadt Haßfurt immer wieder das Überfahrtslehen von den Herren von Lichtenstein [7] 155.

- 1635 verbietet der Bischof von Würzburg der Stadt Haßfurt, das Lehen von den Herren von Lichtenstein zu empfangen, woraufhin es zum Streit kommt, in dem sich die Herren von Lichtenstein durchsetzen können [7] 156.

- Nach 1802 geht das Lehen im Rahmen der Säkularisierung wohl in den Besitz der Stadt Haßfurt über [7] 158.

- 1863 wird Michael Kehl als Fährmann genannt [1] 401.

Historiografie der Brücke:

- Seit Mitte des 14. Jh. soll eine Holzbrücke existiert haben, für die ein Instandsetzungszoll erhoben wurde [2] 239; [5] 53. 283.

- 1511 soll die (hölzerne) Brücke durch Hochwasser zerstört und zwei Jahre später wiedererrichtet worden sein [5] 284.

- 1557 soll die Brücke durch ein Hochwasser zerstört worden sein [5] 77.

- 1577/78 zeigt eine Darstellung eine Holzbrücke in Haßfurt [2] 110.

- 1625 wird eine Flutbrücke für das Übersetzen von Truppen über den Main gebaut [5] 86.

- 1630 wird die Brücke in der Stadtordnung als Lehen der Lichtensteiner erwähnt [7] 155.

- 1632 wird die Brücke über den Main durch schwedische Truppen verbrannt [1] 401; [5] 284; [6] 23; [7] 153.

- Nach 1867 existiert wieder eine Brücke über den Main [1] 401; [5] 284; [6] 28.

- 1945 wird die Brücke gesprengt [5] 285.

- 1945 errichten amerikanische Truppen eine Pontonbrücke [5] 285.

- 1946 wird eine Notbrücke errichtet [5] 285.

Literatur:

[1] S. Diller, Geschichte der Stadt Haßfurt 1871-2007 (Haßfurt 2008).

[2] A. Tittmann, Hassfurt. Der ehemalige Landkreis (München 2003).

[3] S. Meusert, Das Fährwesen an der Mainschleife (Unpublizierte Hausarbeit im Fach Volkskunde zur ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Realschulen 1997).

[4] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

[5] J. Kehl, Chronik von Haßfurt. Die Geschichte eines fränkischen Landstädtchens (Würzburg 1948).

[6] J. Kehl, Altes Haßfurt. In: Stadt Haßfurt (Hrsg.) 700 Jahre Stadt Haßfurt. 500 Jahre Ritterkapelle. 400 Jahre Lateinschule (Haßfurt 1935) 14-33.

[7] W. Jäger, Die Herren von Lichtenstein und das Recht der Mainüberfahrt bei Haßfurt. Frankenland. Zeitschrift für fränkische Landeskunde und Kulturpflege 62, H. 3, 2010, 151-159.

Knetzgau

M-365

Gemeinde: Knetzgau

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1500 soll die Fähre schon bestanden haben [1] 154.

- 1533/1583 urkundliche Nennung eines Fährrechtes [2] 7.

- Vor 1600 Nennung eines Flurstückes in der Nähe der Fähre [4] 270.

- 1791 ist die Fähre bei Fackenhofen nicht mehr eingezeichnet [1] 154.

- 1830 Nennung einer Fähre nach Augsfeld und Zeil [6] 163.

- 1903 existiert eine Bogtnachenfähre [7] 124f.

- 1930 wird eine Fähre für Personen und Wagen genannt [3] 14.

Sagen zum Mainübergang:

- Ein unsichtbarer Rufer [5] 241.

Literatur:

[1] W. Scherzer, Die alten Mainbrücken Unterfrankens und ihre Baulastträger. Würzburger Diözesan-Geschichtsblätter 20, 1958, 154-177.

[2] R. Wailersbach, 1200 Jahre Knezcegewe – Knetzgau (Knetzgau 1980).

[3] F. Seitz, Fähren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.

[4] H. Mauer / E. Marquardt, Chronik der Stadt Zeil am Main 1 (Haßfurt 1971).

[5] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).

[6] A. Rottmayer, Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter-Mainkreis des Königreichs Bayern (Würzburg 1830).

[7] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Sand am Main

M-369,3

Gemeinde: Sand am Main

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Zeil am Main

Gegenüberliegende Gemeinde: Zeil am Main

Historiografie der Fähre:

- 1598 Darstellung der Fähre in einer Karte [1] 34.
- 1670 zweimalige Darstellung der Fähre in einer Karte [1] 40. 94.
- 1822 bildliche Darstellung der Fähre [1] 149.
- 1830 Nennung einer Fähre nach Steinbach und Ziege- langer [4] 164f.
- 1858 wird im Gemeindebuch gesagt: »15) *Wasserfahr- rechte. Das Überfahren über den alten Main bei Hoch- wasser wird von einem Gemeindegliede um das Min- dergebot gepachtet. Jeder Einwohner zahlt jährlich hierfür eine bestimmte Summe, etwa 8-9kr., die Fremden zahlen extra*« [1] 168f.
- 1864 werden ein Fährhäuschen am Main errichtet und dem Fährmann eine Ausschankkonzession erteilt; durch die Umlagerung des Mains weg von Sand in Richtung Zeil verliert die Fähre in Sand an Bedeutung und es wird eine weitere über den neuen Main bei Zeil eingerichtet [1] 173ff.
- 1864 werden ein Kahn und eine Fahrbrücke zum Über- setzten eingesetzt; die Fährer hatten sich im Sommer morgens um 3 Uhr bis abends 22 Uhr und im Winter von 5:30 Uhr bis 20 Uhr aufzuhalten; nachts kann der Fähr- mann zur Überfahrt bestellt werden; »Götz ist verpflich- tet, Tiere und Fuhrwerke aller Art überzusetzen und hat dies behufs sich mit zweckmäßigen Gewerbe-Vor- und Einrichtungen zu versehen. Als Haltestelle ist das linke Mainufer einzuhalten. Die An- und Abfahrten an beiden Ufern müssen in der Art hergestellt werden, daß das an denselben angelegte Fahrzeug den Schiffen und Flößen, sowie der Strömung selbst kein Hindernis bildet [...] Götz hat sich den bestehenden und noch ergehenden polizeili- chen Vorschriften unweigerlich zu unterwerfen [...] Götz vermittelt vorerst den Verkehr zwischen den beiden Ufern für Menschen, Tiere und Schubkarrenlasten. Die Verhand- lungen zur Herstellung eines Fährbrückenverkehrs sind im Gange« [1] 172ff.

- 1903 wird keine Fähre genannt [5] 124f.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1864 ist Georg Götz als Fährmann an der Fähre bei Zeil tätig [1] 174.
- 1876 übernehmen die Brüder Franz und Johann Selig der Fährbetreiber [1] 175.
- 1923 ist Anton Zösch als Fährmann genannt [1] 640f.

Preise:

- 1864 kostet die Überfahrt für 1 Person 1kr., ein Stück Vieh 6kr., einen Hammel, ein Schwein, Kalb oder einen be- ladenen Schiebkarren 3kr., einen leeren Schiebkarren 1kr.,

einen einspännigen Wagen leer 6kr., beladen 12kr., einen zweispännigen Wagen leer 9kr., beladen 12kr. [1] 172f.

Historiografie der Brücke:

- 1911 Bau der Brücke [1] 209.

Sonstiges:

- Es existiert ein Wegekreuz, welches die Fährleute setzen ließen, mit der Inschrift: »*Gott zum Danke, der uns an diesem Ort in der Zeit von 1876 bis 1912 aus vielen dro- henden Gefahren errettet hat, errichtete dieses Denkmal Familie Johann Selig*« [1] 175.
- 1976 sind bei Arbeiten im Altmain eingerammte Holz- Pfeiler freigelegt worden, die eventuell der Unterbau einer Fähre waren; entgegen der Angaben in der Ortschronik wurde doch eine Probe der Eichenpfähle dendrochronolo- gisch bestimmt mit einem Ergebnis um 1388d bei 125 Jahrringen; einige der Pfähle besaßen wohl Pfahlschuhe aus Eisen [1] 471. 541; [3].

Sagen zum Mainübergang:

- Der »Spitzenpöpel« wird übersetzt [2] 241.

Literatur:

- [1] J. Rippstein, Sand am Main. Eine Dorfgeschichte 1139- 1989 (Sand a.M. 1989).
- [2] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würz- burg 1912).
- [3] Ortsakte des Bayerischen Landesamtes für Denkmal- pflege, Außenstelle Memmelsdorf-Seehof; Akte Sand a. Main, Fundstellennummer 6029/0025.
- [4] A. Rottmayer, Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter-Mainkreis des Königreichs Bayern (Würz- burg 1830).
- [5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Ar- beiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstra- ßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Zeil am Main

M-369,6

Gemeinde: Zeil am Main

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Sand am Main

Gegenüberliegende Gemeinde: Sand am Main

Historiografie der Fähre:

- Um 1300 soll der Eltmänner Fährmann eine Fähre zwi- schen Zeil am Main und Eltmann betrieben haben [1] 76.
- 1841 wird direkt nach der Mainregulierung eine Fähre bei Zeil errichtet [3] 93.
- 1903 existiert eine Bogtnachenfähre [4] 124f.
- 1911 Ende der Fähre [3] 94.
- 1945-46 nach Sprengung der Brücke wieder Fährver- kehr [2] 203; [3] 98.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1841 ist Paulus Gogger als Fährmann genannt [3] 93

- 1864 ist Georg Götz als Fährmann genannt [3] 93
- 1881 wird die Fähre an Franz u. Johann Selig verpachtet [2] 135 f.; [3] 93.

Historiografie der Brücke:

- 1911 Fertigstellung der Brücke [3] 94.
- 1945 Sprengung der Brücke [3] 98.
- 1946 Wiederaufbau der Brücke [3] 98.

Literatur:

- [1] H. Mauer / E. Marquardt, Chronik der Stadt Zeil am Main 1 (Haßfurt 1971).
- [2] H. Mauer / E. Marquardt, Chronik der Stadt Zeil am Main 2 (Haßfurt 1975).
- [3] L. Leisentritt, Zeil in alten Bildern (Zeil a. M. 1983).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Ziegelanger

M-372

Gemeinde: Zeil am Main

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1830 Nennung einer Fähre nach Sand a. M. [2] 165.
- 1847 Darstellung einer Fähre im Ortsblatt Ziegelanger.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [4] 87.
- 1903 wird keine Fähre genannt [3] 124 f.
- In der Chronik zu Schmachtenberg und Ziegelanger wird keine Fähre genannt [1].

Literatur:

- [1] C. Winkler, 650 Jahre Schmachtenberg, Ziegelanger. 1348-1998 (Zeil 1998).
- [2] A. Rottmayer, Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter-Mainkreis des Königreichs Bayern (Würzburg 1830).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Limbach

M-373,2

Gemeinde: Eltmann

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1830 Nennung einer Fähre nach Steinach und Ziegelanger [2] 163.
- 1844 Darstellung einer Fähre im Urpositionsblatt Eltmann; die Überfahrt ist durch eine Maininsel unterbro-

chen und musste vermutlich mit zwei unterschiedlichen Fahrzeugen vorgenommen werden, Blatt 123. [5]

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [4] 87.
- 1903 wird keine Fähre genannt [3] 124 f.
- 1930 wird eine Fähre für Personen genannt [1] 14.

Literatur:

- [1] F. Seitz, Fährten in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.
- [2] A. Rottmayer, Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter-Mainkreis des Königreichs Bayern (Würzburg 1830).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
- [5] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Eltmann

M-377,3

Gemeinde: Eltmann

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Um 1300 soll der Fährmann aus Eltmann Personen aus Zeil am Main über den Main gesetzt haben [4] 76.
- Vor 1440 kauft die Stadt den Fährleuten offenbar das Fährrecht ab, um eine Brücke zu errichten [4] 78.
- 1440 kommt es zum Streit mit den Bürgern von Zeil wegen der Abgabe des Fährlaibes; dieser hätte vorher dem Fährmann zugestanden, würde aber nicht für die Brücke gelten; der Würzburger Bischof versucht zu vermitteln und schlägt vor, auf die jährlich Abgabe zu verzichten und stattdessen ein Brückengeld zu verlangen, wie es »*der gemeyne Man auß oder inwendig deß Landes da eben pflegt zu thun und zu geben*« [4] 78.
- 1444 berichtet eine Quelle von feststehenden Leistungen aus einer nach »*uraltem Herkommen*« bestehenden Brückengerechtigkeit, diese bezieht sich offensichtlich auf eine Fähre; auch wird ein »*Ferer*« genannt [2] 189; [3] 156.
- Vor 1487 weicht die Fähre einer Brücke [1] 445; [2] 186; [3] 155; [5] 184.
- 1552 ist die Brücke anscheinend nicht betriebsfähig, da eine Fronleichnamsprozession die Fähre nehmen muss [2] 187.
- 1828 fehlt anscheinend abermals die Brücke, da für 300 fl. eine Fahrbrücke angeschafft wird [2] 188.
- 1945-1951 Fährbetrieb [1] 219.

Historiografie der Brücke:

- Zwischen 1444 und 1487 Errichtung der Brücke [2] 189.
- 1632 Zerstörung der Brücke [5] 184.

- 1641 Zerstörung der Brücke [5] 184.
- 1643 Zerstörung der Brücke [5] 184.
- 1648 Zerstörung der Brücke [5] 184.
- Vor 1661 Verlegung der Brücke [2] 187.
- 1676/77 Zerstörung der Brücke durch Eisgang [5] 184.
- 1678 Neubau der Brücke [5] 184.
- 1729 Neubau der Brücke [5] 184.
- 1784 Neubau der Brücke [5] 184.
- 1790 Neubau der Brücke [5] 184.
- 1800 Neubau der Brücke [5] 184.
- 1828 Neubau der Brücke [5] 184.
- 1835/38 wird die Holzbrücke durch eine Steinbrücke ersetzt [5] 184.
- 1848 Neubau der Brücke [5] 184.
- 1872/73 wird die Steinbrücke durch eine Eisenbrücke ersetzt [5] 184.
- 1945 Sprengung der Brücke [5] 184.
- 1951 Wiederaufbau der Brücke [5] 184.

Literatur:

- [1] S. Diller, Die Stadt Eltmann in Geschichte und Gegenwart (Eltmann 2001).
- [2] G. Goepfert, Amt Wallburg und Stadt Eltmann. Beitrag zur fränkischen Geschichte (Eltmann 1908).
- [3] W. Scherzer, Die alten Mainbrücken Unterfrankens und ihre Baulastträger. Würzburger Diözesan-Geschichtsblätter 20, 1958, 154-177.
- [4] H. Mauer / E. Marquardt, Chronik der Stadt Zeil am Main 1 (Haßfurt 1971).
- [5] E. Keyser / H. Stoob, Bayerisches Städtebuch 1 (Stuttgart 1971).

Eschenbach

M-380,4

Gemeinde: Eltmann

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Stettfeld

Gegenüberliegende Gemeinde: Stettfeld

Historiografie der Fähre:

- 1549 Nennung der Fähre im Rahmen von Holzzuweisungen für eine neue Fähre [3] 52.
- 1794 Darstellung der Fähre in einem Katasterplan [3] 13.
- Bis zur Einführung der Kettenschiffahrt wurde die Fähre als Pendelfähre betrieben [3] 54.
- 1830 Nennung einer Fähre nach Stettfeld [5] 160.
- 1903 existiert eine Kettenfähre [6] 124 f.
- Bis 1910 erhielt der Fährmann von jeder Familie aus Eschenbach und linksmainisch (Stettfeld) 1 Metze Korn pro Jahr für das Übersetzen [3] 52 f.
- 1911 wird die Fähre zur Hochseilfähre umgerüstet [3] 55.
- 1930 wird eine Fähre für Personen und Wagen genannt [1] 14.

- 1945-1946 wird die Fähre nach Obertheres verbracht [3] 55.

- 1957 o. 1963 wird die Fähre eingestellt und das Schiff an die Firma Hauck zum Kiestransport verkauft [3] 55; [4] 76.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1549 Würzburger Fürstbischof Melchior Zobel von Guttenberg war wohl Besitzer der Fähre [3] 52.
- 1893 eventuell in Privatbesitz von Georg Behütuns, dieser erhält Zuschüsse von der Gemeinde für die Reparatur der Fähre [3] 54.
- Um 1900 ist Andreas Behütuns als Fährmann tätig, später Wilhelm Baumann [3] 55.
- 1909 übernimmt die Gemeinde die Fähre und das Fischrecht [3] 54.

Sonstiges:

- Die Orte Dippach und Weisbrunn sind der Eschenbacher Fähre zugeteilt [2] 190.
- 1920 wurde der Kahn auch als Transportmittel für Hafnerwaren nach Würzburg genutzt [3] 54.
- Die Fähre wurde für die Prozession am Markustag (25. April) genutzt [3] 54.
- Anscheinend durfte der Fährmann auch Fischerei für seinen Eigenbedarf betreiben [3] 52.

Literatur:

- [1] F. Seitz, Fahren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.
- [2] G. Goepfert, Amt Wallburg und Stadt Eltmann. Beitrag zur fränkischen Geschichte (Eltmann 1908).
- [3] W. Lediger, Eschenbach. Ein Frankendorf am Main (Eschenbach 1999).
- [4] Stadt Eltmann (Hrsg.), 650 Jahre Stadt Eltmann (Eltmann 1985).
- [5] A. Rottmayer, Statistisch-topographisches Handbuch für den Unter-Mainkreis des Königreichs Bayern (Würzburg 1830).
- [6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Dippach

M-382,5

Gemeinde: Eltmann

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [3] 87.
- 1903 wird keine Fähre genannt [2] 124 f.
- 1930 wird eine Kahnfähre genannt [1] 14.

Literatur:

- [1] F. Seitz, Fahren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Roßstadt

M-383,6

Gemeinde: Eltmann

Landkreis: Haßberge

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1703 Rechnung an die Gemeinde, weil der Schelch nach Abtreiben zurückgebracht wurde [1] 204.
- 1782 Reparaturen am Schelch: »I fl. verzehrt bei Einsetzen deren Blancken, I fl. bei Heraus Thuung der Blancken, 2 fl. dem Schiffbauer geben den Schelig zu machen, 4 fl. den Schiffbauern geben die Brücken zu bauen, I fl. für Schiffseisen und für Negel zum Schelig, 2 fl. und 14 1/2 kr. für Schiffseisen und Negel zur Brücken, 18 kr. für 3 große Schauffel (Ruder) zur Brücken« [1] 204.
- 1844 Darstellung einer Fähre im Urpositionsblatt Eltmann, Blatt 123. [7]
- 1849 wird geschrieben, dass seit »ewigen Zeiten« die Fähre regelmäßig an die Gemeinde Trunstadt vermietet wird [3] (o. S.).
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [6] 87.
- 1897 wird geplant, die Stakenfähre zu einer Pendelfähre umzuwandeln und zu privatisieren; dies wird nicht ausgeführt [1] 204.
- 1900 wird die Fahrbrücke von der Gemeinde an Nikolaus Schenk aus Knetzgau verkauft, was auf den Unmut des Bezirksamtes stößt [1] 206; [3] (o. S.).
- 1903 wird keine Fähre genannt [5] 124 f.
- Der Fährbetrieb läuft stark eingeschränkt weiter, allerdings wird der Kahn zu Beginn des Zweiten Weltkrieges durch Eisgang zerstört und nicht erneuert [1] 209.

Sonstiges:

- Fährbetrieb fand über den Winter nicht durchgängig statt, im Frühjahr wurde der Landungssteg (Planken) angelegt [1] 203.
- Die Fährstation war mit einem Schelch und einer Fahrbrücke ausgestattet [1] 203.
- Die Fähre wurde im Sommer meistbietend verpachtet [1] 203.

Sagen zum Mainübergang:

- Ein Geist fährt über den Main [2] 380; [4] 241 f.

Literatur:

- [1] W. Lediger, Das Dorf Roßstadt. Ein Streifzug durch die Geschichte (Roßstadt 2004).
- [2] S. Diller, Die Stadt Eltmann in Geschichte und Gegenwart (Eltmann 2001).
- [3] M. Berninger, Wie auch dem kleinen und neueren Dörfe Roszstadt eine Ortsgeschichte werden kann (Roßstadt 1928).

[4] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[7] Online: Übersicht Urpositionsblätter Süddeutschland.

Trunstadt

M-386

Gemeinde: Viereth-Trunstadt

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Staffelbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Oberhaid

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [5] 87.
- 1903 existiert eine Seilfähre nur für Personen [4] 124 f.
- 1930 wird eine Kahnfähre genannt [2] 14.
- 1955 wird die Fähre noch während der Firmungsfeier genutzt [3] 8.
- Zwischen 1955 und 1960 wird die Fähre eingestellt [1] 252.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- In den 1950er-Jahren drei Fährmänner (Baptist Strätz, Hans Hofmann und Martin Reitz) [3] 11.

Preise:

- Ermäßigter Überfahrtspreis nach dem Mairdurchstich für Trunstädter, für Benutzer anderer Orte das Doppelte: 3 Pf. bei normalem Wasser, 5 Pf. bei Treibeis oder Hochwasser, 10 Pf. bei Nacht [1] 252.

Sonstiges:

- Die Überfahrtstelle lag ursprünglich an der Stelle des heutigen Mairdurchstiches [1] 252.
- Der Trunstädter Pfarrer nutzte die Fähre, um nach Staffelbach zu gelangen [3] 7.
- Ein Fährhaus wird genannt [3] 11.

Literatur:

- [1] H. Fischer, Chronik der Gemeinde Trunstadt (Hallstadt 1978).
- [2] F. Seitz, Fahren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.
- [3] B. Spies, Ein kleiner Streifzug durch die Geschichte Staffelbachs (Staffelbach 2003).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Viereth

M-388

Gemeinde: Viereth-Trunstadt

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1471 berichten die Dorfmeister, dass die »*Brucken und Schiffunge*« über das Wasser »*Bruch gehabt*«, also beschädigt worden ist, zur Reparatur werden die Herren von Münchberg um Unterstützung gebeten [2] 79.
- 1582 steht in der Gemeindeordnung geschrieben: »*Was das gemeine Fahr anlangt wissen wir von den Voreltern her, daß die Gemeinde keine Gerechtigkeit an solchem Fahr gehabt, daran ein jeder um seine Belohnung übergeführt werden solle*«, möglicherweise bezieht sich dies auf das ausschließliche Recht der Herren des Klosters Michelsberg [2] 80.
- 1707 wird in einem Rechtsstreit um Überfahrtsrechte genannt, dass die Fähre zwar einen Schelch und eine »*Brucken*« hat, damit aber nur Dorfgenosser mit ihrem Heu etc. überfahren dürfen [1] 232 f.
- 1734 sind die Fähre wie auch ein Fährhaus, welches in der Hand der Gemeinde ist, in einer Karte eingezeichnet [1] 79; [3] 11.
- 1903 existiert eine Seilfähre [6] 124 f.
- 1945-1947 ersetzt eine Fähre die gesprengte Brücke [2] 130; [4] 46; [5] 130.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1730 in der Hand des Klosters Michelsberg Bamberg [1] 236.

Historiografie der Brücke:

- 1903/4 Bau einer Brücke [2] 130; [4] 43; [5] 128.
- 1923 wird die Brücke wegen der Flussbegradigung verlegt [4] 45; [5] 129.
- 1945 Sprengung der Brücke [4] 46; [5] 130.
- 1947 Wiederaufbau der Brücke [4] 46.
- 1975 Bau einer weiteren Brücke [5] 130.

Sonstiges:

- Es gibt an der Vierether Brücke eine 1978 errichtete Statue eines Fährmannes in seinem Boot [3] 37.

Literatur:

- [1] K. Arneth, Bischberg. Ein fränkisches Ganerbendorf (Hallstadt 1965).
- [2] K. Arneth, Viereth. Beiträge zur Geschichte des Dorfes (Hallstadt 1981).
- [3] B. Kunzmann, Historische Kulturlandschaft Viereth (Trunstadt 2011).
- [4] J. Prosser, »1075 Jahre Viereth« von Fihuriod 911 bis Viereth 1986 (Viereth 1986).
- [5] R. Nüßlein, Viereth. 911 – 1100 Jahre – 2011 (Viereth 2011).
- [6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Bischberg

M-393

Gemeinde: Bischberg

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1415 wird das Fährrecht von der Mutter an die Tochter und deren Mann vererbt: »*vor Leibesnot und Krankheit wegen alle die Rechte, die sie an dem Fahr zu Bischberg habe, der Kathrein Eckhartin, ihrer Tochter, und Eberlein Eckhart, deren ehelichem Mann, auch unter dem Mönchberg [...] gegen Herberge in ihrem Haus und Leibesnotdurft an Essen und Trinken*« [2] 233; [5] 26.
- 1525 wird ein Viertel der Fähre für 140 fl. verkauft, zusätzlich gehen 10 fl. an die Zollner vom Brand, die Lehns Herren, und 1 fl. sind für die Instandhaltung des Schelches aufzubringen; es wird ein Fährhaus genannt, welches in der Nähe der Fährstelle auf Pl. Nr. 160 1/3 stand [2] 233.
- 1540 wird die Fähre in der Dorfordnung genannt: »*15 Pfennige soll der als Buße zahlen, der der Letzte am Fahr sei, der den oder das andere, so ihm jenseits des Fahrs schreien würde, daß man's hören könne, nicht holte und hinüberführte*«; dies kann entweder heißen, dass es keinen Fergen gab, sondern dass die Bürger selbst die Fähre/Schelch bedienen musste, oder aber, dass mehrere Personen im Wechsel den Fährdienst versehen [2] 233; [5] 26.
- 1575 verleihen die Zollner am Brand als Lehns Herren ein Drittel des Fahrs, »*aber die drei Ferchen haben den vierten Teil*«; für beide Teile erhalten die Zollner vom Brand jährlich 1 Pfund Geld, anderthalb Frontage oder 9 Pfennige und ein Fastnachtshuhn im Wert von 24 Pfennigen; zusätzlich gehört zum Fahr noch ein Haus, welches die Fergen nutzen und dafür nochmal ein Fastnachtshuhn geben müssen [2] 233 f.; [5] 26.
- 1609 zwei Darstellungen der Fährstelle mit einem Nachen und einer Fahrbrücke [5] 20. 27; [6] 67.
- Nach dem Dreißigjährigen Krieg wurde wohl eine Unterkunftshütte für die Fährleute für die Nacht errichtet [2] 235.
- 1651 Nennung der Fähre und eines Fährhauses [2] 66 f.
- 1683 beschwerten sich der Schultheiß und die Gemeinde Gaustadt beim Abt des Klosters Michelsberg, dass die Fährleute trotz der angedrohten Strafe von 100 Reichstälern (!) Wagen über die Regnitz zum Biegenhof setzen (um 1820 verlorengegangener Einzelhof nördlich von Gaustadt); Joh. Frz. Zollner von Brand gibt an, »*daß die Fahrt nichts mit der Gemeinde zu Bischberg zu schaffen habe, noch weniger ein dependens derselben sei*«; dies wird vom Abt bestätigt und angemerkt, dass die Zollner vom Brand die Fähre vom Hochstift Würzburg als Rittermannslehen verliehen bekommen haben [2] 232; [5] 26.
- 1683 stiehlt einer der Bischberger Fergen den Schelch der Gaustadter Fähre nach »*jüngst gewesener Ochsenmeß*« in Bamberg, indem er das Schloss aufbricht; die sechs Fergen zu Bischberg werden daraufhin vom Abt zu

einer Strafzahlung von 12 fl. verurteilt, die aber später auf 6 fl. herabgesetzt wird [2] 233.

- 1686 Rechtsstreit wegen Übersetzens schwerer Wagen »gegen den Biegenhof zu«; es ist den Fährleuten verboten, Reisende über die Regnitz zum Biegenhof zu setzen, da so vermutlich die in Bamberg fälligen Zölle umgangen werden konnten [2] 231 f.

- 1700 Darstellung eines Fährüberganges auf einer Karte [2] 66; [6] 69.

- 1707 Klage von J. F. Zollner von Brand gegen die Gemeinde Gaustadt wegen unerlaubten Übersetzens Fremder, in diesem Fall ein Schelch voller Juden samt einem Esel, ebenso gegen die Fähre in Viereth [2] 232.

- 1717 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 gefasst, aber auf Gnade des Bamberger Bischofs wieder freigelassen [2] 239.

- 1753 existiert das genannte Fährhaus wohl nicht mehr an seinem alten Platz [2] 234.

- 1758 haben die Lehensinhaber freie Überfahrt über den Main, wegen des Fahrkorns gibt es aber Streitigkeiten mit der Bischberger Gemeinde; es wurde vorgeschlagen, dass ein Haushalt, welcher zwei Paar Ochsen hat, 2 Metz Korn abgeben muss, bei einem Paar 1,5 Metz, wer keine Landwirtschaft hat 1 Metz und Witwen und Beständer 0,5 Metz; dies wird von der Gemeinde abgelehnt und gefordert, dass entweder die Abgaben an die anderen vier Gemeinden angepasst werden (Ober- und Unterhaid jeweils 1 Metz pro Haushalt, Staffelbach 0,5 Metz, Trosdorf unbekannt) oder dass für jede Überfahrt einzeln entlohnt wird; insgesamt nehmen die Fährleute ein: Staffelbach mit 74 Haushalten = 4 fl. 44½ kr. und 7 Sra. 2 Metz Korn; Unterhaid mit 38 Haushalten = 2 fl. 10 kr. und 7 Sra. 3½ Metz Korn; Oberhaid mit 118 Haushalten = 22 fl. 51½ kr. und 13 Sra. 3½ Metz Korn; Trosdorf mit 38 Haushalten = 1 fl. 41½ kr. und 7 Sra. 2½ Metz Korn; Bischberg mit 96 christlichen Haushalten = 30 fl. 20 kr. und 7 Sra. 2½ Metz Korn und 30 jüdischen Haushalten = 9 fl. 38 kr.; zusammen = 71 fl. 25½ kr. und 44 Sra. 2 Metzen [2] 237.

- 1762 müssen eine neue Fahrbrücke angeschafft und einzelne Reparaturen an dem Schelch durchgeführt werden, dies kostet insgesamt 177 fl. 29,5 kr.; die alte Fahrbrücke wird für 16 fl. verkauft; die entstehenden Kosten werden zu einem Drittel durch die Bischberger Kirche und je einem Drittel durch zwei Mitglieder der Zollner vom Brand bzw. deren Zwangsverwaltung bezahlt [2] 235; [5] 26 f.

- 1764 klagen die Zollner vom Brand und der Pfarrer aus Bischberg, dass die Fähre keinen Gewinn mehr abwerfe und die Fahrbrücke und Fahrschelche nicht mehr unterhalten werden könnten; Grund dafür ist, dass die Bamberger Zollstelle von Hallstadt nach Oberhaid verlegt wurde und nun weniger Verkehr über die Fähre geht [2] 236.

- 1784/85 werden bei der Vergabe/Versteigerung des Fährlehens an die Interessenten »Streichliebhaber« ein

Dreiviertelmeier Bier und drei Pfund ausgegeben; die Fähre wird von Walburgis bis Walburgis (1. Mai) vergeben; bei der Vergabe stehen zwei Drittel des Pachtgeldes den Herrn von Zollern zu, das andere Drittel der Kirchgemeinde Bischberg, worüber es zum Streit zwischen den Herren Zollner am Brand und dem Pfarrer von Gaustadt, der mit dem Verpachtungspreis nicht zufrieden ist; die Kirche hätte nur 51,5 fl. erhalten anstatt der sonst üblichen 39 fl. 36 kr. und zusätzlich 26 Sümra ½ Meß Korn, was einen Wert von insgesamt 65 fl. 37,5 kr. darstellt [2] 235 f.

- 1786 existiert doch wieder ein Fährhaus, dies muss von der Witwe und den Kindern des Fährmanns innerhalb von 14 Tagen geräumt werden, weil sie sich in Trunstadt neu verheiratet hat [2] 239.

- 1799 gehen in der Woche nach Andreea (30. November) ein Vertreter der Zollner und der Schulmeister von Bischberg als Vertreter der Pfarrei von Haus zu Haus, um den Fährkorn einzusammeln; dies dauert drei Tage, und der Vertreter der Zollner erhält dafür zwei Reichstaler, der Lehrer aber nur 36 kr.; dieser beschwert sich über die unzureichende Entlohnung; sonstige Kosten (Zehrungskosten) für das Einsammeln des Fährkorns belaufen sich auf 9 fl. und 49 kr. bzw. 1814 auf 12 fl. und 22 kr.; es wird vom Pfarrer angemerkt, dass wohl ein Großteil der Zehrungskosten zum Zechen ausgegeben wird [2] 237 f.

- Wohl um 1800 predigt der Pfarrer von der Kanzel zum Thema 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 Fahrtkorns die übelsten Zahler sind, gestalten [da] gar viel Ausstände vom vorigen Jahr sich befinden und eben diejenigen, wenn sie an die Fahrt kommen und ihnen nicht gleich mit der Überfahrt Beförderung geschieht, sie lose Mäuler haben; (es heißt (da), ich muß mein Fahrkorn geben, welche doch hernach bei der Einsammlung entweder gar nichts oder das schlimmste Getreid hergeben« [2] 238 f.

- 1806 werden dem Fährmann 40 fl. seiner Pacht erlassen, weil ein Dorfstor niedergerissen wurde und dadurch längere Zeit gesperrt war, was zu Verdienstverlust für den Fährmann führt [2] 240.

- 1807 wird abermals über die schlechte Qualität des Fährkorns geklagt [2] 239.

- 1809 klagt der Fährmann wegen Verringerung seiner Pacht, weil durch häufige Fahrten für das französische Militär und das zweimalige Zufrieren des Mains seine Einnahmen sehr geschmälert sind [2] 240.

- 1811 kommt es nach der Auflösung des Beisitzes der ausgestorbenen Zollner vom Brand zum Rechtsstreit zwischen den Grafen von Soden und den Grafen von Schönborn um die Besitzungen in Bischberg, welcher zugunsten der Herren von Schönborn ausgeht [2] 232.

- 1812 klagt der Fährmann wieder, weil er durch den Durchstich einer Mainschlinge sehr hohe Verluste hinnehmen muss (vermutlich lag die Fähre im Bereich des Durch-

stichs), ein Dreivierteljahr nichts einnehmen konnte und dadurch verlor 50 fl.; zudem hat er keinen Platz mehr, um mit der Fähre anzulegen, und muss ein Stück Land von der Gemeinde für 36 fl. mieten; auch die Fahrbrücke ist in einem schlechten Zustand; er müsse aber 196 fl. Bestands-geld zahlen [2] 240.

- 1842 wird ein neues Fahrhäuschen aus Stein errichtet, das alte ist eingefallen [2] 240.

- 1857 muss das Fahrhäuschen für 33 fl. 27 kr. ausgebaut werden [2] 240.

- 1893 muss die Fähre nach dem Bau eines Stauwehres weiter flussabwärts verlegt werden [5] 27.

- 1903 existiert eine Seilfähre [4] 124 f.

- 1910-1914 Prozess zwischen der Gemeinde und einigen Staffelbacher Bürgern, weil diese sich weigern, die gewohnten Abgaben zu entrichten; die Gemeinde gewinnt [2] 240.

- 1922 lösen die Staffelbacher ihre Pflicht auf Zahlung des Fahrkorns mit einer einmal Zahlung von 4.500 Mark (Inflation) ab [2] 240.

- 1924 kommt es zu Beschwerden, weil der Fährmann wohl zum Teil unwillig ist, Fährgäste überzusetzen [7] 158 ff.

- 1930 Nennung einer Fähre für Personen und Wagen [1] 14.

- 1934 wird die Fähre von einer Gierfähre am Hochseil zu einer Seilzugfähre umgerüstet [7] 158.

- 1936 wird wieder eine Hochseilfähre eingerichtet mit der Auflage, die Holzmasten durch Gittermasten aus Metall zu ersetzen [7] 158.

- 1942 muss im Rahmen des Ausbaus des Mains zur Großwasserstraße eine zweite Fähre zur Mainspitze eingerichtet werden, welche als »Obere Fähre« bezeichnet wird [5] 28.

- 1943 zahlen die Bewohner Oberhaid, Unterhaid und Staffelbachs (Widerspruch zu 1922) 1,50 bis 3,00 RM jährlich für die freie Überfahrt; der Betrag wird jährlich zwischen dem 30. November und 2. Dezember eingesammelt, dabei kommt es aber immer wieder zu Problemen mit Zahlungsunwilligen [7] 158.

- 1945 wird die Fähre versenkt [5] 28; [7] 160.

- 1947 wird in Erlenbach eine neue Fähre mit einer Traglast von 40 t gefertigt und nach Bischberg gebracht [5] 28; [7] 160.

- 1948 wird die »Obere Fähre« nach Pettstadt verkauft [7] 160.

- 1966 wird die Fähre nach dem Bau der Brücke eingestellt und nach Gräfendorf-Weickersgrüben an die fränkische Saale verkauft, wo sie als feste Brücke dient [5] 28.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Ursprünglich wurde den Herren von Stiebar die Fähre vom Hochstift Würzburg als Rittermannslehen verliehen; diese verleihen das Recht wohl weiter an die Zollner vom Brand [2] 232.

- Vor 1415 besitzt Alheit (Adelheid) Schreckfuß einen Teil des Fahrs [2] 233.

- Nach 1415 besitzen Eberlein und Kathrein Eckhart einen Teil des Fahrs [2] 233.

- Vor 1525 Anna Müller besitzt ein Viertel des Fahrs [2] 233.

- Nach 1525 besitzen Kilian und Anna Segnitz ein Viertel des Fahrs [2] 233.

- 1575 wird Magister Paul Metzler ein Drittel des Fahrs durch den Lehnsherrn Zollner am Brand verliehen [2] 233 f.

- 1610 ist eventuell Hans Weber Mitbesitzer des Fahrlehens, jedenfalls lebt er im Fährhaus [2] 234.

- Vor 1641 besitzt Joh. Grün (Angehöriger des Bamberger Stadtrats) ein Drittel des Fahrs und vermacht dieses der Kirche Bischberg für die Abhaltung eines Jahrestages (Totengedenken) [2] 235.

- Nach 1641 gehört der Kirche Bischberg ein Drittel; dies wird 1650 nochmals durch die Zollner vom Brand bestätigt [2] 235.

- 1651 gehört ein Viertel der Fähre den Erben von Albr. Schmidt [2] 66 f.

- 1675 ist eventuell Hans Örthlein Mitbesitzer des Fahrlehens, jedenfalls zahlt er Zinsen für das alte Fährhaus, »so bei dem schwedischen Krieg eingefallen«, welches später durch eine Unterkunftshütte für die Fergen ersetzt wird; die Existenz eines Hauses wird 1754 durch die Kanzlei des Klosters Michelsberg vehement bestritten [2] 234 f.

- 1683 gehört die Fähre wohl allein den Zollnern vom Brand; indirekte Nennung von sechs Fergen [2] 232.

- 1707 Joh. Frz. Zollner vom Brand [2] 232.

- Bis 1717 waren Friedrich Kröner und Georg Bay Fährmänner, Letzterer wird aber wegen des Fährlohnes ermordet [2] 239.

- 1723 gehören den Zollnern vom Brand zwei Drittel und der Kirche Bischberg bzw. Pfarrer Georg Brosam ein Drittel [2] 235 f.

- 1738 sterben die Herren von Stiebar aus, ihre Besitzungen, inklusive der Fähre in Bischberg, gehen an das Würzburger Hochstift bzw. den Herrn von Schönborn, welche nun die Lehnsherren der Zollner vom Brand werden [2] 232.

- 1762 gehören wohl ein Drittel des Fährrechtes der Kirche in Bischberg und jeweils ein Drittel Adam Zollner und Carl Maximilian Zollner [2] 235.

- 1776 sterben die Zollner vom Brand aus und die Fähre fällt zurück in den Besitz der Grafen von Schönborn [2] 232.

- Nach 1784 jährliche Verpachtung der Fähre durch Verstreich vermutlich durch die Besitzverwalter der Zollner vom Brand (zwei Drittel) und der Pfarrei Bischberg (ein Drittel) [2] 235.

- 1784/85 Andreas Pflaum ist Fährmann [2] 235.

- 1786 wird die Witwe Kunigunda, Frau des verstorbenen Fergen Jos. Bengel, genannt [2] 239

- Nach 1786 wird Michel Zweyer für ein Jahr Fährmann [2] 239.
- 1806-1812 ist Joh. Haupt Fährmann [2] 240.
- 1842 ist Johannes Hemmerlein Fährmann [2] 240.
- 1883 kauft die Gemeinde das Überfahrrecht von den Grafen zu Schönborn für 2.150 Mark [2] 240; [5] 27; [7] 158.
- 1924 ist die Fähre an den Steinmetz Ferdinand Christmeier verpachtet [7] 159 f.
- In den 1960er-Jahren ist Johann Robert Rebhan als Fährmann tätig [7] 159.

Historiografie der Brücke:

1796 wird durch französische Truppen auf dem Rückzug von Bamberg eine Schiffsbrücke gebaut, welche aber gleich nach der Überquerung verbrannt wird [5] 26.

1966 Bau einer Brücke [5] 26.

Sonstiges:

- Die Fähre scheint wohl im Vergleich zu den direkt angrenzenden Fähren in Gaustadt und Viereth eine übergeordnete Stellung besessen zu haben. Dies geht aus dem ausschließlichen Recht, Fernhandelsreisende übersetzen zu dürfen, hervor [2] 232.
- 1843 werden zwei mit Steinen beschwerte Schiffe versenkt, um einen Durchbruch des Mains bei Bischberg zu verhindern [5] 22.
- Sehr schöne Darstellung einer Fahrbrücke in Reparatur zum Beginn des 19. Jh. [5] 26.

Sagen zum Mainübergang:

- Die Querkel werden über den Fluss gesetzt [3] 242 f.

Literatur:

- [1] F. Seitz, Fähren in unserem Wandergebiet. Die Fränkische Alb 69, Nr. 4, 1989, 13-17.
- [2] K. Arneth, Bischberg. Ein fränkisches Ganerbdorf (Hallstadt 1965).
- [3] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [5] T. Gunzelmann, Das Dorf am Zusammenfluss. Bischberg an Main und Regnitz. In: W. Taegert (Hrsg.), 1000 Jahre Bischberg. Beiträge zur Geschichte eines Zwei-Flüsse-Dorfes in Franken (Petersberg 2014) 17-53.
- [6] H. Gehringer, Herrschafts- und Verwaltungsstrukturen in Bischberg in der frühen Neuzeit. In: W. Taegert (Hrsg.), 1000 Jahre Bischberg. Beiträge zur Geschichte eines Zwei-Flüsse-Dorfes in Franken (Petersberg 2014) 65-82.
- [7] B. Spies, Bischberg in jüngerer und jüngster Vergangenheit. Ereignisse und Wandlungen seit 1900. In: W. Taegert (Hrsg.), 1000 Jahre Bischberg. Beiträge zur Geschichte eines Zwei-Flüsse-Dorfes in Franken (Petersberg 2014) 145-194.

Hallstadt

M-397

Gemeinde: Hallstadt

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1397 Nennung der Mainfähre bzw. Einstellung des Fährbetriebes [3] 10.
- 1519 Nennung einer Furt (Krumme Furt) [3] 56.
- 1632/1633 ersetzt eine Fähre die von den Schweden zerstörte Brücke [1] 14; [3] 10.
- 1888 wird die Fähre wieder aufgelöst [3] 10.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1397 löst der Bamberger Bischof die Fähre zugunsten der Brücke ab [3] 10.
- 1632/1633 ist der Bamberger Bischof Besitzer der Fähre, der sie an die Gemeinde Hallstadt verpachtet [1] 14; [3] 10.

Historiografie der Brücke:

- 1397 Bau der Mainbrücke durch Bischof Lambert von Brun (Überreste in der Mauer des Langschen Gartens, Hausnr. 161a); [3] 10.
- 1632/1633 zerstören die Schweden die Brücke [3] 10.
- 1721 wird eine Brücke in Hallstadt dargestellt [5] 142.
- 1831 wird eine ältere Brücke abgerissen [6] 232.
- 1866 wird ein Holzsteg nach Kemmern verkauft [5] 515.
- 1888 Neubau der Brücke [3] 10; [6] 232.
- 1945 Zerstörung der Brücke [3] 10.
- 1946 Bau einer Notbrücke [6] 232.
- 1948 Bau einer neuen Brücke [3] 10; [6] 232.

Sonstiges:

- Es existiert eine recht grobe Skizze der Fähre von William Turner vom 17. Sept. 1840 (TB CCCX 44v.), diese stellt aber nicht Hallstadt, sondern laut Beschriftung eine Fähre »near Ebing« dar [2] 11; [8].
- 1376 wird eine »Meynefurt« bei Hallstadt oder Kemmern genannt [7] 2.

Sagen zum Mainübergang:

- Geister der schwedischen [4] 243.
- Der »Mainpöp'l« und das feurige Männlein wird übersetzt [4] 243 f.
- Das wilde Heer setzt über [4] 244.

Literatur:

- [1] F. Wachter, Hallstadt. Festschrift zum 40jähr. Jubiläum herausgegeben vom St. Kiliansverein Hallstadt (Hallstadt 1912).
- [2] S. Krebs / E. Weiß, Hallstadt (Bamberg 2003).
- [3] J. Groh, Hallstadter Heimatspiegel (Bamberg 1952).
- [4] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).
- [5] K. Schrott, Kemmern. Ortsgeschichte eines ehemaligen bambergisch-domkapitelischen Obleidorfes (Kemmern 1986).

[6] E. Keyser / H. Stoob, Bayerisches Städtebuch 1 (Stuttgart 1971).

[7] H. Jakob, Wüste Furten im Itz-Mündungsgebiet. Ein Beitrag zur Altstraßenforschung. Fränkisches Land in Kunst, Geschichte und Volkstum. Beilage zum Neuen Volksblatt 8, Nr. 2, September 1960, 1-2.

[8] Zeichnung W. Turner in der Sammlung der Tate Gallery; Ref. D31363 oder Turner Bequest CCCX 44 a.

Kemmern

M-400

Gemeinde: Kemmern

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1248-1396 haben die Grafen von Truhendingen das Fährrecht über den Main [1] 45.

- 1593 Nennung der Fähre im Memmelsdorfer Amts- und Zentgerichtsbuch und Mitteilung, dass die Fähre abends wohl nur bis zum Ave-Maria-Läuten fuhr [1] 506.

- 1756 kommt es zu einem Unfall mit dem »färchscheilig« und einem Fischermeister [1] 507.

- 1809/10 wird die Fähre für 35 fl. repariert [1] 511.

- 1810/11 wird ein neuer Fahrschelch für 64 fl. angeschafft [1] 511.

- 1836 zahlt jedes Gemeindemitglied für die neue Fähre 3 fl.; der eingenommene Lohn geht zur Hälfte an die Gemeinde und zur anderen Hälfte an den jeweiligen Fährmann [1] 511 f.

- Ab 1843 wird umfassend über die Ladekapazitäten der Fähre und das Fährrecht gestritten; einer Brauerwitwe wird verboten, ihren Wagen mit der Fähre über den Main zu setzen, weil er zu schwer sei [1] 507 ff.

- 1844 beschließt die Regierung in Bayreuth, dass die Fähre zwar der Gemeinde gehört, sie aber trotzdem eine öffentliche Einrichtung ist und deshalb niemandem die Nutzung verwehrt werden kann; dem widerspricht die Gemeinde auf das Heftigste [1] 511 ff.

- 1850 ist die Überfahrtsbrücke ruinös und ein Neubau notwendig; ein Kostenvoranschlag von Schiffbaumeister Christ aus Bamberg beläuft sich auf 550 fl. [1] 513.

- 1864 muss wieder eine neue Fähre für 865 fl. angeschafft werden [1] 514.

- 1880 wird im Frühjahr ein Holzsteg errichtet und im Herbst wieder abgebaut; in der Zwischenzeit wird die Überfahrt mittels Fähre erledigt [1] 515.

- 1893 wollen die bereits 1843 genannte Brauerwitwe und ein weiterer Gastwirt via Rechtsstreit erwirken, dass die Fähre wiedererrichtet wird, weil die Brücke im Winter abgebaut sei und die Wagen nicht auf den Fährnachen passen würden; die Klage wird abgewiesen bzw. verläuft ohne Ergebnisse [1] 518 f.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1248-1396 Grafen von Truhendingen [1] 45.

- 1756 ist Georg Bauer Fährmann [1] 507.

- Vermutlich ab dem frühen 19. Jh. liegt die Fähre in Gemeindehand und wird jährlich verpachtet; zu einem unbekanntem Zeitpunkt fand sich wohl kein Pächter und die Fähre wurde fortan im Wechsel durch die Gemeindemitglieder bedient [1] 507. 512.

- Vor 1836 wird der Fährdienst durch Gemeindemitglieder erledigt; bei dieser Gelegenheit wird auch genannt, dass die Fähre im Besitz von 97 Gemeindeteilbesitzern liegt, welche die Fahrbrücke gekauft haben und reparieren lassen [1] 511 f.

Historiografie der Brücke:

- 1866 wird ein Holzsteg aus Hallstadt für 381 Mark angekauft [1] 515.

- 1880 Errichtung des Holzsteges saisonal im Sommer [1] 515.

- 1903 wird ein permanenter Fußgängersteg errichtet [1] 519.

- 1955 Bau einer Betonbrücke [1] 522.

Sonstiges:

- 1376 wird eine »Meynefurt« bei Kemmern oder Hallstadt genannt [2] 2.

- 1844 wird davon gesprochen, dass die Überfahrtsbrücke im Sommer im Wasser versenkt wird, um sie zu schützen; im Winter, bei Hochwasser und Eisgang wird die Fähre aus dem Wasser gezogen [1] 513.

- 1864 wird die Fähre aus Kemmern bis nach Viereth geschwemmt [1] 514.

Literatur:

[1] K. Schrott, Kemmern. Ortsgeschichte eines ehemaligen bambergisch-domkapitelischen Obleidorfes (Kemmern 1986).

[2] H. Jakob, Wüste Furten im Itz-Mündungsgebiet. Ein Beitrag zur Altstraßenforschung. Fränkisches Land in Kunst, Geschichte und Volkstum. Beilage zum Neuen Volksblatt 8, Nr. 2, September 1960, 1-2.

Biegen / Baunach

M-403

Gemeinde: Baunach

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Breitengüßbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Breitengüßbach

Historiografie der Fähre:

- 1296 (in einer Quelle von 1585) ist der Fährort Biegen bei Baunach als Besitz des Bamberger Klosters Michelsberg genannt: »passagium in Mogo in loco dicto Bigen« [2] 14; [3] 168; [4] 383; [5] 36; [7] 137; [8] 1.

- 1323/28 muss der Fährmann den Michelsberger Abt und sein Gefolge kostenlos übersetzen: »ecclesia in monte monachorum Babenberch fuit in continua possessione passagii in Bigen« [3] 172; [7] 137; [8] 1.

- 1375 Nennung des Zinsbetrages in Höhe von 5 Schilling Heller für das Fahr: »betzolt vnd fridereich rebenlein vom var 5 sch. hll.« [3] 172; [8] 1.
 - 1461 existiert wohl ein Lehensbrief des Klosters Michelsberg in Bamberg, welcher die Orte Rattelsdorf und Ebing gegen jährliche Zahlung von 1 Groschen von den Überfahrtgebühren befreit; dies wird jedenfalls 1829 behauptet [3] 180f.
 - 1467 klagen die Dorfmeister Contz Stulfras und Fritz Stretz der Jüngere zu Dörfleins gegen die Fährleute, dass diese den Schöffen des Zentgerichts 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 [8] 2.
 - 1498 klagt die Äbtissin Kunigund vom Karmelitenkloster zu Bamberg beim Landrichter des Stifts Bamberg, dass 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; die Äbtissin bekommt recht [3] 174.
 - 1547 wird die Fähre durch Kaiser Karl V. benutzt [3] 172.
 - Für um 1550 vermutet Gunzelmann, dass der Mainmäander durchbricht und Biegen somit nicht mehr am Hauptstrom liegt [7] 137.
 - 1566 soll die Fahr/Biegenhof wüst liegen [3] 172; [4] 385.
 - 1583 wird die Gemarkung »Himelfurt« genannt [8] 1.
 - 1585 ist der Ort Biegen offenbar wüst gefallen [5] 38.
 - 1631 zeigt eine Karte ein Fährhäuslein [3] 169. 172.
 - 1659 zeigt eine Karte das »alte« und das »neue« Fahr [3] 173f.; [4] 384.
- Besitzer des Fährrechts und Fährleute:**
- 1296 wird geklagt, weil der Bamberger Bischof Arnold von Solms dem Kloster Michelsberg in Bamberg die Fähre wegnimmt; dieses erhält die Fähre anschließend zurück [3] 168; [8] 1.
 - 1323/28 ist Heinrich Swinde (Schwind) als Fährmann genannt, welcher einen Zins für zwei Lehen gibt; »*ibidem habet idem Henricus ab abbate praedicto nauigatione in mogo et debet gratis transducere Episcopum et suos*« [3] 172; [4] 385; [8] 1.
 - 1375 werden »betzolt vnd fridereich rebenlein« als Fährpächter genannt [8] 1.
 - 1461 wird Heinz Cristan als Fährmann genannt [3] 172.
 - 1467 werden als Fährleute »Fritzen Rebenlein, Jorgen Schrauthan und Hannsen Cristan und anderen semplich vnd in sunderheit die theil vnd gemeinde haben am fare vber mayn zw Pigen« genannt [8] 2.
 - 1580 werden 16 Teilhaber der Fähre genannt, die alle aus Breitengüßbach und Unteroberndorf stammen; diese wechseln sich im Fährdienst ab [3] 174; [7] 138.
 - 1619 wird das Fahr als zu Rattelsdorf gehörend bezeichnet, das Dorf wiederum gehört dem Kloster Michelsberg in Bamberg [3] 174.

Historiografie der Brücke:

- 1972 wurde bei Kiesbaggerarbeiten im Bereich der alten Fähre ein großes Pfahlfeld entdeckt. Die Pfähle waren etwa noch 7m lang und zum Teil mit Pfahlschuhen aus Eisen versehen. Das Feld hatte eine Breite von 3-4m und eine Länge von mehreren 100m; die Pfähle standen in drei Reihen nebeneinander. Vermutlich handelt es sich um die Reste einer alten Brücke an dieser Stelle. Der Verbleib bzw. das Ergebnis einer entnommenen dendrochronologischen Probe ist nicht geklärt [6].

Sonstiges:

- Es ist wichtig anzumerken, dass eine Trennung zwischen der Baunacher und der Biegener Fähre nicht immer ganz klar ist, die Fähre scheint wohl in der Neuzeit von Biegen nach Baunach verlagert worden zu sein; vor 1715 war wohl ein Anlegeplatz in Unteroberndorf, welcher danach nicht mehr existierte [5] 180.
- 1376 und 1396 wird eine »heczels furt« bzw. »Hetzerfurt« über die Itz genannt [8] 2.
- 1460 Nennung einer »franckenfurt« über die Itz [8] 2.
- 1545 wird die Gemarkung »Humelfart« genannt, vermutlich über die Itz [8] 1.
- 1589 Nennung derselben Furt: »*weil der francken, oder Himelßfurth, des sich die Eibing vor alters [...] zu einheimbsung ihres Hew vndt Grommets gebraucht, wttwas dieff vndt hartt verfluettet, das man sich dessen ohne schaden, wie auch nach gelegenheit das Wasser sein möchte, nicht zugebrauchen*« [8] 2.
- 1852 Nennung der Flur »an der Himmelsfurth« bei Rattelsdorf [8] 2.

Sagen zum Mainübergang:

- Ein feuriges Männlein [3] 310.
- Ein Funkenquell [3] 312.

Literatur:

- [1] R. Schweda, Baunach. Fränkische Dreiflüssestadt. Frankenland. Zeitschrift für fränkische Landeskunde und Kulturpflege 41, H. 4, 1989, 113-116.
- [2] I. Maierhöfer, Ebern. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 15 (München 1964).
- [3] K. Schrott, Breitengüßbach. Geschichte der Gesamtgemeinde (Breitengüßbach 1989).
- [4] T. Gunzelmann, Zapfendorf. Landschaft – Geschichte – Kultur (Zapfendorf 1986).
- [5] D. Fastnacht, Staffelstein. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 5 (München 2007).
- [6] Ortsakte des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, Außenstelle Memmelsdorf-Seehof; Akte Breitengüßbach, Inv. Nr. (Ü-4-6031-0038) E-2007-43572-1_0-0.
- [7] T. Gunzelmann, Ebing und der Main. Fluss, Dorf und Landschaft in Beziehung. In: Chronik von Ebing II (Ebing 1999) 111-144.
- [8] H. Jakob, Wüste Furten im Itz-Mündungsgebiet. Ein Beitrag zur Altstraßenforschung. Fränkisches Land in Kunst, Geschichte und Volkstum. Beilage zum Neuen Volksblatt 8, Nr. 2, September 1960, 1-2.

Breitengüßbach

M-404

Gemeinde: Breitengüßbach

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1388 Verkauf der Besitzungen des Klosters Baunach samt Fähre durch den Fuldaer Abt an das Hochstift Bamberg [2] 26.

- 1453 privilegierte (kostenlose) Überfahrten für die Freiherren von Rothenhan und ihre Bediensteten [1] 113; [2] 15.

- 1590 Nennung der Fähre [2] 15.

- 1695-1714 Beschwerden der Nürnberger Post über Verzögerungen beim Übersetzen; 1703 gibt es verstärkten Schriftwechsel, es werden vor allem die schlechte Arbeitsmoral und die übersteuerten Preise der Fährleute angemahnt; die Fährbesitzer entgegnen, dass die Post aus Nürnberg keine jährliche Abgabe leistet und zudem immer in der Nacht verkehren würde, was zu zusätzlichen Kosten führen würde; die Post beanstandet daraufhin, dass die Postkutsche um 22:00 Uhr gekommen sei und der Postillion trotz Blasen, Rufen und Signalen mit brennendem Stroh nicht erhört worden sei und die Fahrgäste die Nacht unter freiem Himmel hätten verbringen müssen; um 5:00 Uhr am nächsten Morgen seien die Fährleute erschienen und hätten trotzig angemerkt, dass sie nicht dafür bezahlt würden, zu jeder Zeit an der Fähre zu sein [5] 174 ff.

- 1746 klagen die Fährbesitzer, dass der Flusslauf sich zu ihrem Schaden verändern würde und das nun entstandene Altwasser zuzuschütten und der Weg wiederherzustellen sei [5] 177.

- 1793 muss der Fährmann nur am Tage an der Fähre sein; es wird gefordert, dass die notwendigen Fährleute an der Fähre sind, außerdem eine Brücke und ein Schelch [5] 177.

- 1795 sollen alle Fuhrwerke durch den Main gefahren sein (dies wird 1860 in einem Rechtsstreit behauptet) [5] 188.

- 1800 liegt ein Reversbrief (Lehenempfangnisbestätigung), in moderne Sprache gebracht, vor: »Ich, Franz Dumbski zu Güßbach, bekenne hiermit, daß der hochwürdige, hochwohlgeborene Herr, Herr Cajetan, Abt und Prälat des Kaiserlichen Stifts und Klosters St. Michelsberg, Benediktinerordens ob Bamberg, mein gnädiger Herr, mir als Träger der gesamten Inhaber der »Biegerfart« unweit Güßbach am Main, zu rechtem Zinslehen geliehen und ich von Ihro Hochwürden Gnaden empfangen, nach Inhalt des darüber erteilten Lehenbriefs, von Wort zu Wort lautend:

Von Gottes Gnaden, Wir Cajetan Abt und Prälat des Kaiserlichen Stifts und Klosters St. Michelsberg, Benediktinerordens ob Bamberg, bekennen öffentlich an diesem Brief gegen jedermann für Uns, Unsere Nachkommen und Kloster, daß Wir auf Ableben weiland Unseres Herrn Vor-

fahrs Gallus, Abts und Prälatens, dem ehrsamem, lieben und getreuen Franz Dumbski zu Güßbach für sich und als Träger für seine Mitteilhaber zu rechtem Zinslehen geliehen haben die Überfahrt zu Biegen am Main unweit Güßbach, wo Unser und Unseres Klosters frei lauter Eigen und auch Unserem Gericht und Botmäßigkeit unterworfen ist, also und dergestalt, solches nebst seinen Mitteilhabern innezuhaben, nach dessen Eigenschaft zu nutzen und zu gebrauchen. Die Fuhr und andere Leute, fremd oder inländisch, mit der Überfuhr zu befördern, niemand zu übernehmen, sondern bei ordentlichem Gang des Wassers von einem Pferd bespannt oder unbespannt einen Groschen (verlangen), von der Person einen Pfennig. So das Wasser aber groß und stark anläuft, mehr je nach Beschaffenheit des Wasserstroms zu fordern. Nicht weniger sind die Anlieger zu Rattelsdorf und Ebing um den jährlichen Groschen überzuführen, den jeder von einem Lehen zu geben schuldig ist. Mit Tagesanbruch (haben die Übersetzer) am Fahr zu sein und mit der Nacht wieder abzugehen. Auch haben sie Uns, Unsere Konventualen, Beamten, Diener und Knechte mit Wagen und Pferd, oder wenn sonst jemand von Uns zu Fuß ankommt, ohne Zögern und ohne Entgelt überzusetzen. Jedoch gebühren ihnen 3 Gulden jährlich, die ihnen von Unserem Kastenamt Rattelsdorf für drei Mahlzeiten von alter Zeit her zu Weihnachten, Ostern und Pfingsten bezahlt werden. Auch haben Dumbski und seine Mitinhaber die Fahr mit notwendigen Mannschaften, Brücken und Schelchen zu bestellen, damit keine Klage und kein Mangel sich ereignen möchte, alles bei Vermeidung Unserer ernstlichen Straf und Ungnade. Dumbski soll für sich anstatt seiner Interessen jährlich in Unseren Kasten 2 Pfund Geld zinsen und bei allen Veränderungsfällen nach Herkommen Unserem Kloster das Handlohn geben, von 10 Gulden einen, ferner sich ordentlich im Urbar (Güterverzeichnis) überschreiben lassen. Lehensträger wie auch Lehensherr haben Brief (= Lehensrevers bzw. -brief) zu empfangen und alles zu tun, was von Lehen und des Rechts wegen obliegt, alles getreulich und ohne Einschränkung.

Dies zu wahrer Urkunde und um mehrerer Beglaubigungswillen haben wir ihm, Dumbski, diesen Brief unter Unserem größeren gedruckten Abtei-Insiegel erteilt.

Gegeben und geschehen im Kloster St. Michelsberg ob Bamberg, den 18. Oktober 1800.

Hierauf verspreche ich, eingangs genannter Franz Dumbski, bei meinen geleisteten Lehenspflichten, mich gegen meinen gnädigen Herrn, seinem Konvent und Kloster »in Werbung, Frommens und Warnung Schadens« (= Dienstverpflichtung, zum Nutzen, zur Schadensabwendung) also zu verhalten und zu zeigen, wie einem getreuen Lehensmann zukommt und gebührt. Zu Urkund dessen habe ich diesen Reversbrief mit meinem Petschaft und eigenhändiger Unterschrift bestärkt. Gegeben und geschehen im Jahr und Tag, wie oben steht.

gez. Georg Franz Dumbski« [5] 178 f.

- 1829 wird um Erhöhung der Transportgebühren gebeten, weil 1800 die Fähre noch 12.000 fl. eingebracht hätte, jetzt aber nur noch 3.000 fl. und die Kosten für die Knechte stark angestiegen sein; dies wird aber abgelehnt, woraufhin die umliegenden Gemeinden gezwungen werden, Fährlohn zu zahlen [5] 180.
- 1832 nehmen die Besitzer jährlich von 207 Bürgern der Gemeinde 10 fl. 21 kr., aus der Gemeindegasse 20 fl. vom Pfarrer 1/2 Sra. Korn, von der Gerbersmühle 1/4 Sra. Korn, von der Lautersmühle 1/4 Sra. Korn, von der Obermühle 1/8 Sra. Korn, von den Bierbauern 2,5 Maß Bier, von jedem Bäcker 1/2 Pf. Weißbrot und den Ertrag einer Wiese am Güßbacher Bach ein; es wird den Teilhabern eine Summe von 9.600 fl. zur Abfindung und Auflösung der Fähre gezahlt [1] 113.
- 1857 soll eine fliegende Brücke eingerichtet werden, welche auch genehmigt wird, allerdings weigern sich drei der 16 Fahrteilhaber, ihren Anteil an den Kosten zu tragen, woraufhin es zu einem Rechtsstreit kommt [5] 181.
- 1858 reißt eine Kette, die fliegende Bücke mitsamt einem Fuhrwerk mit vier Pferden wird angetrieben und kann nur mit Hilfe von etwa 100 Personen gerettet werden; es wird auch erwähnt, dass die Fähre erst, nachdem das Eis auf dem Main abgetaut war, wieder ins Wasser gesetzt wurde; die königliche Bauinspektion sieht die Schuld bei den wechselnden und nicht ausgebildeten Fährleuten; um das Problem zu lösen, sollen entweder ein Fährmann angestellt werden oder nur noch zwei der Fährbesitzer die Fähre führen und sich beim Fährmann Gänlein in Viereth zu Fährleuten ausbilden lassen [5] 181 f.
- 1859 wird die Fähre immer noch nur am Tag betrieben und ruht in der Nacht; dazu werden nach Monaten gestaffelt genaue Fahrzeiten festgelegt; diese scheinen in jedem Schenklokal auszuhängen [5] 184 ff. 187.
- 1864 wird der Verkehr über die Fähre als sechsmal so stark wie über die Übergänge von Zapfendorf und Staffelsein bezeichnet [5] 191.
- 1866 wird eine neue Fahrordnung erlassen (im Original abgedruckt) [5] 192.
- 1876 wird versucht, die nicht mehr benötigte Fähre aus Haßfurt zu kaufen; es werden die entstehenden Nebenkosten der Fähre und die Haltbarkeit der Fahrzeuge und Geräte aufgezählt: »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» [5] 195 f.*
- 1879 wird die Fähre nach dem Bau der Eisenbahnbrücke aufgelöst [6] 138.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1300-1603 ist die Fähre im Besitz der Fuldaer Klöster Thulb und Holzkirchen (dies steht aber im Widerspruch zum Verkauf von 1388) [1] 113.
 - Bis 1388 besitzt das Bistum Fulda die Fähre [2] 26.
 - Ab 1388 besitzt das Hochstift Bamberg die Fähre [2] 26.
 - 1590 besitzt der Bamberger Domherr Pankratz von Rabenstein die Fähre [2] 15.
 - 1603 wird der Zent an der Fähre an den Bamberger Bischof Joh. Phil. von Gebattel verkauft [1] 113; [2] 15.
 - 1646 werden acht Teilhaber genannt [2] 15.
 - 1793 wird Franz Dumbisky als Fährmann genannt [5] 177.
 - 1808/09 geht die Fähre in königlich-bayerischen Besitz über, die Gerichtsbarkeit liegt beim Landgericht Hallstadt; die Fähre ist in 16 Teile unterteilt, welche im Besitz von zehn unterschiedlichen Personen liegen (zwei Teile Franz Dumbisky, weitere Teile bei Personen in Hallstadt, Kemmern, Reckendorf, Mürsbach, ein Teil bei Theodor Müller in Güßbach und vier Teile bei einem Reckendorfer) [5] 177.
 - 1829 wird Konrad Dumbisky als Fährmann genannt [5] 180.
 - 1832 werden 16 Teilhaber genannt [1] 113; [2] 15.
 - Bis 1859 wird Johann Selmann als Lehensträger und Rechnungsleister oder auch Lehenschultheiß der Fähre genannt [5] 186 f.
 - Nach 1859 wird Johann Schönlein Lehensträger und Rechnungsleister der Fähre [5] 187.
 - 1877 kauft die Gemeinde Breitengüßbach den Fährbeständern die Fähre für 1.000 fl. und 11 fl. Trinkgeld ab [5] 199.
- Preise:**
- 1762 sind die Kosten für den »Überzug« der königlich-preußischen Truppen verzeichnet und als originale Quelle gedruckt: »*Verzeichnis was für Mannschaft und Vieh vom 23. November bis 9. Dezember 1762 einschließlich bei dem letzten »Überzug« der königlich preußischen Truppen über das Güßbacher Biegen-Fahrt gegangen und gefahren. 200 Pferde sind vom 23. November bis 6. Dezember einschließlich kommandowise, die nach Rattelsdorf, Ebing, Mürsbach, Ebern, Medlitz und Döringstadt abgeordnet worden (und) über den*

Mainfluß hin- und hergegangen, das Stück 3kr. rheinisch – 20fl.,

456 Pferde, die den 7. November auf Kommando und (mit) bei sich habenden Geiseln und anderer Bagagewägen übergegangen, das Stück 3kr. rheinisch – 24fl.,

2000 Pferde königl. preußischer Kavallerie sind den 8. Dezember bei völligem Aufbruch über das Fahrt gängen, das Stück zu 3kr. – 100fl.

1400 Mann an Fußgängern, Markentenderweibern, Boten und beigelaufenen Personen sind über das gemeldete Fahr mit Brücken und Schelch gefahren, der Kopf zu 2 Pfg., tut 14 – fl.,

3056 (Personen/Vieh) – 158fl. (Gesamtsumme)« [5] 666f. - 1793 wird für die Überfahrt von »Inländischen« und Fremden pro Pferd, bespannt oder unbespannt, 1 Groschen, je Person 1 Pfennig verlangt; wenn der Main »groß und stark angelaufen« ist, »sei ein Mehres nach Beschaffenheit des Wasserstromes zu erfordern«; die Rattelsdorfer und Ebinger zahlen weiterhin eine einmalige Jahreszahlung von 1 Groschen; Angehörige und Bedienstete des Klosters Michelsberg in Bamberg sind gegen ein jährliches Gesamtgeld von 3fl. zu jeder Zeit überzusetzen [5] 177.

- 1808/09 werden Personen des Landgerichts und Rentamts Gleusdorf mit Wagen und Pferden kostenlos übergesetzt, gegen eine Zahlung von 3fl. 45kr. (rheinisch) jährlich, gezahlt durch das Rentamt Hallstadt [5] 177.

- 1832 richten sich die Preise zum Teil nach der zu transportierenden Ware, zum Teil auch nach der Fahrstrecke; pro Person 1kr., pro Pferd oder Ochse 6kr., pro Kalb 1kr., bei der Anlege am Holzrand 2-9kr.; für die unterschiedlichen Anlandepunkte galt: vom Fering-(Fähr-)Häuschen bis zum Grasanger 3,12 und 3kr., vom Feringhäuschen bis zum Hetzerknöcklein 4,15 und 4kr., von Baunach bis Hetzernest 5,20 und 6kr., vom neuen Brücklein bis Schimmelanger 7,24 und 7kr., vom Pfarrhof bis Gübhach-Knöcklein 9,30 und 9kr.; wer bei kleinem Wasserstand Vieh durch den Main trieb, musste pro Stück 3kr. zahlen [1] 113; [2] 15.

- 1858 ist eine Fährpreisübersicht im Original abgedruckt [5] 183.

Historiografie der Brücke:

- Ab dem 17. Jh. werden mehrere Fußgängerstege um Baunach genannt (Klettensteg, Lachensteg, Blankensteg, Bleichsteg, Mainleitensteg, Grasangersteg, Hirtensteg) [1] 113f.

- 1839 wird die Mainbrücke errichtet [1] 115; [6] 139.

- 1879 Bau einer Eisenbrücke [4] 121; [5] 200ff.; [6] 139.

- Im »Dritten Reich« werden drei neue Mainbrücken errichtet [1] 115.

- 1945 Sprengung sämtlicher Brücken [1] 115.

Sonstiges:

- 1811 Holzbrücke über die Baunach (1853 wird in einer Karte eine Furt gezeigt) [1] 116.

- Es ist wichtig anzumerken, dass eine Trennung zwischen der Baunacher und der Biegener Fähre nicht immer ganz

klar ist, die Fähre scheint wohl in der Neuzeit von Biegen nach Baunach verlagert worden zu sein; vor 1715 war wohl ein Anlegeplatz in Unteroberndorf, welcher danach nicht mehr existierte [5] 180.

Literatur:

[1] R. Schweda, Baunach. Fränkische Dreiflüssestadt. Frankenland. Zeitschrift für fränkische Landeskunde und Kulturpflege 41, H. 4, 1989, 113-116.

[2] I. Maierhöfer, Ebern. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 15 (München 1964).

[3] G. Dippold / P. Bäumel, Der Landkreis Lichtenfels (Kulmbach 2009).

[4] T. Gunzelmann, Ebsenfeld und der Main. In: G. Arneith (Hrsg.), 1200 Jahre Ebsenfeld. Beiträge zur Geschichte der Marktgemeinde am Obermain (Ebsenfeld 2003).

[5] K. Schrott, Breitengüßbach. Geschichte der Gesamtgemeinde (Breitengüßbach 1989).

[6] T. Gunzelmann, Ebing und der Main. Fluss, Dorf und Landschaft in Beziehung. In: Chronik von Ebing II (Ebing 1999) 111-144.

Ebing

M-408

Gemeinde: Rattelsdorf

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1841 befindet sich auf einer Karte eine »Überfuhr« bei Ebingen; etwas weiter nördlich eine »Durchfahrt« durch den Fluss [1] 138.

- 1860 wird die Fähre regelmäßig von Bamberger Gärtnern auf dem Weg in den Itzgrund benutzt; zu diesem Zeitpunkt bestand wohl auch ein Fahrgut in Ebingen (heute Bahnhofstr. 4) mit Haus [1] 138; [3] 213.

- 1883 wird eine fliegende Brücke eingerichtet [1] 139.

- 1945 zwischenzeitlicher Einsatz von Fährschelchen [1] 139.

Historiografie der Brücke:

- 1890 wird eine feste Brücke errichtet [1] 139; [4] 15.

- 1945 Sprengung der Brücke und Errichtung einer Notbrücke [1] 139; [4] 15.

- 1962 Neubau der Brücke [1] 139; [4] 15.

Sonstiges:

- Bei Ebing befand sich die Wüstung mit dem Namen Stegen (1270 Erstnennung). Der Name soll auf einen Brückensteg über den Main oder Ähnliches hinweisen [2] 362.

- Es existiert eine recht grobe Skizze der Fähre von William Turner vom 17. Sept. 1840 (TB CCCX 44v.), diese stellt aber nicht Hallstadt, sondern laut Beschriftung eine Fähre »near Ebing« dar [5] 11; [6].

Literatur:

[1] T. Gunzelmann, Ebing und der Main. Fluss, Dorf und Landschaft in Beziehung. In: Chronik von Ebing II (Ebing 1999) 111-144.

- [2] D. Fastnacht, Staffelstein. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 5 (München 2007).
- [3] Ortskulturring Ebing (Hrsg.), Chronik von Ebing. Erinnerungswürdiges von der Ortschaft, der Pfarrkirche und Pfarrei und vom Brauchtum (Ebing 1993).
- [4] Ortskulturring Ebing (Hrsg.), 1200 Jahre Ebing. Ein fränkisches Dorf feiert seinen Geburtstag (Ebing 2002).
- [5] S. Krebs / E. Weiß, Hallstadt (Bamberg 2003).
- [6] Zeichnung W. Turner in der Sammlung der Tate Gallery; Ref. D31363 oder Turner Bequest CCCX 44 a.

Zapfendorf

M-410

Gemeinde: Zapfendorf

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Um 1620 mehrere Darstellungen einer Überfahrt über den Main und eines vermutlichen Fährschelches, es kann sich aber auch um eine Flussdurchfahrt handeln [1] 402.
- 1704 wird ein Fährhäuschen bei Zapfendorf dargestellt [3] 138.

Historiografie der Brücke:

- 1879 wird eine Brücke gebaut [1] 214f.
- 1909 Neubau der Brücke [1] 216.

Sonstiges:

- Zapfendorf und damit auch das Ortsarchiv wurden 1945 fast vollkommen zerstört, entsprechend schlecht ist die Quellenlage [5]

Literatur:

- [1] T. Gunzelmann, Zapfendorf. Landschaft – Geschichte – Kultur (Zapfendorf 1986).
- [2] D. Fastnacht, Staffelstein. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 5 (München 2007).
- [3] T. Gunzelmann, Ebing und der Main. Fluss, Dorf und Landschaft in Beziehung. In: Chronik von Ebing II (Ebing 1999) 111-144.
- [4] Ortskulturring Ebing (Hrsg.), 1200 Jahre Ebing. Ein fränkisches Dorf feiert seinen Geburtstag (Ebing 2002).
- [5] B. Schütz, Dorf in Flammen. Inferno über Zapfendorf am 1. April 1945 (Zapfendorf 2013).

Unterleiterbach

M-415

Gemeinde: Zapfendorf

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Um 1620 Abbildung eines Fährnachens auf einer Karte, auf einer weiteren Karte wird die Überfahrtstelle ohne Nachen dargestellt [1] 14.
- 1702/04 Darstellung der Flusses mit einem Fährhäuschen, allerdings ohne Fährschiff [1] 180f.; [5] 138.

- 1820 Nennung einer Fähre [4] 29.
- 1897 wird eine fliegende Brücke eingerichtet, welche in der Literatur fälschlicherweise als festes Brückenwerk interpretiert wird [1] 181.

Historiografie der Brücke:

- 1914 Bau einer Stahlbetonbrücke [1] 181f.; [3] 363.
- 1945 widerstand die Brücke dem Sprengungsversuch der Wehrmacht [1] 182.
- 1984 Neubau der Brücke [1] 186; [3] 363.

Sonstiges:

- 1620 Darstellung einer vermutlichen Wagenfurt [1] 25.
- Um 1801 taucht keine Fähre in einer umfangreichen Nennung der Ortsteile auf, vermutlich existiert zu diesem Zeitpunkt keine feste Fährverbindung [2] 218ff.

Literatur:

- [1] D. Absch / G. Dippold, 1200 Jahre Unterleiterbach. Dorf-Leben (Unterleiterbach 2000).
- [2] D. Fastnacht, Staffelstein. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 5 (München 2007).
- [3] T. Gunzelmann, Zapfendorf. Landschaft – Geschichte – Kultur (Zapfendorf 1986).
- [4] H. Kolling, Die Brücken über den Main zwischen Unterzettlitz und Wiesen. »Im Interesse des lokalen Verkehrs ein dringendes Bedürfnis« (Unterzettlitz 2010).
- [5] T. Gunzelmann, Ebing und der Main. Fluss, Dorf und Landschaft in Beziehung. In: Chronik von Ebing II (Ebing 1999) 111-144.

Brunn (Ober-,Unter-)

M-417

Gemeinde: Ebensfeld

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Ebensfeld

Gegenüberliegende Gemeinde: Ebensfeld

Historiografie der Fähre:

- 1323/28 Nennung einer »*navigacio*« für Oberbrunn, die dem Bischof ein Pfund Denare an jährlichen Abgaben zu leisten hatte (vergleiche Döringstadt) [1] 119.
- 1348 wird die Fähre als »*navigio*« genannt (vergleiche Döringstadt) [1] 119f.
- Um 1850 besaß die Fähre ein Fahrgut, welches heute auf dem Grundstück Wiesenweg 5 liegt und das größte in Oberbrunn war [1] 120.
- 1869 wird das Fährhäuschen durch ein Hochwasser zerstört; es kommt zum Streit um den Neubau, weil sich der Bauplatz aus Ebensfelder Grund befindet; dazu ist ein Bauplan erhalten [1] 120.
- 1873 wird eine Fährbrücke in Betrieb genommen, mit dieser sind aber Probleme verbunden, u. a. bleibt die Fähre selbst beim Transport unbeladener Fuhrwerke bei Niedrigwasser auf dem Grund liegen [1] 120f.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1323/28 besitzt der Bamberger Bischof die Fähre [1] 119.

Historiografie der Brücke:

- 1892 Bau einer Stahlbrücke [1] 122.
- 1945 Sprengung der Brücke und Errichtung einer Notbrücke; zu dieser Notbrücke ist eine Zeichnung erhalten [1] 122.
- 1949 Neubau der Brücke [1] 123.

Literatur:

[1] T. Gunzelmann, Ebensfeld und der Main. In: G. Arneth, 1200 Jahre Ebensfeld. Beiträge zur Geschichte der Marktgemeinde am Obermain (Ebensfeld 2003).

Döringstadt

M-419

Gemeinde: Ebensfeld

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Niederau

Gegenüberliegende Gemeinde: Ebensfeld

Historiografie der Fähre:

- 1326/28 Nennung der Fähre als »*navigacio*« in einem Bamberger Urbar (vergleiche Brunn) [1] 73.
- 1348 hat das Bistum Bamberg Einkünfte aus dem Fahr »*naugio*« (vergleiche Brunn) [1] 111.
- 1691 wird die Fähre im Rahmen einer Territoriums-Beschreibung als Grenze genannt [1] 111; [5] 117.
- 1698 wird das Fahr mit Haus, Stadel und Hofreite genannt [1] 111.
- 1714 setzt eine Gruppe von Pilgern aus Zeil am Main auf dem Weg nach Vierzehnheiligen mit der Fähre über [4] 281.
- 1732 werden ein Haus und eine Stadel als Fahrgut genannt [1] 111.
- 1792 wird ein Fahrgut in Döringstadt genannt [2] 69.
- 1801 wird ein Fahrgut mit »*Haus, Stadel und andern Zugehörungen versehenes Gut*« genannt [1] 111.
- 1823 wird eine Fähre genannt [3] 51.
- 1854 wird ein »*Fähringsäckerlein*« genannt [1] 111.
- 1931 existiert ein Nachenfähre [6] Karte I.
- 1958 wird die Fähre als letzte im Ebensfelder Raum eingestellt [1] 111.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1348 befindet sich die Fähre im Besitz des Bistums Bamberg [1] 73.
- 1468 ist das »*Fare zu Döringstadt*« im Besitz des Bamberger Domkapitels und wird durch Petz Horschler bewirtschaftet [1] 111.
- 1516 zinst das »*Vhar vnnter Dhuringstadt*« an das Kastentamt Döringstadt [1] 111.
- 1698 ist die Fähre im Besitz der Bamberger Dompropstei [1] 111.
- 1732 ist Niclaus Schmidt als Fährmann genannt [1] 111.
- Bis 1958 ist Johann Schmitt als Fährmann tätig [5] 120.

Sonstiges:

- Das Grundstück des Fahrgutes befindet sich heute auf

der Parzelle Mönchshof Nr. 2; eventuell wurde es künstlich erhoben [1] 111; [5] 120.

Literatur:

[1] D. Fastnacht, Staffelstein. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 5 (München 2007).

[2] H. Weiss, Lichtenfels-Staffelstein. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 7 (München 1959).

[3] H. Meyer, Oberwallenstadt-Krappenroth. Trabanten der Kreisstadt Lichtenfels (Lichtenfels 1968).

[4] H. Mauer / E. Marquardt, Chronik der Stadt Zeil am Main 1 (Haßfurt 1971).

[5] T. Gunzelmann, Ebensfeld und der Main. In: G. Arneth, 1200 Jahre Ebensfeld. Beiträge zur Geschichte der Marktgemeinde am Obermain (Ebensfeld 2003).

[6] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

Wiesen

M-423

Gemeinde: Bad Staffelstein

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Unterzettlitz

Gegenüberliegende Gemeinde: Bad Staffelstein

Historiografie der Fähre:

- 1820 Nennung einer Fähre [1] 29.
- 1833 Nennung einer Schelchüberfahrt [1] 29.
- 1840 Nennung einer Schelchüberfahrt [1] 30.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1902 wird Georg Donath als Ferg genannt [1] 28.

Historiografie der Brücke:

- 1877 Bau einer Brücke [1] 28. 32 ff.

Sagen zum Mainübergang:

- Die Querkel setzten über [2] 244.

Sonstiges:

- Laut Aussage eines älteren Einwohners aus Wiesen (Jahrgang 1933) soll sich auf Höhe des Dorfes auch eine Furt befunden haben, diese existiert heute nicht mehr [1] 31.

Literatur:

[1] H. Kolling, Die Brücken über den Main zwischen Unterzettlitz und Wiesen. »Im Interesse des lokalen Verkehrs ein dringendes Bedürfnis« (Unterzettlitz 2010).

[2] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).

Nedensdorf

M-427

Gemeinde: Bad Staffelstein

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1687 Nennung eines Fahrs, welches dem Kloster Banz lehnspflichtig ist [4] 250.
- 1792 wird ein Fahrgut mit Fisch- und Schenkrecht genannt welches dem Kloster Banz gehört [2] 89.
- 1801 Nennung der Fahrlehens, zu dem auch das Fisch- und Schenkrecht gehören; an der Fähre befinden sich Nachen und Fahrbrücke [4] 250 f.
- 1820 existierte eine Fähre [5] 29.
- 1823 Fähre wird die Fähre in einer Aufzählung nicht genannt [3] 51.
- 1931 existiert ein Nachenfähre [6] Karte I.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1687 ist die Fähre im Besitz des Klosters Banz [4] 250.
- 1792 die Fähre ist im Besitz des Klosters Banz [2] 89.

Sagen zum Mainübergang:

- Die Querkel setzten über [1] 244.

Literatur:

- [1] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).
- [2] H. Weiss, Lichtenfels-Staffelstein. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 7 (München 1959).
- [3] H. Meyer, Oberwallenstadt-Krappenroth. Trabanten der Kreisstadt Lichtenfels (Lichtenfels 1968).
- [4] D. Fastnacht, Staffelstein. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 5 (München 2007).
- [5] H. Kolling, Die Brücken über den Main zwischen Unterzettlitz und Wiesen. »Im Interesse des lokalen Verkehrs ein dringendes Bedürfnis« (Unterzettlitz 2010).
- [6] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

Unnersdorf

M-429

Gemeinde: Bad Staffelstein

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Um 1448 wird »*ein fare*« genannt [5] 390.
- 1792 wird ein Fahrgut mit Fisch- und Schenkrecht genannt, welches dem Kloster Banz gehört [1] 107.
- 1823 wird die Fähre in einer Aufzählung nicht genannt [2] 51.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Um 1448 befindet sich das Fahr im Besitz des Klosters Banz [5] 390.
- 1792 im Besitz des Klosters Banz [1] 107.

Historiografie der Brücke:

- 1820 existierte eine Holzbrücke [7] 29.

Sonstiges:

- Die Fährleute hatten neben dem Fährrecht auch ein Fischereirecht am Main [8] 26.

Sagen zum Mainübergang:

- Der Fährmann von Unnersdorf [3] 35; [4] 99.
- Die Quärkel setzen über [6] 244.

Literatur:

- [1] H. Weiss, Lichtenfels-Staffelstein. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 7 (München 1959).
- [2] H. Meyer, Oberwallenstadt-Krappenroth. Trabanten der Kreisstadt Lichtenfels (Lichtenfels 1968).
- [3] E. Radunz, Sagen des Lichtenfelder Landes. Heimatbeilage zum amtlichen Schulanzeiger des Regierungsbezirkes Oberfranken, Februar 1984, Nr. 102.
- [4] E. Radunz / K. Radunz, Der Landkreis Staffelstein in Geschichte und Geschichten (Staffelstein 1971).
- [5] D. Fastnacht, Staffelstein. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 5 (München 2007).
- [6] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N.F. 30-31 (Würzburg 1912).
- [7] H. Kolling, Die Brücken über den Main zwischen Unterzettlitz und Wiesen. »Im Interesse des lokalen Verkehrs ein dringendes Bedürfnis« (Unterzettlitz 2010).
- [8] G. Dippold / A. Bornschlegel, Reundorf. Geschichte und Geschichten zwischen Vierzehnheiligen und Banz (Staffelstein 1999).

Hausen

M-431

Gemeinde: Bad Staffelstein

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1448 wird im Lehensbuch des Klosters Banz das »*Fare*« als Lehen genannt [5] 148.
- 1525 wird ein »*Claus am Fahr*« genannt [5] 148.
- 1577 Nennung des »*Fahr*« [5] 148.
- Um 1749 Nennung einer »Überfahrt« [5] 148.
- 1792 wird ein Fahrgut mit Fisch- und Schenkrecht genannt, welches dem Kloster Banz gehört [3] 77.
- 1801 wird ein »*Farthgut*« mit Fisch- und Schenkrecht genannt, welches dem Kloster Banz gehört; die Überfuhr wird mit einem Nachen durchgeführt; der Fährmann muss »*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*« [5] 148.
- 1823 Nennung einer Fähre [4] 51.
- 1931 existiert ein Nachenfähre [6] Karte I.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1448 ist die Fähre im Besitz des Klosters Banz [5] 148.
- 1687 wird Claus Bagel als »*Fährig*« genannt [5] 148.
- 1695 Nennung der Fähre als Besitz des Klosters Banz [5] 148.
- 1792 im Besitz des Klosters Banz [3] 77.

Sonstiges:

- 2013 existiert der Gasthof »Mainfähre« noch.

Sagen zum Mainübergang:

- Die grausige Überfahrt [2] 59 f.
- Die Querkele im Staffelberg [1] 245.

Literatur:

[1] K. Spiegel, Die Ueberfahrtssagen am Main. Ein Beitrag zu den Vorstellungen vom Seelenlande. Mitteilungen und Umfragen zur Bayerischen Volkskunde N. F. 30-31 (Würzburg 1912).

[2] E. Radunz / K. Radunz, Der Landkreis Staffelstein in Geschichte und Geschichten (Staffelstein 1971).

[3] H. Weiss, Lichtenfels-Staffelstein. Historischer Atlas von Bayern – Teil Franken. R. I, H. 7 (München 1959).

[4] H. Meyer, Oberwallenstadt-Krappenroth. Trabanten der Kreisstadt Lichtenfels (Lichtenfels 1968).

[5] D. Fastnacht, Staffelstein. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 5 (München 2007).

[6] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

Reundorf

M-434,2

Gemeinde: Lichtenfels

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1928 wird eine Fähre genannt [2] 28.
- 1931 existiert ein Nachenfähre [1] Karte I.

Historiografie der Brücke:

- 1907 wird die erste Fußgängerbrücke durch die lokale Porzellanfabrik errichtet, diese ist aber nur für den privaten Gebrauch [2] 28.
- 1930 wird eine öffentliche Brücke errichtet [2] 28.
- 1945 Sprengung und Wiederherstellung der Brücke [2] 29.

Sonstiges:

- Die Fährleute hatten neben dem Fährrecht auch ein Fischereirecht am Main [2] 26.
- Bei niedrigem Wasser konnte der Main wohl mit Wagen durchfahren werden [2] 28.

Literatur:

[1] P. Friede, Auf dem Main durch Franken (Würzburg 1931).

[2] G. Dippold / A. Bornschlegel, Reundorf. Geschichte und Geschichten zwischen Vierzehnheiligen und Banz (Staffelstein 1999).

Lichtenfels

M-439,7

Gemeinde: Lichtenfels

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Historiografie der Brücke:

- 1344 Nennung der langen Brücke [2] 33.
- 1349 Nennung einer langen Brücke [1] 113.
- 1832 Neubau der Brücke in Holz [1] 113; [2] 34.
- 1879 Neubau aus Eisen [1] 113; [2] 34.

Sonstiges:

Zitat: »Dagegen war der obere Main ab Lichtenfels nur in bescheidenem Umfang schiffbar. So schickte 1499 der Lichtenfelser Kastner ein Schiff mit etwa 580 Zentner Getreide nach Bamberg, und 1676 zerbrach ein mit Gerste beladenes Schiff am Hausener Wehr. In den 1480er Jahren fuhr der Bamberger Fürstbischof, nachdem er sich »auf der Wildschweinjagd im Lichtenfelser Forst vergnügt hatte«; »[...] im Nachen den Main hinunter, gefolgt von Kähnen mit Jägerburschen und Jagdhunden.« [1] 112.

Literatur:

[1] G. Dippold / P. Bäumel, Der Landkreis Lichtenfels (Kulmbach 2009).

[2] H. Meyer, Aus dem Leben einer fränkischen Stadt. Kleine Lichtenfelser Ortsgeschichte (Lichtenfels 1964).

Oberwallenstadt

M-442

Gemeinde: Lichtenfels

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1654/55 wird eine Überfahrt in einer Quelle zur Marktzeulner Wallfahrt genannt [1] 50.
- 1739 Nennung einer Fähre mit Schelch [1] 50.
- 1801 wird das Fährrecht der Gemeinde genannt [1] 50; [2] 160.
- 1810 steuerliche Nennung der Fähre: »Das reale Recht der Schelchüberfahrt über den Mainfluß mit einem Häuschen an der Fahrt, Wert 25 Gulden. Wird auf Rechnung der Gemeinde jährlich verpachtet« [1] 50 f.
- 1823 Nennung der Fähre als Betrieb zwischen Oberwallenstadt und Michelau [1] 51.
- Um 1856 wird der Ort des Fährhauses und »Wald mit Fahrhausschrot und Fahrödung« genannt [1] 51.
- 1870 wird das Fährhaus als ruinös beschrieben [1] 51.
- Um 1950 Einstellung des Fährbetriebes [1] 51.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Es gibt die Nennung, dass 21 Bürger die Fähre bedienen konnten bzw. dazu berechtigt waren; insgesamt 14 »Angerloose« regelten, das von diesen 21 jährlich nur sieben den Fährdienst verrichten müssen [1] 51.

Sonstiges:

- Ohne Jahresangabe existierte ein Fährhaus, ein leichter, unterkellertes Backsteinbau, der nur aus einem Raum bestand und als Unterkunft diente. Eine kleine Quelle lieferte das erforderliche Koch- und Trinkwasser [1] 50.

Literatur:

- [1] H. Meyer, Oberwallenstadt-Krappenroth. Trabanten der Kreisstadt Lichtenfels (Lichtenfels 1968).
[2] D. George, Lichtenfels. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 6 (München 2008).

Michelau in Oberfranken

M-444

Gemeinde: Michelau in Oberfranken

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1512/13 werden bei dem Bau der Landwehr zwei »*Ferchen*« genannt [2] 44; [3] 252.
- 1820 existiert eine Fähre [5] 29.
- 1823 Nennung der Fähre als Verbindung zwischen Michelau und Oberwallenstadt [4] 51.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

1852 sind Paul Guthseel und Adam Nemmert Fährleute; sie müssen eine Prüfung vor dem Bayreuther Kreisbaurat ablegen [2] 45.

Historiografie der Brücke:

- 1567 Nennung eines Steges über den Main [2] 44; [3] 252.
- 1862 wird der Mainsteg durch Eisstoß zerstört [3] 252.
- 1874 Bau einer Holzbrücke [2] 45.
- 1907 und 1909 wird die hölzerne Mainbrücke durch ein Hochwasser weggerissen [3] 239.
- 1909 Bau einer Stahlbrücke [3] 254.
- 1945 Sprengung der Brücke [3] 255.
- 1946 Neubau der Brücke [3] 257.

Sonstiges:

- 1852 wird in einem Ortsplan eine Furt gezeigt und dazu ein Behelfssteg für Fußgänger, diese werden aber nur als Behelfslösungen zusätzlich zur Fähre angesprochen [2] 44; [3] 252.

Literatur:

- [1] G. Dippold / P. Bäumel, Der Landkreis Lichtenfels (Kulmbach 2009).
[2] H. Perzel, Ein fränkischer Ort im Wandel der Jahrhunderte. Kleine Michelauer Ortsgeschichte (Michelau i. Oberfr. 1988).
[3] H. Perzel, 800 Jahre Michelau in Oberfranken. Vergangenheit und Gegenwart einer fränkischen Gemeinde (Michelau i. Oberfr. 1994).
[4] H. Meyer, Oberwallenstadt-Krappenroth. Trabanten der Kreisstadt Lichtenfels (Lichtenfels 1968).
[5] H. Kolling, Die Brücken über den Main zwischen Unterzettlitz und Wiesen. »Im Interesse des lokalen Verkehrs ein dringendes Bedürfnis« (Unterzettlitz 2010).

Hochstadt

M-451

Gemeinde: Hochstadt-Marktzeuln

Landkreis: Lichtenfels

Bundesland: Bayern

Historiografie der Brücke:

- 1258 ist eine Brücke genannt [3] 43.
- 1279 Nennung einer Brücke im Besitz des Klosters Langheim [1] 113; [2] 46.
- Nach 1648 Errichtung einer steinernen Brücke [1] 113.
- 1945 Sprengung der Brücke [1] 113.

Sonstiges:

Bei Baggararbeiten wurden wohl Reste einer Brücke gefunden, welche Rußnak mit Verweis auf Herrn Prof. Schirmer als über 2.000 Jahre alt bezeichnet; es ist aber eher anzunehmen, dass H. Rußnak ein paar Daten durcheinander gebracht hat [4] 7f.

Literatur:

- [1] G. Dippold / P. Bäumel, Der Landkreis Lichtenfels (Kulmbach 2009).
[2] D. George, Lichtenfels. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Oberfranken 6 (München 2008).
[3] J. Müller, Hochstadt am Main trat mit dem Jahre 1188 ins helle Licht der Geschichte. In: Colloquium historicum Wirsbergense (Hrsg.), Geschichte am Obermain 17 (Lichtenfels 1990) 43-56.
[4] H. Rußnak, Hochstadt am Main. Vor 800 Jahren erstmals erwähnt – Kurzfassung einer Dorfgeschichte (Hochstadt 1982).

DER NECKAR

Mannheim

N-4

Gemeinde: Mannheim

Landkreis: Mannheim

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- Im 17. Jh. gehört der Stadt eine Fähre, aus deren Einnahmen der Überfahrten der Fährmeister, seine Gehilfen und der Unterhalt der Fähre bezahlt werden [1] 171.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Im 17. Jh. gehört die Fähre der Stadt [1] 171.

Historiografie der Brücke:

- 1623 Darstellung einer abgebrochenen Brücke und einer Schiffsbrücke über den Neckar [1] 96.

- 1686 Bau einer Schiffsbrücke [1] 171.

- Im 18. Jh. existieren diverse Abbildungen der Brücke [1] 332 ff.

- 1845 Bau einer Kettenbrücke über den Neckar und damit Ende der Schiffsbrücke [3] 128 f. 233; [4] Abb. 7.

- 1945 Sprengung der Neckarbrücken [2] 424.

- 1945 Bau einer Pontonbrücke über den Neckar durch die amerikanischen Streitkräfte [2] 427.

Sonstiges:

- Die besondere Lage Mannheims an Neckar und Rhein führt dazu, dass jeweils ein Flussübergang über den Neckar und über den Rhein existierten; der Übergang über den Rhein bestand zum Teil, wie z. B. ab 1669, als fliegende Brücke, welche an Mannheimer Bürger verpachtet wurde (im Jahr 1680 für 800 fl.), oder als Schiffsbrücke [1] 166, 170 f.

Literatur:

[1] U. Nieß / M. Caroli, Geschichte der Stadt Mannheim. I: 1607-1801 (Mannheim 2007).

[2] U. Nieß / M. Caroli, Geschichte der Stadt Mannheim. III: 1914-2007 (Mannheim 2009).

[3] W. Kretz / H. Wiegand, Kleine Geschichte der Stadt Mannheim (Leinfelden-Echterdingen 2008).

[4] G. Jacob, Mannheim einst und jetzt (Mannheim 1959).

Feudenheim

N-8

Gemeinde: Mannheim

Landkreis: Mannheim

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1470 Nennung der Fähre [2] 94.

- 1476 Nennung der Fähre [1] 18.

- 1734 wird den Feudenheimern untersagt, Fremde über den Fluss zu setzen, da die Fähre nicht für den überregionalen Transport vorgesehen sei [4] 19.

- 1742 wird die Fähre von Treibeis zerdrückt, dabei kommen fünf Mägde ums Leben [2] 95.

- 1780 ist die Fähre mit Fährhaus in einer Karte noch vor dem Neckar-Durchstich abgebildet [1] 12.

- 1784 wird die Fähre durch Treibeis zerstört [2] 95.

- 1868 wird eine Kettenfähre betrieben [5] 117.

- 1903 existiert eine Gierfähre mit Drahtseil [6] 142 f.

- 1927 rollt ein mit Baumaterialien beladenes Pferdefuhrwerk in den Neckar und versinkt [2] 95 f.

- 1938 Ende der Fähre über den Neckar [1] 55; [2] 98.

- Bis 1955/56 Fähre über den Neckarkanal an einem quergespannten Drahtseil [1] 55; [2] 98.

- 1969/72 endgültiges Ende der Fähre mit dem Bau der Brücke [2] 99.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Hill, Kramp, Hornig Sponagel und Biedermann werden als Fährleute »Fährjes« genannt [2] 94.

Historiografie der Brücke:

- 1969/72 Brückenbau [2] 99.

Sonstiges:

- Zu einem unbestimmten Zeitpunkt (ohne Jahr) wird gesagt: »Ein Totenwagen nahm die Fähre nach Feudenheim; plötzlich scheuten die Pferde und der Sarg rutschte von der Ladefläche in die Fluten«, konnte aber später gerettet werden [2] 96.

- Es existierte ein Fährhaus [1] 18.

Sagen zum Neckarübergang:

- Der Wassergeist an der Feudenheimer Fähre [3] 142.

Literatur:

[1] M. Caroli, Feudenheim. Illustrierte Geschichte eines Mannheimer Vorortes (Mannheim 1992).

[2] C. Altmann, Es war einmal Feudenheim. Erinnerungen an frühere Zeiten (Mannheim 2010).

[3] H. Probst, Alt-Seckenheim. Ein Heimatbuch (Heilbronn 1993).

[4] K. Backes / G. Fillbrunn, Fähre Neckarhausen. Geschichte und Geschichten (Mannheim 1995).

[5] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

[6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Ilvesheim

N-10

Gemeinde: Ilvesheim

Landkreis: Rhein-Neckar-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Seckenheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Mannheim

Historiografie der Fähre:

- Es wird eine Neckarfurt als Grund für die erste Besiedlung vermutet [2] 308.

- 1734 wird den Ilvesheimern untersagt, Fremde über den Fluss zu setzen, da die Fähre nicht für den überregionalen Transport vorgesehen sei [2] 287; [4] 19.
- 1775 muss der Fährmann aus Neckarhausen an den Pfälzer Kurgrafen Bestandsgeld zahlen, die Ilvesheimer aber nicht, wogegen der Fährmann aus Neckarhausen klagt; daraufhin wird die Fähre von der Kurpfälzer Hofkammer als Bestand angeboten und für 200 fl. jährlich von den Seckenheimern erworben; allerdings wollen sich die Ilvesheimer nicht fügen, sodass zwei Fährn gleichzeitig existieren, was wohl zu diversen Auseinandersetzungen führt; daraufhin beschwert sich der »offizielle« Fährmann von Seckenheim bei der kurpfälzischen Hofkammer, dass er sein Handwerk wegen der Ilvesheimer Fährleute nicht ordentlich ausführen könne; daraufhin ordnet diese an, die Ilvesheimer Nachen »loßzubinden und dem freyen lauf des Neckars zu überlaßen«; ebenso wird dem Seckenheimer Schultheißen bei 100 Reichstalern Strafe und sogar Zuchthaus gedroht, dass er dem Seckenheimer Fährmann zu seinem Recht gegenüber den Ilvesheimern verhelfen müsse [2] 287; [4] 34.
- 1776 klagt die Gemeinde Ilvesheim vor dem Oberhof- und Appellationsgericht, dass das ältere Recht beim Ort Ilvesheim liegen würde, weil dort schon seit über 100 Jahren auch Fremde über den Fluss gesetzt würden; es wird daraufhin ein Vergleich zwischen Ilvesheim und der Hofkammer geschlossen: 1. Die Gemeinde Ilvesheim erhält das Recht, alle Fremden, Einwohner, Vieh und Fuhren über den Neckar zu setzen; 2. es wird keine zweite Fähre auf Ilvesheimer Grund genehmigt; 3. jährlich werden 50 fl. an die Hofkammer von der Gemeinde gezahlt; die Seckenheimer bekommen für die entgangene Pachtzeit eine Entschädigung von 125 fl. [2] 287 f.
- 1780 wird die Fähre für 250 fl. verpachtet; die Pächter müssen die jährliche Pacht vorschießen oder eine Kautions stellen; die zwei Pächter müssen füreinander haften, das Fahr im guten Zustand belassen und bei Schäden selbst für die Reparatur aufkommen, das »Kleinfahrzeug« auf eigene Kosten anschaffen; einer der Pächter »Beständer« muss Tag und Nacht im Fährhäuschen zur Verfügung stehen; sie sollen den Fährgästen »höflich und bescheiden begegnen« und sich an die vorgegebenen Überfahrtsgelder halten; bei Verletzung der Regeln soll ihnen die Pacht entzogen werden und sie sollen der Gemeinde den Schaden ersetzen [2] 288; [3] 55.
- 1788 wird ein Verkehrsschild aufgestellt, welches Chaisenfahrer vor der gefährlichen Zufahrt zur Fähre warnt [2] 291.
- 1796 wird eine Nähe mit den Maßen 51 Schuh (13,77 m) Länge, 13 Schuh (3,51 m) Breite und 2 Schuh 10 Zoll (0,76 m) Länge für 90 fl. angefertigt; diese hält 25 Jahre, die nachfolgende nur neun Jahre [2] 289.
- Um 1800 wird die Fähre jährlich versteigert, maximal an zehn Mann, meist an vier bis sechs Männer; eine Auflage war, dass sich mindestens ein Mann zu jeder Tages- und Nachtzeit an der Fähre befinden musste, um jeden übersetzen zu können [2] 288.
- 1803 wird der Bau einer neuen Fähre geringstbietend in den Orten Neckargemünd, Neckarsteinach, Eberbach und Hasmersheim versteigert; die Versteigerung gewinnt Ludwig Ziggerlich aus Neckargemünd und liefert für 300 fl. eine Fähre mit den Maßen 53 Schuh Länge und 13 Schuh Breite; diese wird auf Kosten des Schiffbaumeisters nach Ilvesheim geliefert und die alte wohl als Brennholz und Alteisen für 28 fl. versteigert [3] 56.
- 1818 Verpachtung der Fähre für 1.150 fl. [2] 288.
- 1819 Verpachtung der Fähre für 970 fl. [2] 288.
- 1821 Verpachtung der Fähre für 1.015 fl.; am Ende des Jahres werden aber wegen starken Eisgangs 300 fl. Pacht erlassen [2] 288.
- 1822 Verpachtung der Fähre für 620 fl. [2] 288.
- 1830-1860 Verpachtung der Fähre im Schnitt für 1.500 fl. [2] 288.
- 1850 wird eine quer liegende Kette in den Neckar gelegt und daran die Fähre hin- und hergezogen [2] 289.
- 1860 gehen die Einnahmen stark zurück, was auf eine Versandung des Fahrwassers auf Ilvesheimer Seite zurückgeführt wird; daraufhin wird eine Rampe in den Fluss gebaut, um an das tiefere Wasser zu kommen [2] 288.
- 1867 wird die Fähre auf Ketten (vermutlich im Fluss liegend) umgerüstet [2] 286; [5] 117.
- Um 1870 Verpachtung der Fähre für 900 fl. [2] 288.
- 1871 merkt das Bezirksamt an, dass die Nähe nicht mehr verkehrstüchtig sei [2] 289.
- Bis 1872 durften der Seckenheimer Pfarrer und die Krankenschwester im Dienst kostenlos übersetzen, ebenso Bauern, die Felder auf Ilvesheimer Seite besaßen [2] 289.
- 1873 kommt es zu einem mutwilligen Zwischenfall zwischen einem fremden Schiffsführer und dem Fährmann, bei dem das Fährschiff beschädigt und fast versenkt wird; Zitat des Schiffsführers: »Euch Bauern will ich zeigen, wie man fährt!« [2] 293.
- 1876 klagen die Schiffsführer, dass die Pfähle der Aufhängung und das Seil der Gierfähre eine Gefahr für die Schiffe darstellen würden [2] 293.
- 1878 wird die Kette wegen der Kettenschiffahrt auf dem Neckar entfernt und die Fähre in eine Gierfähre umgewandelt; diese war 10,5 m lang und konnte 25 Personen aufnehmen [2] 289. 294.
- 1882 ertrinkt ein 17-jähriger Dienstknecht im winterlichen Neckarwasser, nachdem er von Bord gefallen war [2] 294.
- 1883 wird eine neue Fährordnung erlassen [2] 294 f.
- 1885/86 wird am Seckenheimer Pegel ein Strich angebracht, um zu kennzeichnen, ab wann eine erhöhte Taxe für das Übersetzen fällig wird [2] 288.
- Um 1892 gab es wohl immer wieder Streit um die kostenlosen Überfahrten der Ilvesheimer, woraufhin der Gemeinderat den Fährleuten ausdrücklich erlaubt, ein Trinkgeld anzunehmen [2] 289.

- 1893 wird der Nachen für den Personenverkehr auf Hochseilbetrieb umgerüstet [2] 290.
- Um 1900 durfte die Nähe nur bis zu einer Höhe von 2,8m über normal fahren, der Nachen bis 4,5m [2] 290.
- 1903 ist die Auflistung der gesamten Überfahrten in diesem Jahr publiziert; es existieren eine Gierfähre und eine Schlenkerfähre [2] 289; [6] 142 f.
- 1926 für nur kurze Zeit Umrüstung auf eine Hochseilfähre [2] 289 f. 298.
- 1930 wird die Betriebsgenehmigung wegen »nicht mehr vorhandenen öffentlichen Interesses« aufgehoben [2] 290.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1734 wird die Fähre wohl privat betrieben, ohne an ein Lehen gebunden zu sein [2] 287.
- 1775 wird die Fähre als überregional bedeutend eingestuft, womit dem Grafen von Kurpfalz Abgaben zustehen; es wird gesagt, dass der Fluss Besitz des Landesherrn und jede überörtliche Fähre ein von ihm verliehenes Regal sei, lediglich Feldfahrten sind den Gemeinden erlaubt [2] 287.
- Ab 1776 müssen die Fährleute Abgaben an die Gemeinde Ilvesheim leisten und diese wiederum an den Grafen von Kurpfalz [2] 287.
- 1873 ist Daniel Werner Fährmann [2] 293

Preise:

- 1873-1919 existieren mehrere Auflistungen von Fährpreisen [2] 288.
- 1919 werden die Preise verdoppelt und eine Taxe für Motorwagen von 40 Pf., für Lastautomobile von 80 Pf. und für Motorräder von 20 Pf. eingeführt [2] 288.
- 1923 kostet das Übersetzen eines Lastautos inflationsbedingt 1.400.000 Mark; Ende 1923 entwickelt sich die Inflation so rasant, dass die Gebühren an die Kosten des Briefportos gekoppelt werden, d. h. die Beförderung einer Person kostet so viel wie das Porto eines einfachen Briefes, ein Auto das 18-Fache, ein Lastwagen das 30-Fache; ungewöhnlich mutet an, dass »eine Herde Schafe mit Führer das Stück 1/10 des Normalbriefportos« kostet [2] 289.
- Nach 1923 bis zur Einstellung der Fähre werden wieder die Preise von 1919 eingeführt [2] 289.

Historiografie der Brücke:

- 1926/27 Brückenbau [2] 297; [3] 56.
- 1945 Sprengung der Brücke [2] 300. 681.
- 1945 Bau einer Behelfsbrücke durch amerikanische Soldaten [2] 300.
- 1952 Neuaufbau der Brücke [2] 300 f.

Sonstiges:

- Es wird eine große und eine kleine Fahrt genutzt; die große Nähe wurde von der Gemeinde angeschafft und konnte gestakt werden, der kleinere Nachen wurde gerudert und von den Fergen gestellt; die Nähe musste wohl alle 15-18 Jahre erneuert werden und wurde in der Werft Philipp Häuß in Haßmersheim gebaut [2] 289.

Literatur:

- [1] H. Probst, Alt-Seckenheim. Ein Heimatbuch (Heilbronn 1993).

[2] H. Probst, Seckenheim. Geschichte eines Kurpfälzer Dorfes (Mannheim 1981).

[3] K. Kollnig, Ilvesheim in Vergangenheit und Gegenwart (Mannheim 1931).

[4] K. Backes / G. Fillbrunn, Fähre Neckarhausen. Geschichte und Geschichten (Mannheim 1995).

[5] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).

[6] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Neckarhausen

N-14

Gemeinde: Edingen-Neckarhausen

Landkreis: Rhein-Neckar-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Ladenburg

Gegenüberliegende Gemeinde: Ladenburg

Historiografie der Fähre:

- 1274 Erwähnung der Fähre, wobei in späterer Literatur die Zuweisung zu Neckarhausen unsicher erscheint [6] 76; [7] 9.

- 1427 wird eine erste Fähre vermutet [4] 53; [7] 9.

- 1476 wird eine Fähre genannt, wobei auch hier die Zuordnung zu Neckarhausen nicht gesichert ist [7] 9.

- 1483 wird eine »fare zu Neckarhausen« erwähnt [4] 53; [7] 9.

- 1559 werden in einem Lagerbuch des Klosters Schönau »Item 25 Pfennig Neckefergen von dem Fahr zu Ladenburg zu jährlichem Zins« genannt [7] 9.

- 1571 wird nochmals in einem Lagerbuch des Klosters Schönau eine jährliche Abgabe von 7 kr. genannt [7] 9.

- 1603 wird in einem Reisebuch der Fährübergang »Näckershausen«-Ladenburg als eine Abkürzung auf dem Weg von Basel nach Frankfurt gegenüber dem Weg über Heidelberg empfohlen [7] 9 f.

- 1604 kommt es zu einer Auseinandersetzung an der Fähre, bei der sich die Kontrahenten Melchior Koch und Wilbert Guntter Fluchen gegenseitig beleidigen: »Gotts Sacrament«, »hundsfozen« und die Anschuldigung, dass einer ein Wilddieb sei [7] 10 f.

- 1614 geht die Postroute über den Fährübergang [7] 10.

- 1694 zahlen die Edinger Bürger an die Fährleute jährlich zu Martini 4 Simer Korn für Fahrten mit einem Einspänner und Tagelöhner 2 Simer [2] 719.

- 1698 kommt es zu einem umfassenderen Streit um die Fähre zwischen Gemeinde und dem Heidelberger Brückenkommandanten Philipp Lorenz Meyer, welcher den Wiederaufbau der Brücke privatwirtschaftlich durchführen soll; es wird angefragt, »was vormals zu Ladenburg vor dem Fahr über den Neckar gewesen, ob es in einer Nähe oder nur in einem Sprengnachen bestanden und ob

und aus was für Ursachen anders als vorher angerichtet sei«; die Antwort der Gemeinde lautet, die Fähre hätte »bei Mannsgedenken in einer großen und kleinen Näh« und zwei Nahen bestanden; daraufhin wird dem Kurfürsten vonseiten der Stadt Heidelberg vorgeschlagen, den Verkehr weg von Neckarhausen/Ladenburg zu lenken und nach Heidelberg zu bringen, weil gerade die Schweizer Wagen diesen Weg nehmen würden; Ziel ist es, die Einnahmen aus dem Brückenzoll für Heidelberg zu sichern (in dieser Zeit besteht die Heidelberger Brücke nur als Schwimmbrücke); dieses Verbot wird offensichtlich durchgesetzt, weil der Wormser Bischof (bis 1705 Lehnsherr über Ladenburg) sich 1701 beschwert und darum bittet, das Verbot, mit den Nähen schwere Lastfuhren überzusetzen, aufzuheben [7] 12 f.

- 1706 wird der Fähre durch Kurfürst Johann Wilhelm verboten, fremde Fahrzeuge überzusetzen; Ziel ist es wiederum, die Warenströme nach Heidelberg zu führen und so den Bau der neuen Brücke zu finanzieren; sowohl die Fährleute als auch die Fuhrleute scheinen nicht gewillt zu sein, dem Folge zu leisten; es wird nachgeforscht, »ob schon vor 200 Jahren Last- und Güterwagen bei selbiger Fahrt passiert seien« und ob die Fuhrleute eher auf eine andere Route ausweichen würden als sich zum Umweg nach Heidelberg zwingen zu lassen; darüber beklagt sich der Heidelberger Brückenkommandant auf das Schärfste, weil sich der Schultheiß der Gemeinde Neckarhausen vehement gegen die Beschneidung der Fährrechte wehrt (er besitzt die Fähre und auch ein Gasthaus und scheint zu bemerkenswertem Reichtum gelangt zu sein); die Neckarhausener argumentieren dagegen und bieten an, den Brückenkommandanten auszubezahlen und den Brückenbau in Heidelberg selbst fertigzustellen; im August des Jahres führt der Neckar so wenig Wasser, dass Wagen und Reiter durch den Flussgehen können; den Fährleuten wird erlaubt, dafür den halben Fährlohn zu kassieren [7] 13 ff. 33.

- 1707 werden alte Bewohner aus Neckarhausen und Ladenburg durch die Hofkammer zur Situation vor 50-60 Jahren befragt und gefragt, ob »nicht nur ein kleines Fahr vor Kärch und ordiniari Wägen daselbst in Gang gewesen« sei; die Zeugen bestätigen, dass die Fähre schon immer Lastfuhren über den Neckar gesetzt hat; es werden weiterhin Fernwagen übergesetzt, worauf durch einen Amtsknecht sieben oder acht Wagen für zwei Nächte und einen Tag festgesetzt werden; als Reaktion darauf wählen die Fuhrknechte nun den Weg über Mannheim und damit durch Wormser Gebiet; in der Amtsstube erfolgt daraufhin ein Umdenken und es wird versucht, einen Ausgleich zu schaffen; der Heidelberger Brückenkommandant Meyer besteht weiterhin auf seinem Recht und der Schließung der Wagenfähre, was allerdings der Kurfürst selbst ablehnt, um dem Handel nicht zu schaden; Meyer wird daraufhin mit der Verleihung des Zimmerplatzes, einer öd liegenden Herrenmühle und vergünstigten Konditionen zum Bau einer Ölmühle und einer Brauerei abgefunden [7] 16 ff.

- 1711 werden die Rechte der Fähre zum Übersetzen auch von Wagen nochmals bestätigt und die Stadt Heidelberg aufgefordert, Versuche zur Beschneidung dieser Rechte zu unterlassen [7] 18.

- 1723 wird berichtet, dass es sechs Fährteilhaber gibt; diese versehen im wöchentlichen Wechsel ihren Fährdienst und teilen anschließend das Geld mit den anderen, worüber es wohl zu Unstimmigkeiten kommt [7] 33.

- 1724 klagen die Fährleute, dass sie ihre Frondienste aufgrund ihrer Tätigkeit an der Fähre nicht leisten könnten, woraufhin der Kurfürst ihnen die Hälfte der Frondienste für drei Jahre erlässt [7] 21.

- 1725 beklagen sich die Fährleute abermals über ihre hohen Frondienste, da sie ja auch schließlich andere Fröner und Bedienstete täglich kostenlos übersetzen würden, an manchen Tagen 50 und mehr [7] 21.

- 1733-1734 klagen die Fährbesitzer von Neckarhausen gegen die Gemeinden Feudenheim, Seckenheim und Ilvesheim, weil diese unrechtmäßig fremde Wagen übersetzen würden [7] 19.

- 1735 klagen die Fährleute wieder wegen ihrer Frondienste; sie werden von den Kriegsfronen befreit, woraufhin sich andere Neckarhausener Bürger beschwerten, weil die ohnehin reichen Fährleute (sie besitzen gemeinsam so viele Pferde wie sonst die gesamte Gemeinde) so noch reicher werden würden, während andere Bürger verarmten; daraufhin verzichten die Fährleute auf ihr Privileg [7] 22.

- 1744 stellt der Ladenburger Schultheiß Rheinecker beim Oberamt den Antrag, die Fähre pachten zu wollen und verspricht, Geld u. a. in die Fährrampen zu investieren; den Wunsch begründet er damit, dass nicht erwiesen sei, ob die Fähre in Privatbesitz sei oder nicht; daraufhin wird eine Untersuchung eingeleitet mit dem Ergebnis, dass sich zurückgekehrte Flüchtlinge, nach »denen älteren 30jährigen Kriegszeiten, wo bekanntlich das Kurfürstentum der Pfalz hart mitgenommen, Brand und Plünderung ausgestanden und die Untertanen von Haus und Hof vertrieben«, die fürstlichen Rechte einfach angeeignet hätten; daraufhin wird den Fährleuten freigestellt, ob sie die Fähre als Erbbestand oder auf Zeit pachten wollen; die Entscheidung lautet auf Erbbestand; einen Kaufpreis für die Verleihung der Rechte wollen die Fährleute nicht zahlen, müssen aber dafür jährlich acht Malter Korn abgeben; der Erbbestandsbrief lautet:

»Von gottes gnadten wir Carl Theodor, Pfaltzgraff bey rhein, des heyligen römischen reichs Ertz Schatzmeister undt Churfürst in bayeren, zu jülich, Cleve undt Berg, Hertzog, fürst zu mörß, Marquis zu Bergen opzoom, graff zu Veldentz, Sponheim, der Marck undt ravenspurg, herr zu ravenstein etc. Thuen kundt undt offenbahr hiermit für unß, unsere Erben undt nachkomen an der Chur, daß wir unser fahr zu Neckarhaußen unseren bürgern daselbst Philipp reinle zu ein achtel, Michael Reinle zu ein achtel, hanß Michael Kraus zu ein achtel, georg grauß zu einem achtel, hanß Michael Hauck dem Jüngerem zu ein

achtel, hanß Michael winkler zu ein achtel, Peter Maas undt Jacob Mayers wittib Coniunctim zu einem achtel, so dann Henrich Stahl undt Johann francken wittib ebenfalls Coniunctim zu einem achten Theil forth deren Erben undt rechtmäßigen Descendenten in Linea recta, nach vorgegangener von der in Erbbestandssachen von unß gnädigst angeordneter Commission gepflogener gütlicher handlung, in einen aufrechten Erbbestand begeben haben. Wir verleihen undt begeben auch sothane fahr Erstgedachten Erbbeständteren in der allerbesten form undt maaß also undt dergestalten, daß sie

1mo Ersagte fahr nach eigenschafft des Dominy utilis in haben, 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 verstüclen oder zu theilen, weniger die Erbgerechtigkeit an andtere auf einigerley weiß, es habe nahmen wie es immer wolle, zu begeben einigen fueg oder macht haben, sondtern da dergleichen vorzunehmen oder endlich eine afterbestandsverleihung ihr oder ihrer Kindter Zustandt undt angelegenheit Erforderen solte, sich deßen zuvorderist bey unß bescheidsverwilligung oder Consenses erhohlen, welcher ihnen im fall, solche zum aufnehmen undt nutzen oder doch wenigstens der Neckarfahrt nicht zum abgang undt schaden gereichen würdte, gegen entrichtung des herkomlichen Laudemy oder zwey guldten pro Cento ab dem getroffenem Kauffschilling Cum expressa reservatione des unß competirenden Juri relationis jedoch nicht versaget werden solle.

2do Sollen sie gedachtes fahr mit einer tüchtigen undt zur nothdurfft versehenen Nähe sambt einem nachen auf ihre eigene Kösten bestellen, auch jeder Zeit mit allnöthiger bereitschafft undt fleißigem gesindt solche versehen, damit dieserthalben keine Klagen geführt undt niemandt von ihnen oder denen ihrigen behinderedt, sondteren umb den billigen lohn also gleich befördert und sicher übergeführt werden mögen.

3tio Sollen sie Erbbeständtere sowohl als ihr gesindt sich gegen alle reyßendte undt wandersleuthe, nicht weniger einheimische mit guten wortten undt willen erzeigen, damit das fahr nicht beschreiet, sondteren in beständiger besuchung und ruhm erhalten werden möge.

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 gewärtigen. Hauptsächlich aber keine soldaten ohne beglaubte Pässe von der generalitet überführen. Übrigens aber die passirendte mit übermäßigem fahrgeldt keineswegs beschwehren, sondteren ihnen die überfahrt

dem herkamen gemäß leydentlich wiederfahren laßen.

Wann aber

5to wir mit unserer hoffstaab undt garde oder jemandt von unseren hoff- undt andteren Dicasterialbedienten auß unserer Cantzley in unseren geschäften verreyßen undt das fahr gebrauchen würdte, so sollen sie, Erbbeständtere, solche sowohl als auch die ihre Cresentien über dem Neckar zum hiesigen Marck bringende gemeinds leuthe umbsonst überzuführen schuldig undt gehalten seyn.

Von welcher unserer Neckarfahr

6to Erbbeständtere nebst denen bißherigen herrschaftlichen undt andteren schuldigkeiten – als an unsere gefällverweserey nacher Ladenburg Neun Creutzer Drey heller an geldt nebst ein Malter Korn, nicht weniger der Kirch ad sanctum gallum Dreyßig fünff Creutzer sieben ein halben heller an geldt undt zwey Malter vier simern Korn, so dann dem hospital daselbst ein Malter Korn undt der Pflög Schönau sechs Creutzer an geldt – künftighen alljährlich, undt zwarn auf Martini nechsthien zum ersten mahl, an gedachte unsere gefällverweserey nacher ladtenburg acht Malter Korn nebst ein für allemahl zwey guldten 48 Kreuzer zu herrschaftlicher tax entrichten sollen.

Dahingegen

7mo Sollen Erbbeständtere in Klagesachen den Erbbestandt betreffendt alleinig unter unserer Hofkammer stehen.

Nicht weniger

8vo die biß anhero Eingeführte völlige Schatzung, undt zwarn von sechshundert guldten Capital, monatlich sechs guldten Entrichten.

Im fall aber

9no die Erbpfacht drey Jahr nacheinandter völlig oder zum theil ruckständig verbleiben würdte, so soll dieser Erbbestandt unß wiederumb Eröffnet heimgefallen undt wir solchen ohne den geringsten Entgeldt wieder einzuziehen berechtiget seyn.

Damit wir aber

10mo des Jährlichen Erbpfachts desto gesicherter seyn undt hierunter kein mangel Erscheinen möge, so solle gedachtes fahr sambt schiff und geschirr undt was deme anhängig, nichts davon ausgenohmen, unß zum unterpfandt verbleiben, worgegen sie Erbbeständtere undt ihre rechtmäßige leibes Erben nicht schützen, schirmen noch fristen solle Einigerley recht undt ausredte, jetzt oder künftig Erdacht, noch sonsten gemeiniglich oder sonderlich etwas, so sie oder ihre Eheliche leibes Erben zu ihrem behueff verwenden mögten oder könten, auch nicht das beneficium Divisionis, ordinis, excussionis, weniger die exception, das meiner Verzicht nicht gelte, es gehe dann eine absonderliche vorher, gestalten sie für sich undt ihre Erben, sich alles deßen wohlbedächtlich verziehen undt begeben haben, alles getreulich und ohne gefährdte. Hierauf haben eingangs gemelte Erbbeständter für sich undt ihre eheliche nachfolgere auf dießen Erbbestandsbrieff mit handt gegebenen treuen angelobet undt versprochen,

deßen inhalt undt Clausulen in allem getreulich nachzuleben, wie sie dann darüber einen Revers unter ihrer handt undt Pettschafft zurück gegeben haben. Zu urkundt deßen haben wir diesen Erbbestandsbrieff mit unserem angehenckten gröseren Churpfälzischen Hoffkammer Insiegel bekräftigen undt ihnen, Erbbeständtern, gegen ihren Revers zustellen laßen. So geschehen in unserer Residenzstatt undt Vestung Mannheim, den 3. Septembris 1745.

Churpfälzische Hofkammer

L. S. Diesemnach geloben wir Eingangs gemelte Erbbeständtere allen undt jedten in diesem Erbbestandsbrieff enthaltenen bedingnußen getreulich nachzuleben urkundt unserer hervorgetruckten Pettschafften undt aigner handt unterschritten. Datum ut supra.

Hans philb Reinle, johann Michel Reinle, Johan Michael Krauß, Johann Görg Krauß, Johann Michel Haukh, Johann Michel Winckler, Petter Maß undt jacob Meyerß witiben, Hönrich stahl undt francken Erben« [7] 22 ff. 96 ff.

- 1745 und 1748 wird um eine Verringerung der Pachtgaben gebeten; dem wird stattgegeben [7] 24 ff.

- 1748 wird gesagt, dass die Bauern wegen der unzuverlässigen Fähre »mit großer Gefahr durch den nicht wenig angewachsenen Neckarfluß mit ihrem Gefährt selbst durchsetzen« [7] 26.

- 1751 wird abermals geklagt wegen der kostenlosen Überfuhr von 1186 Fronfuhren; dieses Mal wird abgelehnt, und die Färcher werden »ein für allemal ab- und zur Ruhe« verwiesen [7] 26.

- 1775 klagen die Fährleute, dass immer mehr Wagen die Fähre in Ilvesheim benutzen und die eigene Fähre meiden [7] 34.

- 1783 wird davon gesprochen, dass ein Fährhäuschen wieder aufgebaut werden soll [7] 33 f.

- 1784 werden Neckarhausen wie auch die Fähre durch massiven Eisgang zerstört; daraufhin leihen sich die Fährleute eine Nähe von der kurfürstlichen Hofkammer und bitten darum, ihnen diese zu überlassen, als sie wieder abgegeben werden muss [7] 27 f.

- 1789 streiten die Fährleute abermals juristisch wegen der Verringerung der Pachtgaben und verlieren [7] 29 f.

- 1794-1798 klagen die Fährleute immer wieder, weil die errichtete Schiffsbrücke sie um ihren Lohn bringen würde und ihre Fährboote zum Truppentransport abgezogen worden seien; diese erhielten sie gar nicht oder nur in einem sehr schlechten Zustand wieder zurück [7] 31 f.

- 1831 erwirtschaftet die Fähre einen Reingewinn nach Abzügen von Pacht und Reparaturen von etwa 200 fl.; das Betriebskapital der Fähre wird auf 2.200 fl. beziffert; die Gemeinde versucht die Fährleute davon zu überzeugen, den Erbbestand für 915 fl. 36 kr. aufzukaufen, dies lehnen die Fährleute aber ab, weil ihnen wichtige Zugeständnisse zu Fährabgaben und eine Garantie auf das Fährmonopol nicht gegeben werden [7] 36.

- 1840 beschwerten sich die Neckarhausener Fährleute, dass die Fähre in Edingen nicht mehr nur Schulkinder,

wie ursprünglich vorgesehen, übersetzt, sondern, seit die Fähre verpachtet wurde, auch andere, was aber nur der Fähre in Neckarhausen zustehe [2] 717; [7] 37.

- 1841 werden Nachforschungen in der Domänenverwaltung Mannheim angestellt, bei der keine älteren Aufzeichnungen über die Fähren in Edingen und Neckarhausen festgestellt werden können; Neckarhausen zahlt aber noch immer eine Pacht an die Erbbeständer, Edingen jedoch nicht [2] 717; [7] 37 f.

- Ab 1843 kommt es zu einem langjährigen Streit mit der Gemeinde Ladenburg um die Fährgelder und um die Zahlungssätze, welche Ladenburger Bürger zahlen müssen, und darum, dass auf Ladenburger Seite keine Fährtarife angeschlagen seien [7] 40 f.

- 1847 wird eine fliegende Fähre beim Schiffbaumeister Weis in Speyer bestellt (Ladekapazität 200 Mann oder 40 Pferde oder sechs vierrädrige Wagen oder 25 t Güter) und trotz massiver Widerstände vonseiten der Gemeinden in Betrieb genommen [7] 43 ff.

- 1849 u. 1850 werden mehrmals Truppen mit der Fähre übergesetzt, diese müssen für die Überfahrt zahlen (z. B. 6 kr. pro Pferd); in der Folge kommt es zum Streit, und es wird festgestellt, dass Militärfahrten im Erbbestandsbrief nicht von Abgaben befreit sind [7] 49.

- 1849 existiert eine umfassende Auflistung aller Überfahrten über den Neckar [7] 100 f.

- 1851 reißt bei Hochwasser und schwerer Beladung die Kette der Fähre, und die Fährleute können sich, die Fähre und Ladung nur nach dem Auswerfen von Notankern retten; es wird ein neues Fährhäuschen errichtet [7] 50 f.

- 1858 vereinbaren die Fährleute, die jährliche Abgabe von 1857 Bechern Korn an die Ladenburger St. Galluskirche mit einer einmaligen Zahlung von 197 fl. 42 kr. aufzulösen [7] 63.

- 1863 werden zwei Achtel des Fähranteils versteigert, weil der Fährmann Adam Keller kinderlos verstirbt; der Zuschlag geht für 6.505 fl. an die Brüder Michael, Nikolaus und Peter Keller; die Gemeinde, welche mitgeboten hat, geht leer aus [7] 52.

- 1864 wird erwähnt, dass früher die Einheimischen mit der Überfahrt warten mussten, bis fremde Fuhrwerke übergesetzt worden seien [7] 53.

- 1870 wollen die Fährleute den Erbbestand in ein Eigentum umwandeln; dabei wird der Wert des Fährrechts auf 68.000 fl. festgelegt und den Fährleuten eine Ablösung für 2.990 fl. 36 kr. vorgeschlagen; dies wird abgelehnt, so auch die Verringerung der Abgabe auf 2.271 fl. 57 kr. [7] 63.

- 1875 werden die jährlichen Kornabgaben der Neckarhausener in Geldabgaben umgewandelt und ein neuer Fährtarif eingeführt [7] 55.

- 1895 wird ein neues Fährschiff mit eisernem Rumpf in Betrieb genommen (Ladegewicht 24 t), das bis ins Jahr 2000 (!) im Einsatz ist [7] 63.

- 1896 werden »Wahrschaupfähle« erwähnt; diese haben bei Gierseilfähren den Zweck, dem Fährmann anzu-

zeigen, ob ein herannahendes Schiff schon zu nah an der Fährstelle ist oder ob er noch vor der Vorbeifahrt übersetzen kann [7] 58.

- 1905 existiert eine Bahnstation für Berufspendler an der Fähre [1] 19.

- 1913 klagen die Fährleute wegen ihrer zu geringen Einnahmen, weil viele der Fußgänger mittlerweile die Eisenbahnbrücke nutzen würden, um über den Fluss zu kommen [7] 65.

- 1917 sind alle Fährleute zum Kriegsdienst eingezogen worden, sodass der 15 Jahre alte Emil Krauß die Fähre bedienen muss; den örtlichen Fischern ist der Verdienst zu gering [7] 67.

- 1926-1927 kommt es immer wieder zu Problemen an der Fähre durch die Kanalisierungs- und Stauarbeiten am Neckar; u. a. nimmt die Fließgeschwindigkeit stark ab, sodass die Fähre von einem Motorboot gezogen werden muss; insgesamt werden den Fährleuten für die Veränderung des Neckars eine Entschädigung von 15.000 RM und einige Umbauten an der Fähre bezahlt [7] 76 f.

- 1928 werden nach 85-jährigem Streit die Sonderkonditionen für die Ladenburger Bürger aufgehoben [7] 73 f.

- 1933 ist die Fähre wieder in Bedrängnis, weil immer mehr Fußgänger auch mit Karren und Motorrädern die Eisenbahnbrücke benutzen [7] 79 f.

- 1941 wird die Fährverbindung eingestellt, weil alle Fährleute zum Kriegsdienst eingezogen worden sind [7] 82.

- 1945 soll am 27. März die Fähre gesprengt werden; die Fährleute überzeugen das Sprengkommando davon, die Fähre zu versenken; am 28. April kann sie schon wieder geborgen und eingesetzt werden; die Bognachen werden aber von der Wehrmacht zerstört; nach Kriegsende herrscht Hochbetrieb an der Fähre, weil umliegende Brücken gesprengt sind [7] 83 ff.

- Vor 1976 wird die Fähre mittels eines Gierseils mit Bognachen betrieben [1] 20; [4] 54.

- Nach 1976 Umrüstung zur Hochseil-Fähre [1] 20; [4] 54; [7] 89.

- 2000 wird eine neue Fähre aus Strodehne an der Havel für 270.000 DM angeschafft [4] 54.

- 2013 ist die Fähre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1274 wird die Fähre als Lehen der Pfalzgrafen erwähnt, wobei in späterer Literatur die Zuweisung zu Neckarhausen unsicher erscheint [6] 76; [7] 9.

- 1483 ist die Fähre im Besitz des Bistums Worms und wird von diesem an Ruprecht von Erligheim verliehen [4] 53; [7] 9.

- 1559 erhält das Zisterzienserkloster Schönau von der Fähre einen Zins [7] 9.

- 1634 erwirbt der Schultheiß Hans Philipp Kleinklos für 130 fl. ein Achtel der Fähre für sich; ab diesem Zeitpunkt sind sehr umfassend alle Fährteilhaber in der Literatur aufgeführt [7] 10. 104 ff.

- 1651 verkauft Hans Hüls seinen halben Teil an der Fähre an Hans Wendel Reinle für 13 Reichstaler; am selben Tag verkaufen der Ivesheimes Hans Kolb und seine Frau Magdalen »das Hausplätzlein samt dem halben Teil Neckarfahrts und etlich Morgen Acker« an den Neckarhausener Schultheißen Hans Jakob Fillbrunn für 18 Reichstaler, dieser verkauft den Fähranteil gleich weiter an Hans Stephan Leipter und erhält dafür einen halben Morgen Land und 3 Reichstaler [7] 11.

- 1725 werden als Fährleute Hans Thomas Reinle, Hans Wendel Fillbrunn, Hans Michael Krauß und »Konsorten« genannt [7] 21.

- Bis 1725 liegt das Fährrecht in der privaten Hand von acht Personen, welche ihre Anteile nach eigenem Ermessen frei verkaufen können, da offensichtlich kein Erbbestandsbrief existiert [7] 21.

- Ab 1725 wird festgelegt, dass die Fähre nicht in privater Hand sein kann, sondern zu den fürstlichen Rechten gehört; dies wird aber bis 1745 nicht durchgesetzt [7] 22 f.

- 1745 wird das Fährrecht durch den Pfälzer Kurgrafen neu geregelt und geht als Lehen an eine Gruppe von Neckarhausener Familien [4] 53; [6] 76; [7] 23 ff.

- 1775 muss der Fährmann an die kurpfälzische Hofkammer Bestandsgebühren zahlen, die Fähre ist also in den Händen des Pfälzer Kurgrafen [3] 287.

- 1995 ist die Fähre unter 26 Teilhabern aufgeteilt, welche bis zu 704 oder auch nur 6 von 1536 Anteilen besitzen [7] 93.

Preise:

- 1745 müssen Ladenburger für das Übersetzen anstatt 4 kr. nur 3 kr. und Fußgänger statt 1 kr. nur ½ kr. zahlen; Bauern aus Neckarhausen, Edingen und Friedrichsfeld müssen statt der Überfahrtkosten eine jährliche Abgabe in Getreide leisten und sind verpflichtet, in Notsituationen den Fährleuten zu helfen: »Es bestehet aber der hergebrachte färcher Lohn in hernachfolgender ordnung:

1. Ein frembder oder Einheimischer zu fuß gibt 1 Kreuzer

2. Einer zu pferdt 4 Kreuzer

3. Ein an waagen oder Karch gespantes pferdt oder ochß, maßen (weil) vor den führenden last, auch vor den Fuhrmann oder Knecht nichts anzurechen 4 Kreuzer

4. Ein gütherwagen und Landkutsch, so Einen großen last führet, gibt von Einem Pferd, worunter die passagier begriffen, 6 Kreuzer

5. Für 100 überzuführende schaaf oder schwein 30 Kreuzer

6. Was die Innwohner zu Ladenburg und Seckhenheim betrifft, geben

Erstere für Ein pferdt oder ochßen 3 Kreuzer,

letztere aber 2 Kreuzer

und von Einer person 1/2 Kreuzer.

Dahingegen

7. geben die von Edingen, Neckarhausen und friderichsfeldt jährlich Überhaupts und zwarn: Ein bauer, so mit Einem pflug zum ackher fahret, Ein halb Malter Korn und

Ein Tagelöhner 2 Simmern Korn, jedermalen termino Martini. Ein Bauer aber, so nur Ein pferdt oder Einen ochßen führet, gibt jährlich 3 Simmern Korn. Dahingegen Sie des fahrlohns das ganze Jahr hindurch befreyet seynd, müssen aber gleichwohlen im fall der Noth bei Eißgang und dergleichen denen färcheren auf Verlangen ohnentgeltlich assistiren und hülfliche hand leisten.« [7] 24. 99.

- 1875 wird ein neuer Fährtarif festgesetzt [7] 56.
- 1918 wird ein neuer Fährtarif festgesetzt, womit auch die Vergünstigungen für die Ladenburger Bürger wegfallen [7] 66.
- 1923 werden die Fahrpreise im Rahmen der Inflation an das Briefporto gekoppelt, damit entspricht die Überfahrt dem Wert eines einfachen Fernbriefes; es werden auch zwei neue Fährtarife festgesetzt [7] 70 ff.

Historiografie der Brücke:

- 1518 verleiht der Bischof von Worms dem Junker Hans von Erligheim ein Brückengericht auf der Neckarbrücke zusammen mit einem Fischrecht; eventuell handelt es sich dabei nicht um eine Brücke, sondern um eine Fähre [4] 32.
- 1621 Bau einer Brücke im Verlauf des Dreißigjährigen Krieges [4] 133.
- 1673 Bau einer Brücke durch französische Truppen [4] 133.
- 1794-1799 werden immer wieder Schiffsbrücken zum Übersetzen von Soldaten errichtet [7] 31.
- 1846 hölzerne Eisenbahnbrücke [1] 14; [7] 42.
- 1848 steinerne Eisenbahnbrücke [1] 14; [4] 133.
- 1934 Bau eines Fußgängersteges [4] 133.
- 1945 Sprengung der Brücke [1] 16; [4] 133; [7] 83.
- 1945/46 Errichtung eines Fußgängersteges/Pontonbrücke [1] 16; [4] 133; [7] 85 f.
- 1946-48 Behelfsbrücke für die Eisenbahn [1] 16; [7] 86.
- 1947 bricht der Fußgängersteg wegen Eisgangs ein [1] 17; [4] 133; [7] 86.
- 1948 Fertigstellung der Eisenbahnbrücke [1] 18; [4] 133.
- 2000 Eröffnung eines neuen Fußgängersteges [4] 133.

Sonstiges:

- 1706 kommt es bei der Versteigerung eines Erbanteils der Fähre zu einem interessanten Verfahren; es wird durch den Büttel der ganzen Gemeinde angesagt, bei der Zusammenkunft ein Licht mit Einsteckung eines Kreuzers angezündet und den steigenden Parteien bedeutet, »*daß, sobald der Kreuzer herunter fallen würde, dem Steigenden das Achtel der Neckarfahrt verbleiben und zugeschlagen werden sollte*« [7] 33.
- 2001 wird die ehemalige, 105 Jahre alte Fähre verschrottet; es wurde versucht, sie als Denkmal zu erhalten, was aber aus unterschiedlichen Gründen abgelehnt worden ist [8] 13.

Literatur:

- [1] H. Brand / H. Müller, Ladenburg. Stadtrundgang in historischen Bildern (Horb a. N. 1998).
- [2] R. Fetzer, Edingen. Dörfliche Entwicklung im Rhein-Neckar-Raum – eine Chronik (Edingen 2008).

[3] H. Probst, Seckenheim. Geschichte eines Kurpfälzer Dorfes (Mannheim 1981).

[4] K. Kolb, Ladenburg-Lexikon. Von Aberglaube bis Zwölfergericht. Stadt seit 98 n. Chr. (Norderstedt 2007).

[5] R. Häuser, Ladenburg. Portrait einer 2000jährigen Stadt (Mannheim 1971).

[6] Stadtverwaltung Ladenburg (Hrsg.), Ladenburg. Die 2000 jährige Stadt am Neckar (Heidelberg 1958).

[7] K. Backes / G. Fillbrunn, Fähre Neckarhausen. Geschichte und Geschichten (Mannheim 1995).

[8] D. König, Fährveteran unter'm Schneidbrenner. Der Fährmann 14/15, November 2001, 13.

Edingen

N-16,3

Gemeinde: Edingen-Neckarhausen

Landkreis: Rhein-Neckar-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- Es wird 1860 vermutet, dass die Fähre wohl schon zu Beginn des 18. Jh. bestanden hat [2] 718 f.
- 1820 ist eine Fähre auf einer Karte verzeichnet, lediglich in Form einer Nachenfahrt [1] 717.
- 1829 sollen ein Kind und ein Jude aus Handschuhsheim beim Kentern des Nachens ertrunken sein [1] 718; [2] 37 f.
- 1836 wird der Schule Edingen der Betrieb der Überfahrt garantiert, dabei hatte sie etwa einen jährlichen Wert von 30 fl. [1] 718.
- 1840 beschwerten sich die Neckarhausener Fährleute, dass die Fähre nicht mehr nur Schulkinder, wie ursprünglich vorgesehen, übersetzt, sondern seit die Fähre verpachtet wurde auch andere, was aber nur der Fähre in Neckarhausen zustehe [1] 717; [2] 37.
- 1841 werden Nachforschungen in der Domänenverwaltung Mannheim angestellt, bei der keine älteren Aufzeichnungen über die Fahren in Edingen und Neckarhausen festgestellt werden können; Neckarhausen zahlt aber noch immer eine Pacht an die Erbbeständer, Edingen jedoch nicht; die Fähre des Schullehrers war ursprünglich nur ein kleiner Fischernachen, seit 1829 wird aber ein größeres Fahrzeug benutzt, welches auch Waren und Schlachtvieh übersetzen kann; die Gebühren werden vom Fährpächter völlig willkürlich festgesetzt [1] 717 f.; [2] 37.
- 1860 wird die Vermutung durch den Hauptlehrer nochmals bestätigt, dass die Fähre ursprünglich nur dazu bestimmt war, Schulkinder überzusetzen; er beschwert sich aber auch, dass ein Brauereiwirt sich einen Nachen gekauft habe, um »*Gäste von Ladenburg und dem Schwabenheimer Hof an sich zu ziehen*«; dieser wird auch nachts von der Polizei dabei erwischt, Personen zu fahren; nach längerem Streit wird diesem bei Strafe verboten, weiterhin Leute über den Fluss zu setzen (sehr umfangreiche Beschreibung und Darlegung der Ereignisse in der Literatur enthalten u. a. zur Frage: Darf jeder einen Nachen besitzen?) [1] 718 ff.

- 1868 Pachtvertrag in der Literatur publiziert; Pacht geht über sechs Jahre; Fährgerätschaften hat der Pächter zu stellen; genaue Regelung der Fahrzeiten; die Fähre wird für 40 fl. jährlich verpachtet [1] 724 ff.
- 1876 wiederholte Klage des Hauptlehrers Haffner, weil die Brauereiverwaltung einen Nachen angeschafft habe; es wird der Brauerei wieder nur gestattet, den Nachen für private Zwecke zu nutzen, aber nicht zum Betrieb einer Fähre [1] 723 f.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [4] 99.
- 1899 wird eine neue Fährordnung erstellt [1] 727 f.
- 1903 existiert eine Gierfähre [3] 142 f.
- 1905 ist der Fährmann nebenher noch als Zigarrenmacher, Landwirt und Aufsicht für die Badeanstalt tätig [1] 727.
- 1922 Antrag auf Erhöhung der Fahrpreise; dies wiederholt sich, der Inflation geschuldet, in der folgenden Zeit regelmäßig [1] 728.
- 1949/50 Erwerb eines neuen Fährnachens mit Segeltuchverdeck [1] 731.
- 1954 Motorisierung des Nachens; der Motor stammte aus einem Unfallwagen, die Schiffsschraube wurde laut Familie Jann selbst gegossen [1] 731.
- 1962 Einstellung der Fähre wegen mangelnder Rentabilität [1] 716.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1820 im Besitz des evangelischen Schulmeisters, der die Fähre weiter verpachtet; damit bildet die Fähre einen Teil des Lehreingehaltes [1] 717.
- 1860 hat der Schullehrer Haffner die Fähre für 50 fl. pro Jahr verpachtet; Fährmann ist Jakob Bengel [1] 720.
- 1868 ist Franz Kaspar Mülbert Fährmann [1] 726.
- 1874-1877 ist Georg Gärtner Fährmann [1] 726.
- 1886 wird die Fähre der Gemeinde Edingen überlassen, dafür erhält der Hauptlehrer jährlich 51 M. 43 d. als fixes Gehalt aus der Gemeindekasse [1] 726.
- 1892/93-1929 ist Georg Adam Kraus Fährmann [1] 726. 728.
- 1940-1962 ist Karl Jann Fährmann [1] 716.

Preise:

- 1868 neue Regelung der Fährgebühren [1] 724 ff.
- 1931 neue Regelung der Fährgebühren [1] 729.

Literatur:

- [1] R. Fetzer, Edingen. Dörfliche Entwicklung im Rhein-Neckar-Raum. Eine Chronik (Edingen 2008).
- [2] K. Backes / G. Fillbrunn, Fähre Neckarhausen. Geschichte und Geschichten (Mannheim 1995).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Wieblingen

N-19,2

Gemeinde: Heidelberg

Landkreis: Heidelberg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1366 Nennung einer Fähre (die Fähre hatte wohl nur das Recht, Wieblingen Bürger überzusetzen) [3] 45 f.
- 1893 wird keine Fähre erwähnt [5] 99.
- 1903 wird keine Fähre genannt [4] 142 f.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1366 gehört die Fähre dem Heidelberger Augustinerkloster, welches diese von den Herren von Handschuhsheim als Erbpacht erhielt, welche sie wiederum vom Pfalzgrafen erhielten [2] 6; [3] 45 f.
- Vermutlich in den 1950er-Jahren ist Heiner Benz als Fährmann tätig [1] 28.

Preise:

- Vermutlich in den 1950er-Jahren kostet die Hin- und Rückfahrt 5 Pf. und ist gleichzeitig auch der Eintritt für das lokale Schwimmbad [1] 28.

Literatur:

- [1] H. Flohs, Wieblingen, vom Dorf zum Stadtteil von Heidelberg (Karlsruhe 2002).
- [2] H. Weisert, 1200 Jahre Wieblingen (Heidelberg 1966).
- [3] O. Jaeger, Die Flurnamen von Neuenheim 765-1891 (Heidelberg 1988).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Neuenheim

N-23

Gemeinde: Heidelberg

Landkreis: Heidelberg

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Heidelberg

Gegenüberliegende Gemeinde: Heidelberg

Historiografie der Fähre:

- 1217 wird eine Fähre genannt als »*varunge per neckarum*«; die Boten und Bediensteten des Stiftes haben freie Überfahrt, und am »*Fest des heiligen Andreas soll der Stiftsknecht, der mit Schweinen überfährt, im Verwaltungsgebäude der Brüder freie Herberge genießen*« [4] 5; [5] 198; [6] 113; [7] 76; [8] 19 f.
- 1363 Nennung der Neckarfähre unterhalb der Ziegelgasse [6] 43.
- 1598 wird den Fährleuten verboten, fremde Personen über den Neckar zu setzen, diese müssen die Brücke benutzen [8] 155.

- 1784/85 Errichtung und Streit zwischen der Stadt Heidelberg und Neuenheim, weil Neuenheimer Fischer Personen über den Neckar setzen und dadurch der Stadt Heidelberg Brückenzoll-Einnahmen über die »Alte Brücke« verloren gehen; es gibt eine »kleine und eine große« Neckarfahrt [1] 105; [4] 6.
 - 1789 wird die Überfahrt (Fremder) eine Stunde oberhalb wie unterhalb der »Alten Brücke« in Heidelberg verboten und somit auch die Fähre in Neuenheim [1] 105.
 - 1831 wird der Fischer Friedrich Überle angeklagt, weil er verbotenerweise Personen über den Fluss setzt; es ging hierbei vor allem um Fremde und auch das Schmuggeln von Vieh über den Neckar, um Steuern zu umgehen [1] 105.
 - Ab 1843 wird das Verbot aufgehoben und die Stadt Heidelberg verpachtet das Überfahrrecht immer für drei Jahre [1] 105 f.
 - 1845 beschwert sich der Pächter der Fähre, Heinrich Gamber, dass der Fischer Überle unrechtmäßig Fremde über den Fluss setze, und versucht ihn massiv einzuschüchtern [1] 104.
 - 1847 Verpachtung der Fähre an die beiden Fährleute Gamber und Überle für drei Jahre und die Summe von 1.296 fl. [6] 44.
 - 1867/68 wird durch die Stadt eine fliegende Brücke eingerichtet [1] 103; [4] 19.
 - 1869 Errichtung einer zweiten kleineren Fähre mit Drahtseil [1] 103; [4] 19; [6] 44.
 - 1877 mit der Fertigstellung der Brücke endet vermutlich auch die Nachenfahrt über den Neckar [1] 103
 - 1893 wird keine Fähre erwähnt [10] 99.
 - 1899 stellt der Fischer Überle III einen Antrag, an der Keplerstraße (ca. 450m westlich der Friedrichsbrücke) eine Fähre einrichten zu dürfen, welcher genehmigt wird [1] 197.
 - 1903 wird keine Fähre genannt [9] 142 f.
 - 1904 wird eine Fährordnung erlassen; Gendarmerie und Schutzmannschaft müssen nicht bezahlen; Fahrzeit von einer Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang; Personen, Hunde, Handgepäck und »Arbeitsgeschirr« dürfen transportiert, Betrunkene jedoch nicht übergesetzt werden [1] 198
 - 1908 wird erstmals ein Motorboot zum Übersetzen eingesetzt, jedoch nur kurzzeitig [1] 197.
 - Ab 1926 wird dauerhaft eine Motorbootfähre betrieben, welche aber, u. a. bedingt durch Treibstoffrationierungen während des Zweiten Weltkrieges, auch mit Hilfe eines Segels gegiert werden konnte [1] 197; [12] 5.
 - 1976 wird das Fährboot »Karl-Friedrich« durch das Boot »Mary-Ann« ersetzt [12] 5.
 - 1999 wird die Fähre eingestellt [11] 14.
- Besitzer des Fährrechts und Fährleute:**
- 1217 befindet sich die Hälfte des Fährrechts in der Hand des Klosters Schönau, diese erlangen in den folgenden Jahren das gesamte Lehen, eigentlicher Lehnsherr ist wohl

das St. Andreasstift in Worms bzw. der Bischof von Worms als Vorgesetzter [4] 5; [8] 19 f.

- 1784 wird das Fährrecht zusammen mit dem Recht für die Überfahrt Zeigelhausen-Schlierbach an den Geheimrath von Babo für jährliche 5.200 fl. verpachtet; die Summe soll in den weiteren Jahren auf 12.000 fl. gestiegen sein (diese Zahlen sind eher unwahrscheinlich) [4] 12.
- 1788 sind Sebastian Lauf und Jakob Überle als Fährleute tätig [1] 105.
- Ab 1843 besitzt die Stadt Heidelberg die Fähre [1] 105 f.
- 1843 pachtet Heinrich Gamber das Fährrecht für 250 fl. [1] 106.
- 1847 sind Heinrich Gamber und Josef Überle als Fährleute tätig [6] 44.
- Ab den 1850er-Jahren sind die Mitglieder der Familie Überle als Fährleute tätig [1] 104.
- 1869 Betrieb der kleineren Fähre durch Pächter Franz Hornung [6] 44.
- 1904 werden die Fährleute Überle und Eder genannt [1] 198.
- Ab 1940 ist Anne Rohrmann-Heinz als Fährfrau als Ersatz für die zum Kriegsdienst eingezogenen Männer tätig [12] 5.

Preise:

- 1843 pro Person 2 kr. [1] 106.
- 1904 pro Person 5 Pf. [1] 198
- 1908 pro Person 6 Pf. [1] 198.

Historiografie der Brücke:

- 1875-1877 Bau der Friedrichsbrücke [1] 106 f.; [4] 16 ff.
- 1945 Sprengung der Brücke durch die Wehrmacht [1] 102. 109.
- Nach 1945 Errichtung einer Notbrücke [1] 109.

Literatur:

- [1] M. Lurz / D. Vogt, Neuenheim im Wandel. Eine Sozialgeschichte in Bildern von 1870 bis 1950 (Neuenheim 1990).
- [2] E. Reimold, Dorfleben in Handschuhsheim und Neuenheim (Heidelberg 1936).
- [3] O. Jaeger, Die Flurnamen von Neuenheim 765-1891 (Heidelberg 1988).
- [4] A. Mays, Die Brücken und Fähren über den Neckar bei Heidelberg (Heidelberg 1877).
- [5] W. Seidenspinner / M. Benner, Heidelberg. Archäologischer Stadtkataster Baden-Württemberg 32.1 (Stuttgart 2006).
- [6] O. Jaeger, Die Flurnamen von Neuenheim 765-1891 (Heidelberg 1988).
- [7] H. Schmidt, Neuenheim. Vergangenheit einer Pfälzer Dorfgemeinde in Verbindung mit der Geschichte der Heimat (Heidelberg 1928).
- [8] H. Prückner, Die alte Brücke in Heidelberg. 1788-1988 (Heidelberg 1988).
- [9] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[10] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[11] D. König, In Kürze. Eingestellt. Der Fährmann 8, März 2000, 14.

[12] D. König, Deutschlands älteste Fährführerin ist gestorben. Zum Tode von Anne Rohrmann-Heinz. Der Fährmann 12/13, April 2001, 5.

Heidelberg

N-25,4

Gemeinde: Heidelberg

Landkreis: Heidelberg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- Es wird ein Neckarübergang zu römischer Zeit vermutet, wobei unsicher ist, ob dieser eine Brücke oder eine Fähre war und ob er sich im Bereich der »Alten Brücke« oder im Bereich von Neuenheim befand [4] 3f.; [5] 30ff.; [8] 25.

- 1689 kurzzeitiges Übersetzen mittels dreier Ersatzfähren nach Sprengung des Brückenturmes [4] 10; [8] 27f.

- 1784 wird ansässigen Fischern erlaubt, Personen, die vom Brückengeld befreit sind, über den Fluss zu setzen; ob diese auch den Verkehr während des Brückenneubaus übernehmen durften, ist nicht klar [3] 116; [8] 76f.

- 1842 wird die Fähre oberhalb der Brücke nochmals an der Hirschgasse genannt; sie wird an einen Fischer verpachtet [3] 42.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1842 ist Johannes Maurer als Fährmann genannt [3] 42.

Historiografie der Brücke:

- 1288 erste hölzerne Brücke [3] 25; [4] 4; [8] 25.

- Nach 1288 Bau einer zweiten hölzernen Brücke [3] 25; [8] 25.

- 1308 durch Eisgang Zerstörung und Neubau der dritten hölzernen Brücke [3] 25; [8] 25.

- 1340 durch Eisgang Zerstörung und Neubau der vierten hölzernen Brücke [3] 25; [8] 25.

- 1400 durch Eisgang Zerstörung und Neubau der fünften Brücke bereits mit festem Turm [3] 25; [8] 25.

- 1470 durch Eisgang Zerstörung und Neubau der sechsten Brücke mit steinernem Brückentor [3] 25; [8] 25.

- 1565 durch Eisgang Zerstörung und Neubau der siebten Brücke in gleicher Bauweise wie die sechste Brücke [3] 25; [8] 25f.

- 1689 nach Sprengung des Brückenturmes durch französische Truppen Errichtung einer Schiffsbrücke [4] 10; [8] 26ff.

- 1708 Bau der achten Brücke [3] 25; [4] 11; [8] 28.

- 1784 Zerstörung der Brücke durch Eisgang [3] 25; [4] 11; [8] 28.

- 1788 Fertigstellung der heutigen »Alten Brücke« [1] 102; [3] 26; [4] 11f.; [8] 62ff.

- 1877 Bau der Friedrichsbrücke [1] 102; [3] 26.

- 1945 Sprengung aller drei Brücken [1] 102; [7] 284f.; [8] 141ff.

- 1947 Wiederaufbau der »Alten Brücke« [8] 141ff.

Sonstiges:

- Ab 1698 kommt es zu einem umfassenden Streit zwischen dem Heidelberger Brückenkommandanten Philipp Lorenz Meyer und dem Schultheißen von Neckarhausen um die Übersetzrechte der Fähre Neckarshausen-Ladenburg (siehe dort, N-14).

- 1789 wird die Überfahrt eine Stunde oberhalb wie unterhalb der »Alten Brücke« in Heidelberg verboten und somit auch die Fähre in Neuenheim [1] 105.

Literatur:

[1] M. Lurz / D. Vogt, Neuenheim im Wandel. Eine Sozialgeschichte in Bildern von 1870 bis 1950 (Neuenheim 1990).

[2] W. Sigmund, Alt-Heidelberg. Bilder aus der alten Kurpfalz für die Jugend (Heidelberg 1936).

[3] O. Jaeger, Die Flurnamen von Neuenheim 765-1891 (Heidelberg 1988).

[4] A. Mays, Die Brücken und Fähren über den Neckar bei Heidelberg (Heidelberg 1877).

[5] T. Bechert, Die Frühzeit bis zu den Karolingern. In: E. Mittler (Hrsg.), Heidelberg. Geschichte und Gestalt (Heidelberg 1996) 20-37.

[6] H. Prückner, Die alte Brücke. In: E. Mittler (Hrsg.), Heidelberg. Geschichte und Gestalt (Heidelberg 1996) 162-171.

[7] A. Cser, Kleine Geschichte der Stadt und Universität Heidelberg (Stuttgart 2007).

[8] H. Prückner, Die alte Brücke in Heidelberg. 1788-1988 (Heidelberg 1988).

Ziegelhausen

N-29

Gemeinde: Heidelberg

Landkreis: Heidelberg

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Schlierbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Heidelberg

Historiografie der Fähre:

- 1755 sagt Knörr, dass die Fähre in einem sechsjährigen Turnus vergeben worden sei; dies ist wohl ein Fehler, da er vorher davon spricht, dass die Fähre 1864 eingerichtet wurde; allgemein sind einige inhaltliche Unterschiede im Vergleich mit Hoppe zu finden [2] 160.

- 1862/64 Einrichtung einer Nachenverbindung wegen der Zugänglichkeit zur Neckartalbahn [1] 113; [2] 159.

- 1864/72 Einrichtung einer in Neckargemünd durch Schiffbauer Kraus gebauten Wagenfähre als Gierfähre durch die Stadt Heidelberg für 12.000 Mark; die Fähre wurde für jeweils drei Jahre verpachtet [1] 113; [2] 159.

- 1868 wird eine Kettenfähre betrieben [4] 117.

- 1885 wird die hölzerne Fähre durch eine in Frankenthal am Rhein aus Stahl für 13.000 Mark gebaute ersetzt [1] 113; [2] 160.
- Ab 1898 beträgt die Pacht 5.400 M, vorher 2.500 Mark bzw. 3.600 Mark [1] 113; [2] 160.
- 1903 existieren eine Gierfähre und Schlenkerfähre [5] 144f.
- 1906 Anschaffung einer neuen Fähre aus Neckarsulm [1] 113; [2] 160.
- 1914 Ende der Wagenfähre, anscheinend werden aber mehrere Nachenfähren weiterbetrieben [1] 114; [2] 160.
- 1945 Einrichtung einer Ruderfähre [1] 117.
- 1946 Umrüstung auf ein Motorboot und Einrichtung einer Wagenfähre [1] 117; [2] 165.
- 1954 Ende der Fähre [1] 117; [2] 167.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1862 ist Katharina Odenwald als Fährfrau tätig [1] 113.
- 1872-1875 wird ein Fährmann Sutter aus Schlierbach genannt [1] 113; [2] 160.
- 1875-1881 wird ein Fährmann Knobel aus Ziegelhausen genannt [1] 113; [2] 160.
- 1881-1894 wird ein Fährmann Karl Bommer aus Schlierbach genannt [1] 113; [2] 160.
- 1894-1897 ist Martin Rohrmann als Fährmann tätig [1] 113; [2] 160.
- 1897-1914 sind die Brüder Karl, Wilhelm und Georg Bommer als Fährmänner tätig [1] 113; [2] 160.
- Vermutlich befindet sich die Fähre, wie auch die Fähre Neuenheim (N-23), im Besitz der Stadt Heidelberg.

Preise:

- Wohl ab 1872 sind die Preise für die Überfahrten publiziert [1] 114.

Historiografie der Brücke:

- 1913/14 Bau der Brücke [1] 114; [2] 160.
- 1945 Sprengung der Brücke [1] 115; [2] 164.
- 1953/54 Neubau der Brücke [1] 117f.; [2] 167.

Literatur:

- [1] R. Hoppe, 750 Jahre Ziegelhausen. 1220-1970 (Heidelberg 1970).
- [2] K. H. Knörr, Schlierbach. Geschichte und Geschichten (Heidelberg 1999).
- [3] A. Mays, Die Brücken und Fähren über den Neckar bei Heidelberg (Heidelberg 1877).
- [4] B. Sprotte, Der Wertheimer Mainübergang. Eine Dokumentation zum Thema »Fähre, Brücke und Verkehr« (Wertheim 1982).
- [5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Neckargemünd

N-34,3

Gemeinde: Neckargemünd

Landkreis: Rhein-Neckar-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Kleingemünd

Gegenüberliegende Gemeinde: Neckar-gemünd

Historiografie der Fähre:

- 1346 Nennung der Fähre bei der Erhebung Neckargemünds zum Zentgericht [2] 25 ff.
- 1496 Nennung der Fähre, indirekte Nennung aber wohl zwischen 1410 und 1449 [1] 217.
- 1832 Streit wegen der Fährtarife zwischen dem Amt Eberbach und dem Amt Neckargemünd, weil Fuhrleute aus Eberbach den Neckargemünder Fährleuten überteuerte Preise vorwerfen [1] 218.
- 1839 ist eine Fährordnung erhalten [1] 219f.
- 1863 ist eine Fährordnung erhalten [1] 219f.
- 1878 wird die Fähre mit dem Bau der Brücken zusehends unwichtiger [1] 219.
- 1879 müssen die Bürger keine jährliche Grundpauschale mehr zahlen [1] 219; [2] 29.
- 1896 ist eine Fährordnung erhalten [1] 219f.
- 1907 ist eine Fährordnung erhalten [1] 219f.
- 1919 ist eine Fährordnung erhalten [1] 219f.
- 1930/1931 Ende der Fähre nach der Neckarkanalisierung [1] 219.
- 1931 ist eine Fährordnung erhalten [1] 219f.
- Von 1945 bis 1950 Fährereinsatz am Neckar [1] 223.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1346 verleiht König Ludwig der Bayer dem Pfalzgrafen Ruprecht I. die Stadt und damit auch das Privileg auf die Fähre [2] 25 ff.
- 1496 ist die Fähre im Besitz des Herzogs und Pfalzgrafen Ludwig zu Heidelberg und wird der Stadt »Gemynd« bis auf Widerruf verliehen [1] 217.
- 1946 wird ein Fährmann Schmitt genannt [1] 281.

Preise:

- 1816 sind genaue Aufzeichnungen über die Fährtarife in der Literatur publiziert [1] 218f.
- 1838 zahlt jeder Bürger eine Grundpauschale von 12 kr., wer Güter auf der anderen Seite des Flusses hat, Metzger und Gastwirte 16 kr., Steinhauer, die auf der anderen Seite des Flusses arbeiten, 30 kr. und »Halfreiter« (Reiter für die Treidelschiffahrt) 48 kr. jährlich [1] 219.
- Nach 1918 müssen nur noch Fremde für die Überfahrt bezahlen, Bürger und Arbeiter in der Stadt sind frei überzusetzen; pro Person 10 Pf., Karren, Fahrrad, Motorrad, Kinderwagen 15 Pf., Einspanner-Fuhrwerk 40 Pf., Zweispänner-Fuhrwerk 65 Pf. und »Kraftwagen mit Führer« 150 Pf. [1] 220.
- 1923 kostet das Übersetzen eines Kraftwagens inflationsbedingt 2.000 Mark [1] 220.

Historiografie der Brücke:

- 1878 Bau der Eisenbahn- und Straßenbrücke als Doppelbrücke [1] 220.
- 1938 Einweihung einer weiteren Brücke [1] 222.
- 1945 Sprengung beider Brücken [1] 220.
- 1950 Neubau der Brücke [1] 223.

Literatur:

- [1] G. Wüst, Tausend Jahre Neckargemünd. 988-1988 (Neckargemünd 1988).
[2] O. A., Neckargemünd und seine Umgebung (Neckargemünd 1882).
[3] W.-P. Haasemann, Festschrift zu den Tausend-Jahr-Feiern der Stadt Neckargemünd. 988-1988 (Neckargemünd 1988).

Neckarsteinach

N-39

Gemeinde: Neckarsteinach
Landkreis: Kreis Bergstraße
Bundesland: Hessen
Gegenüberliegender Ort: Dilsberg
Gegenüberliegende Gemeinde: Neckargemünd
Historiografie der Fähre:

- 1429 wird eine Fähre erwähnt [1] 24.
- 1784 wird das Fährhaus durch Eisgang weggerissen [1] 43.
- 1866 wird die Fähre verlegt, da der Platz oberhalb der Steinachmündung für beladene Fuhrwerke zu schlecht zugänglich geworden war; die Fähre befindet sich nun unterhalb der Steinachmündung [1] 47.
- 1903 existiert eine fliegende Fähre [4] 144 f.
- 1928 existiert die Fähre noch [1] 47.
- 2014 ist die Fähre noch in Betrieb.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1429 wird gesagt, dass Neckarsteinach das Recht auf die Fähre von »altersher« aus Ladenburg erhalten habe; es gab wohl einen Konflikt zwischen dem Adelsgeschlecht Landschad von Steinach und Wiprecht von Helmstatt, welche den Streit auf Weisung Pfalzgraf Ottos vor den Rat in Ladenburg bringen sollten [1] 24.
- Zu einem unbestimmten Zeitpunkt (ohne Jahr) wird gesagt, dass die Fähre dem »hinteren Schloß« gehört [1] 58.

Sonstiges:

- Laut Literatur kommt der Begriff »Nähe« von »annähen«, das heißt ein Tau festbinden [1] 58.
- 1788/89 ist im Winter der gesamte Neckar so zugefroren, dass man von Neckarsteinach bis Neckargemünd mit einem Wagen auf dem Eis fahren kann [2] 35.

Literatur:

- [1] W. Möller / K. Krauß, Neckarsteinach, seine Herren, die Stadt und die Burgen (Mainz 1928).
[2] R. Irschlinger, Neckarsteinach. Aus der Geschichte der vier Burgen, ihrer Bewohner und der Stadt (Neckarsteinach 1964).
[3] S. Wiltschko, Die Bergfeste Dilsberg in historischen Betrachtungen und Bildern aus dem 19. Jahrhundert (Heidelberg 1986).
[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Neckarhausen

N-43,5

Gemeinde: Neckarsteinach
Landkreis: Kreis Bergstraße
Bundesland: Hessen

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Gierfähre erwähnt [2] 99.
- 1903 existiert eine Gierfähre [1] 144 f.

Literatur:

- [1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Hirschhorn

N-47,5

Gemeinde: Hirschhorn
Landkreis: Kreis Bergstraße
Bundesland: Hessen
Gegenüberliegender Ort: Ersheim
Gegenüberliegende Gemeinde: Hirschhorn
Historiografie der Fähre:

- 1518 wird im Weisthum gesagt: »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« [7] 148 f.
- 1560 wird im Weisthum gesagt: »26 Item ein jeder ferg ist schuldig, juncker Hansen vom Hirschhorn unnd die seinen ohnne entgeltnus üben Necker zu fuhren sampt seiner frucht, inhaltt des freyhaitts brieff oben verlessen; doch gibt juncker Hans diesser zeit ein genantten lohne dem fergen etc.« [7] 162; [9] 444.
- 1693 Darstellung der Fähre in einem Stadtplan [5] 96 f.
- Vor 1785 durfte der Fährmann eine Stube im Rathaus beziehen und konnte durch eine Neckarpforte, das »Färchertürlein«, zur Fähre gelangen [3] 68.
- 1785 bezieht der Fährmann eine Wohnung über dem Neckartor, er ist städtischer Angestellter und erhält ein Jahresgehalt von 4 fl. und ein paar Schuhe [3] 68 f.
- 1786 Bau einer neuen Fähre für 196 fl. durch Schiffbau-meister Johannes Bing in Neckarsteinach, weil die alte nach einem Hochwasser zerstört wurde [1] 7; [4] 138; [5] 222.
- 1800 wird eine neue Fähre für 475,32 fl. gebaut [4] 145.
- 1801 lebt der Fährmann immer noch in einer Wohnung im Neckartor [4] 145.
- Wohl im 19. Jh. bis 1929 Abbildung von Fährern [1] 10 ff.
- Bis 1826 waren die Torwächter des Fischertores in der Regel auch als Fährleute tätig [3] 44.

- 1893 werden eine fliegende Fähre und eine Schlenkerfähre erwähnt [10] 99.
- 1903 existiert eine fliegende Fähre [8] 144 f.
- 1912 Abbildung einer Doppelrumpf-Fähre [3] 69.
- 1914 werden mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges »8 Männer von zweifelsfreier Gesinnung« zur Bewachung der Fähre abgestellt [5] 125.
- 1927/28 Abbildung eines Fährhäuschens [1] 39.

Preise:

- Ohne Jahr: Hirschhorner Bürger dürfen kostenlos fahren, müssen für das Übersetzen von Vieh, Wagen oder Schubkarren aber 1/4 der Taxe für Fremde bezahlen; das Übersetzen eines Wagens kostet 16 kr. [3] 69.

Historiografie der Brücke:

- 1933 Bau einer Brücke [5] 223.

Sonstiges:

- Es wird berichtet, dass auf der getreidelten Fahrt von Mannheim nach Heilbronn der Fluss fünfmal durchquert bzw. übersetzt werden musste [3] 60.

Sagen zum Neckarübergang:

- Der Dreckplatscher [2] 46.
- Die heilige Notburga [2] 85 ff.
- Die Spielmannsfurt [2] 96; [6] 41 f.

Literatur:

- [1] W. Weber, Hirschhorn wie es einmal war (Horb a. N. 1987).
- [2] W. Duda, Sagen des Neckartals von Neckarsteinach über Eberbach und Mosbach bis vor Bad Wimpfen (Freiburg 2007).
- [3] U. Spiegelberg, Hirschhorn. Stadt und Umgebung (München 2007).
- [4] F. Kissinger, Aus Hirschhorns Geschichte (Hirschhorn a. N. 1900).
- [5] E. Franz / A. Eckhardt, Hirschhorn/Neckar. 773-1973 (Hirschhorn 1973).
- [6] K. Spiegelberg, Hirschhorn. Ein Wegweiser durch Burg und Stadt (Heidelberg 1955).
- [7] E. Lohmann, Die Weistümer und Dorfordinungen der Herrschaft Hirschhorn (Darmstadt 2001).
- [8] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [9] J. Grimm, Weistümer. Erster Theil (Göttingen 1840).
- [10] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Pleutersbach

N-54,7

Gemeinde: Eberbach

Landkreis: Rhein-Neckar-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- Zwischen 1833 und 1843 bittet die Gemeinde um die Erlaubnis zur Einrichtung einer Fähre [3]
- 1893 wird eine Schlenkerfähre erwähnt [4] 99.
- 1903 existiert eine Schlenkerfähre [1] 144 f.

Literatur:

- [1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
- [3] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 349 Nr. 1087.

Eberbach

N-58

Gemeinde: Eberbach

Landkreis: Rhein-Neckar-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1428 kommt es zu einem Streit zwischen dem Rat der Stadt Eberbach und einigen Einwohnern (wohl Fischern) von Pleutersbach, Rockenau und Kröselbach, wem es erlaubt sei, Fremde über den Fluss setzen zu dürfen; der Streit wird durch den Pfalzgrafen zugunsten der Stadt entschieden [2] 57. 275; [3] 141.
- 1491 zahlt jeder Hausbesitzer von Wimmersbach, Rockenau und Pleutersbach jährlich 1 Schilling zur Fähre, insgesamt kommen 4 Pfund 10 Schillinge zusammen [2] 104. 278.
- 1495/96 wird im Auftrag der Stadt eine neue Nähe unter Zugabe des Materials für 30 3/4 fl. gebaut [2] 127; [4] 211.
- 1535 wird eine zusätzliche Fähre nach Diedesheim geschaffen, um den Pfalzgrafen über den Fluss zu setzen; für den Transport erhalten zwei Schiffer aus der Stadtkasse Eberbach 1 Pfund 3 Schillinge sowie 1 fl. Ziehlohn für das Pferd [1] 160.
- 1538 werden eine Nähe für 9 fl. und ein Fahrnachen für 4 fl. gebaut (vermutlich eher repariert) [2] 127; [4] 211.
- 1563 Nennung der Eberbacher Fähre in der Fährordnung von Neckargerach [6] 133
- 1602 wird die Fähre von Eberbach bis nach Hirschhorn über ca. 11 km abgetrieben [1] 21.
- Um 1680 wird in einer Aufzählung zu den einzelnen Handwerkschaften ein einzelner Fährmann genannt [4] 40.
- Zwischen 1823 und 1828 wird den Schiffern erlaubt, Reisende über den Fluss zu setzen [8]
- In den 1840er-Jahren besteht eine fliegende Brücke [2] 206.
- Im 19. Jh. wird ein Fährhäuschen genannt [4] 72.

- Im späten 19. Jh. betätigen sich die Fischer nebenberuflich als Fährleute [4] 208.

- 1893 wird eine Gierfähre erwähnt [7] 99.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Im 17./18. Jh. besteht der Pfalzgraf darauf, dass die Fähre von ihm verliehen wird, und verlangt von der Stadt eine jährliche Abgabe von 5 fl. [2] 147; [4] 38.

- 1832 geht das übergeordnete Recht auf die Fähre an den badischen Staat über, welcher nun eine jährliche Abgabe von 5 fl. verlangen könnte; das wird aber von der Stadt Eberbach abgelöst und geht damit in deren Besitz über [2] 329.

Historiografie der Brücke:

- 1901 Bau der Brücke [2] 208.

- 1945 Sprengung der Brücke [4] 274.

- 1946 Wiederherstellung der Brücke [4] 274.

- 1958 Neubau der Brücke [4] 281.

Sonstiges:

- Zu einem unbestimmten Zeitpunkt (ohne Jahr) wird genannt, dass die Stadt die Fahrzeuge den Fergen zur Verfügung stellte [2] 104.

- 1603 ist eine Schifferordnung erhalten [2] 116 ff.

Literatur:

[1] F. Liebig, Neckarelz Diedesheim. Zwei Dörfer am Schicksalswege unseres Volkes (Heidelberg 1972).

[2] J. Weiss, Geschichte der Stadt Eberbach am Neckar (Eberbach 1900).

[3] H. Schwarzmaier, Geschichte der Stadt Eberbach am Neckar bis zur Einführung der Reformation 1556 (Sigmaringen 1986).

[4] A. Cser / R. Vetter / H. Joho, Geschichte der Stadt Eberbach am Neckar vom 16. Jahrhundert bis zur Gegenwart (Sigmaringen 1992).

[5] R. Vetter, Alt-Eberbach 1800-1975. Entwicklung der Bausubstanz und der Bevölkerung im Übergang von der vorindustriellen Gewerbestadt zum heutigen Kerngebiet Eberbachs (Heidelberg 1981).

[6] F. Liebig, 1000 Jahre Neckargerach. 1200 Jahre Guttenbach (Neckargerach 1976).

[7] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[8] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 349 Nr. 1073.

Zwingenberg

N-66,5

Gemeinde: Zwingenberg

Landkreis: Neckar-Odenwald-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- Zwischen 1746 und 1751 indirekte Nennung einer Fähre unter der Herrschaft der Herren Göler von Ravensburg [4] 411 f.

- 1778 steht im Weisthumsbericht: »23 Der herr zu Zwingenberg ist befugt zu eigenen und seiner unterthanen gebrauch einen nachen zum überfahren über den Neckar zu halten, welcher zu Goelerischen perioden vorhanden geweßen; die inwohner des weiler Zwingenberg haben einen gemeinschaftlichen, auch eigene nachen zum überfahren zu jenseitig güter und wald.« Mit den »Goelerischen perioden« ist das Adelsgeschlecht der Herren Göler von Ravensburg gemeint, welche zwischen 1746 und 1751 die Herrschaft über Zwingenberg ausübten; 1778 wird die Herrschaft durch die Grafen von Bretzenheim gestellt [4] 406. 411 f.

- Um 1820 gute Darstellung einer Fähre und der Fährstellen [1] 3.

- 1903 existiert eine Gierfähre [2] 144 f.

- 2011 wird der Fährverkehr nach dem Bau eines Fußgängersteiges eingestellt und die Fähre nach Karlsruhe als Museumsfähre im Altrhein verkauft [3] 6.

Literatur:

[1] G. Ebersold, Herrschaft Zwingenberg. Ein gescheiterter Staatsbildungsversuch im südöstlichen Odenwald (1504-1806) (Frankfurt a. M. 1997).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] D. König, Zwingenberger Fährprahm im Museum. Fährmann 003, Juli 2013, 6.

[4] E. Lohmann, Die Weistümer und Dorfordnungen der Herrschaft Hirschhorn (Darmstadt 2001).

Neckargerach

N-70

Gemeinde: Neckargerach

Landkreis: Neckar-Odenwald-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Guttenbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Neckargerach

Historiografie der Fähre:

- 1330 Nennung der Fähre [2] 131.

- 1563 ist eine Fährordnung überliefert: »Zu wißen und Kundt seye allermänniglichen hiemit Und durch diesen Brief, daß uf deßen dato aus Verwilligung des Ehrenhaften Hanßen Weißbrotds von Bölligheim Kellers zu Eberbach, die Ehrsamten Schultheiß Burgermeister und Gericht zu Gerach für sich und Ihre Nachkommen, eines aufrechten, Redlichen, steten, Vesten, unwiderrufflichen, Immerwehrendes Erbkaufs, Verkauft und zu kaufen geben haben, der Erbahre Hanßen Waltern, ihrem Mitgemeindsmann, allen seinen Erben und nachkommen, Ihr Gemein fahr des Neckers zu Gerach mit deßen Zugehörung an Hauß Waßern einkommen, Gefallen, Recht und Gerechtigkeit, auch Beschwehrung wie es die von alters bis dieße Zeit hat Umb Vierzig Drei Gulden gemeiner Landtswehrunge je Achtzehnthalbe Schilling Pfennig für jeden Gulden gerechnet,

die solle er Käufer oder seine Erben den Verkäufern oder Ihren Nachkommen nachfolgender Gestalt, Nemblichen Drei Zehen Gulden baar an folgendts uf Sonntag Invocavit (6. Sonntag vor Ostern) künftiges Vier und Sechzigsten Jahrs Zehen Gulden, und dann alle Jahr uf bemelten Tag Zehen Gulden, bis sie angeregter ganzer Kaufsumme Vollkommentlich vergnügt ohn allen Costen und Schaden Bezahlen und Ausrichten, und hat benandter Käufer, für sich, seine Erben, den Verkäufern und ihren Nachkommen sein Stück; Ackers under dem Wingerts Rhein gelegen, unden und oben an Hanßen Reymuthen dem Jungen, am andern Orth an die Pfarrwiesen am obern Orth an Henrichen Luzigen Schultheisen stosend, welcher Frey, Ledig, Eigen Zu einem Geisel (Bürge) nach deß Dorfs Gerach Gebrauch gegen diesem Fahr Ingesezt und Verhaftet (bürgt), welcher Vorthin Zu Ewigen Tagen bey dem Fahr Verbleib, Welch Geisel und Fahr sambt den Waßern, Häußern und Zugehörungen weder er Käufer noch seine Erben und nachkommen Verändere, Versezen, Verpfenden, Verwechslen oder Beschwehren (belasten) sollen in Keiner Weiß noch weege, Ferners ist in diesem Verkauf und Kauf nachfolgender Gestalt beredt bewilligt und Von beiden Theilen angenommen:

Nehmblich und erstlich soll der Ferge oder seine Erben die Newen [hier findet sich der Hinweis im Text »neuen«, dieser ist aber falsch, da es sich um ein Fahrzeug handelt] Nachen und ander Fahrgeschirr In und uf seine Costen Jeder Zeit in guthem Bau unklagbar halten.

Am andern soll der Ferg keines Fröhnsens, Wacht undt andere Beschwehung, 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.

Am dritten soll der Ferg alle Zinß deß Jahrs und der Waßer Nehmblich XII behmisch (böhmische Groschen), ablösiger Zinß in das Heyligen Ambt (Pfarramt) zu Gerach uf Martini, Item (ebenso) VI behmisch lößiger Zinß in das Heyl. Ambt zu Guttenbach, Item XXX § (Pfennig) von erkauftem Birnhamen Waßer uf Invocavit dem Besitzer deß Schloßes Minnenberg und waß sonst für Waßer und andere Zinße die nit Hierinern benandt seynd, von alter gegeben seynd worden, Ausrichten und Bezahlen.

Am Vierdten soll der Ferge Meinem gdgsten Churfürsten und H. Pfaltzgrafen etc. Vergeblichen, aber den Innwohnern zu Gerach und frembden Persohnen umb billige Belohnung mit fahren gehorsam Gewartig und gutwillig seyn, wie einem Frommen, ufrechten Fergen gebührt, unklagbar erzeigen, Und im fall der Noth Hochgedachter Mein Gdgstr Churfürst und Herr der Geracher Nehwen (Nähe = Fähre) zu Eberbach oder Elnz (Neckarelz) Nothdürftig, soll uf Ihrer Churfürstl. Gd. (Gnaden) Costen der Ferg dieselbe dahin zu führen schuldig seyn, deßgleichen so Ihrer Churfürstl. Gd. Jäger oder ander gesinde an das Geracher Fahr kommen, und ihme Fergen an Kräften

mangeln, soll man Ihme Hülfe Thun, damit Ihnen Von Lande Förderlichen geholffen würde.

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.

Am Siebendem, ob Einer oder Mehr Innwohner zu Gerach besondere Wald oder Holtz jenseits Neckers kaufen, daß Ihme oder Ihnen der Ferg daselbst, deßgleich Hew (Heu), Ohmet, Frucht oder anderß mit der Nähen Besonders führen Thäte, der oder dieselbe seind sich mit dem Fergen darumb sonderbahr (besonders) Zu Vertragen Schuldig, Jedoch soll der Ferge sie aber die Billigkeit nit staigern oder Übernemen, Im Fall es beschehen, Sollen Schultheiß, Burgermeister und Gericht Insehens haben.

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.

Letztlich Haben Schultheiß Burgermeister und Gericht Zu Gerach für sich und Ihre Nachkommen an Hanß Waltern, allen seinen Erben diesen Verkauf oder Kauf und beide Theil alwo Zuvor Cribto (beschriebene) Punkte und Articull, wahr, steth, Vest, unverbrüchlich zu halten Versprechen und zugesagt, alles Getreulich und Ungefährlich.

Dessen Zu wahrem Urkunde seind der Brief Zween gleichlautend einer Handschrift verfertigt und jedem Theil einer, sich diesem im Fall der noth haben zu gebrauchen Behändigt, und ob einer Verlohren oder sonst Untüchtig würde, soll doch der Andere Kräfttlich Vollzogen werden, dis auch zu mehrer Sicherheit uf der Käufer und Verkäufer Bitten, mit obgenandts Hanßen Weißbrods von Bölligheim Kellers zu Eberbach anhangenten Insiegel Jedoch Ihme, seinen Erben, und Nachkommen genzlich ohne Schaden bekräftigt,

Geben und geschehen uf Freytag nach dem Sonntag Invokavit und Christi Unsers geliebten Herrn und einigen Seeligmachers Geburth Ein Tausend Fünfhundert Sechzig Drei etc. « [2] 132 f.

- 1579 wird in der Diedesheimer Fahrordnung gesagt, dass Neckargerach eine »nehen« besitzt; sollte der »viel hochgedachte Churfurstliche Pfalz uff Moßbach zu reißen«, können zur Unterstützung vor Ort die Fährleute aus Diedesheim mit der »nehen« hinzukommen [4] 263 ff.

- 1582 wird eine Wagenfähre genannt [1] 160; [2] 131.

- 1746 ist eine Erbbestandsbrief für die Fähre erhalten: »Von Gottes Gnaden Wir Carl Theodor Pfalzgraf bey Rhein, des heiligen Römischen Reichs Ertzschatzmeister und Churfürst, in Bayern, zu Jülich, Cleve und Berg Herzog, Fürst zu Mors, Marquis zu Bergen op Zoom, Graf zu Veldenz,

Sponheim, der Mark und Ravensburg, Herr zu Ravenstein etc. etc. Thun kund, und bekennen hiermit für Uns, unsere Erben und Nachkommen an der Chur, daß wir unsere Neckar Fahrt zu Gerach dem Franz Melchior Lorenz, dessen eheweiblichen Erben, und rechtmäßigen Descendenten (Nachkommen) nach vorgegangener von den in Erbbestandssachen von Uns gnädigste angeordneter Commiſion gepflogener gütlicher Handlung in einen aufrechten Erbbestand begeben haben; Wir verleihen und begeben auch sothane Fahrt erstgedachtem Erbbeständerem in der allerbesten Form und Maaß also und dergestalten, daß Er

1 mo Ersagte Fahr nach Eigenschaft des Dominii utilis (unteres nutzbares Eigentum) innhaben, nutzen und genießen solle, das Eigenthumb aber wir uns expreßé (ausdrücklich) vorbehalten, aller Maßen Er dann weder sothane Fahr, noch etwas davon zu versetzen, zu verpfänden, zu verkauffen oder sonsten zu veräußern, anderwärts zu beschwehren, noch unter sich zu verstickeln oder zu theilen, weniger die Erbgerechtigkeit an andere auf einigerlei Weiß, es habe Nahmen, wie es immer wolle, zu begeben einigen Fug oder Macht haben, sondern da dergleichen vorzunehmen, oder endlich eine Afterverleihung (Verleihung in zweite Hand) sein, oder dessen Kinder Zustand und Angelegenheit erfordern sollte, sich dessen zuvorderist bey uns Bescheid Verwilligung oder Consenses (Übereinstimmung) erholen, welcher Ihme, im Fall solches zum Aufnehmen und Nutzen, oder doch wenigstens der Neckarfahrt nicht zum Abgang und Schaden gereichen würde gegen Entrichtung des herkömmlichen Laudemii (Einkaufsgeld) ad 2 Gulden pro cento und dem getroffenen Kaufschilling cum expreßa Reservatione das uns competierenden Juris relutionis (Kaufgeld mit dem ausdrücklichen Vorbehalt das uns zustehende Recht der Wiedereinlösung) jedoch nicht versagt werden solle.

2 do Solle er gedacht Fahr mit tüchtigem zur Überfahrth nöthigen Geschirr und Nachen auf seine eigenen Kosten bezahlen, auch jederzeit mit all nöthiger Bereitschaft solche versehen, damit dieserthalben keine Klag geführt, und Niemand von Ihme oder denen Seinigen verhinderet, sondern um den billigen Lohn die Leuth alsogleich beförderet, und sicher übergeföhret werden mögen:

3 tio solle Erbbeständer sich gegen alle Reysende, und Wandersleuthe, nicht weniger Einheimischen mit guten Worten und Willen erzeigen, damit das Fahr nicht beschreiet, sondern in beständiger Besuchung und Ruhm erhalten werden möge, auch solle er

4 to fleisige Aufsicht haben, daß keine verdächtige Waaren oder Persohnen, es sey bey Tag oder Nacht übergeföhrt werden, und da er etwas dergleichen vermerken würde, solches ohnverzüglich unserem Kellern zu Eberbach, oder auf den erheischenden Fall bey Unserem Oberambt Moßbach, und fernerem Bescheid darüber gewärtigen, hauptsächlich aber keine Soldaten ohne beglaubigte Paß von der Generalität überführen, übrigens aber die Paßirende mit übermäßigem Fahrgeld keines Weeges beschwehren,

sondern ihnen die Überfahrt dem Herkommen gemäß leydentlich widerfahren lassen; wenn aber

5 to Jemand von unseren Hof- und Dicasterial Bedienten aus Unserer Canzley in Unseren Geschäften verreißen, und das Fahr gebrauchen würde, so soll Erbbeständer solche umbsonst überzufahren schuldig und gehalten seyn; von welcher unserer Neckarfahrt soll und will

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; dahingegen 7 o solle Erbbeständer in Klagsachen, den Erbbestand betreffend, alleinig unter Unser Hof kammer stehen, nicht weniger

8 o die bisher eingeföhrt Schätzung (Steuer) abführen; im Fall aber

9 no der Erbzinß drey Jahr nach einander völlig oder zum Theil ohnentriditet rückständig verbleiben würde, so soll dieser Erbbestand uns wieder eröffnet heimfallen und Wir solchen ohne den geringsten Entgelt einzuziehen berechtigt seyn; dann wir aber

10 mo des jährlichen Erbzinsses desto gesicherter seyn und hierunter kein Mangel erscheinen möge, so soll gedacht Fahr samt Schiff und Geschirr, und was anhängig, nichts davon ausgenommen, uns zum Unterpfandt verbleiben, woogegen Ihnen Erbbeständern und dessen rechtmäßige Leibs Erben nicht schützen, schirmen, noch fristen solle einigerley Recht und Ausrede, jetzt oder künftig erdacht, noch sonsten gemeiniglich oder sonderlich etwas, so Er oder seine eheliche Leibes Erben zu ihrem Behuf (Zweck) verwenden mögten, oder könnten, auch nicht das Beneficium Divisionis ordinis, Excubionis (Zinsgut für eine gewöhnliche Teilung, für eine Ausrede), weniger die Exception (arglistige Einrede), daß gemeine Verzicht nicht gelte, es gehe dann eine absonderliche vorher, gestalten er für sich, und seine Erben sich alles dessen wohlbedächtlich verziehen und begeben, alles getreulich, sonder Gefährte. Hierauf hat eingang ermeldter Erbbeständer für sich, und seine Eheliche Leibs Erben auf diesen Erbbestand mit Handgegebener Treue angelobet, und versprochen, dessen Inhalt und Clausulen (einschränkende Bestimmungen) in allem getreulich nach zu leben; wie er dann darüber einen Revers (schriftliche Erklärung) unter seiner Hand und Pettschaft (Siegel) zurückgegeben.

Zu Urkund dessen haben wir diesen Erbbestandsbrief mit unserem angehenkten gröseren Churpfälz. Hof Cammer Insiegel bekräftigen, und Ihme Erbbeständer gegen seinen Revers zustellen lassen.

So geschehen in unserer Residenzstadt und Festung Mannheim, den 26. Nov. 1746

Churfürstl. Pfälzische Hof Cammer
Fh. von Baden Borosini« [2] 133 ff.

1883 werden als Transportgüter, welche über die Fähre gehen, »Rindvieh, Pferde, Schubkarren, Chaise (halbver-

deckter Wagen), Kälber, Schafe, Schweine, Ziegen, Gänse, Rinden, gebundweise; Holz: Scheit- oder Prügelholz, Wellen, Stangen, Stammholz« genannt [2] 135.

- 1903 existiert eine Schlenkerfähre [3] 144 f.

1922 werden täglich sechs bis acht Fuhrwerke aus Guttenbach und drei aus Neckarkatzenbach übergesetzt, dazu weitere 20 Personen [2] 136.

1973 benutzen 103.989 Personen die Fähre, davon 72.589 Einheimische, 31.400 Auswärtige und 40.989 Fahrzeuge [2] 136.

- 1976 Ende der Fähre nach Brückenbau [2] 136.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1330 verkauft Ritter Johann von Oberkeim (Obrigheim) seine Fähre an das Stift Mosbach [2] 131. 163.

- 1563 wird durch den Keller zu Eberbach die Fähre an die Gemeinde Neckargerach verliehen und weiter als Erblehen an Hanßen Waltern und seine Nachkommen für 43 fl. jährliche Pacht gegeben [2] 132.

- 1582 im Besitz des Pfälzer Kurfürsten [2] 131.

- 1746 wird die Fähre direkt von Carl Theodor, Pfalzgraf vom Rhein, an Melchior Lonrenz und seine Erben verliehen [2] 133. 165.

- Vor 1845 ist die Fähre im Besitz des Fürstentums Leiningen [2] 135.

- 1845 kaufen die Erbbeständer Anton und Valtin Lorenz dem Fürsten von Leiningen das Fährrecht ab; dieses geht im Laufe des Jahres an die Gemeinde Neckargerach über, welche nun Fährmänner anstellt [2] 135.

Historiografie der Brücke:

- 1976 wird eine Brücke errichtet [2] 136.

Literatur:

[1] F. Liebig, Neckarelz Diedesheim. Zwei Dörfer am Schicksalswege unseres Volkes (Heidelberg 1972).

[2] F. Liebig, 1000 Jahre Neckargerach. 1200 Jahre Guttenbach (Neckargerach 1976).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[4] K. Kollnig, Die Weistümer der Zenten Eberbach und Mosbach. Badische Weistümer und Dorfordnungen 4 (Stuttgart 1985).

Guttenbach

N-71,2

Gemeinde: Neckargerach

Landkreis: Neckar-Odenwald-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [2] 99.

- 1903 existiert eine Nachenfähre [1] 144 f.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Binau

N-75,1

Gemeinde: Binau

Landkreis: Neckar-Odenwald-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Mörtelstein

Gegenüberliegende Gemeinde: Obrigheim

Historiografie der Fähre:

- 1579 wird den Fährleuten in der Diedesheimer Fährordnung verboten, eine »*nehen*« zu haben, auch ist ihnen das Übersetzen von Pferden und Wagen im »*himpelnachen*« verboten, die Fahrt mit einem »*weidnachen*« gegen Entlohnung ist aber erlaubt [5] 263 f.

- 1582 wird eine Personenfähre mit breitem Nachen genannt, aber keine Wagenfähre genannt, da der Fährsprengel zu Diedesheim gehört [1] 160; [2] 131.

- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [4] 99.

- 1903 existiert eine Schlenkerfähre [3] 144 f.

Literatur:

[1] F. Liebig, Neckarelz Diedesheim. Zwei Dörfer am Schicksalswege unseres Volkes (Heidelberg 1972).

[2] F. Liebig, 1000 Jahre Neckargerach. 1200 Jahre Guttenbach (Neckargerach 1976).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[5] K. Kollnig, Die Weistümer der Zenten Eberbach und Mosbach. Badische Weistümer und Dorfordnungen 4 (Stuttgart 1985).

Diedesheim-Neckarelz

N-80,5

Gemeinde: Mosbach

Landkreis: Neckar-Odenwald-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Obrigheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Obrigheim

Historiografie der Fähre:

- 1535 wird eine Fähre zu vermuten sein, weil eine zusätzliche Fähre aus Eberbach herangeschafft werden musste, um den Pfalzgrafen über den Fluss zu setzen [2] 160.

- 1563 Nennung der Neckarelzer Fähre in der Fährordnung von Neckargerach [4] 133

- 1572 wird in der Dorfordnung von Neckarelz-Diedesheim ein Ferge genannt; jeder Bürger muss einen Fährlaib entrichten; das Übersetzen von Wagen und Vieh wird mit

dem Fährmann einzeln verhandelt: »[36.] Neckerfahr zu Düdißheim.

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.

Nemlich von einem wagen [...]

Und von einem karch halb so vil. Von einem pferd oder stuck rindvihs [...]

Von einem schwein, schafvihe und dergleichen [...]

Die amptleut sollen daher ihr bedenken des ferrichenlohns halb anzaigen« [1] 31; [8] 316f.

- Von 1579 ist »Die Diedesheimer förchenfreyheit« als dreifache Abschrift aus dem Jahr 1738 erhalten: »Bericht der fergen zue Diedeßheim des fahrs halben, was sie zu tun schuldig und hergegen, was sie für freyheit haben.

Erstlichen haben die eltisten fergen angezaigt, wie sie deß fahrs halben ein pergamentin brief mit drei anhangenden sigel gehabt, welcher von pfalzgraff Otten, hochlöblicher gedechtnuß, uffgericht worden. Darinnen inserirt gewesen, was sie der Churfürstlichen Pfalz zu tun schuldig, auch hergegen, was sie für gerechtigkeiten gehabt. Der im spanischen krieg hinwegkommen und verloren worden, darauf so viel innen bewuest, nachvolgenden bericht geton.

Item geben sie dem stift Moßbach jehrlich uff Martini zwolf schilling pfening zu zinß und das ein teil am fahr, so Peter Spons gewesen und jetzt Hanß Dietman kauflichen an sich gebracht, ein faßnachthun.

Item sie sind meinem gnedigsten churfürsten und herrn sambt dero angehorigen hoffgesind und diener, die reitenden und gehenden silberbotten, auch wagengefertten, 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 ambt knecht, auch die amtbotten von Moßbach und Hillspach über den Necker hinüber und herüber ebenmessig ohne entgeltnuß zu füren schuldig.

Item was man von Obriggkheim oder anderswo jenseits deß Neckers alhero zur kellerei oder gehne Moßbach, es sey wein, fruchten, bau- oder brenholz oder anders füret, deßgleichen ein jettwedern keller gleichfalls ohne alle entgeltnuß hinüber oder herüber zu füren verpflichtet.

Item es habe sonst kein andere herschaft einige gerechtigkeit oder dienstbarkeit am ebberürten fahr, dan was sie etwan mit einer dingen.

Item sie sind zwo nehen und ein nachen uff ihren costen zu stellen und zu halten schuldig.

Daentgegen zaigen sie ane, 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 undertenigst supplicando darumben anhalten und erlangen.

Item sie sind deß herrnfrons, auch reizens und ziehens, deßgleichen aller gemeiner embter und vormunderei biß dahero gefreyet gewesen. Jedoch, so der fergen einer pferd gehalten und damit gebauet, seie er wie andere mit kerchen oder wagen meinem gnedigsten herrn, wan ime gebotten wurd, zu fröhnen schuldig.

Dagegen zaigt die gemeind zu Diedeßheim ane, das der fergen nit mehr dan drei deß herrnfrons mit der hand fronfrei gewesen, wie mit alters herkommen. Das sind die fergen gestendig.

Item wo bei nächtlicher weil sich feuersgefahr oder sonsten kriegsleuf und meütereie zutrüegen, 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 das zwischen Gerach und Haßmerßheim keine nehen, dan was die beede zu Diedeßheim sein, zu halten biß dahero verhengt oder gestattet worden. Auch habe keiner zu Bina, Hochhaußen oder Zimmern mit einem himpelnachen pferd oder wagen über den Necker zu füeren nit macht, außgenommen in beeden orten, also zu Bina und Hochhaußen, umb belohnung in einem weidnachen über den Necker zu füeren und weiters nit befügt.

Item sie zeigen auch ane, das sich seithero offermals 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 füeren. So seie man doch wie fergen in ihrer churf. gnaden cost zu halten und auch die nehen wider in fron heruffzuführen 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 uberfahren, laß man die fergen mit der nehen zu Gerach oder Haßmerßheim, wo es vonnötten, auch ervordern. Hab man ihne allwegen in der hoffkuchen und keller daselbsten zimlich speiß und trank geben.

Item wan die fergen mit ihrer nehen gehn Gerach verrücken müessen, hab man allwegen die nehen zu Haßmerßheim, wo es die notturft erfordert, an irer nehen statt gehn Diedeßheim an das fahr herunter bescheiden.

Nach anbringung abgeschriebener puncten allen haben sich die drei fergen, Martin Ottler, Hanß Dietman und Ur-

ban Vierling, alle gemeinßmänner zue Diederheim, alß jetziger zeit inhaber deß fahrs, wie es in etlichen fällen gehalten werden solle, nachfolgender gestalt vor mir, kellerlern Hanß Albrecht Eysenmenger, einhelliglich miteinander verglichen.

Nemblichen wan zwanzig raisige oder sonst ledige pferd an das fahr kommen, so solle der fergenlohn in drey gleicher teil geteilt werden. Dagegen sie alle drei einander helfen sollen. Was aber under zwanzig pferden, das soll demjenigen, deßen die wochen ist, allein bleiben.

Und so sich zu winterzeitein eyßgang begibt und der Necker zulaufft und die ein nehen vom fahr in die Ellntzer bach gefürt, so sollen gleichfalls die drei wochen zusammengeworfen und was darinnen verdienet, miteinander zugleich geteilt, aber die tag, so das fahr im eyßgang nit gebraucht werden kan, soll denselbigen nichts abgehen.

Actum mitwochen, den 19. Augusti anno 1579« [6] 263ff.

- 1582 wird eine Fähre im »Weißthum-Buch der kellerrey Necker-Elntzs« genannt, wo steht, dass zwei Nähen und ein Nachen zur Verfügung stehen müssen und das Holz für die Schiffe vom Pfalzgrafen gestellt wurde; der Kurfürst und seine Bediensteten mussten kostenlos übersetzt werden, so auch sein Vogt, Schultheißen und sonstige Amtspersonen aus Mosbach und Hilsbach; weiter waren Wagen, die von Obrigheim Wein, Früchte, Bau- und Brennholz in die Kellerei Neckarelz beförderten, von Kosten befreit; der Fährsprengel erstreckt sich von Neckargerach bis Haßmersheim, zwischen diesen Orten dürfen nur die Diederheimer Fährleute Wagen übersetzen, Personenfahrten sind für Binau und Hochhausen zulässig: »Nota. Das keller und beseher die fergen am fahr deß jahrs bei ihren pflichten ernstlich vermahnen, das sie je diejenigen, so etwas zolbares füren oder treiben, zu Ellnz den zoll außzurichten, anzaigen und bescheiden, damit sich niemand Unwissenheit halben entschuldigen möge. Sonderlichen aber, das sie uff diejenigen, so etwan den zoll verfahren und nit außrichten wollten, fleissige auffmerkung zu haben. Und so einer den zoll verfahren, solches unverzüglich einem keller oder beseher zu wissen machen« [2] 160; [6] 335f.

- 1649 soll Kurfürst Karl Ludwig mit seinem Gefolge von fünf Fährleuten über den Neckar gesetzt worden sein [1] 104.

- 1764 ist der Main im Winter offenbar nicht passierbar, ein Hauptmann konnte jedenfalls samt seiner Begleitung den Main nicht überqueren [2] 21.

- Zwischen 1796 und 1844 Streit wegen der Fähre in Helmstatt [5].

- 1814 beschwerten sich die Fährleute, dass sie »Während des ganzen Kriegs seit 22 Jahren [...] wenigsten 30 000 Wägen die Kanonen etc. ohne die Truppen und Cavallerie aller Waffengattung überführt und noch keinen kr. dafür erhalten« haben [2] 160f.

- 1834 wird in den Auflistungen der Berufsstände in Diederheim ein Fährmann erwähnt, dagegen 1846, 1856, 1867 und 1876 keiner [2] 87.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1582 vermutlich im Besitz der rheinischen Pfalzgrafschaft, welche es weiter an das Stift Mosbach vergibt; dieses vergibt es wiederum für 12 Schillinge im Jahr an die Fährleute [2] 160.

- 1812 sind Gg. Lohmüller und Peter Stadler Fährmänner [2] 160.

Preise:

- 1806 werden Fährlohne für kleines und größeres Wasser genannt: »Bei kleinem und größeren Wasser 1 xr – die Person; 4 xr – 1 Pferd oder sonst ein Rindvieh; 6 xr – 1 ein-spänniger Wagen; 12 xr – zweispänniger Wagen; 18 xr – 1 dreispänniger Wagen; 24 xr – 1 vierspänniger Wagen; 24 xr – 100 Stück Schafe; 24 xr – 100 Stück Schweine; Doppelter Fährlohn bei dem größtem und dem Neckarufer gleichstehenden Wasser« [2] 160.

Historiografie der Brücke:

- 1799 Bau einer Schiffsbrücke durch österreichische Truppen (Auflistung der einzelnen Kosten in der Literatur) [2] 161. 185ff.

- 1801 Bau einer Schiffsbrücke durch französische Truppen [2] 161.

- 1805 Bau einer Schiffsbrücke durch französische Truppen innerhalb von 36 Stunden aus 18 Hümpelnachen (Details zu den Kosten im Text) [2] 161. 221; [3] 321.

- 1808 Bau einer Schiffsbrücke durch französische Truppen [2] 161. 221.

- 1814 Bau einer Schiffsbrücke für russische Truppen [2] 161. 221.

- 1815 Bau einer Schiffsbrücke für russische Truppen [2] 161.

- 1830 Bau einer festen Schiffsbrücke [2] 161. 222.

- 1862 Bau einer Eisenbahnbrücke etwas oberhalb von Diederheim bei Neckarelz [2] 162. 222.

- 1933/34 Bau einer Eisenbrücke [2] 162.

- 1945 Sprengung der Brücken [2] 162. 223.

- 1945 Bau einer Schlauchbootbrücke durch amerikanische Truppen [2] 161.

Sonstiges:

- 1803 Antrag auf Errichtung einer festen Schiffsbrücke mit 15 Booten und einer Bodenbreite von je 5 Schuh oder, wenn das nicht möglich ist, einer fliegenden Brücke; offensichtlich wurde der Antrag nicht bewilligt [2] 160.

- 1809 wiederholter Antrag auf Errichtung einer festen Schiffsbrücke, dieses Mal mit 18 Booten und einer Bodenbreite von je 7 Schuh, Gesamtkosten 13.982 fl. 36 kr.; offensichtlich wurde der Antrag nicht bewilligt [2] 160.

- 1810 Bewilligung des Antrages von 1809, allerdings wurde kurz vor Bewilligung von den Fährleuten zu den zwei bereits bestehenden großen Nähen eine dritte Nähe mit den Maßen 60 Schuh Länge, 12 Schuh Breite und 2 Schuh 8 Zoll Höhe bestellt, die 1812 in Dienst gestellt wird [2] 160.

Literatur:

- [1] H. Vischer, Zur Geschichte von Neckarelz-Diedesheim (Heidelberg 1935).
- [2] F. Liebig, Neckarelz Diedesheim. Zwei Dörfer am Schicksalswege unseres Volkes (Heidelberg 1972).
- [3] J. Weiss, Geschichte der Stadt Eberbach am Neckar (Eberbach 1900).
- [4] F. Liebig, 1000 Jahre Neckargerach. 1200 Jahre Guttenbach (Neckargerach 1976).
- [5] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 69 von Helmstatt A 2022.
- [6] K. Kollnig, Die Weistümer der Zenten Eberbach und Mosbach. Badische Weistümer und Dorfordnungen 4 (Stuttgart 1985).

Hochhausen

N-83,5

Gemeinde: Haßmersheim

Landkreis: Neckar-Odenwald-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1579 wird den Fährleuten in der Diedesheimer Fährordnung verboten, eine »*nehen*« zu haben, auch ist ihnen das Übersetzen von Pferden und Wagen im »*himpelnachen*« verboten, die Fahrt mit einem »*weidnachen*« gegen Entlohnung ist aber erlaubt [8] 263 f.
- 1582 wird eine Personenfähre mit breitem Nachen, aber keine Wagenfähre genannt da der Fährsprengel zu Diedesheim gehört [1] 160; [2] 131.
- Zwischen 1796 und 1844 Nennung der Verpachtung der Fähre und Streit mit den Fährleuten aus Diedesheim [5]; [6].
- Zwischen 1853 und 1859 erhalten die Herren von Helmstatt eine Entschädigung für die Aufhebung ihres Fährrechtes [7].
- 1890/91 wird die Nachenfähre durch eine Drahtseilfähre ersetzt [9] 175.
- 1893 wird eine Schlenkerfähre erwähnt [3] 100.
- 1900 wird die Fähre für 195 M. verpachtet [9] 176.
- 1903 existiert eine Schlenkerfähre [3] 144 f.
- 1914 wird ein neuer Nachen von 9 m Länge und 1,7 m Breite für 330 M. in Haßmersheim gebaut [9] 176.
- 1949 wird ein neuer Nachen von 4,8 m Länge und 1,5 m Breite angeschafft, welcher für den Transport von 20 Personen zugelassen ist [9] 176.
- 1954 wird die Fähre für 400 M. verpachtet [9] 176.
- 1963 wird die Fähre eingestellt, weil sie durch den zunehmenden Auto- und Busverkehr unrentabel wurde [9] 176.

Besitzer des Fährrechtes und Fährleute:

- Zwischen 1796 und 1844 im Besitz der Herren von Helmstatt [5].
- Zwischen 1853 und 1859 geht die Fähre vermutlich von den Herren von Helmstatt an die Gemeinde über [7].

Preise:

1891 kostet die Überfahrt für Einheimische 3 Pf. für Hin- und Rückfahrt; Fremde zahlen das Doppelte; Schulkinder und Amtsleute zahlen nichts [9] 175.

Literatur:

- [1] F. Liebig, Neckarelz Diedesheim. Zwei Dörfer am Schicksalswege unseres Volkes (Heidelberg 1972).
- [2] F. Liebig, 1000 Jahre Neckargerach. 1200 Jahre Guttenbach (Neckargerach 1976).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
- [5] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 69 von Helmstatt A 2022.
- [6] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 69 von Helmstatt A 1826.
- [7] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. 69 von Helmstatt A 1716.
- [8] K. Kollnig, Die Weistümer der Zenten Eberbach und Mosbach. Badische Weistümer und Dorfordnungen 4 (Stuttgart 1985).
- [9] K. Dussel, Kleine Geschichte der Neckarfähre Hochhausen. In: K. Dussel (Hrsg.), Haßmersheim. Die Geschichte der Schiffergemeinde und ihrer Ortsteile Hochhausen und Neckarmühlbach (Heidelberg 2013) 175-176.

Haßmersheim

N-88,1

Gemeinde: Haßmersheim

Landkreis: Neckar-Odenwald-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1330 angebliche erste Nennung der Fähre (nach Prüfung der zitierten Quellen ist dies aber nicht haltbar) [6] 5; [7] 172.
- 1411 wird angeblich durch den Pfalzgrafen von Rhein dem Ort Haßmersheim das Fährrecht bestätigt (es wird in der Publikation zwar eine Quelle angegeben, diese ist aber wohl eine Abschrift des 20. Jh. und damit nicht vertrauenswürdig, weshalb auf ein wörtliches Zitat verzichtet wird) [6] 3. 6.
- 1579 wird in der Diedesheimer Fahrordnung gesagt, dass Haßmersheim eine »*nehen*« besitzt; sollte der »*viel hochgedachte Churfürstliche Pfalz uff Moßbach zu reiben*«, können zur Unterstützung vor Ort die Fährleute aus Diedesheim mit der »*nehen*« hinzukommen, wenn aber die Fährleute aus Diedesheim zur Unterstützung nach Neckargerach ziehen, sollen die Fährleute aus Haßmersheim sich nach Diedesheim begeben [5] 263 ff.
- 1863 wird geplant, eine fliegende Brücke einzurichten [7] 172.

- 1875 wird eine eiserne Gierseilfähre eingerichtet [6] 10.
- Zwischen 1879 und 1884 erwirtschaftet die Fähre ein Defizit von 1.540,57 M. [7] 172.
- 1893 wird eine fliegende Brücke erwähnt [3] 100.
- 1900-1956 mehrere Darstellungen der Fähre [1] 11 ff.; [6] 10 ff.
- 1903 existiert eine fliegende Fähre [2] 144 f.
- 1922 werden zwei Masten für den Betrieb der Fähre als Hochseilfähre aufgestellt [6] 11.
- 1934 wird die Fähre in einem zweijährigen Tournus für 2.350 RM verpachtet [6] 12.
- 1935 Erstellung einer neuen Fährordnung nach der Fertigstellung der Neckarkanalisation, gleichzeitig wird die Fähre zu einer motorisierten Fähre umgerüstet, welche an einer Kette über den Fluss gezogen wird [6] 12. 15 f. 27; [7] 172 f.
- 1951 wird die alte Fähre mit Dieselmotor in die Nähe von Emmerich am Rhein verkauft und eine neue mit elektrischen Motor angeschafft; zudem wird die Fähre nicht mehr verpachtet, sondern von der Gemeinde betrieben [6] 15 f.; [7] 173.
- 2014 wird die Fähre nach Bau eines Fußgängersteiges eingestellt [4] 27; [6] 19. 56 ff.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Um 1650 war Nicolaus Pfladerer als Fährmann tätig, ihm folgt sein Sohn Johann Pfladerer als Fährmann nach [6] 7.
- Um 1900 werden als Fährleute Fam. Zimmermann genannt [1] 101.
- 1934 werden die Fährleute Schmitt und Metzger genannt [6] 12.
- 1945 werden als Fährleute Otto Kühnle, Ludwig Reinmuth und Albert Madert genannt [6] 15.

Preise:

1875 müssen ein Fußgänger 3 Pf., ein Reiter 18 Pf. und ein zweispänniger Wagen 23 Pf. zahlen [7] 172.

Sonstiges:

- In der Literatur sind umfangreiche Informationen zur Fährgeschichte nach 1950 und der Einbindung der Fähre in das kulturelle Leben des Ortes enthalten [6] 22 ff.

Literatur:

- [1] K. Angst / E. Göbel, Haßmersheim, Hochhausen, Neckarmühlbach. Bilder aus alter Zeit (Horb am Neckar 1991).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
- [4] D. König, Unikum wird eingestellt. Fährmann 002, April 2013, 27.
- [5] K. Kollnig, Die Weistümer der Zenten Eberbach und Mosbach. Badische Weistümer und Dorfordnungen 4 (Stuttgart 1985).

[6] F. Müßig, Die Geschichte der Haßmersheimer Fähre. Datensammlung zu Heimatgeschichte Haßmersheim am Neckar (Limbach 2014).

[7] K. Dussel, Haßmersheim und seine Fähre. In: K. Dussel (Hrsg.), Haßmersheim. Die Geschichte der Schiffergemeinde und ihrer Ortsteile Hochhausen und Neckarmühlbach (Heidelberg 2013) 172-175.

Böttingen

N-90

Gemeinde: Gundelsheim

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [2] 100.
- 1903 existiert eine Nachenfähre [1] 144 f.

Literatur:

- [1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Neckarmühlbach

N-92,2

Gemeinde: Haßmersheim

Landkreis: Neckar-Odenwald-Kreis

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1780/1781 wird eine Fähre genannt [3]
- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [2] 100.
- 1903 existiert eine Nachenfähre [1] 144 f.

Literatur:

- [1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
- [3] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 342 a Bü 98.

Gundelsheim

N-93,5

Gemeinde: Gundelsheim

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Fähre erwähnt [2] 100.
- 1903 existiert eine Fähre für Personen und Wagen [1] 144 f.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Heinsheim

N-95,8

Gemeinde: Bad Rappenau

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1658 Nennung einer Fähre [1] 22.

- 1893 wird eine Nachenfähre erwähnt [3] 100.

- 1903 existiert eine Nachenfähre [2] 144 f.

- 1954 besteht eine Nachenfähre, welche täglich von etwa 150 Pendlern zum Bahnhof benutzt wird [1] 9.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1658 befindet sich die Fähre im Besitz der Herren von Helmstatt [1] 22.

Literatur:

[1] G. Neuwirt, Geschichte des Dorfes Heinsheim a.N. (Karlsruhe 1954).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Offenau

N-98,6

Gemeinde: Offenau

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1535 Nennung einer Fähre, möglicherweise ist hier aber die Fähre von Bad Wimpfen (am Berg) gemeint [3] 18.

- 1539 wird eine Fährordnung erlassen, in der die Fährleute u.a. ermahnt werden, dass »Niemanden, den sie dieser oder jener seite sehen, hören oder wissen, der oder die geholt oder geführt sein will, er schrey, ruf, bitt oder begehrt, der sey zu fuß, roß, mit wagen, karren, vieh oder anderm, überwarten, stehen oder halten lasse [...] alles ohne verzug und einige außredt« [3] 283.

- 1893 wird eine Fähre für Personen und Fuhrwerk erwähnt [2] 100.

- 1903 existiert eine Nachenfähre [1] 144 f.

- Bis 1935 wird die Fähre als gestakte Nachenfähre betrieben, nach der Kanalisierung des Neckars wird die Fähre zu einer Ruderfähre umgerüstet [3] 284. 293.

- 1962 Ende des Fährbetriebes [3] 20. 295.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Mind. von 1789 bis 1824 ist Johann Adam Schott als Fährmann tätig, dieser rettet bei einem Hochwasser unter Einsatz seines Lebens mehrere Menschen und wird dafür mit der Verleihung der Offenauer Fischrechte belohnt [3] 299 ff.

- 1929 sind Konrad Weiß und sein Onkel Josef Schott als Fährmänner tätig [3] 284.

- 1952-1962 ist Georg Dehnich letzter Fährmann, ein Heimatvertriebener aus Ungarn und 1962 bereits 73 Jahre alt [3] 20. 295.

Preise:

- 1539 wird in der Fährordnung zur »Färcher-Taxe« festgelegt, dass der Preis nach »kleinem Neckar«, halbhochem und hohem Wasserstand gestaffelt sein soll; Fußgänger zahlen 1 Heller, also 0,5 Pfennig, ein Reiter 1 Pfennig, ein Wagen mit zwei Pferden 6, mit vier Pferden 10 Pfennig, für ein Rind sind 2 und ein Kalb 1 Pfennig zu zahlen, wobei der Viehtreiber kostenlos fahren konnte [3] 283.

- 1905 werden in einer neuen Fährordnung die Preise wie folgt festgelegt: Kutscher, Viehtreiber und Fuhrleute fahren kostenlos, jeder Passagier muss 3 Pfennige zahlen, 12 Pf. pro Pferd oder Großvieh, Schafe und Schweine kosten 3 Pf., ab dem zehnten Tier aber nur noch 2 Pf.; dies gilt nur für einen normalen Wasserstand bis 125 cm, bis 475 cm verdoppeln sich die Preise und darüber hinaus sind sie vervierfacht; Preise für Fahrten bei Nacht sind ebenfalls deutlich höher [3] 283.

Sagen zum Neckarübergang:

- Die Geschichte vom Fährmann und dem Hügebocher [3] 294 f.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[3] D. Kress, Offenau. Eine Darstellung der Gemeinde Offenau (Landkreis Heilbronn) in Geschichte und Gegenwart (Horb a.N. 2010).

Bad Wimpfen (am Berg)

N-99,5

Gemeinde: Bad Wimpfen

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1330 Nennung einer Fähre [4] 55.

- 1416 Nennung einer Fähre [4] 55.

- 1454-1458 wird ein umfassender Rechtsstreit zwischen den Brüdern Heinrich und Andreas Hagen (letzterer Vikar am Stift St. Peter) und der Stadt Wimpfen geführt; Erstere

erheben Ansprüche auf das Fahr, weil sie es von den Herren von Weinsberg erworben haben [3] 189; [4] 55.

- 1539 ist ein Fährordnung erhalten: »*Fergen ordnung*

Von wegen vilfältiger clagen so bey kurtzen jarn von meniglichem, reichen und armen, frembden und haymischen, biß auf diesen tag, gegen und wider eins erbarn raths lehen leut die fergen des fars undern Eulenberg irer der fergen etlicher unordnung halben fur und an gedachten ein erbarn rathe der statt Wimpfen gelangt, hatt gemelter ein erbar rathe alls der recht lehen und eygenthumbs herr oberberurts vars verer nachredt und clag so nit allain iren lehenleuten den obbenanten fergen, sonder auch ime dem rath und gemainer stat, und burgerschaft darauß kunftiglichen entsteen mochte, wie auch zum thail bereitsam vor der handt, zuvorkommen, diese ordnung wie nachvolgt furgenomen, sich dero mit zeitlichem rath und bedacht entschlossen, und will die auch also hiemit in craft dis briefs, den ersamen Dominico fergen, irem mitrathsfreunde Peter Hagen und Martin Gochssen, jetzigen fergen, und kunftiglichen allen iren erben und nachkomen, doch ime dem rathe obbenante solliche ordnung jeder zeit der notturft und gelegenhait oder gestalt der sachen nach, zumindern, meren, endern oder abzuthon vorbehaltlich, gemacht, gegeben und vestiglichen gegen frembden und haimischen zuhalten, und deren unverpruchlich nachzukomen, bey seiner des raths schwerer peen und straf geboten haben: Das der ferg, so die wochen das var hat, one verzug jedermann fueren und furderlich holen soll:

Zuforderst, und nach dem, ob schon all andere bewegnus hindan gesetzt weren, allein die botschaften, so etwan von kaisern, königen, fursten, hern, dem adel, stetten und gemains leuten gesanth pillich zu landt und zu wasser gefurdert werden sollen, und auß hinderung derselben boten und gesanthen mermalß groß nachtail und seumnuß, schwerer dapferer, wichtiger sachen entsteet, welches aber alles, geschwaigen des unrats, so mit der zeit, darauß erwachsen mochte, an ime selbs, wider die naturlich billigkeit und das gemain landrecht ist, darumb, so will ein erbar rath des orts der billichait zugeleben, und unrat zuverhueten, iren lehen mannen den fergen obbenant, auch dero erben und nachkomen, bey schwerer straf hiemit ernstlich gepoten haben, das sie die fergen, wer die jetzo sein, oder kunftiglichen an solich lehen komen werden, niemanden den sie dieser oder iener seits sehen, hören oder wissen, der oder die geholt oder gefurt sein will oder wöllen, er schrey, ruf, bitt oder beger, der sey zu fueß, roß, mit wagen, kerchen, vihe oder anderm, ubewarten, sten oder halten lassen, sondern es sey zue kleinen, mitteln oder grossen Neckern, der oder dieselbigen von stundt ane, so balt sie gebetten, begert, geschrien, oder gerufen haben, furen, holen und fertigen sollen, alles ane vertzug und einige außredt:

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 kleiner 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:

Item solichem cleinen Necker soll geben:

Item 1 heller ein mensch zu fueß,

item 2 pfennig ein mensch zu roß,

item 3 pfennig ein karch mit einem pferdt,

item 5 pfennig ein karch mit zweyen pferden,

tiem [item] 6 pfennig ein lastwage mit zweyen pferden, der wag sey geladen oder leer,

item 5 pfennig ein gemainer landtwag oder statgeschürr mit zweyen pferden,

item 8 pfennig ein lastwag mit dreyen pferden, leer oder geladen,

item 7 pfennig ein landtwag oder statgeschürr mit dreyen pferden,

item 10 pfennig ein lastwag mit vier pferden, leer oder geladen,

item 9 pfennig ein lanndtwag oder statgeschürr mit vier pferden,

item 1 batzen ein lastwage geladen, mit 5 oder 6 pferden, leer 1 ß pfennig,

item 1 ß pfennig ein gemainer landtwag oder statgeschürr mit fünf oder sechs pferden,

item 2 pfennig von einem oxsen oder rindt, der mann nichts,

item 1 pfennig der mann und ein milchkalb.

Und es soll mit der zal der oxsen so wagen ziehen gehalten werden, wie mit den pferden.

Weliches ein halb hemmiger Necker und was in selben der fergen belonung eins jeden farparn stucks sein solle:

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:

In solichern Necker soll geben:

Item 1 pfennig der fueßgenger,

item 3 pfennig der mensch zu roß,

item 5 pfennig ein karch mit eim roß,

item 8 pfennig ein karch mit zweyen rossen, dergleichen ein landtwag oder statgeschürr,

item 10 pfennig ein lastwag mit dreyen pferden, leer oder geladen,

item 1 batzen ein lastwag mit dreyen oder vier pferden, leer oder geladen,

item 10 pfennig ein landt oder statwag mit drey oder vier pferden, leer oder geladen,

item 2 böhmisch ein lastwag mit 5 oder 6 pferden, leer oder geladen,

item 18 pfennig der gemain landwag oder statgeschürr mit 5 oder 6 pferden,

leer oder geladen,

item 3 pfennig von einem oxsen und mann, dergleichen ein rindt,

item 2 pfennig vom milchkalb und dem mann.

Welches ein volhemmiger Necker sey, ist meniglichem kundt.

Und dieweyl umb ein cleins und unachtpars der fergen arbeit und muehe in einem volhemmigen Necker größer dann in dem halbhemmigen ist, so will ein erbar rathe, das es auch der belonung halben mit allen stuecken gleicher gestalt im vollen als im halb hemmigen wassergehalten werde:

Vom außlaufenden Necker:

Item 3 pfennig ein mensch in zimliehen außgeloffenen Necker,

item 4 pfennig der mensch im größten außgeloffnen Necker,

item 1 batzender mann zu roß im grossen Necker, im zimlichen 1 ß pfennig,

item 3 albus von eim karch mit eim pferdt,

item 4 albus von einem karch oder wagen mit zweyen, dreyen oder vier pferden,

item 5 albus ein wage mit 5 oder 6 pferden.

Und in solichem Necker ist kein unterschiedt under gemeinen landtwägen und den lastwägen.

Item 1 batzen der mann und ein oxhs oder rindt,

item 6 pfennig mann und ein milchkalb, im grösten ein albus.

Im brodeyß:

Item im brodeyß soll es der belonung halben am var mit allen puncten und stucken gehalten werden etwas dem halb hemmigen Necker gleich und gemeß, und ob von schwerin wegen, des farens und furtkommens die fergen jederzeit beschwert weren, mögen sie etwas, doch uber die gesatzte belonung des halb hemmigen Neckers nit mehr, dann uff ein jedes stuck ein heller oder nach erhaischender notturft und gestalt der sachen, ein pfennig in allweg der erbar und billichkeit gemeß und leydtlich. Datum Wimpffen uff dinstag quasimodogeniti, als man zalt nach Christi unseres lieben hern seligmachers geburt funfzehnhundert dreyssig und neun jar» [5] 152 ff.

- 1602 beträgt die jährliche Abgabe 20 fl., alle städtischen Fuhren sind kostenlos überzusetzen [3] 189.

- Mitte des 18. Jh. kommt es zu einem Streit zwischen Stift und Stadt, weil die Stadt ihr unteres Fahr durch die mittlere Fähre des Stifts beeinträchtigt sieht, woraufhin offenbar die Stadt das mittlere Fahr ebenfalls beeinträchtigt unter dem Vorwand, dass »Gauener, Zigeuner und ausge-rissene Soldaten dort passierten« [3] 377.

- 1903 existiert eine fliegende Fähre [7] 144 f.

- 1927 wird die Wagenfähre eingestellt [9] 297.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1330 vergibt Engelhard von Weinsberg das Erblehen der Fähre »*under unser burk*« (vermutlich eine Fähre unterhalb von Bad Wimpfen am Berg) für 8 Pfund Heller (vermutlich Erbpacht) an die Nachkommen von Berthold Bering [3] 63.

- 1331 und 1334 gibt Engelhard von Weinsberg seine Erlaubnis, dass Raban von Wagenbach für »5 Pfund ewig Geld«, also eine Art Pacht, die »*niedere Fahr*« in die Hände der Stadt gibt; dafür erhält Raban von Wagenbach 40 Pfund Heller [3] 63.

- 1454-1458 liegt das Fahr zur einen Hälfte in der Hand der Stadt Wimpfen, zur anderen Hälfte in der Hand der Brüder Heinrich und Andreas Hagen [3] 131. 189.

- 1458 erhalten als rechtliche Vertreter die Wimpfener Bürger Hans Ferwer und Adam Zan das halbe Fahr der Stadt für zehn Jahre zu 5 fl. Pacht jährlich »*und halten ihren Theil im Bau*« (vermutlich ist gemeint, dass die Fähr-ausstattung gepflegt werden soll) und geben es weiter an die Fährleute Depolts Fergen und Claus Fergen; diese müssen zu Weihnachten und zu Martini den Gerichtsleuten »*und anderen*« Fische (Umfang nicht bekannt) geben [3] 189.

- 1529 wird die städtische Hälfte des Fahrs an Dominicus Berg und Martin Gochß zu 5 fl. Pacht jährlich vergeben; der Wert der abzugebenden Fische wird mit 12 oder 14 Pfund angegeben; alle Ratsmitglieder sind kostenlos überzusetzen [3] 189.

Historiografie der Brücke:

- Für 829 wird vermutet, dass eine ursprünglich römische Brücke noch bestanden hat [3] 9.

- Um 1300 Zerstörung der Neckarbrücke durch Eisgang (Existenz nicht abgesichert) [1] 13; [5] 65.

- 1927 Fertigstellung der Hindenburgbrücke zwischen Bad Wimpfen (am Berg) und Bad Wimpfen (im Tal) [9] 284. 297.

- 1945 Sprengung der Brücke [9] 297

- 1953 Neubau der Brücke als Hohenstaufenbrücke [9] 297.

Sonstiges:

- 1300 sollen sich mit der Zerstörung der Wimpfener Brücke die Waren- und Handelsströme nach Heilbronn verlagert haben; es wird zwar 1303 das Privileg gewährt, die Brücke wiederaufzubauen, dieses wird jedoch nicht genutzt [2] 30; [8] 34.

Literatur:

[1] H.-R. Kahl, Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte der Reichsstadt Heilbronn im Spätmittelalter (Heilbronn 1994).

[2] C. Schrenk / H. Weckbach / S. Schlösser, Von Helibrunna nach Heilbronn. Eine Stadtgeschichte (Stuttgart 1998).

[3] L. Frohnhäuser, Geschichte der Reichsstadt Wimpfen, der Ritterstifts St. Peter zu Wimpfen im Thal, des Dominicanerklosters und der Hospitals zum hl. Geist zu Wimpfen am Berg (Darmstadt 1870).

[4] F. Battenberg, Repertorien des hessischen Staatsarchives Darmstadt. Bestand C 1 A. Urkundensammlungen und Kopiare (Darmstadt 2006).

[5] R. Jülch, Die Entwicklung des Wirtschaftsplatzes Wimpfen bis zum Ausgang des Mittelalters (Stuttgart 1961).

[6] A. Hafer, Wimpfen. Stadt-Raum-Beziehungen im spä-ten Mittelalter (Stuttgart 1993).

[7] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[8] A. Scheuerbrandt, Die Lande längs des Neckars bis zum frühen 19. Jahrhundert. In: G. Römer (Hrsg.), Der Neckar in alten Landkarten. Eine Ausstellung der Badischen Landesbibliothek (Karlsruhe 1988) 13-56.

[9] D. Kress, Offenau. Eine Darstellung der Gemeinde Offenau (Landkreis Heilbronn) in Geschichte und Gegenwart (Horb a. N. 2010).

Bad Wimpfen (im Tal)

N-100,9

Gemeinde: Bad Wimpfen

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1433 klagen die Fährleute bzw. Besitzer des oberen Fahrs, dass die Fähre des mittleren Fahrs über die Mündung der Jagst zur »spitzen« fährt und dadurch Fährgäste, die südlich der Jagst reisen, von der oberen Fahr abwirbt; dies wird den Stiftsherren nach einem pfalzgräflichen Entschluss verwehrt [1] 104.

- Mitte des 18. Jh. kommt es zu einem Streit zwischen Stift und Stadt, weil die Stadt ihr unteres Fahr durch die Fähre des Stifts beeinträchtigt sieht, woraufhin offenbar die Stadt das mittlere Fahr ebenfalls beeinträchtigt unter dem Vorwand, dass »Gauer, Zigeuner und ausgerissene Soldaten dort passierten« [1] 377.

- 1903 existiert eine fliegende Fähre [3] 144 f.

- Zu einem unbestimmten Zeitpunkt (ohne Jahr) zahlten die Fährleute jährlich als Pachtzins für die Fähre 20 Malter Hafer und für ihr Wohnhaus 1 Schilling an das Stift [1] 44.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1376 verleiht das Stift St. Peter in Bad Wimpfen die Fähre als Erblehen an den Fährmann Conzeln für eine Abgabe von 3 Pfund Heller jährlich; alle Angehörigen und Bediensteten des Stifts sind kostenlos überzusetzen; sie müssen die Schiffe im Bedarfsfall wie Baumaßnahmen am Münster oder in der Stadt für eine tägliche Leihsumme von 5 Schilling zur Verfügung stellen [1] 104.

- Bis zum Ende des 18. Jh. (vermutlich bis zur Säkularisierung) im Besitz der Stiftskirche [1] 189.

Historiografie der Brücke:

- Es wird vermutet, dass es bereits in römischer Zeit einen Brückenkopf gab; bei Baggerarbeiten wurden Teile einer Holzbrücke im Fluss gefunden, welche mittels 14C-Analyse in römische Zeiten datiert werden konnte [1] 9; [2] 51.

- 1622 Bau einer Schiffsbrücke durch General Tilly [1] 37.

Sonstiges:

- Die Fähre besitzt die Bezeichnungen das »Mittelfahr«, »Fahrt hinter dem Thal« oder »Ritterstiftsfahr« [1] 9. 37. 44.

- Es bestand wohl das Privileg, eine Brücke bauen zu dürfen, allerdings wurde dieses nie wahrgenommen [1] 37.

Literatur:

[1] L. Frohnhäuser, Geschichte der Reichsstadt Wimpfen, der Ritterstifts St. Peter zu Wimpfen im Thal, des Dominicanerklosters und der Hospitals zum hl. Geist zu Wimpfen am Berg (Darmstadt 1870).

[2] L. Hantsch, Durch Vergangenheit und Gegenwart der Stadt Bad Friedrichshall (Bad Friedrichshall 1961).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Jagstfeld

N-103,5

Gemeinde: Bad Friedrichshall

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Bad Wimpfen

Gegenüberliegende Gemeinde: Bad Wimpfen

Historiografie der Fähre:

- 1357 Erwähnung des Fahrs als »Jagesvelaer var« [1] 104.

- 1433 klagen die Fährleute bzw. Besitzer des oberen Fahrs, dass die Fähre des mittleren Fahrs über die Mündung der Jagst zur »spitzen« fährt und dadurch Fährgäste, die südlich der Jagst reisen, von der oberen Fahr abwirbt; dies wird den Stiftsherren nach einem pfalzgräflichen Entschluss verwehrt [1] 104.

- Im 18. Jh. finden sich angeblich keine Informationen zum oberen Fahr in den Urkunden [1] 189.

- Zwischen 1713 und 1751 wird die Fähre neu verliehen [3]

- 1903 existiert eine Pendelfähre für Personen und Wagen [2] 144 f.

- 1919 wird die Fähre durch ein Hochwasser zerstört [4] 115.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1375 verkauft der Heilbronner Bürger Cunz Nypperg seine Anteile an dem (vermutlich oberen) Fahr und dem Zoll für 48 Pfund Heller an die Stadt Bad Wimpfen [1] 74.

- 1433 ist das Lehen in der Hand von Hans von Erenberg und den Brüdern Kraft und Wolf von Kochendorf [1] 104.

- Vor 1713/1751 befinden sich zwei Drittel der Fähre im Besitz der Herren Greck von Kochendorf und ein Drittel in den Händen der Herren von Gemmingen (auf Babstadt) [3].

- 1915 ist Sebastian Hohl als Fährmann tätig [4] 115.

Sagen zum Neckarübergang:

- 1741-1747 existiert ein Einnahmeregister der Fähre zu Jagstfeld [3].

Literatur:

[1] L. Frohnhäuser, Geschichte der Reichsstadt Wimpfen, der Ritterstifts St. Peter zu Wimpfen im Thal, des Dominicanerklosters und der Hospitals zum hl. Geist zu Wimpfen am Berg (Darmstadt 1870).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 41.

[4] H. Riexinger, Bad Friedrichshall 2 (Bad Friedrichshall 1996).

[5] H. Görlich, Historische Ansichten von Bad Friedrichshall (Bad Friedrichshall 2012).

Kochendorf

N-104,5 / Kocher

Gemeinde: Bad Friedrichshall

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1295 erste Erwähnung eines Fahrs über die Kocher [7] 274.

- Um 1597 wird ein Viertel der Kocherfähre mit Schiffen und Bäumen für 160 fl. durch Peter Schickner und seine Frau Maria an Wolf Conrad Greck verkauft [1].

- 1735-1741 kommt es zum Streit über die Überfahrtgelder zwischen dem Fährmann der Herren von Saint-André und dem Deutschen Orden bzw. dessen Untertanen [3].

- Bis 1769 existierte offenbar ein Fährhäuschen auf der Kocherinsel [6] 47 ff.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Vor 1597 Peter Schickner und seine Frau Maria [1].

- Nach 1597 Wolf Conrad Greck (von Kochendorf) [1].

- Zwischen 1715 und 1758 befindet sich die Fähre in der Hand der Herren von Saint-André zu Kochendorf [2].

Historiografie der Brücke:

- 1763 wird eine steinerne Kocherbrücke geplant [4].

- 1768/69-1825 existierte eine Schiffsbrücke oberhalb des Mühlwehrs am Kocher [5]; [6] 47 f. 50.

- Ab 1825 existiert eine Steinbrücke über den Kocher [6] 47 f. 50.

Literatur:

[1] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 40.

[2] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 43.

[3] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 42.

[4] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 50.

[5] Online: Landesarchiv Baden-Württemberg, Sig. B 584 Bü 51.

[6] L. Hantsch, Durch Vergangenheit und Gegenwart der Stadt Bad Friedrichshall (Bad Friedrichshall 1961).

[7] Landesarchiv Baden-Württemberg (Hrsg.), Der Landkreis Heilbronn 1 (Ostfildern 2010).

Degmarn

Kocher

Gemeinde: Oedheim

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1524 Nennung einer Fähre [2] 319.

- 1752 Nennung einer Nachenfähre [1] 65.

Sonstiges:

Für den Ort Oedheim oberhalb von Kochendorf lässt sich nur eine Brücke, aber keine Fähre nachweisen. Hingegen existiert ein Hinweis, dass um 1752 in Degmarn, Gemeinde Oedheim, kurzfristig eine Nachenfähre eingerichtet wurde [8] 65. 156 f.

Literatur:

[1] A. Neher, Oedheim einst und jetzt. Chronik der ehemaligen Deutschordensgemeinde Oedheim (Waldsee 1912).

[2] Landesarchiv Baden-Württemberg (Hrsg.), Der Landkreis Heilbronn 2 (Ostfildern 2010).

Untereisesheim

N-105

Gemeinde: Untereisesheim

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1835 gehört zum Fährlehen auch ein 11 x 10 Fuß großes Häuschen mit steinernen Fußmauern und Fachwerkaufbau inklusive eines eisernen Ofens samt Ofenrohr; die Fähre wird für jährlich 140 fl. auf zehn Jahre verpachtet, welche allerdings nach einiger Zeit auf 115 fl. herabgesetzt werden [3] 111.

- 1844 wird für 525 fl. ein Wagenschiff durch den Heilbronner Schiffsbaumeister Bauhard gebaut, gleichzeitig wird ein Wagenschiff-Baufonds gegründet mit einem Startkapital von 2.900 fl. und einer jährlichen Einzahlung von 40 fl. bzw. später 68,75 Mark [3] 112.

- 1845 zahlt das Wasserbauamt 800 fl. an die Gemeinde, damit eine Bucht für die Überwinterung der Wagenfähre hergestellt werden kann; die Gemeinde baut die Bucht aber nicht, sondern vereinbart mit der Gemeinde Neckargartach, dass die Fähre dort für eine Gebühr von 12 fl. jeden Winter untergebracht werden kann [3] 112.

- 1857 ist der Pachtvertrag erhalten:

»1. Die Pachtzeit dauert 6 Jahre von Jakobi 1857 bis 1863;
2. das Pachtgeld ist vierteljährlich auf Martini, Lichtmeß, Georgi und Jakobi zu entrichten;

3. die Pächter haben das Fahrzeug nebst den dazugehörigen Gerätschaften und auf die Zeit der Heu- und Öhmdemte ein zweites Fahrzeug auf eigene Kosten anzuschaffen und stets in gutem Zustand zu erhalten;

4. auch das Fergerhäuschen instandzuhalten und das Ausweißen, Ziegelstoßen, Fensterreparaturen und Ofenputzen zu besorgen;

5. das Wagenschiff wird den Pächtern samt den dazugehörigen Gerätschaften (1 Schalbaum, 2 Hacken, 1 Streicher, die notwendigen Seile, 1 Anker) übergeben; die Kosten der Reparaturen hat die Gemeinde zu bestreiten;

6. die übernommenen Gerätschaften haben die Pächter am Ende der Pachtzeit wieder abzugeben; sie haben das Wagenschiff fleißig zu reinigen und unentgeltlich in den Winterhalt und von da wieder zurückzubringen. Die Kosten des Aufwärtsziehens durch Pferde bestreitet jedoch die Gemeinde;

7. in der Heu- und Öhmdernte werden den Pächtern nötigenfalls zwei Mann zur Unterstützung auf Kosten der Gemeinde beigegeben«; gezahlt werden 60 fl. pro Jahr [3] 111.

- 1863 ist der Pachtvertrag erhalten:

»1. Die Pachtzeit dauert 9 Jahre, Jakobi 1863 bis 1872.

2. Das Pachtgeld ist in vierteljährigen Raten zu entrichten und zwar auf Martini, Lichtmeß, Georgi und Jakobi.

3. Die Pächter sind verbunden, die Kommunikation zwischen dem linken und rechten Neckarufer so schnell als möglich herzustellen und bei Strafe von 2 Gulden bis 3 Gulden sich unter keinen Umständen von ihren Posten zu entfernen; mit gleicher Strafe werden Unannehmlichkeiten oder grobes Behandeln der Überfahrenden geahndet.

4. Die Pächter haben jeden Tag morgens eine halbe Stunde vor dem Tagläuten und abends eine halbe Stunde nach dem Abendläuten zum Überfahren auf ihrem Platz zu sein.

5. Die Pächter haben ihr Fahrzeug sowie die erforderlichen Gerätschaften hierzu auf ihre Kosten anzuschaffen; auch wird den Pächtern zur Bedingung gemacht, daß das Fahrzeug gut beschaffen sein muß, um den Erfordernissen zu entsprechen; ungeeignete Fahrzeuge sind nach dem Ermessen des Gemeinderats nicht zuzulassen. Über die Zeit der Heu- und Öhmdernte ist von den Pächtern ein zweites Fahrzeug zum ungehinderten Hin- und Herführen der Wiesenbesitzer parat zu haben.

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.

7. Bei der Pacht werden wegen der damit verbundenen Wagenschiffahrt zwei Teilhaber angenommen unter solidarischer Verbindlichkeit; von jedem ist ein tüchtiger Bürger als Selbstschuldner und Selbstzähler zu stellen.

8. Die Pächter haben von jedem Ortsangehörigen für das Überfahren bei gewöhnlichem Wasserstand hin und her 1 Kreuzer zu fordern, von Fremden hin und her 2 Kreuzer, bei hohem Wasserstand, wenn zwei Führer nötig sind, das Doppelte zu erheben; bei ausgetretenem Neckar darf nach den Umständen verlangt, jedoch keine unbilligen Forderungen gemacht werden; wenn Gefahr damit verbunden ist, bleibt es den Färchern überlassen, ob sie eine Fahrt unternehmen wollen oder nicht.

9. Es haben die Pächter frei hin- und herzuführen die Landjäger, Ortspolizeidiener, Transporte oder sonstige Boten bei Dringlichkeiten.

10. Den Pächtern wird von seitens der Gemeinde eine Vergütung nie gestattet sowohl bei überfrorenem Neckar als bei Hochwasser.

11. Die Pächter müssen gut präduziert und an körperlichen Gebrechen und Mängeln nicht leiden.

12. Ein Nachgebot wird nicht an genommen, im Falle der Pächterlös zu gering erscheint, wird eine nochmalige Verpachtung vorgenommen. Der Gemeinderat behält sich unter den drei zuletzt Bietenden die Wahl und die Genehmigung vor.

Bedingungen der Wagenschiffahrt:

1. Den Pächtern wird die Nähe samt den dazugehörigen Gerätschaften, nämlich ein Schalbaum, eine Streiche, ein Riemen und die nötigen Seile samt Anker übergeben, für deren Erhaltung sie verantwortlich gemacht werden. Die Reparaturen bestreitet die Gemeinde.

2. Vorgenannte Gerätschaften sind von den alten Pächtern den neuen zu übergeben. Das Wagenschiff ist von den Pächtern, solange es hier steht, fleißig und sorgfältig zu reinigen und dasselbe unentgeltlich in den Winterhalt und im Frühjahr zurückzubringen. Das Aufwärtsziehen durch Pferde hat die Gemeinde zu bestreiten.

3. Die Pächter haben an Jakobi die Nähefahrt zu übernehmen und bei jeder Verrichtung der Weidenbesitzer sie nach Genüge zu fördern, wozu auch die Pfafen- und Spitalwiesen gehören. Der Ertrag des Holzes im alten Neckarbett ist mit inbegriffen. Der Gebrauch der Nähe ist vom 1. November bis 15. März geschlossen und von da an wird in der Woche ein Tag zum Überfahren bestimmt.

4. Bei der Heu- und Öhmdernte, welches die Pächter unentgeltlich herüberzuführen haben, werden die Pächter streng auf schnelle und rasche Beförderung der Fuhren angewiesen und es werden denselben, wenn nötig ist, zwei Mann auf Kosten der Gemeinde beigegeben.

5. Sollte eine beständige Nähefahrt zustandekommen, so hebt sich die Pacht ohne eine Entschädigung auf«; gezahlt werden 129 fl. pro Jahr [3] 112 f.

- 1869 bitten die Fährleute darum, aus ihrer Pacht entlassen zu werden, weil die neue Bahnverbindung sehr viele Fahrgäste von der Fähre abziehen würde; die Fähre wird für 70 fl. neu vergeben [3] 114.

- 1882 wird die Fähre für 32 M jährlich verpachtet, das vorher enthaltene Fischwasser ist nicht mehr mitverpachtet, sondern wird separat vergeben; im Herbst wird das Wagenschiff durch ein Hochwasser bis nach Jagstfeld fortgerissen [3] 114.

- 1886 ist die alte Fähre unbrauchbar geworden und es wird eine neue Wagenfähre für 1.400 Mark durch die Haßmersheimer Schiffbauer Mathäus und Philipp Bauhardt gebaut, bezahlt wird dies aus dem Wagenschiff-Baufonds, welcher zu diesem Zeitpunkt 6.879,33 Mark enthielt; in der Winterruhe von November bis März wird

das Schiff jährlich im Heilbronner Winterhafen überholt und gewartet [3] 114.

- 1888 fallen für die Wartung der Wagenfähre im Winter in Heilbronn für das Teeren, Reinigen und Beaufsichtigen im Winterhafen 57,50 M an Kosten an [3] 114.

- 1890 beträgt die Summe für Reinigung und Aufsicht nur 10 Mark, dafür wird aber eine gründliche Überholung des Schiffes durch den Schiffbauer Siebert für 358,92 Mark vorgenommen [3] 114.

- 1893 wird eine Personenfähre erwähnt [2] 100.

- 1896 ertrinkt der Fronmeister und Flussaufseher Christian Huber nach Sturz von der Fähre in den Neckar [3] 114.

- 1897 wird eine Rollenfähre eingerichtet, dazu werden zwei 35 m hohe Balken aufgestellt und durch einen Draht verbunden, daran wiederum werden eine Umlenkrolle und ein Draht angebracht, mit dem der Nachen befestigt ist [3] 115.

- 1903 existiert eine Personenfähre [1] 146 f.

- 1911 erhält der Fährmann 50 Mark Wartegeld aus der Gemeindekasse für die Übernahme der Fähraufgaben [3] 115.

- 1925 wird nach dem Bau des Schleusenkanals, welcher nun den Hauptarm des Neckars bildet, die Fähre eingestellt [3] 115.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Vor 1655 befand sich die Fähre im Besitz der Herren von Lomersheim [3] 110 f.

- Ab 1655 befindet sich die Fähre im Besitz von Württemberg [3] 111.

- 1835 wird das Fährrecht für 800 fl. durch die Gemeinde angekauft; die Gemeinde verpflichtet sich, den Fährverkehr aufrechtzuerhalten, ohne dabei aber die Fahrtkosten zu erhöhen; Fährleute werden Johann Stutz und Jakob Hacker [3] 111.

- 1857-1863 pachtet Michael Horlacher ein Drittel der Fähre, Jakob Adam Schuh ein weiteres Drittel; die nötigen Bürgschaften werden von Philipp Huber und Ludwig Schuh gestellt [3] 111.

- 1863-1869 pachten Lorenz Stutz und Anton Stadelmaier die Fähre; die nötigen Bürgschaften werden von Martin Kolb und Elias Schuh gestellt [3] 111.

- 1869 pachten Christian Huber und Anton Stutz die Fähre [3] 114.

- 1882 pachten Karl und Wilhelm Schuh die Fähre [3] 114.

- 1911 ist Jakob Stadelmaier als Fährmann tätig [3] 115.

Preise:

- 1835 kostet die Überfahrt für Einheimische 1 kr. und für Fremde 2 kr., bei Hochwasser verdoppelten sich die Preise [3] 111.

Historiografie der Brücke:

- 1925 Errichtung eines Steges über den linken Arm des Neckars (der rechte ist durch die Schleuse überwindbar) [3] 115.

- 1945 Sprengung des Steges [3] 115.

- 1947 Neubau des Steges für 30.000 RM [3] 115.

Sonstiges:

- 1863 mussten im September fünf Handfröner durch die Gemeinde angestellt werden, um Kies zu entfernen und so einen Rinne zu schaffen, damit das Wagenschiff die Heuernte über den Fluss bringen konnte [3] 113 f.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[3] W. Angerbauer / R. Koch, Geschichte von Untereisesheim (Neckarsulm 1976).

Neckarsulm

N-107

Gemeinde: Neckarsulm

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Pendelfähre für Personen und Fuhrwerk erwähnt [3] 100.

- 1903 existiert eine Pendelfähre für Personen und Wagen [2] 146 f.

Historiografie der Brücke:

- 1579 Darstellung einer Brücke in der Nähe von Neckarsulm [1] 53.

Literatur:

[1] B. Griesinger, Neckarsulm. Die Geschichte einer Stadt (Stuttgart 1992).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Neckargartach

N-110

Gemeinde: Heilbronn

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Personenfähre am Drahtseil erwähnt [3] 100.

- 1903 existiert eine Personenfähre [2] 146 f.

- 1933 Abbildung der Fähre im Luftbild [1] 39.

Literatur:

- [1] H. Schmolz / C. Schrenk / H. Weckbach, Heilbronn aus der Vogelschau. Luftaufnahmen aus den Jahren 1906 bis 1991 (Weinsberg 1991).
- [2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).
- [3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Heilbronn

N-113

Gemeinde: Heilbronn

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- Für die Vorgeschichte werden zwei Furten in Heilbronn vermutet [10] 28.
- Für das Frühmittelalter wird ein Übergang/Furt im Bereich der späteren Brücke vermutet (mit Abbildung) [10] 33.
- 1146 Nennung eines »Portus« (Bedeutung ist vielfältig) [10] 34.
- Bevor 1333 der östliche Neckararm aufgestaut wurde, soll es dort eine Furt gegeben haben [9] 14.
- 1362/63 verbucht die Stadt »von der burger vare« 3,5 Pfund Einnahmen (vielleicht Fähre der reichen Familie Burger, welche im 15. Jh. viele Besitzungen in der Stadt hatte, oder Fähre am Standort der Burger Mühle im Norden der Stadt) [6] 19.
- 1529 erbittet Lauffen für einen Monat das »gros farschyff« aus Heilbronn [6] 19.

Historiografie der Brücke:

- Für die römische Zeit wird eine Brücke vermutet, da 1904 beim Bau des Karlshafens ein Knüppeldamm mit Kiesschüttung gefunden wurde [10] 28.
- 1303 erste bekannte Neckarbrücke [10] 36. 40.
- 1349 Errichtung einer hölzernen Brücke [9] 30; [12] 65.
- 1471 Errichtung einer steinernen Brücke [9] 41; [12] 65.
- Ab 1554-1557 immer wieder Darstellungen der Brücke [4]; [9] 20 ff.; [10] 162 ff.
- 1663 werden die Fährschiffe aus Besigheim durch Kriegsparteien entwendet, um eine Schiffsbrücke zu erstellen [1] 175.
- 1691 Zerstörung der steinernen Brücke durch Eisgang und Darstellung von zwei Schiffsbrücken [4] 8 ff.; [9] 41; [10] 96.
- 1697 Abtransport der Schiffsbrücke [11] 310.
- 1807 Neubau der Brücke [10] 45.
- 1945 Sprengung der Neckarbrücken [9] 178.

Sonstiges:

- 1300 sollen sich die Waren- und Handelsströme mit der Zerstörung der Wimpfener Brücke nach Heilbronn verlagert haben [9] 30 f.

- 1821 Öffnung des Neckars durch den Wilhelmskanal und damit erstmals wieder durchgehender Schifffahrtsverkehr [9] 78.

- Es existiert eine weitere Brücke, das Wäschbrücklein, welches aber nur auf eine Neckarinsel führt und nicht den gesamten Neckar überspannt [10] 146.

- Zum Sonderstatus von Heilbronn und der Unterbrechung der Schifffahrtsstraße [3] 15; [5] 16 ff.; [6] 19; [7] 150; [8] 82; [9] 34; [10] 35 ff.

Literatur:

- [1] F. Breining, Alt-Besigheim in guten und bösen Tagen. Denkwürdigkeiten einer württembergischen Kleinstadt (Besigheim 1925).
- [2] H. Schmolz / C. Schrenk / H. Weckbach, Heilbronn aus der Vogelschau. Luftaufnahmen aus den Jahren 1906 bis 1991 (Weinsberg 1991).
- [3] B. Klagholz, Die Industrialisierung der Stadt Heilbronn von den Anfängen bis zum Jahr 1914 (Heilbronn 1986).
- [4] M. Schefold, Alte Stadtansichten von Heilbronn (Stuttgart 1955).
- [5] K.-H. Mistele, Die Bevölkerung der Reichsstadt Heilbronn im Spätmittelalter. Eine sozialgeschichtliche Untersuchung an Hand der Steuerbücher des 15. und 16. Jahrhunderts (Heilbronn 1962).
- [6] H.-R. Kahl, Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte der Reichsstadt Heilbronn im Spätmittelalter (Heilbronn 1994).
- [7] C. Unz, Heilbronn und das mittlere Neckarland zwischen Marbach und Gundelsheim (Stuttgart 1991).
- [8] C. Schrenk / H. Weckbach, Aus der Heilbronner Stadtgeschichtsschreibung (Weinsberg 1988).
- [9] C. Schrenk / H. Weckbach / S. Schlösser, Von Heilbrunn nach Heilbronn. Eine Stadtgeschichte (Stuttgart 1998).
- [10] M. Dumitrache / S. Haag, Heilbronn (Heilbronn 2001).
- [11] J. Weiss, Geschichte der Stadt Eberbach am Neckar (Eberbach 1900).
- [12] R. Jülch, Die Entwicklung des Wirtschaftsplatzes Wimpfen bis zum Ausgang des Mittelalters (Stuttgart 1961).

Horkheim

N-117,5

Gemeinde: Heilbronn

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Klingenberg

Gegenüberliegende Gemeinde: Heilbronn

Historiografie der Fähre:

- Es wird eine Neckarfurt vermutet [1] 199.
- 1865 wird eine Fähre genannt [4] 304.
- 1893 wird eine Pendelfähre für Personen und Fuhrwerk erwähnt [3] 101.
- 1903 existiert eine Pendelfähre für Personen und Fuhrwerk [2] 146 f.

- 1910 Foto einer Fähre [1] 196.

Literatur:

[1] C. Schrenk / H. Weckbach / S. Schlösser, Von Heilbrunn nach Heilbronn. Eine Stadtgeschichte (Stuttgart 1998).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[4] H. Lindemann, Beschreibung des Oberamts Heilbronn (Stuttgart 1865).

Lauffen

N-124,7

Gemeinde: Lauffen

Landkreis: Heilbronn

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1483 Nennung eines Fergen [1] 40.

- 1529 erbittet Lauffen für einen Monat das »*gros farschyff*« aus Heilbronn [2] 19.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1483 Berchtlin Fergen [1] 40.

Historiografie der Brücke:

- 1682 wird in der Kieserschen Forstkarte eine Brücke dargestellt [3] Blatt 160.

- 1903 existiert eine gewölbte Brücke, aber keine Fähre mehr [4] 146f.

Literatur:

[1] M. Nummerger, Die Bürgerschaft der Stadt Lauffen am Neckar vor 1558 (Stuttgart 2002).

[2] H.-R. Kahl, Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte der Reichsstadt Heilbronn im Spätmittelalter (Heilbronn 1994).

[3] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Kirchheim am Neckar

N-132

Gemeinde: Kirchheim am Neckar

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Gemmrigheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Gemmrigheim

Historiografie der Fähre:

- 1598 Darstellung einer Fähre in der Schickhardtschen Neckarkarte [3] 154.

- 1893 wird eine Fähre für Personen und Fuhrwerk erwähnt [4] 101.

- 1897 Ende der Fähre [1] 81.

- 1945 wieder Aufnahme des Fährverkehrs [1] 81.

- 1950 Ende der Fähre [1] 82.

Historiografie der Brücke:

- 1897 Bau der Brücke [1] 81.

- 1945 Zerstörung der Brücke [1] 81.

- 1950 Fertigstellung der neuen Brücke [1] 82.

Literatur:

[1] J. Klooz, Kirchheim am Neckar. Geschichte in Bildern (Horb a. N. 1983).

[2] K. Meeuw, 1000 Jahre Kirchheim am Neckar (Ludwigsburg 2003).

[3] F. Bürkle, Der Neckar und Freiberg im Wandel der Zeit (Freiberg 1989).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Gemmrigheim

N-134

Gemeinde: Gemmrigheim

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Fähre erwähnt [2] 101.

- 1903 wird keine Fähre erwähnt [1] 144f.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Walheim

N-135

Gemeinde: Walheim

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1723 darf die Walheimer »*Winkelfahr*« die eigenen Bürger übersetzen, aber keine Fremden und auch kein »*Pfahlholz*«, die Walheimer müssen wohl das halbe Fergen- und auch das halbe Weggeld abgeben [3] 175.

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [2] 101.

- 1903 existiert eine Personenfähre [1] 144f.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).
[3] F. Breining, Alt-Besigheim in guten und bösen Tagen. Denkwürdigkeiten einer württembergischen Kleinstadt (Besigheim 1925).

Besigheim

N-136,8

Gemeinde: Besigheim

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1507 sollen die Lehensinhaber die Zufahrten zur Fähre in Ordnung halten und als Fährleute »*muntbare*« (erwachsene) Leute stellen; für den Erhalt eines Fährlaibes sollen sie jeden Bürger kostenfrei übersetzen, nicht aber mit Pferd und Wagen; Bürger aus Hessigheim und Ottmarsheim müssen einen Sri. Roggen geben; nicht durch den Vertrag Gebundene zahlen zu Fuß 1 hl., als Reiter 3 hl. und mit einem Wagen 6 hl.; Fremde zahlen insgesamt mehr; bei großem Wasser erhöhen sich ebenfalls die Kosten; an Gründonnerstag, Karfreitag und der Walheimer Kirchweih sollen die Fahrgäste von den Fährleuten an der Fahrwiese aufgenommen werden; bei Verstoß gegen diese Regelungen muss der Fährmann 1 Pf. 5 schil. bezahlen; der Fahrbezirk erstreckt sich in der Enz von der Walheimer »*Trenckhin*« (1555 »*Roßtrenckh*« genannt) bis zum weißen Rain und im Neckar von der Enzmündung bis zur Schleife unter Hessigheim [2] 174.
- 1514 wollen die Fergen durchsetzen, dass die Besigheimer ihnen statt eines Fährlaibes Geld geben, was abgelehnt wird; auch fordern die Fährleute, dass die Güter der Gemmrighemer neu vermessen werden sollen und entsprechend der Größe eine Bezahlung stattfinden soll, auch dies wird mit Verweis auf die Aufzeichnungen im Salbuch des Gotteshauses zu Hirschau oder des Stifts zu Backnang abgelehnt [2] 174.
- 1548 wird festgelegt, dass bei Baufähigkeit der Zufahrtsbrücke zur Fähre über den Nebenarm des Neckars die Kosten für die Neuerrichtung zu 2/3 von der Stadt und zu 1/3 von den Fergen gedeckt werden sollen; ist die Brücke einmal vollkommen hinweg, sollen die Fergen wie von alters her drei Dielen legen [2] 174.
- 1577 ist die Fähre auf einer Stadtansicht zu sehen [1] 65.
- 1598 Darstellung einer Fähre mit Fährhäuschen in der Schickhardtschen Neckarkarte [3] 154.
- Im 16./17. Jh. gibt es regelmäßig Streit mit Gemmrighemer Bürgern, weil die Fergen ihre Anlegestelle willkürlich verlegen und dadurch vermutlich die Äcker schädigen [2] 174.
- 1614 beschwert sich der Schultheiß von Gemmrighem beim Vogt von Besigheim, dass die Fährleute die Fähranlegestelle willkürlich verlegen und so die Felder geschädigt würden [1] 630.
- 1626 werden Äcker und Wiesen, geteilt in 16 Lose, als Teil des Fahrlehens genannt; die Fährleute müssen den Fürsten und jene in seinen Diensten zu Fuß, mit Pferd, Wagen und Karren kostenlos übersetzen; das Fahrlehen umfasst 11,5 Morgen Äcker, 0,25 Morgen 24 Ruten Wiesen und 5 Morgen 84 Ruten Gärten; diese sind zentfrei, entrichten aber teilweise einen Geldzins von 44 kr. und 10 kr. für Wachs und einen Fruchtzins an Roggen und Dinkel; Besigheimer Bürger mit Gütern auf der anderen Seite des Neckars werden mit »*Leib und Gut, Vieh, Pferden, Schiff (?) und Geschirr und dort erwachsenden Früchten*« kostenlos übersetzt, dafür zahlen sie je nach Ackergröße eine jährliche Abgabe; insgesamt erhalten die Fährleute an Roggen »*13 Scheff. 4 Sri 3,5 Imi 2 Ecklein 4 Viertellein*« aus Besigheim und nochmal »*6 Sri 1 Imi*« aus Walheim [2] 173 f.
- 1663 werden die Fährschiffe durch Kriegsparteien nach Heilbronn geführt, um eine Schiffsbrücke zu erstellen [2] 175.
- 1713 besitzt Walheim einen eigenen Nachen, um Leute über den Fluss zu bringen, wenn es, wie z. B. 1712, brennt oder für private Besuche auf der anderen Seite des Flusses; es ist ihnen aber verboten, Fährgeld einzunehmen [2] 175.
- 1723 gibt es Ärger mit der Walheimer »*Winkelfahr*«, weil es den Walheimern zwar gestattet ist, eigene Bürger überzusetzen, aber keine Fremden und auch kein »*Pfahlholz*«, weil dadurch der Stadt das Wegegeld entgehe; die Walheimer müssen wohl das halbe Fergen- und auch das halbe Weggeld abgeben; es wird auch genannt, dass die Fährleute für jede Fuhre Pfähle, die von Gemmrighem nach Walheim geschifft wurde, 4 kr. erhielten [2] 175.
- 1752 beschwerten sich die vier Fergen, weil das Fischerschifflein zu Walheim trotz Verbots regelmäßig und das Hessigheimer zu Marktzeiten Leute übersetzen; viele Besigheimer Güter auf der anderen Seite des Neckars sind nach Gemmrighem verkauft worden und bringen so den Fergen keinen Fahrroggen mehr ein; die Unterhaltskosten haben sich in den letzten 15 Jahren verdoppelt; sie hatten in den vergangenen zehn Jahren Ausgaben von etwa 600 fl. bei nur ca. 12 kr. Einnahmen pro Tag, weil zur Führung des großen Schiffes drei bis vier Männer nötig sind; Militärüberfahrten sind kostenlos, Fremde müssen zwar nur einmal bezahlen, aber wegen Übergepäcks muss oft zweimal gefahren werden [1] 630; [2] 175.
- 1809 wird versucht, die Fährpreise zu erhöhen, dieses wird aber zurückgewiesen, weil sie ohnehin schon höher sind als an anderen Orten [2] 175.
- 1830 klagt die Stadt gegen die Fährleute, weil diese Uferweiden widerrechtlich fällen, um sie im Fährhäuschen zu verheizen [1] 630.
- 1831 ist die Position der Fähre in einer Karte eingetragen [1] 627 f.
- 1845 klagen die Fergen, dass die Tarife zu niedrig seien; eine Erhöhung wird durch das königliche Oberamt abgelehnt [1] 630.

- Um 1850 Darstellungen einer Fähre mit zwei Kühen an Bord und eines Fährhäuschens [1] 623.
- 1856 ist die Stadt geneigt, die Fähre abzulösen, allerdings verlangen die Fährleute eine Summe von 8.000 fl., die Stadt hingegen ist nur zur Zahlung einer Summe von 3.200 fl. bereit [1] 217.
- 1860 stellt ein von der Stadt bestellter Rechtskonsulent fest, dass die Fährleute keine Ansprüche auf eine Entschädigung beim Bau einer Brücke hatten [1] 217.
- 1861 Rechtsstreit zwischen Stadt und Fährleuten wegen des Überfahrtgeldes für städtische Bedienstete [1] 217 f.
- 1863 wird versucht, einen Fährbetrieb bei Tag und bei Nacht sicherzustellen, die Stadt kann aber die Fährleute nicht dazu bringen, weil sie keine Handhabe besitzt [1] 219 f.
- 1868 wird die Fähre für 3.200 fl. abgelöst und der Fährdienst beendet [1] 221; [2] 234.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1626 ist die Fähre im Besitz des Herzogs von Württemberg, welcher das Lehen als Erblehen an acht Personen vergeben hat; diese müssen für die Fähren und das Geschirr selber aufkommen [2] 173 f.
- 1856 existieren 16 Teilhaber an der Fähre [1] 217.

Historiografie der Brücke:

- 1772 wird über den Neckarnebenarm (Neckarkanal) an der Stadt eine Brücke gebaut [2] 235.
- 1868 wird eine aus Heilbronn übernommene Brücke eröffnet [1] 221. 631.
- 1912 Neubau der Brücke über den Neckarkanal [2] 235.
- 1926 Bau einer neuen Betonbrücke [1] 632.
- 1945 Sprengung der Neckar- und Enz- Brücken [1] 625. 632.

Sonstiges:

- Zu einem unbestimmten Zeitpunkt (ohne Jahr) beschwerten sich die Fischer, weil die Fährleute unerlaubt das Ufer mit Pfählen sichern würden [1] 630.
- Zu einem unbestimmten Zeitpunkt (ohne Jahr) sollte ein Bäckermeister aus Stuttgart 30 kr. für die Überfahrt zahlen, bot 18 kr. und wurde dann für 24 kr. durch acht Fergen übergesetzt [1] 630.

Literatur:

- [1] T. Schulz / S. Benning / G. Bächler, Geschichte der Stadt Besigheim. Von der Vorgeschichte bis zur Gegenwart (Besigheim 2003).
- [2] F. Breining, Alt-Besigheim in guten und bösen Tagen. Denkwürdigkeiten einer württembergischen Kleinstadt (Besigheim 1925).
- [3] F. Bürkle, Der Neckar und Freiberg im Wandel der Zeit (Freiberg 1989).

Mundelsheim

N-144,7

Gemeinde: Mundelsheim

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Hessigheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Hessigheim

Historiografie der Fähre:

- 1543 kauft Hessigheim zum Ärger der Fergen in Ingersheim und Besigheim ein großes Fährschiff, welches am Schreierhof anlegt [1] 162.
- 1562 wird nochmals über die eingerichtete Fähre geklagt [3] 47.
- 1598 Darstellung einer Fähre mit Fährhäuschen in der Schickhardt'schen Neckarkarte [4] 154.
- 1688 wird von der Gemeinde »dem Schiffbauer von Eberbach ein Schiff aberkauft und darvor bezahlt worden 9 Gulden 30 Kreuzer«; »Der eine Bürgermeister Hans Merterer hat solches zue Heilbronn erkaufft, der deßwegen zur Zöhrung und Taglohn erhebt 30 Kreuzer. Jung Lorentz Ersten vor solch erkaufftes Schiff hierhero zu führen 1 Gulden 30 Kreuzer. Dem Fischer Jacob Winter und anderen Personen so solches helfen Laden einen Trunkh geben ... 28 Kreuzer«; die Fähre wurde wohl ohne festen Fährmann betrieben, da in dieser Zeit und auch später keine Fährleute in den Gemeinderechnungen auftauchen [1] 281 f.
- 1702/03 wird von einem »Fleckenschiff« gesprochen, vermutlich der Fähre zum benachbarten Flecken [1] 282.
- 1703 wird in einer detaillierten Skizze eines Kommission-Protokolls keine Fähre gezeigt [1] 259.
- 1716/17 wird das Fleckenschiff repariert; wohl alle 10 bis 15 Jahre war es nötig, das Schiff zu reparieren oder neu zu bauen; im selben Jahr wird das Schiff vermutlich durch Hochwasser fortgerissen und muss in Hessigheim für 30 kr. ausgelöst werden [1] 282.
- Ab 1746 werden von jedem Bürger mit Landbesitz aus der anderen Seite des Neckars pro Morgen und Jahr 4 kr. verlangt [1] 282.
- 1760 wird beim Schiffbauer Peter Heuß in Neckarweihingen ein Fleckenschiff mit folgenden Bedingungen bestellt: Länge 30 Schuh (ca. 9 m) und Breite auf dem Boden innen 2 Schuh (ca. 0,6 m). Der Nachen ist mit sechs Paar Kürben (Querhölzer) auszusteifen und die Wandungen sind mit Teer abzudichten; Lieferung innerhalb von drei Wochen, Preis 18 fl., davon 12 sofort, 6 bei Lieferung, dazu ein Maß Wein (1,8 l) [1] 282.
- Ab 1777/78 wird die verlangte Summe pro Morgen und Jahr auf 10 kr. erhöht [1] 282.
- 1823 beklagen sich die Fischer Gottfried Schreyer und Jung Jacob Sautter (beide gehören zum Schreyerhof auf der anderen Seite des Neckars), dass sie seit geraumer Zeit eine Fußgängerfähre von der Gemeinde übertragen bekommen haben, aber immer öfter Fußgänger auch durch andere übergesetzt werden; um dies zu verhindern, bitten sie darum, dass ihnen und ihren Nachkommen »für ewige Zeiten« das Fährrecht gegen einen jährlichen Fahrzins zugesichert wird; dem wird für eine jährliche Pacht von 1 fl. entsprochen und allen, welche keinen Besitz auf der an-

deren Neckarseite haben, das Übersetzen bei einer Strafe von 1 fl. verboten [1] 283.

- 1894 Darstellung einer Kahnfähre in einer topografischen Karte [1] 269f.

- 1899 mahnt das Oberamt Marbach die Regelung von 1823 an, weil der Ort Mundelsheim nie eine Fährgerechtigkeit besessen habe; auch wird die Überfahrt in einem schmalen Fischernachen ohne Sitzbänke als sehr gefährlich eingestuft; daraufhin wird eine neue Regelung zwischen der Gemeinde und den Fährleuten getroffen [1] 283.

- Zu Beginn des 20. Jh. wird die Fährstelle vom Ortszentrum flussaufwärts zum oberen Schreyerhof verlegt, vorher diente sie wohl als Wagenfähre vor allem dazu, die Treidelpferde überzusetzen [1] 264.

- 1903 existiert eine Personenfähre [5] 148f.

- 1914 ertrinkt Hermann Bäuerle bei der Fahrt mit dem Nachen vom Schreyerhof zur Schule [1] 285.

- 1971 wird das Fährrecht endgültig gelöscht [1] 283.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1688 ist die Fähre wohl im Besitz der Gemeinde [1] 281f.

- 1737 bezahlen die Fischer Hans Conrad Mehrer und Philipp Christian Schmid 1 fl. Pacht pro Jahr für das Schiff; sie mussten wohl die Bürger übersetzen, durften aber das Schiff auch zum Fischen benutzen [1] 282.

- 1794 wird das letzte Gemeindeschiff an Conrad Schrempf verkauft unter der Bedingung, dass er jeden Bürger mit Landbesitz auf der anderen Seite des Neckars pro Morgen und Jahr für 20 kr. übersetzt und bei Wasserbauten der Gemeinde das Schiff für 15 kr. pro Tag zur Verfügung stellt und in der Gemeinde benötigten Sand für 6 kr. pro Kasten (0,3 m³) überführt [1] 282f.

- 1823 wird die Fähre in private Hände verpachtet [1] 283.

- 1838 sind Gottfried Schreyer und Georg Abele als Fährmänner tätig [1] 264.

- 1899 geht die Fähre in den privaten Besitz von Christian Krämer und Ludwig Stahls Witwe über [1] 283.

- 1902 wird Wilhelm Bäuerle sen. als Fährmann genannt [1] 283.

- 1932 wird Wilhelm Bäuerle jun. als Fährmann genannt [1] 250.

Preise:

- 1823 zahlt pro Überfahrt jeder Bürger 0,5 kr. und jeder Fremde 1 kr., bei großem Wasser verdoppelt sich der Preis [1] 283.

- 1899 zahlt pro Überfahrt jeder Bürger 2,5 Pf. und jeder Fremde 5 Pf. [1] 283.

Sonstiges:

- Die Fährleute waren auch gleichzeitig als Fischer und Sandschöpfer tätig [1] 275.

Sagen zum Neckarübergang:

- Gedicht: Der Fährmann vom Schreyerhof [1] 286.

Literatur:

[1] H. Hopf, Mundelsheim. Weinort am Neckar (Mundelsheim 1995).

[2] R. Stein, Geschichte der Ortschaften Groß- und Kleiningersheim (Stuttgart 1903).

[3] K.-J. Leiprecht, 1200 Jahre Ingersheim (Ingersheim 1979).

[4] F. Bürkle, Der Neckar und Freiberg im Wandel der Zeit (Freiberg 1989).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

Kleiningersheim

N-148,2

Gemeinde: Ingersheim

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1555 behauptet Kleiningersheim, zusätzlich zur Fähre in Großingersheim seit 40 Jahren eine eigene Fähre zu besitzen und keine Kornabgabe an die Fährleute von Großingersheim entrichten zu müssen; dies wird anerkannt, die Kosten der Fähre sind aber von der Gemeinde zu tragen, und bei einer Strafe von 1 Pfund Heller (kleiner Frevel) wird verboten, Fremde überzusetzen; die Fergen von Großingersheim erhalten als Entschädigung jährlich 1 Pfund, 8 Schilling Heller [1] 160; [2] 50.

- 1598 mögliche Darstellung eines Fährhäuschens in der Stromkarte von Heinrich Schickhardt [2] 117f.

- 1713 Darstellung einer Fähre samt Fährhaus auf einer Planskizze [3] 299.

- 1740 klagt die Gemeinde Großingersheim beim vogtamtlichen Ruggericht, dass das Fährmonopol Großingersheim missachtet werden würde und auch Fremde über den Neckar gesetzt werden würden [2] 49.

- 1741 streiten die Kleiningersheimer den Vorwurf ab [2] 49f.

- 1742 wird erlaubt, dass Kleiningersheimer Fußgänger weiterhin übergesetzt werden dürfen, nicht aber Reiter und Wagen; zum Unterhalt der Großingersheimer Wagenfähre zahlen die Kleiningersheimer entweder 1 Pfund 8 Schilling oder 1 fl. 2 hl.; bei der jährlichen Verpachtung dürfen nun auch Kleiningersheimer auf die Fähre mitbieten; die Überfahrttaxen werden an die der Großingersheimer Bürger angepasst [2] 50.

- 1893 wird keine Fähre erwähnt [4] 101.

Literatur:

[1] R. Stein, Geschichte der Ortschaften Groß- und Kleiningersheim (Stuttgart 1903).

[2] K.-J. Leiprecht, 1200 Jahre Ingersheim (Ingersheim 1979).

[3] T. Schulz, Pleidelsheimer Heimatbuch (Horb a. N. 1994).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Ingersheim

N-150

Gemeinde: Ingersheim

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Pleidelsheim

Gegenüberliegende Gemeinde: Pleidelsheim

Historiografie der Fähre:

- 1448 wird eine Fähre in Großingersheim mit einer 1/4 Morgen großen Fährwiese genannt [1] 160; [2] 44; [4] 290. 302.
- 1488 wird eine Fähre in Großingersheim genannt [1] 160.
- 1491 wird eine Fähre in Großingersheim genannt [1] 160.
- Zu Beginn des 16. Jh. soll im Bereich der späteren Fähre eine Furt bestanden haben, welche im Verlauf des 16. Jh. verloren geht; dies ist aber als Widerspruch zu den Fährenennungen zu sehen [1] 159.
- 1536 wird eine 1/4 Morgen große Fährwiese genannt [2] 45.
- 1555 kommt es zum Streit wegen der Fähre in Kleiningersheim; daraufhin zahlt Kleiningersheim 1 Pfund 8 Schilling Heller jährlich an die Großingersheimer Fergen und darf damit eine Fähre betreiben; Fußgänger aus Kleiningersheim dürfen die Fähre in Großingersheim kostenlos benutzen, für Reiter, Wagen und Karren müssen sie aber zahlen [1] 160; [2] 50; [4] 300.
- 1572 beanstandet Herzog Ludwig von Württemberg, dass die 18 Inhaber des Fährlehens ihren Dienst nicht ordnungsgemäß verrichten würden; die Fährzufahrten würden nicht ordentlich gepflegt, sodass es sehr schwer sei, zur Fähre zu gelangen; die Fährleute entsprächen nicht von Erfordernissen, sie seien zu jung und schwach und untauglich; sie kassierten zu hohe Preise bei Fremden; das große Schiff sei ohne zwingenden Grund oft nicht einsatzbereit, um Reiter und Fuhrwerke überzusetzen; der Neckar habe durch ihre Schuld und Nachlässigkeit seinen Lauf verändert; insgesamt seien der gesamte Verkehr und Handel der Region sehr gestört worden; daraufhin zahlt die Gemeinde als neuer Lehensinhaber an die bisherigen Lehensnehmer 2.000 fl. für ihre Kosten an Fähre, Brücken und sonstigen Bauten aus (1.000 fl. auf Pfingsten und jeweils 500 fl. die zwei folgenden Jahre) und der Herrschaft auf Georgi 28 Pfund Heller jährlich als Zins; die Gemeinde zahlt weitere 25 fl. an die ehemaligen Fergen für die bereits erfolgte Herstellung des großen Schiffes; die Fergen müssen die alten und neuen Fährschiffe und Fischerboote samt den großen und kleinen Stangen abgeben [1] 160; [2] 45 f.
- 1598 Darstellung einer Fähre mit Fährhäuschen in der Schickhardt'schen Neckarkarte [2] 116 f.; [4] 286 ff.; [5] 154.
- 1659 wird die Fähre durch die Gemeinde Ingersheim auf zwei Jahre an Hans Jakob Kayser, Hans Reyer und Hans Stuber für eine Jahrespacht von 19 fl. verliehen [2] 48.

- 1670 wird ein neues Fährschiff angeschafft, weil das alte »*durch besagten Krieg*« (Dreißigjähriger Krieg) verloren ging; dieses macht die Gemeinde durch ein Ausschreiben den benachbarten Gemeinden und größeren Orten bekannt mit der Bitte, dies den Fuhrleuten, Reitern und Fußgängern mitzuteilen, damit Straße und Fähre wieder benutzt werden [2] 49.

- 1680 werden die Fährleute nochmals darauf hingewiesen, vom Morgen- bis zum Abendläuten an der Fähre zu sein; der Jahreszins wird auf 26 fl. festgesetzt [2] 49.

- 1682 Darstellung der Fähre und eines Fährhäuschens in der Kieserschen Forstkarte [2] 118 f.; [4] 288 ff.; [5] 15 Anlage 2.

- 1713 Darstellung einer Fähre samt Fährhaus auf einer Planskizze [4] 299.

- 1742 wird erlaubt, dass Kleiningersheimer Fußgänger weiterhin übergesetzt werden dürfen, nicht aber Reiter und Wagen; zum Unterhalt der Großingersheimer Wagenfähre zahlen die Kleiningersheimer entweder 1 Pfund 8 Schilling oder 1 fl. 2 hl.; bei der jährlichen Verpachtung dürfen nun auch Kleiningersheimer auf die Fähre mitbieten; die Überfahrttaxen werden an die der Großingersheimer Bürger angepasst [2] 50; [4] 292 f.

- 1830 Darstellung der Fähre in einer Detailskizze [5] 24.

- 1832 Darstellung der Fährzufahrten auf der Urflurkarte [2] 118. 120 f.; [4] 290 f.; [5] 22 ff.

- 1840 Darstellung der Fähre im Topografischen Atlas von Württemberg [2] 118. 122 f.; [4] 292 f.

- 1872 richtet Großingersheim die Fähre wieder ein [4] 302 f.

- 1894 wird eine Kahnfähre in einer topografischen Karte vermerkt [4] 292 f.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Im 15. Jh. ist die Fähre ein Lehen der Markgrafschaft Baden, später der Pfalz und Württemberg [1] 160.

- 1488 erhält Adam Kreß das Fahr- und Fischwasser sowie Wiesen auf dem Wörth als Erblehen von der Pfalz für einen Jahreszins von 15 Pfund Heller; er ist verpflichtet, einen zuverlässigen Fährknecht einzustellen, welcher die Fähre von einem Ave Maria zum anderen bedient und wasserbauliche Maßnahmen zum Schutz des Wörth vornimmt; die Fahrgeldforderungen gegenüber Fremden sollen angemessen sein und Einwohner Ingersheims kostenlos übergesetzt werden, dafür muss jeder Einwohner für sich und sein Gesinde jährlich einen Simri Roggen geben [1] 160; [2] 44.

- 1536 verleiht Herzog Ulrich von Württemberg das Fahr- und Fischwasser an die Gemeinde Ingersheim für einen Zins von 15 Pfund Heller, zu entrichten an die Kellerei Bietigheim; sie soll ein großes und ein kleines Schiff bereithalten und befähigte Personen einstellen, welche am Fahr sind, »*alsbald der Tag am Himmel kommt, und daran bleiben, bis sich Tag und Nacht wieder von einander scheiden*«; jeder Haushalt gibt einen Simri Roggen pro Jahr [1] 160; [2] 45.

- 1572/1573 erhält Ingersheim die Fährgerechtigkeit von Herzog Ludwig von Württemberg als Erblehen; die Gemeinde muss die Fähre mit einem großen und einem kleinen Schiff versehen; das Lehen darf nur an vier bis sechs zuverlässige Fergen vergeben werden; Fahrten der Herrschaft sind kostenfrei [1] 159; [2] 45 ff. 116.

- 1854 wird der Fährzins vom Kameralamt Bietigheim an die Gemeinde Großingersheim abgegeben [1] 86.

Preise:

- 1536 Fremde zahlen als Fußgänger 1 hl., als Reiter 4 hl., für einen leeren Karren 4 hl., einen vollen Karren 6 hl., einen leeren Wagen 8 hl. und einen beladenen Wagen 1 Schilling; bei Hochwasser richtet sich der erhöhte Preis danach, wie viele zusätzliche Fährleute an der Fähre nötig sind [2] 45.

- 1659 müssen Bürger bei normalem Wasser 1 kr. für das Übersetzen zahlen und bei Hochwasser 2 kr. [2] 48.

Historiografie der Brücke:

- 1862 wird eine nicht mehr benötigte Schiffsbrücke mit acht Tragschiffen aus Neckarweihingen angeschafft [1] 161; [2] 123; [4] 292. 302 f.

- 1872 wird die Schiffsbrücke durch ein Hochwasser zerstört und die Fähre wieder eingerichtet [4] 302 f.

- 1875 wird eine überdachte Holzbrücke errichtet [1] 161; [2] 123; [4] 303 f.

- 1945 Sprengung der Brücke [3] 30; [4] 166. 304; [5] 193.

- 1945 Wiedererrichtung der Brücke [4] 166.

- 1946 Verlust der Behelfsbrücke durch Hochwasser [4] 167. 304.

Sonstiges:

1749 wird die Fähre genutzt, um eine Uferbefestigung oberhalb von Beihingen in den Fluss zu rammen [5] 105 f.

1830 wird in einer Quelle mit Lageskizze genannt, dass »Das öftere Wechseln des Leinpfades von einem Ufer auf das andere, ist wegen des Durchreitens der Pferde durch den Neckar oder des Übersetzens derselben in einem Schiff äußerst beschwerlich und zeitraubend« [5] 84 ff.

Literatur:

[1] R. Stein, Geschichte der Ortschaften Groß- und Kleiningersheim (Stuttgart 1903).

[2] K.-J. Leiprecht, 1200 Jahre Ingersheim (Ingersheim 1979).

[3] F. Einkörn, Großingersheim. Erinnerungen in Bildern (Horb a. N. 1997).

[4] T. Schulz, Pleidelsheimer Heimatbuch (Horb a. N. 1994).

[5] F. Bürkle, Der Neckar und Freiberg im Wandel der Zeit (Freiberg 1989).

Beihingen

N-152,7

Gemeinde: Freiberg am Neckar

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1545 wird in einem Lagerbuch zwar keine Fährstelle erwähnt, dafür aber eine »Farwieß« [3] 134.

- 1554 wird in einer Quelle zur Schiffbarmachung des Neckars von einer »Furth zu Beyhingen«, wo »etlich große Böm verstreckht worden (sind), welche außgerombt müeßten werden«, gesprochen; Bürkle vermutet, dass eine saisonale Viehfurt mit Stämmen befestigt wurde, welche nun entfernt werden müssen [3] 134.

- 1566 werden in einer Urkunde »Fergen« genannt [3] 134.

- 1568 wird in einer Urkunde die Fähre erwähnt, »durch Beyhingen und daselbst mit dem alten ordentlichen Fahr über den Neckher uff Mundeisheim und von dannen ghen Hessianheim« [3] 134.

- 1598 wird in der Schickhardtschen Neckarkarte ein Fährhäuschen mit der Beschriftung »Fahr« dargestellt; vermutlich stand die Fähre dem Reit- und Fahrverkehr zur Verfügung, während Fußgänger den Steg nutzten; zusätzlich wird angegeben, dass der Fluss in diesem Bereich ca. 72 cm tief sei, »Zu under dem Steg hat ein Fahr und fürt so zweieinhalb Schuh dieff« [3] 13 Anlage 1.

- 1703 wird gesagt, »daß das Fahr allhier mit groß und Kleinem Schiff der Commun oder gemeinschaftlichen Flecken eigenthumlich zustehe, von dem Bürgermeister Arnpt angeschafft [...] und unterhalten (Schiffe usw.), solches aber jährlich an Weyhenacht unter etliche Bürger, die sich darum anmelden, verlohnt werde«; »das wegen starken Flusses, wodurch das Fahr fast ohnbrauchbar oder doch so verschlimmert worden, daß wo vorhin Ein Fährch gewesen, jetzt Zwey oder drey seyn müßen, das Bürgermeister-Amt denen Fährgern noch lohnen muß«, und dass die Fähre »von denen Herrschaften, außer daß es sowohl bey der Ritter- als Landschaft mit Steuer belegt, mit keinem oneribus (= Abgabe) beschwehrt« ist; die Fuhren der Herren von Gemmingen sind kostenlos, Fremde müssen ein »Fährg-Geld« zahlen [3] 135 ff.

- 1734/35 beträgt der »Fährger-Zinnß«, welchen die Gemeinde einnimmt, 225 fl.; im Vergleich dazu beträgt die gesamte Summe aller Einnahmen der Gemeinde 1.210 fl.; während der Vergabe der Fergen- und Fleckendiener-Pacht werden insgesamt 2 Imi 8 Maß (ca. 47 l) Wein ausgeschenkt, die Anzahl der anwesenden Personen ist nicht bekannt [3] 138.

- 1757 liegt eine umfangreiche »Fergenanweisung« vor: »Die Förgen wurden unter nachfolgenden Conditionen gedingt u. angenommen:

daß Sie durch Bezeugenden Eyffer u. Fleiß im nach hüten, auch freundliches Betragen gegen reisende u. Fremde das Fahr mehr in Auffnahm zu bringen (beliebt zu machen), sich beeyffern, insbesondere aber sich das Essen an das Fahr tragen lassen, und derjenige, so das nachhüten hat (als Fergan an der Reihe ist), sich nicht weit vom Fahr entfernen solle.

Das Schiff sollen sie alle Abend fleissig säubern, bei Vermeidung (von) 15 Kr Straffe so oft einer solches unterlässet.

Bey kleinem Wasser des alten Sails sich bedienen (Gebrauch wohl als Wurfseil u. zum Anbinden an den Pfahl), das neue hingegen nach dessen Gebrauch wieder trocknen u. verwahren. Den Zinns von halb Jahr zu halb Jahr, nehmlich auf Bartholomae (24. August) u. Weynachten richtig abzahlen, auch sonsten wie es fleißigen Leuten und Färchen gebühret, sich bezeugen und verhalten.

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. Nebst deme wurde ihnen wiederholter(maßen) eingeschärft, daß sie denen fremden höflicher begegnen, und keine Ursache zu Klagen geben sollen, wiedrigens jeder excedent (Übertreter) um 1 fl (= 3 Tagelöhne) strafflieh angesehen werden würde, deßwegen derjenige, so das Nachhüthen, hat sich nicht vom Fahr zu entfernen und überhaupt fleißiger als bißhero nicht geschehen in ihrem Dienst zu verhalten haben.

So solle sich keiner unterstehen, sein aigenes Vieh über den Neccar auf die Waide zu führen, sondern unter den Hirten zu treiben, vielweniger einig großes Viehe, als (wie) Pferd und Ochßen in dem kleinen Schiff hinüberzuführen, sondern des großen sich bedienen, ferner sollen sie auch Bey großem Gewässer des (angeschwemmt) Holzes und alles was auf herrschaftlichen oder bürgerlichen Güthern liegen bleiben möchte sich gänzlich enthalten und niemanden etwas entwenden:

Bey 1 frevel Straff von jedem Färger welchem allen sie getreulich und fleißig nachzukommen mittelst gegebener Hand Treu u. angelobung an Gerichts Staat nicht nur zugesagt, sondern auch zu dessen mehrerer Versicherung eigenhändig unterschrieben

gez. Andres Mansperger, Caspar Bahret, Albrecht Kroll, Hanns Jerg Geiger, Friederich Geiger, Andres Glock« [3] 143 ff.

- 1757/58 liegt eine umfangreiche Zusammenstellung aller nötigen Ausbesserungsarbeiten »an denen Förgerhäuslen«, also einem Wohnhaus auf der Gemeindeseite und einer Holzhütte auf der gegenüberliegenden Seite, vor und ebenfalls eine umfassende Reparaturliste für die Fähren:

»Auf beede Schiff verwendet:

Johann Seybold, Schmied, hat folgendes verdient: 1 Hacken zum Schuzbtritt in dem großen Schiff zu verfertigen – 6 Kr

1 Band zusammen geschweist im großen Schiff und 16 Nägel dazu geben – 16 Kr

David Unterkofler, Schmied, hat an eine Winden, gnädiger Herrschaft von Schertel zugehörig, so zum großen Schiff

gebraucht unnd auch daran verbrochen worden, einen neuen Wellbaum gemacht, den Tribel erlegt die Winden eingebunden dißwegen verdient – 1 fl 30 Kr

Johann Seybold, Schmied, verfertigte zum großen Schiff 300 große Schiffsnägel, was vor dem selben à 50 Kr/100 zahlt worden – 2 fl 30 Kr

ebenso wurden vor 150 Stck dergl. Nägel zum kleinen Schiff a 30 Kr/100 zahlt – 45 Kr

Sodann erhielt er Seybold vor 15 große Nägel zu der Bruckhen (Landebrücke) – 15 Kr

1 dergleich (Kettenglied) am großen Schiff – 4 Kr

2 wieder dergleichen – 8 Kr

1 ebenso ans kleine Schiff – 3 Kr

1 ebenso ans große Schiff – 4 Kr

Hansjerg Dambach, Schmied, verdiente vor 1 Ring und 1 Klover ans kleine Schiff zum anschließen – 4 Kr

1 Dergleichen an die große Schiffsketten – 7 Kr

1 Schließ an die kleine Schiffsketten – 2 Kr

2 große Spizband an die Schiffsbrücke – 10 Kr

13 große Nägel darzu – 13 Kr

Obiger Schmied Dambach verfertigte noch weithens 1050 Stck Nieten zum kleinen Schiff à 22 Kr das 100 – 3 fl 51 Kr
1475 Stck Nieten zum großen Schiff à 22 Kr das 100 – 5 fl 24 Kr 3 He

Dem Schmied David Unterkofler wurde vor 4 Spizband, so derselbe an das große Schiff verfertigt bezahlt – 30 Kr

Johannes Luz, Wagner, hat mit Ausbeßerung Beeder Schiff in allem 7 ½ Tag zugebracht und 1 fl Lohn zu erhalten – 7 fl 30 Kr

Hanns Jerg Luz, Wagner, hat ebenmäßig (gleichfalls) mit Ausbeßerung Beeder Schiff hingelegt, weßwegen demselben tägl. à 1 fl gelohnt werden – 7 fl 30 Kr

Johannes Beuttenmüller, Rechner, hat Bey ausbeßerung Beeder Schiff 3 ½ Tage zugebracht und 24 Kr zu verrechnen – 1 fl 24 Kr

Johannes Lang hat Bey Ausbeßerung Beeder Schiff 3 ½ Tage hingelegt und à 24 Kr einzubringen – 1 fl 24 Kr

Zum großen Schiff wurden den 14. Mart (März) 1757 ein neues Sail von Bart (vielleicht aus Marbach) und darvor ausgelegt – 32 Kr

zu einem Schiffskütt seyend 1 ½ Pfund Salben in Pleidelsheim erkaufft und darvor zahlt worden – 15 Kr

Summa Summarum Beede Schiff verwendet – 32 fl 45 Kr 3 He« [3] 140 f.

- 1758 liegt ein Briefwechsel zwischen Amtmann Wagner und dem Schertlinschen Amtmann Reuß in Geisingen vor, bei dem es um Beschwerden über die Fährleute geht, u. a. um »Verzögerlichkeit, Grobheit und schlechte Anstaltung«, diese seien bereits im Jahr davor »mit dem Thurm abgestraft« worden, Reisende hätten eine volle Stunde auf den Fährmann Andreas Kroll warten müssen, u. a. weil dieser erst hätte warten wollen, bis sich mehrere Fahrgäste an der Fähre eingefunden hätten, insgesamt sei einer »so prompt (pünktlich) und faul wie der andere«; es wird empfohlen die Fährleute mit 5 fl. und, wenn Ähnliches wieder

passieren würde, alle »um 10 fl gemeinschaftlich Strafen« zu belegen, wie dies auch an »all anderer Ortben an gantzen Neccar-Strohm auch (üblich) seye«; Reuß antwortet daraufhin, dass er von einer Bestrafung aller Fährleute absehen, vielmehr beim nächsten Gerichtstag die Schuldigen ausfindig machen und zur Rechenschaft ziehen möchte, aber nicht die Unschuldigen; schlussendlich werden alle Fährleute zu einer Zahlung von jeweils 1 fl. Strafe verurteilt, bei Wiederholung wird mit einer Strafe von 5 fl. gedroht, und es wird nochmals betont: »sollen sie Nachts vor 10 Uhr sich beyrn Fahr aufhalten und nicht entfernen« [3] 145 f.

- 1758/59 beträgt der Kaufpreis für das kleine Schiff 60 fl.; es ist ebenfalls eine umfassende Rechnung zu den Reparaturkosten und verwendeten Baumaterialien der Fähre erhalten:

»Melchior und Johannes Fischer, Beede Maurer haben an dem großen Pfeil 2 Tage gepflastert à 26 Kr – 1 fl 44 Kr auff beede Schiff verwendet

Für Schiffsnägel, Herstellung einer Schiffsbrücke (= Landebrücke) Für das große Schiff – 3 fl 36 Kr

dsgl. - 2 fl 19 Kr 3 He

dsgl. f. Nägel, Kloben, sowie für die Ausbesserung des kleinen Schiffs durch Georg Michel Holdermann, Schiffbauer von Steinbach (b. Neckarzimmern) – 9 fl 44 Kr

dsgl. Saillieferung für das große Schiff 29 Pfund à 20 Kr – 9 fl 40 Kr

dazu 4 Pfund Schmatz oder Bech (= Pech) darein verschmiert – 50 Kr

dazu reparierung des großen Schiffs 5½ Tage selb dritt a 1 fl – 16 fl 30 Kr

400 Sendeleisen 100 große und 100 kl Schiffsnägel – 3 fl 8 Kr

1150 Schiffsnieten – 4 fl 13 Kr

Holdermann liefert Schiff (kleines), welches vom Gericht u. Rath dem Accord gemäß erfunden – 60 fl

dazu Sail – 12 fl 30 Kr

Mittagessen für den Schiffbauer bei Rößlinswirth David Canzen – 1 fl

Sonstiges – 3 fl 45 Kr

Kleineisenzeug und für das Zurückholen des bei großem Gewässer zur Nachtzeit loß gewordenen und fort geschwommenen großen Schiffs bis Ingersheimer Rank zusammen – 6 fl 58 Kr

Da großen Wagenschiff ebenfalls beginnt abgängig u. unbrauchbar zu werden, also wurde durch Gericht u. Rath beschlossen ein anderwärttes großes Wagenschiff mit mehrgedachtem Michel Holdermann folgendermaßen zu veraccordieren«, u. a. mit folgenden Bedingungen:

»2. solle der Saum sowohl als das Schiff mit eisernen Nägeln wohl verwahret sein

3. muß solches wohl gedarrt (geteert) und der Schiffsbauer die Darre ahnentgeltlich darzu geben

4. Franco Lieferung bis Jacoby (25. Juli) 1759 zum Preis von 215 fl

5. Verweigerung der Abnahme, wenn Schiff nicht so verfertigt, wie angegeben

6. Abschlagszahlung 1/3 vor Lieferung 71 fl. 35 Kr.« [3] 139 ff.

- 1760 wird eine Fähre für 210 fl. an sechs Bürger verliehen; die Anschaffung der Wagenfähre kostet 215 fl.; nach Lieferung der Wagenfähre, beim Beschlagen, bei der Versteigerung und bei der »Amtsübergabe« an die Fährleute wird jedes Mal Wein gereicht (insgesamt ca. 80,1 l Wein), »am 20. Juni alß das neue große Wagenschiff angekommen, wurde verzöhrt – 1 Imi 8 Maß,

den 9. Juli alß das große Schiffbeschlagen worden, dessen Handwerksleuthen zum Unteressen – 4 Maß,

Bei Versteigerung des (alten) großen Wagenschiffs durch Gericht u. Rath u. diejenigen, so darauf geschlagen, aufgangen – 1 Imi 5 Maß,

den alten und neuen Förgen bei der neuen Annahme u. vieles andere mehr – 1 Imi 1 Maß« [1] 158; [3] 139. 143.

- 1762-65 liegt die Pachtgebühr bei durchschnittlich 140 fl. (allgemein sind die Angaben in der Literatur zu den Pachtgeldern recht umfangreich) [3] 149.

- 1764 beklagt sich der Bürgermeister über die Fährleute; das Pachtgeld beträgt 140 fl. [1] 187.

- Vor 1765 existierte auf beiden Seiten des Neckars ein Fährhäuschen [1] 189.

- 1765 zahlt der Pächter noch vor der Fertigstellung der Brücke 70 fl. [1] 189.

- 1773/74 wird wegen Problemen mit der Brücke der Fährbetrieb wieder aufgenommen [1] 190.

- 1778/79 werden beim Schiffbauer Peter Heuß in Neckarweihingen ein Wagenschiff mit 50 Schuh Länge und ein Leutschiff mit 36 Schuh Länge für 280 fl. bestellt und die Fähre wiedereingerichtet; sie wird für drei Jahre an sechs Bürger verpachtet für etwa 300 fl. jährlich; diese dürfen sich insgesamt sechs Gehilfen suchen, wobei sie neben der Geschicklichkeit auch auf die Bedürftigkeit der Leute achten sollen; Beihinger haben freie Fahrt, Pleidelsheimer zahlen teilweise nur den halben Preis [1] 190.

- 1780-1800 liegt die Pachtgebühr bei durchschnittlich 240 fl. [3] 149.

- 1781 wird ein zweites Fährhäuschen auf der anderen Neckarseite genannt [3] 151.

- 1787 hatte das Wagenschiff eine Länge von 55 Schuh (ca. 16,50 m), eine Breite von 11 Schuh (ca. 3,3 m) und eine Höhe von 3 Schuh (ca. 0,9 m); dies würde laut Literatur bei einer Eintauchtiefe von 0,50 m und Abzug des Eigengewichts eine Tragfähigkeit von ca. 6500 kg bedeuten, also zwei beladene Wagen mit je 2000 kg und vier Pferde mit je 625 kg [3] 139.

- 1790 muss ein neues kleines Fährhäuschen (Wartehäuschen) gebaut werden, weil das alte durch Hochwasser fortgerissen wurde; die Kosten belaufen sich insgesamt auf 19 fl. [3] 151.

- 1792/93 hatte das kleine oder Leutschiff eine Länge von 34 Schuh (ca. 10,2 m), Breite von 3 Schuh 1 Zoll (ca. 0,9 m)

und Höhe von 2 Schuh 3 Zoll (ca. 0,65 m); dies würde laut Literatur bei einer Eintauchtiefe von 0,40 m und Abzug des Eigengewichts eine Tragfähigkeit von 950 kg bedeuten, also acht bis zehn Personen [3] 139.

- 1800-1816 liegt die Pachtgebühr bei durchschnittlich 300 fl. [3] 149.

- 1803 wird umfassend über eine Gerichtssitzung berichtet, in der gegen zwei Personen verhandelt wird; diese hatten nach durchgezertem Abend eigenständig die Wagenfähre entwendet und wollten sich, zwei Pferde und einen Leiterwagen übersetzen; dabei ging die erste »Förgerstange« verloren und die Fähre war nicht mehr zu kontrollieren; die Personen sprengten daraufhin die Pferde und den Wagen in den Neckar und ließen das Schiff schwimmen, wobei auch die andere Stakstange verloren ging; dabei entstanden für das Suchen, Auffangen etc. der Fähre Kosten in Höhe von 4 fl. 30 kr. (zum Heraufziehen der Fähre von Kleiningerheim zurück werden zehn Personen benötigt); die Angeklagten werden zu Zahlungen in Höhe von 11 fl. 36 kr. verurteilt [3] 146 ff.

- 1805 werden die Maße für das Wagenschiff von 1787 nochmals genannt [3] 139.

- 1816-1819 liegt die Pachtgebühr bei durchschnittlich 210 fl. [3] 149.

- 1817 muss das Fährhäuschen nach Hochwasserschäden wieder neu aufgebaut werden [3] 151.

- 1820-1830 steigt die Pachtsumme fast kontinuierlich von 290 fl. auf 365 fl. [3] 149.

- 1831-1848/49 liegt die Pachtgebühr bei durchschnittlich 325 fl. [3] 149.

- 1832 wird auf einer Flurkarte auf beiden Seiten des Neckars ein Fährhäuschen dargestellt [3] 150.

- 1836 wird verlangt, dass die Fährleute auch nachts an der Fähre anzutreffen sein und im Fährhaus schlafen müssen [3] 150.

- 1841 wird das Fährhäuschen neu gebaut; es besteht vermutlich aus einem kleinen Vorraum mit Nische und einem Hauptraum mit Ofen, Bank, Tisch, Stühlen und zwei Lagerpritschen (Rekonstruktionszeichnung vorhanden) [3] 152 f.

- 1846 beträgt der Kaufpreis für das kleine Schiff 124 fl. [3] 139.

- Bis 1847 wurde die Fähre jährlich am 28.12. versteigert; es mussten sich die »Liebhaber selbst vor der Verhandlung in Rotten von sechs Mann ein(zu)teilen« und so als Gruppe auf die Fähre bieten; die Pachtsumme musste in zwei Raten (z. B. 1803 und früher), in drei (z. B. 1815) und ab 1845 in vier Raten bezahlen werden; bei verspäteter Zahlung werden Verzugszinsen in Höhe von 5 % gefordert; dafür wird auch regelmäßig bei längeren Hochwassern, Missernteperioden (wegen geringerem Verkehr) oder Ausfall wegen der Reparatur der Fähre das Pachtgeld geschmälert [3] 148.

- 1848/49-1862 liegt die Pachtgebühr bei durchschnittlich 185 fl., vermutlich u. a., weil der Bau einer Eisenbahnlinie

sich negativ auf den Fährübergang auswirkte [3] 149 f.

- 1857 beträgt der Kaufpreis für die Wagenfähre 680 fl. [3] 139.

- 1862-1872 fällt der Pachtkurs nach Bau der Pleidelsheimerbrücke auf durchschnittlich 92 fl. [3] 149.

- 1873-1876 wird die Fähre nur noch kostenlos vergeben [3] 149.

- 1875 wird die Fähre nach Fertigstellung der Brücke eingestellt [3] 150.

- 1945 wird nach Sprengung der Brücke und Hochwasserverlust des Notsteges für kurze Zeit eine Fährverbindung eingerichtet [3] 150.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Mitte des 16. Jh. befindet sich das Fährlehen vermutlich schon in der Hand der Gemeinde [3] 134.

- 1702 ist die Fähre wohl direkt im Besitz der Gemeinde und wird an die Bürger für etwa 20 fl. jährlich versteigert [3] 135.

- 1734/35 wird die Fähre von sechs Fährleuten ersteigert (in Klammern das Alter zum Zeitpunkt der Ersteigerung): Michel Betz, Bernhard Bemmerle (50), Jung Jacob Geiger (54), Alt Jacob Geiger (55), Jacob Glockh und Marx Walter (26) [3] 138.

- 1757 wird die Fähre von sechs Fährleuten ersteigert (in Klammern das Alter zum Zeitpunkt der Ersteigerung): Andres Mansperger (33), Caspar Bahret (40), Albrecht Kroll (30), Hanns Jerg Geiger (39, Neffe von Jung Jacob Geiger), Friederich Geiger (23, Sohn von Alt Jacob Geiger), Andres Glock (24, Sohn von Jacob Glockh) [3] 145.

- 1872-75 sind Georg Friedrich Geiger und Georg Oberhans mit »Consorten« als Fährmänner tätig [3] 153.

Preise:

- 1703 müssen bei »ordinari oder kleinem Wasser« Fußgänger 1 kr., Reiter 4 kr. und Wagen mit sechs Pferden 12 kr. zahlen; »Bey großem Wasser aber ist kein gewisser Tax, sondern die Fährger werden erinnert, mit den Rey-Benden Fuhrleuthen die Billigkeit zu tractieren«; [3] 138.

- 1710 ist eine Fährpreisordnung erhalten:

»Mit dem kleinen Schiff von einem Menschen herüber und hinüber jedesmal 1 Kr.

wann aber das Wasser völlig das 2 Mann fahren müssen ist 2 Kr.

lauft aber der Neckher gar über hat es keine Tax, doch sollen die Fährger in diesem Fall die Billigkeit thun (nach billigem Ermessen den Preis festsetzen)

Mit dem Großen Schiff mit Einem Pferd herüber und hinüber sambt dem Mann bei ordinari Wasser jedesmal 4 Kr.

von Einem Karch (einachsigt) mit Einem Pferd 5 Kr.

von Einem Wagen mit 2 Pferdten 8 Kr.

von Einem Wagen mit 3 oder 4 Pferdten jedesmal herüber oder hinüber 10 Kr.

Von Einem Wagen mit 5 oder 6 Pferdten 12 Kr.

Wann das Wasser gstadtvoll (bordvoll) oder mittelmäßig schlagen die Fährger nach proportionder Fuhr, Ein, zwey auch vier Kreuzer drauff.

Gehet aber der Neckher aus (tritt über die Ufer), hat es die Bewandtnus wie mit dem kleinen Schiff und also keine Taxa.

Von Einem Salzführer nehmen die Fährgen 2½ Kr.

von Einem Ochsen samb dem Mann 4 Kr.

mit einem Rindt oder Kuh 3 Kr.

Milchkalb oder Schwein 2 Kr.

Schaaf vom Stückh 1 pfenning (1/3 Kr.) durchgehendts.

Nota: Dißes versteht sich allemal einfach zu führen, entweder herüber oder hinüber« [3] 136 ff.

Historiografie der Brücke:

- 1598 wird neben dem Fährhäuschen in der Schickhardtschen Neckarkarte eine ca. 69 m lange Brücke dargestellt, welche auf Pfeilern ruht [3] 13 Anlage 1.

- 1607 Erwähnung des Steges als Fischereigrenze in einem Rechtsstreit (Bauzeichnung erhalten) [3] 154 f.

- 1765 wird eine Schiffsbrücke errichtet [1] 187; [3] 160 ff.

- 1769 wird die Schiffsbrücke durch Hochwasser fortgerissen, aber wiederhergestellt [1] 190; [3] 166.

- 1778/79 wird die Schiffsbrücke erneut zerstört und nicht wieder aufgebaut [3] 166 f.

- 1862 wird versucht, die nicht mehr nötige Schiffsbrücke aus Neckarweihingen zu kaufen, was allerdings scheitert [3] 150. 168.

- 1875 wird eine feste Brücke errichtet [1] 192; [3] 168 ff.

- 1945 wird die Brücke gesprengt [2] 69; [3] 193.

- 1946 wird eine Fußgänger-Hilfsbrücke neu errichtet [2] 69.

Sonstiges:

Die Fährstelle befand sich bis 1765 in der Verlängerung der heutigen Talstraße, früher Herdgasse, und ist dann nach Aufgabe der Schiffbrücke auf Höhe der heutigen Brücke verblieben [3] 134 f.

Aus den Gemeinderechnungen ist ablesbar, dass etwa alle 10 bis 15 Jahre eine neue Fähre angeschafft werden musste [3] 140.

Literatur:

[1] A. Riz, Gestalten und Ereignisse aus Beihingen am Neckar (Ludwigsburg 1939).

[2] B. Rudolph, Freiberg am Neckar. Erinnerungen an frühere Zeiten (Horb a. N. 1987).

[3] F. Bürkle, Der Neckar und Freiberg im Wandel der Zeit (Freiberg 1989).

Benningen am Neckar

N-155,8

Gemeinde: Benningen am Neckar

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1598 Darstellung einer Brücke in der Schickhardtschen Neckarkarte [4] 154.

- 1682 wird in der Kieserschen Forstkarte ein Brücke dargestellt [1] 15; [3] Blatt 215.

- 1693 wird durch Einfall französischer Truppen die Brücke zerstört [2] 12.

- 1752 Darstellung der Brücke in einem Stich [1] 16.

- 1785/87 Neubau einer gedeckten Holzbrücke [1] 60.

- 1945 Sprengung der Brücke [1] 63; [4] 193.

- Wohl 1945 Behelfsbrücke [1] 64 f.

- 1954 Neubau der Brücke [1] 67.

Literatur:

[1] I. Rietzke, Benningen am Neckar in alten Bildern (Horb a. N. 1990).

[2] M. Dirsch / A. Gühring / T. Schulz, Marbach und das Wasser (Ludwigsburg 2001).

[3] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

[4] F. Bürkle, Der Neckar und Freiberg im Wandel der Zeit (Freiberg 1989).

Marbach am Neckar

N-157

Gemeinde: Marbach am Neckar

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Benningen am Neckar

Gegenüberliegende Gemeinde: Benningen am Neckar

Historiografie der Fähre:

- 1473 wird bereits eine Fähre verpachtet, auch ein »*vergen huslin*« (Fährhäuschen) existiert (die letzte Hütte wird 1954 abgebrochen) [4] 63.

- 1598 Darstellung einer Fähre in der Schickhardtschen Neckarkarte [2] 154.

- 1693 wird durch den Einfall französischer Truppen die Fähre zerstört, eine andere Darstellung spricht davon, dass die Fähre versenkt wurde, um den Vormarsch der französischen Truppen zu verlangsamen [1] 12; [4] 62.

- 1706 wird durch einen Zimmermann mit Namen Nagel ein Schiff für die Gemeinde gebaut: »*Herr Nagel, Zimmermann, hat man wegen Verfertigung eines guten Schiffes zu den vormals verdingten 105 Gulden, weil er sich heftig beschwert und remonstriert, daß er großen Verlust gehabt, noch weitere 15 Gulden verwilligt*« [4] 62.

- 1796 Darstellung einer Personenfähre in einer Stadtansicht [1] 13. 62.

- 1847 Ende der Fähre [1] 11.

Historiografie der Brücke:

- Angeblich soll eine römische Brücke bis in das 9./10. Jh. hinein existiert haben. Dies lässt sich aber in keiner Weise belegen [5] 60 ff. 85 f.

- 1903 existiert eine bedeckte Holzbrücke [3] 148 f.

Literatur:

[1] M. Dirsch / A. Gühring / T. Schulz, Marbach und das Wasser (Ludwigsburg 2001).

[2] F. Bürkle, Der Neckar und Freiberg im Wandel der Zeit (Freiberg 1989).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schifffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[4] E. Munz / O. Kleinknecht, Geschichte der Stadt Marbach am Neckar (Stuttgart 1972).

[5] A. Gühring / R. Krause / P. Sauer / H.-U. Schäfer / H. Schick, Geschichte der Stadt Marbach am Neckar 1 (Marbach a. N. 2002).

Neckarweihingen

N-162,8

Gemeinde: Ludwigsburg

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Ludwigsburg

Gegenüberliegende Gemeinde: Ludwigsburg

Historiografie der Fähre:

- 1598 Darstellung einer Fähre mit Fährhäuschen in der Schickhardtschen Neckarkarte [2] 154.

Historiografie der Brücke:

- 1722 wird eine steinerne Brücke gebaut [1] 78; [2] 159.

- 1744 wird die Brücke bei einem Sommerhochwasser zerstört [2] 159.

- 1758 Bau einer Schiffsbrücke, welche in der Hand des Herzogtums liegt und verpachtet wird (Pachtgebühren erhalten) [2] 150. 159.

- 1776 Zerstörung der Schiffsbrücke durch Eisgang [2] 159.

- 1862 Bau einer festen Steinbrücke [2] 150.

Literatur:

[1] A. Sting, Geschichte der Stadt Ludwigsburg 1 (Ludwigsburg 2005).

[2] F. Bürkle, Der Neckar und Freiberg im Wandel der Zeit (Freiberg 1989).

Poppenweiler

N-166

Gemeinde: Ludwigsburg

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1814, am 28. November, beschließt das Gemeindegericht, eine Fähre einzurichten, im Protokoll dazu steht Folgendes:

»Von seiner Kgl. Section Krononiamen wurde die allergnädigste Willfahr, unter dem 7. November d. J. der hiesigen Commun eine Neckarüberfahrt in der Richtung gegen Obweil gestattet. Da nun seit vielen Jahren dahier keine Überfahrt, wie auch kein SchiffNachen mehr vorhanden war, aks sieht man sich von Gerichtswegen veranlaßt, mit dem MeisterSchiffBauer Heuß von Aldingen einen für fußgehenden Neuen Fergen Nachen zu verackordieren und denselben wegen Accord vor Unterzeichnete hieher

vorberufen, um die Anforderung vor nachstehenden beschlossenen FergenNachen zu vernehmen.

Dieser Schiffbauer Heuß verlangte bei seiner Ankunft von Unterzeichneten vor den hienach beschriebenen Nachen 90 Gulden, nun aber durch vieles Zureden gegen dem Heuß wurde derselbe bewogen, den Nachen zu stellen vor 66 Gulden und 2 Gulden 45 Kreuzer »Dringelt«-Summe: 68 Gulden 45 Kreuzer.

Wird hierauf der Accord vor 68 Gulden 45 Kreuzer mit dem Heuß an dem heutigen Tag unter denen nachstehenden Conditionen der Fergen Nachen vor uns Unterzeichneten und dem Heuß fest geschlossen unter Vorbehalt hochlöblicher Kgl. Oberamtlicher Ratification.

Die Beschaffenheit des Fergen Nachen wie folgt als:

1.) In der Länge 32 Schuh, 2.) Breit im Boden 3 Schuh, 3.) hoch im Licht 1 Schuh 11 Zoll, 4.) Von Aichenholz mit 9 paar Korbin, 5.) an beede Schnäbel gehörig und gut gesehlt, 6.) in und außen ganz auf das möglichste und beste Verdaut, 7.) muß der Fahr Nachen in dem besten Stand verfertigt und ohne allen Mangel ganz meistemäßig gestellt werden. 8.) hat der Schiffbauer Heuß, alle die zu dem FahrNachen erforderliche Nägel, Sündel, Eißen und sonstige Bau Materialien anzuschaffen 9.) wird dem Schiffbauer aufgegeben den FahrNachen von dem heutigen Tag in 3 Wochen zu verfertigen und an die Überfahrsstelle des Neckarflusses gleich Poppenweiler gegenüber, frei und ohne Taglohn vor den Accord abzuliefern.

Unter diesen Conditionen wird der Fahr Nachen mit dem Schiffbauer Heuß um 66 Gulden 45 Kreuzer Trinkgeld bei dem Oberliefern zu geben versprochen. Unterzeichnete nehmen sich die Freiheit, ein hochlöbl. Kgl. Oberamt um hochgeneigteste Ratification zu bitten. Auch haben Schultheiß und Magistrat dem Schiffbauer sogleich bei dem Accord 2 Gulden 45 Kreuzer gegeben.«

Im Protokoll vom 30. Dezember 1814 wird weiter berichtet:

»An dem heutigen Tag wird der im Gerichtsprotokoll verackordierte SchiffNachen an die gehörige Stelle des NeckarUfers von dem Schiffbauer Heuß von Aldingen überbracht, wobei derselbe von uns Unterzeichneten beaugenscheinigt und solcher nach allen Teilen vortrefflicher als der Accord lautet, ausgefallen und sich dargestellt hat, mithin haben wir uns nach dem Ersehen zu reiflicher Überlegung gezogen und sind daher nach Gewissen und Pflicht schlüssig geworden, denen drei Söhnen des Schiffbauern Heuß, welche den »Achen« geliefert, jedem à 1 Gulden 21 Kreuzer zur Ehre ihrer guten Arbeit auszubezahlen, welche 4 Gulden 3 Kreuzer denselben beschieden: Georg Phillipp Heuß, Johann Friedrich Heuß, Johann Peter Hartmann Heuß.« [4] 148 f.

- 1893 wird eine Personenfähre erwähnt [3] 101.

- 1903 existiert eine Personenfähre [2] 148 f.

- Um 1905 existiert wohl eine Fähre; in dieser Zeit ist anscheinend auch ein elektrisches Läutwerk eingerichtet worden, welches dem Fährmann die Anwesenheit von

Kundschaft in seiner Wohnung signalisieren konnte [1] 61.

- 1927 wird die Fähre eingestellt, weil der Autoverkehr diese unnötig machen würde; dies soll durch Ausrufen und Bekanntmachung in der Zeitung zur Kenntnis gebracht werden; die Erlaubnisurkunde von 1907 wird dem Oberamt Ludwigsburg zurückgegeben; vermutlich handelt es sich hierbei nur um die große Fähre für Fuhrwerke, da bis zum Zweiten Weltkrieg weiterhin eine kleine Nachenfähre betrieben wurde [4] 262; [5] 39.

Preise:

- 1921 sind die Fährpreise überliefert: Fremde zahlen 12 Pf., Einheimische 6 Pf., Amtsleute fahren kostenlos; der Fährmann wird verpflichtet, dies auch beizubehalten, da die Einheimischen an der Unterhaltung und dem Betrieb der Fähre mit ihrer Steuerschuldigkeit schon im Voraus belastet sind; Einheimisch zahlen nun 20 Pf. und Fremde 30 Pf.; in der Zeit vom 1. April bis zum 30. September muss der Fährmann von 5 bis 21 Uhr, im Winter von 7 bis 19 Uhr an der Fähre sein; nachts darf er höchstens 3 M. für die Überfahrt verlangen [4] 258 f.

Sonstiges:

- 1652 wird ein Flurname »Ob dem Fuhr« genannt [5] 120.

Literatur:

[1] J. Hagel / H. Pfizenmayer, Remseck am Neckar. Die Wasserläufe im Bild historischer Karten (Remseck am Neckar 1988).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

[4] T. Bolay, Chronik Poppenweiler (Bietigheim 1974).

[5] J. Knee, Poppenweiler im Wandel der Zeit. Das Orts-geschehen von der Steinzeit bis zur Gegenwart (Ludwigsburg 1997).

Hochberg am Neckar

N-169

Gemeinde: Remseck am Neckar

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1788 erste Nennung eines »Fahr-Nachen«, der wegen Eisgangs mit einem Ochsen aus dem Neckar gezogen werden muss [1] 52.

- 1810 wird der Fährmann zwölf Stunden lang eingesperrt, weil es mehrmals Leute bis zu einer Stunde habe warten lassen [1] 52 f.

- 1834 Darstellung eines Überfahrtweges auf einer Karte [1] 20.

- 1860 Darstellung einer Fähre im Messtischblatt [1] 18.

- 1865 wird die Fähre für sechs Jahre zu 4 fl. an Adam und Georg Döbele unter folgenden Bedingungen verpachtet:

»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.

2. Der Pächter ist berechtigt, von jeder Person, welche hin und herfährt, zwei Kreuzer Fahrgeld zu fordern. Sobald der Neckar gestaut, fällig ist daß zwei Personen zum Fahren nötig sind, so hat der Pächter das Doppelte zu fordern. Der Pächter hat die Fähre von der Morgen- bis zur Abendglocke zu versehen. Will eine Person vor der Morgen- oder nach der Abendglocke über den Neckar fahren, so bleibt dem Fährmann die Gebühren zu fordern überlassen.

3. Dem Wiesenbesitzer Nisi von Neckargröningen hat der Pächter alljährlich einen Gulden wie bisher zu zahlen.

4. Das Geländer an dem jenseitigen Ufer wird von der Gemeinde unterhalten.

5. Wenn der Wasserstand nicht zu hoch ist muß der Pächter fahren.

6. Die beiden Staffeln an den zwei Ufern hat der Pächter sauberzuhalten.

7. In dem Schiff muß ein ordentlicher Sitz angebracht werden und der Boden des Schiffes muß mit Brettern bedeckt sein« [1] 53.

- Ab 1886 beträgt die Pachtgebühr jährlich 30 M. [1] 53.

- 1893 wird eine Personenfähre erwähnt [2] 101.

- 1945 Einrichtung einer Fähre durch die Brüder Klemm unter Zuhilfenahme eines Pontons und einer Zugseilwinde [1] 58.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1788 ist Anton Lechner Fährmann [1] 52.

Preise:

- 1865 pro Fahrt 2 kr. [1] 53.

- 1886 pro Fahrt 4 Pf. [1] 53.

Historiografie der Brücke:

- 1903 Einweihung der Brücke [1] 54 ff.

- 1945 Sprengung der Brücke [1] 56 ff.

- 1949 Fertigstellung der neuen Brücke [1] 58.

Literatur:

[1] J. Hagel / H. Pfizenmayer, Remseck am Neckar. Die Wasserläufe im Bild historischer Karten (Remseck am Neckar 1988).

[2] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffahrtsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Neckarrems

N-170,2

Gemeinde: Remseck am Neckar

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Neckargröningen

Gegenüberliegende Gemeinde: Remseck am Neckar

Historiografie der Fähre:

- 1598 wird auf der Karte von Heinrich Schickhardt keine Fähre gezeigt [1] 9.
- 1797 ist indirekt eine Fähre auf einer Karte zu vermuten [1] 14 f.
- 1945 Einrichtung einer Fährverbindung durch Jakob Rächle aus Neckarrems; die Fähre wird mit einem Drahtseil über den Neckar gehängt [1] 47.
- Erst 1949 wird die Fähre offiziell genehmigt [1] 47 f.
- 1951 Ende der Fähre [1] 48.

Preise:

- 1945: »Für Einwohner von Neckarrems für einmalige Fahrt 15 Pf.; mit Fahr- oder Motorrad 20 Pf.; für auswärtige Personen 20 Pf.; für einmalige Fahrt mit Fahr- oder Motorrad 30 Pf.; für Kinder bis zu 14 Jahren für einmalige Fahrt 10 Pf.; für Wochenkarten Hin- und Rückfahrt 1,20 RM; mit Fahr- oder Motorrad 1,50 RM; Gendarmen und Amtsboten sind unentgeltlich zu befördern« [1] 47.

Historiografie der Brücke:

- 1730 wird eine Brücke im Zusammenhang mit der Gründung von Ludwigsburg gebaut und dargestellt [1] 12. 41 f.
- 1734 wird die Neckarbrücke durch Hochwasser zerstört und dargestellt [1] 12.
- Um 1737 Neubau der Brücke [1] 42 f.
- 1797 wird die Brücke wieder in einer Karte dargestellt [1] 14 f.
- 1818 Darstellung der Brücke in einer Karte [1] 16.
- 1937/38 wird im Rahmen der Neckarkanalisation die alte Brücke abgerissen und durch eine neue ersetzt [1] 44 ff.
- 1945 Sprengung der Brücke [1] 39. 46.
- 1951 Neubau der Brücke [1] 48 ff.

Literatur:

[1] J. Hagel / H. Pfizenmayer, Remseck am Neckar. Die Wasserläufe im Bild historischer Karten (Remseck am Neckar 1988).

Aldingen

N-172,3

Gemeinde: Remseck am Neckar

Landkreis: Ludwigsburg

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1431 wird das »far am necker« genannt [2] 30.
- 1578 wird davon gesprochen, dass »Die Fergen sollen ihres Dienstes warten vom einen Ave Maria zum andern, nicht fahrlässig und mit guten Schiffen wohl gefaßt sein. 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« [1] 22.

- 1598 wird ein »Fargenhäußle« auf der Karte von Heinrich Schickhardt gezeigt [1] 9; [2] 32.

- 1693 ist indirekt eine Fähre auf der Karte von Samson Schmalkalder zu vermuten [1] 12.

- 1746-1975 ist im Gemeindegeld ein Fährboot mit Steuerruder und einer mit einem Wimpel versehenen Segelstange sowie dem vorn im Schiff stehenden Fergen zu sehen [1] 22 f.

- 1797 ist indirekt eine Fähre auf einer Karte zu vermuten [1] 14 f.

- 1830 wird das Pachtgeld der Fährleute um 12 fl. gesenkt, weil der harte Winter sie um ihre Einnahmen bringen würde [1] 24 f.

- 1831 wird ein neues »Fleckenfahr Schiff« beim Schiffbauer Philipp Heuß in Aldingen in Auftrag gegeben mit folgenden Spezifikationen:

»1.) Das neue Schiff muß 32. Schu [9,15 m] lang, die breite des Bodens 5. Schu 6. Zoll [1,6 m], auf beeden Seiten durchaus 1. Schu 2. Zoll [0,34 m] breit gesohlt, der Boden innwendig mit eichenem Bort belegt werden, oberhalb des Borts auf beeden Seiten mit 5. Zoll [0,14 m] breiten eichenen Latten verwahrt, und mit 10. quer Streben versehen werden.

2.) Das Schiff muß Meistermäßig ohntadelhaft gefertigt und Kostens frey hieher abgeliefert werden.

3.) Solle das Schiff nach deßen Ablieferung von einem Sachverständigen besichtigt, und nach Erfund der Brauchbarkeit baare Bezahlung geleistet werden.

4.) Philipp Heuß garantiert 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« [1] 25.

- 1838/39 beträgt das Pachtgeld 44 fl.; die Fähre wird offenbar für zwei Jahre an vier Fährleute vergeben [1] 25.

- 1858 klagen die Fährleute, dass der hohe Wasserstand sie um ihre Einnahmen bringen würde [1] 25.

- 1859 wird von einem der Gemeinde gehörenden Nachen gesprochen, welcher für 40 fl. jährlich an vier Fährmänner verpachtet wird und nur für Fußgänger ausgelegt ist [1] 22.

- 1860 Darstellung einer Fähre im Messtischblatt [1] 18.

- 1893 wird eine Personenfähre erwähnt [3] 101.

- 1910 wird die Fähre für 150 Mark verpachtet [1] 25.

- Ab 1913 übernimmt Gemeinderat und Schneider August Buhl alleine den Fährdienst und erhält dafür 350 Mark

jährlich und täglich außer sonntags eine weitere Mark [1] 25.

- 1939 wird wieder ein neues Schiff für die Fleckenfähr bestellt, diesmal bei Peter Heuß in Neckarweihingen, welcher kurz vorher von Aldingen dort hingezogen war; die Gemeinde ist aber unzufrieden und will »*dieses neugefertigte Schiff nicht anzunehmen und daher dem Peter Heuß zu erklären, dass er dieses Schiff wieder zurücknehmen und ein neues nach der Form des alten vorhandenen gegen die früher mit demselben verakkordierliche Summe von 100 Gulden zu fertigen habe*« [1] 24f.

- 1952 wird der Fährdienst kurzzeitig vom Ausflugslokal »Weidachklause« mit einem Fährboot für zehn Personen wieder aufgenommen [1] 25.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1839-1842 sind Friedrich Schnauffer, Georg Glory, Johannes Müller und Michael Schmied als Fährleute tätig [1] 25.

- Vor 1910 sind Gottfried Hudelmaier und Jakob Deuschle als Fährleute tätig [1] 25.

- Nach 1910 ist August Buhl als Fährmann tätig [1] 25.

- Bis 1913 ist Jakob Deuschle als Fährmann tätig [1] 25.

Historiografie der Brücke:

- 1818 wird durch den Schiffsbauer Heuß von Aldingen eine Schiffsbrücke gebaut, wohl unter Protest einiger Bürger [1] 24.

- Spätestens 1830 scheint die Schiffsbrücke nicht mehr vorhanden zu sein [1] 24.

- 1914 Fertigstellung eine Fußgängersteges [1] 29.

- 1937 wird wegen der Neckarkanalisation der Steg verkauft und abgebrochen [1] 29.

- 1945 soll die Brücke gesprengt werden, was allerdings nicht erfolgt [1] 39.

Literatur:

[1] J. Hagel / H. Pfizenmayer, Remseck am Neckar. Die Wasserläufe im Bild historischer Karten (Remseck am Neckar 1988).

[2] J. Hagel / E. Theiner, Flößerei, Mühlen, Fischerei im Raum Remseck am Neckar (Remseck am Neckar 1993).

[3] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Mühlhausen am Neckar

N-176

Gemeinde: Stuttgart

Landkreis: Stuttgart

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Hofen

Gegenüberliegende Gemeinde: Stuttgart

Historiografie der Fähre:

- 1561 werden in einer Karte im Raum Mühlhausen mehrere Übergänge gezeigt, welche wohl Furten sein könnten [3] 37f.

- 1822 existiert die Fähre von Hofen noch [1] 22.

- 1893 wird eine Fähre für Personen und Fuhrwerke erwähnt [5] 101.

- 1903 existiert eine Drahtseilfähre [4] 148f.

- 1930er Fotografie der Fähre mit dem letzten Fährmann Adolf Rau [2] 87.

- 1935 Abbildung der Fähre [1] 23.

Literatur:

[1] J. Hagel / H. Pfizenmayer, Remseck am Neckar. Die Wasserläufe im Bild historischer Karten (Remseck am Neckar 1988).

[2] O.A., Heimatbuch Mühlhausen am Neckar. Seit 1933 Stuttgart-Mühlhausen (Stuttgart 1993).

[3] J. Hagel, Stuttgart im Spiegel alter Karten und Pläne (Stuttgart 1984).

[4] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Das Rhein-Donau-Gebiet (Berlin 1903).

[5] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Münster

N-180

Gemeinde: Stuttgart

Landkreis: Stuttgart

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- 1893 wird eine Personenfähre erwähnt [1] 102.

Literatur:

[1] Königlich Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Führer auf den Deutschen Schiffsstraßen. 1: Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet (Berlin 1893).

Bad Cannstatt

N-182

Gemeinde: Stuttgart

Landkreis: Stuttgart

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1559 Darstellung einer Brücke [2] 37f.

- 1561 Darstellung einer Brücke [2] 34f.

- Zwischen 1609 und 1635 wird eine Brücke dargestellt [2] 19f.

- 1682 wird in der Kieserschen Forstkarte eine Brücke dargestellt [1] Blatt 48.

Literatur:

[1] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

[2] J. Hagel, Stuttgart im Spiegel alter Karten und Pläne (Stuttgart 1984).

Untertürkheim

N-186,5

Gemeinde: Stuttgart

Landkreis: Stuttgart

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1491 Neubau einer schadhaft gewordenen Brücke mit zwei Steinpfeilern und Holzdeckung [1] 250.
- 1559 Neubau einer hölzernen Brücke [1] 250.
- 1606 Darstellung einer Brücke in einer Karte [3] 87. 90f.
- Zwischen 1609 und 1635 wird eine Brücke dargestellt [3] 19f.
- 1682 wird in der Kieserschen Forstkarte schemenhaft eine Brücke dargestellt [2] Blatt 253.
- 1794 Einsturz der Brücke [1] 250.
- 1850 wird die Holzbrücke durch Hochwasser zerstört [1] 250.
- 1852/53 Bau einer eisernen Gitterbrücke [1] 250.
- 1922 Neubau der Brücke wegen der Neckarkanalisierung [1] 251.

Literatur:

- [1] J. Reinath, Untertürkheimer Heimatbuch (Stuttgart 1935).
- [2] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985)
- [3] J. Hagel, Stuttgart im Spiegel alter Karten und Pläne (Stuttgart 1984).

Obertürkheim

N-188,4

Gemeinde: Stuttgart

Landkreis: Stuttgart

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1682 wird in der Kieserschen Forstkarte schemenhaft eine Brücke dargestellt [1] Blatt 253.

Literatur:

- [1] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Esslingen

N-193,3

Gemeinde: Esslingen

Landkreis: Esslingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1259 Nennung einer Brücke als »*apud pontem Bline-showe*« [3] 60.
- 1286 Nennung von Reparaturarbeiten an der Brücke [3] 60.

- In der zweiten Hälfte des 16. Jh. wird eine Brücke dargestellt [2] 38f.

- 1682 wird in der Kieserschen Forstkarte schemenhaft eine Brücke dargestellt [1] Blatt 269.

Literatur:

- [1] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).
- [2] J. Hagel, Stuttgart im Spiegel alter Karten und Pläne (Stuttgart 1984).
- [3] O. Borst, Geschichte der Stadt Esslingen am Neckar (Esslingen 1977).

Deizisau

N-199,4

Gemeinde: Deizisau

Landkreis: Esslingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Altbach

Gegenüberliegende Gemeinde: Altbach

Historiografie der Brücke:

- 1682 wird in der Kieserschen Forstkarte schemenhaft eine Brücke dargestellt [1] Blatt 276.

Literatur:

- [1] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Plochingen

N-202

Gemeinde: Plochingen

Landkreis: Esslingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1682 wird in der Kieserschen Forstkarte schemenhaft eine Brücke dargestellt [3] Blatt 71.
- 1788 Bau einer Brücke [1] 93.
- 1905 Neubau der Brücke [1] 93; [2] 6. 17.
- 1945 Sprengung der Brücke [1] 93.
- 1949 Neubau der Brücke [1] 93.

Sonstiges:

- Beim Bau der Brücke 1904 sind wohl mehrere hundert Bronzewaffen aus der Zeit um 1000 v. Chr. gefunden worden; nur drei sind an das Denkmalamt gegangen, alle anderen sind bei den Bauarbeitern verblieben [1] 93; [2] 6.

Literatur:

- [1] M. Reiner, Zu Fuss durch Plochingen. Rundgänge zu Kunst und Geschichte (Plochingen 1996).
- [2] D. Pleil, Lebendiges Plochingen (Plochingen 1983).
- [3] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Pfauhausen

N-214

Gemeinde: Wernau

Landkreis: Esslingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1683 wird in der Kieserschen Forstkarte eine Brücke gezeigt [1] 77; [2] Blatt 71.
- 1828 Neubau der Brücke [1] 77.
- 1945 Sprengung der Brücke [1] 77.
- Nach 1945 Wiederaufbau der Brücke [1] 77.
- 1967 Neubau der Brücke [1] 77.

Literatur:

[1] A. Denzinger, Wernau, Neckar. Werden und Wachsen. Eine Chronik (Wernau 1968).

[2] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Köngen

N-217

Gemeinde: Köngen

Landkreis: Esslingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Wendlingen am Neckar

Gegenüberliegende Gemeinde: Wendlingen am Neckar

Historiografie der Fähre:

- 1336 verkaufen die Grafen von Hohenberg u. a. die »*faar am Neckar*« an den Grafen von Aichelberg: »A. 1336. 5. Junij kauft graue Albrecht von Aichelberg von Albrecht, Hug u. Heinrich, grauen zu Hohenberg (*hi vocant illum ihrn l. oheym*) daz dorf Küngen am Neckar vnd nider Buynge cum pertinentiis vnd sonderlich den Kirchensatz daselbst vnd zu Hirnholz, auch die zwo vischenz vnd daz faar am Neckar vmb 4500 (Pfund) guter Heller münz. Geben ihm auch dazu den halben tail der grafenschaft vnd des landgerichts vnd auch der mannlehen, die zu der Herrschaft gen Büyingen gehören. Sollen moniti in defectu der werschaft laisten zü Eblingen Graue Albrecht vnd graue Hug eintweder selbs oder für sich ein erbern knecht an seine stat legen, die zu dem Herrendienste gut sind, der ieglicher einen knecht vnd ij pferdt habe, grau Heinrich aber sine controversiä in aigner person. Testes die erbern ritter Herr Burkard von Jungingen, Herr Rudolf von Ramsperg, Herr Heinrich von Werwag, Herr Peter von Rüti vnd Herr Fridrich von Wytingen« [1] 85; [2] Nr. 375.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Vor 1336 die Grafen von Hohenberg [1] 85; [2] Nr. 375 (siehe unten).
- Nach 1336 die Grafen von Aichelberg [1] 85; [2] Nr. 375 (siehe unten).
- Vor 1452 ist der Neckarübergang im Besitz von Albrecht Thumb [1] 137.

- Nach 1452 im Besitz von Graf Ulrich V. von Württemberg, welcher eine Brücke errichtet, die für alle Zeiten ohne Zoll und Fahrgeld überquert werden soll [1] 137.

Historiografie der Brücke:

- 1452 Errichtung einer Brücke mit zwei Steinpfeilern und Holzdeckung [1] 137.
- 1456 Neubau der Brücke [1] 137 f.
- Um 1519 wird gesagt: »*An der Kunger Bruck habe der Herzog (Ulrich) Fußvolk und Geschütz durch das Wasser geschleppt*« [1] 121.
- 1568 existiert eine Brücke mit drei Bögen und zwei Pfeilern [1] 138.
- Vor 1600 wird in der Kirchheimer Forstkarte eine Brücke dargestellt [1] 130 f.
- 1599 fällt die Brücke ein [1] 138.
- 1602 Bau einer neuen Brücke (detaillierte Informationen in der Literatur) [1] 120 f. 139.
- 1682 wird in der Kieserschen Forstkarte schemenhaft eine Brücke dargestellt [3] Blatt 79.
- 1945 wird die alte Brücke zu Teilen gesprengt [1] 139.
- 1946 wird die Brücke wiederaufgebaut [1] 139.

Sagen zum Neckarübergang:

- Im Roman »Lichtenstein« von Wilhelm Hauff kommt es zu einem Kampf auf der Könger Brücke, bei dem sich Herzog Ulrich durch einen Sprung seinen Pferdes in den Neckar retten kann; die Schlüsselperson Pfeifer von Hardt stirbt beim Schutz des Herzogs [1] 120.

Literatur:

- [1] G. Hergenröder, Köngen. Geschichte einer Gemeinde (Köngen 1985).
- [2] L. Schmid, Monumenta Hohenbergica. Urkundenbuch zur Geschichte der Grafen von Zollern-hohenberg und ihrer Grafschaft (Stuttgart 1862).
- [3] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Nürtingen

N-224

Gemeinde: Nürtingen

Landkreis: Esslingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- Vor der Entstehung der Brücke wird eine Furt vermutet [1] 18.

Historiografie der Brücke:

- 1304 erste Erwähnung einer Brücke [1] 18.
- 1644 Nennung einer mit Dielen gedeckten Brücke [1] 134.
- 1682 wird in der Kieserschen Forstkarte schemenhaft eine Brücke dargestellt [2] Blatt 87.
- 1765 Neubau einer Brücke mit Holzpfeilern [1] 182.
- 1778 Beschädigung der Brücke durch ein Hochwasser [1] 186.

- 1799 wird die Brücke durch Eisgang zerstört [1] 192.

Literatur:

[1] G. Schmitt, Nürtinger Chronik in Daten und Bildern (Nürtingen 1993).

[2] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Neckarhausen

N-226

Gemeinde: Nürtingen

Landkreis: Esslingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1683 wird eine Brücke in der Kieserschen Forstkarte dargestellt [1] 24; [2] Blatt 79.

- 1945 Sprengung der Brücke [1] 37.

- 1945 Aufbau einer Behelfsbrücke [1] 37.

- 1951 Fertigstellung der neuen Brücke [1] 38.

Literatur:

[1] W. Knapp, Die Ortsgeschichte von Neckarhausen (Nürtingen 1985).

[2] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Neckartailfingen

N-230

Gemeinde: Neckartailfingen

Landkreis: Esslingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1683 wird eine Brücke in der Kieserschen Forstkarte dargestellt [1] Blatt 107.

Literatur:

[1] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

[2] C. Drüppel / A. Raith, Geschichte der Gemeinde Neckartailfingen (Neckartailfingen 2000).

Neckartenzlingen

N-233

Gemeinde: Neckartenzlingen

Landkreis: Esslingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1477 wird ein Holzsteg genannt [1] 207.

- 1683 wird eine Brücke in der Kieserschen Forstkarte dargestellt [3] Blatt 113.

- 1741 wird die Brücke mit drei hölzernen und drei steinernen Pfeilern durch Hochwasser zerstört [1] 204.

- 1742 wird die Brücke für 4.183 fl. wiederaufgebaut, an den Kosten beteiligt sich auch die Stadt Nürtingen [1] 204 f.; [2] 166.

- 1744 wird wieder ein Teil der Brücke durch Hochwasser zerstört [1] 207.

- 1920 Neubau der Brücke [1] 205.

- 1945 Sprengung der Brücke [1] 208.

- 1945 Errichtung einer Notbrücke [1] 208.

- 1950 Neubau der Brücke [1] 208 f.

Literatur:

[1] F. Reiff, Neckartenzlingen einst und jetzt (ohne Ort 1972).

[2] G. Schmitt, Nürtinger Chronik in Daten und Bildern (Nürtingen 1993).

[3] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Mittelstadt

N-236

Gemeinde: Reutlingen

Landkreis: Reutlingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1683 wird eine Brücke in der Kieserschen Forstkarte dargestellt [1] Blatt 121.

Literatur:

[1] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

[2] O. A., Mittelstadt. Bilder erzählen aus vergangenen Tagen (Horb a. N. 2002).

Oferdingen

N-239

Gemeinde: Reutlingen

Landkreis: Reutlingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Gegenüberliegender Ort: Pliezhausen

Gegenüberliegende Gemeinde: Pliezhausen

Historiografie der Brücke:

- 1683 wird eine Brücke in der Kieserschen Forstkarte dargestellt [1] Blatt 122.

Literatur:

[1] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

[2] E. Dittmann, Oferdingen. Bilder aus vergangenen Zeiten (Horb a. N. 2003).

Altenburg

N-241

Gemeinde: Reutlingen

Landkreis: Reutlingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

- 1683 wird eine Brücke in der Kieserschen Forstkarte dargestellt [1] Blatt 122.

Literatur:

[1] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Kirchentellinsfurt

N-244

Gemeinde: Kirchentellinsfurt

Landkreis: Tübingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- Bis zum Bau der Brücke 1770 wird nachweislich eine Furt für Wagen benutzt (umfangreiche Informationen zu Gefahren an Furten in der Literatur) [1] 471.

Historiografie der Brücke:

- 1683 wird eine Brücke in der Kieserschen Forstkarte dargestellt [4] Blatt 130.

- Vor 1770 existiert ein Fußgängersteg [1] 471.

- 1770 Bau der ersten, ca. 110m langen Brücke für 2.130fl. [1] 471 ff.

- 1823 Neubau der Brücke [2] 75.

- 1879 Neubau der Brücke [1] 474.

- 1945 Sprengung der Brücke [1] 474.

- 1945 Neubau einer Behelfsbrücke [1] 475.

- 1951 Neubau der Brücke [1] 475; [3] 61.

- 1991 Neubau der Brücke [1] 475.

Literatur:

[1] A. Heusel / P. Maier, Kirchentellinsfurt. Chronik eines Dorfes (Nürtingen 2007).

[2] W. Eberle / P. Maier, Kirchentellinsfurt. 400 Jahre württembergisch – 400 Jahre evangelisch (Kirchentellinsfurt 1994).

[3] O. A., Kirchentellinsfurt in Bildern. Das Dorf und seine Menschen im 20. Jahrhundert (Kirchentellinsfurt 2008).

[4] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

Lustnau

N-249

Gemeinde: Tübingen

Landkreis: Tübingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Brücke:

In den 1930er-Jahren werden Reste einer Brücke mit Eichenpfählen und Eisenschuhen entdeckt; Zipperlen vermutet eine römische Datierung, zu der aber verlässliche Anhaltspunkte fehlen [2] 8 ff.; [3] 16 ff.

Literatur:

[1] H.-M. Maurer / S. Schiek, Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680-1687. Das Kartenwerk (Stuttgart 1985).

[2] V. Zipperlen, Die alte Neckarbrücke bei Lustnau - vermutete Römerbrücke. Tübinger Blätter 29, 1938, 8-10.

[3] M. Eimer, Neckarfurt und Durchgangsstraße bei Tübingen. Tübinger Blätter 35, 1946-1947, 16-21.

Tübingen

N-252

Gemeinde: Tübingen

Landkreis: Tübingen

Bundesland: Baden-Württemberg

Historiografie der Fähre:

- Im Bereich der Neckarbrücke wird eine frühere Furt vermutet und vielfach diskutiert [1] 27. 41. 69. 88; [3] 16 ff.; [4] 2 ff.

Historiografie der Brücke:

- 1283 wird indirekt eine erste Brücke vermutet [1] 88.

- 1317 Nennung einer Brücke [1] 88.

- 1356 Nennung einer hölzernen Brücke [1] 88.

- 1489 Errichtung einer steinernen Brücke für 8.000fl. [3] 16; [5].

- 1901 Neubau der Brücke [5].

- 1945 wird die Brücke dank des Eingreifens und Ablenkens der Sprengmannschaft der Wehrmacht mittels einer Vesper durch den Wirt des »Ochsen« nicht gesprengt (alle anderen Tübinger Brücken gehen verloren) [5].

- 1951 Verbreiterung der Brücke [5].

Literatur:

[1] J. Sydow, Geschichte der Stadt Tübingen. I: Von den Anfängen bis zum Übergang an Württemberg 1342 (Tübingen 1974).

[2] V. Zipperlen, Die alte Neckarbrücke bei Lustnau – vermutete Römerbrücke. Tübinger Blätter 29, 1938, 8-10.

[3] M. Eimer, Neckarfurt und Durchgangsstraße bei Tübingen. Tübinger Blätter 35, 1946-1947, 16-21.

[4] K. Wiedle, Die alte Neckarfurt. Tübinger Blätter 49, 1962, 2-4.

[5] Online: Homepage Tübingen.

DIE REGNITZ

Bischberg

R-0,5

Gemeinde: Bamberg

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Biegenhof

Gegenüberliegende Gemeinde: Bamberg

Historiografie der Fähre:

- 1683, trotz bereits ausgesprochener Drohung, abermals Klage gegen das Übersetzen zum Biegenhof bei einer Strafandrohung von 100 Reichstalern [sic!] gegen den Fährmann [1] 232.

- 1686 wird die Überfahrt zum Biegenhof offenbar gerne genutzt, um anfallende Abgaben zu umgehen, die bei der Einfahrt nach Bamberg fällig gewesen wären; gegen diese Gewohnheit wird geklagt und gefordert, dass es den Bischberger Fährleuten nur erlaubt sein solle, über den Main zu setzen, nicht aber an die Mainspitze [1] 232.

- 1948 wird die Fähre stillgelegt und die gut erhaltene Strömungsfähre für 8.000 Mark nach Pettstadt verkauft [2] 127.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1683 gehört das Fahr zu Bischberg den Zollnern vom Brand, welche dieses vom Hochstift Würzburg als Rittermannslehen verliehen bekommen haben [1] 232.

Literatur:

[1] K. Arneth, Bischberg. Ein fränkisches Ganerbendorf (Hallstadt 1965).

[2] M. Schaubert / B. Schaubert, Pettstadt. Geschichte eines Dorfes an der Rauhen Ebrach (Pettstadt 1988).

Gaustadt

R-2,4

Gemeinde: Bamberg

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1497 wird ein einm Rechtsstreit um das Überführen ein »achen« genannt: »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« [2] 172.

- 1541 wird im Weistum von Gaustadt ein Gemeindegelch als »schellich« und »achen« genannt; wer damit fährt, muss jeden mitnehmen, der auch übersetzen will, tut er das nicht, muss er 7,5 Pfennige zahlen; wird der Gelch ohne Absprache mit dem Dorfmeister von der

Fährstelle weggeführt, muss die betreffende Person 60 Pfennig Strafe zahlen:

»Zum zwelften, nachdem die in der gemein ein gemeinen schellich haben, damit vber das wasser nach gras oder anderer irer notturft zu faren, vnd so jemant aus der gemein hinüber were gefaren vnd kom ein andere gemeine person, die auch vberfaren wolt vnd funde die hinvergefarte person noch bey dem schellich vnd wolle dieselbe person, der so noch hie jesset were, nit holen oder hinüberfuren, 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 gemeins recht, daß ein jder vberfarer vorgesetzter artikel auch anderer ziemlicher gepot, so zu gemeinem nutz dienstlich vnd nit wider ire herschaft vnd oberhand sein, haben die dorfmeister samt der ganzen gemeinde diejenigen so soliche verfallne puß nit willig geben wollen, macht, denselbigen an alle herrn clag pfand zu nemen« [2] 110f. 227 ff.

- 1583 wird in der Dorfordnung ein Schelch genannt; Bestätigung der Rechte von 1541, nur dass die Weigerung der Mitnahme anderer jetzt mit 14 Pfennigen bestraft wird: »Zum zehenten. [...] Item ob er mit dem schelg hinüber zu seinen gutern fahre vnd ein ander komme, der auch hinüber wolle, vnd der schelg dargeben were, soll der, so zum ersten hinübergefahren, schuldig sein, ihnen ergeben zu holen oder den schelg wieder herüber zu führen bei 14 pfennig, welche von einem jden, so oft des geschieht, genommen werden soll.

Zum ailften. Es soll auch keiner den Schellich vom fahr hinwegfuren, denn er habe dasselbige mit des dorfsmaisters wissen vnd willen getan. So ainer aber dasselbige ohne wissen vnd willen täte, soll er 60 pfennig geben« [2] 115 ff. 232 ff.

- 1625 wird in der Dorfordnung ein Schelch genannt; Bestätigung der Rechte von 1541, nur dass die Weigerung der Beförderung anderer jetzt mit 25 Pfennigen bestraft wird und das unrechtmäßige Wegführen 2 Pfund kostet:

»Zum achten [...] Item ob einer etwan mit dem gemein-schelg hinüber zu seinen gütern führe vnd ein anderer keme, der auch hinüber wolt, soll der, so zum ersten hinüber gefahren, schuldig sein, jenen so warten muß, zu holen oder den schelg wieder herüber zu führen bei 25 pf. bues. Item soll keiner den schelg vom fahr hinwegführen ohne willen vnd mit wissen der dorfmeister bei 2 pfund bues« [2] 238 ff.

- 1676 Rechtsstreit um den Neubau eines Überfahrsgelches; die Gemeindebewohner sollen ihn zahlen, die Rei-

chen aber doppelt so viel geben wie die Armen, um eine in der Dorfordnung festgelegte Gleichheit zu schaffen, zumal die Reichen die Fähre auch mehr nutzen [2] 96.

- 1683 Rechtsstreit der Gemeinde Gaustadt gegen die Fähre in Bischberg wegen Übersetzens schwerer Wagen »gegen den Biegenhof zu« durch die Fährer; in diesem Zusammenhang stiehlt der Bischberger Ferge den Schelch der Gaustadter Fähre, woraufhin die Bischberger Fährleute zur Zahlung von 6 fl. verurteilt werden; die Aufgabe als Gaustadter Fährmann scheint im Turnus von den Einwohnern wahrgenommen worden zu sein, was zu Streit führt; der Fahrbaum wanderte von Haushalt zu Haushalt (Zitate: Wenn er (Gg. Roth) fährt, dann »der Teufel solle ihn holen«; Hansen Lorenzen Frau wird der Rede beschuldigt: »Wenn ihr Mann fahren soll, solle der Schultheiß selber fahren«, auch habe sie diesem den Fahrbaum ins Haus geschickt) [2] 96. 232 f.

- 1707 Klage von J. F. Zollner gegen die Gemeinde Gaustadt wegen unerlaubten Übersetzens Fremder (in diesem Fall Juden samt einem Esel), was nur der Fähre in Bischberg zustehen würde [1] 232 f.

- 1724 wird in der Dorfordnung ein Schelch genannt; Bestätigung der Rechte von 1541, nur dass die Verweigerung der Mitnahme anderer jetzt mit 2 Pfund bestraft wird und das unberechtigte Wegführen 1 fl. kostet, bei Juden kostet es jeweils 1 fl. für die Gemeinde und 1 fl. für den »Flurer«: »Siben- und dreyßigstens, wer mit dem Fahr-Schelch hinüberfährt zu seinen Gütern, der ist schuldig, den ändern, wann er schreyt, bey 2 Pfund Bus überzuholen. 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« [2] 120 ff. 248.

- 1729 Nennung der Fährstelle in einem Rechtsstreit [2] 150.

Sonstiges:

- Wohl im 16. Jh. Streit um Beleidigungen zwischen zwei Frauen auf der Überfahrt (Zitat: Schlimm wird es, wenn zwei verfeindete Weiber nahe beieinander sein müssen, z. B. auf dem Schelch bei der Überfahrt Margaret und Kungund Stürmerin. Als sie aus dem Achen (Nachen) gestiegen waren, und die eine von einer »geheinden sachshuren« sprach, hat die andere »sie in den ars sehen lassen«, worauf die erste versetzte, sie »habe keiner fromen Frau nie in ars gesehen, sondern einer sachshuren.« Vor Gericht freilich bestritt die eine, daß sie »den Ars gein ihr aufgedeckt hat.« Bei einer ebensolchen Fahrt hatte eine die andere nur »gestraft« (gestreift), hat Loherin in Arsch griffen, des sie, die junge Linßnerin, sich geschembt«) [2] 171.

Literatur:

[1] K. Arneth, Bischberg. Ein fränkisches Ganerbendorf (Hallstadt 1965).

[2] K. Arneth, Gaustadt. Ein fränkisches Klosterdorf (Hallstadt 1972).

Bamberg (Fischerei)

R-4,7

Gemeinde: Bamberg

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Bis 1887 existiert eine Fähre [1] 121.

Historiografie der Brücke:

- 1887 Bau der Markusbrücke [1] 121.

- 1945 Sprengung der Brücke und anschließender Wiederaufbau [1] 121.

Literatur:

[1] S. Menke, Tausend Jahre Brückenbau in Bamberg. In: R. Hanemann (Hrsg.), Im Fluss der Geschichte. Bambergs Lebensader Regnitz (Bamberg 2009) 111-122.

Bamberg (Brücken)

R-5

Gemeinde: Bamberg

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Brücke:

- 1020 erste Nennung einer Brücke in Bamberg [2] 111 f.

- In die Mitte des 12. Jh. datieren die ältesten archäologischen Nachweise der Oberen Brücke [2] 112.

- 1157 erste Nennung der Unteren Brücke als »pontis« [1] 4; [2] 114.

- 1312 erste Erwähnung der Seesbrücke [2] 117.

- 1447 werden größere Reparaturen an der Oberen Brücke durchgeführt [2] 112.

- 1451 werden die Obere, die Untere und die Seesbrücke durch Hochwasser zerstört [1] 7.

- 1451/52 werden die Untere und Obere Brücke neu gebaut [1] 7; [2] 112.

- 1491 wird die Untere Brücke zum Teil neu gebaut [1] 8 f.; [2] 115.

- 1530 Neubau der Unteren Brücke [1] 14.

- 1548 nach Hochwasserschäden Neubau der Unteren Brücke [1] 14 f.

- 1739 wird die Untere Brücke in Stein gebaut und löst eine zum Teil hölzerne Brücke ab [1] 3. 22 ff.

- 1752-1771 Neubau der Seesbrücke [2] 118 f.

- 1784 Zerstörung der Sees-, der Nonnen- und der Unteren Brücke sowie weiterer kleinerer; die Obere Brücke bleibt erhalten [1] 30 ff.; [2] 116. 119.

- 1791 wird der fehlende Bogen der Unteren Brücke wiedererrichtet [1] 36 ff.

- 1788 Zerstörung der Nonnenbrücke durch Hochwasser [1] 38.

- 1809 nach mehreren Behelfsbrücken Neubau der Seesbrücke [2] 119.

- 1815 wird die Untere Brücke modernisiert und umgebaut [1] 44 ff.; [2] 116.

- 1826 Wiederabriss der Seesbrücke [2] 119.

- 1829 Bau der »Kettenbrücke« an der Stelle der Seesbrücke nach Vorbild amerikanischer Hängebrücken [2] 119.
- 1843 Neubau der Unteren Brücke [2] 116.
- 1847 wird die Untere Brücke als Bogenhängebrücke nach amerikanischem Vorbild umgeformt [1] 45 ff.; [2] 116.
- 1859 Umbau der Unteren Brücke [1] 47 ff.; [2] 116.
- 1867 Fertigstellung der Luitpoldbrücke und folgend weiterer neuer Brücken in Bamberg [2] 120 f.
- 1891 Abbruch der Kettenbrücke und Bau einer Stahlbogenbrücke [2] 120.
- 1913 Umbau der Unteren Brücke [1] 53 ff.; [2] 116.
- 1945 Sprengung der Bamberger Brücken und zeitnaher Aufbau von Notbrücken [1] 59; [2] 114. 116. 120.
- 1953 Neubau der Kettenbrücke [2] 120.
- 1956 Neubau der Oberen Brücke [2] 114.
- 1967 Neubau der Unteren Brücke [2] 116.
- 2010 Neubau der Kettenbrücke [2] 120.

Sonstiges:

- In Bamberg bestehen eine ganze Reihe kleinerer Brücken, die unterschiedliche Arme der Regnitz überspannen; es wird darauf verzichtet, auch deren Baugeschichte im Einzelnen aufzuzählen; siehe u. a. [3]; [4]; [5]

Literatur:

- [1] H. Paschke, Die untere Brücke zu Bamberg (St. Gallen 1963).
 [2] S. Menke, Tausend Jahre Brückenbau in Bamberg. In: R. Hanemann (Hrsg.), Im Fluss der Geschichte. Bambergs Lebensader Regnitz (Bamberg 2009) 111-122.
 [3] H. Paschke, Der Geyerswörth. Festschrift zur Weihe der Bischofsmühlbrücke zu Bamberg (Bamberg 1955).
 [4] H. Paschke, Nonnenbrücke und Zwinger zu Bamberg (Bamberg 1962).
 [5] H. Paschke, Fischmühle und Fischmarkt zu Bamberg (Bamberg 1973).

Bamberg (Mühlenwört)

R-5,5

Gemeinde: Bamberg

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1601 muss die Hofkammer »4 fl an die Fergen im Mühlenwört Hans und Bernhard für der Herfuren von Fürstbischof mit Räten und Junkern auf zwei Schelgen von Forchheim nach Bamberg zahlen«; das Schiff des Bischofs befand sich in Reparatur [1] 52 f.
- 1612 erste Nennung der Fähre in einer »Schiffer- und Ferchenordnung« der oberen Schifferzunft (am Mühlenwört in Bamberg) für den Flussabschnitt zwischen Bamberg und Forchheim [2] 45; [3] 77.
- 1689 wird das Fahr am Mühlenwört genannt; weil sich die Schiffergemeinschaft beschwert, »dass, wenn die Bucher bei der Fahr eigener Waren und Früchte, auch

wenn sie schon an andere verkauft haben, ihnen a parte der Schifffleute eine Behinderung oder Einhalt nicht getan noch auch die Annäherung verwehrt werden solle. Sollten die Bucher aber fremde Waren oder Leute um Lohn herausführen, so sollten sie gestraft werden«; es wird den Bürgern erlaubt, eigene Waren und Hausgenossen auf der Regnitz zu fahren, aber Fremde zu fahren oder überzusetzen, ist bei 5 fl. verboten [1] 54.

- 2012 wird eine neue kleine Gierseilfähre eingerichtet, welche nur von April bis Oktober ehrenamtlich betrieben wird [4]

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1565 wird Michel Sieber, »Ferch«, als Bewohner von Haus Mühlwört 8 genannt, er ist vermutlich als Fährmann an der Fähre am Mühlenwört oder Bug tätig [1] 19.
- 1570 wird Simon Horn, »Nachenferch«, als Bewohner des Mühlwörts genannt [1] 51.
- 1589 werden Claus Gutknecht und Georg Jobst, »Nachenferchen«, als Bewohner des Mühlwörts genannt [1] 51.
- 1615 wird Hans Sieber, »Ferch«, als Bewohner von Haus Mühlwört 4 genannt [1] 12.
- 1617 wird Hans Sieber, »Ferch«, als Bewohner von Haus Mühlwört 8 genannt [1] 19.
- 1629 wird Paul Roll, »Ferch«, als Bewohner von Haus Mühlwört 4 genannt [1] 12.

Literatur:

- [1] H. Paschke, Der Mühlwörth zu Bamberg (Bamberg 1971).
 [2] A. Schuster, Die Ferchen von Bug. Alt-Bamberg. Rückblicke auf Bamberg's Vergangenheit 1897/98, 43-58.
 [3] K.-H. Artmann, Bambergs Rangschiffer auf Main und Regnitz (Bamberg 2008).
 [4] Online: Fähre Mühlenwört.

Bug

R-7,8

Gemeinde: Bamberg

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1612 erste Nennung der Fähre in einer »Schiffer- und Ferchenordnung« der oberen Schifferzunft (am Mühlenwört in Bamberg) für den Flussabschnitt zwischen Bamberg und Forchheim [1] 45; [3] 77.
- 1700 geht ein Rechtsstreit zugunsten der oberen Schifferzunft aus, bei dem das Dorf Bug das Recht auf die Überfahrt für sich gefordert hatte; die Bürger dürfen einen »Dorfschelling« betreiben, um eigene Einwohner und Waren über den Fluss zu setzen, nicht aber Fremde, diese dürfen nur durch die obere Schifferzunft transportiert werden [1] 48.
- 1770 versucht der Domkapitular-Syndikus, Geheimer Rat Förtsch, das Überfahrtsrecht an sich und das von ihm in Bug betriebene Wirtshaus zu bringen; das wird vom

Fürstbischof von Bamberg unterbunden mit der Anweisung, die Schelche zu entfernen oder deren Zerstörung in Kauf zu nehmen [1] 48.

- 1810 wird der oberen Schifferzunft das Überfahrtsrecht entzogen und soll öffentlich an den Meistbietenden versteigert werden [1] 50f.

- 1811 einigen sich die Schifferleute der oberen Schifferzunft mit dem General-Commissariat des Mainkreises zu Bayreuth, dass sie gegen eine jährliche Summe von 250 fl. die Fährre weiter betreiben dürfen [1] 53; [2] 56.

- 1816 wird um eine Ermäßigung der Gebühr gebeten [1] 53; [3] 80.

- Um 1849 erneute Klagen über die jährlichen Abgaben und den Rückgang des Fährbetriebes auf 1/8 in den letzten ca. 40 Jahren; die Folge ist, dass die Abgabe von 250 fl. auf 125 fl. gesenkt wird [1] 56; [3] 80.

- 1897/98 erhalten die Fährleute aus den Einnahmen eine Tagespauschale; Überschüsse gehen in eine Gemeinschaftskasse; es wird mit Blick in die Zukunft festgestellt, dass die Errichtung eines Steges zwar praktisch, aber nicht »zur Verschönerung des landschaftlichen Bildes« betragen kann und dass zudem die Ablösung des Fährrechts recht teuer werden dürfte [1] 57.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1612 ist das Recht der Fährre in den Händen des Domkapitels und wird der oberen Schifferzunft verliehen [1] 45.

- 1810 geht im Rahmen der Säkularisierung das Fährrecht an den Staat [1] 50f.

- 1971 wird der russlandstämmige Fährmann Gabriel genannt; allerdings ist die Fährre durch den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals gefährdet [2] 57.

Historiografie der Brücke:

- 1817 Bau eines hölzernen Steges durch den Besitzer des Bamberger Hofes, Strüpf, welcher aber nur von seinen Bediensteten und »verspäteten« Gästen benutzt werden darf [1] 54; [3] 80.

- 1824 werden die Beschränkungen für den Steg aufgehoben [1] 54f.

Sonstiges:

- Nach 1700 existiert eine »Ferchenbüchse«, in die die Nettogewinne der Überfahrt eingezahlt und dann gemeinschaftlich geteilt werden [1] 49.

Literatur:

[1] A. Schuster, Die Ferchen von Bug. Alt-Bamberg. Rückblicke auf Bamberg's Vergangenheit 1897/98, 43-58.

[2] H. Paschke, Der Mühlwörth zu Bamberg (Bamberg 1971).

[3] K.-H. Artmann, Bamberg's Rangschiffer auf Main und Regnitz (Bamberg 2008).

Pettstadt

R-12,8

Gemeinde: Pettstadt

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fährre:

- 1342 Nennung eines Flurnamens »Vareweydach«, der möglicherweise »Fahr bei den Weiden« bedeutet [1]

- 1426 Nennung einer Fährfrau [1]

- 1461 Nennung der Fährre [2] 126; [3] 146.

- 1602 Beschwerde der Pettstadter gegen den Dorfmeister und die Gemeinde Hirschaid wegen einer dort neu eingerichteten Fährre [2] 126.

- 1602 Beschwerde der Pettstadter gegen Sassanfahrt wegen einer dort neu eingerichteten Fährre [2] 126, [3] 146.

- 1604 Beschwerde der Pettstadter gegen Seußlingen wegen einer dort neu eingerichteten Fährre [2] 126, [3] 146.

- 1605 Nennung einer Fährre in den Gemeinderechnungen wegen der Beschaffung von Holz [2] 126.

- 1784 Nennung einer Fährre in den Gemeinderechnungen wegen der Beschaffung von Holz [2] 126.

- 1860 Aufstellung eines ersten Fährhäuschens [2] 127.

- 1948 Kauf einer gut erhaltenen Strömungsfährre für 8.000 Mark aus Bischberg; die neue Fährre hat ein Gewicht von 8 Tonnen und darf 3 Tonnen Last befördern; es ist Platz für 50 Personen oder drei Kraftfahrzeuge der Mittelklasse; der Antrieb erfolgt über die Flusströmung und ein gespanntes Stahlseil [2] 127; [4] 160.

- 2014 existiert die Fährre noch und wird vor allem von Fahrradausflüglern genutzt.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- 1426 »Kungund die Fergein« [1].

- 1461 ist Otte Hutsmann Fahrlehensinhaber [2] 129.

- 1461 ist Herman Alb der Fahrlehensinhaber [2] 129.

- 1490 ist Fritz Dentzler Fahrlehensinhaber [2] 129.

- 1490 ist Fritz Marr Fahrlehensinhaber [2] 129.

- 1567 ist Paulus Hoffmann Fergengutinhaber [2] 129.

- 1567 ist Paulus Pals Fergengutinhaber [2] 129.

- 1650 ist Heinz Paulus Fergengutinhaber [2] 129.

- 1650 ist Georg Schwarzmann Fergengutinhaber [2] 129.

- 1652 ist Johannes Paulus Fähring [2] 129.

- 1677 ist Hans Starklauf Fähring [2] 129.

- 1677 ist Hans Geißler Fähring [2] 129.

- 1686 ist Georg Hartmann Fährer [2] 129.

- 1707 ist Johann Eberlein »Transfretator« [2] 129.

- 1724 ist Hans Paulus Fahrgutinhaber [2] 129.

- 1730 ist Heinrich Wicht Fahrgutinhaber [2] 129.

- 1733 hat Ulrich Eberlein das Lehen von H. Wicht gekauft [2] 129.

- 1745 ist Sebastian Schuler Fahrgutinhaber [2] 129.

- 1747 ist Hans Kau Fahrgutinhaber [2] 129.

- 1749 ist Johann Hoffmann Fahrgutinhaber [2] 129.

- 1796 ist Johann Kauer Fahrgutinhaber [2] 129.

- 1796 ist Kaspar Holtzhay Fahrgutininhaber [2] 129.
- 1808 ruht das Fahrtrecht auf den Häusern Nummer 37 (später Nr. 10) und Nummer 40 [2] 127.
- 1819 ist Johann Kauer (Haus Nr. 37) Fahrgutininhaber.
- 1819 ist Peter Kaiser (Haus Nr. 40) Fahrgutininhaber [2] 129.
- 1844/65 ist Adam Kauer (Haus Nr. 10) Fahrgutininhaber [2] 129.
- 1844/65 ist Sebastian Fleischmann (Haus Nr. 40) Fahrgutininhaber [2] 129.
- 1862/63 kommt es zu Differenzen zwischen den beiden Fährleuten und der Gemeinde; die Gemeinde übernimmt das Fährlehen schließlich um die Jahrhundertwende selber [2] 127.
- 1903/23 ist Adam Kauer (Haus Nr. 10) Fahrgutininhaber [2] 129.
- 1903/23 ist Lorenz Heberlein (Haus Nr. 40) Fahrgutininhaber [2] 129.
- 1924/38 ist Josef Kauer als Fährmann genannt [2] 129.
- 1924/34 ist Hans Starklauf (Schmaus) als Fährmann genannt [2] 129.
- 1934/54 ist Johann Schweigert als Fährmann genannt [2] 129.
- 1938/66 ist Kilian Körner als Fährmann genannt [2] 129.
- 1954/66 ist Peter Frank als Fährmann genannt [2] 129.
- 1966/82 ist Johann Hohl als Fährmann genannt [2] 129.
- 1982 ist Willi Menden als Fährmann genannt [2] 129.

Preise:

- 1860 pro Person 1 kr., pro Fuhrwerk 6, 10, 12 und 15 kr. (nur für Fremde oder Ortsbewohner mit weiter entfernten Flurteilen); Ansässige zahlen für eine Fuhr Dung 2 oder 3 kr., für eine Fuhr Getreide eine Garbe, für Fußgänger jährlich 10 bis 12 kr. [2] 127.

Sonstiges:

- Am Fahr sind zwei Fährmänner angestellt, die als Vergütung das Überfahrrecht an der Regnitz und je neun Tagewerk Grundbesitz (Felder und Wiesen) erhalten; sie dürfen aber nur die Querfahrt ausüben und nicht entlang der Regnitz fahren; sie sind vom Wachgeld, Läutgarben, Läutlaib und Gemeindefrondienst befreit und müssen keine Militär-Einquartierungen übernehmen; sie sind verpflichtet, von Sonnenaufgang bis zum abendlichen Gebetsgelaüt an der Fähr zu sein, können aber mittags zum Essen heim gehen, wenn keine Kundschaft vor Ort ist, müssen zum Teil nachts bei Bedarf verfügbar sein, müssen einen Schelch und eine Fahrbrücke bereithalten und diese sowie alles weitere Geschirr (Seil, Staken, Fahrhäuschen) selbst stellen [2] 126f.

Sagen zum Regnitzübergang:

- Das Gelübde (mundsprachliche Sage) [2] 128.

Literatur:

- [1] H. Penning, Pettstadter Fähr ist wohl älter als gedacht. Fränkischer Tag vom 24.5.2011.
- [2] M. Schaubert / B. Schaubert, Pettstadt. Geschichte eines Dorfes an der Rauhen Ebrach (Pettstadt 1988).

[3] G. Dippold / R. Kühhorn / W. Rössler, Der Vergangenheit auf der Spur. Eine Entdeckungsreise durch das Bamberger Land (Bamberg 2006).

[4] B. Spies, Bischberg in jüngerer und jüngster Vergangenheit. Ereignisse und Wandlungen seit 1900. In: W. Taegert (Hrsg.), 1000 Jahre Bischberg. Beiträge zur Geschichte eines Zwei-Flüsse-Dorfes in Franken (Petersberg 2014) 145-194.

Sassanfahrt

R-18,1

Gemeinde: Hirschaid

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Hirschaid

Gegenüberliegende Gemeinde: Hirschaid

Historiografie der Fähr:

- 1371 wird die Hälfte des Fahrlehens vom Fährmann, welches er von seinem Vater geerbt hat, an die Äbtissin Anna vom Konvent Schlüsselfeld für 215 Pfund Heller verkauft [2] 136.
 - 1602 beschwerten sich die Pettstadter wegen der Neuerichtung einer Fähr [1] 126.
 - 1664 ist die Herrschaft von Sassanfahrt Tag und Nacht von Überfahrtskosten mit dem Nachen befreit; Abgaben der Ortsbewohner werden mit dem Fährmann separat verhandelt; Fremde zahlen 1 kr., Juden 2 kr. und bei großem Wasser zahlen alle 1 fl.; an der Hand geführtes Vieh wird mit dem Schelch übergesetzt; die Fahrbrücke gehört der Dompropstei und wird mit 200 fl. pro Jahr versteuert; für jede »Bruckfuhr« müssen die Herren von Sassanfahrt 1 fl. zahlen, Fremde zahlen »von der Fuhre« 1 Batzen oder für jedes Stück Vieh 2 Batzen [2] 137.
 - 1696 zahlt der Fährmann jährlich an die Herren von Sassanfahrt einen Zins von 8 fl. [2] 137.
 - 1729 erhält der Fährmann vom Bürgermeister von Hirschaid ein Stück Grund auf Hirschaid Seite, um ein Fährhäuschen zu errichten [2] 137.
 - 1787 wird genannt, dass der Fährmann jährlich 2 2/5 kr. Erbzins für den Grund eines neu errichteten Fährhäuschens zahlt [2] 137.
 - 1843 Rechtsstreit um die Erhöhung der Fährkosten für Hirschaid Bürger von 5 Pfennigen auf einen höheren Preis (Fremde zahlen 50 Pfennige für ein Fuhrwerk) [2] 138.
 - 1884 werden innerhalb von 100 Tagen 1.592 Fuhrwerke über den Fluss gesetzt [4] 13.
 - 1893 ertrinkt eine 20-Jährige aus Oberköst an der Fähr [4] 14.
 - 1903 wird der letzte Fährmann mit einer Summe von 2.500 Mark abgefunden und gibt die Fähr zugunsten der Brücke auf [4] 52f.
- Besitzer des Fährrechts und Fährleute:**
- Vor 1371 wohl in Familienbesitz [2] 136.

- 1371 wird Heinrich Lieberich als Fährmann genannt [2] 136.
- Nach 1371 im Besitz des Konvents des Klosters Schlüssel-
selfeld und der Fährmannsfamilie [2] 136.
- 1664 ist die Nachenfahrt im Besitz der Herrschaft Sas-
sanfahrt als ein »*Bamberger Dompropstey-Afterlehen*«; die
»*Fahrbruck*« gehört allein der Dompropstei; das Fährlehen
geht als Erblehen an die Familie Roppelts; Stephan Rop-
pelts wird als Fährmann genannt [2] 137.
- 1691 wird Sebastian Auer als Fährmann genannt [2]
137.
- 1717 u. 1729 wird Conrad Auer als Fährmann genannt
[2] 137.
- 1742 wird Elisabeth Auer als Fährfrau genannt [2] 137.
- 1783 liegen die Rechte für die Fähre bei der Domprop-
stei in Bamberg, welche diese an August Friedrich Freiherr
von Schlammersdorf für 20 fl. und 18 kr. neu vergibt; die
Abgabe verteilt sich wie folgt: »10 Gulden für Ihre ge-
heimen Rath- und Lehenspropst, 4 Gulden 48 Kreuzer
für den Lehens-Secretär Hofkammer-Rath Rohrbach, 2
Gulden für den Dompropstey-Actuario, 1 Gulden für den
Lehenstiftsdiener und 2 Gulden 30 Kreuzer für den Le-
hensbrief« [2] 137.
- 1787 wird Conrad Auer als Fährmann genannt [2] 137.
- Vor 1843 ist das Lehen für die Fahrbruck an den Schult-
heißer von Hirschaid vergeben, welcher es später an die
Gemeinde übergibt [2] 138.
- 1843 wird das Recht auf die Fahrbruck an Georg Schrau-
der verkauft, welcher es sofort an den Inhaber der Sassan-
fahrter Fähre Georg Pförtsch weiterveräußert, der auch als
Fährmann tätig ist [2] 138.
- 1902 ist Josef Wichert letzter Fährmann [4] 9. 52 f.

Historiografie der Brücke:

- 1902-1903 Bau der Brücke [2] 138; [3] 16; [4] 19 ff.
- 1945 Sprengung der Brücke [2] 139; [3] 16; [4] 63 f
- 1945 Errichtung einer Holzbrücke [2] 139; [3] 17; [4] 65.
- 1961 Errichtung einer Betonbrücke [2] 139; [3] 18 f.

Sonstiges:

- Das Fahrgut ist von »*Dienst und Frohn*« befreit [2] 137.
- Der Ort des Fahrgutes ist bekannt (Mauritiusstraße, Sas-
sanfahrt) [2] 138.

Literatur:

- [1] M. Schaubert / B. Schaubert, Pettstadt. Geschichte ei-
nes Dorfes an der Rauhen Ebrach (Pettstadt 1988).
- [2] B. Ochs, Sassanfahrt, Ort »am Fahr« gelegen. Heimat-
bote aus dem Reichen Ebrachgrund 5, 1992, 134-139 (der
wortgleiche Artikel wurde bereits vorher publiziert in: Sas-
sanfahrt. Heimatgeschichtliche Beiträge 1984).
- [3] A. Schäfer / R. Schäfer, Nah am Wasser gebaut. Schlei-
sen, Brücken und Kanäle in Hirschaid (Hirschaid 2011).
- [4] H. Schumm, Die erste Regnitzbrücke von Hirschaid
(Hirschaid 2000).

Altendorf

R-21,6

Gemeinde: Altendorf

Landkreis: Bamberg

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Seußling

Gegenüberliegende Gemeinde: Altendorf

Historiografie der Fähre:

- 1504 Nennung einer Furt [1] 64.
- 1604 Beschwerde der Pettstädter wegen einer neu er-
richteten Fähre [2] 126.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Vor 1610 im Besitz der Pfarre Seußling [3] 138; [4] 27.
- Nach 1610 Verkauf des Fahrrechts für 350 fl. fr. (437,5 fl.
rh.) an Erhard Roth [3] 138; [4] 27.

Literatur:

- [1] M. Held, Alte Wege westlich von Forchheim. In: D.
George (Hrsg.), An Regnitz, Aisch und Wiesent. Heimat-
kundliche Zeitschrift für Stadt und Landkreis Forchheim 1,
1993/94, 55-67.
- [2] M. Schaubert / B. Schaubert, Pettstadt. Geschichte ei-
nes Dorfes an der Rauhen Ebrach (Pettstadt 1988).
- [3] B. Ochs, Sassanfahrt, Ort »am Fahr« gelegen. Heimat-
bote aus dem Reichen Ebrachgrund 5, 1992, 134-139.
- [4] J. W. Deuber, Geschichte der Pfarreien Seußling, Pautz-
feld, Hallerndorf, Hirschaid & Buttenheim (Forchheim
1872).

Neuses

R-25,2

Gemeinde: Eggolsheim

Landkreis: Forchheim

Bundesland: Bayern

Gegenüberliegender Ort: Pautzfeld

Gegenüberliegende Gemeinde: Hallerndorf

Historiografie der Fähre:

- 1350 Nennung einer Fähre bei Neuses [2] 140; [3] 64.

Besitzer des Fährrechts und Fährleute:

- Vermutlich ursprünglich im Besitz des Klosters St. Theo-
dor (heute Karmelitenkloster) Bamberg [1] 240; [3] 138.

Historiografie der Brücke:

- 1910 Bau der Luitpold-Brücke [4] 138.
- 1945 Sprengung der Brücke [4] 138.

Sonstiges:

- Der Ort Neuses war brandenburgischer Besitz, ausge-
nommen das »*Ferchengut*« [1] 239.

Literatur:

- [1] B. Ochs (Hrsg.), Aus der Geschichte des Marktes Eg-
golsheim bis um 1850 von Pfarrer Martin Knorr (Eggols-
heim 1993).
- [2] K. Kupfer, Forchheim. Geschichte einer alten fränki-
schen Stadt (Nürnberg 1987).
- [3] M. Held, Alte Wege westlich von Forchheim. In: D.
George (Hrsg.), An Regnitz, Aisch und Wiesent. Heimat-

kundliche Zeitschrift für Stadt und Landkreis Forchheim 1, 1993/94, 55-67.

[4] B. Ochs, Sassanfahrt, Ort »am Fahr« gelegen. Heimatbote aus dem Reichen Ebrachgrund 5, 1992, 134-139.

Forchheim

R-31,3

Gemeinde: Forchheim

Landkreis: Forchheim

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- Die frühmittelalterliche Gründung in Forchheim wird auf den Regnitzübergang zurückgeführt [2] 37.

Historiografie der Brücke:

- 1329 erste Nennung einer Regnitzbrücke [2] 167.

- Um 1520 Entstehung der Brücke in ihrer heutigen Form [2] 167.

- Zu Beginn des 16. Jh. Nennung »*ein gutt prucken*« [2] 167.

- 1602 wird ein einer Karte eine Brücke dargestellt [1] 180.

- 1633 wird die Brücke durch schwedische Truppen niedergebrannt [2] 167.

- 1733 Darstellung einer Brücke [1] 189.

- 1806 Darstellung einer Brücke [1] 186.

- 1945 Sprengung der Brücke [2] 167.

Sonstiges:

- Forchheim ist die letzte mit Schiffen befahrbare Station auf der Regnitz und bildet so einen Umschlagplatz für den Land-Fluss-Verkehr, der Hafen befand sich unterhalb der Regnitzbrücke auf der rechten Seite (siehe Abbildung 1602) [2] 139f.

- Eine Furt bestand wohl zwischen Forchheim und Pautzfeld (heutiger Flurname »*Herrenfurth*«) sowie eine weitere zwischen Forchheim und Hausen [3] 64.

Literatur:

[1] H. Ammon, Forchheim in Geschichte und Gegenwart (Bamberg 2005).

[2] K. Kupfer, Forchheim. Geschichte einer alten fränkischen Stadt (Nürnberg 1987).

[3] M. Held, Alte Wege westlich von Forchheim. In: D. George (Hrsg.), An Regnitz, Aisch und Wiesent. Heimatkundliche Zeitschrift für Stadt und Landkreis Forchheim 1, 1993/94, 55-67.

Hausen

R-34,9

Gemeinde: Hausen

Landkreis: Forchheim

Bundesland: Bayern

Historiografie der Brücke:

- 1573 Errichtung einer Brücke [1] 27; [2] 50.

- 1584 Abriss der Brücke durch den Forchheimer Schult heißen [1] 27; [2] 50.

- 1607 Wiedererrichtung der Brücke [1] 27; [2] 50.

- 1630 erneuter Abriss der Brücke [1] 27; [2] 50.

- 1685 ist die Brücke in einer Abbildung wieder vorhanden [1] 27; [3] 71.

- 1845 wird die Brücke durch Schneeschmelze zerstört [4] 93.

- 1849 wiederholte Zerstörung der Brücke durch Schneeschmelze [4] 97.

- 1850 existiert eine zweite Brücke, weil sich eine Insel im Fluss gebildet hat [2] 49.

- 1945 Sprengung zweier Holzbrücken und der Eisenbahnbrücke [2] 35; [3] 46.

- 1948-49 Neubau der Eisenbahnbrücke [2] 36.

- In den 1960er-Jahren Abriss der Holzbrücken im Rahmen der Flurbereinigung [3] 100.

Literatur:

[1] E. Wagner, Hausen. Aus der Geschichte eines fränkischen Dorfes (Hausen 1976).

[2] K. Kupfer, Geschichte des Dorfes Hausen (Forchheim 1956).

[3] E. Wagner, Hausen bei Forchheim. Aus der Geschichte eines fränkischen Dorfes (Bamberg 1997).

[4] G. Batz, Die Jahrtausendchronik. Die Geschichte des Dorfes Hausen und seiner Landesherren aus Bamberg, Nürnberg und Bayreuth 1007-2007 (Erlangen 2007).

Baiersdorf

R-39,8

Gemeinde: Baiersdorf

Landkreis: Erlangen-Höchstadt

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1007 wird die Ansiedlung mit dem Schutz des Regnitzüberganges in Verbindung gebracht [1] 16.

- 1504 Nennung: »*Item ein furt oberhalb Peiersdorf unter der Sepacher mull, da die Sepach in die Rednicz fleust*« [2] 299.

Historiografie der Brücke:

- Nach 1550 wird auf einer Karte eine Brücke in Baiersdorf gezeigt [1] 137.

- 1799 werden während der Napoleonischen Kriege kleine Gefechte um den Mainübergang ausgetragen [1] 68.

- 1945 Errichtung einer Schwimmbrücke durch amerikanische Truppen [1] 81.

Sonstiges:

- Im Ortsteil Wellerstadt soll es eine frühgeschichtliche Furt gegeben haben [1] 13f.

- Auf einer Karte (ohne Jahr) wird eine Brücke in Baiersdorf gezeigt [1] 277.

Literatur:

[1] F. Schmolke, 1353-2003. 650 Jahre Stadt Baiersdorf – Geschichte und Ortsentwicklung (Baiersdorf 2003).

[2] J. Dürschner / R. Dürschner / W. Kindel / K. Lindner / D. Setzer, Die Chronik der Gemeinde Möhrendorf (Erlangen 2007).

[3] J. Bischoff, Baiersdorf. Entwicklungsgeschichte einer fränkischen Kleinstadt (Baiersdorf 1953).

Möhrendorf

R-42,5

Gemeinde: Möhrendorf

Landkreis: Erlangen-Höchstadt

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 1504 Nennung: »Item Merndorf... ein guter furt dastelbst über die Rednicz ...« und »Item oberhalb Oberndorff und zwischen dem Sack 2 furt ...« (bei Möhrendorf) [2] 299.

- 1947 und in den 1960er-Jahren bricht die Holzbrücke mehrmals zusammen, zum Ersatz wird immer ein Fährbetrieb eingerichtet [2] 302; [3] 20.

- Nach 1884 wird bei Oberndorf eine Kahnfähre über den Ludwig-Donau-Kanal von einem Gastwirtsbetreiber eingerichtet, um Kundschaft zu gewinnen [2] 307.

Historiografie der Brücke:

- 1570 Erlaubnis des Markgrafen, eine Brücke in Verlängerung der heutigen Dorfstraße zu bauen [2] 299.

- 1573 Revers des Markgrafen zu Brandenburg bezüglich der Brücke, in dem die Gemeinde zu Folgendem verpflichtet wird: 1. Bau und Unterhalt der Brücke auf eigene Kosten; 2. Versperrung der Brücke nach Abschluss der Feld- und Erntearbeiten; 3. keine Brückenüberquerung durch Fremde, damit der Herrschaft kein Verlust an Geleit oder Zoll entsteht; 4. Öffnung der Brücke für die Untertanen von Baiersdorf und Erlangen im Notfall; 5. Unbrauchbarmachung der Brücke im Kriegsfall [2] 299.

- 1602 fehlt die Darstellung einer Brücke auf einer Karte [2] 62.

- 1778 wird eine hölzerne Brücke genannt, über die aber nur Wagen für Heu und Feldfrüchte fahren dürfen [2] 299f.

- 1821 Darstellung einer Brücke in der ersten Flurkarte [2] 36.

- Bis 1928 ist die Holzbrücke im Besitz von 34 Bauern aus Möhrendorf, Kleinseebach und Oberndorf [2] 301.

- 1978 wird die Holzbrücke durch eine Stahlbetonbrücke ersetzt [2] 302; [3] 23.

Sonstiges:

- 1799 werden während der Napoleonischen Kriege kleine Gefechte um den Mainübergang ausgetragen [1] 68.

- Von 1830 bis ca. 1960 gab es einen weiteren Steg über die Regnitz bei Kleinseebach, welcher aber sehr provisorisch war und im Winter immer abgebaut wurde [2] 302.

Literatur:

[1] F. Schmolke, 1353-2003. 650 Jahre Stadt Baiersdorf – Geschichte und Ortsentwicklung (Baiersdorf 2003).

[2] J. Dürschner / R. Dürschner / W. Kindel / K. Lindner / D. Setzer, Die Chronik der Gemeinde Möhrendorf (Erlangen 2007).

[3] K. Lindner, Möhrendorf und seine Ortsteile im Wandel der Zeit (Horb am Neckar 1990).

Erlangen

R-48,5

Gemeinde: Erlangen

Landkreis: Erlangen

Bundesland: Bayern

Historiografie der Brücke:

- 1529 Nennung einer langen Brücke (im Vergleich zur kleinen Brücke in Bruck) [1] 235 ff.

- 1533 Darstellung einer Brücke [3] 117.

- 1563 keine Darstellung der Brücke auf einer Landkarte [3] 117.

- 1587/88 Darstellung mehrerer Brücken im Erlanger Raum über die Regnitz [3] 15.

- 1595 Darstellungen einer Brücke [3] 119 ff.

- 1721 Darstellung der Brücke [3] 132 f.

- 1880/81 Neubau der Brücke [2] 40; [3] 347 f.

- 1945 Sprengung der Brücke [2] 40.

Literatur:

[1] F. Lammers, Geschichte der Stadt Erlangen von ihrem Ursprunge unter den fränkischen Königen bis zur Abtretung an die Krone Bayern nach Urkunden und amtlichen Quellen (Erlangen 1834).

[2] H. Hirschfelder, Erlangen im Kaiserreich 1871-1918. Stadtgeschichte in Geschichten (Bamberg 2007).

[3] A. Jakob / Ch. Hofmann-Randall, Erlanger Stadtansichten. Zeichnungen, Gemälde und Graphiken aus sieben Jahrhunderten (Erlangen 2003).

[4] J. Thamer, Industriekultur in Erlangen. In: J. Sandweg (Hrsg.), Erlangen. Von der Strumpfer- zur Siemens-Stadt (Erlangen 1982) 331-404.

Bruck

R-51,4

Gemeinde: Erlangen

Landkreis: Erlangen

Historiografie der Brücke:

- 1282 erste Nennung des Ortes als »Bruck/Brucke/Brukk« [1] 11; [2] 46.

- 1408 Nennung einer steinernen Brücke [1] 113.

- 1529 Nennung einer kleinen Brücke (im Vergleich zur langen Brücke in Alt-Erlangen) [3] 235 ff.

- 1533 Darstellung einer Brücke [3] 117.

- Um 1550 Darstellung der Brücke in einer Karte [4] 15.

- 1559 Darstellung einer Brücke [3] 117.

- 1563 Darstellung einer Brücke [3] 117.
- 1595 Darstellungen einer Brücke [3] 119 ff.
- 1632 Zerstörung der Brücke im Dreißigjährigen Krieg und Errichtung einer Notbrücke durch König Gustav Adolf [1] 115.
- 1675 Nennung eines Brückenzolls bzw. der Befreiung der Erlanger von diesem [2] 77.
- 1732/33 Bruck errichtet auf eigene Kosten eine neue Steinbrücke [1] 116.
- 1740 Bau einer Zollbrücke [2] 77.
- 1775 Neubau einer Steinbrücke, Abriss der Holzbrücke [2] 78.

Sonstiges:

- 1024/40 Erlaubnis des Bischofs von Bamberg, am Königshof Uraha eine Brücke über die Regnitz errichten zu dürfen (Lage der Pfalz umstritten); erste Nennung einer Brücke über die Regnitz [1] 8.

Literatur:

- [1] R. Großner, Bilder aus Bruck (Erlangen 1982).
- [2] E. Birkholz, Geschichte des Marktes Bruck seit 15.9.1924 (Eltersdorf 2008).
- [3] F. Lammers, Geschichte der Stadt Erlangen von ihrem Ursprunge unter den fränkischen Königen bis zur Abtretung an die Krone Bayern nach Urkunden und amtlichen Quellen (Erlangen 1834).
- [4] G. Bresler, 1000 Jahre Erlangen mit näherer Umgebung. Chronik mit Bildern (Erlangen 1995).

Fürth

R-64,5

Gemeinde: Fürth

Landkreis: Fürth

Bundesland: Bayern

Historiografie der Fähre:

- 907 wird Fürth als »Furt« genannt [1] 267.
- 1007 wird Fürth als »Furti« genannt; damit sollen mehrere Furten an der Rednitz gemeint sein [1] 267; [2] 15 f.

Literatur:

- [1] H. Tiefenbach, Furtnamen und Verwandtes. In: H. Januhn (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa 5: Der Verkehr. Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation. (Göttingen 1989) 262-290.
- [2] B. Ohm, Fürth. Geschichte der Stadt (Fürth 2007).
- [3] A. Jakob / Ch. Hofmann-Randall, Erlanger Stadtansichten. Zeichnungen, Gemälde und Graphiken aus sieben Jahrhunderten (Erlangen 2003).