

Personenschifffahrt auf der Mosel in alter Zeit - Chronologischer Überblick

von Karl-Heinz Zimmer



Dampfer 'Mosel'

Vorwort

Obwohl in dem zur Einleitung in das Gesamtthema **Zur Geschichte der alten Moselschifffahrt** voran gestellten **Allgemeinen Überblick** auch die Personenschifffahrt bereits angerissen ist, ist es geboten, die Bearbeitung der **Personenschifffahrt in alter Zeit** in einzelnen Bausteinen mit diesem vertiefenden **Chronologischen Überblick** zu eröffnen.[Anm. 1]

Die größeren Ausarbeitungen zu Geschichte der zweitausendjährigen, alten Moselschifffahrt befassen sich hauptsächlich mit der Güterschifffahrt. Nur beiläufig werden auch Schiffsreisen von einzeln höher gestellten Personen oder Gruppen erwähnt. Die einzige Dokumentation über einen Abschnitt der alten Personenschifffahrt hat Gottfried Kentenich verfasst mit: Zur Geschichte der Dampfschifffahrt auf der Mosel [Anm. 2]. Zur Zeit ihrer Veröffentlichung im Jahr 1910 war die Dampfschifffahrt noch voll im Gang, insofern behandelt auch dieser Bericht die Dampfschifffahrt nicht abschließend.

Es gab aber schon seit dem frühen Mittelalter zunächst sporadische und seit dem 12. Jahrhundert beginnend mit den häufigen Reisen der Trierer Kurfürsten und bald darauf mit den Marktschiffe organisierte Personenschifffahrt auf der Mosel, über die es sich es zu berichten lohnt.

Chronologischer Überblick

In der **Römerzeit** wurde auf der Mosel bekanntlich rege Güterschifffahrt betrieben. Neben den vielen Funden von steinernen Schiffsdenkmälern, Bleiplomben, usw. berichtet vor allem Ausonius in seiner *Mosella* ausführlich über die damalige Moselschifffahrt. Der Personenverkehr per Schiff spielte jedoch

keine bedeutende Rolle. Die hervorragend angelegten und gesicherten Straßen, die das ganze Land durchzogen und somit eine schnelle Fortbewegung ermöglichten, wurden für den Personenverkehr vorgezogen.

Bereits für das frühe **Mittelalter** wird über Schiffsreisen hochgestellter Personen auf der Mosel üblich berichtet. Den Anfang macht der römische Dichter und Geistliche Venantius Fortunatus, ein Freund des Trierer Bischofs Niketius mit seinem Gedicht "de navigio suo". Er schildert darin anschaulich eine Moselfahrt von Metz bis zur Mündung und weiter auf dem Rhein nach Andernach, an der er im Gefolge des austrasischen Königs Childebert um **580/90** teilgenommen hat.

Das weltliche Erbe der Römer hat letztlich **Karl der Große** angetreten, der um 800 ausgehend vom vereinigten Frankenreich in Westeuropa sein straff organisiertes Imperium bildete. Wenn möglich reiste per Schiff zu seinen Pfalzen. So ist in den Annales Mettenses zum Jahr **806** vermerkt: „Imperator de Theodonisvilla proiectus navigio per Mosellam Rhenum ingressus in Niumagum in Batua venit.“ Er ist also mit seinem Stab sicherlich mit mehreren Reiseschiffen von der Pfalz Diedenhofen (Thionville in Lothringen) die Mosel abwärts bis zu Mündung und dann rheinabwärts bis nach Nijmegen (in den heutigen Niederlanden) gefahren.

Dieses Recht auf den Flüssen zügig und komfortabel zu reisen nahmen auch die regionalen Potentaten wahr. An der Mosel waren dies die Äbte der großen Klöster und die **Trierer Erzbischöfe**, die sogar **Kurfürsten** waren. Sie reisten sehr oft mit ihren repräsentativen Reiseschiffen auf der Mosel, um ihre Besitzungen aber auch benachbarten Fürstenhöfe und sogar Reichstage zu besuchen. [Anm. 3]

Vom Jahr **1149** wird berichtet, dass Erzbischof Albero mit seinem Gefolge auf 40 wohnlich eingerichteten Schiffen zum Reichstag nach Frankfurt fuhr.

Tragisch verlief die Schiffsreise des großen Trierer Kurfürsten Balduin von Luxemburg im Jahr **1328**. Auf der Fahrt von Trier nach Koblenz wurde seine Jacht auf Betreiben seiner Widersacherin der Gräfin Lauretta von Sponheim unterhalb Traben-Trarbach angeblich mit einer Kette gestoppt, und der Fürst wurde gefangen genommen.



Sogar Kaiser reisten auf der Mosel.

1473 fuhr Kaiser Friedrich III. vom Fürstentag in Trier mit dem Schiff nach Koblenz. Diese Moselfahrt dauerte vier Tage. Kaiser Maximilian I reiste **1512** zum Reichstag nach Trier. Nachdem er bereits mit

dem Schiff den Rhein herunter gefahren war, fuhr er von Koblenz mit der Jacht des Trierer Kurfürsten Richard von Greiffenklau die Mosel herauf gegen Trier. Der Kurfürst war dem Kaiser entgegen gefahren. Über diese Reisen berichtet der Sekretär Peter Meier ausführlich. Die kurfürstlichen Reiseschiffe wurde mit der Zeit zu wahren Prunkjachten. Der letzte Trierer Fürst Clemens Wenceslaus ließ seine Jacht sogar von dem bekannten Barockbaumeister Johannes Seiz entwerfen.

Seit dem **Mittelalter** wird auch immer wieder von weniger hoch gestellten Privatpersonen berichtet, die auf der Mosel, der Saar und der Sauer reisten.

Der in der ersten Hälfte des **13. Jahrhunderts** im Kloster lebende Heisterbach Mönch und Chronist Caesarius berichtet von einem Mitbruder, der ein vorher vermögender Trierer Domherr gewesen war. Der wollte krankheitshalber in Köln Ärzte konsultieren. Dazu fuhr er mit seiner Dienerschaft mit einem Schiff mosel- und rheinabwärts. Nach einer Übernachtung im Kloster Heisterbach entschied er sich, weiterhin dort als Mönch zu leben und er schickte seine Diener mit dem Schiff nach Trier zurück[Anm. 4].

1377 ließ der Saarburger Amtmann, Godemann von Grimburg die Gemahlin des angesehenen Trierer Schöffen Arnold Tristant während einer Fahrt auf der Mosel festnehmen[Anm. 5].

1507 reiste die Gesandtschaft der freien Reichsstadt Metz per Schiff moselabwärts, und anschließend rhein- und mainaufwärts zum Reichstag nach Würzburg[Anm. 6].

1510 unternahm der angesehene Metzer Kaufmann und Chronist Philipp von Vigneullesper Schiff eine Pilgerfahrt von Metz nach Köln.[Anm. 7].

Im 16. Jahrhundert pilgerten die Trierer Domherrn mit den Stiftsherrn von St. Paulin und von St. Simeon alljährlich gemeinsam am kalten Mittwoch nach Temmels oder auch Echternach. Hin ging es zu Fuß, zurück per Schiff. Hier ein Auszug aus den diesbezüglichen Ausführungen von Kentenich, die auf einen sehr ausführlichen Bericht des Ordinarius von St. Paulin fußen: „*In der Gregoriuskirche zu Temmels sang der Dechant das Te Deum und hielt die Hochmesse... Es standen drei kleine Schiffe bereit; singend zog man zu diesen und steuerte nun die Mosel herab. An der Insel bei Wasserbillig wurde gelandet und die Herren von Paulin und Simeon speiseten dort in den Schiffen zu Mittag. Nun vereinigte man die Schiffe von Simeon und Paulin und ruderte weiter; die Pauliner fingen die Nona an, und die von St. Simeon nahmen die Psalmen ab. Hierauf wurden die Schiffe wieder getrennt und es ging hinab bis zur Insel bei Körch (Oberkirch), wo die Domherrn auf die anderen warteten; hier fanden die Herrn alle zusammen einen Labetrunk. Wenn sie zu ihren Schiffen zurückkehrten, nahmen sie das Schiff der Domherrin die Mitte, das der Pauliner war zur Rechten, das der Herrn von Simeon zur Linken. Nun wurde die große Litanei gesungen, die Domherrn sangen den ersten Vers, die Pauliner den zweiten und die von St. Simeon den dritten. Gegenüber Mattheis fingen andere Responsorien an. Man landete bei der Brücke, zog singen durch die Brückengasse...“* [Anm. 8].

Von dem von den Domherrn benutzten Schiff ist bekannt, dass es im Eigentum des Domkapitels war und offensichtlich zum Zweck der Pilgerreisen vorgehalten wurde.

1792 am 29. Oktober kam der Trierer Weihbischof Johannes von Eyss von Trier zu Schiff nach Grevenmacher, wo er um 10:00 Uhr am Moselufer feierlich empfangen wurde.[Anm. 9]

1822 als das Luxemburger Land kirchlich zu Bistum Metz gehörte, fuhr Bischof Gaspard-André Jauffret auf einer Visitationsreise mit dem Schiff auf der Sauer von Echternach nach Wasserbillig.[Anm. 10].

Sicherlich waren die von den zumeist geistlichen Reisenden benutzten Schiffe keine Güterschiffe sondern besondere Personenschiffe. Es wird zudem auch sporadisch von außergewöhnlichen Personentransporten berichtet, für die allerdings Güterschiffe eingesetzt wurden.

Während des **dreißigjährigen Krieges** hatte Kurfürst Philipp Christoph von Sötern (1623-1652) sich vom Kaiser abgewandt und mit den Franzosen paktiert, die darauf hin 1632 Trier mit 1600 Mann besetzten. Erst am 25. März 1635 gelang es dem kaiserlich-spanischen General Graf von Embden von der Festung Luxemburg aus, die Stadt Trier wieder zu erobern und den Kurfürsten gefangen zunehmen. Dies gelang nur im Handstreich mit Hilfe von Moselschiffen, die wahrscheinlich zu diesem Zweck requiriert worden waren. Es sollen 7 oder 8 große Schiffe gewesen sein, die in Wasserbillig in der Nacht zuvor mit 600 Fußsoldaten besetzt wurden. Dazu hier ein Auszug aus einem zeitgenössischen Bericht: „*□ darauf das Fußvolk zu Schiff gegangen, und jedes Schiff (deren teils mit Petarden [Sprengsätzen] und anderen militärischen Instrumenten versehen gewesen) von einer Kompanie Reuter zu Land kovoyirt worden. Als sie der Stadt Trier bei St. Matthias genähert, seynd 50 Soldaten ans Land ausgesetzt worden. □ Inmittelst seynd die Schiff allgemach bei der Brücken in höchster Stille vorüber passiret, jedoch von den wachhabenden Franzosen angerufen worden, was sie zubrachten und geladen hätten. Darauf die Schiffleute geantwortet: "Wir haben Früchte geladen für Herrn Plettin." An der Cranen-Pforten riefen die Franzosen abermahl "Wer da?", wurden aber mit voriger Antwort bescheiden und befriediget. Unterdessen brachte man fast ein Stunden Zeit lang gar geheim und still zu, damit den Franzosen aller Argwohn genommen würde; als aber etliche Waghäuse die Petarden zu sich aus dem Schiff genommen, gab es ein Getümmel; darauf riefe die Schildwacht mit lauter Stimme, was zu tun wäre. Antworten die Soldaten: "Wir haben lang gefahren, essen ein wenig Käss und Brodt". Als bald wurde die äußerste Pfort [das Brückentor] ...mit angelegten Petarden geöffnet.*“[Anm. 11].

Es folgt eine detaillierte Schilderung des Kampfes indem sich die Angreifer zeitweilig wieder auf die Schiffe zurück ziehen mussten, bis sie nach heftiger Gegenwehr gegen 5 Uhr morgens die Stadt in ihrer Gewalt hatten. Nur 40 Jahre später im Holländischen Krieg wurden wiederum große Truppentransporte auf der Mosel durch geführt. Von April bis August 1673 fuhren an die 200 französische Schiffe mit Soldaten besetzt die Mosel und den Rhein hinunter nach Holland. Im September desselben Jahres nahmen die Franzosen Trier ein. Die tapferen Verteidiger kurtrierische und kaiserliche Soldaten werden

mit Schiffen nach Koblenz transportiert. Zwei Jahre später nach der Rückeroberung Triers durch kaiserliche Truppen werden kranke und verwundete Franzosen mit Schiffen moselaufwärts nach Metz gebracht. Auch in Jahr 1704 als die französische Besatzung der Gräfinburg in Trarbach kapituliert hatte, wurden deren Soldaten von Kindel moselaufwärts nach Frankreich verschifft.

Auch von Schiffstransporten mit „Zivilisten“ wird berichtet.

Der Trierer Schiffer Friedrich Marx sagte in der Anhörung von 1737 aus, dass er 1721 und 1733 Auswanderer, die ins damalige ungarische Banat zogen, mit seinem Schiff von Trier bis nach Heilbronn am Neckar gebracht hat. Seine Aussage ist so protokolliert: „*Ad 1) wäre den Rhein hinaus gefahren langs Mayntz bis unter Heylbrunn den Neckar hinaus und hätte die Leuthe mit ihren Möbeln, so zu den Ungarischen Colonnen hinausgezogen; es wäre ein Gefährt gewesen, so mit 4 Pferden hinaustreiben müssen. Die Fahrt wäre an 1721 erstemahl und 33 zum zweyten mahl von ihme geschehen,...*“ [Anm. 12]. Das waren allerdings nicht die einzigen Schiffstransporte mit Auswanderern ins Banat, denn die Gesta Treverorum berichten von weiteren zwei solchen Transporten. Für das Jahr 1723 ist vermerkt, dass sich: „*□ auch aus den Trierischen Landt viele Familien, nachdem sie ihre liegende Gütere versilbert, dorthin begeben, deren Familien bey die 60, schon in martio von Trier in drey großen Schiffen ab – und bis nach Heylbrunnen am Neckar gefahren, ...*“

Und zum Jahr 1726 heißt es: „*Den 1. May seynd abermahlen etliche zwanzig Hausstätten mit Kinder, Sack und Pack, in zwey Schiffen, um in Temeswarer Bannat in Ungarn zu reysen, dahier im Cranen die Mosel abgefahren.*“ [Anm. 13].

In der besagten Anhörung von 1737 wird auch von Pilgertransporten nach Trier berichtet. Seit der Wiederauffindung des Heiligen Rocks im Jahr 1512 strömten große Pilgerscharen zu dessen Ausstellungen. Die Trierer Schifferzunft besaß ein eigenes eingerichtetes Pilgerschiff, um sich an der lukrativen Beförderung der Pilger zu beteiligen.

Die Marktschiffe

Mit dem Aufkommen regelmäßiger Messen in den Handelszentren Köln und Frankfurt entwickelte sich auch ein zunächst zweckgebundener bürgerlicher Reiseverkehr und zwar mit den **Marktschiffen** [Anm. 14], die sowohl Güter- als auch Personenschiffe waren, weil sie nicht nur Handelswaren von und zu den Messen transportierten, sondern auch die Handelsherrn beförderten. **Trierer Marktschiffe** gab es wahrscheinlich seit der **Mitte des 14. Jahrhunderts**. Seit dem 16. Jahrhundert verkehrte ein Marktschiff regelmäßig von Trier zu den alljährlichen Frühjahr- und Herbstmessenden nach Frankfurt. Auch von Cochem fuhren regelmäßig Marktschiffe nach Koblenz. Mit der Zeit wurden auch andere Reisende gegen Bezahlung mit genommen. Die Marktschiffe fuhren noch bis Mitte des 19. Jahrhunderts.



Die Reisenachen

Seit Beginn der Neuzeit kamen beim gehobenen Bildungsbürgertum auch reine Vergnügungsreisen auf der Mosel mit **Reisenachen** [Anm. 15] in Mode. Diese Reisen waren allerdings nur „zu Tal“ von Trier nach Koblenz möglich, sie dauerten mindestens zwei Tage. Die Nachen waren mit einer Plane überdeckt und die größeren von ihnen konnten 6 bis 10 Personen befördern. Einzelreisende oder auch kleine Gruppen mieteten sich so einen Reisenachen mit einen oder zwei Schiffen. Diese Vergnügungsfahrten mit den Nachen waren noch bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts üblich. Die bekannteste Schilderung einer Nachenfahrt auf der Mosel war allerdings keine Vergnügungsfahrt. Kein geringerer als der große Dichter Goethe hat Ende Oktober 1792 notgedrungen eine abenteuerliche Nachenreise von Trier nach Koblenz machen müssen. In seiner „Campagne in Frankreich“ hat er einen anschaulichen Bericht darüber hinterlassen.



Die Eiljachten

Auf dem Wiener Kongress war das ehemalige Kurfürstentum Trier Preußen zugeschlagen worden. Umgehend wurde die Verwaltung in Regierungsbezirken mit vielerlei Behörden neu organisiert und es wurden Garnisonen eingerichtet. Auch die erstarkende Wirtschaft des Mosellandes erforderte ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Zudem war auf das Interesse an Flussreisen auf dem malerischen Strom gewachsen. Es war der Beginn einer schwärmerischen Moselromantik. Allerdings waren die Voraussetzungen für eine regelmäßige Moseldampfschifffahrt noch nicht gegeben. Auf dem Rhein fuhren seit 1827 bereits Dampfer nach festen Fahrplänen. 1830 richteten zwei Koblenzer Spediteure, Steineberg und Leroy, zwischen Koblenz und Trier erstmalig eine öffentliche Personenschifffahrt ein mit getreidelten Eiljachten [Anm. 16]. Diese Eiljachten fuhren regelmäßig an zwei Tagen in der Woche von Koblenz nach Trier und an zwei Tagen von Trier nach Koblenz.

Die Bergfahrt dauerte drei Tagen, dabei wurde in Senhals im Cochemer Krampen und in Bernkastel

übernachtet. Die Talfahrt dauerte nur zwei Tage, dann wurde in Zell übernachtet. Die Eiljachten wurden 1841 von den Dampfern abgelöst.



Die Dampfer



1838 fasste ein Konsortium Trierer Kaufleute den Plan, einen regelmäßigen Dampfschifffahrtsverkehr auf der Mosel zwischen Trier und Koblenz durchzuführen. Der erste Dampfer [Anm. 17] auf der Mosel war aber kein Schiff, der im selben Jahr gegründeten "Trierer Gesellschaft", sondern es gehörte dem Franzosen Rivet, der es zur Befahrung der Mosel von Metz bis Trier auf eigene Kosten hatte bauen lassen, nachdem er in Metz keine Unterstützung seines Planes gefunden hatte. Die "Ville de Metz" legte am 15. Dezember 1839 in 6 ¼ Fahrstunden die Strecke von Metz nach Trier zurück, wo sie mit großem Jubel empfangen wurde.

Nachdem die Trierer Gesellschaft 1840 von der Königlichen Regierung bestätigt und auch in Metz eine Dampfschifffahrtsgesellschaft gebildet worden war, erschienen schon bald die ersten Schiffe der Linien Metz-Trier und Trier-Koblenz auf der Mosel. Die "Mosella" der Trierer Gesellschaft hatte 50 PS und fasste 200 Personen. Das von der Metzer Gesellschaft erbaute Schiff "Australasia" hatte eine leichtere Form und seine Maschine besaß 20 PS und bot 60 Personen Platz.

Im März 1841 wurde ein regelmäßiger Dampfschifffahrtsverkehr zwischen Trier und Metz dreimal in der Woche eröffnet. Nach einer Betriebsstatistik wurden 1845 zwischen Metz und Trier von drei Schiffen mit zusammen 69 PS in 423 Fahrten 11.757 Personen befördert.

Im Juni 1841 fuhren dann ebenfalls Dampfer zwischen Trier und Koblenz. Im Vergleichsjahr 1845 machten die drei Schiffe der Trierer Gesellschaft zwischen Koblenz und Trier je 222 Fahrten zu Berg und Tal. Dabei beförderten sie 35.322 Personen und 30.991 Zentner Waren.

Während die Dampfschifffahrt auf der Obermosel oberhalb Trier bereits in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts erlag, konnte die Trier-Koblenzer Dampfschifffahrt ihre Geschäftsergebnisse ständig steigern. 1878 wurden 56.609 Personen und 149.224 Zentner Waren befördert. Die Inbetriebnahme der

Moselbahnstrecke Trier-Koblenz im Jahr 1879 brachte dann aber einen weitgehenden Einbruch. Die Zahlen pendelten sich in den letzten beiden Dekaden des 19. Jahrhunderts bei um die 7.000 Personen und 50.000 Zentnern Waren pro Jahr ein.

1934 ging die Moseldampfschiffahrt A. G. in Konkurs. Die Nachfolgegesellschaft RHEMOLA setzte zunächst den Betrieb fort, bis der Beginn des Zweiten Weltkriegs die hundertjährige Dampfschiffahrt auf der Mosel für immer beendete.

Nachweis

Verfasser: Karl-Heinz Zimmer

red. Bearb.: Paul Sebastian Moos und Nathalie Rau

erstellt: 23.07.2010

Anmerkungen:

1. [Anmerkung der Redaktion:] An dieser Stelle mögen die vom Verfasser genannten Einteilungen verwirren. Dies ist allerdings lediglich der Tatsache geschuldet, dass hier nicht das Gesamtwerk "Zur Geschichte der alten Moselschifffahrt" mit seinen vier Kapiteln veröffentlicht wurde, sondern lediglich aus Kapitel III "Personenschifffahrt auf der Mosel in alter Zeit" die Unterkapitel III/1 "Chronologischer Überblick", III/4 "Die Reisenachen", III/5 "Die Eiljachten".
2. Gottfried KENTENICH: Zur Geschichte der Dampfschiffahrt auf der Mosel, in Trierische Chronik VI, Nr. 6 (März 1910) S. 81 - 96.
3. Vertiefende Ausarbeitung in Abschnitt III/2 Fürstliche Moselreisen (Anm. d. Red.: Nicht online verfügbar).
4. Gottfried KENTENICH: Moselschifffahrt im Laufe der Jahrhunderte, Sonderdruck aus Trierische Chronik IX, Nr. 5/6 (Februar/März 1913) S.7.
5. ebenda.
6. Norbert ETRINGER: Aus der Geschichte der Moselschifffahrt, Luxemburg 1978 S.142.
7. ebenda.
8. Gottfried KENTENICH: Geschichte der Stadt Trier, Trier 1915 S. 449.
9. Norbert ETRINGER: Aus der Geschichte der Moselschifffahrt S. 142.
10. Camille SCHILTZ: Wasserbillig in der Geschichte der Luxemburger Schifffahrt, Luxemburg 1967 S. 19.
11. Gottfried KENTENICH: Geschichte der Stadt Trier, Trier 1915 S. 499.
12. Gottfried KENTENICH: Zur Geschichte der Moselschifffahrt, in Trierische Chronik IX, Nr. 1/2 (Oktober/November 1912) S.6.
13. Johann Hugo WYTTEBACH und Franz Josef MÜLLER: Gesta Treverorum 1839 Band III Seiten 233 und 240.
14. Vertiefende Ausarbeitung in Abschnitt III/3 Die Marktschiffe (Anm. d. Red.: Online nicht verfügbar).
15. Vertiefende Ausarbeitung in Abschnitt III/4 Die Reisenachen
16. Vertiefende Ausarbeitung in Abschnitt III/5 Die Eiljachten
17. Vertiefende Ausarbeitung in Abschnitt III/6 Die Dampfer (Anm. d. Red.: Online nicht verfügbar).