

Geschichte der Schifffahrt

Die kürzeste Verbindung zwischen der Nordsee (Rotterdam) und dem Schwarzen Meer (Constanza) ist der Wasserweg über den Rhein, den Main und die Regnitz einerseits und der Altmühl sowie der Donau andererseits mit rund 3.500 km. Allerdings bedarf es dazu eines Verbindungskanals über die europäische Wasserscheide von der Regnitz zur Altmühl.

DER FOSSA CAROLINA

Entgegen der weit verbreiteten Auffassung ist dieser Kanal nicht erst eine Idee der Neuzeit. Bereits im Jahr 793 fasst Karl der Grosse in Regensburg den Beschluss, den Main und die Donau mit diesem Kanal zu verbinden. Unverzüglich werden die Bauarbeiten aufgenommen. Rund 6000 Mann beginnen unter Ausnutzung verschiedener Bäche mit Hacke und Schaufel den Aushub des Kanals. Leider spült im Spätherbst 793 ein extrem starker Regen das ausgehobene Erdreich wieder in die bereits ausgehobenen Teile des Kanals zurück. Im Jahr darauf werden die Bauarbeiten nicht wieder aufgenommen. Ein letzter Rest dieser Fossa Carolina (Karlsgraben) existiert heute noch beim Dorf Graben in Form eines knapp 500 m langen mit Algen und Entengrütze überwachsenen, von Bäumen und Gebüsch eingesäumten Wasserlaufs.

DER LUDWIGSKANAL

Auch Napoleon plant den Bau dieses Kanals. Aber erst König Ludwig I realisiert die Verbindung wirklich. Er verbessert die Schifffbarkeit der Regnitz sowie der Altmühl und baut eine schiffbare Verbindung. Nach 9 Jahren Bauzeit wird der Ludwig-Donau-Main-Kanal im Jahr 1845 endgültig eröffnet. Der Kanal beginnt in Kelheim (km 0) und läuft über Riedenburg (km 16), Beilngries (km 41), Neumarkt (km 68), Röthenbach (km 98), Nürnberg (km 119), Forchheim (km 149) und Neusess (km 155) bis zur Mündung in den Main bei Bamberg (km 172).

Auf dem Kanal werden nur Güter befördert. Erst seit 1906 bietet der Lohnschiffer Weihermann eine geruderte Ausflugsfahrt für die Fürther und Nürnberger zwischen den Schleusen 80 (bei Doos) und 81 (bei Kronach) an. Er wird 1913 von Kapitän Ebert aus Klingenberg abgelöst. Dieser fährt mit einem Motorschiff für 200 Personen auf der gleiche Strecke. Die Fahrt dauert nun 40 Minuten. Nähere Angaben über das Schiff ebenso Angaben darüber, wie lange dieser Betrieb lief, sind bisher nicht auffindbar. Nach dem ersten Weltkrieg setzt der Gastwirt Memmert aus Kronach auf dieser Strecke ein hölzernes Treidelschiff namens „Zille“ ein. Alle diese Betriebe fuhren als eine Art Wassertaxi.

Memmert verwendete sein Schiff auch als Zubringer zu seinem Gasthof. Immer mehr Kunden machten eine Vergrößerung der Kapazität nötig. Deshalb ersetzt er 1925 das Treidelschiff durch das neu gebaute Motorschiff Antonia (120 Personen). Im gleichen Jahr übernimmt der Schwiegersohn Peter Weigel den heute noch bestehenden Gasthof Weigel bei Kronach. Er beschafft das ebenfalls neu gebaute Motorschiffe Karl (150 Personen) und als Gelegenheitskauf das schon etwas ältere kleine Motorboot Hansi (60 Personen) vom Starnberger See. Mit diesen drei Motorschiffen betreibt er einen regen Ausflugsverkehr nach Nürnberg und Fürth. Im Fahrgpreis ist ein Kaffee mit Schlagrahm im Preis inbegriffen. Deshalb heissen die Schiffe im Volksmund auch Schlagrahmdampfer. Bei Kriegsbeginn müssen die Fahrten wegen Treibstoffmangels und als nicht kriegswichtig eingestellt werden. Weigel löst schliesslich 1944 seine Flotte auf. Den Hansi verschrottet er, die „Antonia“ und

Main-Donau-Kanal

„Karl“ verkauft er an ein Bremer Bergeunternemen. Die Antonia kommt jedoch nicht weit. Sie sinkt während der Überführungsfahrten schon bei Erlangen und wird abgebrochen. Der Karl ging im Verlauf der letzten Monate des zweiten Weltkriegs verloren.

Im Übrigen wurden während des Krieges auch kleine Personenschiffe für militärische Zwecke vom Norden über den Kanal auf die Donau überstellt. Sie erhielten eine leichte Fliegerabwehrbewaffnung und eine Minensucheinrichtung. Die drei bekanntesten Schiffe Willy, Rheinpfalz und Titania liefen nach dem Krieg im Ersatzverkehr auf der Donau und sind dort auch beschrieben.

Nach Zerstörungen des Kanals im Raum Nürnberg durch Bombentreffer können nur mehr Teilstrecken befahren werden. Im Jahr 1950 wird er endgültig aufgelassen.

Auf zwei kurzen Reststücken des alten Kanals gibt es jedoch wieder einen Ausflugsverkehr. Die Gemeinde Burgthann setzt seit dem Kanaljubiläum 1995 im Abschnitt der Scheitelhaltung in Schwarzbach die „Elfriede“ (110 Personen) ein. Zwischen den Schleusen 24 und 25 bei Mühlhausen fährt Herr Luber ebenfalls 1995 und dann seit 1998 mit der Alma-Viktoria (100 Personen / erbaut in Regensburg). Beide Schiffe werden durch Pferde getreidelt

DER NEUE KANAL

Als Ersatz des Ludwigskanals beginnt 1960 der Bau des neuen Main-Donau-Kanals. Das erste Teilstück von Bamberg bis Nürnberg wird 1972, das letzte im Altmühltal 1992 eröffnet. Seither passieren täglich grosse Ausflugschiffe (Kabinenschiffe) vom Rhein kommend den Kanal und fahren bis Wien, Budapest oder bis zum Schwarzen Meer.

Bereits nach der Eröffnung des ersten Teilstücks des Kanals bis Nürnberg bietet – wie bei der Mainschiffahrt schon erwähnt - ab 1972 die Fränkische Personenschiffahrt mit dem Motorschiff Neptun Fahrten bis Nürnberg und Rundfahrten im Grossraum Nürnberg an. Nach der Vollendung des Kanals verlegt der Reeder Popp 1992 seinen Standort von Miltenberg nach Nürnberg (Kanalkilometer 65), gründet die heutige „Neptun- Personenschiffahrt Nürnberg H. Schymiczek-Popp eKfr.“¹ und übernimmt das 500-Personenschiff „Neptun“. Die Geschichte dieses Schiffs ist bei Mainschiffahrt im Abschnitt über die Fränkische Personenschiffahrt ausführlich dargestellt. Popp bietet von Nürnberg aus eine breite Palette von Ausflugs- und Eventfahrten an.

Nach der Eröffnung des Kanals gründet Richard Strick 1992 die Berchinger Personenschiffahrt (Kanalkilometer 120). Er erwirbt von der Fränkischen Personenschiffahrt das 250-Personen-Motorschiff „Moritz“ (siehe bei der Schiffahrt auf dem Main), das nun „Wappen von Berching“ heisst. Ausserdem kauft er ein 177-Personen-Schiff, das schon weit herumgekommen ist. 1927 bei „Gute Verwerbung Amsterdam“ erbaut, fährt es bis 1959 als „St. Nikolaus“ bei Nikolay in Budenheim. Nach einem Umbau in der Schmidtwerft Oberkassel betreibt es Gerhard Collée unter dem gleichen Namen bis 1970. Dann erwirbt es Josef Havel in Boppard und nennt es „Baudobriga“. Ab 1990 gelangt das Schiff vom Rhein zu Nauheimer in Frankfurt am Main. Er setzt es als Fähre mit dem neuen Namen „Frankfurt“ ein, ehe es Strick im Mai 1993 als „Altmühl“ in Fahrt bringt

¹ eKfr = (im Handelsregister) eingetragene Kauffrau

Weil die Schiffe zu klein sind, verkauft Strick 1995 die „Altmühl“ an privat als Hausboot „Marko“ nach Holland und die „Wappen von Berching“ an die Schweinfurter Personenschiffahrt. Er ersetzt er die beiden Schiffe durch ein 1976 bei Ludwig Karcher im badischen Freistett für Kapitän Adolf-Ulfried Nauheimer als „Wikinger II“ erbautes 400-Personenschiff. Es erhält den Namen König Ludwig. Nun erweist sich dieses Schiff umgekehrt aber als zu gross. Deshalb verkauft es Strick 1999 an die Oderhaff Reederei. Dort fährt es zunächst als „Butterschiff“ (zollfreier Einkauf am polnischen Ufer der Donau), dient jedoch seit Mai 2004 als stationäres Restaurant im Yachthafen Ueckermünde an der Oder.

Nun kommt wieder ein Schiff mittlerer Grösse – 250 Personen - mit einer ebenfalls sehr wechselhaften Geschichte. Für die Bonner Personenschiffahrt 1953 als „Ingrid“ erbaut - ab 1959 bei Epple in Stuttgart als „Bad Cannstadt“ – ab 1967 bei Knoll Regensburg als „Walhalla“ (ab 1976 im Besitz des Bayerischen Lloyd) – ab 1979 bei den Vereinigten Schiffahrtsunternehmen Kelheim - 1986 verpachtet an Klinger Regensburg - ab 1987 zurück in Kelheim mit einem neuen Steuerhaus – ab 1999 nun gechartert von Strick für den Einsatz am Kanal.

Schliesslich übergibt 2002 Strick seinen Betrieb an zwei Mitglieder der Vereinigten Schiffer, welche die Berchinger Personenschiffahrt Stadler-Steibl GbR. gründen. Die „Walhalla“ – von Strick nur gechartert, aber bis dahin immer noch im Eigentum der Vereinigten Schiffahrtsunternehmen Kelheim - geht in das Eigentum der neuen Gesellschaft bürgerlichen Rechts über.

ANGEBOT HEUTE

Die Betriebe in Neptun und Berching bieten einen bunten Strauss von Eventfahrten, Fahrten zu Firmen- und Familienfeiern an. Aber auch die in Kelheim ansässigen Schiffahrtsgesellschaften bieten dies am südlichen Teil des Kanals an. Eine Linienschiffahrt betreibt im Sommer nur der Berchinger Betrieb: Dienstag bis Donnerstag und Samstag/Sonntag gibt es drei Fahrten von Beilgries nach Berching (Fahrtdauer hin und zurück 2 1/4 Stunden). Ausserdem gibt es eine fahrplanmässige Linie von Kelheim bis Riedenburg: drei Fahrten täglich, Fahrtdauer je nach Länge des Aufenthalts hin und zurück 3 1/2 bis 5 Stunden. Gefahren wird jeweils mit einem Schiff der Kelheimer Schiffer (beschrieben im Dossier Donau).

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

Literaturverzeichnis Main-Donau-Kanal

- Deutscher Wasserstrassen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Fahrgastschiffahrt auf der Main-Donau-Wasserstraße: Schiffahrtsgesellschaften, Landschaftsbeschreibungen und Kontaktadressen der Tourismusverbände, Mitteilungsblatt 107/108, Nürnberg, März 2003
- H. Seitz, Die weiss-blaue Flotte, Personenschiffahrt auf Bayerns Seen und Flüssen, Ehrenwirth-Verlag München 1983