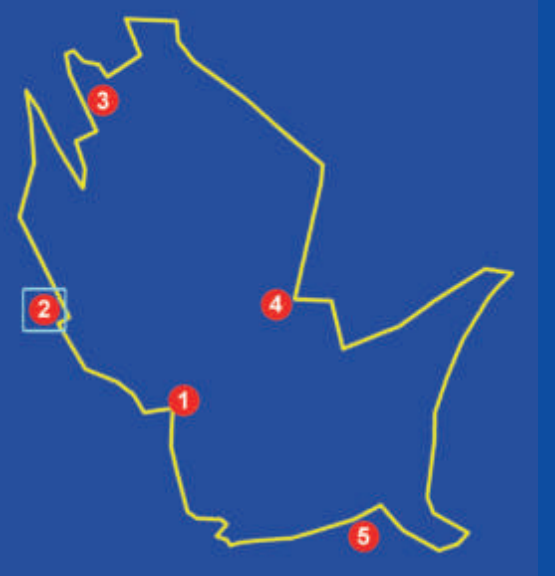


# Am Fahr

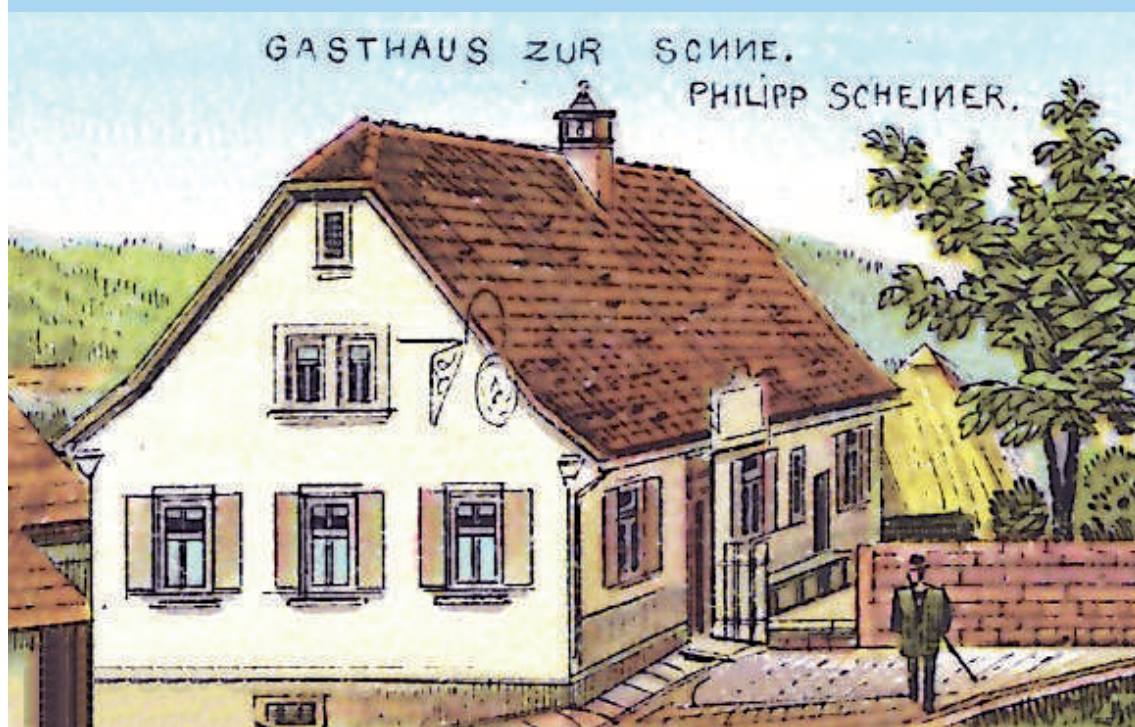
## Rothenfelser Brückenkopf und Schleusenbau



Von der günstigen Lage als Rothenfelser Brückenkopf profitierten die Zimmerner Gastwirte, früher der Löwensteiner Hof und bis heute die bestehende Gastwirtschaft Scheiner (Sonne).



Der Löwensteiner Hof um 1910 und die „Sonne“. Ausschnitt aus einer kolorierten Postkarte, um 1910.



Der Löwensteiner Hof, benannt nach der Fürstenfamilie Löwenstein-Wertheim-Rosenberg, denen bis 1848 das Herrschaftsgericht Rothenfels gehörte, war durch seinen Standort in der Nähe des Fahrs (= Fährverbindung) in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, eine beliebte Raststätte, besonders bei den Fuhrleuten, die von den Gastzimmern ihre Zugtiere im Blick hatten. Bis 1960 bestand hier eine Gastwirtschaft, dann wurde in den Gasträumen bis 1962 eine Textilfabrikation eingerichtet.

Seit dem 19. Jahrhundert begann sich langsam der Tourismus zu entwickeln, zunächst mit der Sommerfrische und

schließlich mit den Aktivitäten auf der Burg Rothenfels, die 1919 von der katholischen Jugend- und Reformbewegung „Quickborn“ erworben wurde. Nach 1945 kamen in Zimmern Campingplatz und Ausflugsgaststätten hinzu. Das bereits in den 1960er Jahren geschlossene Restaurant Waldblick bzw. Haus Martha im Rödertal und vor allem das direkt am Main gelegene Café Mainland sind hier zu nennen. Das von der Sonne begünstigte Zimmern wurde somit, schließlich unabhängig von Rothenfels, zum Fremdenverkehrsort. Heute profitiert die Zimmerner Gastronomie vom Maintal-Radweg.



Ansichtskarte vom „Mainland“ um 1960, rechts unten der Campingplatz am Mainufer



Die Fackenhofen-Karte von 1791 macht die Bedeutung von Zimmern als Brückenkopf von Rothenfels auf der östlichen Mainseite deutlich. Einkreist sind die Orte des Amtes Rothenfels.

Die Fähre verband Rothenfels und Zimmern. Wer mit dem Herrschafts- und Landgericht in Rothenfels zu tun hatte, reiste bis 1862 aus den Amtsorten auf der Marktheidenfelder Platte überwiegend über Zimmern und die dortige Fähre an. Rothenfels verlor von der Mitte des 19. Jahrhunderts an immer mehr an Bedeutung und die Fähre wurde nach Auflösung des Amtes für den lokalen Austausch von Menschen und Waren genutzt.

Rothenfelser Bürger hatten und haben Grundstücke auf Zimmerner Gemarkung. Unweit vom Fahr lag auf der Zimmerner Seite

auf den Fahrwiesen der Rothenfelser Dreschplatz und der Sportplatz. Die Stilllegung des schließlich defizitären Fährbetriebs zwischen Zimmern und Rothenfels 1964 kappte die letzte öffentliche Verbindung.



Das alte Fahrhäuschen wird heute als Bushäuschen genutzt.

Links: Blick über die Fähre nach Rothenfels

Rechts: Ein Rothenfelser Bauer wartet auf die Fähre, um mit dem Mistfuhrwerk seine Grundstücke auf der Zimmerner Seite zu bewirtschaften (beide Fotos unten von ca. 1960).



Bedingt durch die Lage am Main erlebte Zimmern die Entwicklung der Mainschifffahrt mit. Bis um 1900 waren Schiffe in Zimmern beheimatet. Miterlebt wurden die Phasen der Mainschifffahrt vom bergan getreidelten Segelschiff – der dafür genutzte Leinritt oder Treidelpfad verlief auf der Zimmerner Seite und ist weitgehend mit dem heutigen Radweg identisch – über die Kettenschleppschifffahrt von 1890 bis 1935 und die Motorschleppschifffahrt ab 1935 bis zum selbstfahrenden Motorschiff. Erhalten hat sich die für den Leinritt erbaute Brücke über den Karbach im Süden der Gemeinde.



Blick von der Burg Rothenfels auf das Zimmerner Fahr, 1960er Jahre. Rechts die zum Schutz vor Hochwasser auf die Fahrgärten hochgezogenen Wohnwagen, links vom Fahr der Rothenfelser Dreschplatz und der Rothenfelser Sportplatz.

Für Zimmern wie für Rothenfels war der Kanalisierung des Maines zur Großschifffahrtsstraße durch den Bau von Schleusen ein besonderes Ereignis. Im Norden von Rothenfels und Zimmern begannen die Arbeiten 1933 und wurden mit dem Kraftwerk sowie mit der Turbinenkammer auf Rothenfelser Seite und mit dem Schleusenwärtergehöft und Werkswohnungen auf der Zimmerner Seite bis 1938 abgeschlossen.

Mit der Schleuse wurde über einen Steg eine dauernde Verbindung nach Rothenfels geschaffen. Der Eingriff in die Landschaft war gewaltig.

Viele der bei der Mainregulierung im 19. Jahrhundert angelegten Leitwerke und Wasserbauten wurden zugeschüttet und verschwanden. Der Fluss wurde zu einer durch Schleusen verbundenen Kette von Stauseen.



Staudamm Rothenfels a. 1932



Bilder vom Schleusenbau: Von 1933 bis 1935 wurde zunächst der Freiwillige Arbeitsdienst, dann der Reichsarbeitsdienst eingesetzt.



Die Veränderungen der Landschaft durch den Schleusenbau machen die beiden Ansichtskarten von ca. 1933 und ca. 1936 deutlich.



A ferry once connected Rothenfels and Zimmern at this spot where the most important roads of the department of Rothenfels met on the eastern bank of the river Main. From the middle of the 19th century onward Rothenfels lost more and more of its importance and the ferry was only used for the local exchange of people and goods. Citizens of Rothenfels had and still have got properties on the district of Zimmern. Close to the Fahr on the «Fahrwiesen» (the Meadow of the Fahr) the threshing ground and the sports field were situated. The laying up of the ferry between Zimmern and Rothenfels cut off the last public connection. The lock in the north of Zimmern and Rothenfels was built between 1933 and 1938. With its construction a new pedestrian crossing to Rothenfels has been created.



Le mot «Fahr» désigne toutes les installations: les zones d'arrivée et d'attente pour les passagers, les véhicules etc. Le bac reliait Rothenfels et Zimmern où, sur la rive est du Main, convergeaient les routes les plus importantes menant à Rothenfels. A partir du milieu du XIXe siècle, Rothenfels perdant de plus en plus d'importance, le bac ne servit plus que pour le déplacement des habitants des environs et l'échange de marchandises au niveau local. Des habitants de Rothenfels avaient et ont encore des terres sur le territoire de Zimmern. Sur les prairies à proximité du bac et du côté de Zimmern se trouvaient l'aire de battage et le terrain de sport de Rothenfels. Le service par le bac entre Zimmern et Rothenfels devenu déficitaire fut fermé en 1964 et le dernier moyen de communication public fut ainsi supprimé. L'écluse au nord de Rothenfels et de Zimmern construite entre 1933-1938 a été créée grâce à une passerelle une nouvelle voie de communication entre les deux villes.

© Archäologisches Spessart-Projekt e.V.  
Der europäische Kulturweg „Marktheidenfeld 3 - Zimmern“ wurde realisiert im Rahmen des Projekts »Pathways to Cultural Landscapes« mit Förderung der Stadt Marktheidenfeld, Stiftung der Sparkasse Mainfranken, Raiffeisenbank Main-Spessart eG, Horst Bröstler sowie des Bezirks Unterfranken.

Weitere Informationen bei:  
Archäologisches Spessart-Projekt e.V.  
Ludwigstraße 19  
63739 Aschaffenburg  
www.spessartprojekt.de  
info@spessartprojekt.de

