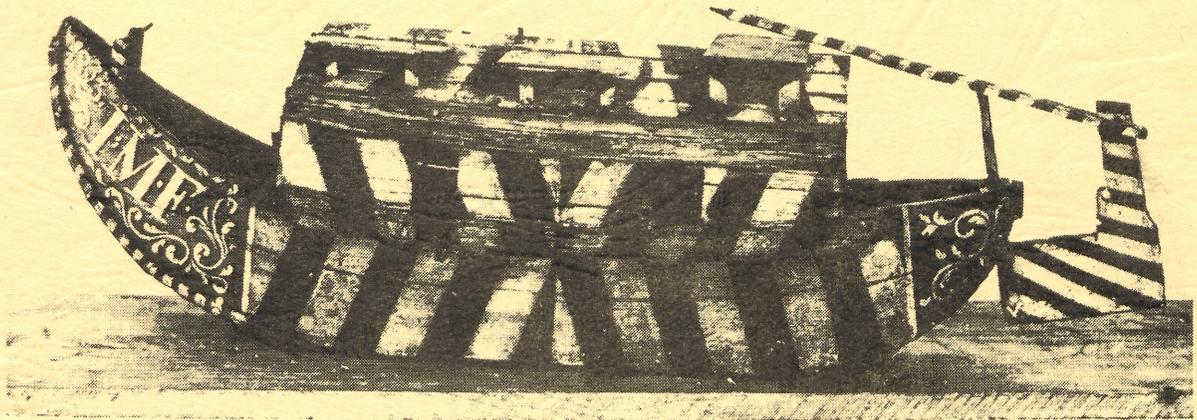


2.8

# »Ordinari« - und andere Schiffahrt auf der bayerischen Donau und deren Nebenflüssen

von Paul E. Rattelmüller



Stadtarchiv  
Kelheim

Weltenburger Akademie

 Gruppe  
Geschichte

Schriftenreihe 2.8

1981

Abbildung auf der Titelseite:  
Tischzeichen "Kelheimer mit Timon".  
(Heimathaus Braunau)

# "Ordinari" - und andere Schifffahrt auf der bayerischen Donau und ihren Nebenflüssen

von Paul E. Rattelmüller

Die Donau ist im Lauf der Geschichte der wichtigste Strom, der bedeutungsvollste unter den europäischen Strömen geworden. Zunächst einmal ist ja der Rhein für die abendländische Kultur völlig uninteressant, denn abendländische Kultur entsteht in den Ländern, die um das Mittelmeer und um seine Nebenmeere gelagert sind. Und dorthin fließen eben auch die Wasser der Donau und ihrer Nebenflüsse.

schichtliche Tatsache.

Die Donau behält auch ihre Bedeutung und übertrifft auch dann manche der anderen Wasserläufe, als sich der Schwerpunkt der abendländischen Kultur weiter nördlich verlagert. Sie wird der wichtigste unter den europäischen Strömen. Sicher, es ist auch für die Donau der Augenblick gekommen, wo sie ihre Bedeutung als wichtigster Fernverkehrsweg Europas verliert und wo sie zum Binnenverkehrsweg wird.

Das ist keine leichtfertige Behauptung, das ist ge-

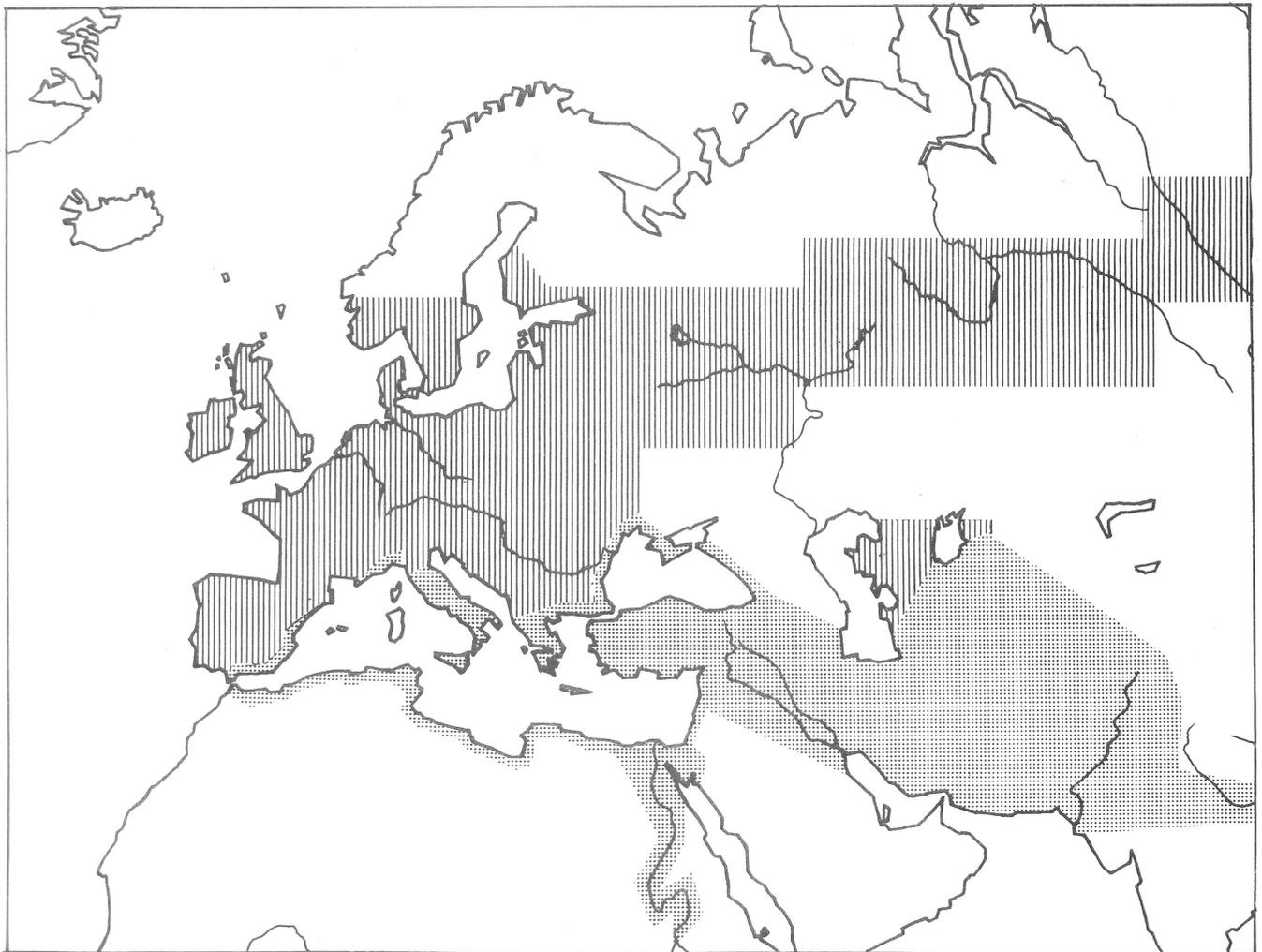


Abb.1: An der Schwelle der Vorgeschichte zur Geschichte tritt der Mensch in das Licht seiner Geschichtlichkeit. Seine geistigen und schöpferischen Entwicklungen finden in den Hochkulturen um das Mittelmeer, am Nil und im vorder- und mittelasiatischen Raum ihren frühen Ausdruck.

Karl Jaspers spricht für die Zeit besonders um 800-200 v.Chr. von der "Achsenzeit". Damit meint er einen tiefen Einschnitt in der Menschheitsgeschichte, in dem sich der Mensch als geistiger Phänotypus, der in der Folgezeit die Geschichte und ihre Ausprägungen bestimmt, formte.

Die Donau als südostwärts gerichteter Strom erhält daraus als Bindeglied ihre besondere Bedeutung für die vor- und nachchristlichen Jahrhunderte.



Gebiet der Hochkulturen



Gebiet der Jäger-, Fischer- und Sammlerkulturen

## Donauschiffahrt zur Römerzeit

Als die Römer an die Donau gekommen sind, haben sie keine Schiffsbauer mitbringen müssen. Ohne Zweifel haben sie in der Gegend des heutigen Regensburg, Kelheim oder Straubing schon eine Schifffahrt vorgefunden und die Vermutung, daß sie für ihre Flußhäfen keine neuen Plätze ausgewählt, sondern bereits vorhandene ausgebaut haben, liegt nahe. So mancher Fund aus dem Neolithikum scheint das zu bestätigen.

Die römische Schifffahrt war Grenzschifffahrt, denn die Donau ab Regensburg, richtiger ab Eining war ja die Grenze.

Und die römische Schifffahrt war keine Handelsschifffahrt, sie war vielmehr militärisch orientiert. Es gibt wenig Zeugnisse von der frühen Schifffahrt und wenn wir eines der bedeutendsten im Original sehen wollen, dann müssen wir nach Rom fahren. Da steht auf

der jetzigen Piazza Colonna die Marcussäule. Sie ist, nachdem der Markomannenkrieg beendet war, um das Jahr 193 nach Christus errichtet worden und zwar zu Ehren des 180 verstorbenen Kaisers Marc Aurel. Dieser Kaiser nämlich hat im Jahr 171 nach Christus von Carnuntum (Niederösterreich) aus jenen entscheidenden Vorstoß über die Donau geleitet. Hier ist er dargestellt, in Stein geschlagen: die Brücke mit den neun Pontons, über die römische Legionäre marschieren. Um einiges unbekannter aber ist die andere Darstellung auf der gleichen Säule:

An einem Fluß, Pfahlwerk. Außerhalb Häuser am Ufer, aufgeschichtete Waren, Wachthäuser mit römischen Soldaten. Dann am Ufer eine Ortschaft, dahinter aufgestapelte Kisten und Fässer, der Anlegeplatz zum Beladen und Entladen. Davor liegen drei Lastschiffe, zwei davon werden von römischen Legionären entladen.

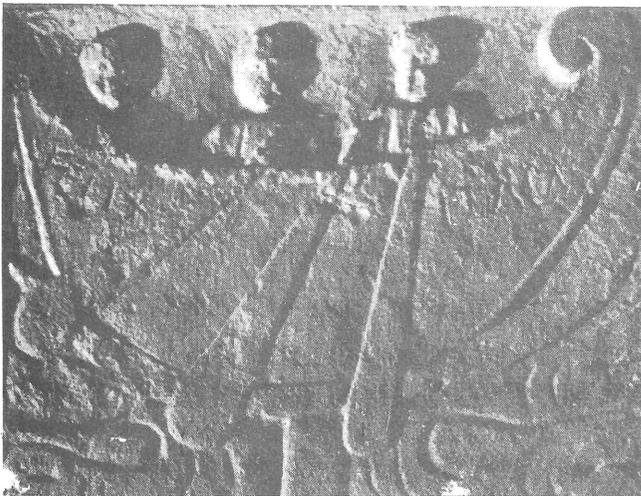


Abb. 2:

Auf einem römischen Grabstein (3. Jh. n. Chr.) aus Carnuntum findet sich eine der ältesten Darstellungen eines Donauschiffes mit hochgezogenem Bug und Heck, sowie Rudern.

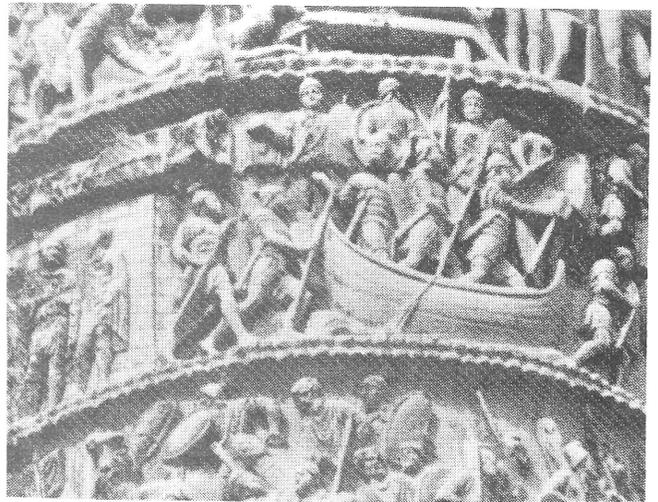


Abb. 3:

Ausschnitt von der Säule des Marc Aurel auf der Piazza Colonna in Rom (zwischen 176 und 193 nach Chr. erbaut), Donauschiff mit römischen Soldaten.

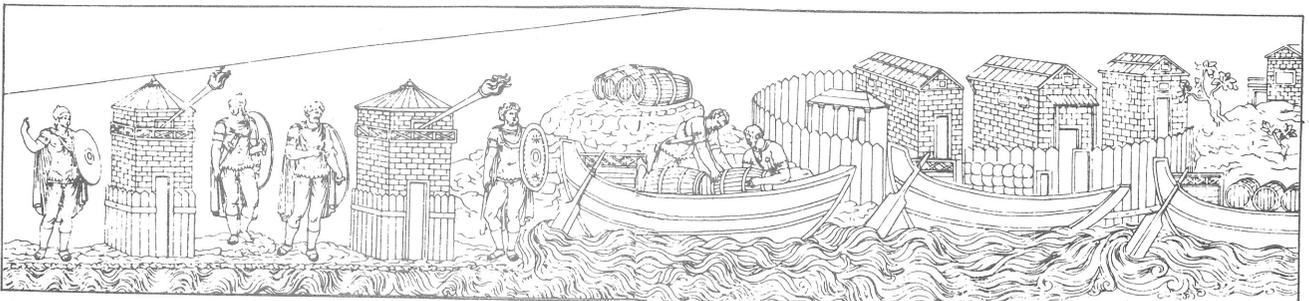


Abb. 4: Umzeichnung des Reliefbandes der Trajanssäule (Foto Abb. 5) nach Reinach.

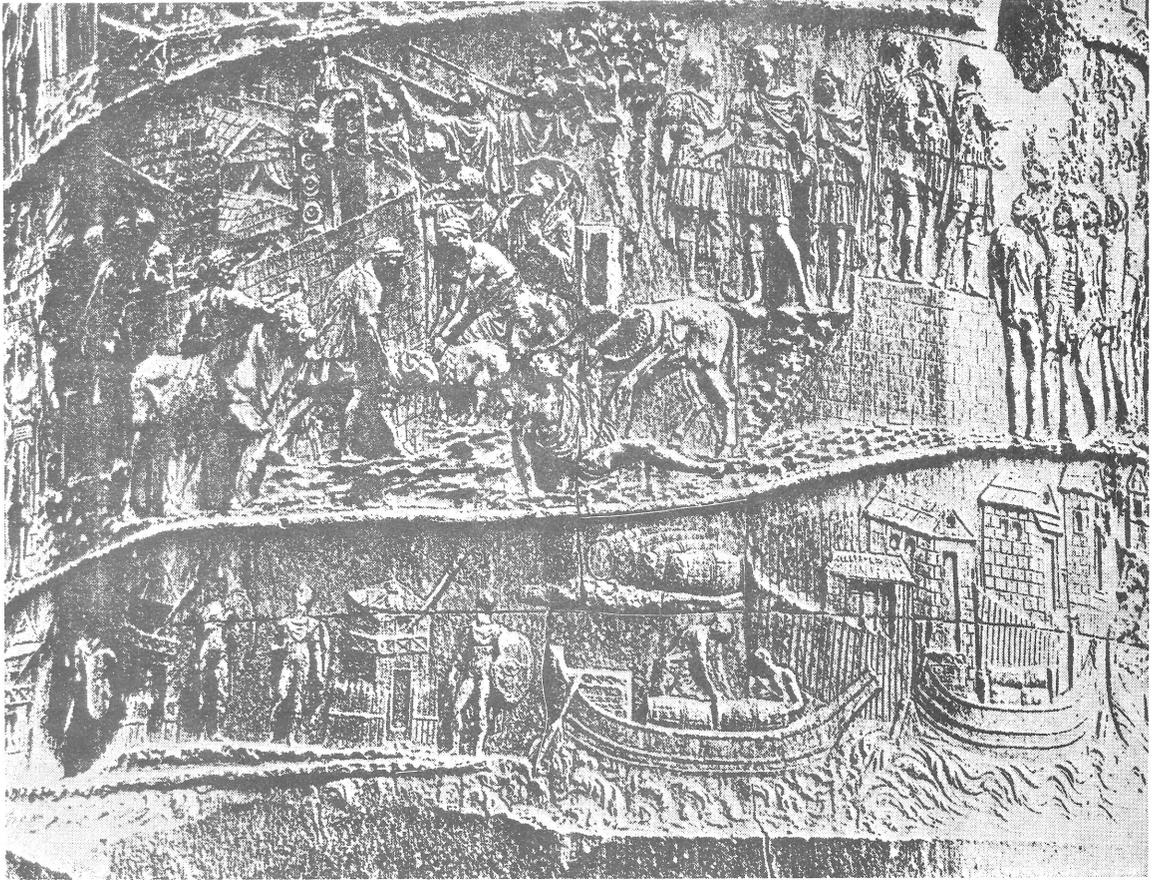


Abb.5: Auf der Trajanssäule in Rom (133 n.Chr.) findet sich eine Darstellung römischer Befestigungsanlagen an der Donau mit Donauschiffen. Sie gibt einen aufschlußreichen Einblick in das Leben an einer Grenzfortifikation und in die Form und Größe der seinerzeitigen Flußschiffe.

Es gibt aber auch einige Nachrichten, die von einer zivilen Schifffahrt auf der Donau und auf dem Inn berichten. Da erzählt zum Beispiel Eugippius in seiner Vita Severini von Getreidetransporten, von der Reise des heiligen Severin von Batavis - von Passau - nach Faviana, dem heutigen Mauern.

In Faviana sei eine große Hungersnot gewesen, eine ganze Flotte mit Lebensmitteln und Getreide sei vom Winter überrascht worden und in wenigen Stunden droben im Inn festgefroren gewesen. Dann aber habe man zu Gott dem Allmächtigen gebetet und unter seinem Befehl sei das Eis zerborsten und zerbrochen und die Flotte ungehindert zu den Hungernden gekommen. St. Severin selbst "fuhr zu Schiff von Batavis auf der Donau zum alten Kloster, dem größten seiner Klöster, das nahe den Stadtmauern von Faviana lag." Das muß in der zweiten Hälfte des fünften Jahrhunderts gewesen sein.

Auf der bayerischen Donau dürfen wir zwar noch keinen Hafen, aber doch eine kleine Schiffsstation in

Castra Regina vermuten, auch wenn sich unter den römischen Besatzungstruppen keine Donauplöttille nachweisen läßt. In der Nähe der Oswaldkirche von Regensburg ist wohl damals schon ein Ländeplatz gelegen, und die Lage des Kastells von Bojodurum gegenüber von Passau spricht auch für eine rege Zivilschifffahrt. Von dieser Lage hat man schließlich eine Schifffahrt auf dem Inn sowohl als auch auf der Donau überblicken, beaufsichtigen und regeln können. Diese Schiffstypen waren auf der Donau mit einiger Sicherheit schon lange üblich und mit solchen Schiffen mögen die Römer die Steinquader für ihre Befestigung, für ihre mächtigen Mauern in Regensburg angefahren haben. Ohne Zweifel sind Schiffsloadungen voll von Ziegeln aus römischen Ziegeleien auf der Donau verfrachtet worden. Daß das nicht einige wenige Renommierschiffe waren, mag man daran erkennen, daß Caesar Julianus im Jahr 361 in der Gegend von Ulm oder Günzburg genügend Schiffe gefunden hat, um seine 3 000 Soldaten nach Bononia, unterhalb der Drau-Mündung, in den Kampf gegen seinen Onkel Constantin II. zu führen.

# Donauschiffahrt von der Zeit Karls d.Gr. bis zu den Kreuzzügen

791 dann - beiderseits der Donau rücken die Soldaten Karls des Großen gegen die Avaren vor. Sie werden unterstützt und versorgt durch eine eigene Flotte mit bayerischen Schiffsleuten.

Der Schiffsverkehr auf der Donau muß damals beachtlich und von großer Bedeutung gewesen sein, sonst wäre Karl der Große nie und nimmer auf den Gedanken gekommen, zwischen dem Main und der Donau einen Kanal zu bauen. Zum Teil hat er sogar an ihm arbeiten

lassen. Reste tragen heute noch den Namen "Fossa Carolina". Und diesen Gedanken hätte der Kaiser wohl nie realisieren wollen, wenn dem Kanal nur militärische Bedeutung zugekommen wäre; mit Sicherheit hat er dabei an den Orienthandel gedacht. Dem Orienthandel auf der Donau, herauf bis Regensburg, ist immer größeres Gewicht zugefallen, denn die Araber haben mehr und mehr das Mittelmeer beherrscht und damit die alten Handelswege versperrt.

## Wie König Carl der Große vnterstünde die Donau vnd den Rhein zusammen zu graben,



In dem nechsten Iore darnach Namlich 793 vnterstündt sich König Carl die Iede wasser Lodwin vnd Altmühl zusamen an einen fluss zubringen, vnd vortruant nach dem die Altmühl in die donau fließt vnd die Lodwin in dem Main der furtfar in den Rhein fließt, das er ein furt Schiffart, von dem Rhein in die Donau, vnd sinwiderrumb aus der Donau in den Rhein machen wuolte, wulche nit zu seinem vorkabm wider die ungläubigen Hünen, auß sonst andern vnsatz salben vast gelogen vnd dinstig sein wuolte. — Und solte darnach zwischen beiden in gemeltem wasser die Altmühl vnd Lodwin ein grossen schiffen arbeiter an, vnd lasso ein gruben auß, wuolten zwai tausent fluss lang, vnd drey hundert dize breit, dardurch abgedacht Iede wasser die Altmühl vnd Lodwin zusamen fließen solten. Abornach dem der Ieden

Abb.6: Die Originalhandschrift der Fries'schen Chronik im Würzburger Stadtarchiv enthält obige Miniatur, die den Bau des Verbindungsgabens zwischen Altmühl und Schwäbischer Rezat - die VOSSA CAROLINA - durch Karl d.Gr. 793 zeigt.

Um die Mitte des 9. Jahrhunderts dann, so überliefert es eine Urkunde Ludwigs des Deutschen, erhält das Stift Kempten die Erlaubnis, drei Schiffe ad hallo, also um Salz zu schicken. Und das bedeutet so viel, daß es damals schon Salzschiffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen gegeben hat. Es muß sogar eine beachtliche Menge von Zoll- und Mautstellen gegeben haben. Es gibt eine sogenannte "Raffelstettener Zollurkunde". In der Zeit vor dem großen Magyareneinfall beschwerten sich nämlich bayerische Bischöfe, Äbte und Grafen bei König Ludwig dem Kind über unerträgliche Zölle und Mauten auf der Donau. Daraufhin beauftragt der König den Markgrafen Aribo, diese Zollrechte zu überprüfen und festzulegen. Dies geschieht in Anwesenheit des Erzbischofs von Salzburg, des Bischofs von Passau und des Grafen Otokar von Raffelstätten. In dieser Urkunde sind die Waren, die auf der Donau befördert werden, erwähnt: Salz steht mit an erster Stelle. Dann Sklaven, Pferde, Rinder, Lebensmittel, Wachs. Es ist von Schiffen der Krämer und von solchen feiner Männer die Rede, von Schiffen mit Salz, die den Passauer Wald durchfahren, dann von Schiffen aus Bayern, die sogar dorthin wieder zurückfahren. Endlich spricht man von "vollwertigen" Schiffen, deren Besatzung aus drei Männern besteht. Und es ist beachtlich, daß bedeutend mehr Zollordnungen erhalten sind, die von der Schiffahrt erzählen, als vom Verkehr auf dem Land. Diese Urkunde ist ein eindeutiger Beweis einer recht bedeutenden Handelsschiffahrt zu Beginn des 10. Jahrhunderts.

Es kommen Kriegszeiten, der Ungarnsturm, der erst auf dem Lechfeld ein Ende findet. Mühsam und schleppend mag der Handel auf der Donau in den Jahren darnach angelaufen sein. Die erste bislang bekannte

Nachricht nach jener Zeit stammt von einem bayerischen Mönch, Arnold heißt er, aus Vohburg stammt er, und sein Abt von St. Emmeram in Regensburg schickt ihn nach Pannonien. Und dieser Mönch erzählt, er sei in Struden, in der Wachau bei einer Schiffsreise in große Not geraten und wie durch ein Wunder gerettet worden.

Kaiser und Könige, Mönche und Pilger reisen auf der Donau und man ist versucht, an das Nibelungenlied, an den Zug der Nibelungen zu denken, der sich zwar der Donau entlang, aber doch zu Land abgespielt hat, in dem es aber heißt, daß Kriemhilde und ihr Gefolge in Ungarn die Schiffe besteigen. Ist dieser Zug Geschichte? Ist er Sage? Wahrscheinlich ist er beides. Jedenfalls werden im Nibelungenlied die kulturellen Zustände des 11. und 12. Jahrhunderts sehr anschaulich geschildert.

Es kommt die Zeit der Kreuzzüge. Könige, Fürsten fahren auf der Donau nach Südosten. Heere von siebzig, von hunderttausend Mann ziehen der Donau entlang oder fahren auf Schiffen dem heiligen Land entgegen. Ganze Flotten folgen dem Gepäck. Erst gegen Ende des 12. Jahrhunderts wählen Kreuzfahrer auch den Weg über die Alpen zur Adria, um auf dem Seeweg nach Palästina zu fahren. In diesen Jahren beginnt der Orienthandel auf der Donau etwas nachzulassen, denn nun beherrscht Venedig den Mittelmeerhandel. Trotzdem erlebt Regensburg im 12. und im beginnenden 13. Jahrhundert die Zeit seiner großen Handelsblüte. Hier handeln Lothringer Kaufleute immer noch Konstantinopeler Einfuhrwaren ein, um sie nach England zu bringen, und französische Kaufleute besuchen den Markt.

\*\*\*

## Weitere geschichtliche Daten

Die Schifffahrt auf der Donau führt natürlich die hohe Obrigkeit auch immer wieder in die Versuchung, entsprechend viele und hohe Zölle zu fordern. Zuerst werden sie von Beamten des Königs eingehoben, aber nach und nach macht das bei geistlichen und weltlichen Landesherrn Schule. Sie erheben, soweit ihr Herrschaftsgebiet beiderseits des Stromes liegt, teils rechtlich teils widerrechtlich von den Schiffen Mautgebühren. Das wissen wir, auch das ist bezeichnend, durch erhaltene Zollbefreiungen, die vor allem Wein und Lebensmittel betreffen, die die Donau heraufkommen. Die ältesten erhaltenen Beispiele reichen bis ins 9. und 10. Jahrhundert zurück. Besonders zahlreich werden diese Maut- und Zollbegünstigungen unter Herzog Friedrich von Österreich in den Jahren 1240 und 1241 für das Domkapitel von Salzburg, dann für die Klöster St. Nikolaus in Passau, Raitenhaslach und Reichersberg, Niederaltaich und Osterhofen, Tegernsee, Formbach und Baumburg.

Es ist hier nicht der Raum, alle historischen Ereignisse entlang der Donau über die Jahrhunderte hinweg aufzuzählen, die Friedensjahre, in denen der Handel blüht, die Kriegsjahre, in denen er abgeschnürt ist. 1529 stehen die Türken vor Wien und sie ziehen mit Rossen, sie treideln, eine Flotte mit 400 Schiffen bis vor diese Stadt. Gerade in diesen Kriegszeiten wird die Donau und einige ihrer schiffbaren und flößbaren Nebenflüsse zu Nachschubwegen.

So ist überliefert, daß während der Belagerung Wiens im Jahr 1529 in Regensburg etliche hundert Spanier auf der Donau durchgefahren sind.

1552 werden elf Fähnlein des Herzogs Moritz von Sachsen von bayerischen Flößern auf 70 Flößen donauabwärts gefahren.

1565 werden neapolitanische Reiter auf Schiffe verladen und innabwärts gefahren.

Im Juli und August 1595 sind es gar 12 000 Mann zu Fuß und 1 000 Reiter, die von Hall bei Innsbruck auf dem Inn Richtung Bayern und weiter nach Wien fahren.

1620, dreißigjähriger Krieg, werden sechs Regimenter in Günzburg auf Schiffe verladen und auf der Donau bis Passau gefahren.

Nun werden in Kriegszeiten nicht nur Truppen auf der Donau und ihren Nebenflüssen befördert, sondern auch Fluchtgut. Als nämlich 1632 Gustav Adolf mit seinen Truppen über den Lech vorgestoßen ist und die kurfürstliche Haupt- und Residenzstadt München unmittelbar bedroht ist, bringt man schnell den kostbaren Besitz aus der Residenz, soweit es möglich ist, ihn zu transportieren, auf Flöße, flößt ihn die Isar hinunter bis zur Donau und weiter bis Passau und dann im Gegentrieb wieder inn- und salzachaufwärts. So ist es noch einmal beim zweiten Einbruch der Schweden und ebenso beim dritten, kurz vor dem Ende des Dreißigjährigen Krieges.

1683: Die Türken stehen erneut vor Wien, belagern die Stadt. Europa zittert. Wieder wird aus der Handelsstraße ein Nachschubweg. Bayerische Schiffsleute fahren bayerische Soldaten den Türken entgegen und es ist allemal eine pompöse Flotte, die mit Kurfürst Max Emanuel von Wasserburg den Inn hinunterfährt und die Donau weiter bis Wien, bis Preßburg, bis Belgrad.

In der Zeit von 1683 bis 1688 fährt Max Emanuel jährlich zwei- bis dreimal zu seinen gegen die Türken kämpfenden Soldaten.

1685 fahren in der Flottille Seiner "churfürstlichen Gnaden" ein "Peckhenpachhoffenschiff, ein Geflügelschiff, ein Sumolierschiff, ein Zehrgaden- und ein Kellerschiff" und als er 1690 durch den Schiffsmeister Rieder von Wasserburg nach Wien geführt wird, sind neben dem kurfürstlichen Leibschiß und einer Fülle von Nebenschiffen ein Kammerherrenschiff und ein eigenes Bagageschiff und Proviantschiffe aufgeführt.

In diesen Jahren gehen große bayerische Truppentransporte von Bayern nach Österreich und nach Ungarn; Truppen aus Straubing und Ingolstadt, Lebensmittel aus Landshut, Straubing und Burghau-

sen. Das Hauptproviantamt des kurbayerischen Heeres liegt in Preßburg. Bis dorthin fahren bayerische Schiffsleute unter bayerischen Naufergen, die Kapitäne, auf dem Schiff. Die bayerischen Schiffsleute werden durch ungarische abgelöst. Zwar seit Jahrzehnten schon, jetzt aber um so mehr kommen bayerische Flößer, isarwinkler Floßleute, bis tief in den Balkan, und man nimmt an, daß sie die

Muster, mit denen sie ihre Möbel bemalen, die sogenannten "Türkenmöbel" von dort drunten mit nach Hause bringen. Und sicher sind es auch bayerische Schiffs- und Floßleute, die als Soldaten, als Pioniere, bei Belgrad jene berühmte "Schiffsbrücke" mitgebaut haben, jene "Bruckn wohl vor die Stadt", von der das berühmte Lied vom Prinzen Eugen erzählt.

\*\*\*

## Naufahrt und Gegenfahrt

Die Fahrt der Schiffe mit der Strömung nennen die Schiffsleute Naufahrt. Die Schiffe müssen gewöhnlich nur gesteuert werden. Bei großen Schiffen braucht man dazu drei bis vier mächtige Ruderbäume.

Den Platz, an dem diese Schiffe anlegen, anlanden, heißt man Anlände, oder einfach Lände und je nach dem, was dort gelandet wird, heißt man die Stelle dann Holzlände, Floßlände, Salzlände. Das Beladen des Schiffes heißt man "Tauchen", folglich ist ein beladenes Schiff ein getauchtes Schiff und der Platz wo geladen wird der "Tauchplatz".

die von Menschen flußaufwärts gezogen worden sind. Noch um 1400 scheint das allgemein üblich gewesen zu sein, denn im Stadtarchiv von Passau ist ein Schiffsleutzechbuch erhalten, in dem die Salzschiffahrt von Laufen nach Passau und wieder zurück dargestellt ist: unten ein Schiff mit Fässern unter einer Plane von zwei Ruderern geführt. Auf der Plane steht der Nauferg. Darüber steht geschrieben: hinaw gen Pazzaw. Darüber ist aber ein leeres Schiff mit zwei Ruderern zu sehen, von einem Mann am Seil über der Schulter gezogen und darüber steht geschrieben: hin wider gen Lawffen.

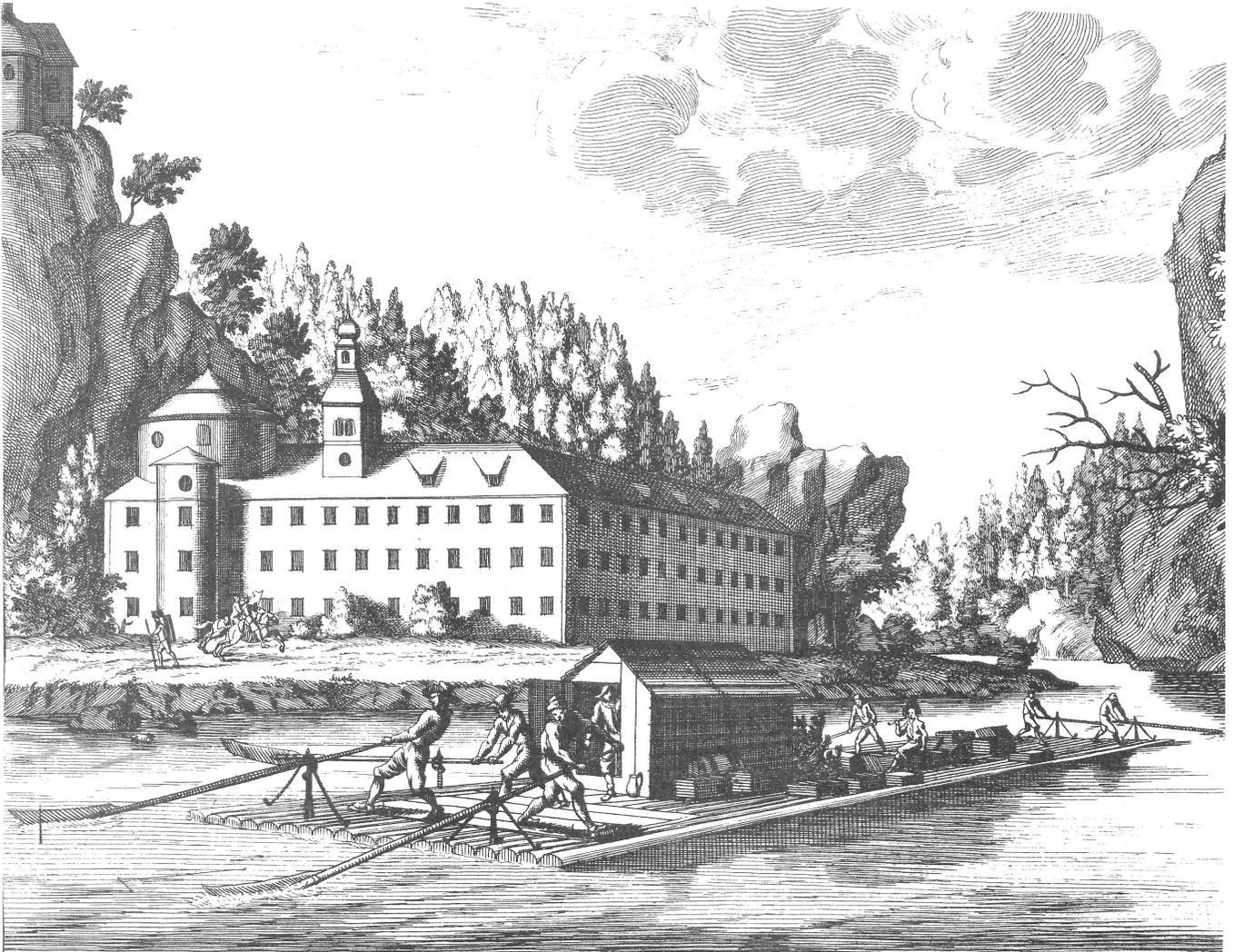


Abb. 7:

Auf der Kupferradierung von Jeremias Wolff's Seel. Erben (Augsburg; um 1730) ist eine Naufahrt beim Kloster Weltenburg dargestellt. Die Steuerungstechnik mittels Ruderbäumen wird gut ersichtlich.

Im Gegensatz zur Naufahrt gibt es aber auch die Gegenschiffahrt. Die Gegenfahrt hat man zunächst einmal sicher nur mit kleinen Schiffen gekannt,

Und das Heraufziehen der Schiffe durch Menschen scheint bei uns im Bayerischen bis in den Anfang des 15. Jahrhunderts üblich gewesen zu sein, denn

in einer Passauer Schiffsordnung aus jener Zeit steht geschrieben:

"... von der grozzen bewarung und schaden wegen, die lannt und läuten von den rossczullen, genant die hohenaewer, taegleich beschehent." Es durfte daher jedermann, der mit Roßzillen fuhr, nur ein Schiff (einen Podn) und einen Zug, "mit vir rossen oder funfen haben und niht mer. Mit leutzil-

len durfte niemand mit Rossen fahren, weder auf dem Inn noch auf der Donau." Es sollte auch jedermann Salz nur mit Leutzillen, "hingegen in der Tunaw fürn", mit Leuten und nicht mit Rossen.

Man hat mit dieser Schiffsordnung den armen Leuten das Brot nicht nehmen wollen.



Abb. 8: Miniatur aus dem Zechbuch der Passauer Schifflente, Anfang 15. Jh. (Oberösterreichisches Schifffahrtsmuseum Schloß Greinburg). Aus der Darstellung in der oberen Bildhälfte wird gut erkennbar, wie sich der Storz (Führungsholz für das Zugseil) aus einem Stamm mit stehengelassenen Astteilen entwickelt hat. Klar zu sehen sind auch die Böngel an der Schiffswand.

## Der Schiffszug

Wenn wir heute an die Donau- oder Innschiffahrt denken, dann taucht das Bild eines Schiffszuges auf: Schiffe, die von Pferden flußaufwärts gezogen werden, Roßknechte, die auf ihre Rösser einschlagen.

"Hohenau" heißt man das erste Schiff des Schiffszuges. Diesen Namen überträgt man dann auf den ganzen Zug, und schließlich ganz allgemein für die Fahrt gegen den Strom. Die Hohenau, das erste Schiff im Gegenzug, ist ein sogenannter "Kelheimer", ein bestimmter Schiffstyp, ca. 40-50 m lang und ca. 5-7 m breit. Zwischen 132 und 150 bayerische

Fuß ist er lang, 15 bis 23 Schuh breit, und zwischen 1 600 und 2 400 Zentnern kann er laden. Auf der Hohenau ist der sogenannte "Sößtaller", der Kommandant des Schiffszuges. Auf seinem Schiff sind die Seilträger, der "Stoierer" oder "Storler", also der Steuermann, der Bruckknecht, der Hilfsruderer, der Reserveschiffsmann, der Koch. Das zweite Schiff ist der "Nebenbei". Auf ihm fahren: der Schiffsschreiber, der Nebenbeifahrer, der Nebenbei-Hilfsruderer, der Bock.

Das dritte Schiff heißt man "Schwemmer", und zu ihm gehört der "Schwemmer nebenbei". Zu diesen drei oder vier Zugschiffen kommen noch einige Nebenschiffe:

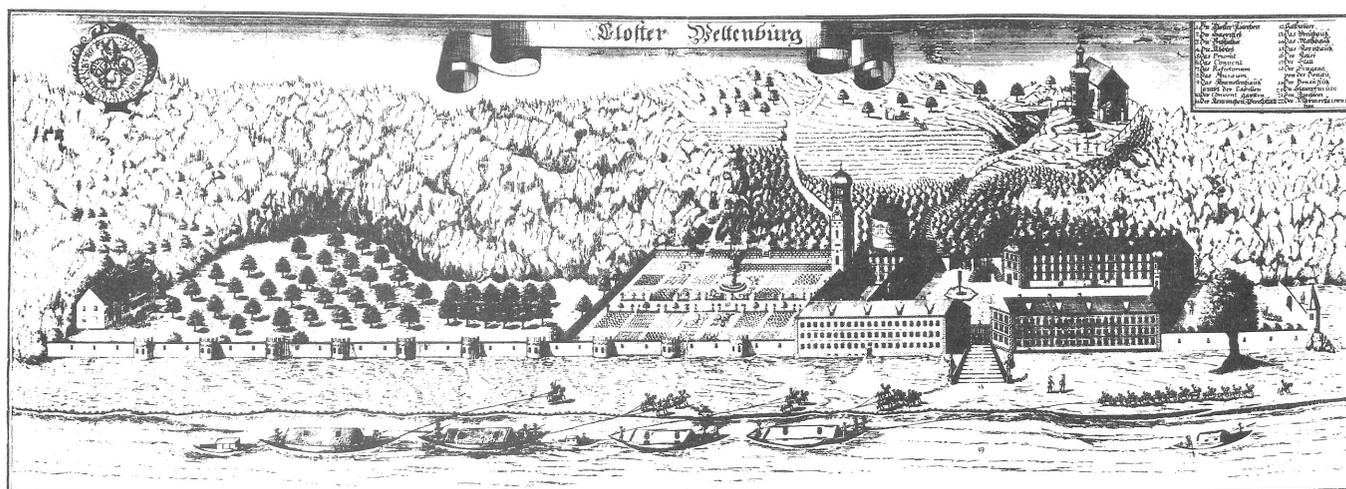


Abb. 9:

Der Stich von Michael Wening aus dem Jahre 1726 zeigt einen Schiffszug vor dem Kloster Weltenburg. Sicher ging es Wening mehr um die Darstellung der Klosteranlagen als um die technisch einwandfreie Wiedergabe eines Schiffszuges. Trotzdem vermittelt der Stich einen Einblick in den damaligen Flußverkehr. Schiffszüge auf der Donaustrecke von Regensburg flußaufwärts hatten wegen der besonderen Geländebedingungen nicht mehr den Umfang wie auf der übrigen Donaustrecke. Sie sind "von Danen (Stadt am Hof) aber in Halben Zügen nach Ingolstadt und Donauwörth gegen Hohenauet" worden.

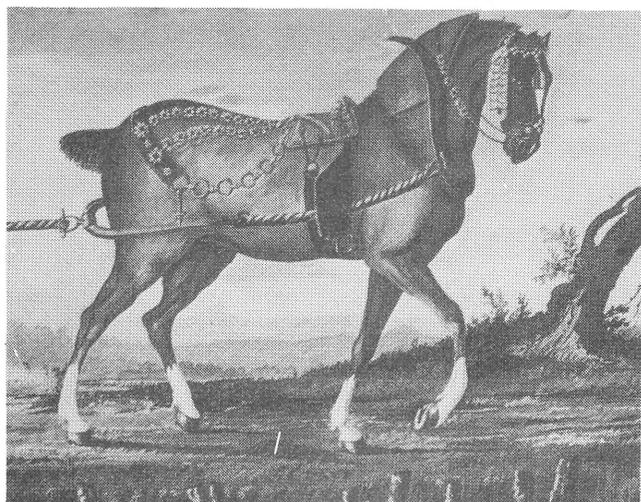


Abb.10: Schiffroß, Aquarell von Vinc. de Lopez. (Oberösterreichisches Schifffahrtsmuseum Schloß Greinburg).

der Seilmutzen und dann natürlich Einstellplätze, meistens drei, denn die Rösser müssen ja erst einmal mit dem Schiffszug donauabwärts fahren, ehe sie ihn wieder heraufziehen. Und wo Pferde sind, da braucht man auch Futterplätten. Und zu so einem Schiffszug gehören eben nicht nur Schiffsleute, sondern auch die Reiter, die Schiffsreiter und die Reitbuben. Und diese Pferde müssen was aushalten. Ein Reisender beschreibt sie einmal voller Bewunderung:

"... Es sind meistens große und starke Tiere... und tragen ein paar Pfund Eisen mehr an ihren breiten, zottig behaarten Hufen als andere Pferde ... diese geplagten, dafür aber auch gut gefütterten Tiere müssen alles Mögliche mit durch-

machen. Bald müssen sie in Sümpfen waten, bald halbe Tage lang über felsiges und höckeriges Uferland hinwegklettern, bald durch Gebüsche und Wurzelwerk sich neue Wege zurechtretten. Von den Donaumoskitos gequält, müssen sie bald Stunden lang, überall ihren langen Schiffsschwanz hinter sich schleppend, in drückender Sommerhitze sich abmühen und dann doch sich nicht scheuen, die Donauarme, die überall quer in den Weg treten, wie Enten zu durchschwimmen ... "

Ein großer Schiffszug zählt bis zu 31 Pferde. Die Pferde werden meistens von Bauern gemietet und am festgesetzten Tag bringen die Bauern oder Knechte die Pferde und es gibt ein gemeinsames Essen. Es ist sogar überliefert, wie das übliche Mahl ausgesehen hat. Da gibt es eine Rindssuppe mit gebähten Semmelschnitten, Rindfleisch mit Semmelkrenn und ein "Bradl" vom Schwein oder Kalb; dazu Brot, Bier und Wein. Zahlen muß das alles der Schiffsmeister, den man dafür eigens hoch leben läßt. Dabei trinkt man übrigens auch den sogenannten "Gottsnam". Dieses Gotts'nam'-trinken ist als Johannessegen früher einmal unmittelbar vor der Abfahrt Brauch, und zwar auf den Schiffen. Am nächsten Tag wird dann alles verladen, auch die Pferde, die in die Plätten springen müssen, über die Wand des Schiffes, dazu sind sie eigens abgerichtet worden. Gefüttert werden die Pferde auf den Plätten, und wenn es dämmrig wird, hält man, "läßt die Pferde aus" und schlägt ein Lager auf. So mager in diesen Zeiten der Küchenzettel eines Bauern ausschauen mag, so ausgiebig ist der der Schiffsleute; ausgiebig, aber eintönig.

Einer alten Aufzeichnung folgend gibt es mittags und abends: "... gute Suppe mit Knödeln oder Hausbrot, Rindfleisch in Stücken zu 3/4 Pfund mit Semmelkrenn, Kartoffeln oder anderen Gemüsen, an Fasttagen aus Knödeln oder dergleichen. Zum Frühstück gabs Trunk und Brot, ebenso zur Jause. Die Pferde bekamen dreimal täglich Hafer soviel sie fressen wollten... Mittags und abends aßen die Schiffsreiter unter freiem Himmel, am Boden liegend oder stehend, wenn es regnete, unter dem aufgeschlagenen Zelt, zum Trinken hatten sie Pitschen. Die Schiffsleute kamen mittags und abends auf der Hohenau zu den Mahlzeiten zusammen..."

Ein Schiffszug donau- oder innaufwärts braucht schon seine Zeit. Vier bis sechs Wegstunden legt man gewöhnlich an einem Tag zurück, dabei ist man

von Tagesanbruch an unterwegs. Und weil ja nuß die Nacht im Herbst oder Spätherbst früher einbricht als im Sommer, ist so ein Schiffszug im Herbst eben länger unterwegs als im Sommer. So dauert eine Reise von Preßburg nach Rosenheim zwischen 10 und 12 Wochen, eine Fahrt von Linz nach Passau im Sommer sechs Tage, im Herbst sieben, im Spätherbst acht Tage; eine Fahrt von Passau nach Regensburg im Sommer neun, im Herbst zwölf, im Spätherbst 15 Tage und von Regensburg nach Ulm hat man 14, 19 oder 25 Tage gerechnet.

So ist überliefert, nur um ein Beispiel zu nennen, daß ein Zug des Schiffsmeisters Rieder von Rosenheim am St. Georgstag, also am 24. April des Jahres 1692 nachmittags mit 23 Rossen von Krems aus gefahren ist bis auf Loiben in der Au, um dort den heiligen Pfingsttag zu feiern und daß er am 36. Tag dann in Rosenheim endlich angekommen ist. Der Schiffsmeister Rieder hat es selbst aufgeschrieben, auch daß von Rosenheim aus der Zug mit nur mehr elf Rossen weiter nach Tirol gezogen ist. "... und ist nach 10 Tagen gottlob bis an den Haftstecken zu Hall gebracht worden."

Um es ehrlich zu sagen: die Schiffsleute sind nicht immer in dem besten Rufe gestanden. Als 1677 unterhalb Pöchlarn ein Wallfahrerschiff verunglückt und sich ein Jahr später ein kaiserliches Patent mit diesem Vorfall beschäftigt, heißt es darin, es sei eh bekannt, daß die meisten Schiffsleute liederlich und boshaft sind. Der bekannte Tiroler Arzt Hypolitus Guarinovius sagt ja um 1630 auch von den Schiffsleuten: "Man erlangt kein Ehr, wenn man tut streiten mit Wirten, Weibern und Schiffsleuten..."

Im übrigen sagt der Reiseschriftsteller Nikolai noch im 19. Jahrhundert dem bayerischen Schiffsvolk nach, daß es "dem Trunke ergeben und alsdann unvorsichtig und tollkühn sei". Und Reiseberichte über die Jahrhunderte hinweg berichten immer wieder, daß "die Schiffsleute in Stein vollgesoffen und nit mer farn knten..." oder daß sie "ganz voll bezech" darniedergelegt sind. Eigentlich muß man sich wundern, denn an und für sich haben die das damals, wie wir ja wissen, nicht in den leeren, nüchternen Magen hineingesoffen.

Und wenn sie es jetzt auch nicht glauben sollten, es ist glaubwürdig überliefert, daß Kurfürst Maximilian I., 1648, als man zum dritten Mal vor den Schweden mit dem Schatz aus der Residenz in Mün-

chen flieht, seinen Silberschatz nur deshalb verliert, weil die Schiffsleute einen Kanonenrausch haben, in "demselben" gegen einen Pfeiler der Mühlendorfer Brücke fahren und mitsamt dem Silberschatz untergehen.

Da braucht man sich eigentlich nimmer wundern, daß der berühmte Augustiner Abraham a Santa Clara - Ulrich Megerle hat er geheißt, im Kloster Taxa ist er gewesen und Hofprediger in Wien ist er geworden -, daß auch er den Schiffsleuten die Leviten liest. Sicher, es gäbe unter ihnen hin und wieder sittsame Leute, die es den heiligen Aposteln nachtun wollen, und die wären ja auch Fischer und Schiffsleute zugleich gewesen. Aber - aber - "... aber gewiß ist es doch, daß sehr viel Ruder- und Ludergesellen unter ihnen, die weder Gott noch Menschen fürchten, da sie doch stündlich und augenblicklich in steter Lebensgefahr wandeln. Bei andern Leuten ist der Tod der beste Prediger, so ihnen das Herz bewegt. Aber diese tragen erhartete Gewissen mitten im Wasser und gedenken oft wenig an das Gestade der Seligkeit, sondern länden lieber an, wo gut Wein und Bier zu finden ..."

Und ein feuriger Franziskaner heißt die Inn-schiffsleute in einer Predigt an ihrem Jahrtag auch alles andere - nur nichts Gutes, und schließt seine Predigt.

"... junge Schöfleute - alte Bettleute - Amen!!!"

Wie gesagt, die Schiffsleute und die Schiffsreiter stehen in keinem allzu guten Ruf, und man sagt nicht umsonst "der flucht wie ein Schöfsmo". Und wer so roh und grob ist - und obendrein so gotteslästerlich flucht, der braucht sich auch nicht zu wundern, wenn man ihm nachsagt, er stünde mit dem Teufel im Bund. So haben im Lauf der Jahrhunderte die Schiffszüge auch ihren verdienten Platz in Sagen gefunden. Wie die wilde Jagd stürmen fluchend und schreiend in der Nacht Schiffszüge mit verfluchten Schiffsleuten die Donau und weiter den Inn hinaus. Wild heulend schlagen sie auf ihre Pferde ein, die keine Köpfe haben. Und immer ist der Teufel unter ihnen.

Im Jahr 1705 seien einmal Tiroler Schiffsleute mit einem bayerischen Schiffer in Hall ins Raufen gekommen. Dabei hätten sie ihn halb tot geschlagen und ins Wasser geworfen. Er hätte sich noch am Schiff festklammern können, so wird erzählt, aber die andern hätten ihn mit den Rudern so auf die Finger gehauen - obwohl er um Erbarmen gefleht hat - daß er den Halt verloren habe und ertrunken sei. Vor dem letzten Untertauchen aber habe er den beiden andern den gräßlichen Fluch entgegengeschrien: "Hundert Jahre sollt ihr keine Ruhe finden, hundert Jahre von dem Tag an, an dem ich der geweihten Erde übergeben werde." Die Leiche dieses bayerischen Schiffsmanns wird in Radfeld angeschwemmt und am 14. November 1705 beerdigt. Und alle Jahre in der Nacht vor dem 14. November habe man das Treiben der verwunschenen Schiffsleute bis ins Dorf hinein hören können, das Heulen und Schreien, das Fluchen, das Peitschenknallen, alle Jahre, einhundert Jahre lang, das letzte Mal in der Nacht vom 13. auf den 14. November 1805. So ist es jedenfalls überliefert.

Das sind Sagen von Schiffsleuten auf der Donau und auf dem Inn. - Der Teufel hat's aber nicht nur mit den Schiffsleuten gehabt. Er hat ihnen auch Steine in den Weg, das heißt in den Fluß geworfen. Dem Schiff hat's zwar nichts getan, aber so ist das Vilshofener Kachlet entstanden, die gefährlichste Stelle der bayerischen Donau mit ihren ehemals so gefährlichen Stromschnellen.

Aber es hat nicht nur Sagen mit dem Teufel gegeben - Sagen zum Fürchten. Es ist sogar eine sehr segensreiche aus der Gegend von Landau an der Isar überliefert. Ein Landauer Schiffsmann ist in der Nacht in ein Gewitter geraten. In seiner großen Not hat er für die unerlösten Seelen gebetet und mit einem Mal haben am Ufer in großer Zahl tanzende Lichter, die Lichter der unerlösten Seelen geflackert, und sie haben ihm den rechten Weg gewiesen. Es hat eben auch zuverlässige Schiffsleute gegeben, sonst hätte man ja auf der Donau nicht reisen können, sonst hätte ihnen letztenendes niemand wertvolle Fracht oder gar sich selbst anvertraut.

## Vom Bau der Schiffe

An dieser Stelle darf ich Ihnen auch etwas über den Bau der Schiffe erzählen. Über die vielen Schiffstypen<sup>1)</sup> möchte ich hier nicht sprechen, denn sie lassen sich schlecht schildern, man müßte sie im Bild zeigen können. Wo aber werden sie gebaut? Da gibt es, heute würden wir sagen, eigene Werften. Schopperstatt sagt man dazu. Der Name kommt von schoppen, vom Abdichten der Fugen eines Fahrzeugs. Den Schiffsbauer nennt man folgerichtig auch Schopper. Der Bedarf an Schiffen ist groß und das Gewerbe gibt vielen Men-

im ausgehenden 18. Jahrhundert eine wichtige Schopperstatt sein, denn nicht umsonst sind Schiffe von dieser Werft als "Kelheimer" auf der Donau ein Begriff.

In Regensburg betreibt man Schiffsbau, und besonders viele Schiffe baut man im Niederbayerischen, in Hilgartsberg und Hofkirchen, in Niederaltaich und Deggendorf, dann in Bogen und vor allem in Windorf. Acht Meister und 130 Schopperknechte sind hier einmal tätig und noch um das Jahr 1800 baut man hier die Bruckzillen für die Schiffsbrücken in

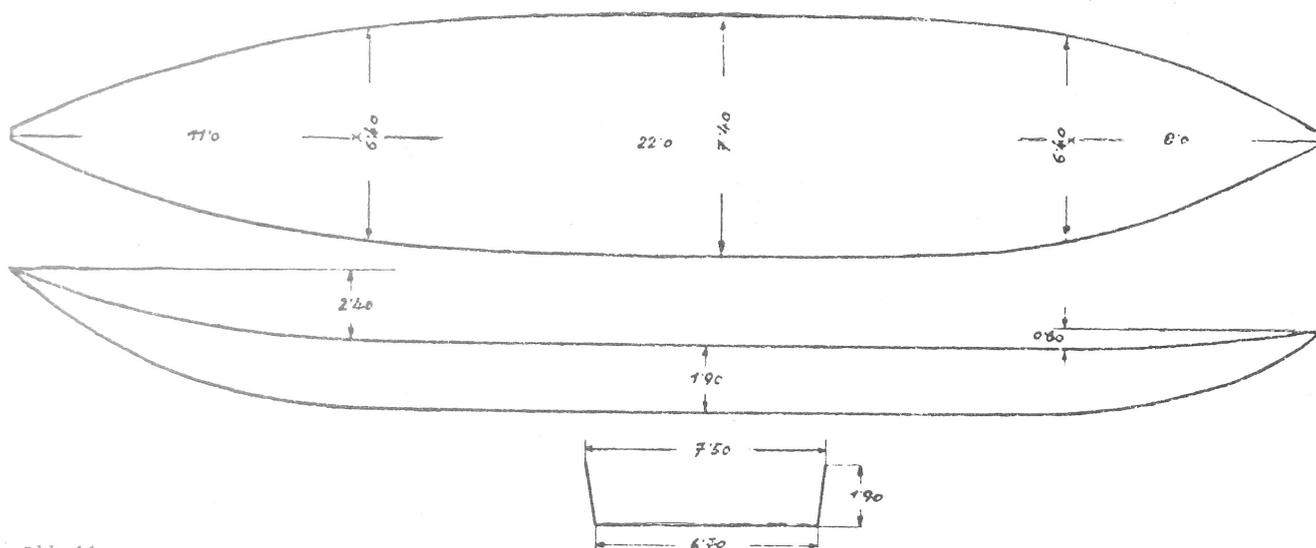


Abb. 11:

Das „Planheft über die am Donaustrom gebräuchlichen Ruderschiffe“ enthält eine Werkzeichnung eines „Kelheimer“. Dieser Schiffstyp war der größte, der damals gebaut wurde, und er trug den Namen unserer Kreisstadt weit hinaus in die Donaulande.

In einem Schiffzug war der Kelheimer stets das erste Schiff und wurde als "Hohenau" bezeichnet. Die Abmessungen gibt Otto Meißinger in seinem Buch „Die historische Donauschiffahrt“ wie folgt an: Länge 42 m, Breite 7,5 m, Höhe 1,9 m. Der Kelheimer hatte ein spitzes Gransel und eine spitze Stoir und vorne und hinten je zwei Ruderbäume. Seit dem Ende des 18. Jahrhunderts wurde ein drehbares Steuerruder verwendet. Als Frachtgüter kamen Waren aller Art in Frage. In Kriegszeiten wurden auf ihm Kriegsgerät und Soldaten befördert.

- 1) Im Anhang sind die wichtigsten Schiffstypen zusammengestellt.
- 2) Friedrich Nicolai schreibt in „Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781“ (Leonhardt Verlag Leipzig-Wien) auf S.19 „Ein Kellheimer (ausgesprochen Kellhammer), 128 Fuß lang. Der Namen kommt von der Bayerischen Stadt Kellheim an der Donau her. Dasselbst ist eine wichtige Schiffbauerey. Die meisten sogenannten Regenspurger ordinari Schiffe werden in Kellheim gebauet.“  
J.A. Schmeller schreibt in „Bayerisches Wörterbuch“ Bd.I S.1234 „Der Kelhaimer, Kelhamer, Donau-Schiff der größten Art (gegen 128 Schuh lang), wie sie in Kelheim entweder ganz ausgebaut, oder als Gerippe zum weitem Auszimmern nach Regensburg etc. geliefert werden.“

schen Arbeit und Brot. Man muß sich ja vorstellen, daß ein Großteil dieser Schiffe nur einmal die Donau hinunterfährt und dann, in Wien meinetwegen, zusammengeschlagen und als Holz verkauft wird. Gerade bei uns in Bayern werden viele Schiffe gebaut. In Ulm sind große Werkstätten, in Kelheim muß, so berichtet Nicolai<sup>2)</sup>,

Preßburg und Komorn. Zu Beginn der Sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts zählt man dann nur mehr zwei Schoppermeister, die zusammen sechs Knechte beschäftigen. Und wieder einige Jahre später beschließt ein Schoppermeister, der 25 Jahre vorher noch 30 Schopperknechten Arbeit und Brot hat geben können, sein Leben im Armenhaus.



Nur die Söhne von Schiffmeistern können wieder Meister werden. Sie müssen wenigstens ein Jahr auf Wanderschaft gewesen sein. Die Meister wählen jährlich aus ihrer Mitte wieder zwei Schaumeister. Ihre Aufgabe ist es, jedes Schiff, ehe es abfährt, zu besichtigen und zu kontrollieren. Ist etwas fehlerhaft, so ist es ihre Pflicht, diese Mängel anzuzeigen. Außerdem wählen die Meister noch zwei sogenannte Neuflötzler, die bei der Abfahrt eines Schiffes da sein müssen, die das Seil losbinden, damit kein Fremder helfen muß und am Ende etwas falsch machen kann.

Das Regensburger Museum besitzt übrigens so manches Stück, das an die Schifffahrt erinnert, unter anderem das Glücksrad, mit dem man einst die Reihenfolge der Fahrten ausgelost hat. Ja, und so ein Schiffmeister war schon was. Schiffsherren haben sie auch geheißt, die Huber, die Steidl, die Kern

von Passau, der Schiffmeister Christoph Pichler aus Angath bei Wörgl, der große Truppentransporte durchgeführt hat, der Carl Goigl, der Johann Rieder aus Wasserburg oder der Neuöttinger Georg Riedl, um nur ein paar Namen zu nennen.<sup>3)</sup>

Wenn man von der Schifffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen spricht, muß man natürlich auch die bayerischen Salzschnitzzüge, mit denen auf Salzach und Inn "Hällingische Kueffen und Fueder Saltz" nach Passau befördert worden sind. Von hier aus ist das Holz durch das "Hällingische Saltzes-Haupt-Speditions-Amt St. Nicola vor Passau auf der Donau zu den Saltz Leegstadten Vilbhofen, Straubing und Stadt am Hof, von Danen ... aber in Halben Zugen nach Ingolstadt und Donauwörth gegen Hohenauet ..." worden.

Annus & Dies nuptiarū.	Parochus, aut Viceparochus, qui nuptias confirmavit.	Sponsus & Sponsa, eorumque parentes.	Quatuor Testes, qui nuptijs interfuerunt.
1664	Rainald Doctor	Oswald Sailer, Clara, Jacob Gäßinger, Maria Theresia Sailer	Martin Kuffner
29. Septem. 1664	Albertus Benno Rainald Doctor	Simon, Johann Wolf 8869, Sponsus, Maria Theresia Sailer, Sponsa	Oswald Sailer, Clara, Jacob Gäßinger, Maria Theresia Sailer
29.	Albertus Benno	Johann Kuffner, Sponsus	Ludwig Marx, Sponsus, Maria Theresia Sailer, Sponsa
1671			
1671 7. Januarii	Joann Paulus Sailer, Sacerdos	Lorenz Sailer, Caspar Sailer, Sponsus, Maria Theresia Sailer, Sponsa	Hannß Stadler, Sponsus, Maria Theresia Sailer, Sponsa
1671 15. Januarii	Albertus Benno Rainald Doctor	Michael Sailer, Sponsus, Maria Theresia Sailer, Sponsa	Hannß Stadler, Sponsus, Maria Theresia Sailer, Sponsa

Abb.14: Das bereits genannte Kelheimer Trauungsbuch weist mit Datum 2. September 1664 Oswald Sailer als Schiffmeister und am 7. Januar 1671 Hannß Stadler als Schiffmacher aus.

3) siehe S.16, Abb.15

Safarab auf Aufzuehung nach Pest 1859		Anzahl Safarab auf Pest 1859	
1 Sabo Gubor	8 Franz Muelher	Schreiber -	4 1/2
2 Josef Dobl	9 Josef Muelher	Anzahl auf Aufzuehung	28
3 Guborab	10 Josef Zingler	Schreiber -	24 1/2
4 Mathias Muelher	11 Josef Dobl	4 Tag arbeiten	-
5 Simon Muelher	12 Kabanian Gubor	Stundlohn	16
6 Wihl Muelher	13 Anton Muelher	Aufzuehung vor Juni 2 St	-
7 Anton Muelher	14 Wihl Muelher		

Abb. 15:

Vorseitiger Aufzuehlung (s. Anm. 3) sei aus lokaler Sicht der Name Nepomuk Gausrab hinzugefuegt, von dem ein Notizbuch ueber Donaufahrten nach Komorn und Pest aus dem Jahre 1859 erhalten ist. Darin sind die Namen von 14 Teilnehmern einer Fahrt nach Komorn vom 11. bis 25. Mai 1859 und Angaben ueber die Entlohnung der Knechte, Schreiber, Naefuehrer und Schrotterer angefuehrt.

14. Juni		Lang	Ring	Oktober	Lang
2026		18	15	24	128
		17	17	24	125
		108	18	24	418
		284	19	24	8
3192 Lantens auf Pest		777	37	auf Aufzuehung	
Krafft 282				23	20
17. Juni	Arbeitslohn auf Pest einbezogen	475		20	25
1/2 Lantens fluecht	9/10			20	25
20 Lantens Lantens	5			20	25
4 Lantens Lantens				20	25
700 R 27 66				20	25
679 25 73				20	25
25				20	25
450				20	25
128				20	25
125				20	25
808				20	25
Oktober	einmal in Jahreszeit 12/30	55		20	25
Oktober	einmal	47		20	25
Oktober	einmal 22/36 in ja	46		20	25
Oktober	einmal einmal von 26/36			20	25
Oktober	einmal einmal von 21/36	49		20	25
Oktober	einmal einmal 21/36	47		20	25
Oktober	einmal einmal von 21/36	47		20	25
Oktober	einmal einmal von 23/36	47		20	25
Oktober	einmal einmal von 21/36	47		20	25

Abb. 16:

Das Gausrab'sche Notizbuch enthaelt weiter auf einer Doppelseite Aufzeichnungen ueber eine Fahrt vom 14. Juni nach Pest und vom 15. Oktober nach Komorn. Demnach wurden einmal 3192 Zentner Fracht nach Pest und 2673 Zentner nach Komorn befördert.

Es gibt im bayerischen Nationalmuseum in München eine köstliche Darstellung, den "Prospect eines Completen Bayerischen Salz-Schif-Zuges" mit Bildern und umfangreichen Begleittexten. Vier Hauptschiffe sind darauf zu sehen und zehn Nebenschiffe, und sie alle werden von neununddreißig Pferden gezogen. Am Ende dieser Darstellung aber steht geschrieben:

"... Wenn ich nun die auf denen 4 Hauptschiffungen aufgezeigte 6 800 Centner Ladung rechne, die 12 große und kleine Schiffungen selbst aber samt der Extra Ladung oder befindliche Bagage, Futterhaaber, ittem die der doppelten Schwehre auf der Oberfläche des Wassers ausgespannte Seill und dergleich auch zu 1 200 Centner anschlage, so

"... In jedem Schiff waren etwann 200 Tonnen ... Die Tonnen waren mit einer Hütte von Brettern bedeckt und über diese noch ein großes Decktuch gezogen, worauf das bayerische Wappen und die Jahreszahl 1779 zu sehen war ..."

Nun aber zum Reisen auf dem Wasser. Hohe Herrschaften sind häufig auf den Flüssen gereist. Die Tiroler Fürsten sind oft auf dem Inn nach Wien gefahren. Von Kaiser Maximilian weiß man das. Als er 1514 nach Wien zu seinem sterbenden Vater fährt, zerschellt eines seiner 24 Schiffe an der Brücke von Mühlendorf. Der bayerische Hof reist häufig auf dem Inn und auch auf der Donau. 1560 schwimmt ein Schiff mit Herzog Albrecht V. auf dem Inn und der

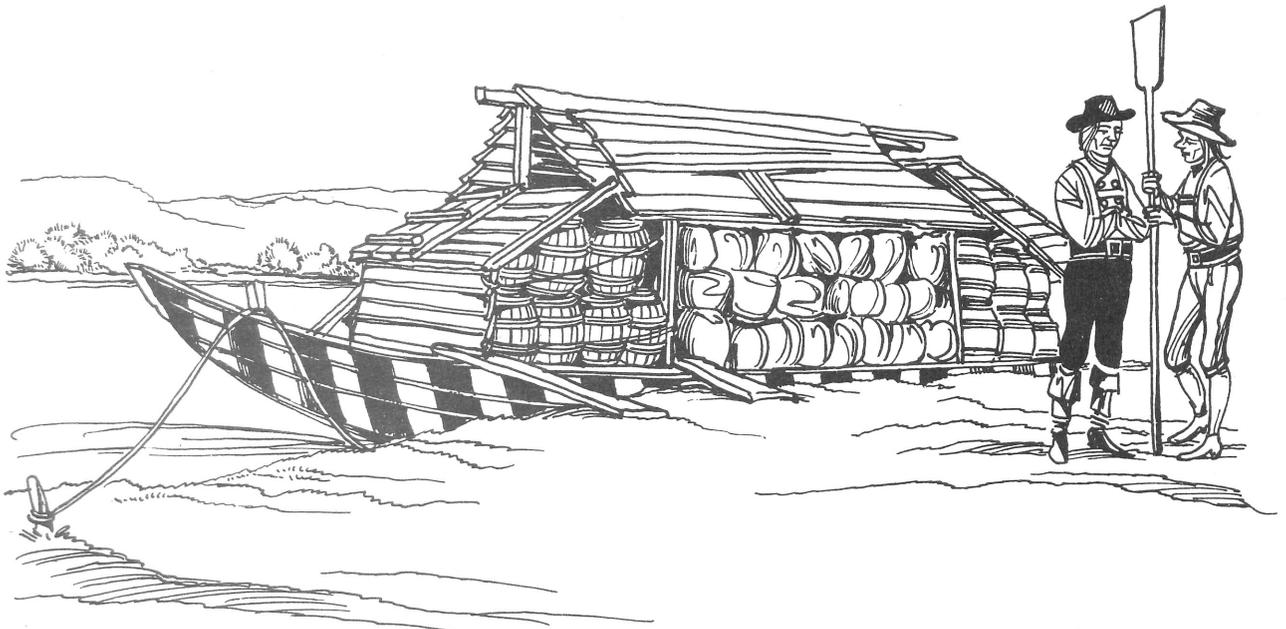


Abb.17: Hauptschiff eines Salzzuges (aus der Salzfiabel von P.E. Rattelmüller, S.65 o.).

zeigt sich, daß da an einem jeden Saltz Zuge nur 39 Pferd angespant seint, ein jedes deren insbesondere im Standt ist, gemäss dieser Cumulativ-Schwehre allein 205 Centner gegen dem Wasser zu schleppen."

Und der schon erwähnte Friedrich Nicolai erzählt in seinen Reiseerinnerungen, daß er in Passau nahe dem Salzstadel 25 bayerische Salzschiffe habe liegen gesehen, die nach Regensburg gezogen werden sollten.

Donau zum Kaiser nach Wien. Im Zusammenhang mit den Türkenkriegen müssen auch die Fahrten der Auswanderer genannt werden, die von Wien gerufen und in den verödeten Gebieten von Südungarn angesiedelt werden. Schiff um Schiff fährt nach Südosten, es kommt zum großen Schwabenzug. Diese Reisen beginnen meist in Ulm, die ersten im Jahr 1712. Ihren großen Höhepunkt erleben sie zwischen 1768 und 1772 und ihren zweiten zwischen 1785 und 1786.

## Schiffswallfahrten

Fast ein Jahrhundert dauern sie an. Wenn anno dazumal einer eine Reise tut, dann kann er zum guten Teil von einer Wallfahrt erzählen. Und zu den Schiffen auf Donau und Inn gehören damals auch Wallfahrerschiffe.

So beschreibt ein Pater Thassilo Lehner auf einer Reise von Kremsmünster-Wallfahrern nach Altötting. Zu Fuß sind sie nach Altötting gekommen und nun entscheiden sie sich für die Heimfahrt auf dem Wasser. Am 20. Mai 1628 fahren sie auf Zillen, auf die sie drei Eimer Bier geschafft haben, den Inn hinunter, am ersten Tag bis Obernberg. Am Vormittag des 21. Mai fahren sie an Passau vorbei und am Abend legen die Zillen in Aschach an. Der Schiffsmeister erhält 30 Gulden, jeder der Schiffsknechte kriegt einen Gulden Trinkgeld.

Eine beliebte Wallfahrt ist die zu Unserer Lieben Frau auf dem Bogenberg und Hormayr berichtet, daß für die Wallfahrer nach diesem Gnadenort alljährlich eigene Wallfahrtsschiffe zu bestimmter Zeit in Bereitschaft gehalten werden; und das nicht nur donauabwärts, sondern auch donauaufwärts. Heinrich Noe erlebt solche Wallfahrerschiffe noch bei Traunkirchen an der Traun, und er beschreibt sie. Genauso müssen wir uns Wallfahrerschiffe auf Inn und Donau auch vorstellen.

"... Wir hörten plötzlich das Klirren von Roßhufen auf Kies und Geplätscher im Wasser. Es ist nämlich an diesem flachen Gestade der Roßweg, auf welchem von Zugtieren Schiffe an der Leine geschleppt werden. Schon aus der Ferne haben wir ein Gemurmel,

ein Gewirr von Stimmen gehört, und jetzt zeigt es sich, von wo sie ausgegangen sind. Drei mächtige Schiffe, fest neben- und aneinander gebunden und von vier bis fünf hintereinander in einiger Entfernung durch das Wasser watenden Pferden geschleift, beherbergen ein Gewimmel von Menschen. Wohl fünf- bis sechshundert Männer und Weiber kauern untereinander in den Fahrzeugen, meist unter dem Schutz von großen Regenschirmen ... Fahnen ... auch viele Kirchenfahnen wehen..."

Und wieder wissen wir von solchen Wallfahrerschiffen vor allem durch Unglücksfälle, die im Volk in Erinnerung geblieben sind.

1781 verunglückt ein Wallfahrerschiff auf dem Inn in der Nähe von Passau. 134 Personen ertrinken.

Noch ärger ist das Unglück, das sich am 28. Mai 1612 ereignet. Da "runn das Greizschiff" - so heißt es - "von Schärding zue Passau umb die Inpruckhen, daß in die 300 Personen ertrunken."

1528 wirft der Sturm ein Schiff, auf dem an die hundert Schwazer Wallfahrer nach Altötting fahren wollen, bei Kraiburg an einen Brückenpfeiler. Das Schiff wird schwer beschädigt, doch kommen die Wallfahrer mit dem Schrecken davon. An der gleichen Brücke geht es am 19. Mai 1681 nicht so glimpflich ab. Die Gemeinde von Wasserburg ist zum üblichen Kreuzgang aufgebrochen, das Schiff rennt gegen diese Brücke und dreißig Wasserburger ertrinken.

### *Schiffswallfahrt 1981*

*Am 1. August 1981 fand im Rahmen der 800-Jahrfeier der Stadt Kelheim eine Schiffswallfahrt nach Mariaort bei Regensburg statt. Pfarrer Heinrich Seitz, der diese Wallfahrt organisiert hatte, hielt im Wallfahrtsort die Predigt. Die Messe zelebrierte H.H. Abt Dr. Thomas Niggel vom Kloster Weltenburg. Die Mittelbayerische Zeitung berichtete in ihrer Ausgabe vom 4. August 1981 :*

**Kelheim (ebe). Als gelungenen Beitrag der Pfarrei Maria Himmelfahrt zur 800-Jahr-Feier der Stadt Kelheim kann man die Schiffswallfahrt nach Mariaort werten. Über 500 Wallfahrer aus Kelheim und Umgebung gingen am Samstag nachmittag bei strahlendem Sonnenschein an Bord der Fahrgastschiffe „Brunhild“ und „Kriemhild“, um an der Dank- und Bittwallfahrt teilzunehmen. Die Wallfahrtsstätte Mariaort, urkundlich bereits im Jahr 1352 erwähnt, wurde von der Bürgerschaft und vom Klerus der Stadt Kelheim mit angeregt, und sie war nachweislich durch Jahrhunderte hindurch Ziel von Pilgern aus Kelheim. Wohlwissend um diese Tradition nahmen viele Kelheimer Bürger, eine Reihe von Stadträten — an ihrer Spitze die Bürgermeister Mathes und Schücke — an der Schiffswallfahrt teil.**

## Ordinari-Schiffahrt und Flößerei

Verhältnismäßig spät dann gibt es die sogenannten Ordinarischiffe - kurz "Ordinari" geheißen. Das sind Schiffe, die regelmäßig fahren - sozusagen fahrplanmäßig. Sie fahren fahrplanmäßig an ganz bestimmten Tagen. Solche Ordinari gibt es von Regensburg nach Wien seit dem 24. März 1696. Und ein Reisender weiß 1784 vom Regensburger Ordinarischiff zu schreiben:

"Alle Sonntags Mittags gehet ein ordinaires Schiff zuweilen auch mehrere von Regensburg ab, welches ein Kellheimer von 128 Fuß ist. Der größte Teil desselben ist mit einer in der Mitte etwan 10 Fuß hohen auf beiden Seiten abgedachten, großen hölzernen Hütte bedeckt. Vor und unter dem Dache sind Gerüste, und auf denselben eine platte Galerie angebracht, worauf die Ruderer stehen. Inwendig ist die Hütte in zwei Kammern geteilt. Die eine wird ganz mit Gütern angefüllt. Die andere wird auch, soviel es sein kann, mit Gütern vollgestopft, so daß für die Personen nur ein geringer Platz bleibt, wo ein Tisch und ein paar Bänke stehen..."

Sonntagmittag fahren diese Schiffe ab und bis Freitag sind sie meistens unterwegs. Von Regensburg nach Wien beträgt der Fahrpreis in der Hütte 5 bis 6 Gulden. Der Zentner Ware kostet ohne Maut 1 bis 2 Gulden Reichswährung.

Solche Reisen auf Ordinarischiffen werden immer wieder beschrieben. Bös und verbittert berichten die einen, wie zum Beispiel Ernst Moritz Arndt, der 1798 von Regensburg nach Wien fährt und für den besten Platz "der freylich kein guter ist" fünf Gulden zahlt und der von zwei Abteilungen erzählt deren hintere "... ebenso gut als die vordere ist ... Da sitzt und liegt und steht alles über- und untereinander, wie es der Zufall und die Laune eines jeden gebietet. Zum Glück hat man das Verdeck, wenn es nicht regnet, sonst würden Hitze und Ausdünstungen es unausstehlich machen ..."

Ein anderer schreibt, es sei am besten, wenn "... man sich gegen ein gutes Trinkgeld ... des Plätzchens ... am Schiffsschnabel versichert, und nur

noch zuweilen sieht, was man weder hören noch riechen will ..."

Es gibt aber auch wohlwollende Berichte, wie den des Rechtsgelehrten, Professor Friedrich August Schmelzer, der 1789 in Gesellschaft eines englischen Obersten, eines schwedischen Gesandtschaftssekretärs, eines aus Jena kommenden ungarischen Magisters und eines Kandidaten der Theologie aus Hamburg reist -, alle von Regensburg nach Wien. Er findet die Reise in dieser netten Gesellschaft sehr behaglich und erfreulich; und in dem "Zimmerchen mit Tischen, Bänken, Kaffeegeschirr" fühlt er sich wohl.

Auf den oberbayerischen Flüssen hat es keine Ordinarischiffe gegeben, dafür hat man Ordinariflöße gekannt. Es ist überliefert, daß man mit dem Floß von der Tiroler Landesgrenze bei Scharnitz bis zur Mündung in die Donau, das sind ungefähr 270 Kilometer, 40 Fahrtstunden gebraucht hat. Joseph Bronner schreibt noch 1924, daß die Isar der am meisten mit Flößen befahrene Fluß Bayerns ist, daß immer noch 4 000 bis 5 000 Flöße mit je 25 gar 30 mächtigen Baumstämmen nach München fahren, daß damals noch Millionen Werte auf der Isar transportiert werden. In diesen Jahren gibt es hinten im Isarwinkel noch Ganterplätze, Holzlagerplätze, von denen man sich heute bereits kaum mehr eine richtige Vorstellung machen kann.

Fünzig Jahre vorher, also um 1870/80 kommen noch an die 10 000 Flöße nach München, über 3 000 davon machen aber in München nur Zwischenstation und fahren weiter bis Landshut, bis Linz, ja bis Wien oder gar nach Budapest. Es gibt ja damals auch den Begriff des Pester-Floßes. Und welche immensen Mengen an Brennholz und Bauholz braucht auch damals schon eine Stadt wie München.

Dabei ist ein Floß eben nicht nur da, um Holz billig zu transportieren; das Floß, oder wie der Isarwinkler sagt, der Floß, ist auch Transportmittel für andere Güter. Die berühmten Tölzer Bauernmöbel werden mit Flößen zu den Märkten in München und Landshut transportiert. Legales und illegales Wildpret wird auf Flößen gefahren, Gips von der Gipsmühle in Schwarzenbach, Kohle, Holz-

kohle von den Kohlenmeilern, Kalk von den vielen Kalköfen, die entlang der Isar stehen. Dabei muß ein Flößer gut aufpassen, daß der Gips nicht feucht und damit kaputt wird, daß der ungelöschte Kalk nicht naß wird und kochend in der Isar vergeht, denn das kann gefährlich werden.

Die Flößerei auf der Isar ist wahrscheinlich nicht älter als gut 800 Jahre und ihre Entstehung wohl eng verflochten mit dem Entstehen der Städte. Vorher ist lediglich durch die Legende eine Floßfahrt auf der Isar überliefert. Im Jahr 715 nämlich ist der heilige Emmeran bei Großhelfendorf erschlagen worden. Bei Oberföhring habe man den Leichnam des heiligen Mannes auf ein Floß gebracht, und dieses Floß sei nicht nur isarabwärts gefahren, sondern ganz von allein, ohne sichtbare fremde Hilfe sogar die Donau hinauf bis Regensburg.

Auf Flößen flößt man Obst und Wein aus Tirol, in Kriegszeiten sogar Waffen. 1503 führt ein Flößer gar Feldgeschütze mit, sogenannte Feldschlangen. 1559 erzählen die Landshuter Rentmeisterrechnungen von fünf großen Geschützen, die auf Flößen auf der Isar und Donau befördert und endlich nach Schärding gebracht werden.

Und noch etwas wird auf der Isar befördert. Bier! Und zwar nicht Münchner Bier in alle Welt, sondern ob Sie's glauben oder nicht, Tölzer Bier nach München.

1782 sind es 109 solcher Bierflöße, 1784 sind es 103 Flöße mit 6 640 Eimer Bier.

Es gibt eine Radierung aus dem 18. Jahrhundert, darauf sehen wir das Wirtshaus zum grünen Baum vor der kurfürstlichen Haupt- und Residenzstadt München, davor eben den großen grünen Baum, auf der Isar Flöße, links kommt eines an mit Fässern beladen, und unter diesem Bild steht:

"Hire geht es lustig zu! wer lechzt nach braunem Bier, der finde sich hier ein, da kann er sich erquicken, von Töltz flüst solches Oel nach dieser Lust-Revier, sehr viele thut es oft, gestärkt nach Hause schicken."

Eine regelmäßige Personenbeförderung auf Isarflößen gibt es zunächst seit 1450. Um diese Zeit ist bereits ein Tarif für Personenbeförderung von Mittenwald aus eingeführt, aber erst

1649 erhalten 24 Tölzer Floßmeister als Leibgeding die sogenannte "Ordinarifahrt". Jeden Montag und jeden Freitag müssen sie um sieben Uhr früh nach München fahren. Das ist also bereits ein fahrplanmäßiger Floßverkehr.

In den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts fährt dann von München aus wöchentlich einmal, am Montag, ein Ordinarifloß nach Wien, am Donnerstag eines nach Landshut, im allgemeinen vom April bis Oktober. Dieser regelmäßige Passagierverkehr erhält sich bis 1825. Noch im berühmten Sulzbacher Kalender des Jahres 1865 sind Tarife und Fahrzeiten eines Münchener Ordinarifloßes angegeben. In München sagt man "Wienfloß" dazu, auf der Donau oder in Wien "Münchnerfloß", und ein verheirateter Floßmeister muß es führen. Kinder und Gepäck fahren bei so einer Floßfahrt kostenlos mit, ein Erwachsener aber muß bis Freising 18 Kreuzer zahlen, bis Landshut 30 Kreuzer, bis Plattling einen Gulden, bis Passau einen Gulden 30 Kreuzer, bis Linz zwei, und bis Wien drei Gulden.

Auch auf diesen Fahrten ist so manches Floß verunglückt, zerschellt, auseinandergebrochen, gar mancher Flößer, gar mancher Fahrgast ertrunken. Aber daran haben die vielen anderen wohl nicht gedacht, die auf der Salzach, dem Inn, der Isar, der Donau unterwegs waren. Es war im Grund doch eine fröhliche Schifffahrt, eine fröhliche Floßfahrt.

"... Setz mi afs Wassa  
fahr abi af Passa  
fahr abi af Wean  
daß i's guat Leb'n lern

Vilshofen is a Stadtl  
und Passa a Stadt,  
in Linz iß's Bradl  
Und z'wean an Salat ..."

Und in Wien hat man g'sungen:

"... Vom Oberland kommen die Schiffleut daher  
zu uns auf der Donau nach Wean,  
die ko ma mitunta, wann's guat aufg'legt sand,  
ihre Leibjodler singen no hörn."

Nach der ursprünglichen Planung sollte diese Broschüre einen lokalgeschichtlichen Anhang erhalten. Der Umfang des zur Verfügung stehenden Materials hat uns aber veranlaßt die Geschichte der Kelheimer Schiffs- und Kahnfahrt in einem eigenen Heft herauszugeben.

Der Hinweis auf die Zusammenstellung von Schiffstypen auf Seite 13 Anm.1) dieses Heftes ist demnach auf die angekündigte Veröffentlichung zu beziehen. Mit der Herausgabe ist im Frühjahr 1982 zu rechnen.

## IMPRESSUM :

Autor : *Paul E. Rattelmüller*

Gestaltung, Bildauswahl und Bildtexte : *Franz Bauer, Anton Röhr*

Layout und Zeichnung Abb.1 : *S.Th.J.M. Mulders*

Die Fotos aus den Matrikeln der Stadtpfarrkirche Mariä Himmelfahrt, Kelheim, stellte Archivdirektor Msr. Dr. Paul Mai, Bischöfl. Zentralarchiv Regensburg, dankenswerterweise zur Verfügung.

Druck : *Hausdruckerei der Weltenburger Akademie*

Bezugsquelle : *Verlagsbuchhandlung der Weltenburger Akademie  
Postfach 1270, 8423 Abensberg*

Bestell-Nr. : 2.8

© Verlag der Weltenburger Akademie 1981

