

### Die Fahrten der bayerischen Regenten auf Binnenseen vom 15. bis zum 19. Jahrhundert

Kleinschroth, Adolf

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kleinschroth, A. (1986). Die Fahrten der bayerischen Regenten auf Binnenseen vom 15. bis zum 19. Jahrhundert. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 9, 97-116. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52572-8>

#### Nutzungsbedingungen:

*Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.*

*Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.*

#### Terms of use:

*This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.*

*By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.*

# DIE FAHRTEN DER BAYERISCHEN REGENTEN AUF BINNENSEEN VOM 15. BIS ZUM 19. JAHRHUNDERT

VON ADOLF KLEINSCHROTH

## 1. Einführung

Die Schifffahrt zur Repräsentation der Regenten hat ihren Ursprung im Mittelmeerraum. Besonders in der Republik Venedig wurde dieser Brauch gepflegt. Seit dem 13. Jahrhundert fand hier alljährlich die Ausfahrt des Dogen auf einem goldenen Schiff, dem BUCINTORO bzw. BUCENTAUROS, statt. Mehrfach wurde dieses prunkvolle Fahrzeug erneuert. Auch jenseits der Alpen war das Fest bekannt und wurde in abgewandelter Form nachgeahmt.

Da Bayern keinen Zugang zum Meer hatte, wandte man sich hier zunächst den Binnenseen zu. Später fanden die Prunkfahrten der Regenten auch auf künstlichen Wasserstraßen in unmittelbarer Nähe ihres Regierungssitzes statt.<sup>1</sup> Während die Fahrten auf den Flüssen in erster Linie für Reisen durchgeführt wurden, war die Schifffahrt auf den Seen und auf den Kanälen vorrangig für die Repräsentation gedacht.

Umfangreiche Untersuchungen über die Schifffahrt der bayerischen Herrscher wurden von Alois Mitterwieser<sup>2</sup> und später von Gerhard Schober<sup>3</sup> vorgenommen. Speziell mit dem bayerischen BUCINTORO befaßte sich Henry Simonsfeld.<sup>4</sup> In jüngster Zeit wurde im Rahmen des dritten Seminars »Geschichtliche Entwicklung der Wasserwirtschaft und des Wasserbaus in Bayern« über den genannten Themenbereich referiert.<sup>5</sup> Der hier vorliegende Bericht entspricht im wesentlichen den über die Binnenseen gemachten Ausführungen.

## 2. Anfänge der Prunkschifffahrt auf dem Starnberger See zur Zeit der Renaissance

Der Residenzstadt München am nächsten gelegen ist der Starnberger See, früher auch Würm-See genannt (siehe auch Abb. 24). Das Schloß in Starnberg war schon seit dem 13. Jahrhundert im Besitz des bayerischen Herrscherhauses. Von der Mitte des 15. Jahrhunderts an diente das Schloß den Herzögen als Sommerresidenz. Aus jener Epoche stammen auch die ersten Zeugnisse der Prunkschifffahrt. Es war die Zeit der frühen Renaissance. Die neue Geisteshaltung fand unter dem Herzog Albrecht IV. (reg. 1465–1508) am Hof Eingang. Dieser Regent hatte als erster eigene Schiffe auf dem Starnberger See. Die Nachrichten darüber sind allerdings nur lückenhaft. Abbildungen der Schiffe existieren nicht. Den besten Aufschluß geben erhaltene Hofzahlungsrechnungen.<sup>6</sup>

Im Jahre 1498 ist erstmals eine Schiffshütte des Herzogs bei Starnberg in alten Aufzeichnungen erwähnt. Das Haus wurde schon früher gebaut, da es sich in dem Dokument um ausgeführte Reparaturen handelt. Ein Jahr später wurde für den Regenten ein neues Schiff vom Tegernsee nach Starnberg transportiert. Aus dem Jahr 1504 ist sogar der Bau von sieben Booten bekannt. Sie wurden bei Aufkirchen hergestellt und nach Starnberg gebracht. Diese Schiffe müssen aber

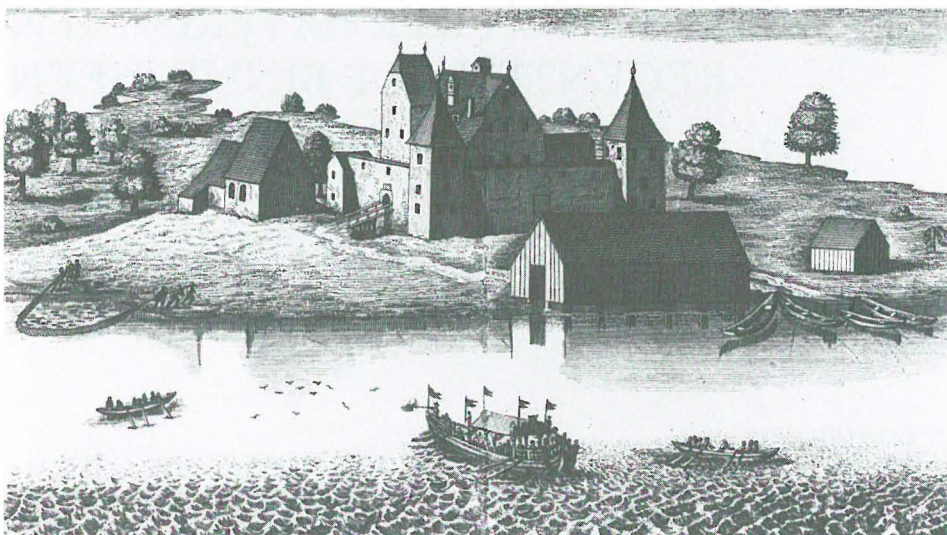


Abb. 1 Prunkschiff auf dem Wörthsee vor dem Schloß Wörth. Ausschnitt aus einem Kupferstich von Michael Wening aus dem Jahre 1701. (Aus: Wening: *Historico Topographica Descriptio*, 1. Teil)

nicht unbedingt Prunkfahrzeuge gewesen sein. Nichts ist über Größe und Ausstattung der Schiffe dieses bayerischen Herrschers bekannt.

Aus der Zeit seines Nachfolgers, Herzog Wilhelms IV. (reg. 1508–50), ist nur erhalten, daß im Jahre 1542 ein neues Schiff am Tegernsee gebaut und nach Starnberg geliefert wurde. Das Boot hatte 16 Ruder, was auf eine stattliche Größe schließen läßt.

Nachdem Herzog Albrecht V. (reg. 1550–79), der sich als typischer Renaissancefürst gebärdete und als Kunstfreund und Verschwender in die Geschichte einging, an die Regierung gekommen war, ließ er sofort ein neues großes Schiff anfertigen. Dem Zeitgeschmack entsprechend, erfolgte eine Bemalung. Ferner ist überliefert, daß im Jahre 1555 neue Boote entstanden sind. Außerdem wurden 1560 drei große Schiffe aus Lärchenholz gefertigt. Diese drei Boote dürften identisch sein mit denen, über welche der Geograph Philipp Apian berichtet, daß sie beim Schloß Possenhofen entstanden sind und mit Masten und Segeln ausgerüstet waren. Die Schiffe glichen Fahrzeugen, die in Venedig verwendet wurden. Solche Boote waren damals auf dem Starnberger See noch unbekannt. Der Autor ist auch etwas skeptisch und meint, daß die Schiffe wegen der Enge des Sees und wegen der Untiefen hier nicht eingesetzt werden können.

Aus dem Jahre 1556 liegt eine Abrechnung über Ausbesserungsarbeiten an drei Schiffen vor. In diesem Dokument wird erstmals der Begriff »Leibschiff« für das Fahrzeug des Herrschers verwendet. Die anderen beiden Boote werden als »Silberschiff« und »Edelleutschiff« bezeichnet. Ebenso war eine Gondel zu streichen. Im Jahre 1570 wurde mit dem Bau eines neuen Leibschiffes begonnen. Es war 23 m lang und hatte 36 Spanten. Das 9,5 m lange Dach ruhte auf 34 gedrechselten Eichensäulen. Zur Fortbewegung wurden 42 Ruder vorgesehen. Die Bemalung war grün in grün mit Rosen und Laubwerk. Ein goldener Löwe mit Wappen, drei goldene Kugeln sowie ein Sittich und ein Storch werden als Verzierung erwähnt. Ferner entstand im selben Jahr eine kleine Gondel. Ein gewisse Vorstellung über das Aussehen der Schiffe aus jener Zeit kann vielleicht durch das Bild eines Prunkschiffes auf dem Wörthsee gewonnen werden (Abb. 1). Zwar ist die Darstellung erst in späterer Zeit entstanden, doch dürfte man in diesem Winkel des Landes dem Zeitgeschmack etwas nachgestanden haben. Es wäre sogar denkbar, daß die ausgedienten Schiffe des Hofes hier noch Verwendung fanden.

Es existieren auch Aufzeichnungen über Fahrten, die Albrecht V. auf dem Starnberger See teils mit Familienangehörigen, teils mit ausländischen Gästen unternahm. Dabei geriet der Herzog einmal in einen so heftigen Sturm, daß er die Maria von Altötting anrief und in Erfüllung seines Gelübdes ihr 1571 reiche Geschenke machte, die noch erhalten sind. Auch im Jahre 1575 erlebte die herzogliche Flotte ein Unwetter auf dem See. Trotz Hagelschlags kamen jedoch alle Beteiligten wieder heil an Land.

Auch der Thronfolger, Herzog Wilhelm V. (reg. 1579–97), hielt sich gerne am Starnberger See auf und empfing dort seine auswärtigen Gäste. Selbstverständlich waren diese Aufenthalte stets mit großen Festen verbunden. Aus dem Jahre 1595 gibt es ein Verzeichnis der damals bei Starnberg liegenden neun Schiffe des Regenten. Es werden das Leibschiff, das Abortschiff, das Silber-, das Küchen- und das Kellerschiff, das Edelleut- und das Frauenzimmerschiff, eine Gondel und schließlich eine kleine weiße Gondel erwähnt.

Der nächste bayerische Regent, Maximilian (reg. 1597–1651), der zunächst Herzog und seit 1623 Kurfürst war, hatte für Vergnügungsfahrten wenig über. Er verkörperte einen nüchternen Herrscher, er war machthungrig und löste schließlich auch den Dreißigjährigen Krieg aus. Unter seiner Regierung erlitt die höfische Schifffahrt einen gewaltigen Einbruch. Doch fand auch in dieser Zeit eine Renovierung des Schiffsparks statt. Aus dem Jahre 1607 ist eine Fahrt mit 13 Schiffen zusammen mit dem nachmaligen Kaiser Ferdinand II. bekannt. 1608 werden eine Wallfahrt nach Aufkirchen und eine Fahrt nach Schwaiganger erwähnt. Man benutzte dabei soweit als möglich das Schiff. Aus den Jahren 1610 und 1620 sind Rechnungen über die Renovierung der Schiffshütten und der Stege erhalten. Während des Dreißigjährigen Krieges sollen die Schiffe zum Teil von den Schweden, als diese 1632 in München waren, verbrannt worden sein. Erst 1642, als die Kaiserwitwe in München erwartet wurde, ließ man ein neues Leibschiff und eine Gondel anfertigen. Doch in dem vom Krieg zerstörten Land fehlte zunächst noch jegliche Bereitschaft für große Seefeste.

### 3. *Der bayerische BUCINTORO mit seiner Begleitflotte und die Chiemseeschiffe während der Barockzeit*

Mit dem Regierungsantritt von Kurfürst Ferdinand Maria (reg. 1651–79) kam wieder Leben auf den Starnberger See. Er war bereits mit 15 Jahren Regent und hatte die Italienerin Enrietta Adelaide von Savoyen zur Frau. Die Regierungsgeschäfte führte zunächst noch seine Mutter, die mit ihren Kindern jedes Jahr an den Starnberger See fuhr, wobei Jagdausflüge und Wallfahrten per Schiff unternommen wurden. Ferdinand Maria war mit dem Wasser engstens verbunden. Er zeichnete sich als guter Schwimmer aus und liebte die Entenjagd. Bei seinen Reisen benutzte er stets, soweit möglich, den Wasserweg. Als im Jahre 1662 ein männlicher Thronfolger (Max Emanuel) geboren wurde, sah sich das Herrscherpaar in der Begründung einer neuen Ära der Großmachtpolitik bestätigt. Nun glaubten der Kurfürst und seine Frau, daß ihre Nachkommen die Führung des Reiches übernehmen werden. Es setzte eine gewaltige Bautätigkeit insbesondere in der Metropole ein.

Vor allem die Kurfürstin Enrietta Adelaide, die aus Turin in den kalten Norden kam, war eine typische Vertreterin des Barock. Sie liebte den Prunk und die rauschenden Feste. Auch zog sie viele italienische Künstler an den Hof nach München. Sicher gab sie den entscheidenden Anstoß zum Bau des bayerischen BUCINTORO, der alle bisher auf dem Starnberger See gewesenen Schiffe übertreffen sollte.

Im Dezember des Jahres 1662 wurde mit der Errichtung des Prachtschiffes begonnen. Die Fertigstellung dauerte bis Juli 1664. Durch die weitgehend erhaltenen Hofabrechnungen sind heute auch Einzelheiten über den Bau bekannt. Den Entwurf für das Schiff fertigte der aus Venedig stammende Baumeister Francesco Santurini an, der auch die Bauleitung übernahm. Er hatte bereits in München u.a. ein Opernhaus errichtet. Ihm standen mehrere italienische und deutsche Zimmerleute zur Seite. Zunächst entstand eine Werkhütte, die später in ein Bootshaus umgebaut

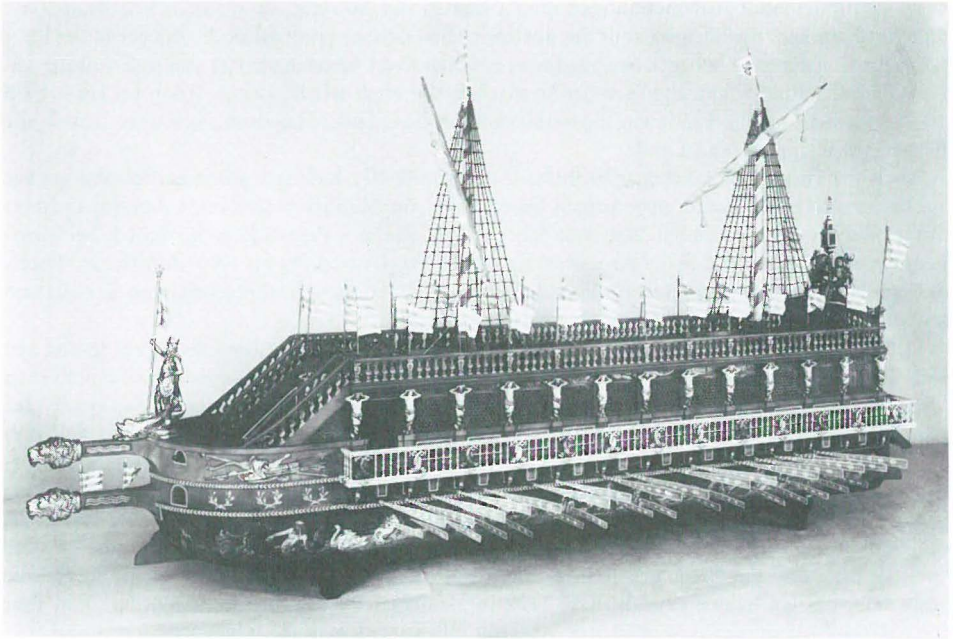


Abb. 2 Modell des bayerischen BUCINTORO (M. 1:20), aus der Zeit um 1910. Dauerleihgabe des Deutschen Museums an das Heimatmuseum Starnberg. (Deutsches Museum, München)

wurde, dann der Schiffskörper. Nach dem Stapellauf im Juni 1663 begannen die Schreiner- und Bildhauerarbeiten. Schließlich wurden die Ölbilder und das Mobiliar erstellt sowie Takelage, Segel, Fahnen, Anker, Pumpen, Laternen usw. angebracht. Auch zwei Kanonen erhielten an Bord einen Platz. Auf dem Vordeck war sogar ein Zierbrunnen mit hoher Fontäne eingebaut.

Der schwimmende Palast hatte eine Länge von etwa 30 m, eine Breite von 7,5 m und eine Höhe von 5 m. Zwei Mastbäume mit Rahsegeln und insgesamt 80 Ruder wurden für die Fortbewegung vorgesehen. Dabei waren die Ruder in zwei Etagen angeordnet. Die Ruderlänge betrug 8,8 bzw. 3,5 m. Später verringerte man die Zahl der Ruder auf zwei mal 32 Stück, um zusätzlich Kanonen als Ballast unterzubringen. Es fanden dann 16 Geschütze auf dem Schiff Platz. Der Schiffsboden war relativ flach. 450 Spanten bildeten das Gerippe des Rumpfes. Das Schiff war in drei Stockwerke gegliedert. Zu unterst saßen die Ruderer. Darüber befand sich die sogenannte »bel etage« mit den Passagerräumen. Hier gelangte man vom Heck aus über kurze Treppen in zwei Kabinette. Diesen schloß sich das Zimmer des Kurfürsten an. Vorne war das große Tafelzimmer, von dem aus man auf das offene Vordeck treten konnte, wo sich der erwähnte Springbrunnen befand. Von hier führten zwei Treppen zum offenen Obergeschoß, das für Musikkapellen, Diener und Matrosen sowie für den Steuermann gedacht war. Auf beiden Seiten und am Heck des Schiffes befanden sich auf der Höhe der Hauptetage balkonartige Altane, die als Aussichtsplatz dienten und auch für das Personal geeignet waren, um rasch die Herrschaften bedienen zu können (Abb. 2). Als Grundfarbe des Schiffes wurde blau gewählt. Die Aufbauten waren reich mit Schmuck versehen. An der unteren Etage verzierten Gemälde den Schiffskörper.

Durch die flache Bauweise und die relativ hohen Aufbauten war das Schiff aber nicht besonders seetüchtig. Vor allem bei starkem Wind traten Probleme auf. Mit dem nachträglichen Einbau von Kanonen im Unterdeck versuchte man später zwar die Schwimmstabilität zu erhöhen, doch konnten die Segel nur bei leichtem, achterlichem Wind gesetzt werden. Bei starkem Wind

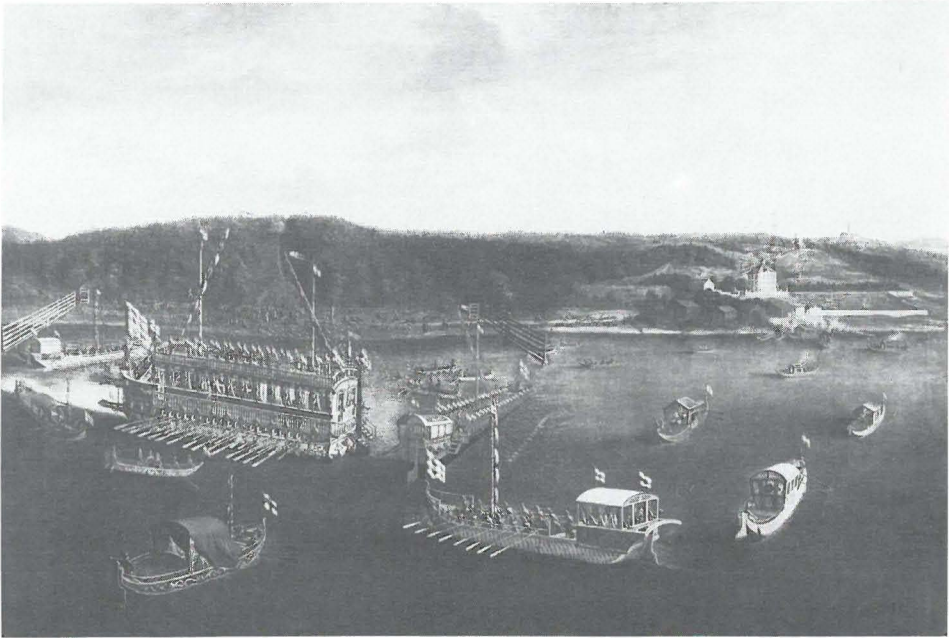


Abb. 3 *Der BUCINTORO und die Begleitschiffe bei einer Hirschjagd vor Schloß Berg. Gemälde von Ignaz Bidermann, etwa aus dem Jahre 1720. (Kurpfälzisches Museum, Heidelberg)*

war es sogar erforderlich, die Anker zu werfen. Einmal wurde der BUCINTORO so stark abgetrieben, daß die Kurfürstin Enrietta Adalaida aus Seenot gerettet werden mußte. In erster Linie stellte das Schiff ein schwimmendes Lustschloß dar, das in Deutschland nicht seinesgleichen hatte. Insgesamt sollen sich etwa 300 Personen bei den Ausfahrten auf dem Schiff aufgehalten haben. Die Besatzung bestand aus einem Steueremann, der zugleich Kapitän war, aus sechs Matrosen und 120 Ruderern, wobei die kurzen Ruder von einem, die langen von zwei Mann zu bedienen waren.

Die Abmessungen des bayerischen BUCINTORO entsprachen in etwa denen seines venezianischen Vorbildes, das 1605 gebaut wurde. Doch der venezianische BUCINTORO hatte keine Segel und nur zwei Etagen. Das Hauptgeschoß bildete ein einziger Raum. Auch war die Funktion des Schiffes eine andere. In Venedig wurde das goldene Prachtschiff nur einmal im Jahr nach strenger Zeremonie verwendet. Der bayerische BUCINTORO diente dagegen jeder Art von höfischen Festivitäten. Einmal mußte er zu Familienfeiern, das andere Mal zu Staatsempfängen bereitstellen. Es wurde an Bord gegessen, getrunken, getanzt und gefeiert, eine Hirschjagd oder ein Feuerwerk beobachtet (Abb. 3). Das Prunkschiff wurde im Laufe der Zeit mehrfach ausgebessert und überholt. Nach 95 Jahren Einsatz war es schließlich in einem so schlechten Zustand, daß man es im Jahre 1758 abwrackte. Die besten Kunstwerke wurden herausgenommen und sind zum Teil noch erhalten.

Ähnlich wie der Herrscher in der Zeit des Absolutismus, der ja die Staatsidee zur Barockzeit darstellte, stets von Trabanten umgeben war, so fuhr auch der BUCINTORO niemals allein auf dem Starnberger See (Abb. 4).<sup>7</sup> Die Begleitschiffe hatten unterschiedliche Größen und verschiedene Entstehungszeiten. Das größte und zugleich eleganteste war die sogenannte »Rote Galeere«. Sie wurde 1668 ebenfalls unter der Leitung von Santurini gebaut. Das Boot war 23,5 m lang, hatte einen Mast mit Rahsegel und anfänglich 40 Ruder, die später etwas reduziert wurden. Ferner war es als einziges Begleitschiff mit Kanonen ausgerüstet. Besonders das weit nach

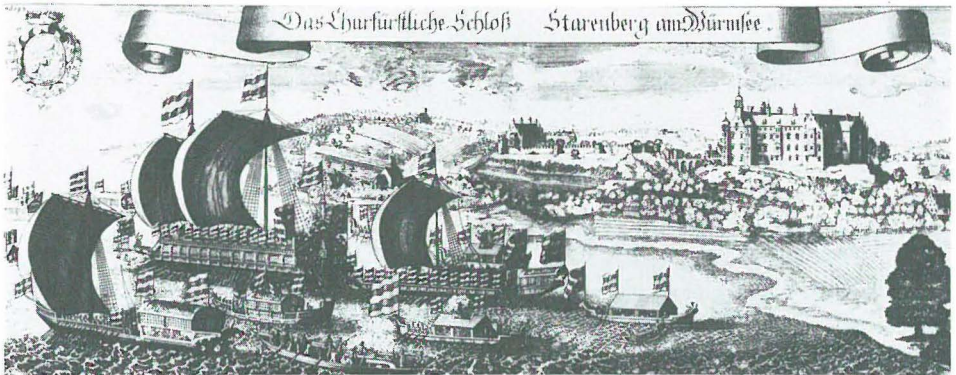


Abb. 4 *Der BUCINTORO und die Begleitschiffe bei der Ausfahrt vor Schloß Starnberg. Kupferstich von Michael Wening aus dem Jahre 1701. (Aus: Wening: Historico Topographica Descriptio, 1. Teil)*

hinten gezogene Kabinett verrät deutlich, daß auch die »Rote Galeere« nach venezianischem Vorbild gebaut war. Sie wurde zusammen mit dem BUCINTORO im Jahre 1758 abgebrochen.

Zwei etwas kleinere Boote waren das »Kammerherrenschiff« und das »Leibjagdschiff«. Auch bei diesen lag das Kabinett im hinteren Teil des Schiffskörpers. Ersteres Boot war 17,5 m lang und 3 m breit. Es hatte ein Segel und ursprünglich 30 Ruder. Das Schiff stammte noch aus der Zeit Maximilians und wurde mehrfach umgebaut. Im Jahre 1716 mußte das Boot erneuert werden. Schließlich erhielt es 1760 eine Galionsfigur und war bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts unter dem Namen LÖWE im Einsatz. Das zweite Schiff war 15,5 m lang und 2,5 m breit und wurde 1665 gebaut. Nach dem Abbruch des BUCINTORO diente es als Leibschiiff und fuhr später unter dem Namen HIRSCH ebenfalls bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts auf dem See. Beide Boote waren in den Landesfarben gestrichen, wobei die Schiffskörper ein Rautenmuster trugen.

Einen wesentlich kleineren Schiffstyp stellten die Gondeln dar. Sie hatten eine Länge von 10 bis 12 m und eine Breite von 1,5–1,8 m. Das meist unverglaste Kabinett lag in der Mitte des Schiffes; zwei bis drei Ruderpaare waren vor diesem, der Steuermann stand hinter ihm. Nur wenige besaßen einen Mast. Es gab die »Pössenhofener Gondel«, noch aus der Zeit von Maximilian, die »Rote Gondel«, die »Grüne Gondel«, die »Haarfarbene Gondel«, welche alle unter Ferdinand Maria gebaut wurden, und die »Blaue Gondel« mit verglastem Kabinett aus der Zeit von Max Emanuel. Auch diese Schiffe waren einzig für die Vergnügungsfahrten der Angehörigen des Hofes und für Staatsgäste bestimmt.

In der Bauart ähnlich, doch wesentlich einfacher ausgestattet waren die Nuttschiffe. Es gab mehrere Küchenschiffe von zum Teil beachtlicher Größe. Sie hatten eine Länge bis zu 20 m und eine Breite bis zu 3 m. Der Rauch des Herdfeuers konnte über eine Öffnung im Dach abziehen. Ferner beförderte das »Kellerschiff« die Weinfässer und das »Silberschiff« das wertvolle Tafelgeschirr. Alle Boote hatten ein Schindeldach und waren in der Regel rot oder rotbraun gestrichen. Die sogenannten »Farmschiffe«, von denen es zweitweise auch mehrere gab, waren reine Transportfahrzeuge, beispielsweise für die Anker, für das Mobiliar, für das Brennholz oder auch für eine Schrotkanone zur Entenjagd. Sie waren meist unbemalt und hatten keine Aufbauten. Schließlich sei noch die kleine Notdurftgondel erwähnt, über deren Aussehen jedoch nichts bekannt ist.

Auch waren stets einige Einbäume im Verband der kurfürstlichen Lustflotte, wie sie genannt wurde, eingesetzt. Sie dienen als Verbindungskähne zwischen den großen Schiffen oder als Boote der Jäger und Treiber bei einer Seejagd. Später wurden noch zwei sogenannte »Fisaler« gebaut (siehe auch Abb. 11). Das waren Boote von der Form einer venezianischen Gondel, nur etwas größer. Diese Schiffe mußten von drei bis vier Mann stehend gerudert werden und waren relativ schnell.

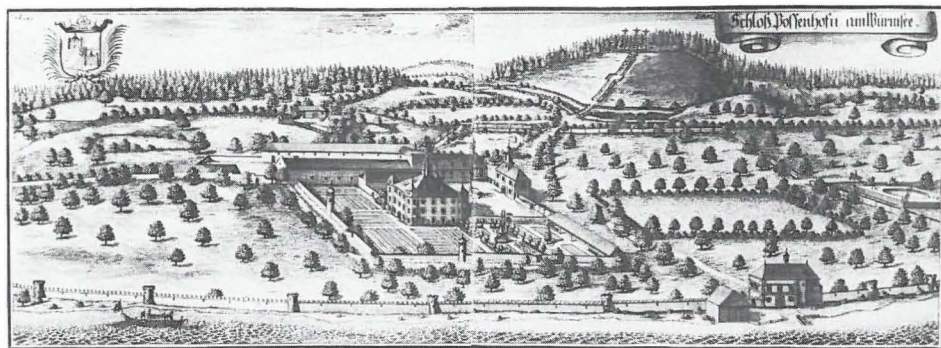


Abb. 5 *Schloß Possenhofen von der Seeseite aus. Kupferstich von Michael Wening aus dem Jahre 1701. (Aus: Wening: Historico Topographica Descriptio, 1. Teil)*

Um die Feste besonders prächtig gestalten zu können, war es erforderlich, weitere Besitzungen am Ufer des Starnberger Sees zu erwerben. Im Jahre 1668 kaufte der Kurfürst das Schloß Possenhofen (Abb. 5), 1676 das Schloß Berg und schließlich zwei Jahre später das Schloß Kempfenhausen. Somit hatte man den entsprechenden Rahmen für die Veranstaltungen auf dem See und konnte die Ausfahrten unterbrechen oder auch frische Speisen und Getränke zu den Prunkschiffen bringen lassen.

Die Bootshütten für die kurfürstliche Flotte standen an der Mündung des Georgenbaches bei Starnberg (Abb. 6). Die große Hütte war für den BUCINTORO und für die Rote Galeere bestimmt und hatte eine Länge von etwa 60 m. Die anderen Schiffe waren in drei weiteren

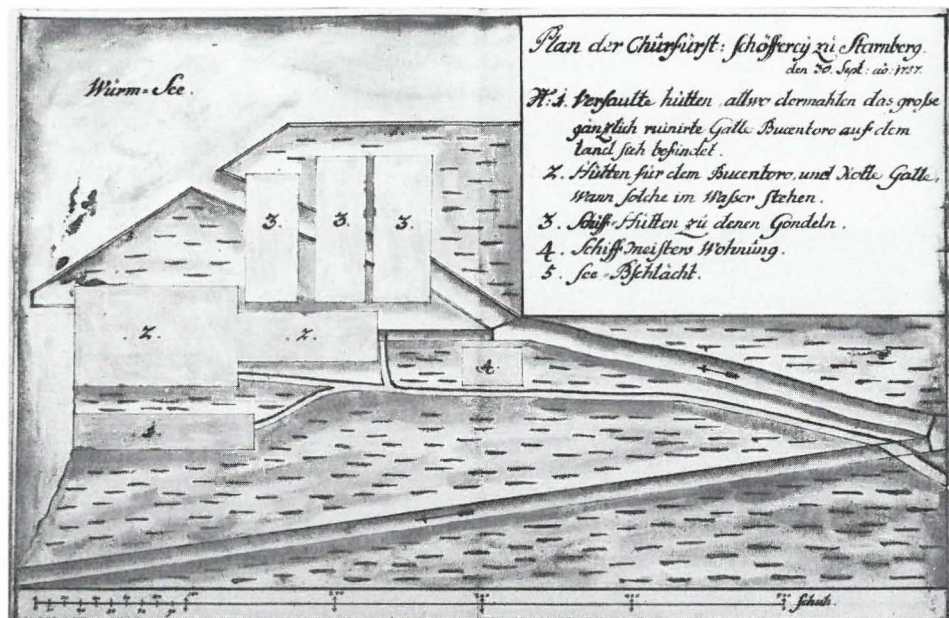


Abb. 6 *Lageplan der Schiffshütten von Starnberg. Kolorierte Zeichnung aus dem Jahre 1757. (Bayerisches Hauptstaatsarchiv, München, Gl. Fasz. 3787)*





Abb. 7 *Schiffsmeisterhaus in Starnberg, erbaut im Jahre 1724*

Schuppen untergebracht. Später, als die beiden großen Schiffe nicht mehr existierten, reduzierte man die Zahl dieser Schuppen zunächst auf zwei, dann auf einen. Die BUCINTORO-Hütte wurde 1803 durch einen Neubau ersetzt. Ferner stand das Wohnhaus des Schiffsmeisters im Areal der Bootshütten (Abb. 7). Wie aus dem Plan zu erkennen ist, wurde der Bachlauf in die einzelnen Bootshäuser geleitet. Dies hatte aber den großen Nachteil, daß bei Hochwasser vom Bach mitgeführter Schlamm und Geröll abgelagert wurden und so die Schiffe manchmal im Morast festsaßen. Später entstand deshalb ein Umleitungsgerinne, in dem der Bach bei starker Wasserfüh-

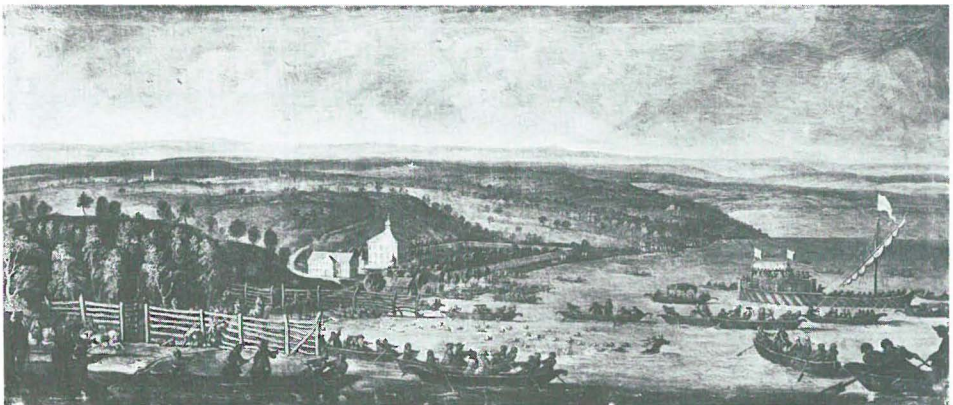


Abb. 8 *Hirschjagd bei Schloß Berg. Gemälde von Ignaz Bidermann aus dem Jahre 1727. (Bayerisches Nationalmuseum, München)*

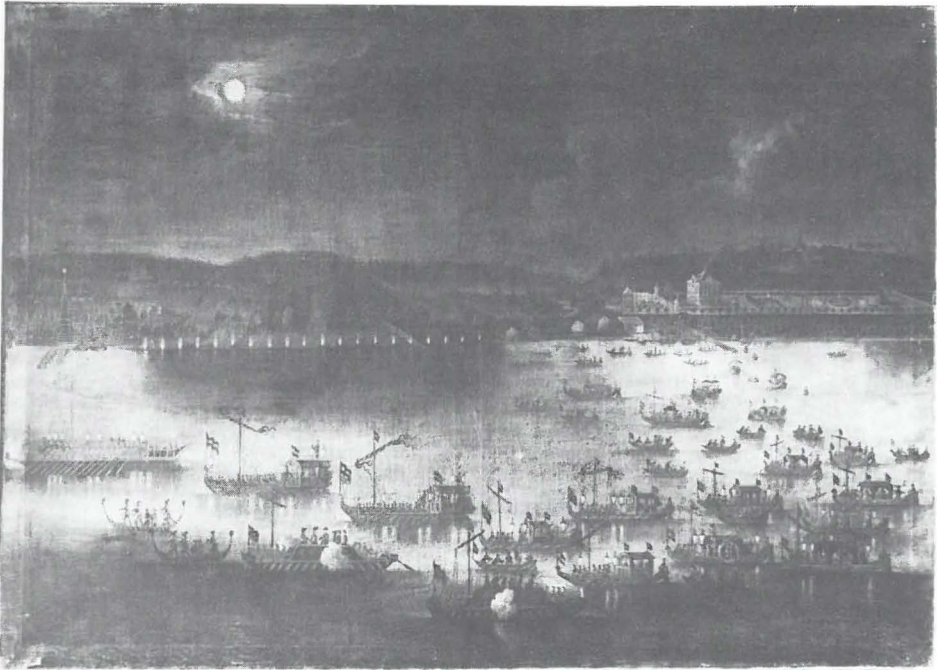


Abb. 9 *Kurfürstliche Flotte ohne BUCINTORO mit mehreren Gastschiffen bei einem nächtlichen Seefest vor Schloß Berg. Gemälde von Ferdinand Bidermann aus dem Jahre 1752. (Kurpfälzisches Museum, Heidelberg)*

rung ablaufen konnte. Auch bei den Schlössern Berg und Possenhofen befanden sich Schiffshütten. Sie waren wohl in erster Linie für die Nutzfahrzeuge der Flotte des Herrschers bestimmt.

Der BUCINTORO und seine Begleitschiffe waren stets der Mittelpunkt der großen Feste, die auf dem Starnberger See mehrfach im Jahr abgehalten wurden. Diese dauerten manchmal mehrere Tage und waren oft mit einer Hirschjagd verbunden (Abb. 8). Bei diesen Gelegenheiten befanden sich etwa 500 Personen auf dem Wasser. Zum Teil nahmen auch Prunkschiffe von anderen Adelshäusern und von Klöstern, die am See lagen, an den Ausfahrten teil (Abb. 9). Enrietta Adelaida schrieb an ihre Mutter, daß die Feste auf dem BUCINTORO das Schönste in ihrem Leben darstellen. Den Höhepunkt erreichten die Festivitäten unter Kurfürst Max Emanuel (reg. 1679–1726) und dessen Sohn Karl Albrecht (reg. 1726–1745). Dabei wurde in dieser Zeit auch noch das Kanalsystem für die Vergnügungsschiffahrten in der Umgebung von München gebaut.<sup>8</sup> Beide Herrscher wollten damals ihr Ansehen verbessern. Vor allem letzterer mußte zeigen, daß er das höchste Amt im Reich würdevoll repräsentieren kann. Leider war es ihm aber nicht mehr möglich, nachdem er 1742 zum Kaiser (Karl VII.) gewählt worden war, seine Wasserfeste fortzuführen, sondern er mußte dann die Zeit weitgehend im Exil in Frankfurt zubringen. Als er in seinem Todesjahr wieder München einnahm, war er bereits ein kranker Mann.

In der Zeit des Barock wurden auch für den Chiemsee Prachtschiffe gebaut. Das erste war aus Fichtenholz und wurden 1670 fertiggestellt. Es hatte eine Länge von 22 m und war mit Delphinen und anderem Zierat reich geschmückt. Das Boot hielt aber nur sechs Jahre der Witterung stand. Im Jahre 1676 wurde das Leibschiff neu aus Lärchenholz erstellt. Es war dann 20 m lang und 4 m breit und besaß 14 Ruder sowie ein Segel. Das Kabinett wurde vom alten Boot übernommen. Die Form muß der des Kammerherren- bzw. des Leibjagdschiffes von Starnberg

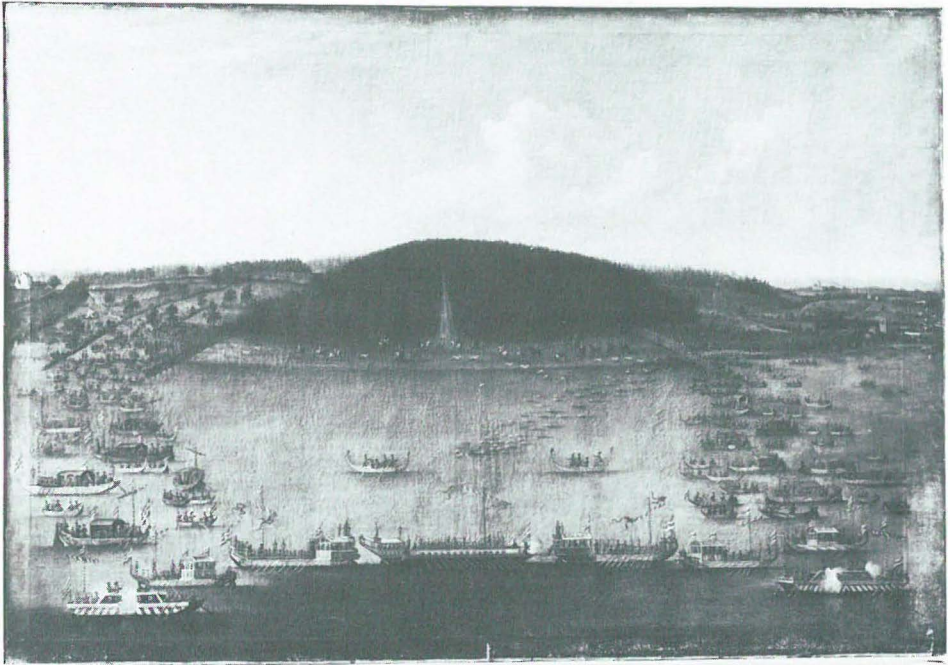


Abb. 10 *Kurfürstliche Flotte ohne BUCINTORO mit mehreren Gastschiffen bei einer Hirschjagd vor Schloß Berg. Gemälde von Ferdinand Bidermann aus dem Jahre 1754. (Kurfürstliches Museum, Heidelberg)*

geglichen haben. Zwei kleine Kähne, Renner genannt, begleiteten das Schiff. Der Standort der Boote war Breitbrunn, wo sich die Schiffshütte befand. Ferdinand Maria nutzte diese Schiffe öfter, wenn er zur Jagd oder zu Vergnügungsfahrten am Chiemsee weilte und die Herreninsel hier besuchte. Ob auch sein Nachfolger damit fuhr, ist nicht sicher, da im Jahre 1696 nur mehr der Aufbau des Leibschiffes in der Hütte vorhanden war. Beim Einfall der österreichischen Truppen wurde jedoch im Jahre 1704 alles vernichtet.

#### 4. Umgestaltung der Flotte im Sinne des Rokoko

Mit dem Übergang vom Barock zum Rokoko änderte sich auch die Rolle des Herrschers. Während er vorher den Staat selbst verkörperte, war er nun erster Diener seines Landes. Dies spiegelte sich auch in der Prunkflotte am Starnberger See wider. Man wollte nicht mehr ein mächtiges Schiff des Kurfürsten, um das die anderen Boote herumschwirrten, sondern das Leibschiff sollte ebenso groß wie die anderen Boote sein. So kann es nicht verwundern, daß damals die längst fällige Reparatur des BUCINTORO unter der Regierung von Kurfürst Maximilian III. Joseph (reg. 1745–77) von Jahr zu Jahr verschoben wurde (Abb. 10), bis schließlich 1758 der endgültige Abbruch erfolgte.

Zunächst verwendete man das Leibjagdschiff für den Regenten, bis im Jahre 1769 das neue Leibschiff mit Namen FAMA fertiggestellt wurde. Es hatte eine Länge von 20 m und eine Breite von 3 m. Das Kabinett war dem Zeitgeschmack entsprechend zierlich und verspielt und hatte große Glasfenster. Die 18 Ruder vor dem Kabinett waren für die Fortbewegung bestimmt. Zwei Ruderer hinter dem Kabinett, die nach Art von Gondolieri standen, unterstützten in erster Linie

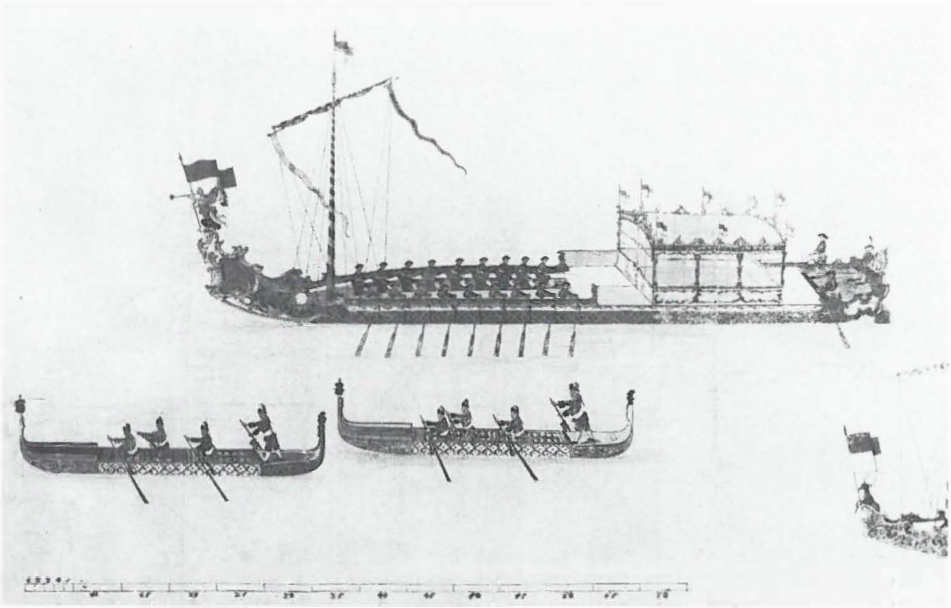


Abb. 11 Das Leibschiff FAMA und zwei Fisaler. Ausschnitt aus einer kolorierten Zeichnung um 1770. (Heimatmuseum Starnberg)

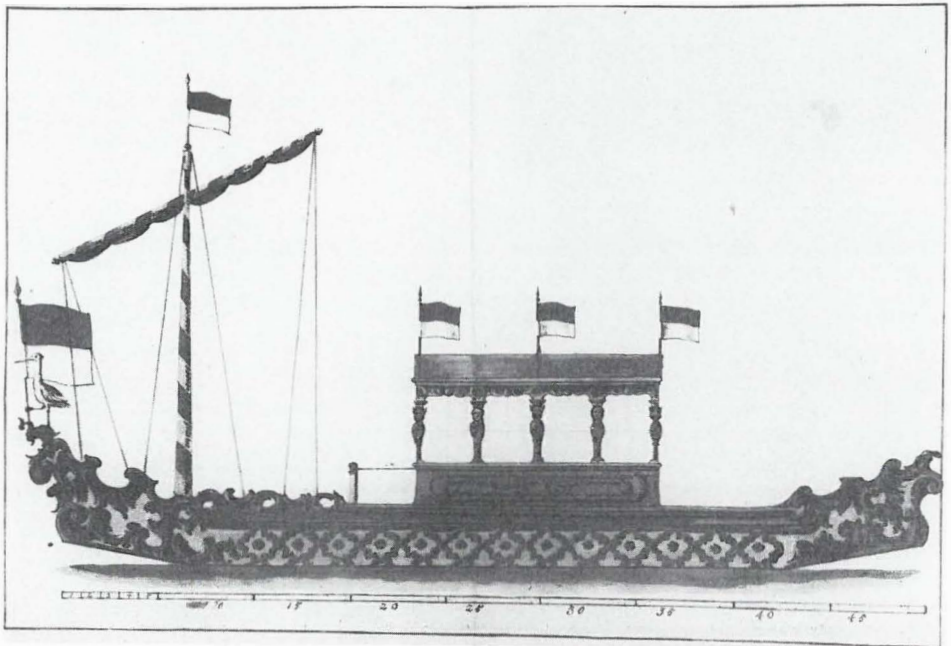


Abb. 12 Entwurf für das Schiff REIHER. Kolorierte Zeichnung um 1770. (Bayerisches Hauptstaatsarchiv, München, Gl. Fasz. 3787)

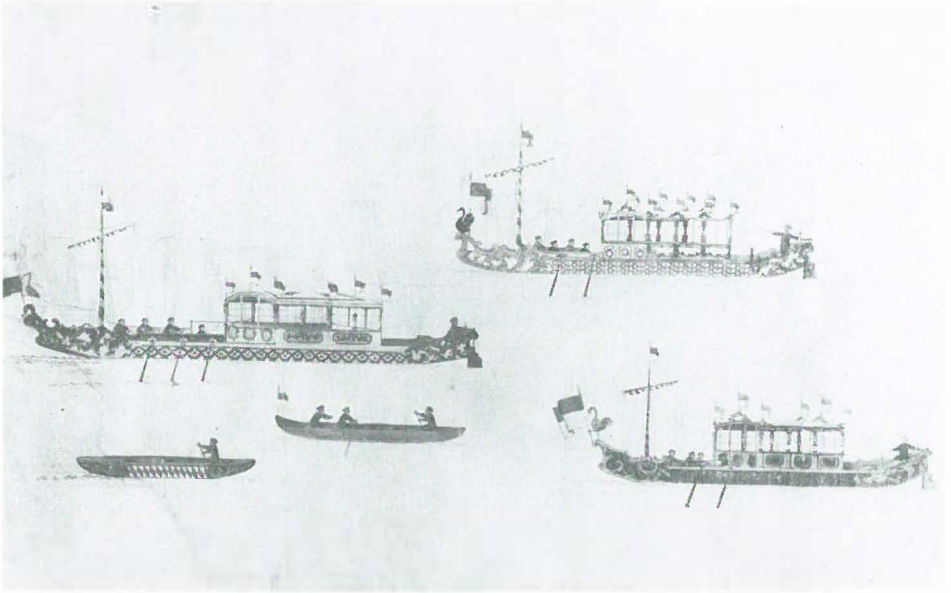


Abb. 13 *Die Schiffe REIHER, SCHWAN, STRAUSS und zwei Einbäume. Kolorierte Zeichnung um 1770. (Heimatmuseum Starnberg)*



Abb. 14 *Galionsfigur des Leibschiffes CAROLINA von Joseph Muxel aus dem Jahre 1803. (Heimatmuseum Starnberg)*

den Steuermann und verbesserten so die Manövrierfähigkeit des Fahrzeuges. Ein verhältnismäßig kleines Rahsegel im vorderen Teil des Schiffes konnte bei geeignetem Wind eingesetzt werden. Den Bug zierte eine vergoldete, 2,5 m hohe Fama-Figur, die dem Schiff den Namen gab (Abb. 11).

Die übrigen Schiffe wurden im Sinne des Rokoko umgebaut. Sie erhielten eine reich verzierte Bug- und Heckgestaltung und eine Galionsfigur. Das Kabinett war jeweils leicht gehalten und erlaubte eine gute Sicht. Die beiden größeren Schiffe hießen nun LÖWE und HIRSCH, die kleineren, die Gondeln, REIHER, SCHWAN und STRAUSS (Abb. 12). Auf zwei Bildern, die um das Jahr 1770 entstanden sind und sich heute im Heimatmuseum von Starnberg befinden, ist die kurfürstliche Prunkflotte anschaulich dargestellt. Natürlich fehlen auch hier nicht die kleinen Boote, es sind zwei Fisaler und drei Einbäume (Abb. 13).

Auch bei diesen Schiffen mußten natürlich immer wieder Reparaturen durchgeführt werden. Teilweise war auch ein Ersatz der alten Schiffe durch neue erforderlich. Nach wie vor wurden rauschende Feste auf dem See abgehalten, die meist mit einer Jagd und einem Feuerwerk verbunden waren. Ebenso wurde unter dem Kurfürsten Karl Theodor (reg. 1777–99) eifrig gefeiert, wengleich die Festlichkeiten nicht mehr ganz so aufwendig waren wie früher. Als Ersatz für die längst abgewrackten Schiffe LÖWE und HIRSCH wurden in dieser Zeit zwei Gondeln gleichen Namens von je 11 m Länge und 1,6 m Breite gebaut.

## 5. Schifffahrt der Herrscher im Zeitalter des Klassizismus

Ein neues Zeitalter brach mit der Französischen Revolution an. Das Leichte, Verspielte, mußte dem Nüchternen, Funktionsgerechten weichen. In Bayern übernahm Kurfürst Maximilian IV.

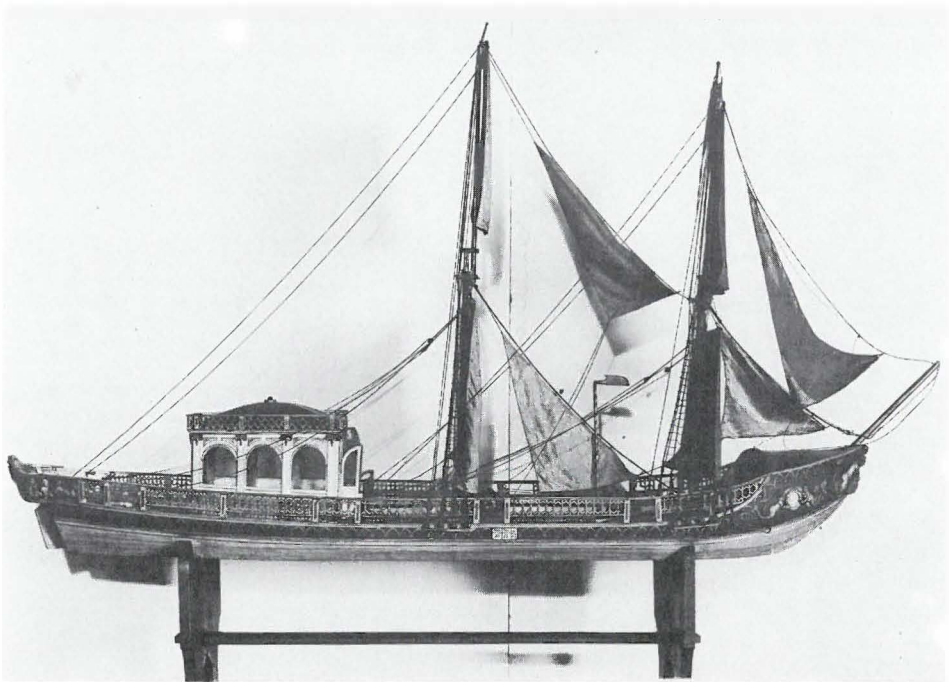


Abb. 15 Modell der CAROLINA von Hans Hörmann aus dem Jahre 1802, im Jahre 1943 vernichtet. (Bayerisches Nationalmuseum, München)

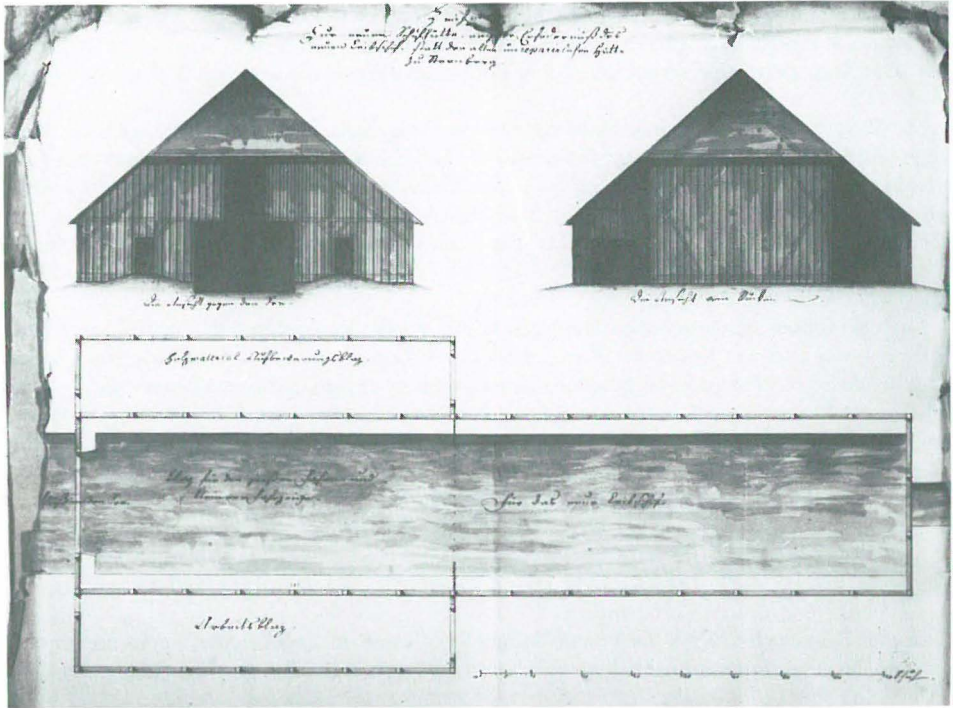


Abb. 16 Plan für die Schiffshütte der CAROLINA. Kolorierte Zeichnung aus dem Jahre 1803. (Bayerisches Hauptstaatsarchiv, München, Gl. Fasz. 3787)



Abb. 17 Schiffshütte der CAROLINA, der sogenannte Bucentaurus-Stadel

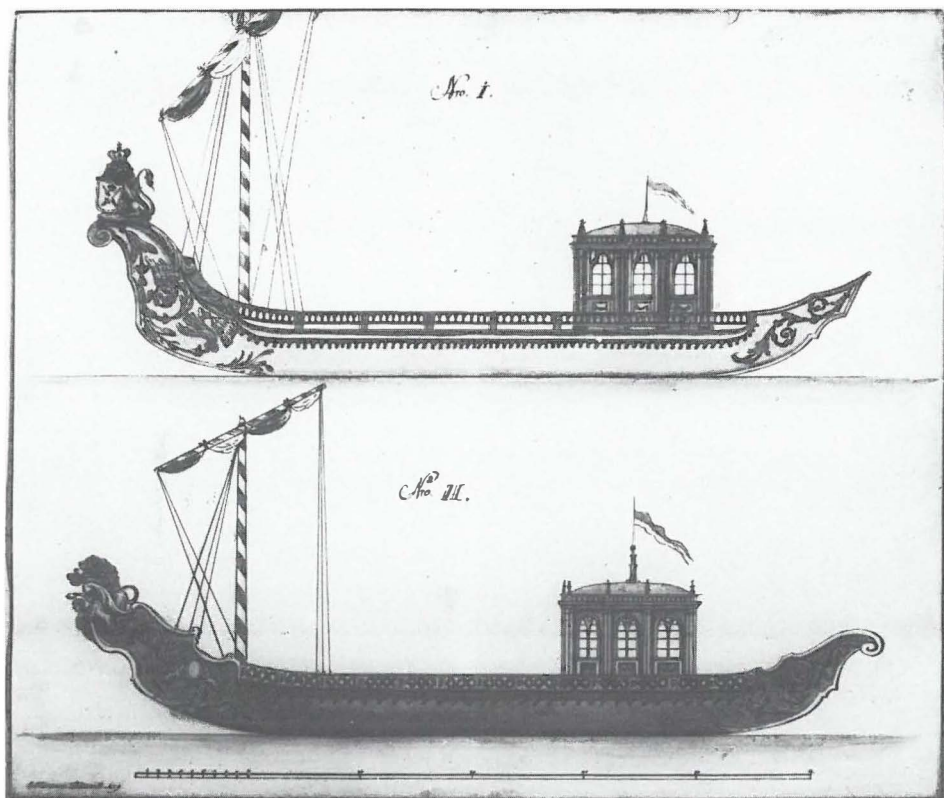


Abb. 18 Entwürfe für den Umbau der CAROLINA. Kolorierte Zeichnungen von Hans Hörmann aus dem Jahre 1809. (Bayerisches Hauptstaatsarchiv, München, Gl. Fasz. 3787)

Joseph (reg. 1799–1825), der unter Napoleon im Jahre 1806 zum König (Max I.) erhoben wurde, die Regierung. Es fand eine Neuordnung des Staates nach französischem Vorbild statt. Auch dies wirkte sich auf die Flotte des Herrschers aus, die inzwischen zusammengeschmolzen war. Das neue Leibschiß, welches 1802 in Auftrag gegeben wurde, war wesentlich seetüchtiger als die alten. Dieses Schiff, nach der Kurfürstin CAROLINA genannt, deren Büste als Galionsfigur den Bug zierte (Abb. 14), war 21 m lang. Im Gegensatz zu den bisherigen Flachschißfen war es mit einem Kiel ausgerüstet und hatte somit einen größeren Tiefgang und wesentlich bessere Fahr-eigenschaften. Diese funktionsgerechte Bootsform geht auf den Schiffsmeister Heinrich Zim-mermann zurück, der in seiner Jugend als Matrose unter James Cook schon die Welt umsegelt hatte und somit Hochsee-Erfahrungen mitbrachte.<sup>9</sup> Die Ausschmückung des Schiffes war wesentlich schlichter als bisher bei den Leibschißfen.

Nach einem leider nicht mehr erhaltenen Modell sollten ursprünglich zwei Masten und ein Klüverbaum für die aufwendige Takelage vorgesehen werden (Abb. 15). Doch die Ausführung dürfte wohl, nach den Hofabrechnungen zu schließen, im alten Stil, d. h. mit nur einem Mast und mit Rahsegel, vorgenommen worden sein. Schließlich sorgten auch die 20 Ruderer für die Fort-bewegung des Schiffes. Wegen des Tiefgangs mußte noch ein Beiboot, eine Schaluppe, von 6,5 m Länge gebaut werden, mit der man an flachen Stellen anlanden konnte. Als Schiffshütte für die CAROLINA wurde zu jener Zeit der sogenannte Bucentaurus-Stadel gebaut, wobei die Form der vorherigen Schiffshütte beibehalten wurde (Abb. 16). Dieses Haus befindet sich noch am Nord-ende des Sees und wird jetzt vom Bayerischen Yachtclub benutzt (Abb. 17).



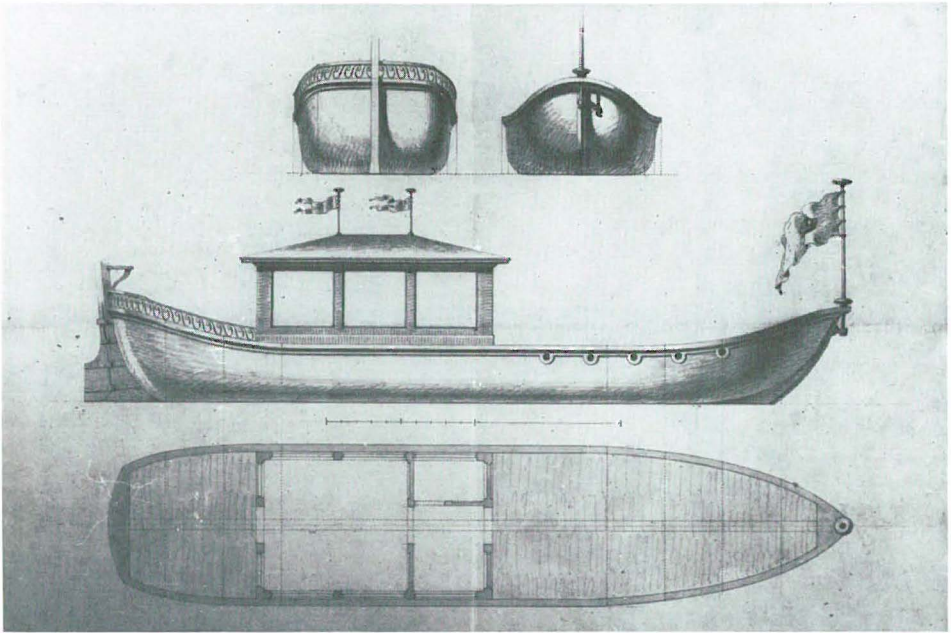


Abb. 19 Entwurf für ein Ruderschiff. Zeichnung aus dem Jahre 1814. (Bayerisches Hauptstaatsarchiv, München, Gl. Fasz. 3787)

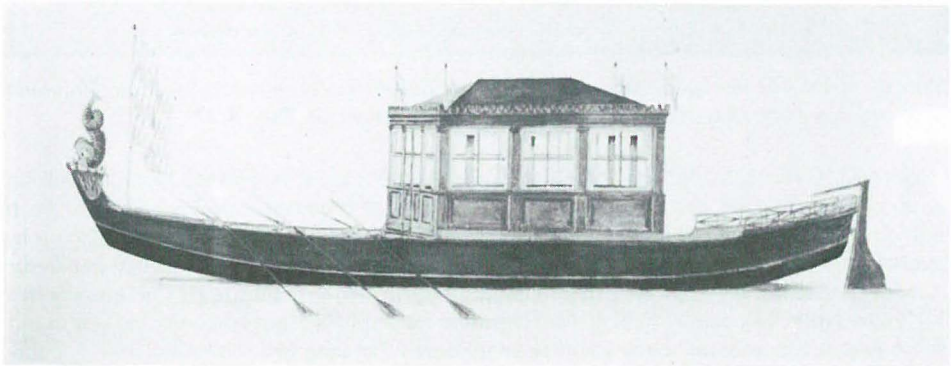


Abb. 20 Das Ruderschiff DELPHIN, etwa im Jahre 1820 gebaut. Kolorierte Zeichnung von Gerhard Schober. (Heimatmuseum Starnberg)

Die Ausfahrten des Hofes mit den Schiffen auf dem Starnberger See wurden nun immer seltener. Zum Teil vermietete man die Boote an Interessenten. Das Leibschiff war bereits nach 1809 erneuerungsbedürftig. Auch wurden Entwürfe für einen Neubau gemacht, die aber nicht zur Ausführung kamen (Abb. 18). Seit dem Jahre 1815 war das Boot nicht mehr einsatzfähig. Es wird aber noch bis 1832 erwähnt.

König Max I. hatte im Rahmen der Säkularisation das Kloster Tegernsee erworben und es seit 1817 zum neuen Sommersitz ausgebaut. Dort wurden fünf Schiffe für den Herrscher gebaut bzw. wiederhergestellt. Das größte mit fünf Ruderpaaren soll sogar von Georg von Reichenbach entworfen worden sein. Genaue Aufzeichnungen gibt es allerdings nicht. Jedenfalls konnte sich

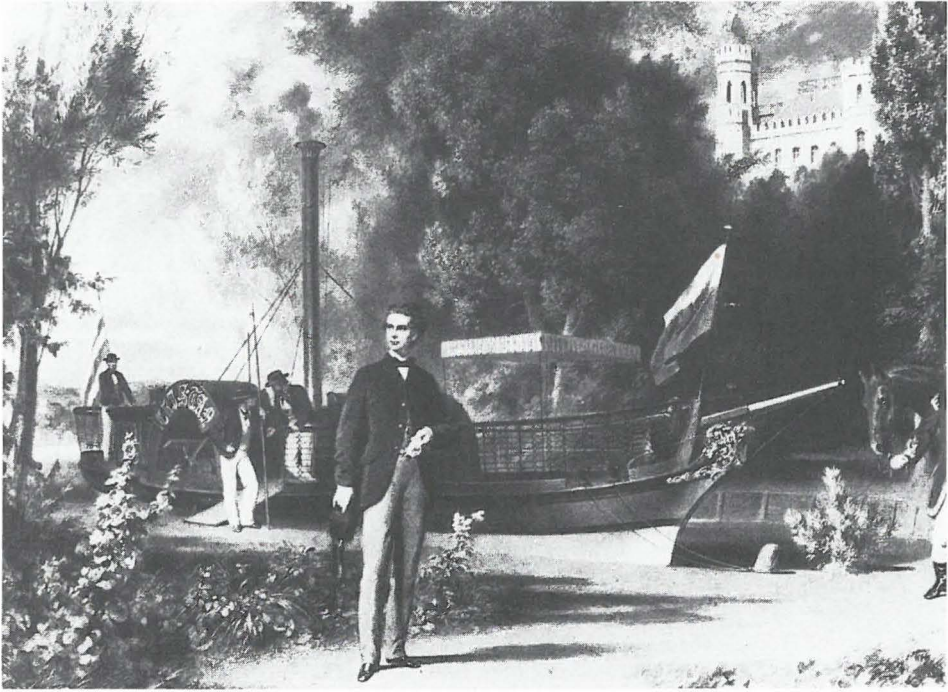


Abb. 21 König Ludwig II. mit seinem Dampfschiff TRISTAN bei Schloß Berg. Aquarell von Erich Correns aus dem Jahre 1867. (Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, München)

der Regent dem Starnberger See immer weniger zuwenden. Aus dieser Zeit existiert noch ein Plan für den Bau eines schlichten Ruderschiffes (Abb. 19). Es ist nicht mehr feststellbar, für welchen See dieses Boot gebaut werden sollte. Vielleicht stellt es sogar das Leibschiff vom Tegernsee dar. Auch auf dem Königsee kamen durch die Säkularisation mehrere Schiffe des Propstes von Berchtesgaden in den Besitz des Königs. Sie dienten Max I. und seinen Nachfolgern insbesondere für Jagdausflüge ins Gebiet am Südennde des Sees.

Der nachfolgende bayerische König, Ludwig I. (reg. 1825–48), hatte an Prunkfahrten des Hofes kein besonderes Interesse. Nur am Anfang seiner Regierungszeit benutzte er gelegentlich die Schiffe am Starnberger See, doch später lehnte er derartige Ausfahrten völlig ab. Unter seiner Regierung wurden auch die Vergnügungsfahrten auf den Kanälen bei München endgültig eingestellt.

Erst sein Sohn, König Max II. (reg. 1848–64), liebte wieder die Schifffahrt, allerdings ohne großen Aufwand. Gerne fuhr er allein im Kahn auf dem kleinen Alpsee beim neu erbauten Schloß Hohenschwangau. Auch am Tegernsee und am Starnberger See hielt er sich auf. Er veräußerte die alten, wohl nicht mehr gebrauchsfähigen Schiffe in Starnberg und ließ vom Tegernsee zwei noch einsatzfähige Boote kommen. Eines davon ist noch erhalten. Es handelt sich um das Schiff DELPHIN, das im Heimatmuseum von Starnberg aufbewahrt wird und das die Hauptattraktion eines neu zu errichtenden Südbayerischen Schifffahrtsmuseums in Starnberg werden soll. Das Boot ist schlicht und elegant und zeigt als eines der letzten erhaltenen Exemplare den Typ der ehemaligen Ruderschiffe der bayerischen Herrscher (Abb. 20).

Inzwischen war jedoch die Zeit der Technik angebrochen, und es wurden Dampfschiffe auch für die Binnengewässer gebaut. Auf dem Chiemsee kam das erste Schiff dieser Art im Jahre 1845

zum Einsatz. Es gehörte, wie auch der erste Dampfer auf dem Starnberger See, der 1851 in den Dienst gestellt wurde, Privatleuten. Die bayerischen Herrscher wollten bei dieser Entwicklung nicht zurückstehen. Im Jahre 1855 wurde deshalb der Bau eines königlichen Dampfbootes angeordnet. Von der Münchner Maschinenfabrik Maffei und der Schweizer Fabrik Escher-Wyss wurde das Schiff aus Eisen schließlich 1857 unter dem Namen MAXIMILIAN in Dienst gestellt. Der Antrieb erfolgte über zwei seitlich angeordnete Schaufelräder. Die Länge betrug 18 m und die Breite (über die Räder) 5,8 m. Der Dampfer hatte eine Besatzung von vier Mann, nämlich einen Steuermann, zwei Matrosen und einen Heizer.

Bekannt wurde das genannte Schiff aber erst unter König Ludwig II. (reg. 1864–86), der es in TRISTAN umbenannte und es vollkommen überholen ließ (Abb. 21). Unter anderem fuhr der Regent zusammen mit dem Komponisten Richard Wagner 1866 darauf. Ludwig II. liebte die Schifffahrt sehr.<sup>10</sup> Im Jahre 1868 wirkte das Dampfschiff als große Attraktion beim Seefest anlässlich des Besuches der russischen Zarin Maria Alexandrowna mit. Hierfür wurde auch der zweite Dampfer auf dem Starnberger See ausgeliehen. Nach einer längeren Seerundfahrt des Monarchen fand bei bengalischem Licht und einem Feuerwerk der Empfang auf Schloß Berg statt (Abb. 22). Es war das letzte prunkvolle Fest, das von einem bayerischen Herrscher auf einem See abgehalten wurde.

## 6. Versuch einer Wiederbelebung der Schifffahrt im Zeichen des Neubarocks

König Ludwig II. zog sich im Laufe seiner Regierung immer mehr in die Einsamkeit zurück. Die Seefahrten fanden dann nur mehr im Saale statt. Im Wintergarten, auf dem Dach der Münchner Residenz, ließ der König in den Jahren 1869 und 1870 einen künstlichen See anlegen, auf dem Kahnfahrten in aller Zurückgezogenheit stattfanden. Selbst Wellen konnten mit einer entsprechenden Maschine erzeugt werden. Unmittelbar nach dem Tode des Königs wurde der Wintergarten abgebrochen. Ebenso entstand im Zuge des Baues von Schloß Linderhof eine Grotte mit einem See, auf dem der König in einem muschelförmigen Boot fuhr. Diese Grotte wurde 1877 fertiggestellt und ist noch erhalten.

Mit der Errichtung des Schlosses Herrenchiemsee entfaltete sich der Neubarock zur vollendeten Blüte.<sup>11</sup> Der Prachtbau, welcher zu Lebzeiten des Königs nicht mehr ganz fertiggestellt werden konnte, liegt auf der Herreninsel im Chiemsee. Für die Überfahrt des Herrschers zum Schloß war ein goldenes Prachtschiff geplant, das mit Zierat überladen gewesen wäre (Abb. 23). König Ludwig II. wollte den Glanzalter Zeiten wieder aufleben lassen. Durch den Regierungsturz und den bis heute ungeklärten Tod des Monarchen im Jahre 1886 kamen diese Projekte nicht mehr zur Ausführung. Auch die Nachfolger wagten es nicht, die Vorhaben von König Ludwig II. wieder aufzugreifen. So blieb es beim Wunsch, der niemals in Erfüllung ging, und seit nunmehr hundert Jahren wurden keine Prunkschiffe mehr für bayerische Regenten gebaut.

## 7. Schlußbetrachtung

Die Schifffahrt der bayerischen Herrscher zu Repräsentationszwecken auf den Seen (Abb. 24) hat in einer genau abgegrenzten Periode stattgefunden. Sie begann in der Renaissancezeit, erreichte ihren Höhepunkt in der Epoche des Barock und Rokoko und wurde noch bis zum Tode von König Ludwig II. am Ende des 19. Jahrhunderts weiterbetrieben. Heute ist von diesen glanzvollen Ereignissen fast nichts mehr erhalten. Ein Grund dafür dürfte sein, daß die Idee dafür von außen, nämlich von Venedig, kam und somit nichts Bodenständiges darstellte. Heute ist der Bezug zu derartigen Festen des Staatsoberhauptes ohnehin nicht mehr gegeben. Auch das Baumaterial, aus dem Schiffe und Bootshäuser erstellt waren, hat eine gewisse Kurzlebigkeit der

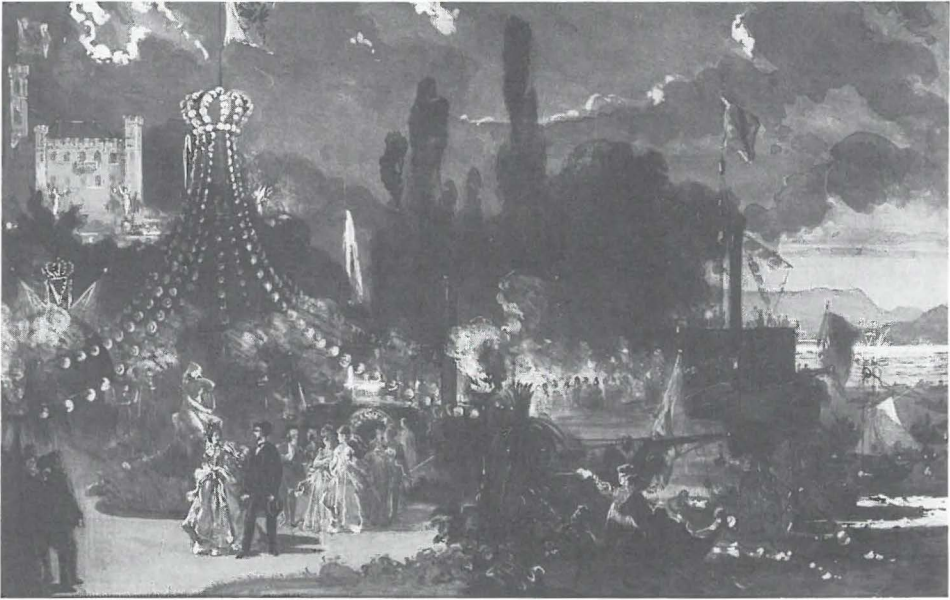


Abb. 22 Landung der russischen Zarin Maria Alexandrowna und des bayerischen Königs Ludwig II. bei Schloß Berg mit dem Dampfschiff TRISTAN, im Hintergrund der Dampfer MAXIMILIAN. Aquarell von Joseph Watter aus dem Jahre 1868. (Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, München)



Abb. 23 Entwurf zu einem Prunkschiff für König Ludwig II. auf dem Chiemsee. Guasch von Franz Seitz aus dem Jahre 1873. (Wittelsbacher Ausgleichsfonds, München)

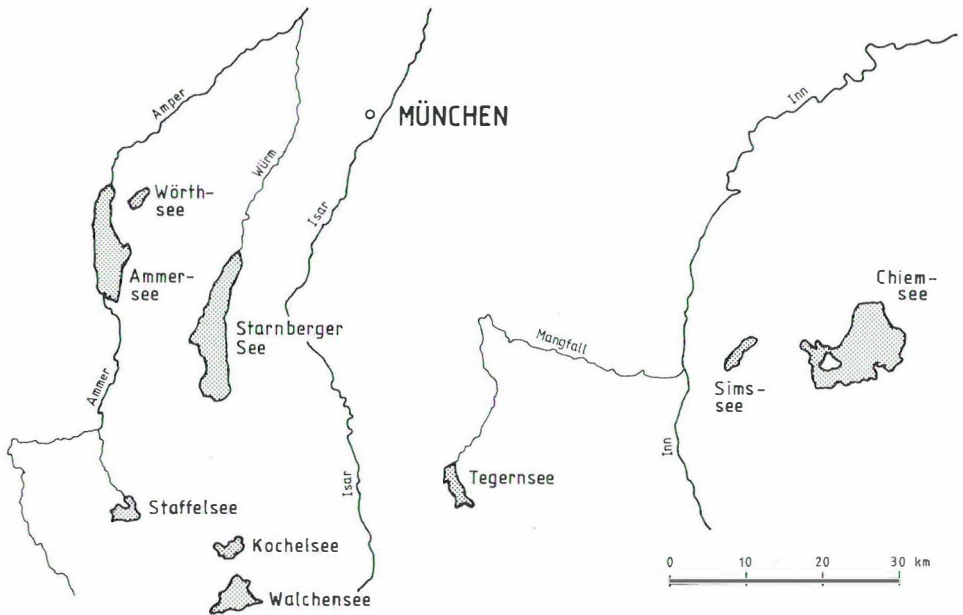


Abb. 24 Skizze zur Lage der oberbayerischen Seen

Pracht auf dem Wasser mit verursacht. Fast sämtliche Boote der Regenten waren aus Holz und wurden das ganze Jahr über im Wasser gelassen. So kann es nicht verwundern, wenn die Fäulnis das ihre zur Vergänglichkeit der Prunkflotte beigetragen hat.

Anmerkungen:

- 1 Kleinschroth, A., und Michel, H.: Schiffahrtskanäle aus dem 17. und 18. Jahrhundert im Raum München. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 7, 1984, S. 7–24.
- 2 Mitterwieser, A.: Bayerische Prunkschiffe aus fünf Jahrhunderten. München 1931.
- 3 Schober, G.: Prunkschiffahrt auf dem Starnberger See. München 1982.
- 4 Simonsfeld, H.: Der Bucintoro auf dem Starnberger See. In: Jahrbuch für Münchner Geschichte, München 1890.
- 5 Kleinschroth, A., und Michel, H.: Schifffahrt der bayerischen Herrscher zu Repräsentationszwecken auf Seen und Kanälen. In: Informationsbericht des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft, Nr. 2/86, S. 129–175.
- 6 wie Anm. 2.
- 7 Wening, M.: Historico Topographica Descriptio, 1. Teil: Das Rentamt München. München 1701 (Faksimiledruck 1974).
- 8 wie Anm. 1.
- 9 Kottermeier, I.: Das ungewöhnliche Leben des Heinrich Zimmermann, kurfürstlicher Leibschiffmeister am Starnberger See. In: Vom Einbaum zum Dampfschiff 2, 1982, S. 7–21.
- 10 Widemann, A.: König Ludwig II. von Bayern und die Schifffahrt. In: Vom Einbaum zum Dampfschiff 5, 1985, S. 100–105.
- 11 Baumgartner, G.: Königliche Träume. München 1981.