

Probekapitel

Sylla / Hahn / Ebert: Blickwinkel Aschaffenburg

14 Der Main - ein flacher Strom mit breitem Rücken

Die Tradition der Leinreiter und Flößer

Die Entwicklungsgeschichte Aschaffenburgs ist eng im Zusammenhang mit seiner Lage am Main zu sehen. Seit urdenklichen Zeiten schon wurde der Fluss zum Transport von Menschen und Gütern genutzt. Er bot gegenüber dem Landweg mit oft starken Steigungen über die Mittelgebirge und durch häufig versumpfte Talgebiete deutliche Vorteile. Bezeichnend für den Zustand der damaligen Straßen ist der Bericht, den der Dichter August von Platen nach einer Wanderung durch den Spessart im Jahr 1818 gibt: "Die Wege waren greulich schlecht, steinig und rau, meist halb unter Wasser. Bis fast an die Knie sank ich in den Kot. Die Furcht, die rechte Straße zu verlieren, war nicht der geringste Kummer." Verständlicherweise nutzten unter solchen Bedingungen viele Reisende oder Kaufleute dann lieber den Fluss als Verkehrsweg. Entlang des Mains bildeten sich zahlreiche Siedlungen, Dörfer und Städte, die vom regen Transportverkehr profitierten. Aschaffenburgs Standort war dabei besonders günstig, da sich hier zusätzlich zum Main andere Verkehrswege, unter anderem nach Frankfurt, in den Bachgau und nach Darmstadt sowie über den Spessart kreuzten.

Die Möglichkeiten des Mains als Transportweg waren allerdings keinesfalls ideal. Die schleifenreiche Flussführung stellte gegenüber den zwar teilweise beschwerlichen und gefährlichen, aber direkteren Straßenverbindungen einen erheblich längeren Reiseweg dar. Auch ließen sich durch die ungenauen und weichen Flussbefestigungen und das dadurch verursachte "Ausufer" des Mains sogar bis Ende des 19. Jahrhunderts auf langen Strecken lediglich Schiffe mit einem Tiefgang von maximal 70 Zentimetern einsetzen. Im Winterhalbjahr, vor allem im Frühjahr bei der Schneeschmelze schwoll der Main außerdem regelmäßig zu einem stellenweise reißenden Strom an und war dann wochenlang nicht befahrbar. In trockenen Sommern dagegen ließ der niedrige Wasserstand nur noch das Befahren mit äußerst flachen und dadurch natürlich weniger tragfähigen Booten zu. Dazu bildeten immer wieder die quer zum Fluss errichteten Wehranlagen von Mühlen Hindernisse, die für die Mainschiffer nur durch enge Durchfahrtöffnungen und oft genug im ständigen bösen Streit mit den Mühlenbetreibern passierbar waren.

Vor allem aber stellte das Steuer-, Zoll- und Abgabewesen, das sich aus der Klein- und Vielstaaterei des deutschen Reiches entwickelt hatte, eine ungeheure Belastung für die Mainschiffahrt dar. Bis 1803 gab es entlang des Mains zwölf Territorien; allein auf den 116 Kilometern zwischen Würzburg und Frankfurt hatten die Schiffe an 19 Zollstätten, unter ihnen auch Aschaffenburg, Abgaben zu entrichten. Diese Zollstationen stellten nicht nur lukrative Einnahmequellen für ihre Besitzer dar. Hier ließen sich im Kampf rivalisierender Staaten miteinander zudem immer wieder drastische wirtschaftliche Druckmittel aufbauen. Das noch bis 1846 gültige Zollwesen hemmte den Flussverkehr beträchtlich und verteuerte dazu die transportierten Waren immens. Die Zölle machten um 1790 etwa die Hälfte der Betriebsausgaben einer Fahrt aus, die so genannten Akzisen (im Grunde inoffizielle Bestechungsgelder für die Zollbeamten) noch nicht mitgerechnet.

Die Fantasie der Flussstädte beim Kassieren von Abgaben schien auch unerschöpflich. In Aschaffenburg beispielsweise wurde allen neugebauten Schiffen, welche die Stadt passierten, ein "Brandzoll" abverlangt. Als Beleg, dass diese Gebühr entrichtet war,

wurde dem Schiff dann ein Zeichen eingebrannt. Während der Frankfurter Messe wurde hier außerdem ein "Geleitzoll" erhoben und die Hinterlegung eines "Rudergeldes" bei Personenbeförderung verlangt.

Vor dem Einsatz motorisierter Schiffe setzten die Mainschiffer für die Talfahrt Segel oder bewegten die Boote mit langen Stangen schneller als die Strömung vorwärts. Bergwärts jedoch reichten die Ruderkraft der Besatzung und ein Segel selbst bei gutem Wind in der Regel nicht aus. Deswegen wurden die Schiffe von Pferdeführern oder Leinreitern stromaufwärts gezogen. Entlang des Ufers gab es dafür festgelegte Pfade, Treidelpfade oder auch Leinritte genannt. Auf ihnen trieb der Leinreiter sein Gespann an. Vom Geschirr der Pferde wurde eine Leine zur Mastspitze des Schiffs gelegt und gezogen. Die Befestigung an einer erhöhten Stelle im mittleren Teil des Schiffes war notwendig, damit das Fahrzeug ohne großen Kraftaufwand mit dem Ruder gelenkt werden konnte und das Seil sich nicht im Ufergestrüpp verfang. Hätte man das Seil am Bug befestigt, dann wäre das Schiff unweigerlich stets ans Land gezogen worden.

Auch wenn diese Treidelei der Schiffe nach heutigen Maßstäben ausgesprochen mühsam und umständlich erscheint, war sie damals durchaus effizient. Zum Vergleich: Um ein Pferdefuhrwerk mit 1,5 Tonnen Last auf den damals sehr schlechten Straßen zu ziehen, brauchte man vier bis sechs Pferde; dagegen konnten vier Pferde schon ein Schiff von 50 Tonnen ziehen.

Die Leinreiter gehörten nicht zur Besatzung der Schiffe, sondern waren selbständige Fuhrleute, die mit ihren Zugpferden von Fall zu Fall angeheuert wurden. Sie wohnten in den ufernahen Dörfern des Mains. Meistens betrieben die Leinreiter nebenbei auch noch eine kleine Landwirtschaft, wobei sie beim Treideln sogar verhältnismäßig gut verdienten. Die Treidelkosten zahlten die Mainschiffer; für den Unterhalt der etwa drei Meter breiten Treidelpfade mussten die Ufergemeinden, die Landesherren und die Klöster aufkommen, über deren Grund sie führten. Ein typisches Leinreiterdorf war das am Main gelegene Dorf Leider, heute ein Ortsteil von Aschaffenburg.

Neben der Leinreiterei bot bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts die Flößerei auf dem Main ein charakteristisches Bild.

Vor allem Weißholz aus dem Frankenwald wurde auf dem Main in Flößen bis zu 600 Kubikmeter und dann auf dem Rhein in gigantischen so genannten Holländerflößen bis in die Niederlande transportiert. Letztere hatten über 400 Mann Besatzung.

Ab 1892 bildete Aschaffenburg durch seinen neu gebauten Floßhafen mit direktem Eisenbahnanschluss sogar den Hauptumschlagsplatz für das in Flößen aus dem Frankenwald herbeigeschaffte Holz. Neben dem Floßhafen wurde weiterhin der alte Hafen am Schloss als Winterhafen betrieben. Dieser war auch für die Flößer als fester Lagerhafen wichtig. Hier konnten sie das Holz überwintern, bis im Frühjahr die Preise dafür am günstigsten waren. Zu den Holzmärkten in Hanau, Höchst und am Rhein hatten sie dann nur noch recht kurze Wege zurückzulegen.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts nahm der Floßverkehr stark zu. Bis zu 1.800 Flöße pasierten Aschaffenburg jährlich. Erst der moderne Straßen- und Schienenverkehr sowie die Mainkanalisation verdrängten schließlich die Flößerei.