

Kimmitig, Manfred: Die Geschichte der "Schlagrahmdampfer" und der "Lustfahrten" auf dem Ludwigs-Donau-Main-Kanal
Burgthann, 2003
Manfred Kimmitig, Steinfeldstrasse 35, 90559 Burgthann, Tel. 09183 4569

Für die Internetpublikation überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2009

Die Geschichte der "Schlagrahmdampfer" und der "Lustfahrten" auf dem Ludwigs-Donau-Main-Kanal

Vergnügungsfahrten auf dem Ludwigskanal wurden von Anfang an durchgeführt. Leider sind nur von wenigen der damals "Lustfahrten" genannten Schiffspassagen Unterlagen oder Zeitungsberichte überliefert.

Die nachweislich erste Vergnügungsschiffahrt führten die Erlanger Gesangsvereine im August 1839 aus Anlass des Geburtstages von König Ludwig auf der bereits weitgehend fertig gestellten Haltung zwischen Baiersdorf und der Schleuse 90 nahe dem Erlanger Burgberg durch.

Nach der Verkehrsübergabe des Kanals fanden immer wieder auf kurzen Abschnitten Personenschiffahrten statt.

Ab hier zitiere ich aus dem im Städtebilderverlag Lothar Berthold erschienenen und von Thomas Schreiner verfassten Buch "Fürther Schleusenromantik" aus der Reihe "stadtbild fürth 2" wo der Bericht über einen Schiffsausflug der Fürther Sängergemeinschaft "Eintracht" zu lesen ist:

"Am Kanalhafen war das Schiff schon fahrtbereit. Auf mehreren schmalen Planken wurde es bestiegen. Dabei gab es manches Gekreisch von ängstlichen Frauen, während die Kinder lachten und Junggesellen im schwarzen Bratenrock mit hellen gestreiften Hosen und hohem Vatermörder sich lustig machten.

*"Paß auf, Margaret, daß d´ kan Fehltritt machen toust !"
Endlich waren Männlein und Weiblein und die ganze Kinderschar auf dem Schiffe verstaute. Ein Peitschenknall und die Gäule zogen an und der schwimmende Lastkahn setzte sich langsam in Bewegung.
Man hatte auch Tische und Bänke aufgestellt, so dass die Gemütlichkeit durch nicht beeinträchtigt gewesen ist.*

"Muß i denn zum Städtele naus" spielte die Musik. Die Zuschauer am Ufer des Kanals und viele Frauen und Mädchen auf dem Deck des Schiffes winkten mit den Taschentüchern zum Abschied, als ginge die Fahrt nach Amerika.

Der erste Brückenbogen kam, der zweite, und man näherte sich schon dem Dorfe Kronach. Längst hatte sich der Sängerkhor (was er hatte verschweigt leider ein Satzfehler in dem zitierten Zeitungsbericht. Schlecht kann es aber nicht gewesen sein, denn:) Dem Männergesangsverein wurde in der eifrigsten Weise gehuldigt. Und der Dirigent war so eifrig bei der Sache, dass er sich öfter den Schweiß von der Stirne wischen musste. Dann flatterte in der lauen Brise sein Schnupftuch wie eine rote Fahne. Die Tenöre waren glänzend, sie brüllten in den hellen Morgen hinein. Anders die Bässe. Die Herren Bassisten hatten schon den vollen Maßkrug in der Hand und zeigten stimmlich eine Tiefe, die unergründlich war.



Treidelschiff "Alma Viktoria" bei Mühlhausen



Das Burgthanner Treidelschiff „Elfriede“ am doppelten Sicherheitstor bei Dörlbach im Mai 2002

Hinter Kronach sang der Chor mit edlem Gefühl den schönen Vers: "Das ist der Tag des Herrn, ich bin allein auf weiter Flur ... "
Inzwischen hatten sich schon die Kinder einen lohnenden Zeitvertreib ausgesucht.

Sie beugten sich über den Rand des Schiffes und spuckten in die weißen Schaumwellen, die das fahrende Schiff zu beiden Seiten aufwirbelte. Es gab auch manches heitere Intermezzo. Von den Kleinen drängte jedes nach vorn. Und dabei wurde die nötige Vorsicht auf die mitgenommenen Reiseutensilien außer acht gelassen.

"Muttä", hörte man rufen, "dem Heiner sei Botanisierbüchsen is ins Wasser gfalln." "Wou is denn mei neier Hout? - I glab, Sie homm si draufgesetzt, Frah Sekretär".
Allgemeines Gelächter.

Je weiter die Fahrt ging, desto ausgelassener wurde die Stimmung. Warum auch nicht.

Die Sonne brannte schon ziemlich warm vom strahlenden blauen Himmel und die Qualen des Durstes, die sich bei den fleißigen Sängern einstellten, mussten gelöscht werden. Es war schon das zweite Bierfass angestochen.
Endlich war man bei der Schleuse angelangt, deren hölzerne Tore der Schleusenwärter nun öffnete.

Die Musik spielte einen schneidigen Marsch. Dann ein Tusch. Und als das Schiff durch seine Hilfe die Steigung überwunden hatte, wurde ein dreifaches Hoch auf den Alten ausgebracht.

So löste eine Kurzweil die andere ab. Und die Fahrt nach Erlangen, an Stadeln, Eltersdorf und Bruck vorüber, wurde ein unbezahlbares, seltenes Vergnügen für alle Teilnehmenden. Das Schiff wurde von den vielen Spaziergängern, die entlang des Kanales den Fußweg benutzten, lebhaft begrüßt. Jeder Gruß wurde von den Fahrenden mit Hallo erwidert.

Die Fahrt dauerte mehrere Stunden; es eilte ja auch nicht. In Erlangen angekommen, wurde in der "Windmühle" Einkehr gehalten. Dort entwickelte sich im Lauf des Nachmittags ein regelrechtes Gartenfest mit allen Drum und Dran solcher Vergnügungen.

Erst bei Einbruch der Dämmerung begab man sich wieder im geschlossenen Zuge durch die Stadt Erlangen zum Bahnhof, von der Bevölkerung freundlich angestaunt.
Dass die Eisenbahn auch verschiedene Räusche zu befördern hatte, lässt sich nicht gut verschweigen.
Die Sängerfahrt auf dem Kanal aber protokollierte der Herr Schriftführer als die gelungenste Veranstaltung des ganzen Jahres.

Die Geschichte der "Schlagrahmdampfer" in Fürth

Quelle ist das Büchlein von Thomas Schreiner "Fürther Schleusenromantik", erschienen 1987 im "Städtebilderverlag" Lothar Berthold in Fürth - ergänzt durch eigenes Wissen aus Erzählungen der Eltern und Großeltern.

Ein erlaubtes und seinerzeit rege frequentiertes Freizeitvergnügen stellten die Fahrten mit den "Schlagrahmdampfern" dar.

Die Anfänge dieser Ausflugsfahrten gehen auf die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts zurück, als der Gastwirt Volkert Bootsfahrten zur Erlanger Bergkirchweih organisierte, die dann aber mangels Interesse wieder eingestellt wurden.

So dauerte es bis zum Jahre 1906, als der Bamberger Schiffsbesitzer Weihermann ein von einem Pferd gezogenes Personenschiff zwischen der Fürther Kreuzung (= Stadtgrenze Nürnberg-Fürth bei Doos) und Kronach verkehren ließ. Zum Preis von 20 Pfennigen konnten sich viele Fürther ihre erste Schifffahrt leisten.

Bereits 1913 ließ ein Kapitän Ebert aus Klingenberg am Main ein Motorboot für 200 Personen auf der gleichen Strecke verkehren. Für die vierzigminütige Fahrt mussten 30 Pfennige berappt werden.

Nach einer durch den ersten Weltkrieg bedingten Zwangspause nahm der Kronacher Gastwirt Peter Weigel mit einer eigenen kleinen Flotte den Ausflugsverkehr Anfangs der 1920-iger Jahre wieder auf.

Am 25. Juni 1925 wurde das erste der Weigelschen Ausflugschiffe zu Ehren der bayerischen Kronprinzengattin auf den Namen "Antonia" getauft. Auf diesem Motorschiff fanden 120 Fahrgäste Platz und es kostete der Familie Weigel 19.000 Reichsmark.

1927 konnten zwei weitere Motorschiffe in Dienst gestellt werden: die für 150 Passagiere ausgelegte "Karl" für 25.000 Reichsmark und die 60 Personen fassende "Hansi" als Gelegenheitskauf vom Starnbergersee ¹⁾.

1) = Angaben nach Schamberger, Klaus: Liedel/Dollhopf "Der alte Kanal", Würzburg, Sturz 1981

Auf Grund der bautechnischen Gegebenheiten des Kanales waren die beiden großen Schiffe als eine Art "Zweirichtungsschiffe" ohne Heck ausgeführt, bei der Breite des Kanales von knapp 16 Metern wäre ein Wenden der Schiffe außerordentlich schwierig und zeitaufwändig gewesen.

Zahllose Berichte preisen das Vergnügen dieser Ausflugsfahrten mit der Fürther "Hochseeflotte", die bei Genuß von mindestens einem Kännchen Kaffee mit "Schlagober" (= Schlagsahne) auch noch die kostenlose Rückfahrt zur Stadtgrenze einschloss.



Der Schlagrahmdampfer „Antonia“ an der Anlegestelle Stadtgrenze 1935



Die "Antonia" durchquert den Fürther Kanalhafen Richtung Stadtgrenze - F. Vitzethum 1938

Ein Ereignis ganz besonderer Art schildert Hanns Schödel in höchst dramatischen Worten: eine Schiffstaufe in Kronach (wahrscheinlich die Taufe des "Karl" 1927).

"Kurz nach 9 Uhr erschien ein schmuckes Schiff am Horizont. Man sah Fahnen wehen und Taschentücher flattern. Die Prominenten gingen geschlossen zur Landungsstelle. Die Sirene heulte tief auf und schon warf der Kommandeur des Schiffes die Anker aus. Ehrenjungfrauen begrüßten die Gäste und der Senior des berühmten Kronacher Sahneparadiesgeschlechts Memmert-Weigel, Herr Karl Memmert, hieß die Gäste auf den Planken des neuen Schiffes herzlich willkommen.

Als die Festgäste verstaut waren, trat der Kapitän auf die Kommandobrücke. Die Mannschaften waren auf ihren verschiedenen Posten und der Steuermann hielt unerschrocken und zielbewusst das Steuer- rad in der Hand. Die Anker wurden gelichtet. Die Sirenen heulten dumpf auf. Ein letzter Blick galt noch den zurückbleibenden Nürnberg-Fürther Eingeborenen und schon stach das Schiff in den klassischen Ludwigs-Donau-Main-Kanal.

Unermüdlich überblickte der Kapitän die Strecke. Visierte genau die glänzend gebauten Kanalbrücken (warum man die Durchfahrtslöcher nicht noch kleiner gemacht hat, verstehe ich nicht) und gab der Mannschaft die nötigen Anweisungen.

Die Schilfliegionen verneigten sich ehrfurchtsvoll beim Nahen des schmucken Schiffes. Historische Stätten zogen vorbei: Fußballplätze, dann der Ort, an dem einst das Fürther Schwimmbad angelegt werden hätte sollen. Eine schwere Kurve nahte. Der Steuermann sah der Gefahr kühn ins Auge. Gab für die Kanalschwimmer wilde Sirenenzeichen, genau wie die Schiffe im Ärmelkanal bei Nebel. Der Fürther Kanalhafen wurde in Rekordgeschwindigkeit durchkreuzt und eine Dame fotografierte alles, was sich ihr in den Schifahrtsweg stellte. Und immer weiter zog das Schiff. Freundliche Mädchen bekränzten die Ufer und gaben lebhaft Winke-Winke-Signale von sich. Die Matrosen waren stets in erhöhter Bereitschaft. Die letzte Kurve wurde scharf genommen. Man durchfuhr die "Färther Partnachklamm" unter weihevoller Stille. Schon rauchten die Schornsteine der Kronacher Küche. Fahnen und Wimpel glänzten am Kai von Kronach.

Die ganze Bevölkerung der Umgebung und die sämtlichen Bewohner von Kronach waren zum Hafen geeilt.

Wir kamen dem Festland langsam näher!

Drei Böllerschüsse! Die Anker rasselten geschmeidig in die Tiefe".

Die Saison der Schlagrahmdampfer begann meist an Ostern und endete je nach Wetter Ende September.

Doch dieser Idylle drohte Gefahr. Die "Nordbayerische Zeitung" brachte in ihrer Ausgabe vom 17. September 1932 die folgende Meldung:

"Durch die geplante Schaffung eines Großschifahrtsweges von der Donau zum Rhein, dessen Anfänge schon begonnen sind, und durch den Großbebauungsplan von Professor Jansen ist die Zukunft des Ludwig-Donau-Main-Kanals bereits entschieden. Wir wissen, dass er in eine Autostraße umgewandelt werden soll."



Anlegestelle Kronach mit allen drei "Schlagrahmdampfern" 1935
Ganz vorne an der Brücke liegt die "HANSI", es folgen "KARL" und "ANTONIA"

Die politische Entwicklung in Deutschland ab 1933 sorgte dafür, dass das Straßenprojekt Professor Jansens erst knapp dreißig Jahre später (ab 1959) als Autobahn A73 -Franken-schnellweg- verwirklicht werden konnte. Somit konnten auch die drei Schlagrahmdampfer bis zum 1. September 1939 weiter zwischen Kronach und der Stadtgrenze schippern. Der Beginn des 2. Weltkrieges führte zur Einstellung des Betriebes da dafür keine Treibstoff-zuteilung genehmigt wurde.

Anfangs des Krieges ging die Öffentlichkeit in Deutschland von einer nur kurzen Dauer des Krieges aus, auch Familie Weigel, und so wurden die Schiffe wetterfest abgedeckt und so weit als möglich betriebsfähig unterhalten.

Als jedoch bis zum Sommer 1943 ein Kriegsende nicht absehbar war, im Gegenteil die alliierten Luftangriffe auf Nürnberg-Fürth immer heftiger und in ihren Folgen immer schwerwiegender wurden und es außerdem aus personellen und auch materiellen Gründen unmöglich wurde die Schiffe zu erhalten, suchte die Familie Weigel einen Käufer für ihre Schiffe. Für "ANTONIA" und "KARL" fand sich ein Bergungsunternehmen aus Bremen als Käufer.



Kronach Die Überreste des "HANSI" im Sommer 1944
Den "HANSI", einst der Liebling der kanalschiff-fahrenden Fürther und Nürnberger, wollte niemand. Er wurde in Kronach an Ort und Stelle ausgeschlachtet und verschrottet.