

PDF-Datei der Heimat am Inn

Information zur Bereitstellung von PDF-Dateien der Heimat am Inn-Bände

Einführung:

Der Heimatverein Wasserburg stellt sämtliche Heimat am Inn-Bände der alten und neuen Folge auf seiner Webseite als PDF-Datei zur Verfügung.

Die Publikationen können als PDF-Dokumente geöffnet werden und zwar jeweils die Gesamtausgabe und separiert auch die einzelnen Aufsätze (der neuen Folge).

Zudem ist in den PDF-Dokumenten eine Volltextsuche möglich.

Die PDF-Dokumente entsprechen den Druckausgaben.

Rechtlicher Hinweis zur Nutzung dieses Angebots der Bereitstellung von PDF-Dateien der Heimat am Inn-Ausgaben:

Die veröffentlichten Inhalte, Werke und bereitgestellten Informationen sind über diese Webseite frei zugänglich. Sie unterliegen jedoch dem deutschen Urheberrecht und Leistungsschutzrecht. Jede Art der Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung, Einspeicherung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Rechteinhabers. Das unerlaubte Kopieren/Speichern der bereitgestellten Informationen ist nicht gestattet und strafbar. Die Rechte an den Texten und Bildern der *Heimat am Inn-Bände* bzw. der einzelnen Aufsätze liegen bei den genannten Autorinnen und Autoren, Institutionen oder Personen. Ausführliche Abbildungsnachweise entnehmen Sie bitte den Abbildungsnachweisen der jeweiligen Ausgaben.

Dieses Angebot dient ausschließlich wissenschaftlichen, heimatkundlichen, schulischen, privaten oder informatorischen Zwecken und darf nicht kommerziell genutzt werden. Eine Vervielfältigung oder Verwendung dieser Seiten oder von Teilen davon in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ausschließlich nach vorheriger Genehmigung durch die jeweiligen Rechteinhaber gestattet.

Eine unautorisierte Übernahme ist unzulässig.

Bitte wenden Sie sich bei Fragen zur Verwendung an:

Redaktion der Heimat a. Inn, E-Mail: [matthias.haupt\(@\)wasserburg.de](mailto:matthias.haupt(@)wasserburg.de).

Anfragen werden von hier aus an die jeweiligen Autorinnen und Autoren weitergeleitet. Bei Abbildungen wenden Sie sich bitte direkt an die jeweils in den Abbildungsnachweisen genannte Einrichtung oder Person, deren Rechte ebenso vorbehalten sind.

HEIMAT AM INN 4

Im Wasserburg des Stadtschreibers Joseph Heiserer



Eine altbayerische Kleinstadt im 19. Jahrhundert
Im Wasserburg
des Stadtschreibers Joseph Heiserer

HEIMAT AM INN 4

Beiträge zur Geschichte, Kunst und Kultur des
Wasserburger Landes

Jahrbuch 1983

Herausgeber

Heimatverein (Historischer Verein) e.V.
für Wasserburg am Inn und Umgebung

ISBN 3-922310-03-6

1983

Alle Rechte bei Verlag DIE BÜCHERSTUBE H. Leonhardt, 8090 Wasserburg a. Inn

Herstellung: Ritterdruck Gogel Ges.m.b.H. & Co.KG, A-6370 Kitzbühel
St.-Johanner-Straße 83

Bindearbeiten: Heinz Schwab, A-6020 Innsbruck, Josef-Wilberger-Straße 48

Fotos: Foto-Hochwind, 8090 Wasserburg am Inn

Umschlaggestaltung: Hugo Bayer

Die hier enthaltenen Beiträge dürfen nur mit Genehmigung der Verfasser
nachgedruckt werden.

Für den Inhalt der Beiträge sind ausschließlich die einzelnen Autoren
verantwortlich.

Postanschrift Heimatverein (Hist. Verein) und Schriftleitung:
Arnikaweg 10, 8093 Rott am Inn

Anschriften der Mitarbeiter dieses Buches:

Dietz Irmgard, Kaspar-Aiblinger-Platz 32, 8090 Wasserburg am Inn

Freundl Stefan, Niederschlesienweg 8, 8200 Rosenheim

Maderholz Erwin, Burmesterstraße 15, 8000 München 45

Dr. rer. pol. Scheidacher Ludwig, Ledererzeile 46, 8090 Wasserburg am Inn

Ultsch Rudolf, Zirnoweg 1, 8090 Wasserburg am Inn

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Ludwig Scheidacher Der rechtskundige Stadtschreiber Heiserer Eine bedeutende Wasserburger Persönlichkeit und ihre Zeit	7
Erwin Maderholz Die königlich bayerische Staatspost in Wasserburg	187
Stefan Freundl Der Wasserburger Schiffmeister Peter Breitenacher und die Inn-Dampfschiffahrt	211
Rudolf Ultsch Oberbayerische Bräuer- und Wirtegeschlechter: Die Gerbl in Wasserburg am Inn	229
Josef Palmano Eine Kindheit in Wasserburg	243
Register	
1) Personenregister	283
2) Ortsregister	286
3) Sachregister	288

Vorwort

Gegen Ende des letzten Weltkrieges schrieb mein Vater, der damals in Augsburg diensttuende Verwaltungsjurist Oberregierungsrat Josef Palmano, vielleicht in Vorahnung eines unbewußt erfüllten Zeiteinschnitts Erinnerungen an seine Kindheit auf. Die drückenden Verhältnisse des letzten Kriegswinters mögen ihn mit bestimmt haben, sich auf die „gute alte Zeit“ zu besinnen (eine behütete, sorgenfreie Kindheit im bürgerlichen Wasserburg im Blick, trifft die Formel tatsächlich einmal voll zu!) und die unliebsamen Tagesmeldungen dabei etwas in den Hintergrund zu drängen.

Ausschließlich für die eigene Familie, für engere Freunde und Bekannte bestimmt, lag jeder Gedanke an eine spätere Veröffentlichung ganz fern: So ruhte das Manuskript lange in Schubladen, nur gelegentlich hervorgeholt oder ausgeliehen, wenn jemand genauer wissen wollte, wie es sich damals, vor den beiden großen Kriegen, in Wasserburg so lebte!

Einer, der die Blätter zu lesen bekam, befand, daß sich die Aufzeichnungen gut für eine Veröffentlichung in der wiedererweckten Schriftenreihe „Heimat am Inn“ eignen würden, und erbat meine Zustimmung. So lege ich die Kindheitserinnerungen meines Vaters, der der angesehenen, seit 1846 in Wasserburg ansässigen Apothekerfamilie Palmano entstammt, in diesem Jahresband vor, weil sie ein getreues Stimmungsbild aus einer Kleinstadt vor der Jahrhundertwende geben, Namen nennen, derer man sich an der Innschleife noch dann und wann gern erinnert, liebenswerte Details aus bürgerlichen Lebensumständen preisgeben, die nicht ganz vergessen werden sollten.

Wasserburg, am 6. Oktober 1982
dem 102. Geburtstag meines Vaters

Irmgard Dietz

Eine Kindheit in Wasserburg

Erinnerungen, aufgezeichnet von Josef Palmano
1880—1960

Eigentlich sollten diese Zeilen ja eine andere Überschrift erhalten, etwa wie: „Wasserburgs Verkehrsverhältnisse in den Tagen meiner Kindheit“. Doch stiegen mir da gleich Bedenken auf, sie könnte auf manche Leserin abschreckend wirken, da technische Dinge besonders Personen weiblichen Geschlechts meist wenig ansprechen. Ich habe deshalb einen unverfänglichen Titel gewählt. Liebe Leserin, sei mir darob nicht allzu böse und halte mich nicht für heimtückisch; ich wollte nur verhindern, daß Du meine Schreiberei ungeprüft weglegst, statt wenigstens den ersten Satz zu lesen und dann dem Gesetze der Trägheit gehorchend, ohne welches übrigens unser moderner Verkehr kaum denkbar wäre, auch die folgenden.

Doch beim Verkehr zu bleiben, will ich gleich das Gebiet berühren, das am raschesten behandelt ist, nämlich den Verkehr in der Luft. Meine Erinnerung erschöpft sich hier darin, daß ich ein oder zwei Mal einen Ballon in ziemlicher Höhe über der Stadt schweben sah. Für einen wirklichen Luftverkehr, wie wir ihn kennen, fehlte ja damals die wichtigste Voraussetzung, nämlich der Benzin-, richtiger Explosionsmotor. Er war noch nicht erfunden, und heutzutage mag mancher Erdenbürger seine spätere industrielle Erzeugung ver wünschen. Ich spreche hier über die Zeit von Mitte bis Ende der 80er Jahre. Später trat dieser Motor zunächst als ortsfester Antrieb in Erscheinung, der besonders von den Schreibern und Drechslern für den Betrieb ihrer Maschinen gerne benutzt wurde; brachte er ihnen doch eine recht wesentliche Arbeitersparnis.

Sich einer Dampfmaschine zu bedienen, verboten schon die hohen Anschaffungskosten; daneben fehlte meistens auch der für die Aufstellung erforderliche Raum. Nur der Kreidefabrikant Forstner besaß eine kleine Dampfmaschine; ich sah sie einmal, als ich in Begleitung meines Vaters zu Forstner kam; da wurde gerade ein großes Stück Kreide in wenigen Minuten zerteilt. Die Arbeiterin, welche die Maschine bediente, hatte zum Schutz gegen den Staub ein sackartiges Tuch über den Kopf, das nur für die Augen zwei Öffnungen hatte.

Dampfmaschinen waren damals noch ziemlich selten; ein paar Brauereien kannten bereits Dampfbetrieb, wie Grein und — nach

dem Brande von 1885 — auch Fletzinger. Die übrigen der damals noch zahlreichen Brauereien hatten ausschließlich Handbetrieb und teilweise, wie ich es bei Eisenrieth sah, noch in ganz primitiver Form. Dort besaß der Maischbottich kein Rührwerk, sondern zum Maischen wurden Maischbretter, welche die Form eines Ruders hatten, benützt. Auch bei Stechl fand man damals noch reinen Handbetrieb. Wenn es Zeit zum Maischen war, wurde eine außen am Bräuhaus angebrachte Glocke geläutet, worauf sich das ganze männliche Dienstpersonal, also auch der Hausmeister, der Metzger usw., einfand und das Rührwerk antreiben half. Erst beim Wiederaufbau des 1899 zum größten Teil abgebrannten Anwesens wurde eine neuzeitliche Brauereieinrichtung installiert, nachdem schon etliche Jahre vorher ein kleiner Benzinmotor für den Betrieb der Gerstenputzmaschine aufgestellt worden war.

Übrigens scheint damals die Bevölkerung von der Erfindung des Benzinmotors wenig Notiz genommen zu haben; ich erinnere mich nicht, daß auch nur einmal hiervon gesprochen wurde. Es war die Zeit, da bereits die Elektrizität sich Bahn brach und auch die Gemüter bewegte, und man schon fest mit der Schaffung einer Stromspeicheranlage (Akkumulator) von ganz geringem Gewicht und Ausmaße rechnete, die man beinahe „in der Westentasche“ mit sich führen konnte. Daneben hatte man noch die alte zuverlässig und ruhig arbeitende Dampfmaschine. Was galt ihr sowie dem Elektromotor gegenüber der lärmende, rauchende und stinkende, noch dazu sehr launische Benzinmotor. Auch mir gab er nichts ab, so glücklich ich war, wenn ich einmal eine Dampfmaschine in Betrieb sehen konnte, wie etwa ein Lokomobil, das eine Dampfmaschine trieb, oder gar eine Lokomotive oder besser gesagt, einen Eisenbahnzug.

Dies war indessen ein ziemlich seltenes Vergnügen; denn damals war die Lokalbahn noch nicht gebaut, und bis zum Bahnhof in Reitmehring galt es immerhin fast eine Stunde zu gehen. Die weite Entfernung von der Bahnstation wurde auch allgemein als sehr bitter empfunden, und man konnte oft erzählen hören, die Bahn von München nach Salzburg hätte eigentlich über Wasserburg gebaut werden sollen, aber die Wirte und die Fuhrunternehmer hätten dies hintertrieben, weil sie fürchteten, die Einnahmen aus dem damals sehr regen Verkehr auf der Landstraße zu verlieren. Ähnliche Klagen kann man indessen fast in allen Städten hören, die beim Ausbau der großen Bahnstrecken abseits liegen blieben. Für Wasserburg dürfte sie schon aus dem Grunde nicht zutreffen, weil in den fünfziger Jahren gleichzeitig mit der Bahnlinie nach Salzburg auch

die nach Kufstein gebaut wurde, und da wäre es doch widersinnig gewesen, diese über Wasserburg zu bauen; man folgte da eben der von München über Holzkirchen, Aibling, Rosenheim führenden Staatsstraße.

Jedenfalls war während meiner Kindheit und übrigens noch viel später die gelbe Postkutsche die einzige öffentliche Verkehrsverbindung Wasserburgs mit der übrigen Welt. Täglich rumpelte sie zur genau festgelegten Zeit über den Marienplatz die Schmidzeile hinauf dem Bahnhof zu. Ein Beweis ihrer Pünktlichkeit mag gewesen sein, daß, wer sich nach der Zeit erkundigte, hören konnte: „Der Stellwagen ist noch nicht hinaufgefahren“. Der Poststall befand sich in der Tränkgasse in dem dem Wenning'schen Anwesen gegenüberliegenden Hause, vor dem auch stets der Postwagen stand, wenn er nicht gerade auf der Fahrt war. Gelenkt wurde dieser vom „Postanderl“ und abwechselnd gezogen von den drei Postgäulen, die ebenso steif waren wie ihr Lenker. Da unser Kinderzimmer auf die Tränkgasse hinausging, nahm ich an dem jeweiligen Ein- und Ausspannen regen Anteil und war sehr stolz als ich die Reihenfolge der Verwendung der Pferde herausgebracht hatte.

Eine Fahrt mit dem Postwagen war nicht eben ein reines Vergnügen. Dadurch, daß die Sitze in der Längsrichtung angebracht waren, hatte man beim Schwanken des Wagens immer ein etwas unangenehmes Gefühl, zumal bei den damaligen schlechten Straßenverhältnissen! In der Stadt lag noch ausnahmslos Kopfsteinpflaster, von der Bevölkerung „Hühneraugenpflaster“ benannt. Dies wurde noch schlechter nach Installation von Wasserleitung und Kanalisation, da die bei dieser Gelegenheit ausgehobenen Gruben zwar wieder eingefüllt, aber nicht mehr überpflastert wurden. Zur Beleuchtung des Omnibusses dienten lediglich die beiden Außen-Laternen. Die Heizung wurde ersetzt durch Aufschütten von Heu.

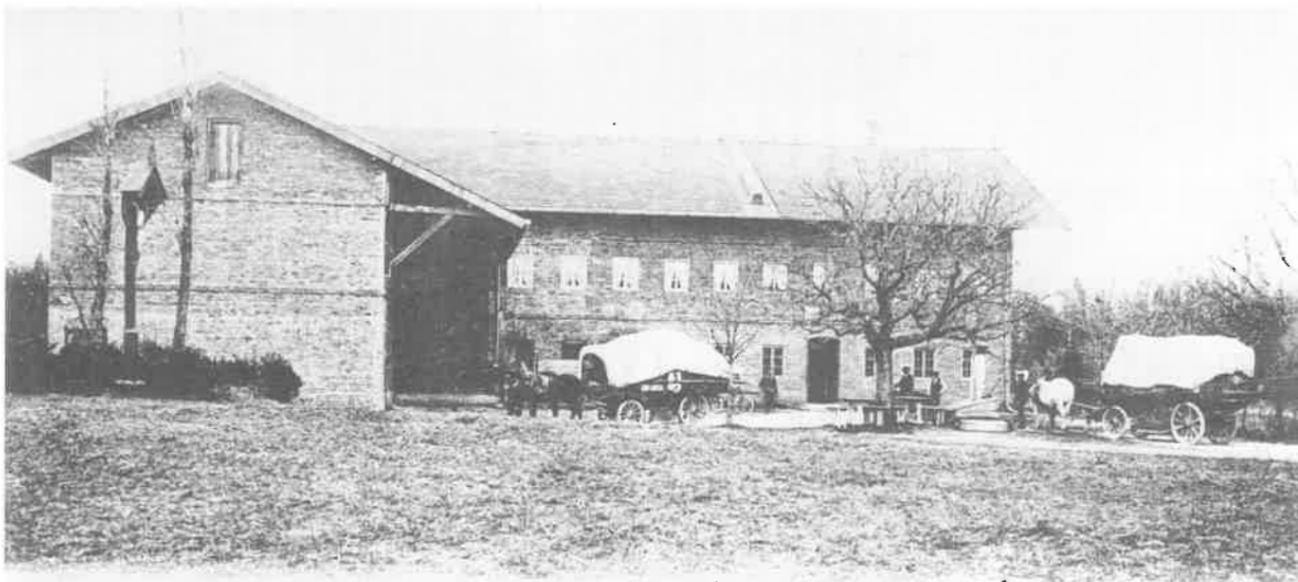
Die Abfahrt erfolgte an der damaligen Post in der Fletzingergasse. Das in die dicke Mauer eingelassene Schalterfenster dürfte noch vorhanden sein. Doch vertrauen wir uns dem Omnibus an, der uns zum Bahnhof bringen soll. Mühsam ziehen ihn die Rösser über die Schmidzeile hinauf, um dann beim Bezirksamt in einen langsamen Trab zu fallen. Die sogenannte Neue Straße besteht schon, seit ich denke. Eine Änderung ist seither insoferne eingetreten, als in der ersten Kurve unterhalb des ehemaligen Bachmeier-Kellers eine Holzbrücke über die Mulde führte, die später aufgefüllt wurde. Während der Rottmoser-Keller wenigstens als Wirtschaft noch weiter betrieben wird, ist der Bachmeier-Keller, der seiner Lage nach wohl Wasserburgs schönster Bierkeller war, längst eingegangen. Beide

Keller entstanden nach Auflassung der Stadtbefestigung zu Beginne des 19. Jahrhunderts. Die Verteidigungsanlagen auf dem Köbinger Berg, die zum Teil noch sichtbar sind, wurden zuletzt nach der Schlacht bei Hohenlinden von den siegreichen Franzosen brannt. Als noch die steile Alte Straße befahren werden mußte, mag sich da mancher durstige Fuhrmann anstelle seiner müden Rösser mit einer frischen Kellermaß gestärkt haben. Jedenfalls war hinreichend dafür gesorgt, daß auf der Fahrt von Wasserburg nach München niemand verdurstete.

Kaum hatte der Reisende den Burgfrieden der Stadt hinter sich, winkte schon der Rottmoser Keller und lud ein, sich vor Befahren des Berges noch von den bisherigen Anstrengungen zu erholen. War dann der Berg bezwungen, lockten links der Bachmeier-Keller, rechts die Wirtschaft zum Linderer wie Szilla und Charibdis. Bei der letztgenannten Wirtschaft befand sich übrigens früher der Galgen, der Stolz jeden Gemeinwesens. Wer da wie Odysseus dem betörenden Locken widerstanden hatte und im Bewußtsein des erkämpften Sieges über sich selbst seines Weges gezogen war, wen auch nach wenigen hundert Schritten die Wirtschaft zur Burgau nicht vom Wege der Tugend „Enthaltbarkeit“ abgelenkt hatte, sah schon die Wirtschaft von Gabersee vor sich, die damals noch an der Straße lag und erst bei Errichtung der Anstalt verlegt wurde. Ich erinnere mich, einmal mit meinen Eltern in Gabersee eingekehrt zu sein. Das Haus steht noch und bildet jetzt einen Teil der Ökonomiegebäude.

Das nahe Reitmehring hat selbstredend gleich drei Wirtschaften. Hiervon zwei unmittelbar am Bahnhof, nämlich den Wagnerwirt und die „Restauration“, welche letztere lang von der Familie Grasser geführt wurde und als recht ordentlich galt. Es war fast selbstverständlich, daß man dort einkehrte, bevor man mit dem Zug wegfuhr. Übrigens verstand man damals auf dem Lande unter „Restauration“ ausschließlich eine Bahnhofswirtschaft, und wenn eine neue Lokalbahn gebaut werden sollte, war meistens jene schon in Betrieb, ehe beim Bahnbau noch der erste Spatenstich gemacht worden war. Man schien eben damals so sehr auf das Wohl der lieben Nächsten bedacht, daß man es als grausam empfunden hätte, ihn trocken auf den Zug warten zu lassen.

Auch im weiteren Verlauf der Straße nach München folgten die Einkehrgelegenheiten in kurzen Abständen, ich nenne nur Staudham, Breitmoos, Forsting, Tulling, Steinhöring usw., doch mit ihnen wollen wir uns heute nicht weiter beschäftigen; denn wir haben bereits den Bahnhof, das Endziel der Omnibusfahrt erreicht.



Gruss aus Breitmoos
 Freunden im Kreis
 St. Michael's Millen.

Gefahrte Frau. Lethen!
 Indem das die Gefrasseffen usif sind
 Die freundlich uingals Bauhille ges
 Zarten Anwest uselfen bry die Kewer,

Wie ich schon erwähnt habe, war es für mich immer ein besonderes Vergnügen, einen Eisenbahnzug zu sehen, und später sind wir, nämlich die beiden Stechl-Vettern und ich, des öfteren nur zu diesem Behufe zum Bahnhof hinausgepilgert. Dieser hat sich übrigens, seit ich denke, nicht viel geändert. Selbstredend machte die Inbetriebnahme der Lokalbahn nach Grafing eine Erweiterung der Bahnanlagen erforderlich; Signale fehlten seinerzeit fast ganz, wie auch die Bahnsteigsperrre. Die Fahrkarten wurden im Zuge geprüft und gelocht. Die Schaffner mußten daher während der Fahrt auf den Trittbrettern von Abteil zu Abteil klettern, die Türen öffnen und schließen und dies bei jedem Wetter, bei Tag und Nacht. Es gab nur Abteilwagen; die sogenannten durchgehenden Wagen, Amerikaner genannt, wurden erst später eingeführt. Die Plätze wurden vom Zugpersonal angewiesen, wohl wegen der leichteren Kontrolle, und auch die Türen der einzelnen Abteile wurden von ihm geöffnet und verschlossen, da sie nur an der Außenseite mit Türklinken versehen waren. Wer aussteigen wollte, mußte sich daher durch Klopfen am Fenster bemerkbar machen. Um sich die Dienstleistung zu vereinfachen, wurden Reisende mit der gleichen Zielstation in das gleiche Abteil gesteckt. Wer sich dem nicht fügte, mochte sehen, wer ihm dann zum Aussteigen öffnete! Nicht selten konnte man da, wenn der Zugführer bereits die Pfeife in der Hand hielt, aufgeregtes Klopfen an einem Abteilstenfenster vernehmen.

Gepfiffen wurde damals überhaupt sehr viel. Schon wenn sich der Zug der Station näherte, gab die Lokomotive einen langen Pfiff; dieser war besonders anhaltend andauernd bei der Einfahrt in Rosenheim; kurz vor dem Anhalten wurde dann drei Mal gepfiffen. Bei der Anfahrt pfiff der Schaffner zunächst mit der Handpfeife einmal, es war dies so eine Art Achtungssignal, worauf die Türen geschlossen wurden; war dann alles abfahrtbereit und hatte der diensthabende Beamte (Adjunkt oder Expeditor) das Zeichen zur Abfahrt gegeben, pfiff der Zugführer zweimal, woraufhin auch von der Lokomotive her zwei Pfiffe ertönten und sich der Zug in Bewegung setzte. Ich konnte als Kind das Pfeifen der Lokomotive nicht vertragen, wie übrigens auch nicht das Schießen und habe anscheinend jedes Mal geheult; wenigstens weiß ich noch, daß mir die Großmutter, als ich mit ihr nach Steingaden fahren durfte — ich war etwa fünf Jahre alt — jedesmal die Ohren zugehalten hat. Bis zu welcher Station wir damals fuhren — Steingaden liegt ja nicht an der Bahn — wußte ich damals nicht; als ich aber etwa 20 Jahre später mit Vetter Alois Stechl von Augsburg aus einen Ausflug machte und dabei in Peißenberg ausstieg, kam mir sofort die Erinnerung,

daß dies der Bahnhof war, wo ich seinerzeit mit der Großmutter den Zug verlassen und den Postwagen bestiegen hatte. Auf der Straße nach Steingaden fuhren, wie ich mich noch gut entsinne, zwei Omnibusse, von denen der eine Fenster zum Herunterlassen hatte wie bei der Eisenbahn, beim anderen aber konnten die Fenster seitwärts aufgeklappt werden wie Zimmerfenster.

Damals kam ich auch zum ersten Mal nach Fürstenfeldbruck, wo wir uns einige Tage bei Gerbl aufhielten; die alte Frau Gerbl war ja eine Schwester der Großmutter. Das Gerbl-Anwesen von damals habe ich noch gut in Erinnerung. Die daneben über die Amper führende Brücke war noch aus Holz. Da ich gehört hatte, daß auf der Amper ein Dampfschiff verkehre, wartete ich stets sehnsüchtig, aber vergeblich auf seine Ankunft. Wir waren auch in der Kirche von Fürstenfeld und ich erinnere mich noch an die Reliquien.

Doch kehren wir von Bruck wieder in Gedankenschnelle zum Bahnhof Wasserburg zurück, wo der Zug gerade bereit zur Abfahrt dasteht. Wie ich schon erwähnte, wurden zu dieser Zeit die Reisen den noch sehr bevormundet; so wurde, wenn sich der Zug der Station näherte, mit einer außen am Bahnhofsgebäude hängenden Glocke geläutet, zum Zeichen, daß man sich zum Einsteigen bereitzumachen habe.

Da die Lokomotiven wenigstens auf der Strecke Rosenheim — Mühldorf mit Torf geheizt wurden, war der Kamin mit einem Funkenfänger, etwa in der Form eines Trichters, versehen. Der Tender (Kohlenwagen) war so hoch wie ein Personenwagen und oben mit Eisenblech abgedeckt, da der Torf nicht naß werden durfte. Zum Einfüllen des Brennstoffes besaß die Abdeckung eine große Klappe, zu der meistens einer der beiden Heizer herausah.

Inzwischen ist der Zug in Richtung Rosenheim abgefahren, um das erste Mal in Rott zu halten; die Haltestelle in Ramerberg bestand noch nicht. Ihre Errichtung war übrigens für die Einwohner von Ramerberg keine reine Freude. Dieses Dorf hieß nämlich früher Rommelberg. Warum die Staatsbahn dann der neuen Haltestelle den schönen Namen Rammelberg gab, weiß ich nicht; daß die dort zusteigenden Fahrgäste aber von den Zuginsassen häufig wenig schmeichelhafte Bemerkungen hören mußten, war sehr naheliegend. Auf das erklärliche Drängen der dortigen Bevölkerung wurde schließlich nach langen Erwägungen aus Rammelberg Ramerberg.

Doch lassen wir den Zug nach Rosenheim weiterfahren und hoffen wir, daß ihm kein Unfall zustößt. Eisenbahnzusammenstöße und Entgleisungen scheinen damals sehr häufig gewesen zu sein; wenigstens konnte man im „Münchner Tagblatt“ und in der „Neu-

en freien Volkszeitung'' zur rechten Zeit ergreifende Abbildungen der Stätten des Unglücks betrachten, wobei anscheinend auch der ausschweifendsten Fantasie des Zeichners keinerlei Grenzen gesetzt waren; man stieß sich damals auch nicht daran, daß etwa dargestellt war, wie gerade der Mörder seinem Opfer das Messer in die Brust bohrt, obwohl der Hergang der unseligen Tat, wie auch die Person des Täters noch in tiefstes Dunkel gehüllt war. Im übrigen erinnerte die ganze Art der Darstellung an die Bilder, die bei den seinerzeit noch weit häufigeren sogen. „Moritaten'' gezeigt wurden; ich möchte fast sagen, daß es sich um deren Weiterentwicklung handelte. Während die Moritat bzw. die Schauergeschichte dem des Lesens noch unkundigen Publikum mündlich vermittelt wurde, geschah dies jetzt durch den allen Bildern beigegefügt Text. Ich war selbstredend ein eifriger Betrachter dieser Illustrationen; doch konnte ich es mir nicht zusammenreimen, wenn im Bericht über den Mord bemerkt wurde, daß der Täter noch nicht habe ermittelt werden können, obwohl er doch auf dem Bild bereits dargestellt war. Bezieher der beiden bereits erwähnten Blätter war der Kosak-Michel, Haus- und Kellermeister, Pferdeknecht und Kutscher und auch Ökonomieverwalter der Kosak'schen Weinwirtschaft, der sie der Großmutter zum Anschauen jeweils überließ.

Doch wieder zu unserem Zug, der inzwischen Rosenheim erreicht haben mag. Da die Fahrzeit nicht lange war, mag uns nicht aufgefallen sein, daß die Abteile noch keine Toiletten hatten, welcher Mangel sich besonders bei Reisen mit Kindern oder auch unter sonstigen hier nicht weiter zu schildernden Umständen recht unangenehm ausgewirkt haben mag. Als dann diesem Mißstand allmählich abgeholfen wurde, galt es als besonderer Glücksfall, ein Abteil mit Abtritt zu erwischen. Stechl Stoffel tat daher einmal die Äußerung, das schönste auf der Welt sei ein Coupee mit Abort; und die Stechl Großmutter verlangte auf ihren Reisen stets mit lauter Stimme — nach Erzählung — meiner Schwester Elisabeth, die sie häufig begleiten durfte, — ein Coupee II. Klasse mit „Bequemlichkeit''. Zur damaligen Zeit galt die Benützung der II. Klasse für das sogen. bessere Publikum noch als eine Selbstverständlichkeit.

Während wir nun uns den Bahnhof und den sich dort abspielenden bescheidenen Verkehr angesehen, wartet auf der Rückseite des Stationsgebäudes unser Postomnibus auf seine Fahrgäste. Ist das Wetter schön, sind diese wenig zahlreich, da die meisten sich lieber Schusters Rappen anvertrauen; bei schlechtem Wetter indessen kann der Wagen nicht alle Leute, die ihn benützen wollen, aufnehmen, es werden dann nur die mitgenommen, denen ein Fußmarsch

nicht zugemutet werden kann. Zu dem ersten etwa um ½5 Uhr nach Rosenheim abgehenden Zug fuhr kein Omnibus zum Bahnhof. Ich habe das nie bedauert, besonders wenn die Fahrt ins Gebirge ging und man noch vor Sonnenaufgang voll froher Erwartung nach Reitmehring hinaus wanderte. Wollte man einen Berg besteigen, war es selbstverständlich, daß man einen mindestens zwei Meter langen Bergstock mit auf die Reise nahm, von den Norddeutschen „Alpenstange“ benannt; desgleichen gehörte zur alpinen Ausrüstung unbedingt ein Rucksack. Damals kannte die bäuerliche Bevölkerung des Flachlandes noch keine Rucksäcke, auch keine Lodenmäntel. Dies gab's nur im Gebirge. Unsere Bauern trugen die halblangen Stöcke „Stecken“, wie sie auf den Werbeplakaten die „Dachauer“ mit sich führen, und lange Schaftstiefel, wenn sie in die Stadt kamen; zu Hause waren sie meistens mit der bis zu den Knöcheln reichenden und dort zugebundenen Lederhose bekleidet, über die die weißen Socken gezogen waren.

Wenn ich von Augsburg bei Ferienbeginn heimfuhr, wurde ich regelmäßig am Bahnhof Reitmehring von den Stechl Vettern erwartet, und auf dem Marsch zur Stadt wurden gleich die Pläne für die Ferientage ausgeheckt; unser Treffpunkt war übrigens in der Regel die 8-Uhr-Messe in der Pfarrkirche; die beiden Stechl mußten diese nämlich täglich besuchen. Waren dann die schönen Tage vorbei, so wurde ich wieder zur Bahn geleitet, wobei allerdings die Stimmung stets ziemlich auf dem Nullpunkt angelangt schien. Eine der ersten Fragen bei Ferienbeginn war übrigens: „Wann gehen wir zur Sacklin?“ Wir mußten nämlich jedes Mal bei der Base Kosak unsere Schulzeugnisse vorzeigen. Natürlich war dies nur eine Formsache, denn „die Kosakin“ war fast ganz blind und dabei auch schwerhörig; doch wollte sie dies nicht merken lassen. Da kam es öfters vor, daß sie jemanden anredete, obwohl der Betreffende gar nicht in ihrer Nähe war. Wir hatten immer Mühe, das Lachen zu verbeißen, besonders wenn noch Gäste anwesend waren. Wir wurden jedes Mal mit Wein und Kuchen bewirtet, waren aber doch immer froh, wenn wir den Besuch hinter uns hatten. Die Base Kosak stand in dem Ruf, sehr viel Geld zu haben, das, wie die Bevölkerung annahm, zum größten Teil in der Form gemünzten oder ungemünzten Goldes im Keller verwahrt sein sollte. Da sie außerdem zu uns verwandt war von der Stechlseite her, wenn auch ziemlich weitläufig, und meine Mutter zu den zahlreichen gesetzlichen Erben zählte, sollte das uns aufgetragene „Zeugnisherzeigen“ die familiären Beziehungen zu ihr unterstreichen. Mich kostete es indessen immer eine ziemliche Überwindung; ich fühlte mich jedes Mal etwas als Erb-



Josef Palmano (Mitte) mit den „Stechl-Vettern“

schleicher. Über das Haus Kosak ließe sich noch manches schreiben, doch das würde zu weit von meinem Thema abführen, denn ich bin noch auf dem Heimmarsch vom Bahnhof zur Stadt begriffen. Wenn ich eingangs bemerkt habe, daß die Postkutsche das einzige regelmäßig verkehrende Fahrzeug gewesen sei, so muß ich dies in einem Punkt berichtigen. Zu gewissen Zügen fuhr nämlich nur oder außerdem auch der Omnibus des Hotels „Zur Post“ hinaus, dessen Benützung zum gleichen Preis wie beim Postwagen auch anderen Personen als den Hotelgästen gestattet war. Ich kann mich noch erinnern, daß mir die Bezeichnung „Hotel“ besonders imponierte, denn es erinnerte an die Großstadt. Das Postgasthaus wurde damals von der Familie Schließleder betrieben und dies soll die einzige Zeit gewesen sein, wo es gut geführt worden ist. Der Besitzer scheint zwar keine Fachkraft gewesen zu sein; doch dafür galten seine Mutter wie auch seine erste Frau als sehr tüchtig. Beide Frauen sind bereits während meiner Kindheit verstorben; die alte Frau Schließleder zu der Zeit, da ich mein Bett noch im gemeinschaftlichen Kinderzimmer hatte. Ich erinnere mich dessen, weil ich nach ihrem Tode einen mich recht aufregenden Traum hatte, der mir bis heute im Gedächtnis geblieben ist. Die Verstorbene erschien mir im Traum mit einem Gesicht, etwa wie die Mondscheibe, bräunlich und leuchtend. Sonst war eigentlich nichts Besonderes zu sehen. Doch als ich erwachte, war ich in Schweiß gebadet und zitterte vor Angst am ganzen Körper. Einige Zeit später wiederholte sich dieser Traum. Das Auffallende daran aber war dies, daß ich nach vielen Jahren, als ich schon verheiratet war, in der von dem Dichter Justinus Kerner verfaßten „Seherin von Prevorst“ die Schilderung eines Traumes las, die sich ganz mit meiner Erinnerung deckte und mich sofort an meinen Traum gemahnte. Schließleder heiratete nach dem Ableben seiner ersten Gattin eine viel jüngere, sehr hübsche Frau, die das Geschäft nach seinem Tod zunächst weiterführte. Selbstredend fanden sich bald zahlreiche Verehrer ein, darunter auch der Rechtsanwalt Amberger, ein Freund von Joseph Ultsch, der ihr lange Jahre hindurch die Treue hielt und sie dann als Amtsrichter oder Oberamtsrichter heiratete und mit ihr eine glückliche Ehe führte. Das Geschäft, das zunächst ihr Stiefsohn Adolf übernommen hatte, ging später durch mehrere Hände, kam immer mehr herunter, bis es seinen Betrieb ganz einstellen mußte. Doch dies war schon zu einer Zeit, da die Tage der Kindheit schon weit hinter mir lagen.

Die Gäste der „Post“ waren in der Hauptsache Geschäftsreisende; andere Personen verirrt sich damals noch sehr selten nach Wasserburg. Sah man wirklich einmal ein fremdes Gesicht, so lief

alles zum Fenster und die Tatsache, daß man „Fremde“ gesehen habe, bildete ein Stadtgespräch. Denn Wasserburg war, besonders seit es im Jahre 1879 das Bezirksgericht verloren hatte, wirklich eine tote Stadt geworden. Als es sich Ende der 70er Jahre darum handelte, ob der Sitz des zu errichtenden Landgerichts nach Wasserburg oder Traunstein kommen sollte, war unsere Stadt durch ihren Bürgermeister, den Sattlermeister Rottmayer, im Landtag vertreten. Während aber bei der Aussprache der Vertreter Traunsteins, ein Rechtsanwalt Senestry diese Stadt in den Himmel hob und an Wasserburg kein gutes Haar ließ, blieb Rottmayer stumm, wohl weil er sich nicht fähig fühlte, seine Stadt zu vertreten. Als ihm dann hinterher die Bürger Vorhalt machten, daß er im Landtag nicht für die Belange der Stadt eingetreten sei, mußte er dies zwar zugeben, doch erklärte er, er habe zu den Ausführungen Senestrays „höhnisch gelacht“. Diese Rechtfertigung scheint ihm aber nicht viel genützt zu haben; denn bei der nächsten Bürgermeisterwahl fiel er durch; gewählt wurde Rechtsanwalt Schnepf. Es mag übrigens dahingestellt bleiben, ob ein besserer Fürsprecher als Rottmayer der Stadt das Landgericht hätte retten können; denn für Traunstein sprach nicht zuletzt auch die günstige Lage an der Bahn. Rottmayer war übrigens Inhaber des Poststalles, der, wie ich bereits erwähnt habe, in einem Gebäude an der Tränkgasse untergebracht war, und betrieb auch eine Lohnkutscherei, deren Stallung an den Poststall anschloß. Die Türe ging gegen die Max-Emanuel-Kapelle hinaus. Der Kutscher schrieb sich Niedermaier und dürfte, seinem Aussehen nach, früher einmal bei Hof bedienstet gewesen sein, und auch die Kutsche mag einmal im königlichen Marstall gestanden sein; sie war sehr bequem, bedeutend breiter als die sonstigen „Landauer“, und hatte vorne an der Deichsel einen versilberten Ring, an dem wohl, falls vierspännig gefahren wurde, das Wagscheit für das vordere Gespann eingehängt wurde. Die beiden für das Lohnfuhrwerk gehaltenen Pferde waren kräftig und gut genährt und sahen bedeutend besser aus als die Postwagenrösser. Wir Kinder liebten den Niedermaier sehr, eine Fahrt in die Umgebung war immer ein Fest für uns.

Als dann die Familie größer wurde, benützte man bei den Ausflügen zum Chiemsee und nach Bamham den „Jagdwagen“ des Schmiedemeisters Lambacher, welches Gefährt von zwei kräftigen Apfelschimmeln gezogen wurde. Als ich größer wurde, wurden nur die Schwestern mit dem Wagen befördert, während ich mit Joseph Ultsch und den „Stechl-Buben“ marschierte. Bei der abendlichen Heimfahrt wurden wir meistens auf dem Wagen mitgenommen;



Ausflug nach Bamham (Josef Palmano neben Vorderrad)

nicht selten kam während der Fahrt ein Gewitter, was dann, da die Kinder sich sehr fürchteten, ziemlich ungemütlich war. Bamham bei Prutting (Rosenheim) war die Sommerfrische unserer Jugend und außerordentlich beliebt; ich selbst war einmal dort mit zwei oder drei Schwestern, betreut von Tante Hedwig. Wir waren im dortigen Wirtshaus bei der „Frau Bas“ Stöttner untergebracht. Die Kosten des Aufenthalts hat anscheinend die Stechl-Großmutter übernommen, die sich auf diese Weise eine alte Schuld abtragen ließ. Ähnlich lagen die Verhältnisse auch bei den Fahrten zum Chiemsee. Die Pächter des Gasthauses auf der Fraueninsel (Huber) dürften zur Stechl-Großmutter entfernt verwandt gewesen sein. Damals stand das jetzige Hotel noch nicht; an seiner Stelle befand sich ein ziemlich dürftiges Gebäude mit etlichen Fremdenzimmern. Der ganze Betrieb spielte sich noch im alten Wirtshaus bzw. in der dortigen — recht beschränkten — Küche ab. Überall auf der Insel saßen noch Maler und Malerinnen herum. Wir fuhren in der Regel über Amerang, Höslwang, Eggstätt, Breitbrunn nach Gstadt und von hier mit einem Kahn zur Insel hinüber, wobei meine Mutter vor Angst fast verging; die Rückfahrt erfolgte wegen der besseren Straße über Endorf—Halfing.

Um auf Bamham noch zurückzukommen, so war das Interessanteste für uns wohl der Kuhstall; ich lernte bei dieser Gelegenheit sogar das Melken. Es waren nebst zwei Söhnen drei erwachsene Töchter da, die sich recht mit uns abgaben. Einmal kam ein Reisender — es war, da er seine Waren in einem Wagen mit sich führte, schon mehr ein Hausierer. Bei ihm befanden sich seine Frau und seine beiden Kinder, mit denen wir uns rasch anfreundeten. Ich beneidete diese außerordentlich, weil sie mit den Eltern reisen durften und zwar hatten sie auf dem Kutscherbock eigene Plätze vor denen ihrer Eltern. Wir machten auch Ausflüge an den Simssee, nach Rosenheim und besonders nach Leonhardspfünzen. Dort war noch die Gillitzer'sche Fischzuchtanstalt in Betrieb, die sich in einer sehr hübschen gärtnerischen Anlage befand und sicher eine Sehenswürdigkeit war. Der Besitzer Gillitzer war zu dieser Zeit der große Mann Rosenheims, der dort einen ganzen Häuserblock nebst Hotel („Deutscher Kaiser“) hatte erstehen lassen. Immerhin schien Rosenheims große Zeit damals schon etwas im Abklingen gewesen zu sein, wo sich am Bahnhof der große Verkehr abspielte, und auch mancher Wasserburger, wenn auch neiderfüllt, dorthin fuhr, um das Leben und Treiben zu betrachten. Wurde doch der Wartesaal II. Klasse deshalb vergrößert, weil dort Kaiser Wilhelm I. bei seinen Fahrten nach Gastein das Mittagmahl einzunehmen pflegte. Auch

Bismarck und Moltke besuchten Rosenheim, der letztere hielt sich längere Zeit im dortigen Kaiserbad auf. Doch haben sich die ziemlich hoch gespannten Hoffnungen der Rosenheimer nicht in vollem Maße erfüllt. Während früher die Reisenden der Schnellzüge ihre Mahlzeiten in der Bahnhof-Restaurations einnahmen, hörte dies mit der Einführung der Speisewagen auf, die Schnellzüge fuhr nach einem Aufenthalt von wenigen Minuten weiter, falls sie nicht überhaupt ohne Anhalten durchfuhr, und der luxuriöse Wartesaal berherbergte nur noch wenige, weniger internationale Reisende. Auch Gillitzer kam in finanzielle Schwierigkeiten und konnte seinen umfangreichen Besitz nicht halten. Wir Kinder kamen hie und da mit der Mutter nach Rosenheim, wenn sie beim Zahnarzt (Siebecke) zu tun hatte; in Wasserburg gab es noch keinen Zahnarzt oder Zahntechniker. Das Zahnziehen besorgte dort der Bader oder der Hausarzt. Plombieren war bei der Bevölkerung noch ziemlich unbekannt; Zahnschmerzen waren daher etwas Alltägliches, und auch ich hatte viel darunter zu leiden. Ein künstliches Gebiß zu besitzen, galt mehr oder minder als Schande. Man stieß sich weniger an falschen Haaren, und die künstliche Vergrößerung des weiblichen Allerwertesten durch einen „Cul de Paris“ oder wie dieses Gebilde hieß, war etwas Selbstverständliches bei der damaligen Mode. Für uns hatten die Rosenheimer Fahrten insofern einen angenehmen Ausklang, als wir jedes Mal in eine Konditorei zu „Gefrorenem“ geführt wurden, das es in Wasserburg auch noch nicht gab. Die heutige Jugend wird sich eine Zeit, in der es fast kein Eis gab, die weder Kraftwagen, noch Lichtspieltheater, Fernsprecher, Rundfunk, elektrisches Licht usw. kannte, nicht mehr vorstellen können. Großen Eindruck bei den Rosenheimer Fahrten machte auf mich stets die Bahnhofstraße, deren Gebäude ich viel ansehnlicher in der Erinnerung habe, als sie tatsächlich sind. Trotzdem aber war Rosenheim damals ein aufstrebender Ort, der besonders auf die Landbevölkerung wegen der leichten Erreichbarkeit große Anziehungskraft ausübte. Dem gegenüber schien Wasserburg eine tote Stadt, und wenn dort auch geltend gemacht wurde, Rosenheim sei ein Emporkömmling und erst vor ein paar Jahrzehnten zur Stadt erhoben worden, so änderte dies nichts an den bestehenden Verhältnissen. Von der Schönheit des Stadtbildes und der Umgebung hatten ja die Einheimischen keine Ahnung, und wie oft wurde meinem Vater Joseph Palmano, der die Hebung des Fremdenverkehrs betrieb, entgegengehalten: „Wer soll denn nach Wasserburg kommen? Bei uns gibt es doch nichts zu sehen“. Dabei war die Stadtverwaltung durchaus fortschrittlich eingestellt; dies beweist schon die

Erstellung einer Wasserversorgungsanlage in der Mitte der achtziger Jahre, sowie die Schaffung einer modernen Schwemmkanalisation; etwas später wurden auch die wichtigsten Straßen und Gassen mit Granitwürfeln gepflastert. Daß unter diesen Umständen das allgemeine Streben dahin ging, einen Anschluß an das Eisenbahnnetz zu erreichen, kann nicht Wunder nehmen. Und wenn man heute auch vielfach belächelt, wie wichtig die Erbauung einer Lokalbahn zu jener Zeit genommen wurde, so vergißt man, daß die Eisenbahn allein im Stande war, Menschen in größerer Zahl, wie auch Güter rasch und verhältnismäßig billig über weite Strecken zu befördern. Man stelle sich vor, welche Arbeitsleistung und welcher Zeitaufwand beispielsweise erforderlich waren, um den Inhalt eines einzigen Wagens Kohle vom Bahnhof Reitmehring mit Pferdefuhrwerk — Lastkraftwagen gab's ja nicht — zur Stadt zu befördern und wie hoch sich die Kosten hierfür beliefen. Der Wettbewerb zwischen Schiene und Landstraße lag damals noch in weiter Ferne. Daß bei dieser Sachlage jeder Landtagsabgeordnete, wollte er auch künftig wieder gewählt werden, seinem Wahlkreis eine Lokalbahn erstreiten mußte, war selbstverständlich; trotzdem dauerte es sehr lange, bis auch Wasserburg seine Bahn bekam; ich war schon auf der Universität, also längst den Kinderschuhen entwachsen, als der erste Zug in Wasserburg-Stadt einfuhr. Viel früher waren die Lokalbahnen Haag—Thann—Matzbach und Obing—Endorf, die eine wirtschaftliche Schädigung Wasserburgs bedeuteten, in Betrieb genommen worden.

In dem Bestreben den Fremdenverkehr zu heben und auch Wasserburg einen Platz an der Sonne bzw. unter den Badeorten zu sichern, beschloß der Stadtmagistrat die Errichtung eines Bades und zwar nach Kneipp'scher Methode. Zu diesem Zweck wurde das Gebäude des „Mineralbades St. Achatz“ durch Anbau eines Flügels vergrößert und zu einer Kuranstalt umgebaut; auch ein Badearzt (Dr. Klotz) wurde angestellt und der frühere Brauereibesitzer Danning er fuhr täglich mit seinem mit einer entsprechenden Aufschrift versehenen Gefährt zur Bahn, um die eintreffenden Kurgäste abzuholen. Mein Vater war von Anfang an ein Gegner des Unternehmens, da er sich hiervon für die Stadt nichts versprach, und er behielt auch recht, denn nach wenigen Jahren stellte das Bad seinen Betrieb ein und die ehemalige Leprosenanstalt, zu deutsch Heim für Aussätzige, stand wieder leer. Übrigens wurden dort schon vor der Einrichtung des Kneippbades warme Bäder verabreicht und ich wurde häufig von meiner Mutter dorthin zum Baden mitgenommen. Hauptsächlich auf Betreiben meines Vaters, der hierbei an

dem Realschulrektor Knörzer eine kräftige Stütze hatte, wurde später St. Achatz als Schülerheim (Pensionat) für die auswärtigen Besucher der ursprünglich vierklassigen Realschule eingerichtet. Als Ersatz für die hierdurch entfallende Badegelegenheit wurde dann ebenfalls auf Betreiben meines Vaters die städtische Badeanstalt am Max-Emanuel-Platz errichtet.

Vorher habe ich erwähnt, daß in jenen Zeiten der Wettbewerb zwischen Schiene und Landstraße noch in weiter Ferne lag; immerhin trat bereits ein Verkehrsmittel in Erscheinung, das wenigstens einen Teil des Personenverkehrs auf die Straße lenkte, nämlich das Fahrrad, damals „Veloziped“ genannt. Allerdings beschränkte sich das Radfahren zunächst auf das männliche Geschlecht und auch hier nur auf die jungen und körperlich gewandten Männer; denn das Fahren mit dem Hochrad war nicht jedermanns Sache, und besonders zum Erlernen gehörte Mut und Ausdauer; dazu kam der schlechte Straßenzustand, zumal die Räder noch keine Luftreifen hatten. Dafür war der Eifer der Radler umso größer. Diese waren in der Regel in Vereinen zusammengeschlossen und hatten auch eine einheitliche Tracht. Das Radfahren war damals ausschließlich Sport; als Verkehrsmittel kam das Fahrrad noch kaum in Frage. Daher spielten auch die Radrennen eine große Rolle und ein einheimischer Rennfahrer war eine gefeierte Persönlichkeit. Es sei da erinnert an Max Reheis, an dessen Erfolgen und auch Mißerfolgen bei den großen Rennen die ganze Stadt regsten Anteil nahm. Ich durfte einmal mit meiner Mutter dessen Preise bewundern, die in einem Zimmer des Reheis'schen Hauses aufgestellt waren und eine ganze Zimmerwand ausfüllten. Reheis beteiligte sich oft auch bei den kleinen örtlichen Rennen, wohl außer Konkurrenz, und es war unterhaltend, zu sehen, wie er da anscheinend mühelos die übrigen Teilnehmer in kürzester Zeit überholte. Später kamen dann die Niederräder auf, die zwar als häßlich galten, aber sich trotzdem rasch einführten und in kurzer Zeit die Hochräder verdrängt hatten.

Da wurde eines Tages die Vorführung eines Fahrrades, das auf dem Wasser fahren könne, angekündigt und bei dem großen Interesse, das man damals diesem Verkehrsmittel entgegenbrachte, war es selbstverständlich, daß eine ganze Völkerwanderung zum Staudhamer See anhub. Doch dürften die meisten enttäuscht heimgegangen sein. Man hatte angenommen, der Fahrer wäre imstande, sowohl zu Lande, wie auch auf dem Wasser zu fahren, sein Rad also ein richtiges Amphibium; statt dessen sah man lediglich ein auf zwei Schwimmkästen montiertes Fahrgestell, das durch ein Schauferlrad bewegt wurde. Bei dieser Gelegenheit sah ich auch zum er-

sten Mal ein Fahrrad mit Luftreifen, auch dieses kam einem recht häßlich vor, doch gehörte ihm die Zukunft.

Die Neuerungen trugen dazu bei, die Zahl der Leisetreter erheblich zu vermehren. Frauen im Sattel waren allerdings auch jetzt noch selten; in Wasserburg weiß ich nur die Schwestern Stadler, die sich auf das Stahlroß wagten, selbstredend mit Pumphose bekleidet; denn Damenräder gab es noch nicht. Beliebt waren auch die Zweisitzer. Jedenfalls belebte der Radfahrverkehr etwas die bisher fast ganz toten Landstraßen. Aber es war doch ein recht bescheidener Verkehr, zumal das Fahrrad bei der Landbevölkerung sich erst viel später einführte und die Bauern, die Wasserburg früher häufig besucht hatten, es vorzogen, auf bequemere Weise unter Benutzung der Eisenbahn nach Rosenheim zu fahren. Zudem waren im östlichen Hinterland Wasserburgs sämtliche Postomnibuslinien nach Endorf und so ebenfalls nach Rosenheim ausgerichtet.

Übrigens war ja vor Erbauung der Bahnlinie Rosenheim—Mühlendorf und Rosenheim—Grafing—München Endorf auch Bahnstation für Wasserburg. Noch drückender empfand man die wirtschaftliche Schädigung der Stadt, als die Lokalbahn Obing—Endorf erbaut wurde. So kam es auch, daß Orte, deren Entfernung von Wasserburg viel geringer war als die von Rosenheim, für unsere Stadt wirtschaftlich völlig ausfielen. Daß dies dort schmerzlich fühlbar wurde, ist klar und oft erzählten ältere Leute mit Wehmut von den früheren Zeiten, da in Wasserburg sich noch was gerührt habe und zwar nicht nur auf der Straße, sondern auch auf dem Wasser.

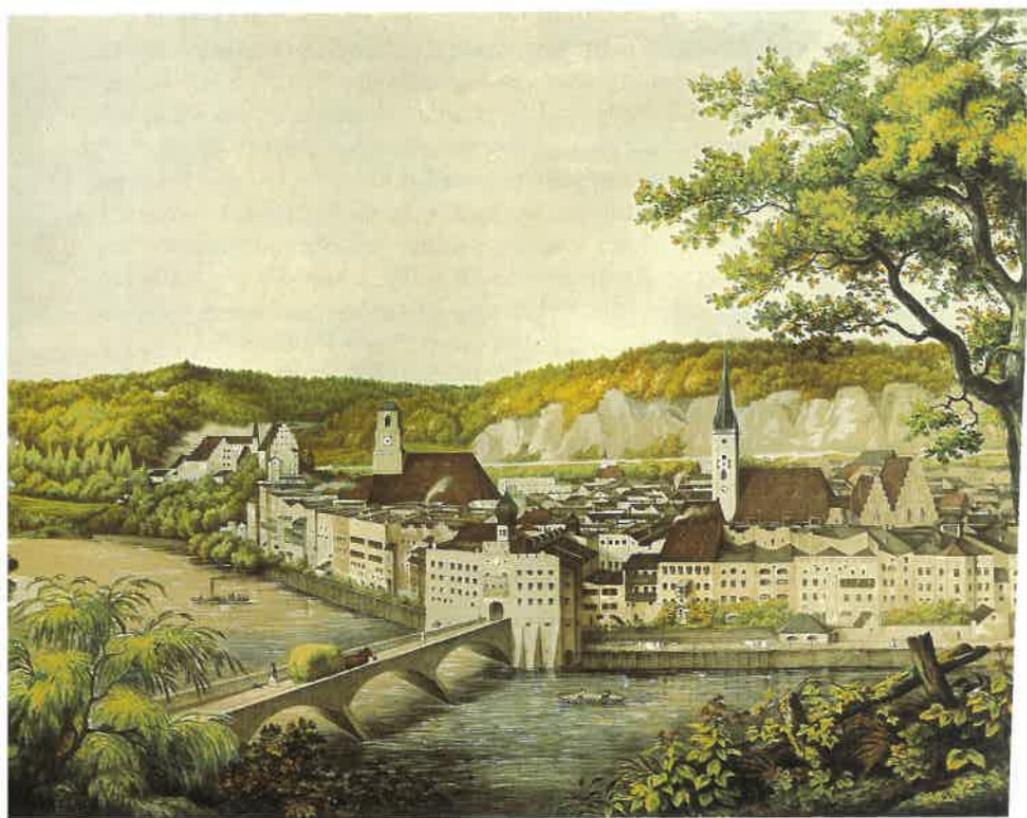
Mein Vater berichtete oft von den Schiffzügen, deren Ankunft jedes Mal ein Ereignis für die Stadt war; so ein Schiffzug habe eine größere Zahl von Schiffen umfaßt mit den dazugehörigen Mannschaften (Schiffleuten) und Pferden. Ein Modell eines solchen Schiffzuges, der der Beförderung von Massengütern von Tirol nach Ungarn und wieder zurück diene, befindet sich im städt. Museum in Rosenheim. Nach der Ankunft wurde jeweils abgekocht und die armen Leute holten sich dort ihr Essen. Die Besatzung solcher Schiffzüge soll über 100 Mann betragen haben. Mit der Erbauung der Bahn hörte dieser Verkehr auf dem Inn auf.

Mit stillem Bedauern vernahm ich oft von den früher verkehrenden Dampfschiffen, die bereits Ende der fünfziger Jahre ihren Betrieb wieder eingestellt hatten; sie waren offenbar der besonders bei Hochwasser sehr starken Strömung des Flusses nicht gewachsen und daher, wie erzählt wurde, häufig nicht imstande, den Fahrplan einzuhalten. Wie ich aus einem aus dieser Zeit stammenden „Was-

serburger Anzeiger" entnommen habe, verkehrten die von der Firma Maffei betriebenen Personenschiffe zwischen Rosenheim und Passau, welche Strecke sie in einem Tage zurücklegten, während sie für die „Bergfahrt" zwei Tage benötigten. In Rosenheim hatten sie Anschluß an die Eisenbahn nach München und Kufstein, später auch nach Salzburg, und in Passau an die Dampfschiffe nach Linz und Wien sowie nach Regensburg—Ulm. Den Güterverkehr bedienten Schleppdampfer der Gesellschaft Riedel; befördert wurden besonders Schienen und sonstiges Material für den Bau der Eisenbahn München—Salzburg und München—Innsbruck. So schaufelte sich die Dampfschiffahrt gewissermaßen ihr eigenes Grab. Oft war auch die Rede von der schwierigen Flußstrecke bei der Teufelsbrücke unterhalb Schambach, wo sich jetzt ein Kraftwerk befindet. Ich empfand immer einen leisen Schauer bei Nennung dieses Namens und stellte mir darunter was Gruseliges vor. Später habe ich versucht, eine annehmbare Erklärung zu finden und bin zu folgendem Ergebnis gekommen: Das Befahren dieser Flußstrecke war gefährlich, weil sich im Flußbett zahlreiche Stein- bzw. Felsbrocken, Kugeln genannt, befanden, die nicht restlos entfernt werden konnten; auch bei der Errichtung des Kraftwerkes ergaben sich hieraus Schwierigkeiten. Eine Brücke stand an dieser Stelle sicherlich niemals, doch führte anscheinend die Bevölkerung die zahlreichen Steinblöcke auf eine solche zurück und nahm an, daß deren Erbauer in Anbetracht der ganz abgelegenen Umgegend eben nur der Teufel gewesen sein könne. Die Anlegestelle der Personenschiffahrt in Wasserburg befand sich beim Bruckbräukeller; der noch stehende Schuppen, in den jetzt ein Eiskeller eingebaut ist, war die Güterhalle.

Für mich wäre es die Erfüllung einer meiner höchsten Wünsche gewesen, wenn wieder Dampfschiffe den Inn befahren hätten, und man kann sich meine Aufregung vorstellen, als es hieß — ich kam gerade aus der Schule — beim Stechl Keller habe ein Dampfschiff angelegt. Es handelte sich um ein kleines Dampfboot, das bisher auf dem Chiemsee zum Schleppen der mit Baumaterial für den Schloßbau beladenen Lastschiffe zur Herreninsel benützt worden war. Da beim Ableben des Königs die Bauarbeiten sofort eingestellt worden waren, beabsichtigte das Straßen- und Flußbauamt Rosenheim, das Fahrzeug zum Schleppen seiner Bauschiffe zu verwenden; doch scheint die Probefahrt nicht befriedigt zu haben; von dem Schiffe sah und hörte man nichts mehr.

Übrigens war damals der Schiffsverkehr noch nicht ganz erstorben. Die sog. Plätten, die innabwärts fuhren und zwar meistens drei



„Ankunft des 1. Dampfschiffes in Wasserburg am 7. 9. 1854“.
(Original Dietz-Replik nach einer Lithographie von Friedrich W. E. Bollmann, entstanden nach einer Skizze von Julius Schweizer, 1856).
Heimathaus Wasserburg am Inn.

in verhältnismäßig kurzen Abständen, waren noch keine Seltenheit. Was sie geladen hatten und wie weit ihre Fahrt ging, weiß ich nicht. Es hieß, ihr Ziel sei Wien, wo sie dann zusammengeschlagen würden und das anfallende Holz zum Verkauf käme. Daß solche Plätten inaufwärts getreidelt wurden, dürfte ein Ausnahmefall gewesen sein. Es wurde daher auch der Treidelpfad (Schiffsweg) auf der Flußstrecke von Wasserburg abwärts vom Straßen- und Flußbauamt noch während der Zeit, da ich noch die Volksschule besuchte, aufgelassen, so daß auch der Rieder Weg, der damals noch 1 ½ m oder auch breiter war, rasch verfiel. Der Ziehweg oberhalb Wasserburgs erhielt sich länger, weil ihn Kalkofenbesitzer Nábauer benötigte, um seine Plätten nach Fischbach, wo er einen Kalksteinbruch hatte, zu verbringen, von wo sie dann, mit Kalkstein schwer beladen, wieder zurück fuhren. Zur Unterbringung der Pferde bei der Talfahrt diente eine auf dem Schiff befindliche Hütte als kleiner Stall. Außerdem enthielt sie einen Raum für die Schiffsleute mit einem kleinen Herd. Talwärts wurden die Plätten lediglich durch die Strömung angetrieben; gelenkt wurden sie durch vier sehr große Ruder, die vom Dach der vorerwähnten Hütte aus bedient wurden. War der Wasserstand sehr niedrig, so maß ein am Bug des Schiffes stehender Mann ständig die Wassertiefe und gab sie mit lauter Stimme den Bedienungsmannschaften der Ruder bekannt.

Wenn Nábauer ein Schiff verkaufte und dieses an seinen neuen Bestimmungsort verbracht werden sollte, wurde in der Regel eine Fahrt nach Gars oder auch weiter veranstaltet, wobei sich stets Personen in großer Anzahl beteiligten. Als etwa Mitte der achtziger Jahre der spätere König Ludwig III. nach Wasserburg kam, wurde, wohl auf Vorschlag meines Vaters, eine solche Fahrt innabwärts auf das Programm gesetzt, vielleicht auch in Berücksichtigung des besonderen Interesses des Prinzen am Verkehr auf den Wasserstraßen. Das Schiff wurde nach den Weisungen meines Vaters prächtig geschmückt; im Vorderteil wurde für den Prinzen eine Art Thronessel aufgestellt und darüber eine Krone angebracht, die an einem Flaggenmasten befestigt war. Wahrscheinlich handelte es sich hierbei um ein Stück des ehemaligen Hochaltars der Pfarrkirche, der bei der unglücklichen Restaurierung der Kirche 1879 abgebrochen worden war und von dem Teile auf unserem Speicher lagerten. Ich sah das Schiff damals, wie es unter den Klängen der mitgeführten Musikkapelle bei unserem Garten vorbeifuhr und hatte das Gefühl, noch nie so was Schönes geschaut zu haben; mein Vater aber dürfte im gleichen Augenblick Blut geschwitzt haben. Man hatte nämlich, wie er später erzählte, beim Aufstellen der Fahnenstange nicht an

die Fähre gedacht. Während es nun bei der Blaufeldfähre ziemlich gut ging, wurde durch das tiefer hängende Drahtseil der Fähre in Rieden die Stange stark abgebogen und drohte abzubrechen, was zur Folge gehabt hätte, daß die schwere Krone auf den ahnungslos darunter sitzenden Prinzen herabgestürzt wäre; doch man hatte Glück, es ging ohne Unfall ab.

Als die Schifffahrt auf dem Inn noch blühte, werden wohl Getreide und Wein zu den meist beförderten Gütern gehört haben; auf alten Grabsteinen heißt es nicht selten „Weingastgeb und Schiffmeister“; es mag ein Gewerbe gewesen sein, das seinen Mann wohl ernährte; denn auch der Reichtum der Base Kosak rührte von ihrem Vater, dem Weingastgeb und Schiffsmeister Breitenacher her. Einer der bedeutendsten aus dieser Gilde war zweifellos Buchauer, der unser späteres Haus am Marienplatz besaß und in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts lebte. Nach der Erzählung meines Vaters hörte Buchauer einmal in einem Gasthaus zwei ihm unbekannt Personen davon sprechen, daß in Ägypten große Getreidevorräte lagern, die billig zu bekommen seien; ohne sich lange zu besinnen, sei er dann dorthin gefahren und habe das Getreide zu ihm äußerst günstigen Preisen aufgekauft. Buchauer besaß große Waldungen innabwärts; sie werden wohl zum großen Teil das Holz für den Bau seiner Schiffe geliefert haben. Um die Waldarbeiten besser überwachen zu können, erbaute er sich oberhalb des Riederweges das sogen. Buchauer Schlößl. Da die Sägmühle die für den Schiffbau benötigten langen Bretter und Balken nicht schneiden konnte, wurde für diesen Zweck auf dem jetzigen Bahnhofsgelände ein eigenes Sägewerk errichtet, das wohl noch bis zur Erbauung der Lokalbahn im Betrieb war. Zur Gewinnung der erforderlichen Wasserkraft wurde ein Kanal angelegt, der gegenüber der Insel begann, unter der Straße hindurchführte und unterhalb des Näubaueranwesens wieder in den Inn einmündete. Der Platz bei dieser Säge hieß bis zum Bahnbau noch die „Schopperstatt“, weil dort die Schiffe geschoppt wurden. Man verstand darunter das Ausstopfen der Fugen der im Bau befindlichen Schiffe mit Moos und dergleichen. Noch bis in unsere Tage feierte die Zunft der Zimmerleute und Schopper ihren Jahrtag und hielt so die Erinnerung an ein ehemals blühendes Gewerbe aufrecht.

Anschließend an die ehemalige „Schopperstatt“ — heute würde man sagen „Schiffswerft“ — zogen sich in der Zeit meiner Jugend ausgedehnte Hopfengärten bis zu den Höhen hin; aber auch sonst waren in der näheren Umgebung der Stadt große Flächen mit Hopfen bepflanzt. Der Hopfenbau wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts von Buchauer eingeführt, um besonders den kleinen Leuten

einen Erwerb zu verschaffen. Zur Zeit der Hopfenernte sah man überall vor den Häusern die Leute Hopfen zupfen; auch in den Höfen der Brauereien saßen die Hopfenbrockerinnen; wir Buben beteiligten uns ebenfalls dabei. Um sechs Uhr abends wurde der gebrochte Hopfen abgeliefert, gemessen, indem er in das einen Metzen fassende hölzerne Gefäß geschüttet wurde und dann in Säcke eingefüllt. Der Pflückerlohn, der sofort zu Auszahlung kam, wurde nach den abgelieferten Mengen berechnet; wieviel für den Metzen bezahlt wurde, weiß ich nicht mehr. Besonders für alte, nicht mehr arbeitsfähige Leute, war das Hopfenbrocken eine erwünschte Erwerbsmöglichkeit. Übrigens hatten neben den Brauereien auch sogen. kleine Leute Hopfengärten in Besitz. Indessen ging der Hopfenbau schon in den 90er Jahren stark zurück und kam schließlich ganz zum Erliegen. Der Rückgang der Zahl der Brauereien wie der Mangel jeder Absatzorganisation mag hiezu beigetragen haben; denn die Leute mußten mit dem Erlös zufrieden sein, den ihnen der Hopfenaufkäufer — meist ein Jude — bot; auch konnte der Hopfen mit dem aus den bevorzugten Gegenden wie Spalt und Holledau nicht in Wettbewerb treten. Endlich verminderte sich der Bedarf dadurch, daß die Biere nicht mehr so stark gehopft werden mußten, weil nun auch im Sommer gebraut wurde, während früher damit erst bei Eintritt der kalten Jahreszeit begonnen und im Frühjahr der Betrieb wieder eingestellt wurde. Die hiedurch freiwerdenden Brauer (Bräuknechte) arbeiteten dann den Sommer über z. B. als Maurer.

Das ganzjährige Brauen bedeutete auch das Ende der „Alten Biere“, d. h. des Bieres aus der vorjährigen Sudperiode. Was so ein echter „Bierkiefer“ war, der spürte mit wahren Fanatismus den Wirtschaften nach, wo noch altes Bier zu haben war, mochte dieses auch bereits sauer und für sonstige Sterbliche ungenießbar sein. Auch in Steinflaschen wurde das Bier abgefüllt, um für die Zeit der Not sich einzudecken; denn das Neue Bier wurde nur im alleräußersten Falle getrunken. Zu den glühenden Verehrern der alten Biere zählte auch unser allseits beliebter Provisor Franz Sales Schneider, von seinen Bekannten „der Sales“ genannt, ein kleines Männlein mit freundlichem Gesicht und einem rötlichen Backenbart. Er gehörte gewissermaßen zum Hause, denn er war schon beim Großvater im Geschäft als mein Vater noch ein Bub war und seitdem fast ununterbrochen bei uns; nur kurze Zeit war er einmal in Erding in Stellung, doch bald kam er wieder in seine Vaterstadt zurück. Wir liebten ihn sehr und Schwester Helene bekam nach ihm sogar den Beinamen Salesia. Als die Apotheke an Glasl verkauft wurde, trat

er aus, kränklich und dem Dienst nicht mehr gewachsen — beide Augen mußten am Star operiert werden — und zog dann anscheinend auf Betreiben seiner Frau nach Rosenheim, wo sein Sohn Anton Bahnbeamter war; dort verstarb er kurz vor dem ersten Weltkrieg. Wenn wir Kinder am Heiligen Abend im Kinderzimmer mit den übrigen Haushaltsangehörigen die Bescherung erwarteten, erzählte uns Provisor Schneider jedes Mal eine Weihnachtsgeschichte, kam aber niemals damit zu Ende, weil inzwischen die Glocke ertönte und wir zum Christbaum ins Wohnzimmer eilten.

Schneider frühstückte nie, doch um 10 Uhr ging bereits der Bierzug, und an den Sonntagen erwartete man schon mit Schmerzen die Wurstfrau; es wurden da nämlich in handkorbähnlichen Kupferkesseln mit der Aufschrift des betreffenden Metzgers warme Bockwürste von Haus zu Haus und besonders auf den Bierkellern — daher auch der Name „Kellerwürstl“ — angeboten und verkauft. Die besten Würstel hatte der Deutinger Metzger; sie wurden von der Frau des städt. Arbeiters Thomas Huber, einer Schwäbin, herumgetragen und als „siedig heiße Regensburger Würstle“ angepriesen.

Damals gab es noch ein richtiges Kellerleben und da jede der dreizehn noch in Betrieb befindlichen Brauereien ihren eigenen Lagerkeller hatten, war auch für Abwechslung gesorgt; allerdings waren nicht alle Bierkeller täglich geöffnet. Wer im Sommer ein frisches Bier haben wollte, mußte auf den Keller gehen. Besonders in den ländlichen Wirtschaften war das Bier kaum zu genießen, denn es gab weder Eisschränke noch auch Flaschenbier. Darum war besonders auch bei der Landbevölkerung die frische Kellermaß sehr geschätzt und wog auch den oft weiten Marsch zur Stadt — Fahrräder hatten die Bauern noch nicht — in Hitze und Staub wohl auf. Da die Biere noch stark eingebraut waren, kam es an den Sonntagen auf den Kellern häufig zu Raufereien und zu später Stunde zeigten sich auch die musikalischen Anlagen der Bauernburschen; Gesang gehörte gewissermaßen zum Sonntag Abend.

Damals trugen die Bauern noch durchgehend den kurzen Janker, Samtweste (Giletleibi) mit silbernen Thalern, Lederhose und lange Schaftstiefel, dazu einen runden schwarzen Filzhut und einen etwa 1 ½ m langen Stecken aus Haselnußbaumholz. Die Bäuerinnen trugen schwarzseidene Kopftücher, die bei älteren Leuten vielfach kürzer waren mit eingewebten farbigen Blumen; die übrige Kleidung ähnelte der städtischen. Da damals die Röcke sehr lang waren, wurden sie außerhalb der Stadt zu ihrer Schonung über den Kopf geschlagen, so daß man die ziemlich kurzen roten Unterröcke bewundern konnte. Das Hauptleben auf den Kellern spielte sich an den

Nachmittagen ab, da die Landleute abends wieder zu Hause sein wollten; immerhin aber gab es so manchen Bauern, der erst, nachdem er sich richtig vollgetrunken hatte, im Laufe der späten Abendstunden die damals noch spärlich beleuchtete Stadt verließ, nicht ohne noch in sämtlichen am Heimweg liegenden Wirtshäusern Station zu machen.

Man kannte damals selbstredend keine Verdunkelung gegen Fliegergefahr; aber bei dem Stand der Straßenbeleuchtung wären auch wohl keine besonderen Maßnahmen erforderlich gewesen; doch für den damaligen Verkehr reichte sie jedenfalls aus. Gasbeleuchtung gab es nur in den größeren Landstädten; ich sah sie zum ersten Mal in Rosenheim, aber nicht das schöne Gasglühlicht, sondern die offenen brennende Gasflamme. Das elektrische Licht kannte ich nur dem Hörensagen nach, als ich später einmal in München mit meinem Vater im Hotel Kaiserhof übernachtete und eine elektrische Nachttischlampe sah, war ich einfach weg; das schien mir der Höhepunkt der Kultur zu sein.

Wasserburgs öffentliche Beleuchtung erfolgte durch Petroleum. Die Straßenlaternen waren entweder auf weiß und blau gestrichenen Pfählen oder an den Hauswänden angebracht; unter den Bögen hingen sie an Zugketten. Jeden Abend ging der Laternenanzünder — sein Name ist mir entfallen — mit einem zweirädrigen Karren von Laterne zu Laterne, stellte seine Leiter auf, entnahm dem auf dem Karren befindlichen grün gestrichenen eisernen Kasten eine Lampe, setzte sie in die Laterne ein und zündete sie an; am nächsten Tage nahm er jeweils wieder die ausgebrannte Lampe heraus und verbrachte sie zum Reinigen und Auffüllen in den Baustadel neben der Kaserne. Den Karren habe ich übrigens vor einiger Zeit noch gesehen; allerdings bestand sein Inhalt nur mehr aus Kehricht, der beim Straßenreinigen angefallen war. Das für die Beleuchtung benötigte Petroleum lagerte in einem großen Behälter im bereits erwähnten Baustadl, dem gegenüber sich die Salzstädel von der Brauerei Fletzinger zur damaligen Danninger Brauerei hinzogen; in denen aber längst kein Salz mehr gelagert wurde. Sie waren anscheinend an die alte Stadtmauer angebaut, die nach dem großen Brande von 1885, dem sie zum Opfer fiel, zum Vorschein kam, wie ich mich noch gut erinnere.

Dieser Brand nahm seinen Ausgang im Baustadel und zwar entstand er vermutlich durch Entzündung des dort gelagerten Petroleums. Wir Kinder waren an diesem Tage, wie auch sonst während des Sommers, im Garten. Wir wurden meistens schon im Laufe des Vormittags dorthin verbracht und blieben bis zum Abend. Auch



Zerstörungen nach dem Stadtbrand 1885

das Mittagessen nahmen wir draußen ein. Es mochte etwa fünf Uhr abends sein und wir hutschten (schaukelten) gerade; da erschien Tante Hedwig und deutete aufgeregt zum Himmel hinauf in Richtung des Daches des Linner'schen Anwesens. Als wir aufblickten, sahen wir eine dichte dunkelbraune Rauchwolke sich über das Dach in westlicher Richtung dahinwälzen, das Haus selbst wie auch die anstoßenden Häuser brannten jedoch nicht und wurden auch später nicht vom Feuer ergriffen. Wir wurden auf dem Weg über das Fritzen-Anwesen in größter Eile nach Hause verbracht und zwar noch in den Gartenschürzen, was mir besonders auffiel. Als wir am Kloster vorbeikamen, sah ich von ferne den brennenden Baustadel, aus dessen Mitte eine riesige Flamme aufloderte, etwa wie die Flamme einer Petroleumlampe (Rundbrenner); das dürfte wohl der brennende Ölbehälter gewesen sein.

Zuhause war indessen unseres Bleibens nicht, da bereits das Fletzinger-Anwesen vom Feuer ergriffen war. Auf unserem Dach bei der Waschaufhänge standen Feuerwehreute und mit dem Ausräumen wurde bereits begonnen. Wir wurden daher in die Wohnung der Stechl-Großmutter im zweiten Stock des jetzigen Bruckbräu-Anwesens verbracht und im Wohnzimmer einquartiert, wo für uns auf den Boden Matratzen zum Schlafen gelegt wurden. Während des Abends sahen wir zur Stadt hinüber — und es gab viel zu sehen! Über das Spital bewegte sich sehr rasch eine dicke, rötlich leuchtende Rauchwolke. Die Brücke war schwarz von Menschen; dazwischen hasteten Feuerspritzen im Trab stadteinwärts, hinwiederum kamen mit Hausrat schwer beladene Fuhrwerke aus der Stadt heraus. Auf einmal sahen wir den Großvater, der damals schon ziemlich hinfällig war, in all diesem Gedränge allein über die Brücke gehen, und alles war entsetzt über dieses Wagnis. Auch unsere Eltern kamen im Laufe des Abends und wurden aufgefordert, heraußen zu übernachten, was sie aber ablehnten; ich fand dies damals recht sonderbar. Im übrigen gefiel es uns bei der Großmutter recht gut; besonders das Schlafen auf dem Boden machte uns Spaß; die Kindskathi schlief auf einem Lehnstuhl. Die Palmano-Großeltern übernachteten bei der Base Sibylla Gerbl, wo sie anscheinend auch ihre Möbel untergebracht hatten. Auch bei Stechl waren die an das Bräuhaus angrenzenden Hallen mit Hausrat dicht belegt.

Wie lange wir bei der Großmutter blieben, weiß ich nicht mehr — wohl bis bei uns wieder alles in Ordnung war. Mehrmals besuchten wir die Brandstätte, selbstredend in Begleitung der Kindskathi; abgebrannt waren außer dem Baustadel die beiden Brauereien Fletzin-

ger und Danninger sowie die zwischen den beiden Anwesen gelegenen zahlreichen Wohnhäuser einschließlich der Salzstädel. Wie der abgebrannte Straßenzug vor dem Brande ausgesehen hat, davon habe ich nur noch eine schwache Erinnerung; hienach waren es ziemlich kleine Häuser. Eine Kleinigkeit ist mir noch im Gedächtnis geblieben. Das Kinderzimmer bei Fletzinger ging gegen das frühere Liedl-Drechsler-Haus heraus. Vor dem Fenster befand sich ein Gitter — wie dies bei Kinderzimmern üblich war — und daran hing noch lange Zeit nach dem Brande ein verkohltes Kinderschürzchen.

Das Fletzinger-Anwesen wurde übrigens bald wieder aufgebaut; vorher mag es hübscher gewesen sein, doch in den achtziger Jahren hatte die Baukunst wohl ihren tiefsten Punkt erreicht. Ich sehe noch die Zimmerleute auf dem Dachstuhl herumsteigen und konnte ein Gruseln über ihre Waghalsigkeit nicht unterdrücken. Aufgebaut wurde noch die Brauerei Danninger, doch wegen Mangels an Mitteln ziemlich behelfsmäßig; die übrige Brandstätte blieb jahrelang liegen; ich glaube mich noch zu erinnern, daß die Außenwände der Salzstädel mit Balken abgestützt waren; denn ich entsinne mich noch, daß auf ihrer Rückwand, die etwa einen Meter Durchmesser hatte und noch drei bis vier Meter hoch war — sie war ja der Rest der ehemaligen Stadtmauer, die sich vom Lueginger Tor bis zum ehemaligen Tränktor hinzog, — die Buben herumliefen. Später scheinen sie jedoch abgebrochen worden zu sein. Ich hatte erwartet, alsbald nach dem Brand würde mit dem Aufbau begonnen werden, und war deshalb enttäuscht als sich nichts rührte. Lediglich das Haus, in dem jetzt das Kaffeehaus Heilmannseder betrieben wird, wurde im Laufe der Jahre errichtet. Später wurden dann die noch vorhandenen Mauerreste beseitigt und auf dem Entwurf meines Vaters die jetzige Anlage geschaffen, bei deren Vermessung mich mein Vater zum Halten der Meßlatte beizog. Das Ablöschen des Brandes scheint übrigens längere Zeit beansprucht zu haben; denn verschiedene Male mußte damals noch die Feuerwehr ausrücken, um wieder aufflackernde Feuer zu bekämpfen. Der Brandgeruch scheint noch lange Zeit vorgehalten zu haben. Als ich viele Jahre später auf dem Lande an einer Brandstätte vorbeikam, löste der Geruch bei mir sogleich die Erinnerung an den großen Stadtbrand aus und ich sah die abgebrannte damalige Fletzinger-gasse vor meinem geistigen Auge, als ob es erst gewesen wäre.

Für die Geschädigten wurde nach dem Brand im ganzen Lande gesammelt, und die Gaben scheinen sehr reichlich geflossen zu sein; wenigstens erklärte mein Vater einmal nach einer „Abbrandler“-Sitzung, dieselben hätten mehr erhalten als sie vorher gehabt hät-

ten. Über die Ursachen des Brandes wurde natürlich viel geredet; man hatte einen städtischen Arbeiter — Lackner — im Verdacht, weil er kurz vor dem Aufflammen des Feuers den Baustadel verlassen hatte; doch scheint es nicht zu einer Verurteilung gekommen zu sein. Eine wohltätige Auswirkung aber hatte der Brand insofern, als man sich nun rascher zur Errichtung einer modernen Wasserversorgungsanlage entschloß, der man früher anscheinend ganz ablehnend gegenüber gestanden hatte. Noch im Jahre 1884 hatte der Stadtmagistrat die Errichtung einer Wasserleitung abgelehnt, welcher Beschluß, wie ich dem „Wasserburger Anzeiger“ entnommen habe, von diesem Blatte und daher wohl auch von der Bevölkerung lebhaft begrüßt wurde. Wegen des großen Wassermangels konnte aber 1885 das Feuer so rasch um sich greifen, trotz der zahlreich erschienenen Feuerwehren; auch die Münchner Wehr war mittels Sonderzug mit einer Dampfspritze am Brandplatz eingetroffen. Wie erzählt wurde, soll statt des fehlenden Wassers mit Odel gespritzt worden sein. Trotz alledem erhitzte auch nach dem Brande die Wasserleitungsfrage noch sehr die Gemüter; bei einem Teil der Bevölkerung scheint sie als nationales Unglück betrachtet worden zu sein, und diese Kreise konnten sich, wie ich mich selbst noch erinnere, im Schimpfen darüber nicht genug tun, freilich wollten sie, als die Wasserleitung in Betrieb war, von ihrer ehemals ablehnenden Haltung nichts mehr wissen.

Der Bau der Leitung vom Quellensammler bei Hebertsham bis zur Wasserreserve machte übrigens ziemliche Schwierigkeiten, — weil die Rohre immer wieder im Moor versanken, bis sie durch eingeramte Pfähle eine feste Unterlage bekamen. Als dann die Leitung in Betrieb genommen werden sollte, hatte man, wie mein Vater einmal erwähnte, etwas Angst ob das Wasser in die Reserve hereinfließen werde, da das Gefälle nur wenige Meter betrug. Damals herrschte überall reger Betrieb; die Straßen wurden für die Legung der Rohrstränge aufgerissen und manche Besucherin der Frühmesse landete ungewollt in einer Grube.

Auch in den Häusern wurde eifrig an der Erstellung der Anschlüsse gearbeitet. Die erste Hausinstallation in der Stadt wurde bei uns fertiggestellt. Als es soweit war, versammelte sich die ganze Familie in der Küche der Großeltern im dritten Stock; auch der Großvater saß in seinem Lehnstuhl herausen. Der Wasserleitungshahn wurde aufgedreht. Zunächst zischte die Luft aus der Leitung; bald aber floß das Wasser mit starkem Druck heraus und alles war begeistert. Eine Wasserleitung als solches war uns zwar nichts Neues: Wir hatten schon seit vielen Jahren das „laufende Wasser“ im

Hof und im sogen. Jour-Zimmer neben der Apotheke. Doch hatte dort das Wasser nur einen ganz geringen Druck und eignete sich auch nicht zum Trinken. Das Trinkwasser wurde vielmehr vom Hausmeister und Gärtner Josef (Roßmadl) täglich in einem mehrere Liter fassenden Steingutkrug von einem Pumpbrunnen im Kosak-Anwesen geholt. Die Reserve der alten Wasserleitung, — es war ein großer Holzbottich —, befand sich in dem oberhalb des Bruckbräukellers gelegenen Häuschen; von dort wurde das Wasser mittels eiserner Rohre in die Stadt geleitet auch die wenigen öffentlichen Laufbrunnen wie der Spital- und der Marienbrunnen wurden von ihr gespeist. Neben letzterem Brunnen war ein Schacht, der eine Art Hydrant enthielt. Bei Feuerwehrlübungen wurde von dort aus die Spritze gespeist. Jeden Tag um sechs Uhr abends entleerte der städt. Brunnenmeister Samer die Wasserreserve und ließ sie dann wieder einlaufen, wobei ich oft zuschaute. Woher das Wasser kam, weiß ich nicht; im Wuhrtal sah man zwar mehrere Quellenfassungen einfachster Ausführungen mit anschließenden hölzernen Leitungen; doch ist mir nicht bekannt, ob das hier anfallende Wasser der städt. Wasserversorgung zugeführt wurde. Ich habe wenigstens nie etwas von einem von der Wuhrtal zur alten Wasserreserve führenden Rohrstrang bemerkt. Während des Baues der neuen Wasserleitung, die ebenso wie die alte im Fußsteig der Brücke verlegt werden mußte, wurde in der Lederergasse eine von einer Dampfmaschine betriebene, in einer Holzbaracke untergebrachte Pumpe aufgestellt, die aus einem Brunnenschacht Wasser in die alte Leitung beförderte. Ich kam mit unserer Kindskathi, die den Maschinisten kannte, öfters in das Häuschen. Es war dies jedes Mal ein Fest, da für mich eine Dampfmaschine, besonders wenn sie in Betrieb war, eine besondere Sehenswürdigkeit darstellte.

Nach Fertigstellung der neuen Wasserversorgungsanlage wurde eine große Feuerwehrlübung angesetzt, um der Bevölkerung deren Bedeutung für die Brandbekämpfung vor Augen zu führen; hiebei wurden u. a. zwei Schlauchleitungen bis zu den Gittern der Galerie des Turmes der Frauenkirche hochgeführt, von denen die eine an eine Feuerspritze mit Handbetrieb, die andere unmittelbar an einen Hydranten angeschlossen war. Oben am Turmgeländer waren große Tafeln mit der von unten gut leserlichen Aufschrift „Spritze“ bzw. „Hydrant“ angebracht. Auf ein Signal wurde dann gleichzeitig mit dem Pumpen begonnen und der Hahn des Hydranten geöffnet. In ganz kurzer Zeit floß aus dem Mundstück des an den Hydranten angeschlossenen Schlauches ein kräftiger Wasserstrahl, während es ziemlich lange dauerte, bis auch der andere Schlauch

Wasser brachte. Dabei arbeiteten die Leute an der Spritze was sie nur konnten; aber infolge des hohen Gewichts der Wassersäule im Schlauch wurde das Wasser zum Teil aus dem Wasserbehälter der Pumpe herausgedrückt.

Auch für das Bad unserer Großeltern brachte die neue Wasserleitung eine Erleichterung. Im rückwärtigen Teil ihrer Wohnung war schon mehrere Jahre vorher ein Wannenbad eingerichtet worden. Das hierfür benötigte Wasser wurde im Hof in einen Zuber gefüllt, der mit dem Aufzug bis zur Höhe des dritten Stockwerks hochgezogen wurde; aus dem vor dem Fenster hängenden Zuber wurde dann das Wasser mittels eines Schaffes geschöpft und in die Badewanne verbracht, wo es erhitzt wurde. Diese zeitraubende und anstrengende Arbeit fiel nun weg, da die Wasserleitung bis zum Badezimmer geführt wurde. Abgeleitet wurde das verwendete Badewasser mittels eines dünnen Gummischlauches, der zum Fenster hinaus und in die Dachrinne gelegt wurde. Um das Wasser in Fluß zu bringen, mußte zuerst die Luft abgesaugt werden, wobei es geschehen konnte, daß man, wenn nicht rechtzeitig mit dem Saugen aufgehört wurde, einen kräftigen Schluck Badewasser in den Mund oder gar in den Magen bekam. Obwohl einige Jahre später Wasserburg eine nach damaligen Begriffen hochmoderne Schwemmkanalisation bekam, war es nicht möglich, auch das großelterliche Badezimmer anzuschließen, da dies ganz unverhältnismäßig hohe Kosten verursacht hätte.

Den unmittelbaren Anlaß zur Durchführung der Kanalisation gab die schwere Cholera-Epidemie in Hamburg, ich glaube im Jahre 1894, und die hiedurch veranlaßte Nachprüfung der Abwasserhältnisse; die waren allerdings auch in Wasserburg nicht die besten. Besonders in der Lederergasse gab es zahlreiche sog. „Reihen“, d. h. zwischen den angrenzenden Häusern bestand ein etwa $\frac{3}{4}$ Meter Zwischenraum und in diese enge „Reihe“ mündeten sämtliche Aborte, wie auch alle sonstigen Abwässer dorthin eingeleitet wurden. Der Boden der „Reihe“ war daher ein übel duftender Sumpf. Von der „Reihe“ ging eine mit Holz abgedeckte Rinne bis zum Straßengraben und führte diesem, wie ich mich noch gut erinnere, eine stinkende braune Brühe zu. Die Kanalisation machte diesem Mißstand ein Ende, es verschwanden auch die Abortgruben und mit ihnen der „Nachtkönig“, der häufig in der Nacht „umging“; darunter verstand man den nächtlichen Räumer der Abortgruben; der hiebei sich verbreitende kräftige Duft gab die Anwesenheit der nächtlichen Majestät jeweils der ganzen Nachbarschaft bekannt.

Es verschwanden auch, wenigstens bei uns, die Ratten und damit die meist mit großem Geschrei verbundene Rattenjagd in unserem Hof. Dort befand sich, bevor die neue Wasserleitung eingerichtet worden war, ein vielleicht 2½ Meter langer und etwa 1½ Meter breiter marmorner Wassergrand, der von der damaligen Wasserleitung (und zwar befand sich die Leitung in einer zwei Meter hohen, mit Verzierungen versehenen gußeisernen Säule), gespeist wurde. Da die Leitung nur wenig Wasser lieferte, das nicht selten ganz ausblieb, diente der Grand vornehmlich der Aufspeicherung des Gebrauchswassers. Diese war aber bei der neuen Wasserleitung nicht mehr erforderlich; der Wassergrand wurde nunmehr beseitigt und zwar wurde er, um Platz zu gewinnen, in einzelne Stücke weggemeißelt und durch einen eisernen Trog ersetzt. An den Platz, den der Grand eingenommen hatte, kam die aus dem Jahre 1799 stammende Fruchtpresse zu stehen. Der Hof aber hatte entschieden verloren. Derartige steinerne Wassergrände mögen sich ursprünglich in den Höfen der meisten alten Häuser befunden haben. Sie sind wohl auf dem Wasserweg als billige Beifracht vom Gebirge her (vielleicht Kiefersfelden) an ihren Bestimmungsort verbracht worden; denn ihre Beförderung auf dem Landwege, etwa von Ruhpolding her, wo Marmorbrüche sind, dürften schon ihr großes Gewicht und die damaligen ungünstigen Straßenverhältnisse ausgeschlossen haben; die Verkehrsmöglichkeiten zu Lande waren, so lange man für größere Lasten ausschließlich auf die tierische Zugkraft angewiesen war, eigentlich doch recht beschränkt.

Leute, die nur technisch denken zu können glauben, sprechen vom Pferde nur als vom „Hafermotor“. Mir hat diese Bezeichnung nie gefallen; für mich war das Pferd nie eine Sache, wie dies auch unser Recht lehrt, sondern eine Persönlichkeit. In meiner Kindheit hatte ich sehr großes Interesse für Pferde; ich kannte in Wasserburg jeden Gaul und erinnere mich zum Teil heute noch daran. Für mich waren beispielsweise der Brauereibesitzer Rottmoser, seine Kinder und seine Gespanne und ihre Lenker eine Einheit, wobei sich mein Hauptinteresse den beiden Letzteren zuwandte. Besonders bekannt waren mir selbstredend die Verhältnisse bei Stechl, wo ich mich gern im Roßstall aufhielt und jedes Pferd kannte. Da waren die beiden Laufpferde, nämlich ein schöner Rappe, „Zaska“ genannt mit edlen Formen und langem Schweif, — er hatte 1.400 Mark gekostet, — den der Onkel nicht selten zum Reiten benützte; auch mein Vater ritt manchmal mit ihm aus. Das zweite Laufpferd war der „Blaß“ ein alter, aber noch sehr gut aussehender Rappe, den sich bei der Anwesensübergabe meine Großmutter als Eigentum vorbe-

halten hatte, wie ihr auch der Landauer noch gehörte. Stechls selbst hatten noch eine alte zweispännige Kutsche, die sie besonders für Fahrten zum alten Bier benutzten. Sie war nicht modern, aber sehr bequem. Manchmal fuhr die Großmutter auch mit dem Einspänner-Chaiserl, gezogen vom „Blaßl“ und gelenkt von einem ihrer Söhne, Hubert oder Xaver, in ihren Wald oder sonst wohin. Die Fahrt nach Hart soll hiebei eine Zeit von mindestens zwei Stunden beansprucht haben, da der Gaul gelegentlich am Straßenrand graste. Außer den beiden Lauff Pferden waren bei Stechl noch drei schwere Pferde vorhanden und zwar in der Regel Rappen; ich weiß nur einmal einen Braunen, wohl weil kein Rappe aufzutreiben war. Die Pferde waren, wie übrigens bei allen Brauereien, sehr gut gehalten. War eines wirklich nicht mehr brauchbar, so bekam es der Roßmetzger. Dies war damals durchaus nicht selbstverständlich; vielfach wurden alte oder kranke Pferde an Fuhrunternehmer zum Holzfahren verkauft. Auch in Wasserburg war ein derartiger Betrieb, Lanzinger hieß der Besitzer, der ausschließlich Langholz fuhr; es gab mir immer einen Stich, wenn so ein Langholzfuhrwerk, gezogen von zwei abgetriebenen, halb verhungerten Pferden, den Marienplatz herunter fuhr. Wenn es nach mir gegangen wäre, wäre Lanzinger wohl nach allen Regeln der Kunst zu Tode gefoltert worden. Leider gaben die damaligen Gesetze keine Handhabe zu einem wirksamen Eingreifen. In jener Zeit sah man überhaupt viele schlecht gehaltene Pferde und es hat schon seine Richtigkeit mit dem Ausspruch, daß der größte Wohltäter des Pferdes der Erfinder des Benzinmotors war.

Daß sich auch die Lohnkutscherpferde nicht gerade durch starken Fettansatz und feuriges Temperament auszeichneten, war selbstverständlich; eine Ausnahme machte da das Rottmayer'sche Gespann, von dem ich schon sprach; auch die Lambacher-Pferde waren gut beisammen. Der an der Spitze der Lohnrößler-Rangordnung stehende Vertreter dieser Gilde war wohl der Zweispänner-Demmel, so genannt zum Unterschied vom Einspänner-Demmel, der nur einen Schimmel hatte, mit dem er zumeist Geschäftsreisen fuhr. Der Letztere ist schon längst verstorben, seine Witwe heiratete den Schleifer Ruhrseits. Der Zweispänner Demmel hingegen, den ich schon zur Zeit meiner Kindheit weiß, übte sein Geschäft noch zur der Zeit aus, als ich nach dem Staatskonkurs als Akzessist (Rechtspraktikant) tätig war. Er fuhr „das Bezirksamt“ und war die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit in Person, im Bezirk kannte er jeden Weg und Steg besonders auch die Anwesen der Bürgermeister, der gemeindlichen und kirchlichen Kassiere. Früher soll er

Kutscher bei einem Bezirksamt gewesen sein, der noch, wie es eigentlich Vorschrift gewesen wäre, Wagen und Pferde, also das amtliche Dienstfuhrwerk auf eigene Rechnung gehalten hatte. Ich erinnere mich noch, wie Demmels Frau dem Onkel Gengler, der — glaub ich — bei ihr Zimmerherr war, anlässlich dessen bevorstehender Verehelichung einen künstlichen Blumenstrauß als Hochzeitsgeschenk überbrachte. Demmel wohnte in unserem späteren Hause und hatte dort auch seine Stallung.

Seine Frau stand übrigens in dem Rufe, mit Reinlichkeit und Ordnungsliebe etwas auf dem Kriegsfuße zu stehen; doch gebührte nicht ihr die Bezeichnung „Sau-Demmlin“, sondern einer Frau, deren Häuschen an unseren Garten angrenzte und die stets ein paar Schweine hielt. Ich kam manchmal zu ihr hinein und erinnere mich auch noch ihrer Tochter „Felix“.

Einmal, ich ging schon in die Volksschule, nahm mich unsere Kindskathi mit, als sie mit der Familie ihres Bruders Samer mit Lohnkutscher Demmel nach Dorfen fuhr. Es war eine lange Fahrt; auf dem Heimweg machten wir in Haag Station. Während die schmalbrüstigen Pferde sich auf der Landstraße im Zuckeltrab fortbewegten, bekamen sie, wenn wir durch eine Ortschaft fuhren, ein paar leichte Peitschenhiebe, um so den Anschein zu erwecken, als habe der Kutscher Mühe, sie vor dem Galoppieren zurückzuhalten.

In Haag und Dorfen fielen mir die kleinen, meist nur einstöckigen Häuser auf; in Dorfen sah ich auch einen artesischen Brunnen; der Wasserstrahl kam in einem eisernen Rohr von etwa 10 cm Durchmesser mit großem Druck aus dem Boden. Er ist indessen, wie ich später auf mein Befragen gelegentlich einer Dienstfahrt noch erfuhr, ziemlich bald versiegt; immerhin sind solche artesischen Quellen in der dortigen Gegend nicht selten, und in der in der Nähe Dorfens gelegenen Ortschaft Wasentegernbach hat fast jedes Anwesen seinen „Artester“.

Doch um auf den Verkehr zurückzukommen, von Dorfen führte damals eine Omnibuslinie nach Haag, das noch keinen Bahnanschluß hatte, und von dort fuhr zwei Mal im Tage ein Omnibus zur Bahnstation Soyen. Auf einer solchen Fahrt geschah es, daß der Pfeil des Gottes Amor zum ersten Mal mein Herz traf.

Es war in den großen Ferien nach dem Besuche der 2. Klasse des Gymnasiums St. Stephan in Augsburg. Mit mir war im Seminar der Sohn Max des Apothekers Mühleisen von Haag, allerdings zwei Klassen vor mir. Es wurde da zu einem Herkommen, daß der Max

während der großen Ferien für ein paar Wochen zu uns kam und anschließend ich ein paar Wochen bei Mühleisens verbrachte: Das erste Mal ging mein Vater mit mir bis Soyen und verfrachtete mich dort in den Omnibus. Während der Fahrt nach Haag stieg ein Mädchen ein, ungefähr in meinem Alter, der Kleidung nach aus sehr einfachen Verhältnissen stammend, das eine Nähmaschine für Handbetrieb mit sich führte, also handelte es sich wohl um das Lehrmädchen einer Näherin. Ich hatte ziemlich rasch Feuer gefangen. Jedoch im Walde vor Haag kamen M. Max und zwei seiner Schwestern entgegen und nahmen mich in Empfang. Während meines anschließenden Haager Aufenthalts sah ich das Mädchen nur einmal flüchtig — und dann nicht mehr, so sehr ich mich bemühte. Viele Jahre später glaubte ich der nunmehr Erwachsenen in der Nähe des Wasserburger Bahnhofs begegnet zu sein, doch habe ich mich möglicherweise getäuscht, — was bei meinem mangelhaften Personengedächtnis kein Wunder wäre.

Doch wenden wir uns vom Walten des Liebesboten, da doch über die Verkehrsverhältnisse hier berichtet werden soll, der Tätigkeit anderer Boten zu. Will man im Bilde die Poesie der Landstraße von einst dem Beschauer nahebringen, so stellt man eine Postkutsche mit Liebespaar und Amor dar und in einiger Entfernung ein hochbeladenes Botenfuhrwerk, gezogen von vier kräftigen Rössern und gelenkt von einem Fuhrmann im blauen Leinenhemd. Zur Zeit meiner Kindheit war die Güterbeförderung längst auf die Eisenbahn übergegangen; trotzdem aber fuhren die beiden Boten Spitzweg, später Berger, sowie Hundschell je einmal in der Woche nach München. Der Letztere besaß Apfelschimmel, Berger Grauschimmel. Eingestellt wurde in München beim Bögner im Tal. Es war immer ein hübsches Schauspiel, wenn der hochbeladene Wagen, abgedeckt mit einer weißen Plache und an den Seiten mit Stroh, bespannt mit sechs Pferden unter Peitschengeknall und Hundsgewell die Schmidzeile hinauffuhr. Die Boten beförderten übrigens nicht nur große Frachtstücke; sie übernahmen auch alle Besorgungen in München gegen ein verhältnismäßig geringes Entgelt. Benötigte man z. B. ein paar Strang Wolle, so wandte man sich hiewegen an den Boten unter genauer Angabe des Gewünschten und nach ein paar Tagen war man in dessen Besitz. Die nach München beförderten Güter führte der Bote selbst dem Empfänger zu und holte die für die Rückfahrt bestimmten Frachtstücke ab. Wenn man sich vergegenwärtigt, welche Umstände demgegenüber wenig schreibgewandten Personen eine schriftliche Bestellung macht, so kann man daraus ermessen, wie die Einstellung dieser Fahrten nach München durch Inbetriebnah-

me der Lokalbahn Wasserburg-Bhf. — Grafing bedauert wurde!

Als die Familie Spitzweg noch das Botengeschäft betrieb, war nach dem Ableben des „Stadtboten“ Spitzweg, an den ich mich noch schwach erinnere, dessen Tochter Monika, die später den Onkel Christof Stechl heiratete, die Seele des Betriebs, die auch in München Einkäufe usw. besorgte; wegen ihrer etwas derben, nüchternen Art wurde sie von ihr nicht Wohlgesinnten der „Spitzweg-Hausknecht“ genannt.

Zur alten Frau Spitzweg bin ich später mit den Stechlbuben oft gekommen; sie lebte mit ihrer Tochter Marie, die später den Hauptlehrer Stöckl von Rieden heiratete, zusammen. Ihr Mann war mit meinem Großvater (Palmano) befreundet, mit dem er häufig Reisen machte, so auch in die Schweiz, wie mein Vater erzählte. Sie waren übrigens Nachbarn; dem Spitzweg gehörte des Haus neben der Apotheke, in dem später das Postamt untergebracht war. Bei dem großen Brand von 1874 brannte es vollständig ab und wurde anscheinend vom Besitzer nicht mehr aufgebaut, so daß die Stadt gezwungen war, den Brandplatz zu erwerben und dort auf ihre Kosten ein Gebäude zu erstellen. An bestimmten Tagen kamen die Boten aus den benachbarten größeren Orten (Schnaitsee, Amerang, Obing, Vogtareuth) mit ihren Fuhrwerken oder auch — wie die Boten von Schonstett — mit einem Handkarren in die Stadt. Ich kannte sie, weil sie wohl regelmäßig in die Apotheke kamen, um Arzneien und Sonstiges mitzunehmen. An Weihnachten oder Neujahr bekamen sie jeweils eine Flasche Schnaps („Sanfter Heinrich“).

Aber nicht nur Menschen und Güter bedürfen der Beförderung, sondern auch Nachrichten und wie wäre es, nachdem ich eben vom Schnaps gesprochen habe, auch diesen, da er das Mitteilungsbedürfnis vermehrt, unter den Mitteln zur Verbreitung von Nachrichten aufzuführen? Doch Spaß beiseite; mir war es nur darum zu tun, einen Übergang zum Gegenstand Nachrichtenübermittlung zu finden. Im Briefverkehr hat sich da seither wenig geändert. Man verwendete damals noch wie seit Jahrzehnten die bayerischen Briefmarken mit dem erhaben eingepreßten bayerischen Wappen, auf die man als Zeichen bayerischer Eigenstaatlichkeit großen Wert legte. Als Vermittler dringender Nachrichten kam nur der Telegraf in Frage, da wenigstens im Wasserburger Bezirk noch kein Fernsprechnetz bestand. Als mich mein Vater erstmals nach Augsburg verbrachte (1892), zeigte uns Frau Stumpf, eine Schwester seines Freundes, des Kaufmanns Mayr, als besondere Sehenswürdigkeit ihr Telephon, das anscheinend noch nicht sehr lange in Betrieb war. Eine Fernsprechverbindung bestand übrigens damals schon zwi-

schen dem Wasserburger Postamt bzw. dem im dritten Stock des Postgebäudes wohnenden Rendanten Schnabel der Anstalt Gabersee und dieser; später konnte über diese Leitung auch Schloß Hart, das damals der Familie Windsperger gehörte, erreicht werden. Ich erinnere mich noch, daß meine Mutter öfters die Tochter Schnabels, die Näherin Bertha Schnabel, ersuchte, Windspergers etwas auszurichten. Damals war Wasserburg noch nicht so „überspannt“ wie jetzt; es bestand einzig und allein eine aus drei Drähten bestehende Leitung vom Postamt Wasserburg zum Bahnhof in Reitmehring, was für das Stadtbild nur von Vorteil war.

Was dann die Übermittlung der für die Allgemeinheit bestimmten Nachrichten anlangt, so war man da, da der Rundfunk noch in weiter Ferne lag, auf die Zeitungen angewiesen, die denn auch in der Regel gründlicher als jetzt gelesen wurden, obwohl oder vielleicht gerade weil Schlagzeilen noch nicht verwendet wurden, man daher gezwungen war, die Zeitung ganz zu lesen. In unserer Familie, wie auch bei den Palmano-Großeltern wurde seit Jahrzehnten die „Augsburger Abendzeitung“ gehalten, deren Beiblatt „Der Sammler“ sehr geschätzt war. Der Großvater hielt sich außerdem noch das längst eingegangene „Fremdenblatt“. Wenn ich zu der Zeit, da ich noch nicht zur Schule ging, jemanden lesen sah, versuchte ich oft, mir diesen Vorgang zu erklären, fand aber keine Lösung. Die Zeitungen hatten ein viel kleineres Format wie die jetzigen; die „Neuesten“ wurden wegen ihres Umfangs oft bekrittelt; hierauf dürfte auch die ihr von ihren politischen Feinden beigelegte Bezeichnung „Kuhhaut“ zurückzuführen sein.

Von der „Volkszeitung“ und dem „Münchner Tagblatt“ habe ich bereits früher gesprochen. Daß der „Wasserburger Anzeiger“, von den älteren Leuten häufig Wochenblatt benannt, in jeder Familie wegen der allerdings meist sehr spärlichen Lokalnachrichten gehalten wurde, versteht sich von selbst: Unterrichtete er doch den Geschäftsmann zuverlässig über die zu besuchenden „Alten Biere“, Christbaumfeiern und sonstigen Veranstaltungen. Über den Inhalt dieser Blätter vermag ich nichts zu berichten, denn ich beschäftigte mich noch nicht mit Zeitunglesen. Die Ereignisse, die die Allgemeinheit berührten, erfuhr ich ja ohnehin.

Im Gedächtnis geblieben ist mir das Ableben der beiden Kaiser und besonders auch der damit zeitlich ziemlich zusammenfallende Tod König Ludwig II., der die Gemüter besonders erregte, wie übrigens schon seine Schloßbauten. Durch diese, wurde häufig behauptet, wäre das Bayerlandl bankrott geworden, so daß die Ge-

fahr bestand, daß es von den Preußen eingesteckt wurde. Daß Bismarck besonders von frommen Seelen dem Leibhaftigen gleichgestellt wurde, war sicher eine Nachwirkung des Bayern übrigen nicht berührenden Kulturkampfes. Große Erregung besonders unter den Arbeitnehmern löste die Einführung der Sozialgesetzgebung und besonders das Invalidenversicherungsgesetz (Wapperlgesetz) aus. Besonders unser Gärtner Josef und die Wäscherin Kais, von der Provisor Schneider einmal sagte, bei ihr müsse man nach ihrem Tode das Mundwerk noch extra erschlagen, überboten sich an abfälligen Bemerkungen. Sie werden sich aber später, als sie eine Reihe von Jahren Invalidenrente bezogen, an ihre frühere Einstellung wohl nicht mehr erinnert haben. Manchen Menschen muß man eben Wohltaten aufdrängen.

Sicherlich waren diese Dinge nicht weltbewegend. Es waren dies auch nicht die Familienverhältnisse der zahlreichen Herrscherhäuser, für die sich besonders die weiblichen Zeitungsleser, natürlich auch meine Mutter, interessierten. Trotzdem waren die Zeiten nicht so sorglos, wie man jetzt anzunehmen geneigt ist. Und was mich selbst anlangt, so kann ich nicht behaupten, daß meine Jugend wirklich so sorgenfrei war, daß die Worte aus „Zar und Zimmermann“: — „o selig, o selig, ein Kind noch zu sein!“ auch mir gegolten hätten. Im Gegenteil, ich schwebte recht häufig in Angst vor den kommenden Dingen. Ich hatte eben keinerlei heldische Veranlagung. Da wäre zunächst zu nennen die Furcht vor dem Kriege. Schuld daran waren wohl Erzählungen von früheren Kriegsgeschehen, besonders die vom Dreißigjährigen Krieg. Ich stellte mir vor, daß in diesem Falle die Franzosen auf der Innseite ihre Geschütze aufstellen und damit in die Stadt herunterschließen würden. Wenn sich die Dienstboten, besonders die „Küchenkathi“ (Tochter des Uhrmachers Dußler, die später den Apotheker Pfister heiratete) und auch der bei uns in der Lehre befindliche Sohn des Notars Rothmayer einen Spaß machen wollten, brauchten sie nur zu sagen, daß Krieg komme und die Franzosen bereits am Berg oben stünden, und ich fing zu heulen an. Einmal, es dürfte Mitte der Achtziger Jahre gewesen sein, kam eines Morgens Bezirksarzt Dr. Zierl ins Wohnzimmer und sprach den Eltern gegenüber in meiner Gegenwart die Befürchtung aus, es könne zum Kriege kommen. Ob ich damals in Tränen ausgebrochen bin, weiß ich nicht mehr. Daß ich aber sehr erschüttert war, kann ich mich noch erinnern. Denn Krieg war für mich gleichbedeutend mit Tod und Vernichtung.

Diese innere Unruhe wurde sicherlich noch verstärkt durch das übliche „Geschichtenerzählen“, wobei besonders Geistergeschich-

ten und Märchen eine Rolle spielten. Zu uns kam abends nicht selten die Base Treleano, zuweilen auch ihre Tochter Luise, die das unserem Kindszimmer gegenüberliegende Haus bewohnten und erzählten uns Märchen und sonstige Geschichten, wobei wir stets Aug und Ohr waren. Es ist sicher bedauerlich, daß dieses Geschichtenerzählen so ganz abgekommen ist. Da jedoch Kinder zwischen Wahrheit und Dichtung noch nicht zu unterscheiden vermögen, mag die kindliche Phantasie hiedurch doch mehr als gut war, erregt worden sein. Auch war damals weit mehr als jetzt die Rede vom „Umgehen“ und die Gespensterfurcht bei Groß und Klein wurde durch Spukgeschichten, die umso beliebter waren, je mehr es den Zuhörern dabei eiskalt über den Rücken hinunterlief, genährt. Die meisten Kinder getrauten sich nicht, bei Nacht unbeleuchtete Räume zu betreten. Auch meine Schwestern scheuten sich nach Eintritt der Dunkelheit, die „Schneckenstiege“, eine vom ersten Stock zum Hof hinab führende steinerne Wendeltreppe, zu benützen. Mein Vetter Alois Stechl hatte eine unheimliche Angst vor der „Luzia“, getraute sich beispielsweise nicht auf den Abort, wenn man sagte, dort sei die Luzia. Was es mit dieser für eine Bewandnis hatte, wußte ich damals nicht; es war auch sonst von ihr niemals die Rede. Da las ich vor ein paar Jahren irgendwo über die Luziafeier in Schweden. Anscheinend handelt es sich um eine germanische Halbgöttin, die dann vom Christentum, nachdem sie im Volke fortlebte, als Heilige übernommen wurde. Vielleicht hat man bei uns, um ihr Andenken auszutilgen, sie zu einer Hexe oder ähnlichem gestempelt. Bei unserer Landbevölkerung soll übrigens Luzia als unheiliger Geist bekannt sein.

Auch ich fürchtete mich vor den Geistern, besonders als ich nicht mehr im Kindszimmer schlief, sondern in dem gegenüberliegenden von ihm durch einen kleinen Gang getrennten Zimmer. Obwohl in den zum Schlafen benützten Zimmern und auch in dem meinen die ganze Nacht Licht brannte, das sogenannte Nachtlicht, bekamen die harmlosesten Gegenstände beim schwachen Schein des Öllämpchens für den Ängstlichen ein unheimliches Aussehen. Mit der Einführung des elektrischen Lichtes sind die Gespenster in der Hauptsache verschwunden. Es ist ein großer Unterschied, beim Scheine einer Kerze etwa einen finsternen Gang zu durchschreiten oder durch den gleichen Gang zu gehen, wenn er von elektrischen Lampen gleichmäßig erhellt ist.

Mit der elektrischen Beleuchtung verschwand auch die ständige Bedrohung durch unvorsichtiges Umgehen mit Petroleumlampen, Leuchtern und Zündhölzern. Schon die Kinder wurden sehr häufig

auf die sich hieraus ergebenden Unglücksfälle hingewiesen. Wenn wir abends bei der Palmano-Großmutter uns aufhielten, war diese ständig in Sorge, wir könnten durch unser unruhiges Verhalten die brennende Petroleumlampe umwerfen. Ich hatte eigentlich immer große Angst vor dem „Brennen“. Anlaß dafür mag der große Stadtbrand von 1885 gegeben haben.

Besonderen Eindruck aber machte auf mich die Schilderung des Brandes des Wiener Ringtheaters und dessen Darstellung in den illustrierten Blättern. So kam es, daß ich beim Besuche des damals sehr beliebten Marionetten-Theaters keinen rechten Genuß hatte, da ich immer den Ausbruch eines Brandes befürchtete, zumal die Bühnenbeleuchtung durch Petroleumlampen erfolgte. Durfte ich mit den Eltern einmal in einem Gasthof übernachten, war vor dem Einschlafen meine beständige Sorge, es könnte ein Brand ausbrechen. Ganz besonders fürchtete ich mich, als wir einmal im alten Wirtshaus auf der Fraueninsel in einem im Speicher gelegenen großen Zimmer nächtigten. Zur Beruhigung des Lesers stelle ich aber fest, daß diese Angstzustände längst verschwunden waren, als ich die Volksschule hinter mir hatte. Mit dieser Feststellung möchte ich auch meine Zeilen, die wohl vom eigentlichen Thema manchmal weit abgeschweift sind, schließen.