

Segnitzer Geschichte

Neues aus dem alten Segnitz

Nr. 13

Norbert Bischoff

Juli 2008

Vom Wasser zum Mehl

Die Segnitzer Schiffmühle 1728 - 1900



Die Segnitzer Schiffmühle auf dem Main unterhalb des alten Wehrturmes der einstigen Dorfbefestigung. Deutlich erkennbar sind die beiden Schiffskörper und die zwei dazwischen liegenden Wasserräder. Die Stangen auf dem Dach des Mühlengehäuses dienten als Abweissvorrichtung für die Seile der Leinreiter. Die Aufnahme entstand im Jahr 1900, kurz bevor die Segnitzer Schiffmühle der modernen Schifffahrt, der Kettenschifffahrt mit der „Meekuh“ weichen musste. Bei der abgebildeten Person handelt es sich möglicherweise um den letzten Schiffmüller Andreas Falk. Das ehemalige Brüsselsche Institut rechts neben dem Turm, das auf Fotografien aus dem Jahr 1894 noch den Namen dieser einst international bekannten Schule trug, war mittlerweile verputzt und diente als Privatwohnung der Familie Pfeiffer. Das Gebäude links im Hintergrund mit der Aufschrift GB zeigt darüber hinaus, dass die Zementwarenfabrik von Georg Bauer noch in Betrieb war.

Als in der Nacht vom 3. auf den 4. Mai 2008 zum wiederholten Male ein Frachtschiff den Flusspfeiler der Segnitzer Mainbrücke beschädigte und damit wieder einmal für große Unruhe sorgte, kehrte ein Jahrhunderte alter Zwist zwischen der Mainschifffahrt und den Segnitzer Mainanlagen in das Bewusstsein der Bewohner an und in der Spitze des Mairdreiecks zurück. Die Schwierigkeiten, denen sich der ständig expandierende Verkehr auf dem Main mit immer größeren Schiffen ausgeliefert fühlt, bestanden nämlich schon im 18. Jahrhundert als sich

Segnitz mit dem Betrieb einer Schiffmühle am Mainufer nicht nur eine gewisse wirtschaftliche Unabhängigkeit leistete, sondern sich auch für lange Zeit mit der Schifffahrt, der Leinreiterei und vor allem mit der Konkurrenz auseinandersetzen musste. Am Ende fiel auch dieses erste Segnitzer „Industriewerk“, genau wie heute die Mainbrücke, dem modernen und für die Befrachtungsbranche lukrativen Schiffsverkehr zum Opfer.

Die Segnitzer Schiffmühle lag von 1728 bis 1900 genau 172 Jahre lang am Mainufer oder in ihrem Winterha-

fen unterhalb des alten Wehrturmes. Im Oktober 2008 wäre sie 280 Jahre alt geworden. Das heißt, der **Arbeitsplatz Schiffmühle** könnte ein Jubiläum feiern. Die Mühle selbst musste nämlich aufgrund ihres Standortes im Wasser ständig repariert, häufig umgebaut und mehrmals erneuert werden. Heute erinnert nur noch wenig an diese einst bedeutende Anlage, die sogar in alten Flur- und Topografischen Karten dargestellt ist. Dennoch sollten dieses einstige Wahrzeichen, seine Technik, seine Planer, seine Erbauer und Betreiber nicht ganz in Vergessenheit geraten.

Schiff(s)mühlen

Windmühlen nutzen zur Energiegewinnung die Geschwindigkeit der strömenden Luft. **Wassermühlen** wandeln das Gefälle eines Wasserlaufes zum Betrieb ihrer Mahlgänge um. Die **Schiffs- oder Schiffmühlen** nutzten dagegen die Strömungsgeschwindigkeit des Wassers. Sie hatten in der Regel breitere Schaufelräder als die Wassermühlen und konnten flexibel an Stellen mit geeigneten Strömungsverhältnissen angeordnet werden. Sie waren damit auch unabhängig vom Wasserstand und konnten im Winter in Schutzhäfen oder an eisfreie Stellen verlegt werden. Dafür bereitete der Zugang über das Wasser größere Mühle. Je nach Modell waren die Schaufelräder auf einer Seite, auf beiden Seiten, in der Mitte eines Schwimmkörpers oder auch zwischen zwei miteinander verbundenen Schwimmkörpern angebracht.

Geschichte

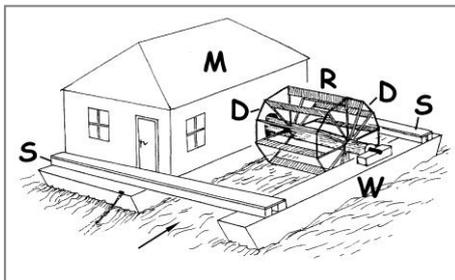
Bereits die Römer und vermutlich auch schon ältere Kulturen kannten das Prinzip der Energiegewinnung aus Flüssen mittels Mühl Schiffen. Die bisher älteste Nachricht stammt aus den Gotenkriegen der Römer im Jahr 536 n. Chr. Damals soll der oströmische Feldherr Belisar die Unterbrechung der für den Antrieb der Wassermühlen in der Stadt Rom erforderlichen Wasserzufuhr mit „Schiffmühlen“ umgangen haben. Er lies nämlich die Mahlwerke der trocken gelegten Mühlen auf Schiffe installieren und diese an einer strömungsreichen Stelle im Tiber verankern. Damit konnte er die Versorgung der belagerten Stadt aufrechterhalten.

Vermutlich waren es auch die Römer die die Schiffmühltechnik im mittelalterlichen Europa verbreiteten. In Deutschland wird eine Schiffmühle erstmals im Jahr 840 auf dem Rhein aktenkundig. Mit Sicherheit war es nicht die Erste. Da diese Einrichtungen früher wohl vielerorts selbstverständlich waren und zum Ortsbild gehörten, fanden sie weniger in schriftlichen Aufzeichnungen als in bildlichen Darstellungen Beachtung. Bekannt ist ihre Verbreitung auf den Flüssen Rhein, Donau, Weser, Leine, Elbe, Mulde, Oder, Saale und natürlich auf weiteren Wasserläufen in Europa.

Aber auch der damals noch nicht gestaute Main war für Schiffmühlen geeignet, wie der Standort Segnitz zeigt. Allerdings hat Segnitz wohl nicht die Vorreiterrolle in Sachen mahlen auf dem Main gespielt. Dafür ereilte die hiesige Schiffmühle das gleiche Schicksal wie viele ihrer Kolleginnen, die als ernsthaftes Hindernis für die Schifffahrt und die Flößerei und ab 1866 vor allem mit der Einführung der Kettenschleppschifffahrt allmählich die Flüsse räumen mussten. Die letzten aktiven Schiffmühlen hielten sich aber bis Ende des 20. Jahrhunderts vornehmlich in Osteuropa.

Aufbau und Funktion

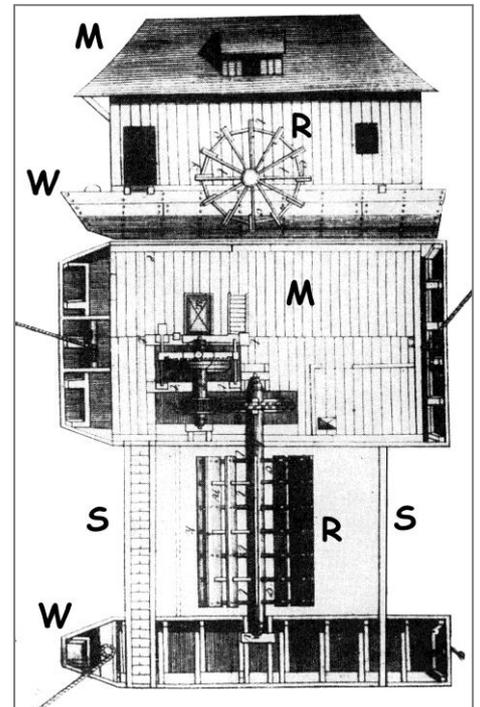
Wie bereits erwähnt unterscheidet man verschiedene Bautypen, die sich je nach Anordnung des Schaufelrades einteilen lassen. Nachdem es sich bei der Segnitzer Schiffmühle um die „Rheinische Art“ handelte, so soll dieser Typ hier näher beschrieben werden. Die nachstehenden Angaben sind nämlich mit Sicherheit auch auf die ursprüngliche Segnitzer Mühle aus dem Jahr 1728 übertragbar.



Die Haupt-Bauelemente der „rheinischen Mühle“ waren das Hausschiff mit Mahleinrichtung (M), das Wellenschiff mit dem Lager der Wasserradwelle (W), das Wasserrad (R), die Spann bäume mit Laufstegen (S) und die Distanzstücke an den Wasserradschaufeln (D). Mittels eines absenkbaaren Schützbrettes am vorderen Spannbaum konnte die Strömungskraft auf das Wellrad und damit der Radumlauf reguliert oder nötigenfalls angehalten werden. Das Hausschiff besaß eine durchgehende Decksbeplankung, das Wellschiff war stets offen. Dort lagerten auch die Ballaststeine, mit denen das waagrechte Ausrichten der Mühlradwelle möglich war.

Die Schwimmkörper der rheinischen Schiffmühlen hatten in der Regel eine Länge von 10 bis 15 m (Segnitz: 60 Schuh = ca. 17,50 m). Das Hausschiff,

in dem auch der Müller wohnen konnte, war 6 bis 8 m breit (Segnitz: 17 Schuh „im Boden“ = ca. 5 m). Das Wellschiff hatte eine Breite von 2 bis 3 m. Das Schaufelrad zwischen Haus- und Wellschiff war 5 bis 6 m breit und hatte einen Durchmesser von 4 bis 5 m. Bei Drehzahlen von 3 bis 5 Umdrehungen/min konnte es bei günstigen Strömungsgeschwindigkeiten eine Leistung von 3 bis 4 Kilowattstunden abgeben. Die Mahlleistung einer Mühle hing von der Größe der Mühle, von der Energie, die von der Mühlradwelle auf das Mahlwerk übertragen wurde, sowie vom Durchmesser und vom Material der Mühlsteine ab. Die Mühlsteine bestanden aus Sandstein, später aus einem härteren französischen Material. Ihr Durchmesser betrug 1 m bis 1,25 m. Damit konnte bei einer Leistung von 3,5 PS/ 2,6 Kilowatt 200 bis 300 kg Backschrot in der Stunde gemahlen werden.



Technischer Plan einer Schiffmühle aus „Theatrum machinarium molarium“ von Johann Matthias Beyer, Leipzig 1735.

Der Antrieb des Mahlwerkes erfolgte über das Schaufelrad mit dessen Welle das große Kammrad mit 5,5 m Durchmesser und 117 Kämmen fest verbunden war. Das Kammrad trieb durch ein weiteres Getrieberad mit 28 Kämmen eine Vorlegewelle an. Auf dieser war ein Kegelrad mit 72 Kämmen befestigt. Damit wurde die Königswelle und über ein weiteres Getriebe letztendlich der Mahlgang in

Bewegung gesetzt. Die Befüllung des Mahlganges erfolgte über einen Trichter. Reinigungs- und Spitzgänge trennten das Mahlgut von organischen Verunreinigungen und Steinen. Weitere Bestandteile waren die Sichtmaschine, die Putzmaschine und ein Schrotgang. Die ganze Technik bestand in den ersten Jahrhunderten weitgehend aus Holz. Geschmiert wurden die Räder mit Bienenwachs, das sich beim Heißlaufen verflüssigte und damit den Reibungswiderstand herabsetzte.

Das Mahlgut und das Mahlprodukt mussten jeweils sehr mühsam mit dem Kahn an- und abgeliefert werden. Darüber hinaus bedeutete das Befüllen des Mahlganges, das heißt das Heran- und Wegschleppen der schweren Säcke eine harte körperliche Arbeit für den Müller und den Müllerburschen. Wasser und Witterung setzten den Mühlen stets sehr zu, so dass kleinere Reparaturen durch das Mühlenpersonal an der Tagesordnung waren. Größere Defekte oder ein Neubau übernahmen dann professionelle Schiffs- und Mühlenbauer.

Die Segnitzer Schiffmühle

Betrachtet man die älteste Kartierung der Segnitzer Gemarkung, die im Jahr 1732 im Auftrag des Markgrafen von Ansbach angefertigt wurde, dann fallen neben den umfangreichen Weinbergflächen, den Wiesen und den roten Sandböden auch schwere Ackerböden auf. Das Berufsbild der Segnitzer Landwirte umfasste demnach seit jeher die Sparten Wein-/Obstbau, Ackerbau und Viehhaltung. Die Waldbewirtschaftung hatte dagegen eher untergeordnete Bedeutung. Während die Verarbeitung und der Vertrieb der Weinernten einst kaum Probleme schafften, so herrschte um 1725 „..... so große Noth wegen des Maalens und von der Nachbarschaft uns deshalb viele Verdrißlichkeiten zugefüget werde“. In Segnitz gab es damals nämlich mangels geeigneten Mühlwassers keine Möglichkeit der Mehlerstellung und so musste das Mahlgut mühsam „außer Landes“, das heißt in erster Linie über den Main nach Marktbreit oder in weiter entfernte Nachbarorte, gebracht werden. Hier gab es offensichtlich

immer wieder Differenzen mit den Müllern, die die Segnitzer Mühlennot als Marktlücke nutzten. Das erklärt auch den späteren Widerstand vor allem der Marktbreiter Mühlenbesitzer gegen die Schiffmühle und den damit verbundenen Kundenverlust.

Der Vater des Gedankens

Die Idee, sich aus der Abhängigkeit der nachbarlichen Mühlenbesitzer zu befreien, sprach der „angesehene“ Segnitzer „Einwohner, Gerichtsmann und Büttnermeister“ Johann Georg Reichenbach aus. Er erschien am 23. August 1725 bei der Gemeinde Segnitz und gab vor beiden Schultheißen und dem Gericht zu Protokoll, dass er wegen der bekannten Schwierigkeiten eine Schiffmühle im Main errichten möchte. Hierzu ersuchte er um Genehmigung und bot an, die Mühle auf eigene Kosten zu bauen und den Nutzen so lange daraus zu genießen, bis ihm die Gemeinde die gesamten Bau- und Nebenkosten zurückerstattete. Damit ginge dann auch das Eigentum auf die Gemeinde über. Der Gemeinderat nahm dieses Angebot zur Kenntnis und beschloss, „an beyde Gnädigsten und gnädige Herrschaften zu berichten“, um von den Dorfherrn Ansbach und Zobel die erforderliche Erlaubnis zu erhalten. Eine Genehmigung durch die Gemeinde selbst war nicht zulässig und wäre einem „Präjudiz“ der Herrschaften, das heißt dem Vorgriff der dorfherrschaftlichen Entscheidung – in diesem Fall einem Schwarzbau – gleichgekommen.

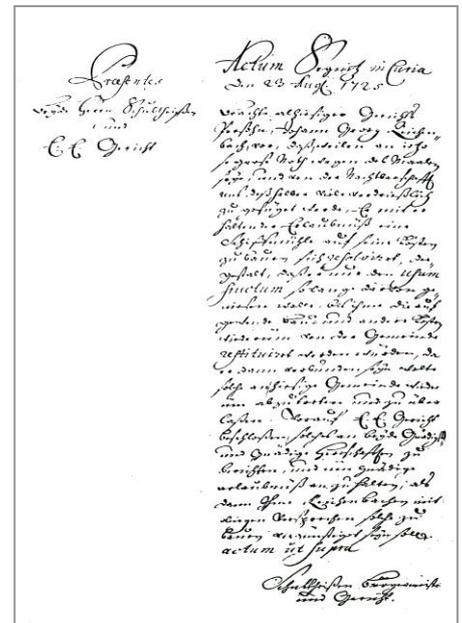
Johann Georg Reichenbach (1679-1756)

kam um 1700 mit seinem Vater Johann Georg Reichenbach dem Älteren, „chursächsischer Proviant-Kommissar, vornehmer Einwohner“ nach Segnitz. Er erlernte das Büttnerhandwerk und verheiratete sich 1710 in erster Ehe mit Martha Katharina, der Tochter des Marktstefer Gerichtsmannes Sebastian Keerl. Nach deren Tod im Jahr 1719 heiratete er 1720 die Wirtstochter Margarethe Barbara Härting aus Gerolzhofen. Insgesamt hatte er neun Kinder, von denen fünf im Kindesalter starben. Johann Georg Reichenbach der Jüngere kam zwar nicht in den Genuss seiner Idee. Mit der Einheirat seiner Tochter Maria Barbara in die

Schiffmüllerdynastie des Melchior Schwarz durfte zumindest eine Vertreterin seiner Familie die Früchte des „Vaters der Segnitzer Schiffmühle“ ernten.

Die gemeinschaftliche Mühle

Gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 23. August 1725 benachrichtigten die beiden Schultheißen Georg Conrad Stegner (markgräflich) und Georg Konrad Schwarz (zoblisch) ihre Herrschaften vom Reichenbachschen Angebot. Hierauf kam nach Vorsprache der beiden Schultheißen im markgräflichen Kastenamt in Mainbernheim und beim Freiherrn Zobel in Darstadt im September 1725 die hoheitliche Entscheidung, den privaten Bau der Mühle zu verbieten. In der Begründung wurde darauf hingewiesen, dass die „Freyheit und Befugniß eine Mühle zu erbauen, keinen Unterthanen, sondern lediglich denen Hohen Herrschaften“ vorbehalten sei. Darüber hinaus musste mit sehr starken Widerständen seitens der benachbarten, insbesondere der Marktbreiter, Müller gerechnet werden. Um aber dennoch das Segnitzer Mühlenproblem zu lösen, einigten sich die beiden Kondominatsherrschaften¹, die Schiffmühle auf eigene Kosten zu errichten und sich dann den Profit und den Nutzen zu teilen.



Actum Segnitz, das Protokoll der Gemeinde Segnitz vom 23. August 1725 über den Bauantrag von Johann Georg Reichenbach.

¹ Gemeinschaftlich ausgeübte Herrschaft, hier: Markgrafschaft Ansbach und Zobel von Giebelstadt-Darstadt

Die Planungs- und Entscheidungsphase für die Segnitzer Schiffmühle, das heißt insbesondere die Einigung der Dorfherren oder ihrer beauftragten Kommissionen über den gemeinsamen Bau, den Standort, die Auftragsvergabe und die Finanzierung zog sich nun ganze drei Jahre hin und füllte umfangreiche Akten in den Amtsstuben. Am Ende vergab man den Bauauftrag für das Schiff an einen Schiffbauer aus Lohr am Main und die Mühle an einen Mühlenbauer aus Mainz. Die Bauleitung und die spätere Verwaltung der Mühlgeschäfte sollten in Händen der Gemeinde Segnitz liegen. Viel Zeit beanspruchte auch die Behandlung von Einsprüchen der Schwarzenberger Regierung, die als Wasserzolleinnehmer Verluste durch eine behinderte Schifffahrt fürchtete. Daneben waren es auch die Verhandlungen über die Rolle der Gemeinde Segnitz als Unternehmer, die eine rasche Auftragsvergabe verzögerten. In einem Schreiben an den markgräflichen Kastner Johann Erdmann Gostenhöfer in Mainbernheim im April 1727 wies Schultheiß Stegner auf die begrenzten Möglichkeiten einer Verpflichtung der Gemeinde hin, mahnte aber einen beschleunigten Vertragsabschluss zwischen den beiden Dorfherren und der Gemeinde sowie die Auftragsvergabe an die Lohrer Schiffbaufirma an. Besonders dringlich war auch die Beschaffung des benötigten Holzes und weiterer Baumaterialien. Schließlich sollte die Mühle noch im Sommer 1727 in Betrieb gehen, um nicht noch ein Jahr zu verlieren und man dadurch „in merklichen Schaden und Verlust gerathen dürfte“.

Dennoch musste man auch das Jahr 1727 ohne Schiffmühlbau verstreichen lassen. Am 13. September 1727 kam dann endlich der Vertrag zwischen den Dorfherren, vertreten durch eine Sonderkommission, bestehend aus dem Hochfürstlich Onolzbachischen Kastner Johann Erdmann Gostenhöfer und dem Hochfreiherrlich Zoblischen Oberverwalter Johann Joseph Lang, und der Gemeinde Segnitz als Unternehmer, vertreten durch die beiden Schultheißen Georg Conrad Stegner und Georg Konrad Schwarz, zustande. Der Vertragsabschluss drohte allerdings in letzter Minute noch zu scheitern, als einige Gemeinderatsmitglieder Bedenken gegen die Über-

nahme der Segnitzer Verpflichtungen äußerten. Die beiden Ortsoberrhäupter zeigten aber *unterthänigste Devotion² gegen beede Hoch- und Hohe Condaminats Herrschaften*“ und erklärten sich bereit, *sothanes Werk selbst zu übernehmen und herstellen*“ zu lassen. Daraufhin wurde vorbehaltlich gnädigster und gnädiger Ratifikation ein elf Punkte umfassender Kontrakt geschlossen. Darin verpflichteten sich die beiden Schultheißen als Unternehmer:

1. ein Mühlenschiff auf rheinische Art, 60 Schuh (ca. 17,50 m) lang, 17 Schuh (ca. 5 m) im Boden breit mit 2 ½ Schuh (ca. 0,75 m) Bordhöhe, bauen zu lassen
2. die Mühle zollfrei mit einem hoheitlichen Passierschein auf eigene Kosten an den künftigen Standort liefern zu lassen
3. das Schiff mit einem Anker und weiterem Zubehör zum Anlegen zu versehen
4. in die Mühle einen Mahl- und einen Gerbgang einzurichten
5. in das Schiff eine taugliche Wohnung für den Müller einzurichten, wie es im Rhein üblich war
6. Vorkehrungen zu treffen, dass auch von Wasserseite kein ungebeter Gast beikommen konnte, um einen Schaden anzurichten
7. einen Winterhafen mit Quadersteineinfriedung einzurichten
8. die Fahrinne im Main von großen, für die Floß- und Schifffahrt hinderlichen, Steinen zu befreien, so dass auch ortsunkundige Schiffleute keine Probleme haben und keinen Grund zur Beschwerde finden konnten
9. einen guten Kahn oder Schelch zu beschaffen
10. die Schiffmühle bis spätestens 24. Juni 1728 fertig stellen zu lassen
11. die Kondominatsherrschaften verpflichteten sich dagegen, den Unternehmern die Bausumme über 1.600 Gulden (fl) in drei Raten - 800 fl sofort, 400 fl bei Anlieferung und 400 fl bei Betriebsbereitschaft - auszuhändigen.

Abschließend verpflichteten sich die beiden Schultheißen, mit ihrem eigenen Vermögen für die Erfüllung der vertraglichen Regelungen zu haften.

Die Fertigstellung der Schiffmühle

„Am 18. October 1728 ist die Schiffmühl in perfection gekommen darauf mahlen zu können“ heißt es 1731 im Rechnungsheft der Unternehmer. Das Werk hatte wie veranschlagt 1.600 Gulden gekostet. Darüber hinaus fielen nach Fertigstellung allerdings noch weitere Kosten für verschiedene Anschaffungen an, die je nach Verwendungszweck (Mühlbau oder Mühlbetrieb) von den Eigentümern oder von den Unternehmern zu bestreiten waren.



Segnitz mit der Schiffmühle um 1750. Ausschnitt aus dem Gemälde im Evangelisch-Lutherischen Dekanat Uffenheim.

In einem Verzeichnis notierten die beiden Schultheißen 17 Positionen, die sich bis zum 19. Juli 1729 angesammelt hatten. Demnach mussten die Dorfherren noch je 59 fl 51 Kreuzer (xr) und die Schultheißen zusammen 30 fl 29 xr 2 Pfennige (d) aufwenden. Bei diesen nachträglichen Anschaffungen handelte es sich unter anderem um den Anstrich der Mühle mit Ölfarbe; eine Sattelwalze, um die Mühle in den Winterhafen bewegen zu können; ein starkes Seil hierzu; einen hölzernen Steg, um die Mühle gefahrlos vom Ufer aus erreichen zu können (mit dem Schelch drohte man nämlich in die Wasserräder zu geraten); eine Winde; eine Waage; Holzpfetten als Abweissvorrichtung für die Seile der Leinreiter und Schiffleute; 2 Mehlkästen mit Beschlägen und Hängeschlössern zum Aufbewahren des herrschaftlichen Mitzgetreides³; ein Schloss an die Schiffmühltüre; Messgefäße in den Hohlmaßen Metze, Viertel und Dreyling sowie deren Eichung nach Ochsenfurter Maß; Schaufeln; Ketten; ein Hebeisen; verschiedene Eichenstangen, Bretter, Nägel, Dachschindeln, und sonstige Ersatz-

³ Lohnmahlgetreide, Anteil den der Müller bzw. die Eigentümer der Mühle für sich behalten konnten

² Ergebenheit

und Vorratsteile. Eine Position über 16 fl 20 xr betraf den Wasserzoll, der bei Anlieferung der Mühle angefallen war nachdem der vertraglich vereinbarte Passierschein doch nicht anerkannt wurde. Darüber hinaus sind auch Kosten über 7 fl 30 xr für die ersten Reparaturen aufgeführt. Die Mühle hatte nämlich bei Eisgängen im Winter 1728/29 Schäden an den Schaufeln der Wasserräder erlitten und dafür mussten einige Bretter ersetzt und weitere als Vorrat angeschafft werden.

Proteste

„Die Marckbreiter haben sich wieder dieses Mühlwerck sehr gesezet, und alle Schiffleuthe von Franckfurth, und anderswo deswegen in Harnisch jagen wollen Doch sind der Mühle halber etliche Mahl Commissiones hier gewesen.....“ berichtet der Segnitzer Pfarrer Salomon Heinrich Nachtrab in seiner *„Nachricht von einigen Merckwürdigkeiten, Veränderungen und Begebenheiten“*.

Eine dieser *„Commissiones“* tagte am 1. Dezember 1728. Vorausgegangen war eine Anhörung der Marktbreiter Bürger Johann Adam Zimmermann und Johann Philipp Simon am 23. November 1728 vor der Fürstlich Schwarzenbergischen Amtsverwaltung in Marktbreit. Das Protokoll hierzu wurde auch der markgräflich ansbachischen Verwaltung zugeleitet. Die beiden Mainfischer stellten die Ortstermine *„bey großen Waßer“*, das heißt, wenn der Main viel Wasser führte in Frage. Ihrer Meinung nach müsste eine *„Beaugenscheinung“* bei niederem Pegelstand erfolgen, um die Gefahren, die der Schifffahrt durch die neu erbaute Schiffmühle drohten, erkennen zu können. Die Mühle versperrte nämlich die bisherige Fahrinne entlang des Segnitzer Ufers und zwang die Schiffe in einen neuen Fahrweg neben diesem Hindernis. Dort lagen aber sehr viele Steine, die bei der Anlage dieser neuen Schiffspassage ausgegraben und abgelegt worden waren. Damit lauerten nun bei Niedrigwasser gefährliche Untiefen, die allenfalls mit einer Reduzierung des Frachtgewichtes zu passieren waren. Ein großes Hindernis stellte die Mühle auch für die Leinreiter dar, die ihre Zugseile in einem aufwändigen und riskanten Akt über

das Mühlgebäude und über das Schaufelrad hinweg manövrieren mussten.

Als Beweis für ihre Bedenken führten die beiden Fischer verschiedene Schadensfälle an, die einigen Schiffleuten angeblich wegen der Schiffmühle entstanden sein sollen: Da ist dem Bamberger Schiffmann Franz Messerschmid bei der Bergfahrt das Rad gebrochen, so dass das Schiff wieder den Main hinabgetrieben ist. Dabei wären die Pferde *„ersoffen“* wenn der Schiffer das Zugseil nicht gekappt hätte. Dem ansbachischen Hofschiffmann Michel Selig aus Marktstefl blieb das Zugseil am Dach der Schiffmühle hängen und riss einen Teil davon und eine Schaufel des Mühlrades ab. Der Frankfurter Anton Lenhard blieb, so die beiden Zeugen, mit seinem neuen Schiff auf den Steinen liegen wobei ihm zwei Dollbäume zersprungen sind. Der nachfolgende Schiffmann Rau musste, um nicht auf zu fahren, sein Fahrzeug auf Land setzen. Einige Tage später blieb Rau dann selbst auf den Steinen liegen und benötigte die Hilfe von 30 Mann um frei zu kommen und weiter fahren zu können. Zimmermann und Simon waren sich einig, *„dass wo diese Schiffmühl nicht hinwegkommen, noch Mord und Todschatz darauf entstehen würde“*.



Leinreiter am Main bei Segnitz. Das Bild zeigt neben dem regen Schiffsverkehr auf dem Main auch das Dach der Segnitzer Schiffmühle mit der Abweissvorrichtung für die Seile der Leinreiter.

Beim Ortstermin am 1. Dezember 1728 trafen sich als Segnitzer Abgeordnete der markgräfliche Kastner Wilhelm Barchowitz aus Kleinlangheim, der Zoblische Oberverwalter Johann Joseph Lang und der markgräfliche Schultheiß Georg Conrad Stegner mit dem Schwarzenberg/Marktbreiter Amtsverwalter Becker. Völlig überraschend erschien auch der Kitzinger Stadtvogt Stang als Vertreter des Domstifts Würzburg. Schwarzenberg und Würzburg protes-

tierten gemeinsam gegen den Standort der Mühle und forderten deren Verlegung aus der bisherigen Fahrinne. Zur Bekräftigung beriefen sie sich auf die gemäß Reichsverfassung verbotene Behinderung öffentlicher Land- und Wasserstraßen. Die Vertretung der Segnitzer Kondominatsherrschaft wies zunächst die *„Einmischung“* des Domstiftes und auch den Schwarzenberg/Marktbreiter Protest zurück. Man widersprach vor allem der Behauptung, die Schiffmühle sei Ursache für die geschilderten Schadensfälle. Schließlich seien seit Inbetriebnahme mindestens 50 Schiffe, sowohl durch die geräumte Passage auf Marktbreiter Seite als auch an der Mühle vorbei, ungehindert und problemlos auf- und abgefahren. Die genannten Unfälle führte man deshalb auf Fahr- und Bedienungsfehler der Schiffleute und der Leinreiter zurück. Darüber hinaus waren sich Segnitz und seine Herrschaften einig, dass es sich bei den Marktbreiter Widersprüchen ohnehin nur um Neid und um eine Intrige handelte, *„welche sich nicht entblödet, nacher Bamberg, Wertheim und Franckfurth zu schreiben und die Schiff Leuthe aufzuhetzen, daß sie sich wieder die neue Schiff Mühl beschwehren sollen“*. Als Drahtzieher für die *„ganze Aufwücklung“* hatte man den Kaufmann Güntert aus Marktbreit im Verdacht, *„welcher fürchtet, daß er an den Interessen seiner Mühl zu Obernbreith Schaden leiden dürfte“*.

Die Segnitzer Deputierten räumten allerdings ein, dass die Vorüberfahrt schon etwas mühsamer und unbequemer sei und ein gewisses Können der Leinreiter beim Überführen der Leinen erforderte. Die Ungeschicklichkeit einiger Leinreiter wurde aber nicht als Anlass für eine Verlegung oder gar Abschaffung der Mühle anerkannt. Die Kommission kam auch an diesem Tag zu keinem Ergebnis und vertagte sich auf einen seichten Wasserstand. In seinem Bericht an die regierende Markgrafenwitwe Christiane Charlotte schlug Kastner Barchowitz am Ende vor, nötigenfalls die alte Fahrinne beiderseits der Mühle noch mehr zu räumen und das Mühlenschiff näher an das Ufer zu legen. Damit könnte man die Fahrt erweitern und hätte alle Einsprüche los.

Was der „Augenschein“ bei Niedrigwasser einbrachte, ist nicht bekannt. Offensichtlich beruhigten aber die von Barchowitz vorgeschlagenen Maßnahmen zusammen mit der Installation einer Seilabweissvorrichtung am Schiffmühdach zumindest die Schiffleute. In den folgenden 172 Jahren sind nämlich keine weiteren Widerstände gegen die Segnitzer Schiffmühle oder gar nennenswerte Unfälle bekannt geworden. Als Resultat des Streites um die Segnitzer Schiffmühle nennt Pfarrer Nachtrab eine andere Version: „Die Marckbreiter haben aber nichts ausrichten können, weiln Segnitz ein großes Recht auf den Maynstrom hat; und die Stelle, da die Mühle stehet, ein Hochfürstliches Lehen seyn solle“.



Ausschnitt aus der Urkarte NW 74-45 des Bayerischen Landesamtes für Vermessung und Geoinformation aus dem Jahr 1825. Sie zeigt den Standort der Schiffmühle und ihren Winterhafen am alten Wehrturm am Main.

Der Mühlbetrieb

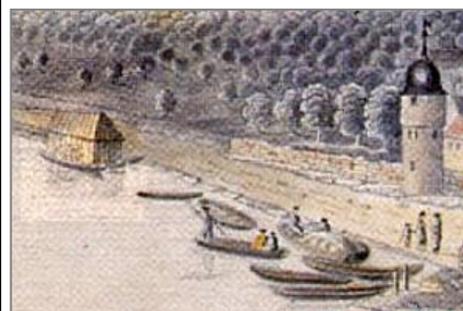
Die wohl wichtigste und verantwortungsvollste Aufgabe der beiden Unternehmer war die Berichterstattung und die Abrechnung mit den Dorfherren. Hierzu musste ein Rechnungsheft, die „Rechnung über Einnahmen und Ausgab bey der neu aufgerichteten und denen beyden Condominat-Herrschaften angehörigen Schiffmühle zu Segnitz vom Anfang der selben bis zur geschehenen Verwachsung als nemlich zu Ende des 1731^{ten} Jahres“, geführt werden. In diesem Tagebuch verzeichneten die beiden Schultheißen Stegner und Schwarz fein säuberlich die Mahlleistung der Mühle, die angestellten Müller, die anteiligen Einnahmen der Eigentümer und die Aus-

gaben, die in den ersten Jahren des Betriebs bis zur Verpachtung im Jahr 1731 anfielen.

Als erster Segnitzer Schiffmüller wurde ab 18. Oktober 1728 Friedrich Schröder aus Sickershausen eingestellt. Aufgrund der noch spärlichen Kundschaft überließ man ihm die Hälfte des anfallenden Mitzgetreides. Das waren in der Zeit vom 18. Oktober bis zum 6. Dezember 1728 7 Gulden (fl) 47 Kreuzer (xr) und 2 Pfennige (d) rheinischer Währung für 4 Malter⁴ und 2 Metze Korn. Für 2 Metze Weizen durfte er dazu noch 45 Kreuzer für sich verbuchen. Am 6. Dezember 1728 „ist ein anderweitiger Accord mit Johann Michel Engelhard getroffen, und demselben die Mühle umb 1/3 des anfallenden Mitz Getreydes überlassen worden. Engelhard verdiente bis zum 14. Januar 1729 mit seinem 1/3-Anteil insgesamt 3 fl 23 xr für 2 Malter 4 ½ Metze Korn und 1 Metze Weizen. Vom 14. Januar bis zum 15. Februar 1729 war der Main zugefroren, so dass die Mühle still stand. „Nach diesem aber wurde die Mühle vom Müller Schröder von Sickershausen gegen accordirung des 1/3 von dem anfallenden Mitz Getreydt wiederum überlassen“. Diesmal hielt es Schröder bis zum 5. April 1729 auf der Segnitzer Schiffmühle aus „als zu welcher Zeit derselbe den Bestand wiederum uffgekündet und abgetreten“. In dieser Zeit durfte er für 3 Malter 6 ½ Metze Korn 4 fl 21 xr behalten. Sein Nachfolger wurde zum gleichen Tarif der Segnitzer Bürger Nikolaus Schad. Dieser verarbeitete bis zum 31. Dezember 1730 26 Malter, 1 Metze Korn und 1 Malter, 7 Metze Weizen zum Lohn von 31 fl, 22 xr und 1 d. Offensichtlich waren die Unternehmer mit diesem Angestellten nicht zufrieden. Ende 1730 schrieben sie nämlich in ihr Rechnungsbuch „Bey Eintritt dieses Jahres [1731] hat man mit letztvorstehenden Müller, Nicolaus Schaden eine Änderung zu machen gemüßiget gefunden, und statt dessen Johann Valtin Zenglein von Obernbreit in der Absicht, denselben die Mühle ganz in Bestand zu überlassen recipiret⁵“. Bis dahin war wohl schon ab

⁴ 1 Kornmalter = 8 Metze. 1 Metze nach Ochsenfurter Maß = ca. 14,8 Liter

⁵ angenommen



Aufsicht auf den Weinbergen oberhalb Marchbreit und Segnitz“. Ausschnitt: Segnitz mit der Schiffmühle nach einem Stich von Johann Leonhard Stattler, Ende 18. Jahrhundert.

zusehen, dass sich der Betrieb für die beiden Dorfherren, die ihr Geld in die Mühle gesteckt hatten, so nicht rentieren wird. Aus diesem Grund schloss man mit Zänglein einen Vertrag über einen jährlichen Pachtzins von vorläufig 36 Malter Korn ab. Zu Jahresbeginn konnte wegen des kalten Winters lange Zeit nicht gemahlen werden. Darüber hinaus schien auch dieser Müller die Erwartungen der Unternehmer nicht zu erfüllen. „So ist derselbe wiederum fortgeschaffet und bis zu seiner Abkunft vor diejenige Zeit, in welche die Mühle gangbar gewesen, 26 fl fränkisch [= 32 fl 30 xr rheinisch] von ihm exigiret⁶ worden. Ein drittel Anteil zu 16 fl 15 xr blieb Zänglein als Lohn für das halbe Jahr. Nach Zänglein bewarb sich ein gewisser Melchior Schwarz aus Herrnsheim. Dieser wurde, wohl aufgrund der Erfahrungen, die man mit den bisherigen Müllern gemacht hatte, zunächst nur auf Probe eingestellt. Als Entlohnung durfte er die Hälfte der Mitz genießen. Allerdings unter der Bedingung, die anfallenden Reparaturkosten zu übernehmen. Melchior Schwarz hatte, wie es scheint, die Probezeit bestanden und wurde anschließend bis zum 31. Dezember 1731 als Schiffmüller angestellt. Während dieser Zeit verarbeitete er 66 Malter, 7 Metze Korn und 8 Malter, 6 Dreyling Weizen im Wert von 173 Gulden, 25 Kreuzer und 1 Pfennig. Pfarrer Nachtrab schrieb über Melchior Schwarz in seiner Nachricht von einigen Merckwürdigkeiten ..: „Das Mühlwerck ist immer in bessern Stand kommen, und ist bisher der beste Müller darauf gewesen, Melchior

⁶ eingetrieben

Schwartz, ein leediger Müllers Sohn von Herrnsheim“.

Neben den Einnahm an Geldt von angefallen und verkaufte Mitz Getreydt in Anno 1728 bis Anno 1731 bzw. bis zum Vertragsabschluss mit Melchior Schwarz entfielen auf die Eigentümer auch sehr umfangreiche Ausgaben. Die beiden Schultheißen Conrad Stegner und Conrad Schwarz trugen hier in ihr Rechnungsheft verschiedene Ausgabebetitel ein. Dabei finden sich:

- Kosten für den Unterhalt des Mahlwerks und des dazugehörigen Verbrauchsmaterials
- Ausgaben „uf Eysfarthen bey Winters Zeiten“. Das waren vor allem Personalkosten bei der Verlegung der Mühle in den Winterhafen und bei Enteisungsaktionen sowie die Entlohnung und Verpflegung des nächtlichen Wachdienstes während der ungünstigen Wetterlage im Winter und bei Hochwasser
- Ausgaben für Gerätschaften wie Werkzeuge und neue Messbehälter (Metze, Dreyling), die Anschaffung und der Transport neuer Mühlsteine sowie Lohnkosten für den „Mühl Arzt“ beim Einbau der Steine
- Reparaturkosten und Ersatzbeschaffung von Verschleißteilen. Durch den Standort der Mühle im Wasser, vor allem aber bei Eisgang wurden vor allem die Schaufelräder ständig beschädigt. Auch das Mahlwerk litt unter dem Dauerbetrieb und so waren neben der Einrichtung eines Grobganges laufend weitere Ausbesserungsmaßnahmen erforderlich
- Zehrungskosten für den von der Ansbacher Regierung beauftragten „Mühl Arzt“ anlässlich einer Visitation im Juni 1730
- Ausgaben für Moos zum Abdichten des „Stübleins“ in der Mühle. Zehrkosten für die Männer, die die losgerissene Schiffmühle am 3. April 1729 wieder zurückgebracht haben. Desgleichen für Arbeiten, um die bei Niedrigwasser im Sommer 1730 am Grund feststehenden Schaufelräder wieder gangbar zu machen. Reparaturmaterialien und Lohnkosten für Handwerker sowie die Einrichtung der Leinenabweissvorrichtung für die Leinreiter.
- Auslagen verursachte auch „eine boshafte Persohn, die nächtlicher

Weyle zwey entlehnte Kalter Seyle abgeschnitten hatte, daß die Schiefmühle fortschwimmen sollte“

- Nachdem sich etliche Getreidediebstähle in der Mühle ereignet hatten, „so hat man zu Beschlagung des untern Theils am Schiefe als wodurch das Getreydt geschleppt worden, 22 Bretter angeschaffet“.

In der Bilanz wurden im Zeitraum 18. Oktober 1728 bis 31. Dezember 1731 103 Malter, 5 Metze Korn sowie 10 Malter, 2 Metze, 6 Dreyling Weizen verarbeitet. Die Müller verdienten dabei insgesamt 237 Gulden und 19 Kreuzer. Den Dorfherren fielen 292 Gulden und 40 Kreuzer abzüglich der Auslagen über 176 Gulden, 58 Kreuzer und 1 Pfennig zu, so dass für die Markgräfin und für den Freiherrn Zobel jeweils nur ein Ertrag von 57 Gulden, 50 Kreuzer und 3 ½ Pfennige übrigblieben. Das deckte natürlich bei Weitem nicht den Kapitaleinsatz von 1.600 Gulden, nicht einmal die zusätzlichen Kosten für nachträgliche Anschaffungen bei Inbetriebnahme der Mühle.

Um sich nun von den sehr hohen Kosten zu befreien und um damit möglichst bald eine Amortisation des Kapitaleinsatzes zu erreichen, beschlossen die Eigentümer, die Mühle künftig ganz zu verpachten, so wie es bereits probeweise mit Melchior Schwarz praktiziert wurde.

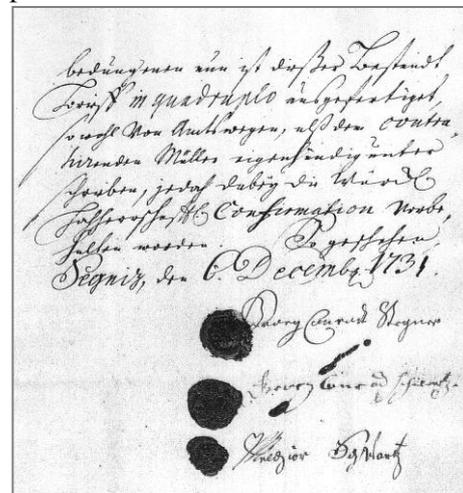
Melchior Schwarz (1709-1774)

„Schiffmüller, Kronenwirt, Gerichtsmann und Unterkäufer“. Sohn des Müllers Konrad Schwarz aus Herrnsheim, wurde im Juni 1730 probeweise als Schiffmüller in Segnitz angestellt. Ab 1731 pachtete er die Mühle. 1746 kaufte er sie. Melchior Schwarz war dreimal verheiratet: 1735 mit Sofia Anschütz aus Segnitz, 1744 mit Maria Barbara, der Tochter des „Schiffmühlvaters“ Johann Georg Reichenbach und 1765 mit der Fährerswitwe Anna Rosina Ziegler aus Segnitz. Melchior Schwarz hatte insgesamt neun Kinder, darunter seinen Nachfolger auf der Schiffmühle Johann Christoph Schwarz.

Die Bestandsmühle

Der Bestand-Brief, der Pachtvertrag zwischen den Kondominatsherrschaf-

ten als Eigentümer der gemeinschaftlichen Mühle, vertreten durch die Schultheißen Stegner und Schwarz, und dem Beständner⁷ Melchior Schwarz wurde am 6. Dezember 1731 unterzeichnet. Vorbehaltlich der Bewilligung seitens der markgräflichen und der zobelschen Verwaltung vereinbarte man in sechs Punkten die Rechte und Pflichten der Vertragspartner.



Letzte Seite des Bestand-Briefes vom 6. Dezember 1731 mit den Unterschriften der Schultheißen Georg Conrad Stegner und Georg Konrad Schwarz als Beauftragte der Verpächter und Melchior Schwarz als Pächter oder Beständner.

Demnach durfte Melchior Schwarz die Mühle samt Zubehör mit Beginn des Jahres 1732 zunächst für drei Jahre „nutzen, genießen und gebrauchen“. Das Pachtverhältnis sollte nach Ablauf dieser Zeit enden, soweit keine Verlängerung in beiderseitigem Einvernehmen vereinbart werden würde. Hierbei verpflichtete sich der Beständner, gegen Eigenhaftung die Mühle in guten Stand zu halten, vor Verwahrlosung und fahrlässigen Schäden zu schützen und sie nach Ablauf mit allen Zugehörungen im übernommenen Zustand zurückzugeben. Die Betriebskosten verteilte man auf den Pächter (Erhaltung der Schaufeln und sonstiger Verschleißteile aus dem Mahlbetrieb) und auf die Eigentümer (Mühlsteine, Schaufelräder, Streckbäume, Befestigungsseile sowie erforderliche Reparaturen am Mühlenschiff selbst). Bei der Verteilung der Einnahmen passte man sich der landesüblichen Mitz an und verpflichtete den Müller vornehmlich richtiges Gewicht und Maß zu gebrauchen. Dafür gewähr-

⁷ Pächter

ten die Herrschaften nötigenfalls besitzrechtlichen Schutz und Hilfe. Als jährlichen Pachtzins vereinbarte man 28 Malter Korn. Dieser Preis erhöhte sich entsprechend, wenn die vorgesehene Einrichtung, die beide Mahlgänge gleichzeitig antreiben konnte, in Betrieb ging. Über die Mahlleistung und den Ertrag der verpachteten Mühle ist nichts überliefert. Es kann aber angenommen werden, dass die Segnitzer Schultheißen weiterhin ein Auge auf die richtige Abrechnung der Einnahmen sowie der Aus- und Abgaben des Mühlbetriebs werfen mussten. Ob und wie oft Melchior Schwarz eine Fortsetzung des Pachtvertrags nach 1735 in Anspruch genommen hat, ist ebenfalls nicht bekannt. Offensichtlich erhielt er nicht immer den Zuschlag. Im April 1746 ist nämlich von einem Beständler Brandt die Rede, der dem zobelschen Amt 9 Gulden Bestandgeld schuldig blieb und sich auch nach mehreren Mahnungen durch den Schultheißen Johann Peter Horcher sträubte, die restliche Pacht zu entrichten.

Der Verkauf der Schiffmühle

Mit demselben Schreiben, mit dem Schultheiß Horcher seiner Herrschaft in Darstadt am 22. April 1746 die ausstehende Pacht anzeigte, erstattete er auch Bericht über den Zustand der „*Herrschaftlichen Schiffmühl*“. Diese war im vergangenen Winter bei Eisgang, Hochwasser und starken Wind mit dem vorderen Teil auf der Uferbefestigung gestrandet und lag dann bei abgehendem Wasser stark beschädigt halb auf dem Land. Eine Rückführung an den ursprünglichen Liegeplatz scheiterte am zu hohen Gewicht vor allem des Gehäuses, der Wasserräder und der Mühlsteine. So wartete man auf das nächste große Wasser in der Hoffnung, das Schiff würde dann aufschwimmen und sich fortbewegen lassen. Stattdessen füllte sich das leck geschlagene und noch immer zur Hälfte im Main liegende Boot aber mit dem Hochwasser. Eine Pumpaktion brachte keinen Erfolg, weil das Wasser immer wieder nachströmte. Nach Abgang des Hochwassers befand sich die Schiffmühle noch immer in dieser ungünstigen Lage und drohte durch ihr Eigengewicht zu zerbrechen. „*So hat man so Wohl das Geheiß, als auch die Schwärigkeit aus*

dem Schiff geschafft, und sich eine Hoffnung gemacht, das Schiff leer wieder in das Wasser zu bringen“. Dabei stellte man beträchtliche Schäden am bereits ohnehin sehr verfaulten Rumpf, am Mühlwerk und am Gehäuse fest. Laut Kostenvoranschlag der Schiffmühlverständigen würde der erforderliche Neubau des Schiffes zusammen mit den Reparaturen am Aufbau und an der Mühleinrichtung bei einer nur zweijährigen Garantie 400 bis 500 Gulden kosten. Nach Bericht der beiden Schultheißen an ihre Herrschaften und im Anschluss an einen Ortstermin standen verschiedene Lösungsvorschläge zur Diskussion:

1.) Eine Reparatur schied aufgrund der Kosten, die den Ertrag übersteigen würden und wegen der sehr begrenzten Garantiezeit aus.

2.) Ein vollständiger Neubau der gesamten Schiffmühle kam ebenfalls aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage da das aufgewendete Kapital von 1.600 Gulden bisher nur ca. 2 bis 3 Prozent Rendite/Jahr eingebracht hatte. Dieses Grundkapital wäre, abzüglich des Restwertes der Mühle, verloren und ein Neubau versprach aufgrund eines erneuten Mittelaufwandes, verbunden mit den laufenden Reparaturkosten für die Verpächter auch weiterhin weder Kostendeckung noch Gewinn.

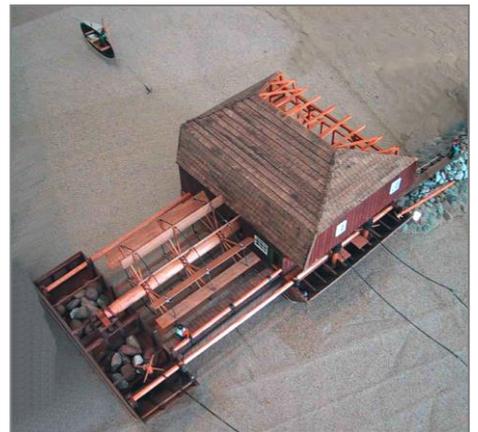
3.) Ein Angebot der Gemeinde Segnitz, das Schiff aufzukaufen, mit Steinen zu füllen und an einer bestimmten Stelle im Main als Wehr zu versenken, wurde mit der Begründung abgelehnt, dass das Mühlenschiff für eine solche Verwendung für Segnitz zu teuer sei. Außerdem gäbe es kostengünstigere und dauerhaftere Alternativen, um ein Wehr zu schlagen.

4.) Am Ende entschieden die Herrschaften, das Segnitzer Mühlengeschäft aufzugeben und befahlen im Mai 1746, die Schiffmühle samt Inventar zu verkaufen.

Die private Mühle

Die weitere Geschichte der Segnitzer Schiffmühle betrifft nun die Geschichte der Schiffmüllerfamilien und ihrer Mahlbetriebe. Leider sind uns hier keine Unterlagen über die Mahlleistung, den Aufwand und die Erträge überliefert. Die Geschäftspapiere wurden

nämlich nun von den privaten Mühlenbesitzern selbst geführt und sind wohl jeweils mit den Betrieben untergegangen. Verloren gegangen ist auch so manche Begebenheit oder Anekdote rund um die Schiffmühle im Main. Leider existiert nicht einmal mehr der geschäftliche Nachlass des letzten Schiffmüllers Andreas Falk. Soweit hier noch etwas vorhanden war, wurde es wohl bei Auflösung des Hausstandes seiner 2002 verstorbenen Stieftochter Liesbeth Bauer „entsorgt“. Als erster privater Besitzer der Segnitzer Schiffmühle ging ihr erster Pächter Melchior Schwarz in die Geschichte ein. Vermutlich hatte er günstigere Möglichkeiten, um die im Jahr 1746 schwer beschädigte Mühle oder zumindest das Mühlenschiff zu reparieren. Schließlich musste er seinen Ertrag künftig nicht mehr mit anderen Geschäftsteilhabern teilen. Leider sind keine Verkaufsunterlagen mehr vorhanden, die etwas über den Preis des ruinierten Mühlenschiffes aussagen könnten. Es kann aber von einem stattlichen Restwert ausgegangen werden, den die Dorfherrn zur Deckung ihrer Verluste und zum Ausgleich ihres eingebrachten Kapitals einforderten.



Model einer Schiffmühle in der Elbe (Ausstellung in Lauenburg/Elbe). Nach diesem Typ war auch die Segnitzer Mühle gebaut.

Die Schiffmüller

Nach den angestellten Müllern Friedrich Schröder, Michael Engelhard, Nikolaus Schad und Valentin Zänglein sowie dem ersten Beständler und späteren Käufer **Melchior Schwarz** folgte nun ein 112 Jahre währender Privatbesitz in der Familie Schwarz. Nachfolger des Käufers wurde sein Sohn **Johann Christoph I** (1736-1811). Er war mit Anna Barbara, der

Tochter des Kantors Peter Schippel verheiratet und hatte acht Kinder von denen zwei in jungen Jahren starben. Christoph Schwarz hat sich nicht nur als Schiffmüller einen Namen gemacht, er genoss als preußischer Schultheiß, großherzoglich würzburgischer und kurfürstlich bayerischer Amtsschultheiß in einer Zeit des politischen und gesellschaftlichen Umbruchs auch ein großes Vertrauen im Ort und bei seiner jeweiligen Obrigkeit.



Portal zum einstigen Schiffmüllerhaus der Familie Schwarz in der Rathausstraße 6.

Im Betrieb wurde **Johann Michael Schwarz** (1774-1822) Nachfolger auf der Schiffmühle. Ein weiterer Sohn Johann Georg (1773-1829) blieb als Melbermeister (Mehlhändler) ebenfalls der Branche treu. Der Schiffmüller Johann Michael Schwarz heiratete die Metzgermeisterstochter Margareta Barbara Hegwein aus Marktbreit. Das Ehepaar hatte drei Kinder und wohnte in der heutigen Rathausstraße 6. Vermutlich war das Anwesen bereits zu Zeiten von Melchior Schwarz im Familienbesitz und der Abschlussstein über dem Portal trug vielleicht einst das Zunftzeichen der Schiffmüller oder das Familienwappen der Schwarz.

Johann Christoph II (1810-1858) setzte die Linie der Schiffmüller Schwarz fort. Er war zweimal, mit Maria Magdalena Wagner und mit Anna Barbara Müller, verheiratet und hatte sechs Kinder. Das Mahlgeschäft ist in den 1830er Jahren offensichtlich sehr gut gegangen. So verlegte Christoph Schwarz Betrieb und Wohnung in das Haus Nr. 12 in der heutigen Kirchstraße. Das Anwesen bestand aus



Wohnhaus zum Anwesen des Schiffmüllers Johann Christoph II Schwarz in der Kirchstraße 12.

zwei Wohnhäusern, Hofräumen, Ställen, einer Scheune, Garten, Hauswörthgrundstücken und Gemeindefreien. Zur Bewältigung der großen Auftragsmengen stattete er die Mühle im Jahr 1836 mit einem dritten Mahlgang aus. Damit erhielt die Schiffmühle ein neues Gesicht, mit zwei hintereinander laufenden Schaufelrädern. Als Christoph Schwarz II im April 1858 im Alter von 48 Jahren starb, war sein einziger noch lebender Sohn Johann Georg zur Übernahme der Mühlgeschäfte noch zu jung. (Johann Georg Schwarz war später einer der beiden Segnitzer Opfer des Deutsch-Französischen Krieges von 1870/71. Er starb im Jahr 1871 im Lazarett in Kitzingen als Angehöriger des 1. Bayerischen Chevauxleger-Regiments.)



Im Jahr 1836 erhielt die Schiffmühle einen dritten Mahlgang. Das Bild zeigt die Mühle nun mit zwei Schaufelrädern.

Nach dem Tod des Müllermeisters Christoph II Schwarz blieb der Witwe nur noch der Verkauf der Mühle und des Hauses. In einer öffentlichen Versteigerung am 16. August 1858 erhielt **Michael Neckermann** aus Theilheim bei 6.000 Gulden für das Mahlrecht und bei 200 Gulden für das Schiff und die Mahleinrichtung den Zuschlag. Das Anwesen in der Kirchstraße ging für 5.275 Gulden an den Weinhändler Georg Beck. Michael Neckermann wiederum kaufte am 17. Mai 1859 das Wohnhaus von Beck, die heutige Hans-Kesenbrodstraße 2. Offensicht-

lich gingen zu dieser Zeit die Mühlgeschäfte nicht besonders gut. Neckermann verkaufte nämlich sein Wohnhaus bereits im Mai 1862 für 4.400 Gulden an Dr. Simon Levi Eichenberg, dem Leiter des Brüsselschen Instituts.

Ab 1863 wird der Bierbrauer und Wirt **Paul Ott** (* 1833) aus Sickershausen als Besitzer der Schiffmühle genannt. Er war mit Regina Barbara Schwarz, der ältesten Tochter des Schiffmüllers Johann Christoph II Schwarz verheiratet. Damit kehrte die Schiffmühle für kurze Zeit wieder in die Familie Schwarz zurück. Ott verstand allerdings nicht viel vom Mühlenwesen und übergab den Betrieb 1864 an seinen Müllerburschen Johann Simon Himmler. Otts Ehe mit Regina Schwarz wurde später geschieden und er wanderte 1872 nach Amerika aus.



Hans-Kesenbrodstraße 2, von 1858 bis 1862 das Wohnhaus des Schiffmüllers Michael Neckermann, anschließend Internatsgebäude des Brüsselschen Instituts.

Der „*Bäcker, Schiffmüllermeister, Schiffwirt auch Gastwirt in Steft*“ **Johann Simon Himmler** (* 1835) stammte aus Höfen bei Diethenhofen in der Nähe von Ansbach-Heilsbronn. Er heiratete 1862 Maria Elisabetha, die Tochter des Wagnermeisters Johann Michael Wittmann aus Segnitz und bewohnte mit seinen drei Kindern das Haus Nr. 17 in der heutigen Hans-Kesenbrodstraße. 1883 ging der Mühlbetrieb in Konkurs, Schiffmühle und Hausanwesen wurden versteigert und Himmler zog als Gastwirt nach Marktsteft.

Hypothekengläubiger von Himmler war der Müller und Landwirt **Georg Nikolaus Falk** aus Unterickelsheim. Am 21. August 1883 meldete er sein Gewerbe „*Betrieb der seitherigen Schiffmühle in Segnitz ohne Laden resp. ohne Mehlerverkauf*“ an. Weiter



Hans-Kesenbrodstraße 17, das einstige Wohnhaus der Schiffmüller Johann Simon Himmler und Andreas Falk.

gab er zu Protokoll „die seitherige Getreidemahlmühle ist nun mit 3 Gängen versehen; der jährl. Getreidemahlverbrauch wird ca. 2.000 Ztr. betragen. Mein seitheriges Mühlwerk nebst Ökonomieanwesen in Unterrickelsheim betreibe ich fort. Hier ist 1 Arbeiter beschäftigt“. Mit der Mühle ging auch ein Teil des Wohnhauses in der Hans-Kesenbrodstraße 17 an Nikolaus Falk. Den anderen Teil erhielt der Wirt und Bäcker Johann Michael Furkel. Die dazu gehörige Gastwirtschaft war aber „bloß auf Gastzimmer beschränkt, ohne Tanzlokalitäten“.

In der Segnitzer Mühle standen Georg Nikolaus Falk seine Söhne **Johann Georg** (1857-1890) und Andreas als Müllergehilfen zur Seite. Johann Georg betrieb im Nebenerwerb auch eine Fischerei, stand aber „außerdem im elterlichen Brode“.

Nach dem Tod seines Bruders Georg im Jahr 1890 und seines Vaters übernahm **Andreas Falk** (1866-1947) 1892 im Zuge der Erbauseinandersetzung die Schiffmühle mit weiteren Grundstücken in Segnitz um 8.000 Mark. Gleichzeitig ersteigerte er den übrigen Teil des Wohnhauses in der Hans-Kesenbrodstraße mit der „realen Schenkwirtschaftsgerechtsamen“ Zum weißen Lamm im „Schuldenwesen des Johann Furkel“ um 6.200 Mark. Die Gastwirtschaft betrieb er aber nicht weiter. Andreas Falk war zweimal, mit Maria Magdalena Lechner aus Martinsheim und mit der Witwe Maria Margaretha Barbara Hösch aus Kitzingen, verheiratet. Eigene Kinder hatte Andreas Falk nicht. Seine Stieftochter Liesbeth Bauer, das Kind von Barbara Hösch, bewohnte

das Haus ihres Stiefvaters bis kurz vor ihrem Tod im Jahr 2002.

Über seine Schiffmühle hinterließ uns Andreas Falk folgende Beschreibung:

„Die Mühle ruhte auf zwei Schiffen. In dem größeren war das Mühlwerk untergebracht, das kleinere diente als Auflage für die Wasserräder. Die Mühle wurde von zwei hintereinander laufenden Wasserrädern betrieben. In der Mühle waren drei Mahlgänge mit den dazu gehörigen Maschinen. Es konnten jährlich bis ungefähr 1.000 Zentner Getreide gemahlen werden. Die Mühle stand ungefähr 100 Meter unterhalb des Turmes und 10 Meter vom Ufer entfernt im Wasser. In die Mühle gelangte man bei Niedrigwasser mittels eines 10 Meter langen Steges und bei höherem Wasserstand mit dem Kahn. Im Winter, wenn der Main zufror, kam die Mühle in ihren Winterhafen. Derselbe war unterhalb der Mauer am Ländeplatz gegenüber der Fähre an der Pfortleinsgasse. Im Winter lag die Mühle still. In der Mühle war ein heizbares Stübchen, das in kalten Nächten gute Dienste leistete.“

Das Ende der Segnitzer Schiffmühle

Im selben Jahr, in dem Andreas Falk Alleineigentümer der Schiffmühle wurde, fasste man höheren Orts Beschlüsse, die das Ende seines Betriebs einleiteten. Im Jahr 1892 vergab der Bayerische Landtag nach langem zögern die Konzession für den Ketteneschleppbetrieb auf dem Main. Seit 1886 bestand hier bereits eine Linie Mainz - Aschaffenburg. 1895 erreichte die Kette Lohr und 1898 ging der Betrieb der KBKS (Königlich Bayerische Ketteneschleppschiffahrtsgesellschaft) bis nach Würzburg. Ein Jahr später fuhr die „Meekuh“, wie die Ketteneschlepper wegen ihres dumpfen, lang gezogenen Signaltones im Volksmund auch genannt wurden, bis Ochsenfurt und 1900 bis Kitzingen. 1911 reichte die Kette bis Schweinfurt



Segnitz mit der Schiffmühle im Jahr 1893.



Die „Meekuh“ fuhr zwischen 1900 und 1938 auch an Segnitz vorbei.

und 1912 nach 380 km schließlich bis zu ihrer Endstation Bamberg. Die Kette, an der sich der Schlepper mit Dampfantrieb und einer Zahnrattrommel flussaufwärts zog, lag durchgehend in der Mitte des Mains. Dabei störten natürlich alle „Fremdkörper“ im Fluss, zu denen nun auch die Schiffmühlen gehörten. So musste auch das Segnitzer Mahlrecht abgelöst und die Mühle abgebrochen werden. Am 20. September 1900 meldete Andreas Falk seinen Betrieb im „Register für die Gewerbe-Niederlegungen in der Gemeinde Segnitz“ ab: „Meine Schiffmühle wurde vom Staat angekauft weshalb ich das Geschäft heute aufgeben muß“. Anschließend, im Oktober 1900, fiel die Mühle dann Axt und Säge zum Opfer.

Falks Stieftochter Liesbeth Bauer erzählte in einem „Interview“ im Jahr 1999, der Staat habe sehr viel Geld für die Mühle gezahlt. Dieses Vermögen legte Falk später in Kriegsanleihen an. Mit dem Kriegsausgang von 1918 war das Geld dann „futsch“. Nach der Geschäftsaufgabe betrieb Andreas Falk noch seine Landwirtschaft. Liesbeth Bauer erzählte weiter: „als mein Vater die Mühle noch hatte, kamen die Bauern und warteten bis ihr Mehl gemahlen war. Dabei kam so manche Unterhaltung zustande. Die Kunden kamen neben Segnitz in erster Linie aus Sulzfeld und Frickenhausen“. Falk genoss dabei sehr hohes Ansehen und wenn er noch Jahre später nach Frickenhausen kam, um dort sein Getreide dreschen zu lassen, dann wurde er stets hochachtungsvoll empfangen: „der Müller kommt, der Müller kommt!“

Die Mühle lebt!

Von der Segnitzer Schiffmühle sind heute außer einem umfangreichen Aktenbestand in den Staatsarchiven Nürnberg und Karlsruhe nur noch einige Fotografien aus ihren letzten Tagen, die Kopie des Grundsteuerkatas-

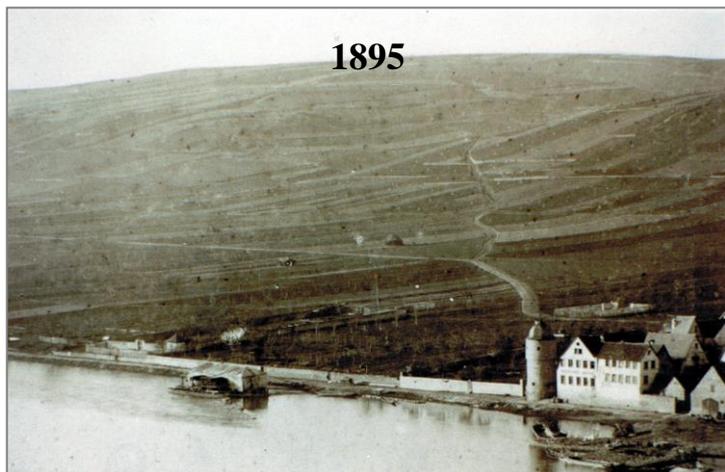
ters für das Haus in der Hans-Kesenbrodstraße 17 mit Beschreibung der Schiffmühle, verschiedene Getreidesäcke, die Mehlkiste von Simon

Himmler und der steinerne Haltering in der Mauer gegenüber dem einstigen Liegeplatz vorhanden. Die Schiffmühle selbst lebt aber in einem mächtigen

Holzbalken weiter, den Falk behalten durfte und der noch heute als tragende Säule in der Scheune des Anwesens Hans-Kesenbrodstraße 17 dient.



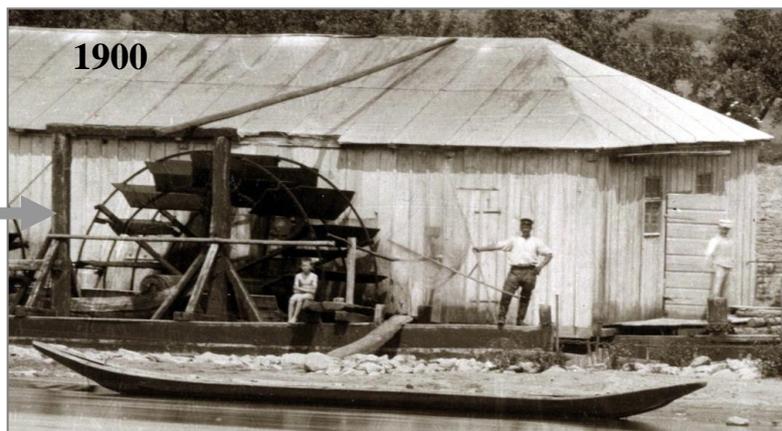
1894



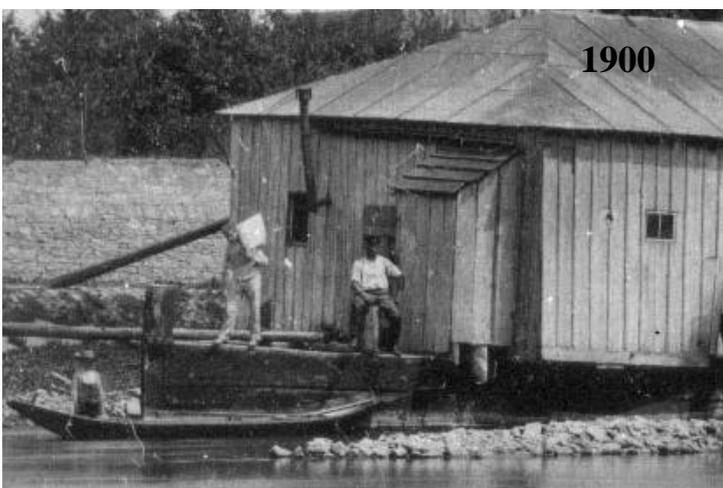
1895



1895



1900



1900



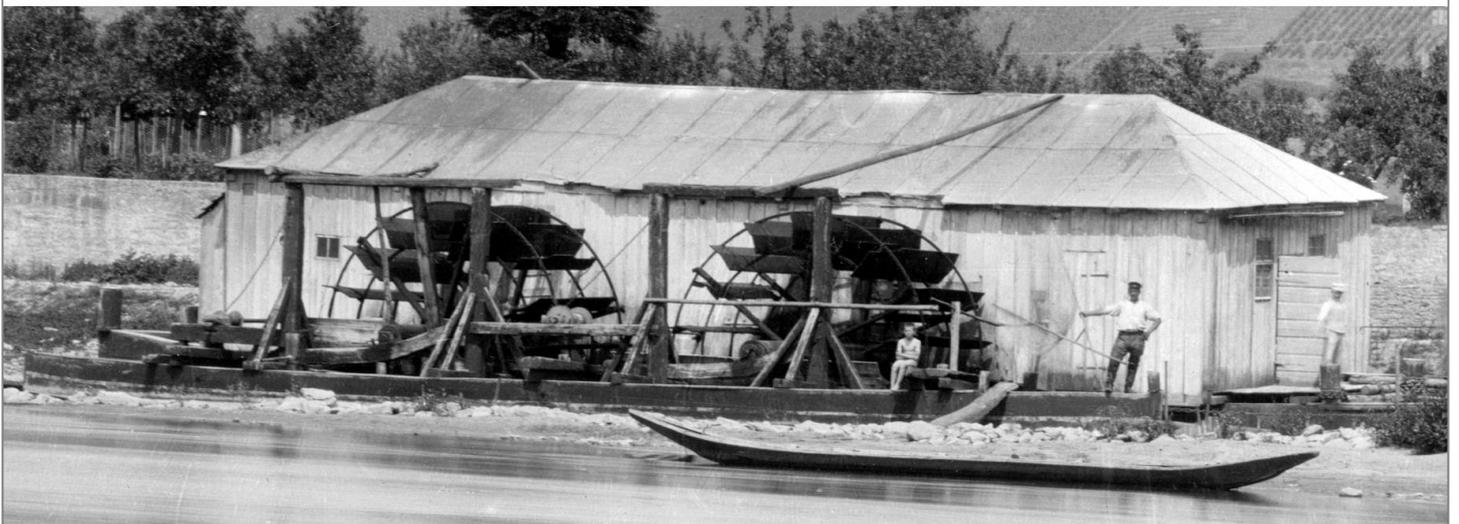
Ein paar alte Getreidesäcke erinnern noch an die Segnitzer „Schiffmühle“ und an die schwere Arbeit der Müller und ihrer Gehilfen.



Simon Himmlers Mehlkiste und der Balken, der einst die Welle eines der Schaufelräder stützte, gehören zu den wenigen noch erhaltenen Zubehörteilen aus der Schiffmühle.



Ein Steinring in der Mauer gegenüber dem einstigen Mühlenstandort, ein Hinweisschild und das Schiffmühlmodell, angefertigt von Hannes Fabig, erinnern noch an die Segnitzer Schiffmühle.



Als sich die Schaufelräder zum letzten Male drehten. Die Schiffmühle kurz vor ihrem Abbruch im Oktober 1900.

Herausgeber: Norbert Bischoff, Raiffeisenstr. 16, 97340 Segnitz.

Quellen: Badisches Generallandesarchiv Karlsruhe. Bayerisches Staatsarchiv Nürnberg. Landeskirchliches Archiv Nürnberg. Stadtarchiv Ochsenfurt. Gemeindearchiv Segnitz. „Schiffmühlen – eine Flotte, die fast immer vor Anker lag“ (Karl Jüngel, 1987). ETH-Bibliothek Zürich, Blatt 426299. Vortrag „Schiff(s)mühlen“ (Hilmar Gottesleben, 2002). Interview mit Liesbeth Bauer, der Stieftochter des letzten Schiffmüllers Andreas Falk im Jahr 1999.

Bildquellen: Erwin Ebert. Landesamt für Vermessung und Geoinformation. Evangelisch-Lutherisches Dekanat Uffenheim. Hilmar Gottesleben. Sammlung Norbert Bischoff.