Das Dampfmotorboot »Olching«

Von Wolfgang Gierstorfer

Schiffahrt auf der Amper

Mit der »Stegen« verkehrte am 1. September 1939 letztmals ein fahrplanmäßiges Schiff auf der Amper.[1] Damit endete eine 61jährige Epoche der Amperschiffahrt, die mit der Befahrung des Flusses durch das Dampfboot »Omnibus« im Jahre 1878 begonnen hatte. Dabei hatte es zunächst gar nicht den Anschein, als würde diesem Unternehmen Erfolg bzw. Langlebigkeit beschieden sein. Das erste eigens für die Amperschiffahrt gebaute Dampfschiff, die »Marie Therese«, hatte am 8. Mai 1880 gerade die Inbetriebnahmeerlaubnis vom Bayerischen Dampfkessel-Revisionsverein erhalten;[2] als am selben Tag im »Münchner Fremdenblatt« die Zweckmäßigkeit bzw. Rechtmäßigkeit einer Landestelle für die Dampfschifffahrt auf der Amper bezweifelt wurde.[3] In dem beigefügten Spottvers hieß es u. a.

Wo der Amper grüne Fluthen
bei Grafrath die Ufer spülen,
siehst Du mondenlang geschäftig
Karst und Spat im Boden wühlen.

Ob es biege oder breche
gilt's die Lände herzurichten,
daß fortan in Grafraths Fluren
Dampfschiff wird die Anker lichten.

Ob der Täufling kein Malheur hat,
bleibt vorerst noch abzuwarten,
denn es wächst das Gras zuweilen
auch in anderer Leute Garten.

Wenn dem neugetauften Dampfschiff
schließlich wird versetzt die Lände,
hat es mit den Dampfschiffahrten
auf der Amper wohl ein Ende.

Trotz dieser Unkenrufe wurde die im Volksmund bald liebevoll-respektvoll »Mooskuh« genannte »Marie Therese« 1880 in Dienst gestellt und befuhr bis 1925 die Amper. Die Amperschiffahrtslinie hatte nicht nur Ausflügler, Sommerfrischler, Schüler und Pilger (Andechs, Grafrath) als Fahrgäste, sondern auch Nahverkehrsfunktion für die Ammerseeanlieger; denn bis zur Errichtung der Bahnlinie München–Herrsching im Jahre 1903 gab es keine andere öffentliche Verkehrsverbindung zur Bahnlinie München–Lindau (Bahnstation Grafrath).[4]

Das Olchinger Schiff

Obwohl nun schon fast 60 Jahre zurückliegend, ist die Erinnerung an die Amperschiffahrt noch nicht verblaßt, da doch einige Fotodokumente aus dieser Zeit erhalten geblieben sind. Ein weniger bekanntes Kapitel der Heimatgeschichte dürften die Schiffe bilden, die nicht dem Linienbetrieb bzw. der Personenschiffahrt zu dienen hatten. Zu diesen kann das Dampfmotorboot »Olching« gerechnet werden, von dem nur wenige (verschiedene) Aufnahmen veröffentlicht worden sind; eine davon ist die in Fritz Scherers »Olching in alten Ansichten« enthaltene Fotoabbildung.[5]
Was war das für ein Schiff? Wie kam es zu seinem Einsatz auf der Amper? Was ist aus ihm geworden? Einzelheiten zu diesen Fragestellungen sind heute weder beim seiner-

zeitigen Schiffshersteller, der *Escher Wyss AG*/Zürich,[6] noch beim ehemaligen Eigner, den MD Papierfabriken Heinrich Nicolaus GmbH/Dachau,[7] zu erfahren. Auch in den Werksarchiven des Walchenseekraftwerks[8] (späterer Besitzer des Schiffes) und der *Amper-Kraftwerke* Schütz und Gabler/Olching[9] (heutige Betreiber des umgewandelten Olchinger Zweigwerks der MD-Papierfabriken) ist über die Fabrikbarkasse *Olching* nichts mehr zu finden. Immerhin bewahrt das Staatsarchiv München eine Akte über dieses Schiff auf, der eine Reihe von Details zu entnehmen sind.

Die Olchinger Papierfabrik

1881 übernahm die München-Dachauer Aktiengesellschaft die Holzschleifmühle in Olching und baute ab 1884 die vorhandene Anlage zu einer Holzstoffabrik aus (Oberes Werk). Der Mühlbach wurde zum Werkkanal umgestaltet: eine Wasserstraße als Verbindung zur 1894 errichteten »Unteren Fabrik«. Doch noch bevor das Dampfschiff den Kanal befuhr und obwohl eine Floßschleuse gebaut worden war, kam es gleich in den Anfangsjahren zur Interessenkollision mit den »alten Benutzern« der Amper-Wasserstraße: Der Brucker Floßmeister Josef Hoermann beschwert sich am 6. November 1894 beim kgl. Bezirksamt in Bruck, daß ihm die Holzstoffabrik Olching für eine gewisse Zeit die Flößerei auf dem Olchinger Kanal untersagen wolle, »weil bei Durchschleusung der Flöße durch den neuen Kanal die Fabrikanlage Olching beschädigt werden könne«.[10] Hoermann fürchtete (wohl nicht zu Unrecht), daß hier ein Präzedenzfall geschaffen werden könnte, aber auch das Einfrieren seiner 20 gebundenen Flöße, die er zu dieser (winterlichen) Zeit in Bruck liegen hatte. Nach einigem Hin und Her bekam er letztendlich doch Recht.
Während die Holzstoffproduktion zur Papierherstellung im Unteren Werk bis zur Stillegung im Jahre 1970 lief, wurde das Obere Werk 1921 abgerissen und dafür ein Elektrizitätswerk errichtet.[11]
Zumindest bis dahin fuhr das Dampfschiff im Pendelverkehr auf dem Oberwasserkanal, um Holzstoff zum Unteren Werk zu transportieren.[12] Das verhältnismäßig kleine (ca. 8–10 m) Dampfboot hatte dazu einen wesentlich größeren Lastkahn zu schleppen (Abb. 1). Alle vorliegenden Aufnahmen zeigen das Dampfboot jeweils mit einer Besatzung von 2 Mann. Das abgebildete Foto wurde (vergrößert) von einer Ansichtskarte reproduziert, die den Poststempel vom 24. April 1916 trägt. Nachdem das Schiff 1912 von der Herstellerfirma ausgeliefert worden war, dürfte es sich um eine Aufnahme aus den ersten Jahren seiner Olchinger Zeit handeln. Neben der Besatzung ist auf dem Bild noch einiges an Details zu erkennen: der am Bug verstaute Anker, der mit breiten Streifen bemalte Kamin und darunter (mittschiffs) das Gehäuse der Dampfmaschine, der Schriftzug »*Olching*«, eine ornamentale Verzierung und ein Flaggenstock am Bug.

Das Dampfmotorboot Olching

Die »Beschreibung des Kessels für das Dampfmotorboot *Olching* der München Dachauer AG für Maschinenpapierfabrikation in München«[13] weist Escher Wyss & Co./Zürich–Ravensburg als Herstellerfirma aus. Die 1805 gegründete Firma baute viele der Dampfschiffe, die vor und nach der Jahrhundertwende auf den bayerischen Seen und Flüssen zum Einsatz kamen. Zwischen 1837 und 1940 produzierten Escher Wyss & Co. 300 Schiffsrümpfe samt Antriebsanlagen, für weitere 300 Dampfer die Maschinen und Kessel. Die Schiffe wurden in der Schweiz gebaut und in zerlegtem Zustand an die Bestimmungorte gebracht.[14]
Der Dampfkessel für die *Olching* erhielt die Fabriknummer 2140. Das Fabrikschild trug auch das Herstellungsjahr 1912. Es handelte sich um einen Metallröhrenkessel für Petroleum-, Holz- und Kohlenfeuerung mit einer Heizfläche von 10,2 m^2. Der Kessel hatte eine innere Länge von 991 mm, einen inneren Durchmesser von 256 mm und eine Wandstärke von 12 mm; über seine Lage im Schiffsrumpf existiert noch eine Original-Planzeichnung (Abb. 2) im Maßstab 1:10 und eine Blaupause vom Kesselquerschnitt im Maßstab 1:5. Die zwei unteren Wasserkammern waren aus 8 mm starkem Spezialkesselmetall gefertigt, die 168 Siederöhren aus Kupfer. Wegen einiger technischer Abweichungen von den Allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Schiffs-

Abb. 1: Das 1912 erbaute Dampfmotorboot beim Schleppen eines Lastkahnes im Oberwasserkanal in Olching. Ausschnitt aus einer Postkarte.
Repro: Wolfgang Gierstorfer, Buchloe

dampfkesseln vom 17. Dezember 1908 mußte über den Bayerischen Dampfkessel-Revisionsverein beim kgl. Staatsminsterium des Innern eine Sondergenehmigung erwirkt werden. Die Befreiung von den entsprechenden Vorschriften nach § 7 Abs. 1–3 erteilte das Ministerium am 14. November 1912. Nun konnte der Schiffskessel der Abnahmeprüfung unterzogen werden. Dies geschah durch den Oberingenieur J. Müller, der dazu am 14. November 1912 nach Olching kam. Im Abnahmeprotokoll heißt es u. a.: »Der Dampfkessel . . . ist einschließlich seiner Ausrüstungsstücke . . . in Olching . . . der Abnahmeprüfung . . . unter Dampf unterzogen worden. Der Kessel ist nach den vorgelegten Prüfungszeugnissen am 16. November 1912 der Bauprüfung und am gleichen Tage der Wasserdruckprobe unterzogen, seine Anlegung ist durch Urkunde des k. Bezirksamtes zu Fürstenfeldbruck vom 28. September 1912 genehmigt worden. Die Anlage entspricht den allgem. polizeilichen Bestimmungen . . . ihrer Inbetriebsetzung stehen keine Bedenken entgegen . . .«

Schon am 16. September 1912 war der Kessel noch in Zürich einer Wasserdruckprobe unterworfen worden. Die festgesetzte Dampfspannung betrug 18 Atm Überdruck. Der Probedruck von 23 Atm wurde in Zürich auf Antrag des Erbauers versuchsweise auf 36 Atm gesteigert. Die Belastbarkeitsprüfung ergab jedenfalls keine Beanstandungen. So konnte das Brucker Bezirksamt der Ortspolizeibehörde von Olching am 28. Dezember 1912 mitteilen, daß »die polizeiliche Genehmigung für den Schiffsdampfkessel Fabrik-Nr. 2140 . . . erteilt wird.«

Nachdem die letzte Hürde im behördlichen Genehmigungsverfahren genommen war, konnte das Dampfmotorboot *Olching* seinen Dienst als Schleppdampfer auf dem Werkskanal aufnehmen. Die Papierfabrik muß zwischen 1922 und 1936 (evtl. auch länger) noch ein weiteres Schiff mit Dampfbetrieb besessen haben; denn die Akte des Staatsarchivs enthält ein Dokument von 1936, in dem die Betriebsfrist für den Kiesbaggerdampfkessel Nr. 1454 verlängert wurde. Dieser bei Alwin Taatz/Halle hergestellte Kessel wurde 1923 in einem Schiffsbagger der Dachauer Papierfabrik in Olching aufgestellt.

Mit dem Abbruch der Oberen Fabrik 1921 wurden die Schiffstransporte auf dem Amperkanal überflüssig. Der neue Transportweg war ein Schienenstrang zwischen dem Olchinger Bahnhof und der Unteren Fabrik; die Güterwaggons mit Rundholzladungen zog eine kleine Fabriklok, die heute dem »Verein Bayerisches Eisenbahnmuseum« gehört[16] und dort den Namen *Olching* erhielt. Das »Bockerl« übernahm also nicht nur den »Arbeitsplatz« des Dampfschiffs, sondern – wohl eher zufällig – in späterer Zeit, nachdem es schon außer Dienst gestellt war, auch den Namen.

Eine neue Heimat für die »Olching«

Über das weitere Schicksal der Fabrikbarkasse heißt es in einer Mitteilung des Bayerischen Dampfkessel-Revisionsvereins an das Bezirksamt Bruck (29. Juni 1923) lapidar: »Der . . . Schiffskessel ist in den Besitz der Firma Walchensee-Kraftwerk AG in Kochel, Bezirksamt Tölz, übergegangen, weshalb er aus dem jenseitigen Dampfkesselverzeichnis zu streichen sein dürfte.«[17]

Das Olchinger Schiff verdankte seinen Umzug zum Kochelsee nicht nur der Tatsache, daß es in Olching nicht mehr gebraucht wurde, sondern vermutlich auch einem Schiffsunglück am Kochelsee, das seinerzeit einiges Aufsehen erregte: Das Walchenseekraftwerk war gerade noch im Bau befindlich, und man benötigte ein Motorschiff zum Transport zwischen Kochel und Altjoch. Das dafür angeschaffte und von zeitgenössischen Kritikern für zu »luxuriös« befundene Kajütmotorschiff *Svea* versank jedoch »infolge unglaublicher Unvorsichtigkeit, obwohl mehrere Ingenieure anwesend waren«[18] ausgerechnet beim Stapellauf im April 1923 in den Fluten des Kochelsees. Man kann sich vorstellen, daß die Verantwortlichen weder die Zeit noch das Geld (im Hinblick auf die öffentliche Meinung) für eine weitere Neuanschaffung hatten. Nachdem sich das Dampfboot *Olching* nur wenige Wochen nach dem spektakulären Mißgeschick der *Svea*, die übrigens 1978 wieder gehoben wurde, bereits im Besitz des Walchenseekraftwerks befand, könnte der Gelegenheitskauf des Olchinger Schiffes mit diesem Ereignis in Zusammenhang stehen.

Im Ausstellungsraum des Walchenseekraftwerks findet man heute ein kleines Foto der *Olching*, das sie bei ihrem Dienst auf dem Kochelsee zeigt. Die Bildunterschrift lautet: Kochelseefähre für den Gütertransport zum

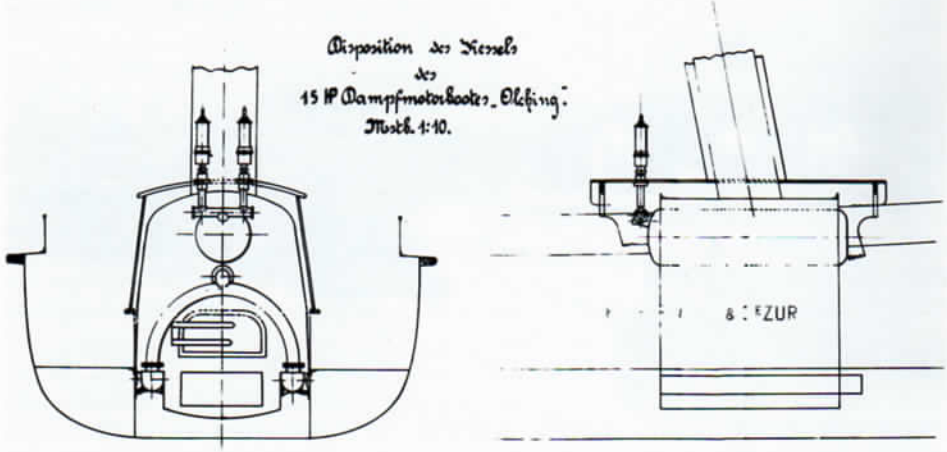

Abb. 2: Original-Planzeichnung für das Dampfmotorboot Olching von 1912.
Foto: Bayer. Hauptstaatsarchiv, München

Kraftwerk.[19] Das Schiff dürfte v. a. Baumaterial und Geräte transportiert haben. Später könnte es noch zu Ufersicherungsmaßnahmen, vielleicht sogar auf dem Walchensee, eingesetzt worden sein.

Über den endgültigen Verbleib des Dampfbootes ist – zumindest bei seinem letzten verzeichneten Besitzer – nichts mehr bekannt. Ob es der meist üblichen Verschrottung entgangen ist, muß vorerst unbeantwortet bleiben.

Quellen und Literatur:

[1] *Ludwig Schlosser:* Die Amperschiffahrt. Jahrbuch des Fördervereins Südbayerisches Schiffahrtsmuseum Starnberg 1981, S. 24.
[2] StA München, LRA 89549.
[3] Ebenda.
[4] *Werner Dreher:* Fischer, Flößer, Badenixen. brucker echo v. 28. 8. 1987.
[5] *Fritz Scherer:* Olching in alten Ansichten. Zaltbommel/NL 1983, S. 53.
[6] Anfrage 18. 11. 1987.
[7] Mitteilung 24. 8. 1987.
[8] Mitteilung der Bayernwerk AG vom 11. 8. 1987.
[9] Mitteilung 27. 10. 1987.
[10] StA München, LRA 12858.
[11] *Fritz Scherer:* Von der Fabrikbeleuchtung zum Kraftwerk in Olching. Amperland 21 (1985) 8–10.
[12] Amtsblatt für den Bezirk Bruck Nr. 38 v. 19. 9. 1886. – Frdl. Hinweis von Herrn Scherer, Olching.
[13] StA München, LRA 15727.
[14] Mitteilung von Herrn Arno Berleb vom Förderverein Südbayerisches Schiffahrtsmuseum Starnberg (16. 11. 1987).
[15] *Fritz Scherer:* Olchinger »Industriegeschichte« von Fabrik-Lok erzählt. Fürstenfeldbrucker Tagblatt 10. 6. 1974.
[16] *Andreas Braun* und *Michael Rother:* Die Fahrzeuge des Eisenbahnclub München. München 1984, S. 16.
[17] StA München, LRA 15727.
[18] *Johann Schlatter* und *Arno Berleb:* Aufgetauchtes Schiffsgut: das Motorschiff SVEA und sein Schicksal. Jahrbuch des Fördervereins Südbayerisches Schiffahrtsmuseum Starnberg 1986/1987, S. 81.
[19] Frdl. Hinweis von Herrn Berleb, Hechendorf.

Abbildung 2 mit frdl. Genehmigung des Staatsarchivs München.
Die (ausschnittweise) abgebildete Ansichtskarte (Abb. 1) stammt aus der Sammlung des Verfassers.

Anschrift des Verfassers:
Wolfgang Gierstorfer, Jengener Straße 19, 8938 Buchloe