

Das ehemalige Bischberger Wehr

Wasserbauliche Probleme am Zusammenfluss von Main und Regnitz

Thomas Gunzelmann

Der weite Bamberger Talkessel, an dessen Westrand die Regnitz in den Main mündet, gab beiden Flüssen in den letzten zwei Jahrtausenden genügend Raum sich auszuweiten und ihr Bett immer wieder zu verlagern. Renate Gerlach hat dies in einer grundlegenden Arbeit gezeigt.¹ Die weiträumigsten Verlagerungen am Obermain sind hier festzustellen wie etwa der Altmainbogen von Dörfleins, der immerhin bis zu 1400 m vom heutigen Mainverlauf entfernt ist. Die Verlagerungen hatten auch Auswirkungen auf den Zusammenfluss von Main und Regnitz, der keineswegs so statisch war, wie man das heute vielleicht annehmen möchte.

Der große Dörfleinsener Mäander begann sich seit dem späten 15. Jahrhundert auszubilden.² Der Main verlagerte sich hier jedoch nicht in einem Stück, sondern fast in der Art von Jahresringen. Dies zeigen uns deutlich die in Mäanderrichtung gebogenen Parzellengrenzen im Westteil der Gemarkung Hallstadt. Zunächst erfahren wir, dass eine Wiese des Klosters Michelsberg in der Flur »Ritzmännin«, heute »Ritzmann«, schon zwischen 1489 und 1532 zur Hälfte weggerissen wurde. Bis 1606 hatte sich der Main an Dörfleins vorbeigeschoben. 1630 hatte er die »Zitterbrücke« westlich des Dorfes erreicht, so dass die dortige Straße mit einem Wasserbau geschützt werden musste. Dieses weite Ausholen nach Westen bewirkte schließlich weiter südlich eine Gegenbewegung neuer Mäander. So kam es, dass die Mündung der Regnitz in den Main schon vor dem Jahr 1697 nach Osten verlegt wurde. Diese ehemalige Mündung ist heute anhand von Parzellengrenzen und auf dem Luftbild noch nachvollziehbar, sie lag etwa auf der Höhe der heutigen östlichen Ausfahrt der B 26 nach Bischberg. Dies hatte wiederum

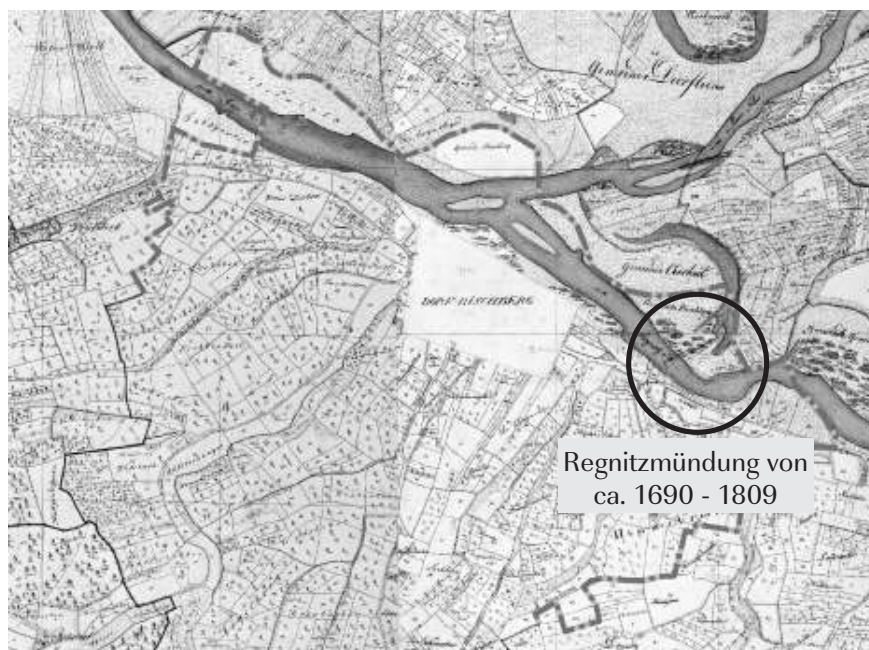


Abb. 1: Die Mündung der Regnitz in den Main im Zustand von 1822. Quelle: Uraufnahme Bischberg Bayerisches Landesamt für Vermessung und Geoinformation.

Konsequenzen für den Ort, an welchem nunmehr fast die doppelte Wassermenge vorbeifloss. Der bisher hochwasserfreie Ortsteil »Fischerei« wurde nun zunehmend vom Fluss bedroht.³

Um 1800 hatte der große Dörfleinsener Bogen sein Reifestadium erreicht, was den Fluss nun dazu veranlasste, seinen Lauf selbst wieder zu verkürzen. Der bayerische Ingenieur Droßbach fertigte zwar schon 1808 einen Durchstichplan für den Bogen, welcher sich allerdings zum größten Teil erübrigte, denn der Main durchbrach bei einem Eisgang im Februar 1809 die enge Schlinge selbst.⁴ Die günstige Gelegenheit nutzte die Bamberger Bauinspektion noch im selben Jahr, erweiterte und sicherte den natürlichen Durchbruch und vollzog gleichzeitig den vorgesehen Durchstich im Mündungsbereich. Damit wurde die Mündung wieder an ihre alte Position nördlich der Ortsmitte von Bischberg verlegt.⁵

Schwierigkeiten machte das Hochwasser allerdings weiterhin, denn es beschädigte die neuen Wasserbauten recht bald wieder. Der Kartenstand der Uraufnahme von 1821 zeigt bereits wieder neue kleine Mäanderbildungen. Der große Mäanderbogen bei Dörfleins war immerhin 13 Jahre nach dem Durchbruch soweit verlandet, dass die Gemeinde daran denken konnte, ihn umzubrechen und mit Weiden zu bepflanzen. Dennoch drohten bei Hochwasser immer noch neue Einbrüche des Maines in das Altwasser.

Die Mündung von Main und Regnitz war seit Jahrhunderten ein wichtiger Punkt für den Flussverkehr. Hier trafen sich die Flößer des Frankenwaldes und die Bamberger Main- und Regnitzschiffer. Gemeinsam sind sie erstmals erwähnt in einer Klage aus dem Jahr 1406 der Bamberger »bürger, schiflewte und floslewte, die dez heiligen reich strassen auf dem Mayne bauen«.⁶ Seit 1808



Abb. 2: Bischberger Wehr am Zusammenfluss von Main und Regnitz um 1920. Auf der rechten Seite der Anlage befindet sich die Kammerschleuse zur Einfahrt in den Bamberger Hafen, daneben die Floßgasse.

Quelle: Bildarchiv des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege

traten die Bamberger Schiffer als sogenannte »Rangschiffer« auf. Sie hatten mit bestimmten Zielorten, allen voran mit der Stadt Frankfurt, Verträge geschlossen, wonach sie sich verpflichteten, in einer bestimmten Reihenfolge, daher Rang, und zu festgesetzten Terminen eine Schiffsfracht zu liefern. Ihre Zahl war noch im zünftigen Sinn auf 15 begrenzt.⁷ Zu dieser Zeit war der Main – da noch sehr naturnah – als Wasserstraße in einem bescheidenen Zustand. Bergauffahrten waren nur mit Treidelreitern unter großen Schwierigkeiten möglich. Dennoch gab es 1840 immer noch 14 Rangschiffer in Bamberg, die hofften, der bald zu eröffnende Ludwig-Donau-Main-Kanal würde ihnen auch dort ein vergleichbares Transportmonopol bringen.⁸ Der Kanal konnte jedoch keineswegs die in ihn gesetzten Hoffnungen erfüllen, zumal er schon 1844 mit der Eisenbahn eine übermächtige Konkurrenz bekam.

Ebenso wenig schaffte es das Dampfschiff, mit dem seit Beginn der 40er-Jahre des 19. Jahrhunderts auf dem Main Versuche gestartet wurden, sich als innovatives Verkehrsmittel durchzusetzen.⁹ Die Main-Dampfschiffahrtsgesellschaft führte 1841 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung die Probefahrt eines Raddampfers von Mainz nach Bamberg und zurück durch. Bald fuhren sieben Dampfschiffe auf dem Main, die aber nach einigen Jahren auf den Rhein überwechselten.¹⁰ Auch sie scheiterten an der Konkurrenz der Eisenbahn, mehr noch aber am immer noch unzulänglichen Wasserweg des Mains, der für die Schaufelraddampfer kaum geeignet war, nicht in seinem Oberlauf, aber auch nicht einmal zwischen Frankfurt und Mainz.

Der nächste und immerhin begrenzt erfolgreiche Ansatz war die Einrichtung einer Kettenschiffahrt auf dem Main. Sie konnte die man-

gelnde Leistung der Raddampfer bei gleichzeitig geringerem Tiefgang übertreffen. 1883 wurde eine Aktiengesellschaft »Mainkette« in Mainz gegründet, zehn Jahre später reichte die Kette bis Miltenberg, 1911 bis nach Schweinfurt und 1912, zur Eröffnung des Hafens, schließlich nach Bamberg.¹¹

Die Flößerei schließlich erreichte die Regnitzmündung aus der entgegengesetzten Richtung vom Obermain her. Auch für sie war Bischberg ein höchst bedeutsamer Ort. Seit die Hallstadter Mainmühle mit ihrem Wehr 1830 beseitigt worden war, weil die jahrhundertelange Zollfunktion des Hallstadter Wasserzolls 1818 weggefallen und das Mühlwehr zunehmend zum Hindernis für die Flößerei geworden war, verlegte man den Umbauplatz für die Flöße von hier nach Bischberg an die Regnitzmündung. Schon 1843 heißt es über Bischberg in einer Reisebeschreibung: »Oft streckt sich wie

eine Brücke die Balkenkette der Flösse von Ufer zu Ufer.«¹²

Hieß das bei Marktzeuln oder Schwürbitz zusammengestellte Obermainfloß bis dahin »Hallstadter Stück«, so bürgerte sich nun auch der Begriff »Bischberger Stück« für das Floß aus einer Kette von bis zu 7 paarweise nebeneinander liegenden Floßböden mit einer maximalen Länge von 75 m ein.¹³ Vor Bischberg mussten diese Flöße nun wieder auseinander genommen und zum noch größeren »Würzburger Stück« neu zusammengesetzt wurden. Dies blieb auch nicht ohne Auswirkungen auf die Bischberger Wirtschaftsstruktur im 19. Jahrhundert. Mit Andreas Hönig, Johann Hemmerlein und Andreas Kohn gab es um 1850 auch drei berufsmäßige Flößer, die wohl auf den Frankenwaldflößen anheuerteten. Adam Ernst in Haus Nr. 68 1/2 übte den Beruf des Floßaufsehers aus, er hatte die Ordnung auf den Holzlagerplätzen zu garantieren, auf denen die »Hallstadter« oder »Bischberger Stücke« zu Mainflößen umgebaut wurden. Eher mit den Floßherren des Frankenwaldes vergleichbar war der Holzhändler Georg Michael Ley; sein Haus mit der Nr. 34 lässt heute noch auf einen gewissen Wohlstand schließen.¹⁴ Selbstverständlich profitierten auch die fünf Brauereien mit ihren Gastwirtschaften, die es um 1850 in Bischberg gab, vom Floßholzhandel; es heißt, Bischberger Bier sei bei den Flößern besonders beliebt gewesen.¹⁵

Somit wird deutlich, dass in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Mündung der Regnitz in den Main ein wichtiger Knotenpunkt war. Es war die Ein- und Ausfahrt des Ludwig-Donau-Main-Kanals in den Main, zudem erreichten hier die Bamberger Rangschiffer den Fluss und die Flößer des Frankenwaldes hatten hier einen wichtigen Lager- und Umbauplatz.

Zur Erleichterung der Flößerei und zum Hochwasserschutz begann man Ende der 70er-Jahre des 19. Jahrhunderts nun auch den Obermain zu korrigieren. Mit der systematischen Korrektur wurde 1878/79 auf der

Strecke von Bischberg bis zur Hallstadter Eisenbahnbrücke begonnen.¹⁶ Dieser menschliche Eingriff der Flusslaufverkürzung zu Beginn des 19. Jahrhunderts blieb jedoch nicht ohne erhebliche Folgen. Durch die Begradigung des Mainlaufes hatte sich dessen Sohle eingetieft, was am Zusammenfluss von Main und Regnitz zu einem Höhenunterschied und damit zu neuen Turbulenzen führte, die die Nutzung der beiden Flüsse als Verkehrsadern erschwerten. Der Nullpunkt des seit 1851 gemessenen und festgelegten Pegels von Main und Regnitz musste daher am 1. Juli 1887 amtlich um 70cm niedriger abgesenkt werden¹⁷, doch diese »nachrichtliche« Maßnahme alleine genügte natürlich nicht.

Um den Wasserstand in der Mündung auf gleicher Höhe zu halten, wurde in den Jahren 1890 - 92 eine mächtige Wehranlage mit Schleuse und Floßgasse errichtet. Damit konnte sowohl der Floß- als auch der Schiffsverkehr – allerdings unter zusätzlichem Zeitaufwand für die Schleuse und die Wehrdurchfahrt – den Gefahrenpunkt überwinden. Gerade diese Anlage ist ein prägnantes Beispiel für unerwartete und unbedachte Wirkungen menschlicher

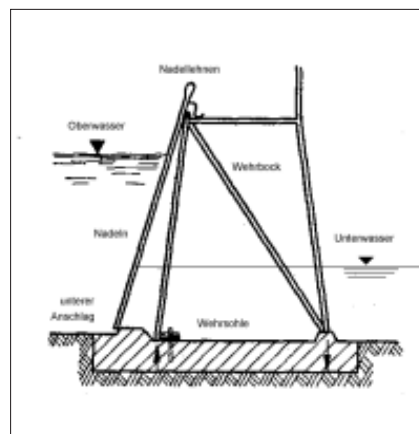


Abb. 3: Schemazeichnung eines Nadelwehrs.

Zeichnung: Robert Pehl

Eingriffe in das hydrografische System, die sich über kurz oder lang negativ für Leben und Wirtschaften am und mit dem Fluss bemerkbar machen.

Das Bischberger Wehr war nach dem alten Prinzip des Nadelwehrs gebaut, bei welchem die Stauwand aus einzelnen, annähernd senkrecht und dicht aneinander stehenden Balken oder Brettern, eben den Nadeln, besteht. Die Nadeln waren jeweils 4 m lang mit einem Querschnitt von 12 mal 12 cm. Jede einzelne wog 40kg, was deutlich macht, wie anstrengend das Setzen und



Abb. 4: Versandung in der Hafeneinfahrt des Prinz-Ludwig-Hafens in Bamberg im November 1912.

Quelle: Staatsarchiv Bamberg, K 3/1971 Nr. 12386



Abb. 5: Blick auf die Hafeneinfahrt des Prinz-Ludwig-Hafens in Bamberg mit dem Lagerhaus von 1912. Die Hafeneinfahrt sperrt die Versandung vom November 1912.

Quelle: Staatsarchiv Bamberg, K 3/1971 Nr. 12386

Ziehen war.¹⁸ Dies machte den erforderlich händischen Eingriff beim Setzen und Niederlegen des Staues gerade in der Winterzeit beschwerlich, ja sogar gefährlich.¹⁹

Die gesamte Wehranlage besaß auf der südlichen Flussseite eine Kammerschleuse von 8,50 m Lichtweite, zur Flussmitte anschließend eine Floßgasse von 9,00 m Weite und fast 160m Länge²⁰ sowie zwei Wehröffnungen mit 16 m und mit 23,6 m Lichtweite.

Solange dieses Wehr in der Hauptsache die Bedürfnisse der Floßfahrt zu befriedigen hatte, funktionierte es trotz der aufwändigen Bedienung einigermaßen, denn es wurde normalerweise Ende November gelegt und mit Beginn der Floßfahrt im März wieder aufgestellt. So wurde in den wasserreichen Winter-

monaten der normale Abfluss weniger behindert.

Als allerdings im Jahre 1912 der staatliche Prinz-Ludwig-Hafen Bamberg mitsamt einer großen Holzumschlagsanlage eröffnet wurde und die Hafenverwaltung wie auch der Stadtmagistrat auf die Aufrechterhaltung eines möglichst ganzjährigen Schiffsverkehrs bestanden, sollte das Bischberger Wehr auch im Winter gesetzt bleiben, denn sonst hätte die Hafenzufahrt nicht den nötigen Tiefgang gehabt. Schließlich hatte die Mainkette hier nun ihren Endpunkt.

So versuchte nun die zuständige Bauverwaltung, das Nadelwehr möglichst lange gesetzt zu halten. Bei Hochwasser oder Eisgang musste es aber dennoch niedergelegt werden, da es sonst komplett hinweggespült zu werden drohte. Am 12. 11. 1912

musste bei Hochwasser das Wehr gezogen werden. Dabei sprang ein Wehrbock heraus, der nicht so schnell wieder eingesetzt werden konnte. In der Folge sank der Wasserstand sowohl im rechten Regnitzarm wie im Fabrikkanal der Mechanischen Baumwollspinnerei und Weberei Bamberg (später ERBA) derart stark, dass keine Schiffe mehr in den neu eröffneten Hafen einfahren konnten.

Die Öffnung bei Hochwasser führte nun dazu, dass die sonst im Staubereich in der Regnitz im Stadtgebiet Bamberg liegenden Sandmassen in Bewegung gerieten und die Hafeneinfahrt versandete. Am 20. 11. 1912 musste sich der Oberbürgermeister der Stadt Bamberg daher beschweren: »Trotz dieses gegenwärtig sehr guten Wasserstandes ist die Schifffahrtsstraße zum Staatsha-

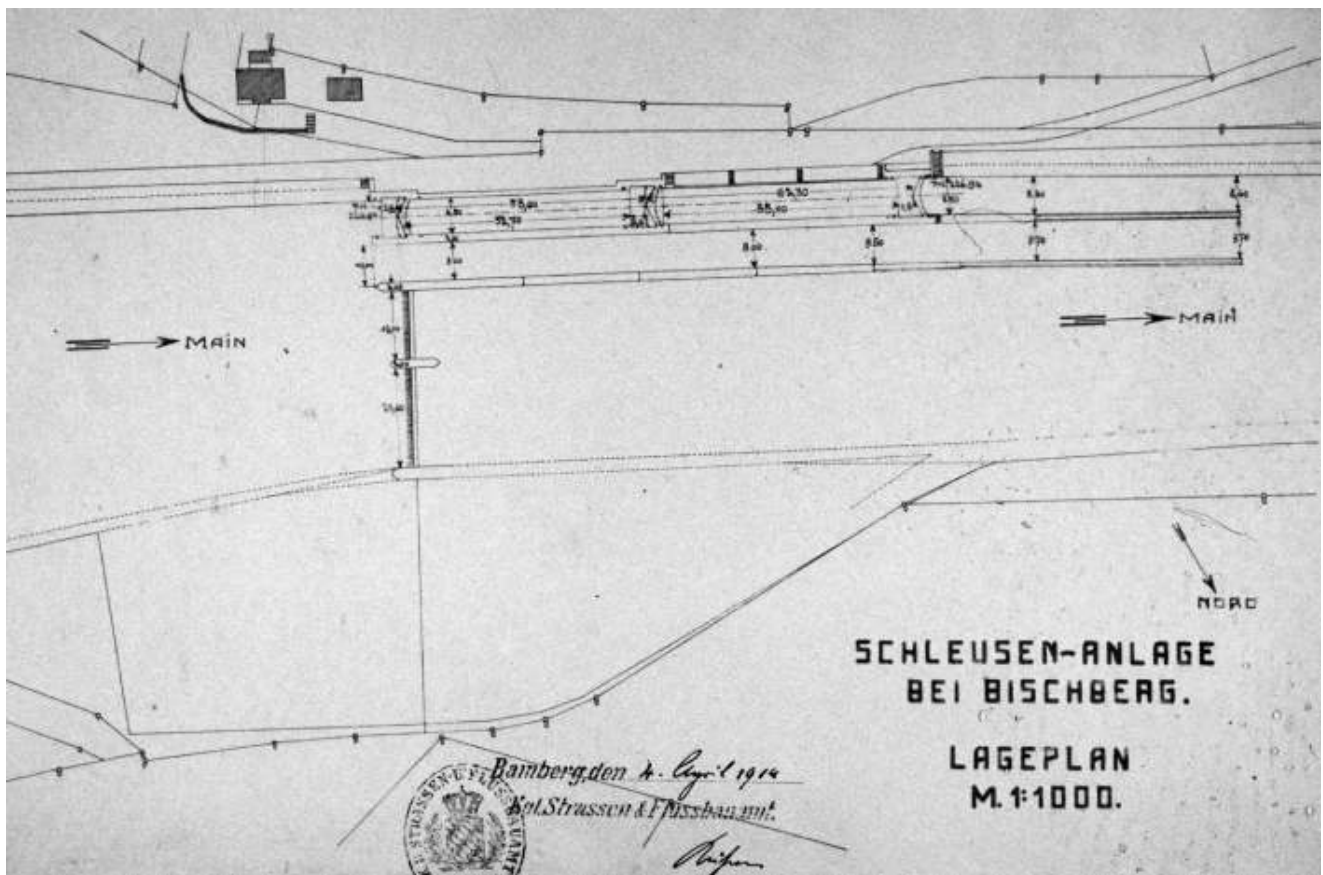


Abb. 6: Planaufnahme des Bischberger Wehres aus dem Jahr 1914.

Quelle: Staatsarchiv Bamberg, K 3/1971 Nr. 12386

fen infolge gewaltiger Sandablagerungen nicht befahrbar. Die Sandablagerungen finden sich ganz besonders vor dem Hafenmunde, vor der so genannten Elmer Spitze und haben eine derartige Ausdehnung, dass, wenn das Wasser zurückgeht, man ganz leicht trockenen Fußes von dem einen Ufer auf das andere hinübergehen kann.«²¹

Das Straßen- und Flussbauamt Bamberg hatte die Problematik zwar erkannt. Ihr Baurat Reißer erläuterte die Situation: »Die Verhältnisse sind insofern ungünstige, als das ganze Hochwasser der Regnitz um nicht in der Stadt und an den dortigen Triebwerken Schaden anzurichten durch Öffnen der Schleuse bei Bug in den rechten Regnitzarm geleitet wird. Damit gelangen auch die Sandablagerungen in der Regnitz oberhalb Bug und im rechten Regnitzarm von Bug abwärts bis zum Hafen in Bewegung, während bei Niedrigwasser der rechte Regnitzarm fast völlig trockengelegt ist und für die Schifffahrt

bis zum Hafen nur den Stau des Bischberger Wehres und das durch den oberhalb der Hafenmündung gelegenen Grundablass der Spinnerei in den rechten Regnitzarm einmündende Wasser in Betracht kommt. Die Strömung dieses Wassers ist gerade gegen den Hafen gerichtet und trägt zur Versandung der Hafenmündung bei.«²²

Deutlich zeigt sich, wie Eingriffe wie die Hochwasserfreilegung Bamberg von 1887 bis 1889 mit dem Umbau des Buger Wehres, die Mainkorrektur zwischen Hallstadt und Bischberg und der Einbau des Bischberger Wehres geradezu eine Kettenreaktion auslösten und den neuen Bamberger Hafen in der kalten Jahreszeit weitgehend unbrauchbar machten. Die eingehenden Schiffe besaßen zwar nur den bescheidenen Tiefgang von 80 - 100 cm, mehr als 70 cm war aber kaum mehr drin.

Im Jahr 1913 wurde daher in der Fahrtrinne heftig gebaggert, mit geringem Erfolg jedoch, denn auch im

Jahr 1914 hagelte es Beschwerden. So der Stadtmagistrat am 3. April: »Die gesamte Regnitz von der neuen Verbindungsschleuse abwärts incl. des Hafenmundes bis zu den Floßbecken ist derart versandet, dass deren Benützung teilweise überhaupt gar nicht und teilweise nur sehr schwer möglich ist. Die Kanalschiffe sind nicht in der Lage, die neue Verbindungsschleuse zu benützen, weil der vorliegende Sand die Schifffahrt überhaupt ausschließt. Die Schiffe sind deshalb trotz des Bestehens einer den Abmaßen der Großschifffahrt entsprechenden, vollständig neuen Schleuse gezwungen, mit halber Ladung die alte Spinnereischleuse zu benützen.«²³

Stadt und Schifffahrt, wie beispielsweise die »Donau-Main-Schiffahrtsgesellschaft, vormals Conrad Weber & Co« aus Nürnberg, forderten daher eine Modernisierung des Bischberger Wehres, beispielsweise einen Umbau in ein damals modernes Trommelwehr. An der Situation

änderte sich zunächst jedoch nichts, auch 1914 wurde nur gebaggert. Der Erste Weltkrieg machte größere Bauarbeiten schließlich ohnehin unmöglich, so dass weiterhin die Fahrtrinne nur notdürftig freigelegt werden konnte.

Schon 1892 hatte sich der »Verein zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern« gegründet, der die Binnenschifffahrt in eine völlig neue Dimension heben wollte, obwohl der Ludwig-Donau-Main-Kanal gerade erst einmal 50 Jahre alt war. Die Vorschläge für einen neuen groß dimensionierten Main-Donau-Kanal gaben sich geradezu die Klinke in die Hand.²⁴ Voraussetzung für einen solchen Kanal war jedoch der Ausbau von Main (und Donau) als Großschiffahrtsstraße. 1921 wurde der Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und Bayern zur Gründung der Rhein-Main-Donau AG geschlossen. Schon kurz nach ihrer Gründung ging jene das nunmehr 10 Jahre alte Problem des Bischberger Wehrs im Zuge der Mainkanalisierung als Erstes an. Mit seiner schwierigen Lage am Zusammenfluss von Main und Regnitz wurde es nicht mehr modernisiert, sondern gleich ganz aufgegeben. In seiner Funktion wurde es durch die Vierther Stauanlage, dem ersten Großbauwerk der Rhein-Main-Donau AG, in den Jahren 1922 - 24 ersetzt. Damit waren die Schwierigkeiten der Zufahrt nach Bamberg für die Schifffahrt zunächst gelöst, die Flößerei bekam dagegen ein neues Problem, das ihr endgültiges Ende einleiten sollte. Die neuen Staustufen im Main beseitigten ihren großen Vorteil, den fremdenergiefreien Transport. Von nun an mussten die Flöße geschleppt werden.

Schon diese kurzen Ausführungen zur bewegten Flussgeschichte des Maines im Mündungsgebiet der Regnitz zeigen überdeutlich, wie Maßnahmen des Menschen immer wieder auch Rückwirkungen auf den Fluss hatten, die den Menschen wie-

derum zu neuen, oft nicht vorhersehbaren und kostspieligen Maßnahmen zwangen. Ohne diese Maßnahmen allerdings wäre der Aktions- und Wirtschaftsraum der am Fluss wohnenden Menschen empfindlich eingeschränkt worden. Es zeigt aber auch, welchen langen Atem Entscheidungen an einem Flusssystem haben: Kanalisierung oder Renaturierung sind Leitbilder, die über Jahrzehnte, wenn nicht Jahrhunderte wirksam bleiben.

Anmerkungen

1 Gerlach, Renate: Flussdynamik des Mains unter dem Einfluss des Menschen seit dem Spätmittelalter. Forschungen zur deutschen Landeskunde. Band 234, Trier 1990.

2 Vgl. Gerlach, Flussdynamik, (wie Anm. 1), S. 71.

3 Vgl. Arneht, Konrad: Bischberg – ein fränkisches Ganerbendorf. Hallstadt 1965, S. 11.

4 Mälzer, Gottfried: Der Main. Geschichte eines Flusses. Würzburg 1986, schreibt im Gegensatz zu Gerlach, dass der Plan 1809 als eine der ersten großen Korrektionsmaßnahmen ausgeführt worden sei.

5 Vgl. Gerlach, Flussdynamik, (wie Anm. 1), S. 76.

6 Köberlin, Alfred: Der Obermain als Handelsstraße im späteren Mittelalter, Erlangen/Leipzig 1899 (= Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns IV), hier S. 6.

7 Vgl. Artmann, Karl-Heinz: Bamberg. Die Rangschiffer und die Schifffahrt auf Main und Regnitz, Hirschaid [1999], hier S. 1 – 3.

8 Vgl. Artmann, Rangschiffer, (wie Anm. 7), S. 12.

9 Vgl. Mälzer, Main, (wie Anm. 4), S. 79.

10 Eckoldt, Martin: Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen. Hamburg 1998, S. 84.

11 Vgl. Mälzer, Main, (wie Anm. 4), S. 80.

12 Hänle, Siegfried und Karl Spruner von Merz: Handbuch für Reisende auf dem Main. 1843.

13 Jauernig-Hofmann, Birgit und Hermann Heidrich: Der ganze Main war hölzern. Eine Ethnographie der Flößerei. Schriften und Kataloge des Fränkischen Freilandmuseums, Band 20. Bad Windsheim 1993, hier S. 65.

14 StAB K 211 Nr. 34 Grundsteuerkataster Bischberg 1848.

15 Jauernig-Hofmann/Heidrich, Main, (wie Anm. 13), S. 80.

16 Der Mainbogen widersetzte sich allerdings bis heute allen Kultivierungsversuchen, bis er schließlich am 25. 5. 1990 unter dem Namen »Mainaltarm bei Dörfleins« zum 59. Naturschutzgebiet in Oberfranken erklärt wurde; vgl. <http://www.regierung.oberfranken.bayrn.de/nsg/5-59/5-59-01-Schutzweck.pdf>

17 Verwaltungsbericht des Stadtmagistrates Bamberg fuer die Jahre 1881 bis 1887 incl. Bamberg 1889, hier S. 12. Den Hinweis auf diese Quelle verd. Verf. Frau Dipl. Geogr. Agnes Jess.

18 StAB K 3/1971 Nr. 12386 Schifffahrt auf dem Main in Oberfranken, der Regnitz und den Prinz-Ludwig-Hafen.

19 Beschreibung: schematische Zeichnung eines Nadelwehrs. Zeichner: Robert Pehl, 13. Mai 2004, Lizenzstatus: GNU FDL

20 Die Floßgasse des Bischberger Wehres war damit länger als die Würzburger »neue Floßgasse« an der Mainbrücke, die 125 m lang war. Die längste erhaltene Flossgasse des Frankenwaldes ist die »Untere Schleuse« in Wallenfels mit 75 m Länge.

21 StAB K 3/1971 Nr. 12386 Schreiben des Oberbürgermeisters vom 20. 11. 1912.

22 StAB K 3/1971 Nr. 12386 Gutachten des Straßen- und Flussbauamtes Bamberg vom 20.2.1913.

23 StAB K 3/1971 Nr. 12386 Schreiben des Stadtmagistrats Bamberg vom 3. April. Die »neue Verbindungsschleuse« lag in dem heute verfüllten, nur noch am Bewuchs erkenntlichen Stichkanal vom linken Regnitzarm vor der Baumwollspinnerei zum rechten Regnitzarm am Prinz-Ludwig-Hafen.

24 Eckoldt, Flüsse, (wie Anm. 10), S. 89.