

Flößer, Fischer und Schifffahrt auf der Donau

Um „Vohburger Schiffsleut – Flößer, Fischer und Schifffahrt auf der Donau in früheren Zeiten“ ging es bei einem Vortrag im Januar, zu dem der Heimat- und Kulturkreis Vohburg eingeladen hatte. Referent Eduard Albrecht, vielen noch bekannt aus seiner langjährigen Tätigkeit als Lehrer an der Vohburger Schule und heute Heimatpfleger in unserer Nachbarstadt Neustadt/Donau – gestaltete den Abend humorvoll und begleitete den Vortrag vor rund 40 Besuchern mit Gitarre und Schifferliedern. Im Rahmen seiner Präsentation ging er insbesondere auf die Bedeutung der Donau als Verkehrsweg in den vergangenen Jahrhunderten ein.



Die Donau war für Vohburg immer schon von besonderer Bedeutung. Die Chronik ist voll von Aufzeichnungen über Hochwasser, Überschwemmungen, weggerissene Brücken oder auch Unfälle. Ihr Lauf hat sich in den vergangenen Jahrhunderten stark verändert, zumeist durch Eingriffe der Menschen. Immer schon war die Donau aber auch in unserem Bereich bedeutsam für Wirtschaft und Handel.

Bereits die Menschen in der Jungsteinzeit beherrschten vor mehr als 5000 Jahren unserer Zeitrechnung den Bau von Wasserfahrzeugen, des Einbaums.

Die Römerschiffe von Oberstimm, gefunden in der antiken Brautlach, einem Nebenfluss der damaligen Donau und heute im Kelten- und Römermuseum Manching zu sehen, belegen das Können der Römer in der Schiffbaukunst. Schiffe dieses Typus wurden auch an der Donau als Patrouillenboote eingesetzt.

Schon im frühen Mittelalter finden sich Hinweise auf größere Schiffsbewegungen auf der Donau, erinnert sei hier insbesondere an den Versuch Karls des Großen 797, den Rhein mit der Donau zu verbinden.

Zoll- und Mautstationen belegen eine Handelsschifffahrt im Mittelalter, in Vohburg 1250, in Neustadt ab 1253 bis 1293, in Kelheim 1253 und bis ins 14. Jahrhundert.

Bis 1570 befuhren die Ulmer Schiffshändler die Donau mit Flößen. Die Entwicklung eines holzsparenden Schiffstyps misslang, erst 1570 konnten die ersten „Kelheimer“ gebaut werden, dessen bekannteste Vertreter die spätere „Ulmer Schachtel“ wurde. Ende des 19. Jahrhunderts hatten diese Zillen eine Länge von ca. 30 m und waren rd. 7,5 m breit; die Bordwandhöhe betrug ca. 1,5 m. Die Spalten zwischen den Schiffsplanken wurden mit trockenem Moos geschoppt, das dann aufquoll und abdichtete; daher auch der Name „Schopper“ für die Schiffsbauer.





Die Schiffe fahren nicht nur „nauwärts“, also flussabwärts, sondern im Gegenzug auch „bergauf“. Ein solcher Schiffszug bestand aus ca. 40 Zugpferden, vier größeren und acht kleineren Schiffen. Etwa 40 Reiter- und Schiffsleute waren beteiligt – und bei denen herrschten raue Sitten! So wird z. B. aus Pförring berichtet: *„Wenn die Flößer anlegten, ging es fast wie auf einem Jahrmarkt zu. Manchmal zechten sie bis zum andern Früh. Da gab es viele Besoffene und es wurde auch gerauft. Nicht bloß mit Prügeln und Zaunlatten, auch mit Masskrüge wurde zugeschlagen und das Messer spielte eine große Rolle.“*



Aber nicht nur Waren wurden transportiert, auch der Personenverkehr spielte eine zunehmende Rolle. Schon die Kreuzfahrer nutzten im 11./12. Jahrhundert die Donau als Verkehrsweg. Während des 30jährigen Krieges, bei den Türkenkriegen (Mitte 17. – Anfang 18. Jahrhundert) und im österreichischen Erbfolgekrieg (1741/42) wurde eine Vielzahl von Soldaten und Kriegsmaterial auf Flößen und Schiffen transportiert.

Aber auch Tausende von Auswanderern hauptsächlich aus Schwaben, der Pfalz und dem Elsässischen nutzten im 18. und 19. Jahrhundert den Fluß, um donauabwärts Teile des damaligen Ungarn, den Banat oder Gebiete am Schwarzen Meer zu besiedeln.

Seit 1696 fuhren ab Regensburg planmäßige Ordinarschiffe nach Wien, ab 1712 folgten die Ulmer und ab 1750 die Donauwörther Ordinari. Bei ungünstiger Witterung konnte die Reise von Ulm nach Wien schon 14 Tage dauern. Am Zielort wurden diese Schiffe vom „Plättenschinder“ gekauft, zerlegt und weiter verhandelt.



1835 wurde die Bayerisch-württembergische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegründet. 1837 lief die Ludwig I. in Regensburg vom Stapel mit anschließenden Probefahrten nach Linz und Donauwörth. Eine Linie nach Ulm scheiterte an den zu geringen Wassertiefen. Der Linienverkehr nach Donauwörth erfolgte ab 1850 und wurde ab 1851 täglich bedient.

Die Vohburger Haltestelle, das „Dampfschiff-Häusl“, lag am nördlichen Donauufer etwa in Höhe des heutigen Schützenheims in Oberdünzing.

1861 wurde der Personenverkehr nach Passau und später auch nach Donauwörth eingestellt. Die österreichische DSSG übernahm die elf Personenraddampfer 1862. Durch den Bau der Donautaleisenbahn war der Schiffslinienverkehr unrentabel geworden. Zwischen 1866 und 1895 wurden alle ehemals bayerischen Personendampfer ausrangiert.

Speziell auf Vohburg gehen wir in einer späteren Ausgabe noch gesondert ein.



Quellenangaben:

- *Zur Geschichte der Stadt Vohburg*, von Max Kirschner, 2. Auflage 1984
- *Vohburg mit seinen Ortsteilen im 20. Jahrhundert*, von Joseph Pflügl, 1998
- *Vohburg, Beiträge zur Geschichte der Stadt Vohburg und seiner Ortsteile*, von Max Kopp, 2017
- *Unterlagen im Stadtarchiv Vohburg, Archivaliensammlung Joseph Pflügl; Wikipedia*
- *Beiträge zur Geschichte der Stadt Vohburg, Band 1; Joseph Pflügl, 2005*
- *Heimatkundliche Blätter der Stadt Neustadt/Do.; Nr. 8/2011, Nrn. 1, 2/2013, Eduard Albrecht*

Zusammenstellung: Rudolf Kolbe (Mai 2023)