



MOOSBURG  
www.moosburger-zeitung.de

## Heute in der Moosburger Zeitung

Moosburg S. 14

Bei Regen leben die Bienen von ihren Vorräten

Moosburg S. 15

Akademie der Wächter verquickt Magie und Geschichte

Moosburg S. 16

Zum Stadtjubiläum serviert der TCM 1250 Aufschläge

Moosburg S. 16

Pius-Kindergarten stellt Nachmittagsbetreuung ein

Freising S. 18

„Sommer Wunder 2022“ in der Domstadt

Langenpreising S. 19

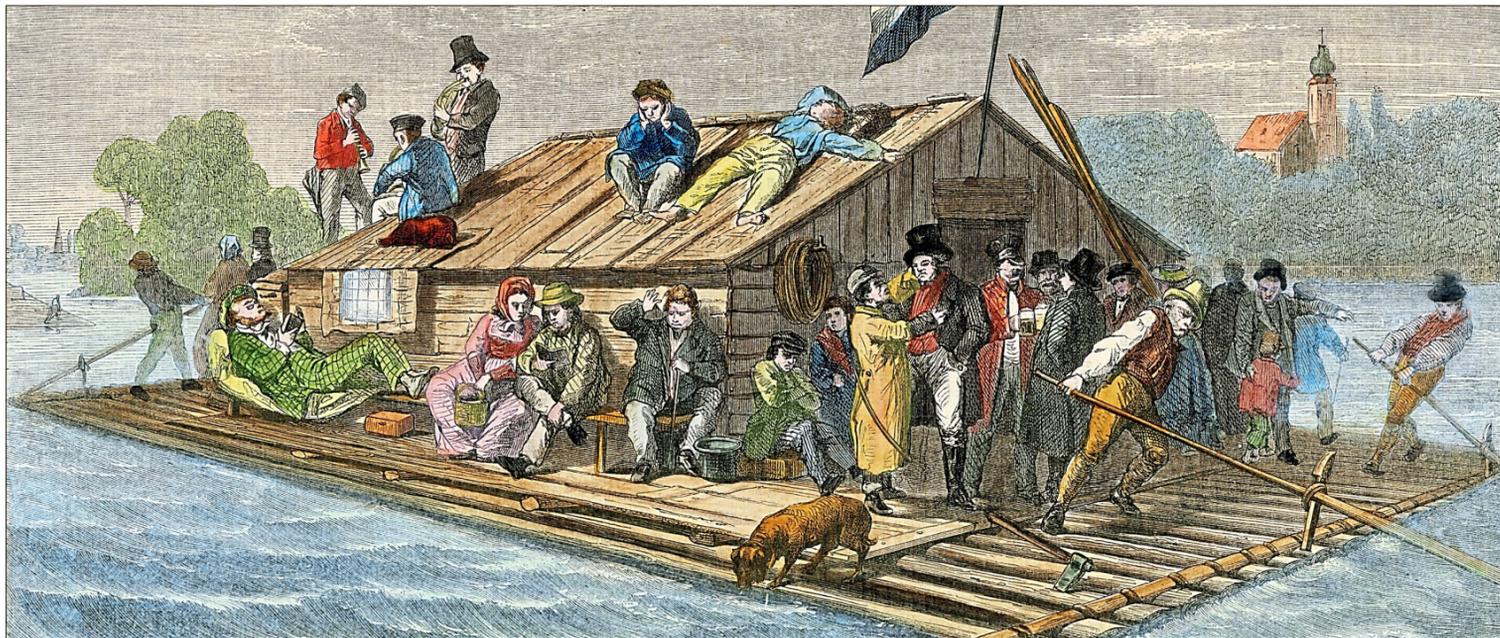
Digitalisierung hat in der Bücherei Einzug gehalten

## Die Flößerei in Moosburg

Auch Moosburg hat die Isar als Verkehrsader genutzt, älteste Unterlagen geben 1579 als „Floßland an der Isarbrücke“ an. Im 18. Jahrhundert war hier der Hauptarm sogar 120 Meter breit. Durch den Zufluss der Amper bei Volkmannsdorf und Verminderung des Gefälles „strickte“ man in Moosburg oft zwei Flöße zusammen. Die Flößer mussten den „Bruckzoll“ bei der „Anländ“ zahlen. Beim Zacherl – heute Hotel-Gasthof Huber – kehrten sie ein. Als es noch eine Stadtmauer gab, gelangten sie durch das „Ländthürl“ (später Viehmarkt-gäßl) in die Stadt. Auch die Passagiere eines Ordinarifloßes übernachteten dort. Wenn es in München um 13 Uhr abgefahren war, erreichte es Moosburg – je nach Strömung – gegen 18 Uhr.

Im Morgengrauen begann die Weiterfahrt. Zum Anlanden wurden die Flöße mittels Ländhakens zum Stehen gebracht. Den warf ihnen der Ländmeister oft schon von der Brücke aus zu. Er musste zur Verhütung von Unfällen auch Zeichen für nachfolgende Flöße geben. Letzter Ländmeister war Johann Huber. Die vielen Anlandungen – 1860 bis 1870 waren es jährlich immer noch 3000 – mit auswärtigen Gütern waren dem hiesigen Gewerbe ein Dorn im Auge. Verordnungen verboten Kaufabschlüsse von Binderwaren, Holz oder Reifen, wenn nicht vorher das Handwerk verständigt worden war.

Es gab auch Unglücke: 1790 verunglückte hier ein Ordinarifloß auf der Fahrt nach Wien, drei Personen fanden den Tod. 1793 brach ein Floß an der Brücke auseinander, fünf Personen ertranken, zehn wurden gerettet. Mit der Eröffnung der Nordbahn 1858/59 endete nach und nach der Verkehr zu Wasser, 1900 landeten nurmehr 29 Flöße an. Aber beim Bau des Oppenborn-Kraftwerks 1906 erhielten das Moosburger Isarwehr und das Kraftwerk noch eine Floßgasse. Das letzte Floß landete in Moosburg zum Jubiläum „100 Jahre Krieger- und Soldatenkameradschaft Moosburg“ an. Die Lenggriser Veteranen kamen damals extra per Floß. Weiter ging es durch den Schleusenbau nicht mehr. (ka)



Bis nach Wien und Budapest fuhr der Ordinari-Floß, betuchte Passagiere hatten sogar ein Dach über dem Kopf.

# Der Floß, der Förg und der Styrrer

Vortrag „Isarrauschen“ beim Heimatverein als Beitrag zum 1250. Moosburg-Jubiläum

**Moosburg.** (ka) Die Isar war der am häufigsten mit Flößen befahrene Fluss überhaupt. Das und noch vieles mehr an Geschichten und Geschichtlichem hat Gabriele Rüth, Vorsitzende des Vereins Flößerstraße, „ausgegraben“ und beim Treffen des Heimatvereins unter dem Titel „Isarrauschen“ vorgestellt.

„Das ist eine große Ehre für uns“, dankte die Wolfratshausenerin für die Einladung im Rahmen des 1250-jährigen Bestehens der Dreirosenstadt Moosburg. Begleitet wurde die Autorin von Sabrina Schwenger und Hermann Paetzmann, die den Vortrag im Florianstüberl Thonstetten als abwechslungsreiche Lesung gestalteten, für so manches Schmunzeln, aber auch viele Aha-Ausrufe sorgten.

## Zu allen Zeiten vorrangig Männersache

„Isara rapidus“ – „die reißende Isar“, so nannten sie die Römer. Vermutlich schon seit vorgeschichtlicher Zeit wurde sie genutzt, um Waren aus dem Bereich der Alpen und aus Italien mit Flößen zur Donau zu transportieren. Das Floßfahren auf der Isar war zu allen Zeiten vorrangig Männersache. Deshalb sagt Johann Andreas Schmeller in seinem berühmten „Baierischen Wörterbuch“ von 1837 nicht das, sondern der Floß, wie es auch früher allgemein genannt wurde. Verantwortlich für den Floß und seine Ladung war der Förg, der Styrrer steuerte es, vorbei an gefährlichen Riffen und Felsen wie etwa in der Fallers Klamm. 185 Pfennige zahlten die

Münchner im Jahr 1404 für die Zerkleinerung eines Felsens, an dem so manches Fass Etsch-Wein in den Fluten versunken war. Ein hoher Betrag, wenn man weiß, dass ein Wecken Brot oder fünf Eier einen Pfennig kosteten.

Aus ihrem beträchtlichen finanziellen Einsatz für die Sicherheit der Wasserstraße Isar leiteten die Münchner ihr Recht ab, eine Floßordnung zu erlassen. Dieser hatten sich alle Floßleute zu beugen. Wer dagegen verstieß, wurde hart bestraft. Wenn ein Flößer Fracht beschädigte oder gar in der Isar versenkte, geriet er in Stadt-Acht. Und das so lange, bis er Schadensersatz gezahlt hatte. Wagte er sich vorher aufs Wasser, wurde er zu drakonischen Geldstrafen verdonnert. Konnte er das nötige Silber nicht aufbringen, hackte ihm der Scharfrichter die rechte Hand ab, bei weiterer Säumnis auch noch ein Ohr.

Nahm ein Förg unterwegs einen verbotenen Schluck aus einem der ihm anvertrauten Weinfässer, so kostete ihn diese Missetat 60 Pfennige. Hatte er die nicht, ging's zum Scharfrichter, der auch in diesem Fall Hand oder Ohr einforderte.

Wen wundert es da, dass die schon um 1450 straff organisierten Mittenwalder Floßmeister den Münchnern bald ein spezielles Recht abtrotzten: Sie durften nun von jedem für München bestimmten Wein-Floß auf der Fahrt drei Maß für ihre trinkfesten und stets durstigen Förgen und Styrrer abschöpfen.

Hart ins Gericht gingen die Münchner auch mit all jenen, die mit ihrem Floß an einer der Brücken „anwandelten“. Floß und Ladung



Heimatvereins-Vorsitzender Toni Neumaier mit (v.l.) Sabrina Schwenger, Hermann Paetzmann und Gabriele Rüth.

Foto: Karin Alt

fielen an den „Bruckhay“, also den Brücken-Zöllner.

## Beschädigung von Brücken ein ständiges Problem

Beschädigungen von Brücken waren ein ständiges Problem, zumal Fahrerflucht immer öfter vorkam. Dies führte schließlich vor rund 150 Jahren zum ersten amtlichen Fahrzeug-Kennzeichen in Bayern. Das waren Blech-Standarten, auf denen Name und Herkunft des Floßmeisters verzeichnet sein mussten. Jeder Floß hatte eine solche Tafel sichtbar mitzuführen. Auf dem Floß-Weg gelangten alle wichtigen Versorgungsgüter wie Kalk, Gips, Steine, Holzkohle, Schindeln, Öl, Wein und Leinen ins Unterland. Dazu gesellten sich Luxusgüter wie „welsches Obst“, Seide, Gewürze, Silberwaren und Gold. Eine regelmäßige Personenbeförderung auf Isarflößen gab es seit 1450. 1623 erhielten die Tölzer Floßmeister die „Ordinarifahrt“ nach festem Fahrplan. Sechs bis acht Stunden war man von Tölz nach München unterwegs, 16 Stunden bis Landshut. Anfang des 18. Jahrhunderts fuhr dann von München aus wöchentlich einmal ein „Ordinari“ nach Wien, am Donnerstag eines nach Landshut, meist von April bis Oktober. Erste Anlegestel-

len waren in Freising, Moosburg, Landshut, Dingolfing, Landau und Plattling. Dieser regelmäßige Passagierverkehr erhielt sich bis 1825.

Der Rückmarsch von München in den Isarwinkel wurde zu Fuß meist noch am gleichen Tag bewältigt. Der Förg, der einen Floß bis Wien oder gar Budapest steuerte, war nach Hause gut einen Monat unterwegs. Der soziale Status der Flößer, ihre Trinkfestigkeit und Anziehungskraft auf brave Madl, aber auch ihre Frömmigkeit und vieles mehr wurden im Vortrag beleuchtet, nicht zuletzt die Holzarbeit, das Triften und der Floßbau.

Vergangen sind die Blütezeiten des Floßhandwerks. Aber es war nicht nur die Eisenbahn, die den Floßleuten Passagiere und Fracht wegnahm. Schlimmer wirkten sich die Wasserableitungen für die Wasserkraftwerke aus, die aus der „grünen Isar“ ein armseliges Rinnsal machten. 1948 wurde den Förgen mit der Rißbach-Überleitung in den Walchensee der Wasserhahn endgültig zugedreht. Aber etwas Flößer-Romantik ist geblieben, gilt das Floßfahren doch als immaterielles Kulturerbe. Ein Erlebnis bleibt die Floßfahrt von Wolfratshausen nach München-Thalkirchen allemal. Erst recht in der größten Schleusen- und Floßgasse Europas im Mühlthal.

## Bei Rudlfing zerschellt

Immer wieder geschah es trotz aller Fürbitten, dass Förg, Styrrer und Drittförg nicht wie erhofft in München, Moosburg oder Wien landeten. Von Unglücken berichteten einst viele Marterl am Isarufer und heute noch die alten Sterberegister. Viele Hunderte Menschen fanden seit Beginn der Aufzeichnungen bei Floß-Unfällen in der Isar ihr nasses Grab.

Manche Unglücke konnten trotz mehrjähriger Ausbildung der Flößer nicht verhindert werden. Aber auch von „wundersamer Rettung vor dem nassen Tod“ berichtet so

manche Votivtafel. Am Pfingstdienstag 1801 zerschellte ein Ordinari-Floß, besetzt mit 24 Wallfahrern, an der Brücke bei Rudlfing. Es war wie alle Jahre auf dem Weg zum heiligen Kastulus nach Moosburg. Eine Votivtafel in der Wallfahrtskirche St. Maria in Langenbach erinnert dort heute noch daran. Gestiftet hat sie Katharina Forspächerin, die gerettet wurde. Der Text lautet: „Katharina Forspächerin, Bürgerliche Fischerin von Freising verlobte sich in augenscheinlicher Todesgefahr zur seligsten Muttergottes nach Rudlfing 1801.“ (ka)



Wurden mehrere Floßtafeln aneinandergelassen, so nannte man das „stricken“.

Fotos: Gabriele Rüth



An Ganterplätzen wurden jeweils zwölf bis 18 Baumstämme mit gekochten Weidenzweigen zusammengeflochten.