



Bayerischer Yacht-Club

BYC-Portrait

Rubrik: Die Gründung

Link: "Bucentaur-Halle"

Link auf BYC-Chronik

"125 Jahre Bayerischer Yacht-Club"
1888 - 2013

Es war einmal...

... ein Prunkschiff namens **BUCENTAUR**

Eine sehr lange, aber auch sehr interessante Geschichte, die bis ins 17. Jahrhundert reicht, steckt hinter der „Bucentaur-Halle“, einem Prunkstück alter Zeiten im Bayerischen Yacht-Club.

Das legendäre Prunkschiff BUCENTAUR wurde 1663 (als der fürstliche Absolutismus seinem Höhepunkt zustrebte) für Bayerns Kurfürst Ferdinand Maria gebaut. Der war 1651 als 15-Jähriger auf den bayerischen Thron gestiegen. Ein Jahr später bereits wurde Ferdinand Maria mit der ebenso jungen Henriette Adelaide von Savoyen vermählt. Als nach zehnjähriger Ehe der ersehnte Thronfolger Max Emanuel geboren wurde, begann eine Ära des Bauens. Seiner Frau schenkte Ferdinand Maria ein neues Sommerschloss (Nymphenburg), die Theatinerkirche wurde errichtet und eben ein Prunkschiff in Auftrag gegeben.

Der italienische Barock inspirierte zu dieser Zeit auch die Bayern. Für den Bau des Leibschiffs beauftragte man daher Schiffbauer aus Venedig. Ein schwimmendes Jagdschloss für mehrere hundert Personen sollte es werden: größer, besser und prunkvoller ausgerüstet als alles, was vorher (und auch nachher) für einen bayerischen See je gebaut wurde.

Baubeginn für den BUCENTAUR

war im Dezember 1662. Zuerst wurde in zehnwöchiger Arbeit eine Werkhütte über dem Georgenbach errichtet, schrieb Gerhard Schober im Buch

„Prunkschiffe auf dem Starnberger See“. Zwar gab es in Starnberg schon eine Reihe von Schiffshütten für die bereits vorhandene Flotte der bayerischen Fürsten. Doch die waren alle viel zu klein. Mit dem Bau des BUCENTAUR waren nicht nur venezianische Architekten und Schiffbauer beschäftigt, auch hunderte von lokalen Handwerkern.

Als das Schiff Gestalt annahm, wurde die Werkhütte zur Schiffshalle erweitert: 32 Meter lang, 20 Meter breit und acht Meter hoch. Später verlängerte man den Stadel um 27 Meter Länge bei zehn Meter Breite. Alte Pläne lassen den Schluss zu, so Schober, dass diese damalige Halle „im

Aufriss mit ziemlicher Sicherheit dem heutigen sogenannten Bucentaur-Stadel entsprochen“ habe.

Der 29 Meter lange, 7,5 Meter breite und bis zur Balustrade des Oberdecks fünf Meter hohe BUCENTAUR war ein schwimmender Festsaal, man spricht sogar von einem schwimmenden Schloss. Der große Saal und die unterschiedlich großen Kabinette im Hauptdeck waren umgeben von einem umlaufenden Balkon. Das Oberdeck war für die Besatzung und die Musikanten vorgesehen, im Unterdeck waren die Ruderer (knapp 80 an der Zahl) untergebracht. Zwar hatte der BUCENTAUR zwei Masten mit jeweils einem Rahsegel, doch wurden diese Segel sicherlich nur selten eingesetzt. Geschmückt war der BUCENTAUR von den beiden Rammspornen am

Bug bis zum Treppengeländer am Heck reichlich: weißblaue Fahnen, Löwenköpfe, vergoldete Figuren, Deckengemälde und wertvolle Stoffe als Vorhänge. Ausgestattet war das Schiff mit 16 Kanonen, die vor allem für Salutschüsse vorgesehen waren, aber auch als Ballast gedient haben sollen. Die Beschreibung der Ausstattung könnte man

seitenweise fortsetzen. Wer Anregungen für die eigenen vier Wände oder sein Schiff sucht, sei auf Schobers Werk verwiesen. Teile dieser Ausstattung sind in verschiedenen bayerischen Museen zu finden.

Ruderer, Musikanten und Bratspießdreher. Vom Ruderer bis zum Musikanten, vom Diener bis zum Kapitän, von den vielen Gästen bis zur kurfürstlichen Familie sollen nicht selten bis zu 500 Personen an Bord gewesen sein. Begleitet wurde der BUCENTAUR – der Name stammte wohl vom venezianischen Vorbild „Bucintoro“ („golde-

nes Schiff“) – von einer ganzen Flotte. Der halbe Hofstaat war mit auf dem See, die wichtigeren Leute davon in der „Roten Halben Galeere“ oder dem „Kammerherrenschiff“. Eine Gondel, das Silberschiff, war eigens für das Geschirr vorgesehen, das Sommelierschiff für die Getränke. Auch ein „Notturft-Gondole“ durfte nicht fehlen! Zu Ferdinand Marias Zeiten sollen allein drei Küchenschiffe unterwegs gewesen sein. Belegt ist, dass bis zu 300 Helfer (vom Ruderer bis zum „Silberwascher“ und „Bratspießdreher“) für die barocken Seefeste benötigt wurden – eine immense organisatorische Aufgabe!

Man pflegte damals die Seejagd – eine Treibjagd, bei der ein Hirsch von der Hundemeute aus den Wäldern in den See direkt vor die wartende Flotte gehetzt wurde. Aber auch ohne Jagd wurden „höfische Feste“ gefeiert, die ihren Höhepunkt in Feuerwerken fanden, die gut vorbereitet um den halben See herum abgebrannt wurden. Besonders günstig war auch, dass die Wittelsbacher rund um den See Schlösser besaßen, an denen man Station machen konnte. Zahlreiche zeitgenössische Beschreibungen solcher Prunkfeste sind überliefert – und zeigen, dass selbst die exklusivsten Partys der Neuzeit weit davon entfernt sind, auch nur annähernd mithalten zu können.

Diese Flotte, wie sie von Kurfürst Ferdinand Maria geschaffen und auch von seinem Sohn Max Emanuel intensiv genutzt wurde, existierte bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. 1724 wurde übrigens für den Schiffsmeister Bach ein eigenes Haus gebaut – das heutige „Bachhäusl“ des Bayerischen Yacht-Clubs. 1726 übernahm nach dem Tode von Max Emanuel dessen Sohn Kurfürst Karl Albrecht (ab 1742 als Karl VII. auch Kaiser des Heiligen Römischen Reiches) die Flotte – und den von seinem Vater angehäuften Schuldenberg nebst der Vorliebe für feudale Feste.

Das Interesse an Lustfahrten und Seefesten fand nach dieser Zeit ein vorläufiges Ende. Die Flotte verwahrloste

ungepflegt in den Schiffhütten, bis schließlich Max III. Joseph 1758 den Abbruch des einstigen – immerhin bereits 95 Jahre (!) alten – Prunkschiffes anordnete.

Die höfische Flotte von Max III. Joseph (Kurfürst von 1745 bis 1777) kam mit kleineren Schiffen aus. Erst knapp 50 Jahre später, anno 1803, sollte wieder ein Leibschiff gebaut werden, die 21 Meter lange CAROLINA von Max IV. Joseph. Der alte, große Schiffsstadel war da schon stark reparaturbedürftig – und so wurde auch gleich eine neue Schiffshütte in der Form der alten errichtet – der eben heute noch stehende Bucentaur-Stadel. Wann er diesen Namen erhielt, obwohl er ja für ein anderes Schiff errichtet wurde, liegt im Dunkeln. Zu den Zeiten der Clubgründung, weitere 85 Jahre später, war es die „große Schiffshütte“, die „große Jollenhalle“ oder auch das „Seglerhaus“.

Doch die Begeisterung für die Flotte ließ nach, bis schließlich 1872 laut Schober keines der alten Schiffe mehr in den königlichen Inventarlisten auftaucht. Nur zwei neuere Schiffe wurden genutzt. Eines davon, der DELPHIN, ein etwa 11,5 Meter langes Ruderschiff von König Ludwig I. (auch wenn dieser kein großer Freund des Bootfahrens gewesen sein soll), steht als ältestes erhaltenes Schiff der einstigen Flotte im Museum Starnberger See.

Im August 1857 wurde das erste königliche Dampfboot

in Starnberg in Dienst gestellt: 18 Meter lang, 2,8 Meter breit und mit jeweils 2,5 Meter breiten Schaufelradkästen an den Seiten. In Auftrag gegeben hatte es König Max II. (Sohn von Ludwig I. und Vater von Ludwig II.). Nach dessen Tod 1864 hat es König Ludwig II. übernommen. Schiffsmeister Bach renovierte es mit seinen Leuten. Auf die Radkästen wurde der neue Name mit großen goldenen Buchstaben geschrieben: TRISTAN. Das Schiff hatte Gemälden zufolge einen etwa sechs Meter hohen Schornstein und war in der Bucentaur-Halle untergebracht.

Ludwig II. sei „sehr gerne und oft mit dem Dampfer gefahren“, schreibt Schober. Im September 1868 war die Kaiserin Maria Alexandrowna von Russland auf dem Dampfer zu Besuch. Zu deren Ehren wurde das wohl letzte große Seefest auf dem Würmsee gefeiert – bis zum Jubiläum des Bayerischen Yacht-Clubs im Jahr 2013.

Nach dem Tode von Ludwig II. (13. Juni 1886) wurde der TRISTAN 1887 an Hugo von Maffei verkauft. Dieser ließ ihn an den Ammersee bringen, wo er bis 1898 als Schlepper auf der Amper zwischen dem Bahnhof Grafath und der Dampferstation Stegen eingesetzt wurde.



Ein dreistöckiges Prunkschiff war der 1663 erbaute BUCENTAUR von Kurfürst Ferdinand Maria. Foto: Museum Starnberger See



1803 wurde die „Bucentaur-Halle“ des heutigen BYC erbaut. Noch immer ist sie eine der eindrucksvollsten Bootshallen des deutschen Segelsports. Foto: V. Göbner