



Auf der Doana möcht' i fahrn / Teil 2 Schifffahrt auf der oberen heimatlichen Donau

Dampfschiffahrt auf der oberen Donau¹

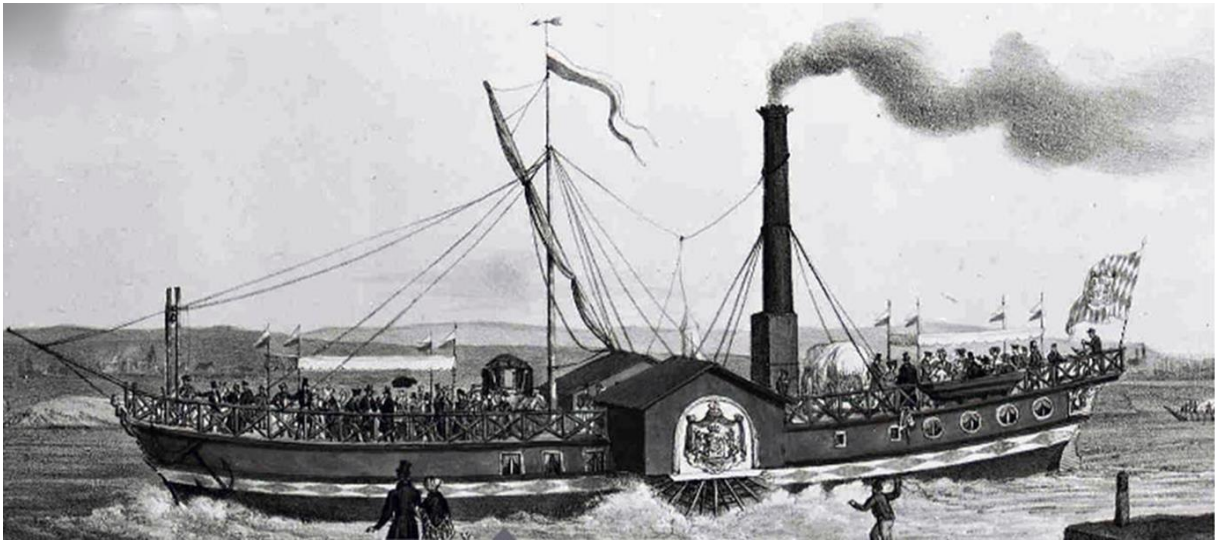


Abb. 1: Dampfschiff Ludwig I.

Während das erste österreichische Dampfschiff bereits 1830 zwischen Wien und Budapest auf der Donau verkehrte, ließ die Gründung der Bayerisch-württembergischen Donau-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft bis 1835 auf sich warten. 1837 erfolgten die Schiffstaufe und der Stapellauf von **Ludwig I.** in Regensburg mit anschließenden Probefahrten nach Linz und Donauwörth. Ein Jahr später, 1835, wurde der Liniendienst Regensburg – Linz aufgenommen. Die Fahrtdauer betrug 12 1/2 Std. abwärts bzw. 2 Tage aufwärts.

**Königlich Bayerische
Donau-Dampf-Schiffahrt**
zwischen Donauwörth und Linz
im Anschlusse an die Eisenbahn in Donauwörth und an
die österreichischen Dampfboote in Linz und Wien.
Fahrordnung für den Monat April 1851.
Von Donauwörth nach Regensburg jeden Tag ungeraden
Datums. Abfahrt Morgens 9 Uhr.
Von Regensburg nach Linz jeden Tag geraden Datums. Ab-
fahrt früh 5 Uhr. (207)

Eine Linie donauaufwärts bis nach Ulm einzurichten, scheiterte an den unzureichenden Wasserständen. Der Liniverkehr nach Donauwörth erfolgte 1850 und konnte ab 1851 durch die Anschaffung weiterer Dampfer täglich bedient werden. 1855 verfügt die Königlich-Bayerische-Dampf-Schiffahrt über elf Personenraddampfer, vier Remorqueure und 19 Schleppkähne.

Abb. 2: Anzeige der Königlich-Bayerischen-Donau-Dampf-Schiffahrt

¹ Benedikt v. Hebenstreit; Schifffahrt in Bayern, Dampferzeitung 3/09



Abb. 3: Dampfschiffverkehr unterhalb der Befreiungshalle

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

Donauausbaupläne nach 1900

Große Flussausbauvorhaben zur Schaffung eines süddeutschen Wasserstraßennetzes wurden nach dem 1. Weltkrieg nicht mehr weiter verfolgt. Die 1905 geplante Großwasserstraße zwischen Neu-Ulm und Saal parallel zur Donau, unter Umgehung des Donaudurchbruches bei Weltenburg, konnte sich nicht durchsetzen.² Auch die Initiativen zur Einrichtung einer Bayerischen Handelsflottille³ in den Jahren 1912 – 1924 scheiterten ebenso.



Abb. 4: Geplante Großwasserstraße im Bereich von Neuburg bis Saal

Touristenschiffe auf der heimatischen Donau

Die Kelheimer Fischer fuhren bereits 1907 Besucher des Klosters Weltenburg stromabwärts. Ihre Zillen mussten sie jedoch mit Muskelkraft donauaufwärts ziehen. 24 Kahnführer besaßen eine Lizenz zur Personenbeförderung.

² Eduard Faber; Denkschrift über die Verbesserung der Schiffbarkeit der bayerischen Donau und über die Durchführung der Großschiffahrt bis Ulm, 1905

³ Georg Huber; Schaffung einer Handelsflottille in Bayern in Akten der Stadt Neustadt a.d.D.



Abb. 5: Motorschiff Befreiungshalle I, Bj. 1925

1925 gründeten Fischer und Kahnführer aus Weltenburg und Kelheim die „Motorschiffahrtsgesellschaft Befreiungshalle, Kelheim/Donau“. Im gleichen Jahr befuhr das Motorschiff „Befreiungshalle I“, welches 120 Fahrgästen Platz bot, den Donaudurchbruch.



Wenn es die Wasserstände ermöglichten, fanden - vor dem Staufstufenbau bei Vohburg - sogar Ausflugsfahrten bis nach Ingolstadt statt.⁴

Abb. 6: Die Befreiungshalle in Ingolstadt gegenüber Klenezpark

U-Boote über die Autobahn auf die Donau

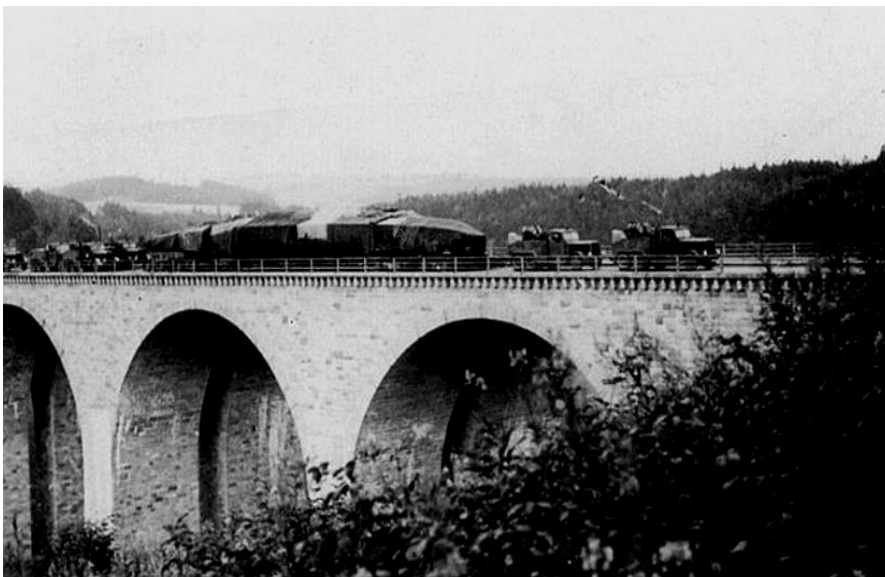


Abb. 7: U-Boot-Transport über die Reichsautobahn

Ab 1942 wurden U-Boote, Schnellboote und Kriegsmaterialtransporte auf der Donau von Ingolstadt zum Schwarzen Meer gebracht.

Die sechs U-Boote wurden von Kiel nach Dresden verfrachtet und von dort über die Reichsautobahn nach Ingolstadt transportiert und hier zu Wasser gelassen. Mit Schlepfern wurden diese dann bis nach Konstanz geschleppt.

⁴ Firmen-Chronik Stadler



Abb. 8: Die U-Boote werden in Ingolstadt zu Wasser gelassen

Die Feindfahrten dieser U-Boot-Flottille endeten abrupt im September 1944, als die sowjetische Armee in Rumänien einmarschierte – die Boote verloren ihren Heimathafen. U-9 wurde in Konstanz bei einem sowjetischen Luftangriff versenkt, U-18 und U-23 wurden von ihrer Besatzung vor der rumänischen Küste versenkt.

Den übrigen drei Booten gelang die Flucht bis vor die türkische Küste. Einen Ausbruch durch den Bosphorus ins Mittelmeer verbot die Marineführung, also blieb den Besatzungen keine Wahl: Sie versenkten ihre Boote vor der türkischen Küste.⁵

Den übrigen drei Booten

Schifffahrt heute



Heute befahren die Ausflugsschiffe verschiedener Reedereien nicht nur die Donaustrecke zwischen Kelheim und Weltenburg, sondern auch den Kanal durchs Altmühltal bis Berching.

Jährlich, meist im August, begeben sich Ulmer Schachteln auf die Reise nach Wien und passieren hierbei auch unsere heimatliche obere Donau.

Abb. 9: Ausflugsschiff im Donaudurchbruch



Abb. 10: Anlegestelle in Kelheim



Abb. 11: Ulmer Schachtel passiert Eining, August 2011

⁵ Spiegel Online v. 04.02.08 u. Donaukurier Ingolstadt am 08.02.08

Neustadt und die Donauschifffahrt



Abb. 12: Ansicht aus dem 16. Jahrhundert

Da unsere Heimatstadt nicht unmittelbar am Donafluße liegt, ist die Quellenlage über die Donauschifffahrt und deren wirtschaftliche Bedeutung, bezogen auf die Stadt Neustadt an der Donau, eher dürftig.

Dennoch hier eine kurze Zusammenfassung:

Einig: Donauüberfuhr

Hienheim⁶: Holzflößerei, teilweise bis Wien (1819, 1852/53)

Irnsing⁷: Schiffmeister Gruber verschifft „Wasserbauer“ zur Donauuferbefestigung aus den Steinbrüchen Marching (1851) und Großmehring (1863)

Marching⁸: Holzlande und Anlegestelle für Auswandererschiffe

Neustadt⁹: von 1253 bis 1290 Zolleinhebung bei Neustadt (Seligenstadt); verschwindet danach
Jährl. Import von Waren teils zu Wasser, teils zu Land für 2800 fl;
Export für 8478 fl Eichenbretter, Läden, und Kustauselholz nach Österreich und Ungarn auf der der Donau fortgeführt (1783)

Wöhr: Dampfer-Haltestelle;
ehemaliges Wirtshaus (bis 1828 stadteigen) Katasterbezeichnung „Bruckzollhaus“ und dann „Schöf-Wirt“ (= Schiffwirt)¹⁰

Neustadt a.d.Donau, 30.03.2013
Eduard Albrecht,
Städtischer Heimatpfleger

⁶ Handbuch des Königreiches Bayern

⁷ Ortschroniken Marching und Großmehring

⁸ Reisebericht eines Russlandauswanderers von 1817

⁹ Baumgartner, Beschreibung der Stadt und des Gerichtes Neustadt an der Donau; S. 123/124, S. 125/126

¹⁰ Ritzinger, Zur alten Geschichte von Neustadt a.D., Wöhr, S. 5