

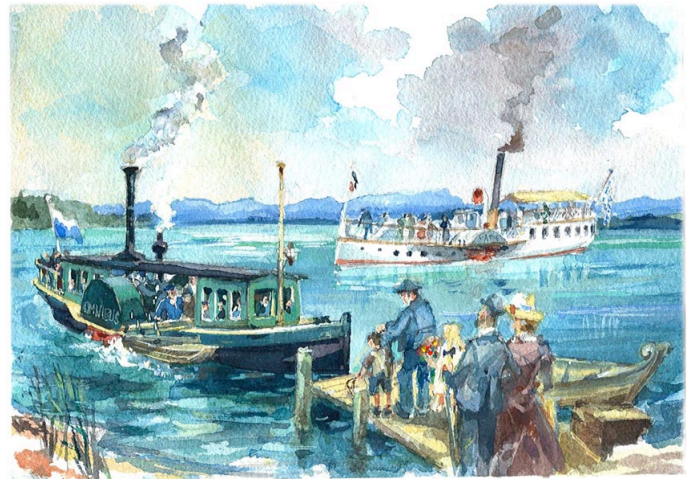
Die Schifffahrt auf der Amper

Auszug aus „Flößerei und Schifffahrt im Landkreis Fürstentum Bruck“: „Die Schifffahrt im Landkreis“
von Jürgen Horbach

Auf dem Ammersee gab es um die Mitte des 19. Jahrhunderts schon eine Fracht- und Personenbeförderung. Dieses Gewerbe war aber durch eine königliche Verordnung von 1841 ausschließlich den Fischern am See vorbehalten. Das änderte sich, als 1873/74 der Dießener Schiffbauer und Werftbesitzer Peter Ringmaier ein Bürgerkomitee aus 12 "ehrsamen Bürgern" bildete - dies waren meist Handwerker - und die königliche Bewilligung für einen Dampfschiffahrts-Betrieb beantragte. Diese wurde bewilligt und auf 25 Jahre begrenzt.

Dieses Zwölferkonsortium - später rings um den See spöttisch als die "12 Apostel" bezeichnet, legte ein Grundkapital von 80.000 Mark zusammen und beauftragte Peter Ringmaier, ein geeignetes Dampfschiff zu suchen und zu erwerben.

Peter Ringmaier fand eins auf dem Neckar vor Heilbronn. Das Schiff war in Bamberg gebaut worden, war auf dem Ludwigs-Donau-Main-Kanal und auf dem oberen Main gefahren und versah seinen Dienst nun auf dem Neckar. Es war 19 m lang und 2 m breit, hatte eine Maschinenleistung von 12 PS und ein Fassungsvermögen von 20 Personen. Dieses Schiff wurde in Einzelteilen auf die Eisenbahn verfrachtet und in Wilzhofen bei Wielenbach in der Nähe von Weilheim ausgeladen. Am 12. Februar 1877 gegen 17.00 Uhr kam das erste für den Ammersee bestimmte Dampfschiff in Dießen an. Dieses lange und schmale Schiff erhielt den Namen **Omnibus** (lat. "für alle"), denn dieser Wasser-Omnibus sollte ja auch allen zur Verfügung stehen.



Die **Omnibus** und **Marie** am Hafen Stegen
Bild von Will von Gaessler

In Heilbronn scheint man jedoch gewusst zu haben, warum man 1877 dieses Vehikel wieder loswerden wollte. Denn es stellte sich sehr schnell heraus, dass zunächst einmal der Kessel umgebaut werden musste. Was aber viel schlimmer war, war die Kentergefahr. Auf der Kanal- und Flussfahrt mag sich das Schiffelein ja tapfer geschlagen haben, die Wellen auf dem Ammersee brachten es aber bedrohlich ins Schlingern. Daraufhin versah man das Boot vor und hinter den Radkasten mit Auslegern, die der Dießener Zimmermann Baudrexel angefertigt hatte. Diese Ausleger beruhigten zwar den Dampfer, brachten aber so viel Widerstand, dass die Höchstgeschwindigkeit bei knapp 12 km/h lag.

So schickte man das zusammengeflückte Schiffchen auf die erste Probefahrt um den See, was sage und schreibe 3 volle Tage gedauert hat: Am ersten Tag von Dießen bis Utting, am zweiten Tag bis Stegen und am dritten Tag wieder zurück nach Dießen. Trotz aller Hindernisse konnte schließlich Professor Carl Linde von der Polytechnischen Schule in München sein Gutachten fertig stellen, das mit der Feststellung schließt: "... d.h. es sind diejenigen Bedingungen erfüllt, welche für die Gefahrlosigkeit des Betriebs verlangt werden können und müssen." Aber schon zu Pfingsten war der Andrang der Fahrgäste so groß, dass viele auf die Dampferfahrt verzichten mussten. Bereits hier zeigte sich, dass die "12 Apostel" den Anforderungen eines laufenden Schiffsbetriebes nicht mehr gewachsen waren.

Denn es hatte sich etwas getan.

Die erste Eisenbahnverbindung von München zum Ammersee war fertig gestellt worden. Und so fuhren nun die Münchner in Scharen mit der Eisenbahn bis zum Bahnhof Grafrath. Hier hatte der Dießener Fuhrunternehmer Michael Reindl zwar eine Stellwagenverbindung für Gepäck und Post zwischen dem Bahnhof Grafrath und Stegen eingerichtet und nahm auch einige Fahrgäste mit, aber das alles reichte bei Weitem nicht mehr aus. Dazu kam, dass für eine zunehmende Personenschiffahrt erst einmal Stege an den flachen Ufern des Ammersees gebaut werden mussten. Als dies alles den "12 Aposteln" über den Kopf wuchs, wurde bereits nach einem Jahr 1878 eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Dießen gegründet, deren Hauptaktionäre das Kloster Andechs, Freiherr von Perfall aus Greifenberg, Herr Wagenbauer von Schloss Ried, der Bankier Landauer aus München und der Gastwirt und Brauer Schreyegg aus Stegen waren.

Die Herstellung einer Verbindung zwischen dem Bahnhof Grafrath und der Schiffslände in Stegen erwies sich als Existenzfrage für die Ammersee-Schiffahrt. So bestellte man bei der Münchner Lokomotivfabrik 1. A. Maffei 1879 einen Flussdampfer, der bereits im April 1880 nach dem Landtransport von München in Stegen in die Amper gelassen wurde. Dieser Transport ohne Tieflader und ohne geteerte Straßen war eine solche technische Leistung, dass der "Land- und Seebote" in jenen Tagen dazu schrieb:

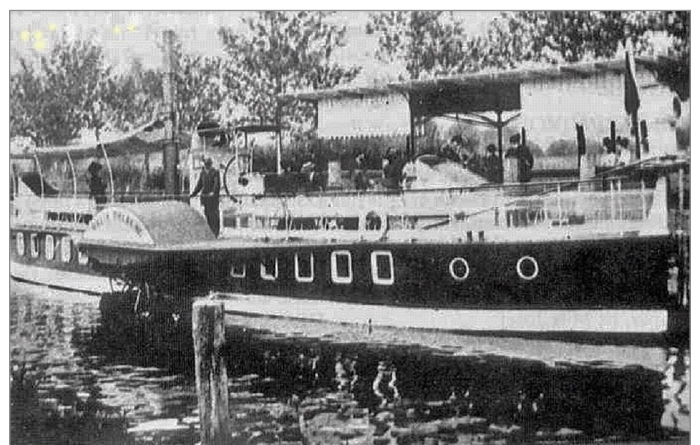
"Der Transport des Dampfers, welcher die Sommerfrischler auf dem Amperflusse von Grafrath an den Ammersee bringen wird, ist am verflossenen Samstag unter dem Anklange vieler Zuschauer vor sich gegangen. Der weite Weg von der Hirschau im Englischen Garten bis zur neuen Benediktuskirche an der Landsberger Straße in München war mit der Straßenlokomotive rascher zurückgelegt, als man anfänglich vermutete. Das etwa 90 Fuß lange Schiff, auf einem Wagen von colossaler Dimension ruhend, war Abends gegen 5 Uhr bis zur genannten Kirche verbracht worden. Dort wurde Haltstation gemacht und für die Weiterbeförderung des geschmückten eisernen Ungetüms kommen die Oekonomen von verschiedenen Ortschaften am Ammersee an die Burgfriedensgrenze, um das neue Verkehrsmittel von ihren eigenen Pferden an seinen Bestimmungsort ziehen zu lassen. Es wiegt 400 Zentner und ist auf ca. 200 Personen berechnet."

Am 10. Mai 1880 wird der Pendelverkehr zwischen Grafrath und Stegen am Ammersee mit drei Fahrten täglich aufgenommen. Das Schiff erhielt den Namen **Marie Therese**, damals die Gattin des Prinzen Ludwig und später die letzte Königin von Bayern. Die Bevölkerung sagte zu diesem Schiff jedoch schlichtweg „Reserl“ und schließlich nur noch „Mooskuh“. Die Bezeichnung "Mooskuh" kommt wahrscheinlich von einer Vogelart im Ampermoos, die bereits ausgestorben sein soll. Es handelt sich um eine Rohrdommelart, die man wegen ihrer Rufe, die an das Muhen einer Kuh erinnerten, "Mooskuh" nannte.

Die „Marie Therese“ war 24,5 m lang, hatte 70 cm Tiefgang und fasste 150 Personen, die sie mit 17 km/h nach Stegen beförderte. Sie war ein schlichter Glatdeckdampfer mit hohem Kamin und Sonnensegel für das Achterdeck der 1. Klasse. Der Steuerstand war offen und hatte ein Sprachrohr zum Maschinenraum. Die Schaufelräder waren damals bereits beweglich und tauchten - von einem Excenter geführt - immer senkrecht ins Wasser.

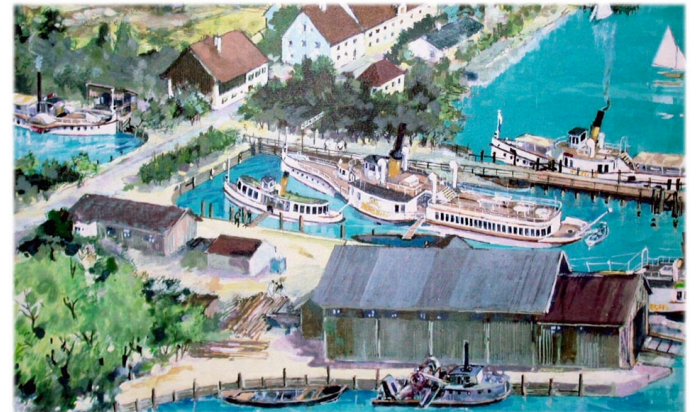


Der Bahnhof Grafrath, eröffnet 1873.
Ein Bild aus einer Zeit, in der es noch richtiges Bahnhofspersonal gab, in der man noch am Schalter Fahrkarten kaufen konnte und nicht einfach zu einem Automaten geschickt wurde.



DS **Marie Therese**, im Volksmund „Mooskuh“,
an der Schiffslände in Grafrath beim Gasthof "Dampfschiff"

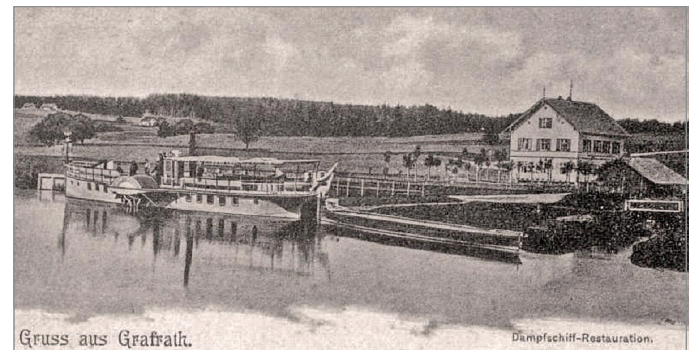
Das Anlegen und Umkehren in Stegen erfolgte unterhalb der heutigen Straßen- und Autobahnbrücke München-Landsberg. Wegen der starken Strömung der aus dem Ammersee kommenden Amper und der Windach waren die Anlegemanöver sehr schwierig. Deshalb wurde 1885 ein Stichkanal gebaut, der etwa auf der Höhe der Windachmündung begann und nach etwa 400 m kurz vor dem Hafenareal der Ammersee-Schifffahrt in einem großen Wendebecken endete. Beim Bau der neuen Bundesstraße 12 nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Stegener Flusslände zugeschüttet und ist heute der große Parkplatz vor dem Dampfersteg.



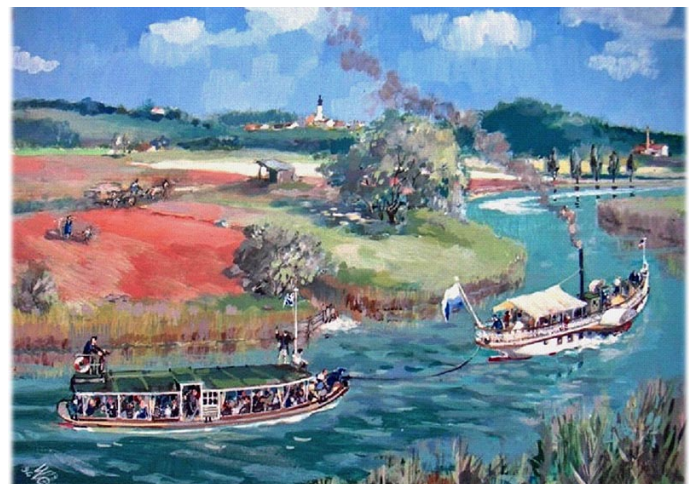
Der Hafen Stegen
(ganz links im Wendebecken;) **Marie Therese**,
(im Hafenbecken v.l.n.r.): „Schondorf“, „Gisela“, „Diessen“,
(im Vordergrund li.): ehem. **Ludwig**
Bild von Will von Gaessler

Vielleicht erhält jetzt der eine oder andere die Antwort auf die Frage, warum in Grafrath bei der Brücke über die Amper ein Schild steht, das auf die Gaststätte "Dampfschiff" hinweist. Ein eigenartiger Name für einen Biergarten, mag man denken. Nicht so, wenn man weiß, dass dies die Gegenstation ist, die wir heute noch sehen können. Viele der Besucher des Biergartens wissen bestimmt nicht, dass man bereits vor über 100 Jahren den Ausflug zum Ammersee hier bei einem kühlen Bier ausklingen ließ, bevor man zum Bahnhof hoch wanderte und den Zug zurück nach München bestieg.

Als auch die Mooskuh das Passagieraufkommen nicht mehr schaffte, wurde bei der Bootswerft Ringmaier in Dießen ein hölzerner Schleppkahn in Auftrag gegeben. Dieser fasste 150 Leute und wurde an schönen Wochenenden einfach mit einer 30 Meter langen Leine hinter die **Marie Therese** gehängt. Später kam ein eiserner Kahn dazu. Weil es in den 22 zum Teil sehr engen Kurven der Amper immer wieder Grundberührungen gab, wurden diese Kähne jeweils gesondert gesteuert.



Marie Therese an der Schiffslande Grafrath



Die **Marie Therese** mit dem Personenkahn im Schlepp auf dem Weg von Grafrath nach Stegen
Bild von Will von Gaessler

Wegen hoher finanzieller Verluste wurde in der Generalversammlung vom 15. Januar 1885 in Dießen die erst sieben Jahre alte Aktiengesellschaft aufgelöst. Der Maschinenfabrikant Ritter von Maffei bot 45.000 Mark als Ablösesumme und wurde so alleiniger Inhaber der Schifffahrt auf dem Ammersee und der Amper. Die Firma Maffei - damals schon führend im Lokomotiv, Schiffs- und Maschinenbau - ging sofort daran, die Sicherheit der Stege zu verbessern und das Wendebecken für die Amper-Schifffahrt auszubauen.

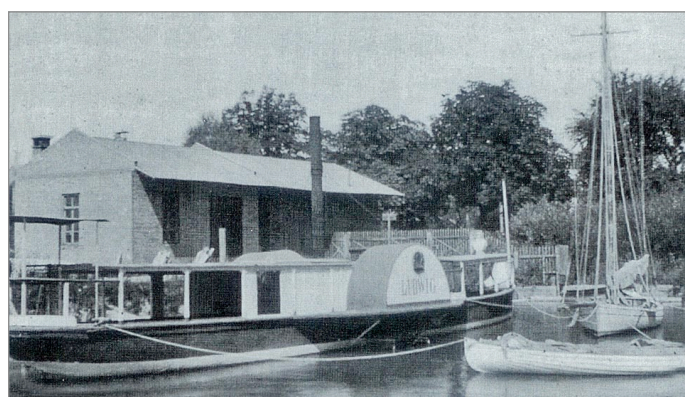
1887 kaufte Maffei ein königliches Schiff, den im Jahre 1857 als Privatdampfer gebauten **Tristan**. Nach dem Tode des Königs Ludwig II. am 13. Juni 1886 wollte dieses Schiff keiner mehr haben. Die **Tristan** kam im Oktober 1887 - von 8 Pferden gezogen - vom Starnberger See an die Amper. Verglichen mit den Yachten anderer Monarchen war die **Tristan** eher bescheiden, aber dennoch ein schönes Schiff. Sie war 18 m lang, mit großen Radkästen, in Grün und Gold gehalten mit weißen Schmucklinien und roten Rädern und Wasserpass. Sie hatte einen dünnen und hohen Kamin, auf dem Vorschiff einen Baldachin und hinten eine elegant ausgestattete Kajüte oder Halbsalon.

In Stegen angekommen, wurde dieses Dampfboot umgebaut - "entfeinert" sagte man damals - und umgetauft auf den Namen **Ludwig**. Für die nächsten 11 Jahre tat es nun Dienst auf der Amper als Schlepper für den zweiten großen Personenkahn und beförderte an Stelle von Majestäten nun bürgerliche Ausflügler an den Ammersee. Nach diesen 11 Jahren montierte man 1898 die Aufbauten ab und benutzte den Rumpf des einst so schönen Schiffes als Arbeitskahn. Kurz vor Ende des 2. Weltkrieges brauchte man sie noch einmal. Sie wurde mit geheimen U-Boot-Teilen beladen, die aus der U-Boot-Entwicklungsstelle der Kriegsmarine in Grafrath-Wildenroth stammten. Es handelte sich hier um ein Ein-Mann-U-Boot, das kurz zuvor angeliefert worden und noch in drei Kisten verpackt war. Mit dieser Ladung wurde sie zwischen Stegen und Schondorf im Ammersee versenkt. Um das Ende der **Tristan** gab es immer wieder Gerüchte. 1971 machte die Bildzeitung München auf mit der Schlagzeile: "Taucher holen König Ludwigs Lustschiff aus dem Ammersee."

Es war aber nichts und es ist nichts mehr zu holen. Was war geschehen? Auf der Suche nach einem abgestürzten Jagdflugzeug aus dem 2. Weltkrieg stießen Taucher der Inniger Bergungsfirma Schuster-Hain bereits 1951 auf das Wrack der **Tristan** und ihre Ladung. Dies geschah unter strenger Aufsicht durch die US-Army, die die U-Boot-Teile sofort auf bereit stehende LKW verladen und abtransportieren ließ. Einen Tag später wurde der Rumpf der **Tristan** im Auftrag der Bundesbahn ebenfalls gehoben und anschließend verschrottet.



Die königliche Privatjacht **Tristan** mit König Ludwig II im kleinen Hafen von Schloß Berg, gemalt von Erich Correns 1867 (Ansichtskarte von 1914)



Die zum Schlepper **Ludwig** umgebaute „Tristan“



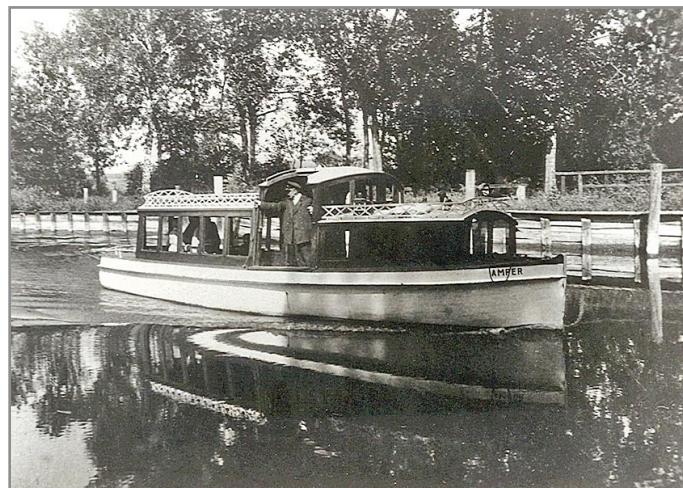
Der Lastkahn, ehem. Schlepper **Ludwig** nach der Bergung

Die Lücke, die die **Ludwig** (ex **Tristan**) im Jahre 1898 hinterließ, schloss man sehr schnell mit zwei Motorbooten. Die Boote wurden von der Firma Ringmaier in Dießen aus Holz gebaut, und zwar in den Jahren 1901 und 1902. Sie erhielten die wenig phantasievollen Namen **Motor I** und **Motor II** und jeweils einen Zweizylinder-Benzinmotor. Sie fassten 35 bis 50 Personen und liefen viele Jahre auf der Amper.



Motor II vor der Rasso-Kapelle in Grafrath

Motor II wurde erst 1930 von einem Boot abgelöst, das auf dem Tegernsee unter dem Namen **Max Josef** gefahren war und hier dann den Namen **Amper** erhielt. Offensichtlich war der Ammersee wohl so eine Art Sammelplatz für Boote, die man andernorts nicht mehr haben wollte.



Amper an der Schiffslände Stegen

Seit 1894 versah auf dem Ammersee das damals größte Schiff der Flotte, die **Gisela**, ihren Dienst. Weil die Gisela nach einer Prinzessin benannt war, fiel sie nach der Revolution 1918 in Ungnade und musste auf Weisung der Räteregierung umbenannt werden. Ab 1919 pflügte sie deshalb unter dem Namen **Augsburg** durch den Ammersee, ohne dabei jedoch ihre Schönheit und Würde einzubüßen. Insgesamt tat dieses Schiff 70 Jahre Dienst auf dem See. 1894 in Dienst gestellt befuhr sie den Ammersee bis 1963 und wurde ein Jahr später verschrottet. Zum Glück kann man sie aber heute noch als Modell im Deutschen Museum sehen.

Das Schicksal der **Gisela** ereilte auch die **Marie Therese**, die in **Wessobrunn** umgetauft werden musste. Sie war noch bis 1925 auf der Amper zu sehen und wurde dann abgelöst von dem Doppelschrauben-Schiff **Stegen** (Bild nächste Seite).

Der Apotheker Kolb aus Fürstenfeldbruck kaufte die alte **Wessobrunn**, taufte sie um auf **Johann VIII**, nahm die Schaufelräder ab und baute sie um auf einen Schrauben-Antrieb. 1930 kaufte der Arzt und Segler Dr. Manfred Curry aus Riederau das Schiff. Curry taufte das Schiff abermals um, und zwar auf den Namen **Tiger** und gab ihr eine Stromlinien-Form. Er richtete sie elegant ein und benutzte sie als eine Art Wohnschiff. Sie lag noch lange Jahre vor Riederau, bis Curry sie vor Kriegsbeginn in seinem eigenen Bootshaus einmottete und sie nie mehr ins Wasser brachte. 10 Jahre nach Currys Tod im Landsberger Krankenhaus wurde sie dann auf Verlangen der Behörden 1963 abgewrackt.

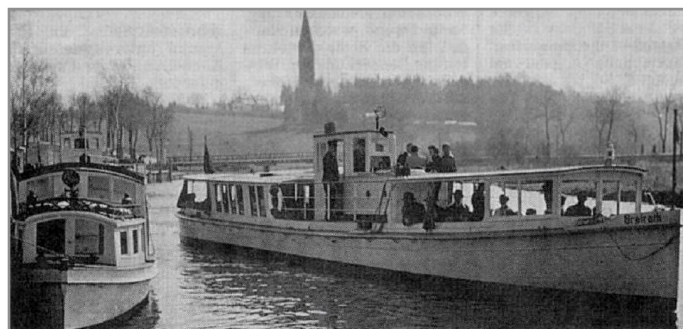


DS **Marie Therese**, 1918 umgetauft in **Wessobrunn** an der Schiffslände in Grafrath

1898 wurde die Bahnlinie Augsburg- Weilheim eröffnet und brachte den Bahnanschluss in die Orte Schondorf, Utting, Riederau und Dießen. Fünf Jahre später war die Ammerseebahn von Pasing nach Herrsching fertig. Diese Ereignisse brachten für die Ammersee-Schifffahrt zwar einen großen Aufschwung, auf der anderen Seite verlor dadurch aber die Amperschiffahrt von Grafrath nach Stegen immer mehr an Bedeutung. Von Maffei hatte noch versucht, die Führung der Ammerseebahn zu bewegen, den Endpunkt der Linie nicht nach Herrsching, sondern nach Stegen zu legen, was ihm aber nicht gelang. Er resignierte schließlich und überließ dem bayerischen Staat am 25. Juli 1907 die Werftanlagen, den Schiffspark und alle Gebäude für die Ablösesumme von 110.000 Mark. Die Verwaltung wurde übertragen auf die Bayerische Staatsbahn. Nach dieser Übergabe ging man gleich daran, die Ammersee-Schifffahrt durch ein umfangreiches Schiffbau-Programm rentabler zu machen.



Doppelschrauben-Schiff **Stegen**



MS **Amper** (links), dahinter MS **Stegen** und MS **Grafrath** (rechts) vor der Lände in Grafrath

Auf der Amper ruhte bereits seit Kriegsbeginn 1939 der Verkehr. Beide Schiffe, die **Stegen** und die **Grafrath**, lagen vertäut an der Grafrather Lände vor dem Gasthaus "Zum Dampfschiff". Nach dem Kriege wurden beide Boote verkauft an den Bayerischen Lloyd in Regensburg.

Was ist geblieben aus dieser Zeit, als man im Landkreis Fürstenfeldbruck noch mit dem Schiff die Amper befahren konnte?

In Stegen kann man noch den Stichkanal sehen, wenn man den Wirtschaftsweg an der Nordseite der Autobahn kurz vor der Amperbrücke entlang läuft. Der große geschotterte Parkplatz vor dem Dampfersteg gibt einen guten Eindruck von den Ausmaßen des ehemaligen Wendebeckens. An der ehemaligen Anlegestelle in Grafrath sind keine Spuren mehr zu finden. Aber geblieben ist das Wirtshaus "Dampfschiff", das uns heute noch an diese Zeit erinnert.



Quellen:

Archiv des Fördervereins Südbayerisches Schifffahrtsmuseum
Div. Jahrbücher des Fördervereins Südbayerisches Schifffahrtsmuseum
Gemeinde-Archiv Grafrath
Brucker Blätter 2007 (Band 19)

