

## **Geschichte der Schifffahrt**

Der Main ist der längste Fluss, der zur Gänze in Deutschland liegt, und einer der wenigen mitteleuropäischen Flüsse, der nicht in Nord- oder Südrichtung, sondern in Ost-Westrichtung verläuft. Der im Fichtelgebirge entspringende Weisse Main und der in der fränkischen Alb entspringende Rote Main vereinigen sich in Kulmbach. Von dort sind es 524 km, ehe der Main bei Mainz in den Rhein mündet. Mit Fahrgastschiffen ist er ab Bamberg auf einer Strecke von 396 km befahrbar. Nur die letzten 86 km bis zur Mündung liegen nicht in Bayern sondern in Hessen. Im Volksmund gilt der Main als der „Weisswurst-Äquator“, der den Norden Deutschlands vom Süden trennt. Er fließt durch eine hügelige Landschaft mit vielen Weinbergen und idyllischen Kleinstädten sowie vorbei an Würzburg, der Hauptstadt Unterfrankens mit der Festung Marienberg, die majestätisch über der Stadt und dem Main thront.

Bei den Kelten als „Moin“ oder „Mogin“, bei den Römern als „Moenus“, im Mittelalter als „Moyn“ oder „Moyne“ und erst ab dem 14. Jahrhundert als „Meyn“ bezeichnet, war er immer schon ein stark benutzter Schifffahrtsweg. Für die im ersten Jahrhundert v. Chr. kommenden Römer wird er ausserdem zu einem der Haupteinfallswegen in das freie Germanien. Die Schiffe befördern flussabwärts 10 bis 20 Tonnen und nehmen auch Personen mit. Flussaufwärts stakt oder treidelt man die Schiffe mit Pferden – gelegentlich ziehen sie auch Menschen. In der Nacht ruht der Schiffsverkehr, die Schiffsleute übernachten an Bord.

Besonders anzumerken ist, dass in den letzten Wochen des zweiten Weltkriegs – am 16. März 1945 – bei einem Bombenangriff nicht nur 5.000 Menschen starben, die Bomben zerstörten auch die Innenstadt von Würzburg fast völlig. Vernichtet wurden alle einschlägigen Archive. Gleiches gilt für eine Reihe anderer Archive in Städten, die am fränkischen Main gelegen sind. Deshalb sind über die Schiffe, welche vor diesen Bombenangriffen auf dem Main verkehrten, bisher nur sehr wenige Daten zu ermitteln gewesen. Und auch über die ersten Jahre nach Kriegsende – als noch sehr viel improvisiert werden musste und Zuständigkeiten für die Schifffahrt auf dem Main nicht bei den staatlichen Behörden sondern bei der amerikanischen Militärregierung lagen – sind nur wenige Dokumente erhalten geblieben. Dementsprechend können für die älteren Betriebe in vielen Fällen keine vollständigen Flottenlisten erstellt werden. Sie weisen deshalb erhebliche Lücken in Bezug auf die Geschichte und die technischen Daten auf.

Im Übrigen sind Gegenstand der folgenden Ausführungen nur die am Main ansässigen Personenschiffahrtsunternehmen, nicht aber ausserbayerische Betriebe, die mitunter mit ihren Ausflugschiffen den Main befahren oder mit Kabinenschiffen am Main, den Main-Donaukanal und die Donau Bayern durchqueren.

## **DIE ERSTEN PERSONENSCHIFFE**

Der vor allem von König Ludwig I initiierte abschnittsweise Ausbau des Mains erlaubt schliesslich auch die Einführung einer Dampfschifffahrt. Als erster Dampfer trifft am 16. April 1841 der Dampfer „Les Stanislaus“ von Mainz kommend in Aschaffenburg ein und fährt wieder am gleichen Tag zurück. In Frankreich erbaut, hat er eine Leistung von 20 PS und kann 175 Passagiere aufnehmen. Im Dezember des gleichen Jahres befährt das Dampfschiff „La Jeanne d'Arc“ den gesamten schiffbaren bayerischen Main bis Bamberg und zurück. Die Fahrt beginnt am 9. Dezember in Mainz und endet dort am 16. Dezember.

Mehrmals bleibt das Schiff stecken und musste von Ruderschiffen, Flössern und Leinereitern wieder flott gemacht werden.

Die Fahrt des „Les Stanislaus“ veranlasst Würzburger Bürger am 16. November zur Gründung zur „Gesellschaft für Dampfschiffahrt auf dem Main“. Nun erteilt 1841 König Ludwig I am 21. März 1842 der neuen Gesellschaft eine Konzession mit der Auflage, ab 1845 einen regelmässigen Transport von Personen und Gütern auf dem Main zu betreiben. Doch schon 1842 treffen die ersten beiden Dampfschiffe Ludwig und Verein ein, so dass schon am 16. Juni 1842 der Linienverkehr aufgenommen werden kann. Der „Ludwig“ (22 PS) wird 1830 in Seraing-sur-meuse (Belgien) für die Firma Cochot in Paris erbaut. Als „La Durade“ (später „La Parisienne Nro 3“) fährt er erst zwischen Rouen und Paris, dann im Pariser Lokalverkehr. Im Dezember 1840 werden die sterblichen Überreste von Napoleon I mit diesem Schiff nach Paris überführt. Die „Verein“ entsteht 1842 bei Cochot in Paris, ist anfangs nur angemietet und wird erst 1843 gekauft. Es folgen weitere Neubauten – alles Schaufelraddampfer:

- 1843 „Leopold“; erbaut bei John Cockerill in Seraing.
- 1843 „Therese I“, ebenfalls von Cockerill. Wegen unbefriedigender Leistung jedoch schon 1844 zurück an den Hersteller.
- 1843 „Maximilian“ von Gache in Nantes, Frankreich.
- 1844 „Therese II“ von einer nicht näher bekannten englischen Werft.
- 1844 „Großherzog von Hessen“ von Gache in Frankreich.
- 1844 „Friedrich Wilhelm“, ebenfalls von Gache.
- 1850 „Königin Maria“ aus der eigenen neuen Werft in Würzburg.
- 1850 „Frankonia“ ebenfalls aus der eigenen Werft.
- 1854 „Kronprinz Ludwig“ ebenfalls aus der eigenen Werft.

Der „Leopold“ wird schon im Herbst 1843 von einem Floss gerammt und sinkt. Wieder hergestellt fährt er kurz danach 1844 auf einen Felsen auf. Es kommt zu schweren Beschädigungen und zum Abbruch. Der „Ludwig“ und die „Therese II“ werden in Würzburg in Eigenregie umgebaut.

Mit diesen Dampfschiffen entwickelt sich zunächst ein reger Schiffsverkehr auf dem Main. Doch wird der Betrieb zwischen Bamberg und Schweinfurt schon 1846 wieder eingestellt. Danach verkehren die Schiffe nur mehr zwischen Schweinfurt-Würzburg und Frankfurt.

Dann bricht die Personenschiffahrt durch die Eröffnung der Bahnlinie Aschaffenburg-Würzburg-Bamberg (Ludwigsbahn) im Jahr 1854 schlagartig zusammen. Die Flussstrecke ist durch die vielen Bögen um 147 km länger als der Schienenstrang, die Bahn fährt schneller als das Dampfschiff. Und einen Ausflugsverkehr mit dem Schiff wie heute gibt es noch nicht.

Seit 1856 fahren nur mehr vier Schiffe am Main zwischen Würzburg und Frankfurt, während die „Therese II“, die „Königin Maria“ und die „Frankonia“ nur mehr am Rhein zwischen Frankfurt und Köln unterwegs sind. Die „Ludwig“ erwirbt schon 1855 ein hessischer

Unternehmer am Untermain, der sie als „Lokalboot“ zwischen Kostheim und Mainz einsetzt. 1883 kehrt sie als „Cornelius“ zurück auf den bayerischen Main, worüber später noch berichtet wird.

Auch die restlichen fünf schönen Schiffe der Main-Dampfschiffahrtsgesellschaft verlassen 1858 den Main. Die Dampfer Verein, Maximilian, Großherzog von Hessen, Friedrich Wilhelm und Kronprinz Ludwig fahren nun ebenfalls noch einige Zeit auf dem Rhein zwischen Frankfurt und Köln. Die „Therese II“ fährt sogar zweimal mit Auswanderern den Rhein hinunter bis Rotterdam. Doch rentieren sich die Schiffe nicht mehr, so dass sie bald abgewrackt werden. Lediglich die „Frankonia“ bleibt noch einige Jahre für das Handelshaus Berger im holländischen Venlo in Fahrt.

## **NUR BESCHRÄNKTE PERSONENBEFÖRDERUNG MIT DER MAINKUH**

Mit der Inbetriebnahme der Eisenbahn 1854 schrumpft auch der Güterverkehr um rund 50%. Ein Handicap ist der Umstand, dass auf dem fränkischen Teil des Mains nur relativ kleine Schiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 20 t und 50 t einsetzbar sind, was ein Umladen von den grossen Rheinschiffen in die kleineren Mainschiffe erfordert. Um mehr Güter auf dem Main befördern zu können, führt man zunächst die Kettenschiffahrt ein. Ein Dampfschlepper - Mainkuh genannt - handelt sich mit einer Geschwindigkeit von rund 5 km/h flussaufwärts und 10 km/h flussabwärts an der in der Flussmitte am Grund liegenden Kette entlang. Er kann nun bis zu 10 Schleppkähne ziehen. Gelegentlich werden auch Personen mitgenommen. Die Kette liegt seit 1883 im hessischen Teil zwischen Mainz und Aschaffenburg. Sie wird 1893 bis Miltenberg, 1903 bis Kitzingen und 1908 bis Bamberg verlängert. Den Betrieb führt die Deutsche Reichsbahn. Die letzte Fahrt einer Mainkuh findet 1937 statt, die Kette wird jedoch erst 1940 beseitigt. Erst mit dem Ausbau des Flusses und der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals nimmt der Güterverkehr, mit dem Anstieg der Mobilität der Bevölkerung auch der Personenverkehr (Ausflugsfahrten) zu.

## **KLEINBETRIEBE AUS DER VORKRIEGSZEIT**

Zwischen 1858 und 1883 ruht der Personenverkehr auf dem Main. Von 1883 bis zum zweiten Weltkrieg bieten eine Reihe kleiner Unternehmen – teilweise nur wenige Jahre - mit ihren Schiffen Fahrten auf dem Main an. Es handelt sich dabei – ohne Anspruch auf Vollständigkeit wegen der durch den Krieg vernichteten Unterlagen - um folgende Betriebe:

### ➤ **J. Müller, Bamberg**

Dieser baut 1870 im eigenen Betrieb einen Schraubendampfer, der sowohl als Schlepper als auch zur Personenbeförderung eingesetzt wird. Da er nicht befriedigt, wird er 1873 nach Heilbronn an den Neckar verkauft. Von dort kommt das Schiff 1877 zum Ammersee als Omnibus. Bei der Darstellung der Schifffahrt auf dem Ammersee wird die Geschichte dieses Schiffs ausführlich dargestellt.

### **Fischer- und Schiffer-Verein Würzburg**

Er erwirbt 1884 von der Dampfbootgesellschaft Schwanheim (Peter Joseph Nauheimer) am Main das 1880 in der Maschinenfabrik, Kesselschmiede und Schiffbau-Anstalt Schaubach & Grämer in Koblenz erbaute Dampfboot Schwanheim. Der Verein erhält am 8.6.1884 die Konzession für den Main und gibt dem Schiff den Namen Würzburg. Wegen zu hoher Erhaltungskosten (häufige Reparaturen) geht es am 17. März 1889 –

nach anderen Quellen erst 1894 - zurück nach Schwanheim. Dort kommt es - nun als „Frankfurt“- wieder in Fahrt.

## **Dampfschiffunternehmen Brod und Göss, ab 1892 Mohr und Göss, ab 1893 Göss und Weiler / Würzburg**

Beim ersten Schiff dieses Betriebes handelt es sich um das erste Schiff der Gesellschaft für Dampfschiffahrt auf dem Main, den „Ludwig“ (Vorgeschichte siehe oben). Er kommt 1882 als „Cornelius“ auf den Main zurück. 1895 wird er verschrottet. Als Ersatz erwirbt man am 5. April 1894 das Dampfschiff „Hermann“ von einem nicht bekannten Unternehmer aus Bonn. Nach 1902 ist das Schiff in der Literatur nicht mehr aufzufinden, es wurde vermutlich verschrottet.

## **Würzburger Strassenbahn Havestadt Contag & Cie**

Die Firma scheint in Würzburger Adressbücher von 1892 bis 1898 auf. Weitere Unterlagen sind weder bei den Verkehrsbetrieben noch im Würzburger Stadtarchiv vorhanden. Es sollen folgende Motorboote eingesetzt gewesen sein: „Neptun“, „Aegir“, „Schwalbe“, „Moewe“ (alle mit einer Tragfähigkeit von 25 bis 30 Personen) sowie „Henriette“ (Tragfähigkeit 50 Personen). Diese wird später in „Prinzregent“ umbenannt. Das Schicksal der Boote nach Einstellung des Betriebs ist bisher unbekannt,

## **Dampfbagerei- und Bootsverleih August Christoph / Würzburg**

Die Firma hat von 1906 bis 1940 eine Personenschiffahrt in Würzburg betrieben. Zum Einsatz sollen folgende Schiffe gekommen sein: Motorboote **Christoph** und **Mignon** (dieses Boot soll 1892 erbaut worden sein); kleine Benzindampfer **Würzburg** (Tragfähigkeit 140 Personen), **Franken** (Tragfähigkeit 70 Personen) und **Elisabeth** (Tragfähigkeit 82 Personen). Bekannt ist, dass die Franken 1940 abgebrochen wurde. Das Schicksal der anderen Motorboote und Schraubendampfer war bisher nicht zu ermitteln

## **Fränkische Dampfschiffahrtsgesellschaft Otto Ebner / Klingenberg**

Herr Ebner betreibt von 1906 angeblich bis 1910 (oder 1914?) eine Fahrgastschiffahrt mit dem Dampfschiff **Moguntia**. Nach dem Ende des ersten Weltkriegs fährt er ab 1919 vermutlich bis zum Kriegsbeginn 1939 mit dem Doppelschraubenmotorboot **Bavaria** (Tragfähigkeit 200 Personen, 28 m lang, 2 x 30 PS). Über das weitere Schicksal der Schiffe war bisher ebenfalls nichts ausfindig zu machen.

## **Karl Grasmann und Josef Fechner in Stadtprozelten /ab 1943 Heinrich Grasmann Aschaffenburg / Stadtprozelten**

Die Firma erwirbt im Jahr 1936 ein Schiff, dessen wechselhafte Geschichte von Dieter Schubert akribisch recherchiert und im Beitrag „Die Odyssee des Drachenschwanz – Geschichte eines Fahrgastschiffes“ veröffentlicht wurde. Daraus sind folgende Daten zu entnehmen: Erbaut 1928 in Amsterdam als Personenschiff für 150 Personen (25,3 m / 176 PS), bis 1931 als „Siegfried“ der Kreis-Moerser-Fahrgastschiffahrt, ab 1935 bei der Duisburg-Ruhrorter Personenschiffahrt Gebr. Luwen gelangt es am 4. April 1936 auf den Main zu Grasmann und Fechner. Im Krieg still gelegt, fährt es ab 1947/1948 für Dörr im Auftrag von Grasmann. Danach betreibt Grasmann selber wieder das Schiff bis zur Stilllegung seines Betriebs am 5. Juli 1956. Dann gelangt der Siegfried zu Götz in Heidelberg für den Einsatz am Necker, am 6. März 1961 weiter nach Berlin an die Reederfamilie Erich und Irmgard Fröhlich, neuer Name „Kehrwieder III“. Am 27.

Juni 1963 kehrt es zurück auf den Main zu Krämer in Miltenberg als „Stadt Miltenberg“. Dieser verkauft es am 24. Mai 1976 zu Karl-Heinz-Warnecke in Hameln (Weser), wo es erst als „Wappen von Hameln“, ab 1989 als „Wappen von Emmenthal“ fährt. 1992 kommt es unter gleichem Namen zur Oberweser Dampfschiffahrt und 1993 weiter zu Johannes Heyen nach Ostfriesland als „Wappen von Wiesmoor“. 2002 übernimmt es die neu gegründeten Personenschiffahrt Linkenmühle auf dem thüringischen Hohenwarte-Stausee als „Drachenschwanz“, wo es heute noch in Fahrt ist.

## **Fischermeister Peter Eisel / Würzburg**

Dieser soll mit dem Motorboot **Maria** einige Zeit am Main Personen befördert haben. Bisher waren keine weiteren Daten über das Motorboot bekannt geworden.

## **Fischermeister Franz Hügel**

Über diesen Betrieb konnten bisher nur einige wenige rudimentäre Berichte ausfindig gemacht werden. Danach erwirbt Hügel – wo der Betrieb am Main ansässig war, ist ebenfalls unbekannt - im Jahr 1936 ein 70-Personen-Motorschiff und bietet damit Ausflugsfahrten an. Er gibt ihm den Namen Olympia, weil in diesem Jahr die olympischen Spiele in Berlin stattfinden. Das Boot soll dann 1941 wegen des betriebsbedingten Treibstoffmangels stillgelegt worden sein. Möglicherweise handelt es sich dabei um jene Olympia, über die später bei der Reederei Popp in Miltenberg berichtet werden wird.

Angeblich soll in Miltenberg zwischen den beiden Weltkriegen auch eine Firma Teerjung Personenbeförderung am Main betrieben haben. Ferner findet sich in der Literatur ein Hinweis auf zwei Schiffe - Fischherz und Maria Tambereck (180 Personen) –, die nach dem Kriegsende an die Mosel verkauft worden sind. Daten über ihre Herkunft waren bisher nicht zu ermitteln.

Im Übrigen können wegen des niedrigen, häufig wechselnden Wasserstandes grössere Schiffe nicht verkehren. Auch im Güterverkehr können bis zur Fertigstellung der Kanalisierung nur Schiffe eingesetzt werden, deren Bauform den Mainverhältnissen angepasst ist. Erst mit der Fertigstellung des Ausbaus (Kanalisierung) des Mains von 1901 bis 1962 - beginnend in Mainz und endend in Bamberg – und der Errichtung von Schleusen können auf dem bis dahin relativ seichten Main auch grössere Schiffe verkehren.

## **DIE NACHKRIEGSZEIT BIS HEUTE**

Während die bisher beschriebenen Schifffahrtsunternehmen in der Zeit vor 1940 gegründet wurden und heute nicht mehr in Betrieb sind, folgen nun Unternehmen, die entweder heute noch fahren oder nur eine kürzere Zeit nach 1945 in Betrieb waren. Sie sind geordnet in der Reihenfolge ihrer Standorte flussabwärts, also beginnend in Bamberg und endend in Aschaffenburg.

### **BAMBERG** (Flusskilometer 384)

Von 1841 bis 1846 fahren die Dampfschiffe „Ludwig“, „Verein“, „Leopold“, „Maximilian“, „Therese (II)“, „Großherzog Hessen“ und „Friedrich Wilhelm“ der „Gesellschaft für die Dampfschiffahrt auf dem Main / Würzburg“ regelmässig bis nach Bamberg. Danach beschränkt sich diese Gesellschaft auf den Verkehr zwischen Schweinfurt und Frankfurt. In den darauf folgenden Jahren bis zum zweiten Weltkrieg kommen gelegentlich Motorboote der oben beschriebenen kleineren Unternehmen bis nach Bamberg. Nach der Eröffnung des

Main-Donaukanals erreichen auch grosse Kabinenschiffe Bamberg, die bis Amsterdam und ins Schwarze Meer fahren.

Doch taucht relativ früh in Bamberg ein Unternehmen auf, das auch Fahrgastschiffe betreibt. Bereits vor 1919 – das genaue Datum ist bisher nicht zu ermitteln – bietet die Familie Sieber in Bamberg selber einen Ausflugsverkehr mit kleinen offenen Motorbooten (Kaiser Heinrich, Onkel Hans u.a.) an. Leider sind weitere Daten darüber bisher unbekannt. Im Jahr 1919 erwirbt Sieber dann vom deutschen Militärministerium das Motorboot Maria Theresia (Werft unbekannt / 102 Personen). Der Ankauf wird im Zuge der Demobilisierung Ende 1918 über Oberschirrmeister Kleylein aus Würzburg vermittelt. Es erhält den Namen Franken und fährt in erster Linie auf der Regnitz, manchmal aber auch auf dem Main. Im Volksmund wird er ebenso wie die nächsten Schiffe als Mainedampfer bezeichnet.

Im Jahr 1914 baut die Schiffswerft Schierstein für die Bamberger Firma Schreiber und Stöcklein ein „Motorschleppboot und Fahrgastschiff aus Eisen mit festem Verdeck“ für 75 Personen. Es erhält den Namen Stadt Bamberg (I) und führt ebenfalls Ausflugsfahrten durch. Im August 1939 wird es an Martin Kittel und dessen Frau in Aschaffenburg verkauft. In der Nachkriegszeit dort wenig eingesetzt, verfällt es immer mehr. Das schliesslich nicht mehr fähige Wrack kauft am 13.12.1952 Kapitän Paul Schiebe aus Würzburg, der es wiederaufbaut und als Trumpf, später Alte Liebe in Fahrt bringt (siehe die Ausführungen über Kapitän Schiebe in Würzburg).

Irgendwann zwischen den beiden Weltkriegen bringt die Familie Sieber als zweites Schiff das Motorboot Auguste in Fahrt. Bekannt ist von diesem Schiff nur, dass es 1947 – also noch vor der Währungsreform – an Unbekannt verkauft wurde. Ebenfalls zwischen den beiden Weltkriegen stellt die Sand- und Kiesbaggerei, – sie befördert schon seit langem ihre Produkte auf dem Fluss - ein Motorboot für 12 Personen in Dienst, das den Namen Moeve erhält. Die Baggerei verkauft 1959 das Schiff an einen Herrn Hitzler an der Adolf-Reichweinschule Nürnberg - für schulische und private Zwecke. Er baut es in ein Segelboot um. Zweimal gesunken, wird es schließlich bei Hupp in Eibelstadt abgebrochen. Zwar erinnern sich ältere Lehrer an dieser Schule noch an dieses Schiff, das genaue Datum des Abbruchs ist jedoch in den Unterlagen der Schule nicht mehr aufzufinden.

Während des Krieges dürfen keine Motorboote fahren, weil die Treibstoffe für Kriegszwecke benötigt werden. Die Franken steht seit 1939 unter der Brücke über die Regnitz beim alten Rathaus abgestellt. Nach einer gründlichen Überholung des durch Witterungsschäden schon sehr desolaten Schiffs nehmen es Michael und Peter Sieber am 23. April 1949 wieder in Betrieb. Vom Juni 1949 bis April 1950 fährt auch das 65-Personen-Motorboot Ilz vom Ersatzverkehr des Bayerischen Lloyd in Bamberg – zunächst für Sieber, dann einige Monate auch auf Rechnung des Lloyd. Da sich dies jedoch nicht rentiert, kehrt die Ilz auf die Donau zurück (siehe beim Artikel über die Donau).

Auch die Sand & Kiesbaggerei betreibt in der Nachkriegszeit – möglicherweise auch schon zwischen den beiden Weltkriegen - eine Ausflugsschiffahrt. Sie bildet eine Schiffergemeinschaft, der die Herrn Kropf, Stöcklein und Schreiber angehören. Diese erwirbt von Eltville am Rhein ein Schiff, dessen Herkunft nicht ganz klar ist. In Eltville gibt es bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs zwei Schiffe: Das eine besorgt den Fährdienst zum Schloss auf der Insel der Baronin von Luzius, das andere den zum Strandbad. Welches dieser beiden Boote nun nach Bamberg kommt konnte bisher auch mit Hilfe des Eltvillers

Stadtarchivs nicht ermittelt werden. Fest steht nur, dass man das Schiff bei der Ankunft in Bamberg als Eltville bezeichnet, obwohl es diesen Namen nie getragen haben dürfte. Das von Jean Stauf in Königswinter erbaute 72-Personen-Schiff kommt nun um 1950 herum als „Stadt Bamberg II“ in Fahrt. Im Winter 1973/1974 wird es bei Hupp in Eibelstadt abgebrochen.

Sieber ergänzt seinen Betrieb ebenfalls 1950 durch ein zweites, bei Richards in Oberkassel erbautes Motorboot für 86 Personen. Es kommt als „Eva-Maria“ in Fahrt und bleibt bis 1970 in Bamberg. Dann erwirbt es ein psychisch etwas schwieriger Unternehmer aus Lindau namens Stettner. Dieser will damit auf dem Bodensee einen Fährverkehr aufbauen. Er fährt mit einem Wohnwagen und einem darauf verladenen Motorrad nach Bamberg und übernimmt das Boot im September 1970. Er legt jeweils am Fluss eine Tagesetappe zurück, nachdem er das Motorrad auf das Schiff gebracht hat. Am Etappenziel angekommen fährt er mit dem Motorrad zurück zum Wohnwagen, verstaut das Rad am Auto, kehrt mit diesem zurück zum Standort des Schiffes und übernachtet im Wohnwagen. Am morgen bringt er das Motorrad wieder aufs Schiff und schippert den Fluss hinunter bis zum nächsten Etappenziel. Dann wiederholt sich das Ganze. So kommt er bis Hanau. Dort muss der Motor repariert werden. Man macht Stettner darauf aufmerksam, dass er über das Wasser den Bodensee nicht erreichen kann, weil der Rheinfall in Schaffhausen mit dem Schiff nicht überwunden werden kann. Also lässt Stettner das Schiff in Hanau stehen, kehrt nach Lindau zurück und wendet sich anderen Tätigkeiten – in erster Linie dem Segelfliegen – zu. Über das weitere Schicksal der Eva Maria fehlen bisher Angaben.

Ende Oktober 1969 scheidet auch die „Franken“ aus dem regulären Betrieb der Familie Sieber aus, die ihren Betrieb schliesst. Das Schiff wird aber noch für zwei Jahre von den Fritz Kropf und Schneider übernommen. Irrtümlich ist es nun amtlich als kleines Gütermotorboot registriert. Dennoch fährt es vom 23.4. – 23.10.1972 und vom 29.4 – 29.10.1972 noch im Ausflugsverkehr. Danach erfolgt der Abbruch.

Nachdem alle Teilhaber der Schiffergemeinschaft im Lauf der Jahre gestorben sind und Sieber aufgegeben hat, führt Kropf ab 1972 allein die Fahrgastschiffahrt. Sie firmiert nun als „Bamberger Personenschiffahrt Fritz Kropf“

Als Ersatz für die drei ausgeschiedenen Schiffe kommt zunächst das 1927 von Jean Stauf in Königswinter für die Loreley-Linie in Kamp-Bornhofen am Rhein erbaute Fährboot Beethoven für 80 Personen. Von Kropf 1974 erworben bleibt es bis 1987 als „Stadt Bamberg III“ in Fahrt. Einige Jahre abgestellt, verkauft es Kropf 1991 zu Held nach Wasserburg am Inn. Dort absolviert das Schiff als „Stadt Wasserburg“ nur einige Probefahrten (siehe Bericht über den Inn). 2008 an Classic Boat in Amsterdam verkauft, seit 2010 zur Schiffswerft Laubegast zur Generalüberholung steht es wegen der Insolvenz dieser Schiffswerft zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts im Jahr 2013 mit ungewissem Schicksal immer noch dort an Land.

Nun beschafft Kropf zwei Neubauten, die auch heute noch fahren: Bei Hupp in Eibelstadt 1983 das 170-Personenschiff Christel und 1987 bei Schmidt in Remagen-Oberwinter das 238-Personen-Schiff „Stadt Bamberg“. Im Jahr 1991 wurde auch die „Christel“ verlängert, der Grösse der „Stadt Bamberg“ angepasst und ebenfalls für 238 Personen zugelassen. Mit beiden Schiffen werden je nach Bedarf Rundfahrten und Eventfahrten durchgeführt.

Schliesslich erwirbt Kropf von der Reederei de Corporaal im holländischen Limburg an der Maas das bei Molenaar 2002 erbaute Grachtenboot Corporaal. Er gibt dem Schiff den Namen Franken und führt damit sogenannte Klein-Venedig-Rundfahrten von der Stadtmitte vorbei am Weltkulturerbe Bamberg bis zur Mündung der Regnitz durch.

### **SCHWEINFURT** (km 332)

Im Jahr 1966 erfolgt die Gründung der Personenschiffahrt Helfried Kress. Sie kauft ein 1953 bei der Schottelwerft Becker in Oberspray erbautes 135-Personen-Motorschiff, das bis 1961 bei der Moselboot GmbH Winnigen als „Winnigen“, dann bis 1964 bei A. Kappes in Eberach am Neckar als „Katzenbuckel“, danach bis 1968 bei R. Botsch / Kochem a. d. Mosel als „Undine“ läuft. Im Oktober 1966 von Kress erworben, erhält es den Namen „Maintal“. Das Motorschiff wird 1981 komfortabel modernisiert, die Tragfähigkeit liegt nun bei 100 Personen.

Kress übergibt am 3. November 1993 seinen Betrieb an die neu gegründete Schweinfurter Personenschiffahrt Dieter Feldmann (SPS) in Geldersheim bei Schweinfurt. Dieser verchartert die Maintal 1997 zur Mühlberger Personenschiffahrt H. Winkler an die Elbe. Als Ersatz kommt ein grösseres Schiff für 200 Personen. Erbaut 1925 in der Friedrichswerft Oldenburg für die Rheinische Bahngesellschaft in Düsseldorf als „Düssel“, läuft es von 1964 bis 1992 bei der Fränkischer Personenschiffahrt als „Moritz“ und dann bis 1996 bei der Berchinger Personenschiffahrt als „Wappen von Berching“. Ende 1996 nach Schweinfurt überführt, sinkt es im Januar 1997 nach dem Bruch eines Ventils durch Frosteinwirkung. Von Feldmann gehoben, erhält es neue Maschinen, eine neue Innenausstattung und den Namen Franken

Die „Maintal“ kommt 2000 von der Elbe zurück nach Schweinfurt, bleibt jedoch abgestellt. Auch die „Franken“ fährt 2002 nicht mehr. Am 2.4.2003 wird ein Insolvenzverfahren eröffnet und der Betrieb eingestellt. Die „Franken“ geht nach Budapest, wo sie heute als „Danuvia“ fährt. Für die Maintal wird erfolglos ein Käufer gesucht. Dann bricht man sie wegen des schlechten Allgemeinzustands im Jahr 2004 ab.

Im Mai 2002 aktiviert Ralf Wiertelorz die Schweinfurter Personenschiffahrt und erwirbt ein 180-Personen-Motorschiff: Erbaut 1950 bei Clausen in Oberwinter für die Schifffahrt Bad Godesberg als „Aegir“, ab 1966 bei Weinand Loreley-Linie als „Sancta Maria“, ab 1995 bei Schifffahrt Bleckede als „Elbaue“, ab 1997 bei Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH als „Salvator“, kommt es nun als „Stadt Schweinfurt“ auf dem Main in Fahrt. Leider wird es häufig Opfer von Vandalen und auch mit den Landemöglichkeiten gibt es gewisse Probleme. Deshalb gibt Wiertelorz seinen Betrieb auf und verkauft sein Schiff 2009 an die Elbe nach Decin, wo sie zunächst als „Stadt Decin“ in Betrieb kommt. Seit 8. 4.2010 fährt sie als „Usti Nad Labem“ von Usti (früher Aussig) aus. Danach existierte in Schweinfurt einige Zeit kein Schiffsbetrieb, bis Wiertelorz von Wurm & Köck von der Donau die Ilz erwarb. Das 1971 in der Luxwerft, Mondorf erbaute Schiff lief zunächst als Brunhilde bei Streibl in Kelheim. 1983 erwarb es Wurm & Köck, liess es von Hitzler, Regensburg verlängern und setzte es bis 2011 als Ilz vor allem für den Passauer Dreiflüsse-Rundfahrten ein (siehe den Bericht über die Donau). Nun bietet Wiertelorz wieder ein vielfältiges Rundfahrt- und Eventprogramm – im Gegensatz zu früher nun auch im Winter – an.

### **KITZINGEN** (km 286)

Erst in Würzburg, ab 1959 dann in Kitzingen besteht schon seit 1954 die Fränkische Personenschiffahrt Martin Dörr KG (FPS). Begonnen hat es mit einem 150-Personen-



Motorschiff. 1925 auf einer unbekanntem Werft erbaut, bleibt die frühe Vorgeschichte im Dunkeln. Bekannt ist nur, dass die FPS das Schiff 1954 von der Firma Collee in Koblenz erwirbt und als „Roland“ in Fahrt bringt. Es bleibt hier bis 1970 im Einsatz und wird dann 1970 an Werner Hertz in Wertheim verkauft (siehe weiter unten). Dieser gibt es 1985 weiter an den Motorboot- und Yachtclub Breisach/Rhein als Clubheim, der es 2003 verschrottet.

Im Jahr 1958 bestellt Dörr bei Neckermann & Hoffmann in Würzburg ein 370-Personen-Schiff. Es kommt 1959 als „Undine“ in Fahrt.

Als nächstes kauft Dörr 1964 von der Rheinische Bahngesellschaft in Düsseldorf zwei 1925 in der Friedrichswerft Oldenburg erbaute 250-Personen-Schiffe: Die „Erft“, der er den Namen Max gibt und die Düssel, die nun „Moritz“ heisst. Den Max lässt er 1972 bei Hupp in Eibelstadt verlängern, so dass er nun 500 Personen befördern kann. Der Name wird abgeändert in „Neptun“. Mit dem umgebauten Schiff fährt Dörr nach der Inbetriebnahme der ersten Etappen des Main-Donaukanals bis Nürnberg. Der Moritz bleibt unverändert bis 1992 im Betrieb.

Schliesslich lässt Dörr bei Sürken in Papenburg an der Ems im Jahr 1972 das 600-Personen-Schiff Franconia bauen. Er lässt es 1987 verlängern und den Innenraum neu gestalten. Nun können durch die Möglichkeit, mobile Trennwände aufzustellen und so Kabinen zu schaffen, die Fahrgäste sogar auf dem Schiff übernachten.

Im Jahr 1992 verkauft Dörr die „Neptun“ an die neu gegründete Schifffahrt Popp in Nürnberg (siehe beim Rhein-Donau-Kanal) und den Moritz an die Berchinger Personenschifffahrt. Umbenannt in „Wappen von Berching“ fährt der Moritz bis 1996. Im Winter 1996 kommt er zur Schweinfurter Personenschifffahrt, sinkt dort im Januar 1997 wegen eines gebrochenen Ventils durch Frosteinwirkung, wird gehoben, generalüberholt und als „Franken“ in Dienst gestellt. Nach der Insolvenz von Feldmann gelangt es – wie oben erwähnt - an die Donau, wo er als „Danubia“ (ab 2004 „Danuvia“) in Budapest heute noch fährt.

Schliesslich übergibt Dörr 1993 die Schifffahrt an seinen Schwiegersohn Walter Sitzer. Heute ist die Undine im örtlichen Ausflugsverkehr eingesetzt, während mit der Franconia Mehrtagesfahrten bis Kelheim, Amsterdam, Trier und Dillingen an der Saar angeboten werden.

### **OCHSENFURT** (km 269 **???**)

In Ochsenfurt errichtet man von 1512 bis 1519 eine Bogenbrücke über den Main. Am 31. März 1949 sprengt die deutsche Wehrmacht vor den einrückenden Amerikanern den mittleren Bogen. Dann stellt man in leicht veränderter Form – höherer Hauptbogen, um den modernen Schiffsverkehr zu ermöglichen – die Brücke wieder her. Im Lauf der Jahre wird sie so baufällig, dass man sie 2006 wegen Einsturzgefahr sperrt und im folgenden Jahr abbricht. Man beabsichtigt, sie in historischer Form völlig neu zu errichten. Um an dieser Stelle während der Bauzeit trotzdem den Main überqueren zu können, beschafft man ein kleines Motorboot für 99 Personen als Personenfähre. Bei Schmitt in Oberkassel 1960 für Müller in Potsdam als Nixe erbaut, ab 1973 als Rheinfähre Linz-Bad Kripp eingesetzt, kommt es 2007 nach Ochsenfurt. Auch hier behält es den Namen Nixe. Nach Fertigstellung der Brücke gründet sich der „Förderverein Nixe- Ochsenfurter Altstadtfähre“. Er betreibt nun mit grossem Erfolg mit der Nixe nun kleine Schiffsrundfahrten im Raum Ochsenfurt.

## **WÜRZBURG (km 251)**

Paul Schiebe aus Würzburg schippert seit 1950 als Schiffsjunge auf den Flüssen Main, Rhein, Neckar, Mosel und den westdeutschen Kanäle. Dort lernt er „von Pike auf“ alles, was man braucht, um selber ein Schiff auf dem Main zusteuern. Im Jahr 1962 erwirbt er sein erstes Schiff.

## **DIE GESCHICHTE DER ALTEN LIEBE**

Erbaut im Jahr 1915 bei der Schiffswerft Schierstein für die Bamberger Firma Schreiber und Stöcklein als „Motorschleppboot und Fahrgastschiff aus Eisen mit festem Verdeck“ erhält es – wie oben dargestellt - dort den Namen Stadt Bamberg. Im August 1939 wird es an Martin Kittel und dessen Frau in Aschaffenburg verkauft. In der Nachkriegszeit, wenig eingesetzt, verfällt es immer mehr. Das schliesslich nicht mehr fahrfähige Wrack kauft am 13.12.1952 Kapitän Paul Schiebe aus Würzburg. Von ihm wiederaufgebaut kommt es am 13.8.1953 als „Trumpf“ für 75 Personen in Fahrt. Am 7. Dezember 1960 wird es in „Alte Liebe“ umbenannt. Viermal wird es umgebaut, wobei sich folgende Daten verändern:

Zeitpunkt:	Länge	PS	Km/h
Ursprünglich	22,2 m	60	12
ab 1960:	24,0 m	60	12
ab 1976:	28,0 m	116	12
ab 1987:	36,0 m	150	13
ab 1992	46,0 m	280	13

Beim Umbau 1987 wird das Schiff auch verbreitert und erhält ein drittes Deck. Heute ist das ursprünglich 22 m lange Schiff auf 46 m angewachsen. Das ehemalige „Dämpferli“ (im Volksmund so genannt obwohl eigentlich ein Motorschiff) ist doppelt so lange geworden. Es befördert heute aus Komfortgründen nur 600 Personen, obwohl es für 850 Personen zugelassen ist. Im Übrigen gibt Kapitän Paul Schiebe 1974 die Alte Liebe an seinen Sohn weiter.

## **WEITERE SCHIFFE FOLGEN**

Im Jahr 1960 erwirbt Schiebe ein 1930 bei Stauf in Königswinter erbautes 120-Personen-Motorschiff von den Gebrüdern Fischer in Heidelberg, das dort seit 1949 in Betrieb war. Es erhält den Namen Ursula Charlotte und bleibt auch nach der Neuformierung des Betriebs bis 1978 im Besitz von Kapitän Schiebe. Danach wird es abgebrochen.

Dann erwirbt Paul Schiebe 1954 ein drittes Schiff. Es wurde 1929 bei Brühl in Niederkassel-Mondorf für Helmut Hoitz als Motor-Passagier- und Schleppschiff Siebengebirge für 180 Personen erbaut. Ab 1948 verkehrt es bei Leo Schwippert in Königswinter. Sofort nach dem Ankauf verlängert Schiebe das Schiff und erhöht die Passagierzahl auf 260 Personen. Später folgen weitere Umbauten: 1962 ein neues Heck, 1985 wird das Oberdeck in der Werft Erlenbach geschlossen, 1991 werden weitere Umbauten im Werft Germersheim durchgeführt, schliesslich 1995 die Anfleischung eines Gangbords. Das Schiff trägt den Namen Stadt Würzburg.

Zu diesen Schiffen kommt 1980 als weiteres Schiff ein Motorboot der so genannten Sedan-Klasse, erbaut in der Werft Danzig. Dabei handelt es sich entweder um die „Memel“

(Baujahr 1935 / 80 Personen) oder „Emden“ (Baujahr 1936/ 100 Personen). Der Rumpf dieses Bootes wurde im April 1958 von Stuttgarter Strassenbahn AG erworben und ausgebaut. Der Einsatz erfolgte bei der Firma Epple in Stuttgart am Neckar als Rosenstein, später J.F.Kennedy. 1965 von Kapitän Schiebe in Würzburg gekauft, dort in „Wappen von Franken“ umbenannt, wird auch dieses Schiff 1970 verlängert und kann nun 230 Personen befördern. Im Rahmen der Umwandlung des Betriebs von Kapitän Schiebe im Jahr 1980 in die Schiffstouristik Kurth & Schiebe erhält es nun den Namen Frankenland. Es bleibt bis 2006 am Main und wechselt dann nach Berlin zur Spree.& Havel-Schiffahrt Grimm & Lindecke. Dort wird das geschlossene Oberdeck durch ein Freideck ersetzt. Das Schiff fährt dort auch heute noch als „Phönix“

Zu ergänzen ist, dass das Unternehmen heute als Schiffstouristik Kurth und Schiebe, Zell am Main (bei Würzburg) firmiert. Nun führt es der Sohn Georg Schiebe und der Schwiegersohn Steffen Kurth. Angeboten werden gemeinsam mit der Veitshöchheimer Personenschiffahrt Linienfahrten zwischen Würzburg und Veitshöchheim sowie mannigfaltige Event- und Rundfahrten.

### **VEITSHÖCHHEIM** (km 244)

Wenige Kilometer westlich von Würzburg entsteht in Veitshöchheim (km 244) im Jahr 1952 die Personenschiffahrt Heinrich Herbert, ab 1.7.1987 umfirmiert in Veitshöchheimer Personenschiffahrt GmbH (VPS). Im Jahr 1979 erwirbt Herbert zudem die Personenschiffsreederei Henneberger in Miltenberg. Diese besteht bereits seit 1961. Sie wird auch weiterhin unter dem alten Namen, jedoch als Zweigniederlassung der VPS betrieben. Aus diesem Grund wird die Reederei Henneberger an dieser Stelle und nicht unter Miltenberg dargestellt.

Mit welchem Schiff Herbert und Henneberger in der Frühzeit ihrer Betriebe fahren, ist leider nicht mehr zu rekonstruieren. Das erste bekannte Schiff ist die 1960 bei Hupp in Eibelstadt für Herbert gebaute „Fortuna“ für 200 Personen. Sie bleibt bis 2007 am Main. Am 26.11.2007 kauft sie Guyla Simai im ungarischen Szentendre für die Donau, wo sie nach Modernisierung auch heute noch als Fortuna in Fahrt ist.

Bei Henneberger kommt 1964 die „Germania“ zum Einsatz. 1958 wird sie bei Schmidt in Oberkassel für die Neckar-Personen-Schiffahrt Berta Epple in Stuttgart bestellt. Die „Dorothea Epple“ brennt jedoch noch auf Stapel am 21./22. November 1956 aus und muss neu aufgebaut werden. Seit 1957 am Neckar unterwegs, kommt sie nun 1964 auf den Main. Sie wird am 31.1. 2003 an den Yachtclub Wertheim verkauft, der sie heute als fahrfähiges Klubheim einsetzt.

Es folgt 1966 von der Luxwerft in Mondorf ein Neubau für 252 Personen für Henneberger, der den Namen „Goethe“ erhält. Doch schon 1970 erwirbt es Urmeter und Zimmermann in Köln / Traben-Trarbach und gibt ihm den Namen Gräfin Lauretta. Ab 1986 fährt es bei Bärbel Türcke und André Budras als „Fürst Bismark“. 1990 weiter verkauft an Reederei Riedel Berlin ist es als „Spree-Lady“ heute noch in Fahrt. Von 1993 bis 1998 ist es aushilfsweise in Halle an der Saale eingesetzt. Anzumerken ist, dass bei Henneberger am Anfang auch ein Schiff namens Schiller in Fahrt gewesen sein soll, doch fehlen dafür die Unterlagen.

Den nächsten Neubau liefert 1973 Schmitt in Oberwinter an Henneberger. Es fasst 600 Personen und erhält den Namen Mozart.

Dann kommen wieder drei gebrauchte Schiffe. Das eine wird 1957 bei Schmitt in Oberkassel als „Stuttgart“ für Epple in Stuttgart erbaut, fährt ab 1960 bei den Gebrüder Bossler in Neckarsteinach als „Gebr. Bossler“ und kommt 1975 zur Veitshöchheimer Personenschiffahrt, wo es Namen Walküre erhält (250 Personen). Es bleibt bis 1993 am Main und fährt dann unter dem gleichen Namen bei Wichmann in Plau am See. Seit 2008 gehört es der Reederei Zwenckau am neuen Zwenckauersee (Sachsen) und heisst jetzt „Santa Barbara“.

Das andere stammt aus der Luxwerft in Mondorf, wo es 1967 als Bigge für die Personenschiffahrt Biggensee erbaut wird. Seit 1982 fährt es bei der VPS als „Mozart II“.

Das dritte entsteht bereits 1928 auf einer unbekanntem Werft als „Verona“ für die Schiffahrt Bonn (200 Personen). 18.10.1944 bei einem Bombenangriff in Bonn versenkt, hebt man es 1948/1949 und setzt es in Stand, modernisiert es 1960 und verkauft es 1970 an Herz in Kreuzwertheim Main, der es bis 1984 als „Franken“ einsetzt. Dann übernimmt es VPS. Hier fährt sie bis 1997. Dann wird sie nach Gamburg in Frankreich verkauft, wo es den Namen „Offendorf“ erhält. Schon im November 1997 wechselt es zur Nautic Tours Bückeberg als „Pegasus“. Nach Insolvenz 2006 gelangt das Schiff nach Rumänien, der derzeitige Einsatz dort ist bisher nicht zu ermitteln.

Nun folgt 1987 mit dem 600-Personen-Schiff Astoria wieder ein Neubau von Schmitt in Oberwinter für die Niederlassung Henneberger. Dann erwirbt VPS im Jahr 1992 die Schiffahrt Popp in Miltenberg und übernimmt zwei bei Hupp in Eibelstadt erbaute Schiffe: Das 400-Personenschiff Rosalinde (Baujahr 1977), das nun als „Barbarossa“ fährt und das 1000-Personen-Schiff Schorsch (Baujahr 1981), ebenfalls für die Niederlassung Henneberger, das den Namen „Bacchus“ erhält. Dieses ist zur Zeit das grösste Fahrgastschiff auf dem Main.

Zuletzt erwirbt VPS im Jahr 2000 das 1989 in der Luxwerft Mondorf erbaute 400-Personen-Schiff Bonna. Ursprünglich erbaut für Peter Münz in Bonn, aber eingesetzt für die Personenschiffahrt Siebengebirge, übernimmt es im November 2000 VPS (formal für die Niederlassung Henneberger) und gibt ihm den Namen Sivota.

Heute werden die „Mozart“, „Mozart II“, „Astoria“, „Barbarossa“, „Bachus“ und „Sivota“ sowohl von Veitshöchheim als auch von Miltenberg aus eingesetzt, wobei die Stationierung manchmal wechselt. Bedient werden – in Kooperation mit Schiebe und Kurth in Würzburg – die stündlichen Linienfahrten zwischen Veitshöchheim und Würzburg sowie eine Vielzahl von Rund-, Ausflugs- und Eventfahrten.

### **GEMÜNDEN** (km 211)

Als nächster Betrieb folgt in Gemünden die Main-Spessart-Schiffahrt Gemünden Arthur Ammersbach. Als Familienbetrieb gegründet, erwirbt man ein 1927 bei Jean Stauf in Königswinter erbautes 120-Personen-Motorschiff. Es lief zunächst bei der Rhein-Main-Mosel-Personenschiffahrt Umsetzer und Zimmermann in Köln als „Rheinland“, war 1978/1979 außer Betrieb, kam 1980 zu Günther Taube Berlin als „Falke III“, dann 1985 zu Alfred Turcer Berlin, und hernach wieder zu Günther Taube als „Tegeler Charter Perle“. Nach

der Gründung der Main-Spessart-Schiffahrt kommt das Schiff dort als „Main-Spessart“ in Fahrt. Dann erleidet es 2007 einen Motorschaden und steht seither im Hafen von Gemünden abgestellt. Es soll aber – sobald die nötigen Geldmittel verfügbar sind – wieder repariert werden.

### **LOHR** (km 197)

Der aus einer Schifferfamilie stammende Detlef Faßnacht gründet 1997 die **Lohrer Schiffsstouristik**. Er erwirbt dafür ein 1976 bei der Luxwerft in Mondorf für .E. Wilke in Artlenburg als „Lüneburger Heide“ erbautes 250-Personen Motorschiff. Von 1980 bis 1990 bei Allard in Koburg-Gondorf als „Moselperle“ und danach bei Merkelbach in Koblenz als „Deutsches Eck“ eingesetzt, setzt es Fassnacht ab 1997 als „Maintal Bummler“ von Lohr aus für Ausflugs- und Eventfahrten ein.

### **WERTHEIM** (km 156)

Hier gibt es drei Unternehmer. Von 1970 bis 1984 ist **Friedrich Herz** mit der „Franken“ am Main unterwegs. Erbaut in einer unbekanntenen Werft im Jahr 1928 als Verona für die Schiffahrt Bonn sinkt es dort am 18.10.1944 bei einem Bombenangriff. 1948/1949 gehoben und instand gesetzt, 1960 modernisiert, erwirbt es Friedrich Herz aus Kreuzwertheim. 1984 gibt er seinen Betrieb auf und verkauft die Franken an die Veitshöchheimer Personenschiffahrt. Von dort kommt sie, wie oben beschrieben – über Gamsheim in Frankreich und die Nautic Tours Bückeburg nach Rumänien.

Sein Bruder Werner Herz bietet von 1970 bis 1979 ebenfalls Ausflugsfahrten von Wertheim aus an. Die Herkunft seines 1925 in einer unbekanntenen Werft erbauten Schiffs Roland liegt im Dunklen. Zuletzt ging es von Collee in Koblenz 1954 an die Fränkische Personenschiffahrt (siehe oben), die es 1970 an Werner Herz weitergibt. Er verkauft es um 1985 an den Motorboot- und Yachtclub Breisach am Rhein als Clubheim. Dort verschrottet man es 2003.

Schließlich gründet im Jahr 1977 Horst Weid die Wertheimer Personenschiffahrt. Sein erstes Schiff erwirbt er von Bad Godesberg. Dort war das 1954 bei Schmitt on Oberkassel erbaute Schiff als „Lindenwirtin“ bei der Fahrgastschiffahrt in Bad Godesberg mit einer Tragfähigkeit von 250 Personen eingesetzt. Weid gibt ihm den Namen „Stadt Wertheim“ und fährt damit bis 1984. Am 4.9.1984 verkauft er es an Martin Kolb in Briedern an der Mosel - dort „Saarland“ – von es am 17.1.1992 nach Kembs-Loeche (französesches Rheinunfer) gelangt - dort Cigogne – ehe es nach einem Totalumbau aus der Macke-Werft in Aken an der Elbe bis heute bei der Rederei Riedel GmbH als „Spree-Perle“ in Berlin fährt.

Als zweites Schiff folgt 1981 die „Tina“. Erbaut 1926 bei Brink/Wiesen in Königswinter für den Schiffsbetrieb Bungarz in Königswinter als „Königswinter“, danach beim Fährbetrieb Konstanz als „Josefin“ eingesetzt, erwirbt Weid 1977 das 200-Personen-Schiff und nennt es „Tina“. Auch sie wird 1984 verkauft und zwar an die Oldenburgische Personenschiffahrt Westermann (dort „Wappen von Oldenburg“). Im Jahr 1990 übernimmt sie die Reederei Wilfried Herzog, und setzt sie auf der Havel – 2005/2006 verlängert - als „Harmonie“ ein.

Nach dem Abgang der „Stadt Wertheim“ und der Tina 1984 kommen 1985 als Ersatz neue Schiffe: Das 250-Personenschiff Tauber, das schon 1987 wieder nach Hannover abgegeben wird und dort als John in Fahrt kommt. Zum anderen eine weitere Franken. Über beide Schiffe waren Angaben über ihre Geschichte bisher nicht aufzufinden.

Im Jahr 1992 übergibt Horst Weid den Betrieb an Alfred Mahl. Nun kommt ein neues Schiff: Erbaut 1986 in der Luxwerft Mondorf als „Stadt Hitzacker“ für die Schifffahrt Wellert in Hitzacker erhält das Schiff nach Verlängerung (nun 400 Personen) den neuen Namen „Moselperle“. Im Jahr 1992 kauft Weid das Schiff und bringt es als „Mainperle I“ in Fahrt. Weil es sich als etwas zu groß erweist, tauscht er das Schiff 1997 gegen das 176-Personenschiff „Mainperle II“. Dieses wurde 1951 bei Schmitt in Oberkassel für Personenschiffahrt Mürl, Bad Breisig als „Schloss Arenfels (I)“ erbaut. Die „Mainperle I“ fährt seit dem Tausch bei Mürl als „Schloss Arenfels (II)“. Doch auch die „Mainperle II“ bleibt nur bis 1998 bei Weid. In diesem Jahr übernimmt der Fahrgastbetrieb König Gunther in Guntersblum am Rhein das Schiff. Dort ist es als „König Gunther“ bis 1912 in Fahrt. Seither ist das Schiff abgestellt und steht zum Verkauf.

Nun kommen im Winter 1996/1997 zwei neue Schiffe: Das 1965 bei Schmidt in Oberkassel für die Hebel-Linie in Boppard erbaute 200-Personen-Schiff „Sonnenschein“, das nun „Tauberperle“ heisst. Ferner ein ehemaliges 1980 von der Yachtwerft Berlin erbautes Patrouillenboot der Nationalen Volksarmee der DDR. Es wird 1992 umgebaut in das 12-Personen-Motorboot **Clown** für die Berliner Wassersport- und Service-GmbH. 1997 erwirbt es Mahl und nennt es „Moenus“.

Leider erkrankt Mahl schwer, muss 1998 den Betrieb einstellen und seine Schiffe verkaufen. Die Tauberperle kommt nach Belgien an den Albertkanal, der Moenus an eine Privatperson in Berlin.

### **MILTENBERG** (km 124)

Die Stadt Miltenberg ist die Heimat von zwei Betrieben. Der eine ist die bereits vor dem Krieg gegründete Reederei Henneberger, die nach dem Kriegsende als Personenschiffahrtsreederei Henneberger Fahrgastschiffe betreibt. Sie wird 1979 von der Veitshöchheimer Personenschiffahrt (VPS) übernommen und seither als Zweigniederlassung geführt. Über den Betrieb dieser Reederei wurde bereits im Abschnitt über Veitshöchheim berichtet.

Der andere Betrieb wurde 1962 von Krämer gegründet. Sein erstes Schiff war die „Stadt Miltenberg“. Dessen Geschichte ist bereits im Abschnitt über die Kleinbetriebe aus der Vorkriegszeit beim Unternehmen Grasmann ausführlich dargestellt. Es fährt bei Krämer bis 1976. Um 1963 herum erwirbt Krämer aus Holland zusätzlich das 1929 in Amsterdam erbaute 230-Personen-Schiff Joa. Es erhält den Namen „Schnatterloch“. Im Jahr 1968 verkauft es Krämer nach Neckargerach am Neckar, wo es als „Deutschland“ fährt. 1971 erwirbt es die Personenschiffahrt Budke in Neckarsgünd und nennt es „Gemündi“. Ab 1979 dient es als Restaurantschiff Schiffsglock im Alt-Rhein bei Lampertsheim. Ab 1985 nicht mehr in Betrieb verfällt das Schiff immer mehr, sinkt und wird 1991 verschrottet,

Das nächste Schiff kommt 1972 oder 1973, welches 1936 bei Ruthof in Mainz/Kastel entsteht und zu Ehren der in Berlin stattfindenden olympischen Spiele den Namen Olympia erhält. Die ersten Jahre des Einsatzes lassen sich derzeit nicht eindeutig klären. Wahrscheinlich handelt es sich um die oben beim Betrieb des Fischermeisters Hügel beschriebene Olympia, die wegen des kriegsbedingten Treibstoffmangels 1940 stillgelegt wird. Bei Kriegsende versenkt es die deutsche Wehrmacht. 1949 wieder gehoben fährt es zunächst für die Schifffahrt Schrepfer in Ginsheim-Gustavsburg. Im Jahr 1960 verlängert,

fasst sie nun 300 Personen. Als „Olympia“ fährt sie auch für Krämer bis 1987. Dann verkauft er sie an die Schifffahrt Frankenfeld als „Stadt Saarburg“. Unter dem gleichen Namen ist sie seit 1997 bei der SPS-Saar-Personenschifffahrt heute noch in Fahrt.

Es folgt 1970 von Hupp in Eibelstadt das 400-Personen-Schiff Rosalinde. 1976 übernimmt den Betrieb als Reeder Popp. Er setzt den Ausbau der Flotte fort und beschafft 1981 ebenfalls von Hupp in Eibelstadt mit einer Tragfähigkeit von 1000 Personen – eines der grösste Schiff am Main - den „Schorsch“.

Sind die bisher beschriebenen Schiffe nur im Tagesausflugsverkehr tätig, beschafft Popp von der Erlenbacher Werft in Erlenbach bei Aschaffenburg im Winter 1990/1991 das Kabinenschiff „Katja“ für 96 Personen.

Die Reederei Popp beendet 1992 ihre Tätigkeit in Miltenberg und übergibt die „Rosalinde“ und den „Schorsch“ an die Reederei Henneberger – später Veitshöchheimer Personenschifffahrt. Dort fahren sie – wie oben dargestellt, heute als „Barbarossa“ und „Bachus“. Die „Katja“ kommt von 4/1992 bis 11/1995 in den Besitz des deutschen Behinderten-Schiff e.v. Würzburg. Nach dessen Konkurs ab 12/1995 fährt sie bei der Aquatel-Reederei in Oberwesel am Rhein als „Le Petit Prince“. Am 22.01.1997 benennt sie die Reederei nach einem Umbau um in „Der kleine Prinz“. Doch wird der Reedereibetrieb in Oberwesel schon 2001 stillgelegt und das Schiff an Quality Tours in Kopenhagen verkauft. Nun fährt es als Kabinenschiff auf der Donau, dem Main sowie dem Rhein-Main-Donaukanal.

Popp selber verlegt sein Tätigkeitsgebiet nach Nürnberg und gründet am Main-Donau-Kanal die Reederei Neptun, auf die bei der Darstellung über die Schifffahrt auf diesem Kanal noch eingegangen werden wird.

### **ASCHAFFENBURG (km 87)**

In der letzten Stadt vor der Grenze zwischen Bayern und Baden-Württemberg baut 1925 der Schiffsbaumeister, Bootsverleiher und Fährmann Martin Kittel aus eigener Initiative auf einer Hilfswerft am Main nahe des Theoderichstores an der Stadtmauer ein 30 m langes und 6m breites Personenschiff für 350 Personen mit einem für die damalige Zeit recht eigenwilligen Aussehen. Es soll alle bisherigen Mainschiffe in den Schatten stellen. Da Kittel nur wenige Hilfskräfte einsetzt, führt er die meisten Arbeiten selber durch. Die ersten Fahrversuche misslingen, weil der eingebaute U-Boots-Motor aus Wilhelmshafen nicht so recht funktioniert. Darüber spötteln natürlich die Leute. Kittel reagiert mit dem fränkischen Ausspruch „Losse babbele“, was so viel heisst wie „Lasst sie reden“. Deshalb gibt er zunächst seinem Schiff diesen Namen. Die sehr eigenwillige Form des Schiffs veranlasst den Maler M.Nees im Jahr 1933 sogar ein Ölbild zu malen, das sich heute noch im Familienbesitz befindet. Da jedoch die Behörde mit dem Namen nicht einverstanden ist, wird es später in Margareta umgetauft. Schliesslich verkauft Kittel das aussergewöhnliche Schiff nach Königsberg. Leider existieren ausser dem Ölbild und einigen Fotos des Schiffs sowohl über weitere technische Daten als auch über sein Schicksal keine Unterlagen mehr. Nur der Schiffsname wird heute noch als Motto von der Aschaffener Carnevalsgesellschaft verwendet.

Im Jahr 1997 entsteht dann hier die jüngste Fahrgastschifffahrt: die APS-Aschaffener Personenschifffahrt Friedrich Raab. Der Besitzer lässt bei de Jong in Sneek in den

Niederlanden das Motorschiff St. Martin für 200 Personen bauen. Damit bietet er ab 1997 vielfältige Rund-, Ausflugs- und Eventfahrten an.

Autor: Prof. Dr. Dr. Benedikt von Hebenstreit, München/Zürich  
Copyright Schiffs-Agentur Schweiz 2015

## **Literaturverzeichnis Main**

- Otto Berninger, „Die Kettenschiffahrt auf dem Main“, Mainschiffahrtsnachrichten des Vereins zur Förderung des Schiffahrts- und Schiffbaumusums Wörth am Main, Mitteilungsblatt Nr. 6 vom April 1987, 111 Seiten
- Walter M. Brod, Die Geschichte der Dampfboote Würzburg“ und „Cornelius“ – in Beitrag zur Personenschiffahrt auf dem Main 1841-1941
- Die Mainschiffahrt – einst und jetzt, in MAINSCHIFFFAHRTS-NACHRICHTEN, Mitteilungsblatt Nr. 23 vom Dezember 2007)
- Franz Schaub, Vom Main zu Donau und Rhein, Geschichte der Mainschiffahrt, Stürtz Verlag, Würzburg, 1979
- H. Seitz, Die weiss-blaue Flotte, Personenschiffahrt auf Bayerns Seen und Flüssen, Ehrenwirth-Verlag München 1983