

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 7

Heimat am Inn 7 · Jahrbuch 1986/87



JAHRBUCH 1986/87

des Heimatvereins (historischer Verein) e.V.
Wasserburg am Inn und Umgebung

HEIMAT AM INN 7

Beiträge zur Geschichte, Kunst und Kultur des
Wasserburger Landes

Jahrbuch 1986/87

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

ISBN 3-922310-17-6

1987

Verlag DIE BÜCHERSTUBE H. Leonhardt, 8090 Wasserburg a. Inn

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

Bindarbeiten: Heinz Schwab, A-6020 Innsbruck, Josef-Wilberger-Straße 48
Umschlaggestaltung: Hugo Bayer

*Wir danken
für die besondere Förderung dieser Ausgabe
Herrn Josef Bauer,
Herrn Hans Philipp,
der Kreis- und Stadtparkasse Wasserburg am Inn,
sowie allen anderen Spendern.*

*Ebenso sei den Autoren für die unentgeltliche Überlassung von Manuskripten
und Fotos herzlich gedankt und denen, die durch ihren Einsatz
die Drucklegung überhaupt ermöglichten.*

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

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

Redaktion:

Willi Birkmaier, Haager-Straße 17, 8093 Rott am Inn (Schriftleiter)
Siegfried Rieger, Arnikaweg 10, 8093 Rott am Inn
Johann Urban, Dr.-Fritz-Huber-Straße 6a, 8090 Wasserburg am Inn

Anschriften der Mitarbeiter dieses Buches:

Birkmaier Willi, Haager-Straße 17, 8093 Rott am Inn
Feulner Franziska, Pfarrer Gaigl-Straße 9, 8099 Babensham
Dr. Goldberg Gisela, Barer Straße 29, 8000 München 40
Dr. Wolfram Lübbecke, Vohburger Straße 17, 8000 München 21
Dr. Fritz Markmiller, Steinweg 4, 8312 Dingolfing
Obermair Johann, Niedermairstraße 8, 8019 Glonn
Dr. Sangl Sigrid, Leopoldstraße 135a, 8000 München 40
Stalla Gerhard, Klosterweg 20, 8200 Rosenheim
Steffan Ferdinand M.A., Thalham 10, 8091 Eiselfing
Urban Johann, Dr.-Fritz-Huber-Straße 6a, 8090 Wasserburg am Inn

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Franziska Feulner Die Kirche im Herzen der Stadt — Zur Geschichte der Frauenkirche in Wasserburg	9 — 60
Willi Birkmaier „Die messgewant tzü vnß frawn kirchn“ 1432	61 — 64
Gisela Goldberg Spätgotische Altartafel aus dem ehemaligen Benediktinerkloster Attel am Inn	65 — 90
Gerhard Stalla Inkunabeln aus dem Stadtarchiv Wasserburg	91 — 120
Wolfram Lübbecke Die Ausmalung des Wasserburger Rathaussaales durch Maximilian von Mann	121 — 136
Ferdinand Steffan Ein Beitrag zur frühesten Besiedlungsgeschichte von Wasserburg	137 — 166
Ferdinand Steffan „...so weit die augenscheinlichen stainrn säulen und aufgeworffne gräben sich erstreckhen thun...“ Ein Beitrag zu Burgfrieden und den Burgfriedens- säulen der Stadt Wasserburg	167 — 196
Fritz Markmiller Benedikt Zaininger Chorregent und „48er Revolutionär“ in Wasserburg von 1839—1851	197 — 226
Johann Obermair Franz Kaltner, Priester und Komponist * 1721 Wasserburg + 1766 Glonn	227 — 242

Sigrid Sangl Bekleidung, Ausrüstung und Uniformierung der Wasserburger Bürgerwehr vom 16.—19. Jahrhundert	243 — 264
Johann Urban Eine Plattenfahrt nach Wien und Budapest Aus den Aufzeichnungen des Schiffmanns Mathias Hopf	265 — 295
Register	
Personen	297
Geographische Begriffe	302
Biblische Gestalten, Selige, Heilige	306

VORWORT

Wenngleich sich das Alter der Stadt Wasserburg a. Inn nicht genau bestimmen läßt, so bezeichnet das Jahr 1137 doch einen ersten deutlichen Markstein und zugleich ein Wegzeichen ihrer Geschichte. So will das Jahrbuch der Heimat am Inn die 850. Wiederkehr der Verlegung der Residenz der Hallgrafen in ihren festen Ort bei Hohenau zum Anlaß nehmen, um in einem Jubiläumsband schwerpunktmäßig neue Beiträge zur Wasserburger Geschichte vorzustellen.

Es handelt sich um Abhandlungen aus den verschiedensten Epochen, und sie beziehen sich sowohl auf Kloster Attl — dessen Wiedererrichtung seinerzeit der Entscheidung des Hallgrafen zugrunde gelegen haben soll — als auch auf Einrichtungen der Stadt, ihre Burgfriedensgrenze und auf einzelne frühere Bewohner.

Unser Wissen über die Entwicklung Wasserburgs kann nur durch gezielte, thematisch klar abgegrenzte Untersuchungen dieser Art erweitert und vertieft werden. Es ist mehr als erfreulich, daß der Heimatverein auf diese Weise seine Möglichkeiten nutzt, Forschungsarbeit auf dem Gebiet der Heimatgeschichte zu fördern, zu unterstützen und zu publizieren.

Durch das vorliegende Buch verdeutlichen sich nicht nur manche Konturen, es wird auch dazu anregen, ergänzende Themen zu untersuchen und Schritt für Schritt den vor vielen Jahren begonnenen, immer wieder unterbrochenen Weg fortzusetzen, und es bleibt die Hoffnung, daß auch aus dem Zeitraum vor 1137 deutliche Spuren ans Tageslicht kommen.

*Dr. Martin Geiger
1. Bürgermeister*

Johann Urban

**Eine Plattenfahrt nach Wien
und Budapest**

**Aus den Aufzeichnungen des Schiffmanns
Mathias Hopf**

Vorwort

Ein besonderes Dokument zur Arbeitswelt der Innschiffer im ausgehenden 19. Jahrhundert sind die handschriftlichen Aufzeichnungen des Schiffers Mathias Hopf. Er schildert die Naufahrt einer Zementplatte von *Kufstein* nach *Wien* und *Budapest*, beschrieben werden auch eine Anzahl von Manipulationen — Handhabungen und Verfahren —, die von den Schifflenten ausgeführt werden mußten. Mittelbar, aber deutlich tritt die Bedeutung des Inns und der Donau als Arbeitsstätte, Verkehrsstraße, Energiespender, z. B. für Schiffmühlen, und Grenze hervor.

Mathias Hopf wurde am 16. Oktober 1862 in *Neuwöhr* bei *Altenmarkt/Neubeuern* geboren, war Schiffknecht bei Johann Näbauer in Wasserburg am Inn und verstarb hier am 6. November 1941. Sein Grabstein befindet sich unweit der Friedhofskapelle des Altstadtfriedhofes.

Hopf hat anlässlich seines 75. Geburtstages mit der Niederschrift seiner Erlebnisse begonnen, verlegte aber das erste vollgeschriebene Heft. Er begann in einem zweiten Heft mit seinen Aufzeichnungen noch einmal von vorn und setzte die Niederschrift in einem dritten Heft fort; später wurde das erste Heft wieder aufgefunden. 1949 fertigte Stadtarchivar Studienprofessor Josef Kirmayer eine Abschrift der Hefte an und nahm aus Gründen besserer Lesbarkeit behutsame Abgleichungen in Interpunktion, Orthographie und Grammatik vor, die Frische und Ursprünglichkeit des Stils und die Originalität des Inhalts blieben aber voll erhalten. Das Bildarchiv der Stadt Wasserburg am Inn verwahrt Fotokopien der drei im Besitz der Familie Warmedinger befindlichen Manuskripte. Als Grundlage dieser Veröffentlichung dient das vorliegende zweite und dritte Heft. Einige nicht allgemein verständliche Ausdrücke der Schiffersprache erläuterte Hopf in Klammern, weitere kurze Erläuterungen finden sich in der Abschrift von Kirmayer, und schließlich schien es nach wiederholtem Vergleich der Fotokopie mit der Abschrift ratsam, u. a. den Ortsbezeichnungen die heute üblichen in Klammern hinzuzufügen. Um den Lesefluß nicht durch zusätzliche Texteschübe und durch Fußnoten zu stören, folgen die Erläuterungen und Worterklärungen nach dem Hauptteil auf den Seiten 291 bis 294.

Ein knapp gehaltener Exkurs über die Steuerbarkeit eines dahintreibenden Schiffes soll die Frage beantworten helfen, wie eine scheinbar mit dem Fluß treibende Platte — ein großes hölzernes Ruderschiff, bei dem Ruder als Steuer und nicht als Fortbewe-

gungsmittel anzusehen sind — gesteuert werden kann. H. G. Prager schreibt hierzu: „Wenig bekannt dürfte die Tatsache sein, daß ein nauwärts treibendes Schiff auch ohne jeden Eigenantrieb schneller ist als das strömende Wasser. Das läßt sich mit der Wirkung der Schwerkraft-Komponente erklären, die bei größeren Flußgefällen wie 1 : 1000 oder ein Promille etwa 1 kg je Tonne ausmacht und tatsächlich als Triebkraft auftritt. Ein treibendes Schiff wird durch seine schnellere Fahrt (Voreilgeschwindigkeit) steuerfähig. Man hat ausgerechnet, daß ein Ruderschiff von 100 t Gewicht und 1,20 m Tiefgang auf der oberen Donau bei einer Strömungsgeschwindigkeit von 2 m/sec eine Eigengeschwindigkeit von 4 m/sec bekommt.“

Die Inn-Schifffahrt

in den 80er Jahren bis zum Ende derselben 1893/94.

Von Mathias Hopf, Schiffer.

Alle Rechte vorbehalten. Abschreiben nur mit meiner Erlaubnis gestattet.

Es muß erwähnt werden, daß die Längenmaße bei den Schiffern als wie bei den Schoppnern (Schiffbauern) in österreichischen Zoll, Schuh und Klaftern gebräuchlich waren, ein Zoll gut 2 cm, ein Schuh 31 cm, eine Klafter 5 Schuh, bei den bayerischen waren es 6 Schuh. Beim Wassermessen santieren (sondieren) sagte man so und soviel Gmünd ist es tief, 1 Gmünd ist 1/2 Schuh.

Nun können wir anfangen, also zuerst Plätten führen, das heißt von den Schopperstätten die leeren Plätten holen, 2 an der Zahl, je 2 Mann, mindestens aber auch 3 bis 4, gewöhnlich 1. und 2. Steuer- mann und 1. und 2. Seilknecht und der Schreiber, jetzt würde es heißen Buchhalter, weil derselbe die Rechnung führte, als wie Pro- viant herschaffen, Leute auszahlen usw.

Da gab es gleich viel zu schaffen, die Plätten waren ganz leer, da mußten einmal verschiedene Stangen zum Zurichten, wie man sagte, hineingetragen werden, 4 Ruderbäume je Platte ungehauen, je 2 Floßruder mußten von uns selbst geplättet werden und angehängt werden, denn mit der leeren Platte fuhr man bloß mit Flößling zum Ländeplatz. Nachdem nun die Plätten hergerichtet waren, die Zeit



Abb. 1: Mathias Hopf, Schiffer, geboren am 16. Oktober 1862 in Neuwöhr, Gemeinde Neubeuern, gestorben am 6. November 1941 in Wasserburg am Inn.

ist längst über 12 Uhr hinaus, wird ins Wirtshaus zum Mittagessen gegangen, es gab meistens Schweins- oder Kalbsbraten nach Tirolerart und etliche Maß Bier, auch den Schoppnern wurden etliche Maß bezahlt.

Nach dem Essen wurde abgefahren zur Lände, wo die Schiffe wieder ihres Inhalts entleert wurden, die Ruderbäume ans Land um geplättet zu werden, und das Zurichten ging los, Bretter tragen zum Auslegen und Dachmachen, der Seilknecht hat den Kranzen (Spitz) herzurichten, der Koch das Seßtal, wo man schlief. Die Bretterträger waren meistens die sogenannten Petersberggrumfahrer (*Petersberg bei Fischbach*), wie man dieselben hieß, weil sie in *Rosenheim* ausbezahlt wurden, es waren meist mindere Schiffer.

Also wo wurden die Plätten gebaut und wo mußte man dieselben holen? In *Wörgl* gab es 2 Schopperstätten, früher 3; bei einem Meister arbeiteten 15 bis 20 Schopperknechte. In *Angat (Angath)* waren 4 Schopperstätten, bei einem arbeiteten sogar 25 bis 30 Mann. Meister war da der Moos Hansl. In *Oberlangkampfen* 3 Schopperstätten: beim Tischler, Überführer und noch einer, bei einem jeden 15 bis 20 Arbeiter. In *Kirchbüchl (Kirchbichl)* 2 Schopperstätten, je 10 bis 15 Mann beschäftigt. In *Weidach (Weißbach)* außerhalb Kufstein 1 Schopperstätte 10 bis 15 Mann. Diese Schopper waren das ganze Jahr beschäftigt. Im Winter das Holz herbeischaffen, die großen Bäume wurden mit dem Handgatter geschnitten, Holznägel und verschiedenes herrichten für den Sommer Kipfen hacken (Plätten). Zu so einer Plätte ging sehr viel Holz auf und zwar lauter gutes gesundes, so ein Schiff war 28 m lang, 8 1/2 bis 9 m breit, 1,55 bis 1,60 m tief, hatte eine Tragkraft von gut 4000 Zentnern und kostete 300 bis 400 Gulden österreichische Währung.

Wer waren die Lieferanten von Zement und Portland, denn das war die hauptsächliche Ladung. Als erste und größte Fabrik war die Perlmooser Aktien-Gesellschaft vormals Angelo Saulich (und Kink, Ladeplatz in *Weidach (Endach, Weißbach)* oberhalb Kufstein. Alois Kraft in Kufstein, Ladeplatz in *Weidach (Endach, Weißbach)*, nur 5 bis 6 Transporte im Jahr, Zement und Portland nach *Pest (Budapest)*. Egger in Kufstein, Ladeplatz in *Kiefersfelden*, Funk in *Oberaudorf*, Ladeplatz *Kiefersfelden*, Buchauer, Firma Buchauer auf Schloß *Wagrain* bei Kufstein, Ladeplatz *Ebbs*. Schiffmeister oder Frachtfahrer waren: Wolfgang Dettendorfer von *Überfilzen* bei *Nußdorf*, Johann Auer von *Altenmarkt* bei *Neubeuern*, später Brauereibesitzer von *Rosenheim*, N. Strein zum *Bruckner* in *Flintsbach* und Johann Funk von *Oberaudorf*, verfrachtete seine eigene Erzeugung Zement selbst.

Wenn dann die Platte soweit hergerichtet war, das Dach gemacht, die Ruderbäume angehängt und fahrtbereit hergerichtet waren, was meistens an einem Tag geschah, wenn genügend Leute da waren, so ging es ans Tauchen, wie man zum Einladen sagte, also Faßscheiben, denn der Zement war in Fichtenholz-Fässern mit Holzreifen verpackt, so ein Faß hatte 5 1/2 bis 6 Zentner, oft noch darüber, Portland-Fässer dagegen eins wie das andere gerade 4 Zentner. Es mußte auf die zwei Schiffe bei gutem Wasserstand 600 bis 700 Faß verladen werden. Auf dem Inn fuhren immer 2 Plätten zu circa 200 bis 300 m hintereinander, voraus die Hauptplatte, dann die Schiffplatte, so genannt, weil die letztere in der Donau auf die erstere umgeladen wurde. Die Verladung auf dem Ländeplatz beanspruchte meistens 1 Tag. Wenn dann so ziemlich verladen war, kamen durch vorherige Verständigung die Zollbeamten zur Besichtigung und übergaben dem Schreiber die nötigen Papiere, welche hernach an der bayerischen Grenze in *Passau* und an der österreichischen Grenze in *Engelhartzell* abgegeben wurden. Nun konnte abefahren werden.

Als alle Mann auf dem Dach bei den Rudern waren, sagte der Nauführer: „Los (Laß) aus in Gottsnam!“ und dahin gings. Wenn dann das Seil hereingezogen war, wurde gebetet und dann alle Tage morgens beim Wegfahren. Der Schreiber in der Hauptplatte, in der Schiffplatte der Koch mußte vorbeten, je einen Vaterunser die Wasserheiligen, die Verstorbenen, die im Wasser verschieden sind, den hl. Sebastian und das Sebastian-Gebet, welches so lautet: O, du mein hl. Ritter Sebastian, wir rufen dich an, du wollest uns bei Gott die Gnad erwerben, daß wir des gähen Tod nicht sterben. Weil dein Verdienst bei Gott ist so groß, mach uns von aller Krankheit los, auf daß wir vor unserm End empfangen das allerheiligste Altarsakrament; das soll sein unsere letzte Speis, damit wir gelangen in das himmlische Paradeis. Ach, Gott, erhöre unser Gebet und laß unser Schreien zu dir kommen. Maria mit ihrem lieben Sohn, gib uns den hl. Segen. Amen.

Es wäre noch zu erwähnen, daß während des Zurichtens und Tauchens zum Essen vom Koch gerufen wurde, nicht wie bei den Bauern: Zum Essen, sondern mit: Auf Bruck hoi!

Nun ging die Fahrt dahin durch das schöne Inntal, vorbei am Zollhaus *Reisach*, *Erl*, *Fischbach* mit der alten Burg *Falkenstein*, rechts die Überreste der Burg *Windshausen*. Der Sage nach soll zwischen den beiden Burgen unter dem Inn ein geheimer Weg bestanden haben. Unterhalb Nußdorf war, bevor der Inn reguliert wurde,

eine sehr gefährliche Stelle, die sogenannte Wasserleite, hier sind viele Plätten kaputt gegangen. Und nun sehen wir schon den schönen Markt Neubeuern mit auf hohem Felsen stehendem Schloß. Bei Neubeuern wurde gelandet, auch wenn es erst Mittag war, warum, das werden wir bald hören. Es ist zu erwähnen, daß auch in Neubeuern zwei Schopperstätten waren, jetzt noch eine. Aber in Neubeuern wurden nur kleinere Schiffe gebaut, aber fester, sogenannte Gamsen, 2spännige, 1spännige und noch verschiedene kleine. Ein 2spänniger hatte eine Länge von 27 m, eine Breite von 5 1/2 bis 6 m, eine Tiefe von 0,85 bis 0,90 m. Ein 1spänniger Gams war 24 m lang, dem entsprach auch die Breite und Tiefe.

Bei Neubeuern ging dortmals die Innkorrektur aus (hier endete also die Flußregulierung), von da bis Rosenheim floß der Inn stellenweise 1/2 Stunde in der Breite auseinander und durch die oben erwähnte Korrektur, Einengung, wurde viel Kies und Schotter hergeschwemmt und kein richtiges Rinnsal war mehr vorhanden, es mußte also geschifft werden, das heißt umladen, da wurde oben erwähnter Einspänner Gams verwendet, es kam öfters vor, daß man 2 bis 3 Gams abschifften mußte und dann jedesmal wieder den leeren Gams wieder aufwärts ziehen, oftmals bis in die Mitte des Körpers in dem eiskalten Wasser wachend, und wenn dann einmal glücklich ein Schiff in Rosenheim gelandet war, so mußte es mit dem zweiten Schiff wieder gerade so gemacht werden. Es gingen da oft 2 bis 3 Tage, ja sogar 4 und 5 Tage mit harter Arbeit verloren.

In Rosenheim war Zollrevision. Da wäre es mir einmal bald schlecht gegangen, ich war damals Hauptkoch, mußte deshalb, als die erste Hauptplatte in Rosenheim war, hüten, also wachten bis die andere nachkam. Die Zollrevision war schon vorbei, die Leute schon fort, da kam noch einmal ein Grenzer, ging ins Schiff herein, gerade auf meinen Reisekoffer zu, machte ihn auf und nahm etliche Pfund Feigenkaffee heraus, welche ich für meinen Gebrauch zu Hause gekauft hatte, mit den Worten: So, jetzt hamern schon, das weitere werden wir schon bekommen. Ich war schnell entschlossen, am Land war niemand draußen, packte den Grenzer bei der Gurgel, entriß ihm den Kaffee, warf denselben ins Wasser und sagte: So, jetzt kannst mich anzeigen und wennst nicht machst, daß nauskommst, so werf ich dich dem Kaffee nach. Aber er zog das erstere vor. Ich war nämlich verraten worden. Anzeigen hat er mich nicht können, weil es niemand gesehen und er keine Beweise hatte.

Als dann das 2. Schiff in Rosenheim war, wurden die übrigen Leute ausbezahlt, bekam je einer 6 Mark, das blieb immer gleich, ob man 1 oder 4 bis 6 Tage brauchte.

Es ging nun der Markt mit Vließ zu Ende
der aber oben ein Zinsen der Wärfung ob der
Wandel zu erfahren ist. Der nicht ohne ein
so dass die Balen gezogen sind man muss
beiden ohne gleich kein gut da er nicht
da war, so fast möglich ein Anschlag
aufrecht durch den Handel und so dass ein
unmöglich sein. So ein Tag so ein
eine Tag so gezogen. Bis nicht der das
müssen die Kaufleute durch den Handel
immer 20 bis 30 Pfunde und Cisten
werden, diese Gassen besetzt der
Fischerischer Handel ob also die
Gebäude neben dem Handel
dem Handel so ein in
man geht zum Handel
müssen immer gezogen
der Markt werden
gelänge.

Abb. 2: Aus den Aufzeichnungen des Mathias Hopf, 2. Heft.

Von da ab blieben auf einer Plätte nur mehr 8 Mann. In die Hauptplätte kam von Rosenheim bis *Altenhohenau* ein zweiter Nauführer (Lotse), der bestbekannte Heisimbl Hansei, ein alter erfahrener Nauführer, denn auf dieser Strecke hatte das Wasser öfters Fahrbahnwechslung. In Altenhohenau wurde dann auf der Hauptplätte der Lotse, in der Schiftplätte ein Schiffknecht mittelst Rettungsboot ans Land gefahren. Der Schiffer erhielt 8 Mark.

Es ging nun an Attl (*Attel*) vorbei und wir kamen in kurzer Zeit nach *Wasserburg*; um diese Halbinsel herum brauchte man eine halbe Stunde bei normalem Wasserstand. Jetzt ging es hinein in den Wasserburger Wald mit den gefährlichen Steinkugeln (große Steine), besonders in der *Wies*, der *Teufelsbruck* und *Harlauf*. Nach glücklicher Fahrt ging es an *Gars* vorbei und sahen bald die Kirchtürme von Kloster *Au*, wo es wieder eine große Schleife gab. So kamen wir bald nach *Jettenbach*, wo meistens gelandet werden mußte, denn von da aus mußte zwiegespannt werden, denn so hieß man es, wenn die Leute von beiden Plätten beisammen sein mußten, bis nach *Gutenberg* wegen dem Entfelner Berg (*Ensfelden*) unterhalb *Kraiburg* und sonst war selten eine Möglichkeit zum Landen. Da mußte man dann 2 Stunden gehen, um die zweite Plätte zu holen, oft bei der größten Hitze oder bei Nacht, wenn man mit der ersten abends ankam; die Hälfte abends, die andere morgens um 2 Uhr. Wenn dann die zweite Plätte dort ankam, so wurden die Leute von der ersten mittelst Boot ans Land gesetzt und nun ging es wieder dahin, ein Schiff hinter dem andern, um die Ebinger Scheibn, bei *Ecksberg* vorbei, gegen *Mühldorf*. Da macht der Inn geradezu ein Eck, das sogenannte Sauloch. Da hieß es hübsch einspannen, dann durch die Brücke, welche bedacht ist. Nach kurzer Zeit kamen wir nach *Holzhausen*, wo auch ein sogenanntes Kachlet zu passieren war, um dann in *Neuötting* zu landen. Von Neuötting ab wurden wieder zwei Lotsen aufgenommen. Man hieß dieselben Fischer, weil sie am Inn das Fischrecht besaßen.

Die Lotsen waren notwendig, weil sich der Inn nun wieder in mehrere Rinnsale teilte.

Es mußte auch wieder öfters zwiegespannt werden oder gar, wenn man auf einer Kiesbank stehen blieb, oft 1/2 Tag Bamtaschen (Baumtauchen) machen, da mußte auf 2 Ruderbäumen je 1 Mann mit einem Bolzen, Eiberl genannt, sozusagen ein Gwag machen, um wieder loszukommen. Verhältnismäßig ging es aber doch des öfteren ohne solchen Aufenthalt durch. Das Baumreiten, wie

man sagte, weil man auf die Hälfte des Ruderbaums zwischen den Füßen hinausreiten mußte (man mußte im Reitsitz auf die Hälfte des Ruderbaums hinausrutschen und wippen), war hauptsächlich dem Seilknecht anvertraut.

Hopf zählt die Orte auf, an denen die Plätten vorüberzogen. Er erwähnt *Seibersdorf* und den dortigen Schiffmeister Hahnenreiter, der „mit schweren Flößen bis nach Budapest und darüber hinaus gefahren“ war.

Von da ab noch eine kurze Strecke, und es mündet die Salzach in den Inn. Jetzt wurde es lebendig auf dem Inn, denn da kamen die Laufner mit Holzflößen und die sogenannten Laufner Scherm, so ähnlich gebaut wie unsere Tiroler Plätten, aber viel schwächer gebaut. Ladung hatten diese Salz, Gips, Scheitholz, Bauholz etc.

Ering unterhalb *Braunau* ist in unangenehmer Erinnerung, denn „da gab es oft schlechtes Wasser, da gab es öfters schiffen oder Baumtauchen machen“.

An *Aigen*, *Eggfing*, *Obernberg*, *Suben* und *St. Florian* vorbei gelangten die Schiffe nach *Schärding*, das mit *Neuhaus* durch eine Brücke verbunden ist, von der ab „der Inn eine starke Strömung bis zum Schloß *Vornbach*“ hat.

Bemerkenswert findet Hopf ein eigenartiges Transportmittel: „Zwischen *Schärding* und *Passau* verkehrte ein Botenfuhrwerk auf dem Wasser mittels einem Einspanner Gams und einem Pferd.“

In Neuburg, wo sich der von *Vornbach* her eingeeingte Inn wieder verbreitert, wurden die „*Neuöttinger Fischer*“ (Losen), die „bisher das Kommando, die Verantwortung hatten“, wieder entlassen. Die Schiffe erreichten *Passau*.

Nun geht es in die Donau hinein. Da gab es wieder regeres Leben; es kamen die Ulmer mit ihrem Asphalt auf Kanalzillen, wie man diese Schiffe nannte, die sogenannten Schwabenflöße, beladen mit Kelheimer Pflasterstückl und viel anderes Zeug, dann die Windorfer Plätten, ähnlich wie die Tiroler, mit Würfelsteine beladen, dann wurde von der Trift in der Ilz Holz auf Schiffe oder Flöße verladen, denn auf dieser Trift kamen Tausende von Metern Holz aus dem bayerischen Wald geschwemmt. So fahren wir auf der schönen Donau dahin, an *Erlau* vorbei, *Obernzell* genannt auch Hafnerzell, früher berühmt durch das gute Hafner-Geschirr. In *Engelhartszell* wird gelandet zu jeder Tageszeit, denn hier ist die österreichische

Zollrevision. Die Schwabenflöße hatten oft 1 Tag Aufenthalt, weil diese verschiedene Güter bei sich hatten, welche gewogen wurden.

Bei uns war die Revision bald fertig, und es ging wieder dahin, vorbei an Wesenufer (*Wesenufer*) rechts, links Muskatzell (*Marsbach*), wo die schönen Weizillen (Weit-, Waidzillen) gemacht wurden, und so kamen wir zum Regensburger Haufen (eine große Kiesbank in der Mitte der Donau). Jetzt kommt die sogenannte Schling (Donauschlinge bei *Schlögen*), rechts der Schlingwirt mit einer Schiffmühle, von da ab links und rechts lauter Berge. Ich möchte es aber keinem Schiffer raten, wenn in Engelhartszell der obere Wind (Wind in Richtung des Stromes) geht, denn er würde in der Schling mit seinem Schiff unfehlbar an den Felsklippen zerschellen. Kurz hinter der Schling kommen wir nach *Obermühl*, genannt in der Michi. In Obermühl war auch eine Holztrift, hauptsächlich Scheitholz. Das Wasser hieß die Mühl (Kleine Mühl), das Holz wurde sämtliches auf der Donau abtransportiert. Von Obermühl ab die kleine Schling nach *Aschach*. Hier war auch ein Schiffmeister, welcher ein ausgedehntes Geschäft hatte.

Nach einer kurzen Fahrt kommen wir nach Schloß *Ottensheim* vorbei nach Kloster Willering (*Wilhering*) mit Bierbrauerei, um dann endlich einmal in *Linz* — *Urfahr* zu landen. Jetzt ging die Arbeit wieder los: Zusammenschiffen, also die Ladung von der Schiffplatte in die Hauptplatte hinüberschaffen, wenn dieses nicht schon früher geschehen ist wie zum Beispiel in Passau, Engelhartszell, Michi (Obermühl) oder Aschach, wo halt wieder eine Platte zum Weiterverladen benötigt wurde, was durch Vertrag mit den Donau-Schiffmeistern geregelt war. In Linz wurden auch die beiden Nauführer, welche schon von Kufstein her die Verantwortung für die Fahrt hatten, entlassen, der Lohn je Nauführer 20 Gulden österreichische Währung, auch zwei Schiffer wurden entlassen, Lohn à 14 Gulden. Von Linz ab kam ein Linzer Nauführer bis *Wien*. Linzer Nauführer waren meiner Zeit nur 3 Nauführer für die Tiroler Platten verfügbar, nämlich Dengstein, Strigl und Gerhartinger Sepp von *Vilshofen*, wohl der beste und sicherste Fahrer von allen drei. Dengstein stammte von Braunau, Strigl von Obernberg, aber beide waren nach Linz übergesiedelt. Nachdem nun zusammengeschiff war, was meistens denselben Tag geschah, wenn auch erst um Mittag begonnen werden konnte, nach der Arbeit trank man dann noch ein paar Viertel Wein. Ein paar Mann mußten abwechslungsweise von Zeit zu Zeit wassern, Wasser ausschöpfen, denn das Schiff war bei der Hitze zerlegsen (zerleckt, leck, undicht) und mußte erst wieder anschwellen.

Am andern Tag ging es so um 6 Uhr morgens von Linz weiter. Unterhalb Steyereck (*Steyregg*) fließt ein Seitenfluß in die Donau, die Traun. Auf der Traun ging auch ein ziemlicher Verkehr mit Flößen und verschiedenen Schiffen, größere und kleinere Trauner genannt, so ähnlich wie bei uns die Gamsen. Und weiter kamen wir nach *Enns*, da ein großer Exerzierplatz. Auch mündet der Fluß *Enns* in die Donau. Auch auf der *Enns* kamen viele Holzflöße heraus. Es ging an *Mauthausen* vorbei, dann wurde, wo eben einer des Weges war, ein Stromfahrer (Strudelfahrer) oder Lotse genannt, mittelst Zille geholt.

Wir nahmen, wann er zu haben war, den Binder Sepp. Es war ein guter Fahrer und Vater von Eilf (elf) Kindern, wie er selbst sagte 5 Buben und 6 Menscha. Auf die Frage, wie alt das jüngste sei: 1 1/2 Jahre, der älteste Bub 13 bis 14 Jahre.

Weiter vorbei an Schloß *Wallsee*, hatte hier 1886 das gröbste Haglwetter erlebt, hatten aber keine Möglichkeit vorher zu landen. Das Blut rann uns grad so von den Händen herunter, wie uns die Schloßen beim Rudern bearbeiteten.

Es ging nun der Stadt mit Schloß *Grein* zu. Da war aber ein Zeichen oder Warnung, ob der Strudel zu passieren ist oder nicht. Wenn nicht, so war der Ballon gezogen und man mußte landen, wengleich kein guter Landungsplatz da war, es fuhr nämlich ein Dampfschiff stromaufwärts durch den Strudel und da wäre ein Ausweichen unmöglich. War freie Fahrt, so war eine Fahne aufgezogen. Bis Mitte der 80er Jahre mußten dem Paterscherdampfer (Passagierdampfer) durch den Strudel immer 20 bis 30 Pferde und Ochsen vorgespannt werden; dieses Gespann besorgte der Schiffmeister Schwaiger Schalberger, welcher direkt sein Gebäude neben dem Strudel hatte. Es ging auch vom Strudel weg ein unterirdischer Abfluß weg, man sagte zum Neusiedler See hinüber. Derselbe nahm immer größeren Umfang an, so daß er verbaut werden mußte, was damals ziemlich gelang. Nach Durchfahren des Strudels wurde der Stromfahrer (Lotse) entlassen, Lohn 2 Gulden.

Die Fahrt führte durch den Struden- und Nibelungengau in die Wachau, nach *Spitz*.

Hier wurde gelandet, wenn es auch erst 4 Uhr nachmittags war, und zwar aus verschiedenen Gründen, was wir bald hören werden. Also von Linz nach *Spitz* einen Tag. Erstens war in *Spitz* ein schöner Landungsplatz, zweitens wurde von *Spitz* aus nach Wien telegraphiert, um die Auffanger (Männer, die die Platte auffangen) am nächsten Tag so bis 12 Uhr herum zu bestellen.

Am Morgen des nächsten Tages wurde um 1/2 3 Uhr abgefahren, um vor Sonnenaufgang durch die Brücke in *Stein* zu kommen, da bei Sonnenaufgang die Sonnenstrahlen einem direkt in die Augen stachen und die Brücke mit ihren 18 Joch ohnehin nicht gut zu fahren war. Von Spitz ab an *Weißkirchen* vorbei, bei Dirnstein (*Dürnstein*) eine kurze Kurve und schon sieht man die Holzbrücke, rechts auf schöner Anhöhe das schöne Kloster *Göttweig*. Und nun passieren wir glücklich die Brücke. Es sind schon gar manche Ruderschiffe aber auch Dampfschiffschlepper in Trümmer gegangen.

Von Spitz wäre noch nachzutragen, daß dort auch ein Schiffmeister war, derselbe selbst eine Schopperstätte hatte und seine Schiffe selbst baute, meistens sogenannte Kelheimer, eine Bauart wie unsere Gamsen, aber bedeutend größer, so ungefähr 30 m lang, gut 6 Schuh tief, 9 m breit. Die Fugen waren mit den Klampfen (abgebogene rautenförmige Blechstreifen) so überdeckt wie bei den Bergschuhen die Flieschennägel und kostete ein solches Schiff 1000 bis 1200 Gulden. Dieser Schiffmeister, Stierschneider mit Namen, hatte auch ein Treibwerk, Geschirrtreiber genannt, mit 10 Pferden. Voraus der Hohenauer, ein Kelheimer, dann etwa ein Holzschlepp, 1 oder 2 Tiroler Plätten mit noch verschiedenen kleineren Fahrzeugen, welche in den großen Plätten lagen und 2 Pferdezcillen. Dieses Treibwerk brachte die leeren Plätten von Wien aufwärts nach Spitz, (über) *Traismauer*, wo auf der linken Uferseite eine große Holztrift war. Der Fluß hieß Kamp.

Von *Krems* aus ging es meistens durch Auen, um dann nach *Tulln* zu kommen, Tulln ist eine Stadt mit einer großen schönen Brücke über die Donau mit 6 steinernen Pfeilern und eisernes Sprengwerk, doppelgeleisig und breite Fahrstraße, nur durch ein schönes Geländer voneinander getrennt. In *Zwentendorf* (liegt oberhalb Tulln) wurde ein Lotse genommen, kurz gesagt, ein Zwentendorfer. Es waren mehrere da, aber wir nahmen meistens an (den) *Ihrsigl*, hießen denselben aber an *Biersiegl*, was er auch nicht verschmähte. Noch ein Stück durch Auen und schon taucht links *Korneuburg*, rechts das schöne *Klosterneuburg* mit den großen Gebäulichkeiten auf und bald sind wir an der Wiener Vorstadt *Kahlenberg*.

Von *Kahlenberg* ab wird das Schiff gedreht, weil es bald in den Kanal (Donaukanal) hineingeht und im Kanal kann man nicht umdrehen, weil derselbe zu schmal ist. Deshalb fahren wir verkehrt, das hintere Trum voraus. Bald haben wir das Sperrschiff erreicht (es verhinderte im Winter durch Querstellung den Eintritt der Eismassen in den Kanal, gestattete aber den Durchfluß der normalen

Wassermenge) und schon fahren uns mittelst einer Zille die Auffanger ihr Seil zu uns herein, schnell befestigt am Schiff, unser Seil hinausgefahren, an einem Haftpfahl befestigt und so wird das Schiff langsam zum Stehen gebracht, im Kanal ist nämlich eine starke Strömung.

Nun sind wir in Wien, das heißt in *Nußdorf*, der größten Vorstadt von Wien. Wie man sagte, zählte damals Nußdorf mehr Einwohner als wie ganz *München*. In Nußdorf in der Nähe des Gasthofes zum König von Bayern waren die Lagerschuppen für die Zementfässer der Zementfabrikanten, Perlmoßer Akt. G. (Perlmooser), Egger Kufstein und Funk Oberaudorf, Buchauer bei Ebbs hatte den Lagerschuppen weiter abwärts bei der sogenannten Lamplmaut in der Roßau, nächste Gaststätte zur Stadt Linz. Wenn man also Buchauer Zement hatte, so mußte man sich schon in Kahlenberg auffangen lassen, was durch Telegramm verständigt wurde, denn auf diesem Landungsplatz mußte zuvor die behördliche Bewilligung eingeholt werden. In Nußdorf kostete das Auffangen 12 Gulden. Es waren dazu 5 Mann benötigt: 2 Mann mußten das schwere Seil an das Schiff heranfahren, einer den Bogen nachtragen (Bußen genannt), 2 Mann waren beim Reitpfahl beim Seilen, 1 Mann mußte mittelst einer Gießkanne das Seil und den Pfahl begießen, damit das Seil nicht verbrennt. In Nußdorf waren die Auffanger Wiener, in der Roßau war der Auffangmeister ein geborener Kolbermoorer und kostete ebenfalls 12 Gulden und noch 6 Gulden für das Auffangen in Kahlenberg.

Man kam so gewöhnlich um 12 bis 1 Uhr mittags auf den Ländelplatz, so um 5 bis 6 Uhr abends kamen dann die Auslader und machten den Steg zum Ausladen auf den nächsten Tag, es wurden die Ruderbäume abgenommen und dazu verwendet, denn bei niedrigem Wasserstand war die Böschung ziemlich hoch. Am Morgen mußten wir Schiffleute schon um 2 Uhr aufstehen und das Dach abtragen, die Bretter und Läden über die Böschung hinauf, da die Auslader schon um 4 Uhr anfangen wollen. Es waren lauter feste Kerl, was auch notwendig war, 2 Mann so ein Faß mit 6 Zentner über die hohe Böschung hinaufzutreiben. So um 2 bis 3 Uhr nachmittags wurden sie schon meistens fertig mit den 600 bis 700 Faß. Nun ging die Arbeit bei uns wieder an. Läden tragen, meistens naß und schwer, 2zöllige. Wenn wir noch Bier hatten, so halfen uns auch oft die Wiener. Da waren viele davon gewöhnt vom Bauholzplätten ausladen, so hatte ich einen gekannt, der 6 Stück 2zöllige Läden auf einmal über die Böschung hinaufgetragen hat, wenn man dieselben ihm aufhalf und so war die ganze Arbeit in 1/2 Stun-

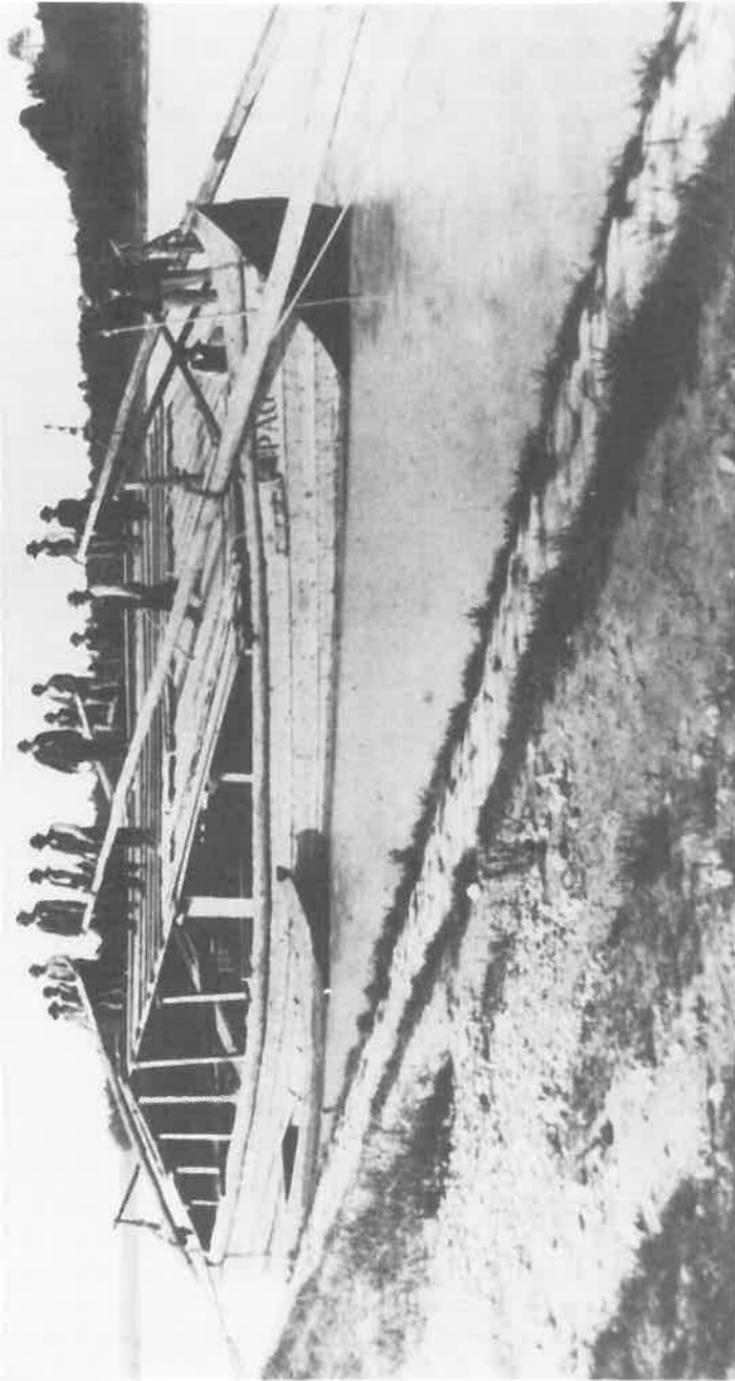


Abb. 4: Zementplatte, um 1890. Die Buchstabenfolge PAG ist die Abkürzung für Perlmoooser Zementwerke AG. Auf einem Fahrzeug dieser Art war Mathias Hopf als Seilknecht beschäftigt.

de bald geschehen. Nun war noch das schwere Seil, 2 sechzehner zusammenzupacken, 2 Stück 4er Seil, der Fleischkübel mit Kochgeschirr und verschiedene kleinere Sachen. Nachdem dieses alles geschehen ist, ging es an das Abwaschen von dem vielen Staub und das Reisegewand angezogen, dann kam auch schon der Einspänner, welcher die Seil und alles andere Gerät auflud um nach der Westbahn zu fahren. Die Platte war durch Vertrag verkauft an den Plättenschinder, wie man denselben nannte, weil die meisten zusammengeslagen wurden.

Der Schiffschreiber, „Schreiber“, der kasseführende Vertreter des Schiffmeisters, lud die Schiffleute zu einer Mahlzeit und zahlte die Löhne aus: „Der Steuermann und der Seil knecht je 21 Gulden, die anderen je 20 Gulden.“

Nun waren wir frei. Da ich noch jung war, wollte ich mir auch etwas anschauen, da es die Zeit erlaubte, denn der Zug ging am Bahnhof erst um 1/2 10 Uhr abends ab. So fuhren unserer zwei einmal zum Prater, wo es immer etwas zum sehen gab, da kamen wir gerade recht, es war ein Walfisch da zur Ausstellung, natürlich ein toter, mit dem respektablen Gewicht von 600 Zentner. Auf 2 Eisenbahnwagen wurde derselbe befördert. Der Rachen war ihm aufgespreizt. Ich konnte mit meiner Größe von 1,75 Meter samt dem Hut hineinstehen ohne anzustoßen. Nach 14 Tagen wurde derselbe ausgesotten, weil er riechend wurde.

Die Schiffleute besuchten den Schönbrunner Tiergarten und den Botanischen Garten mit seinen Treib- und Gewächshäusern oder leisteten sich „einen kleinen Spaß“ und „suchten das feinste Kaffee - Hotel in Wien, Imperial, auf“. Dauerte das Ausladen bis in die Abendstunden hinein, so war man bestrebt, nachher schnell zum Westbahnhof zu kommen. Die Zeit bis zur Abfahrt des Zuges verbrachte man im Gasthof Fuchs.

In diesem Gasthof verkehrten fast sämtliche Schiffleute, da flogen die Kellner und Pikolo so umher und jeder erhielt seine bestellten Sachen schnell. Am besten freuten mich die Laufner Schiffleute, wenn dieselben im Frühjahr das erste Mal nach Wien kamen und der Kellner denselben zum Essen Braten, Fleisch usw. anbot, so verlangten sie ein Päuschl (Beuschel) kleinlaut, aber im Sommer sagten dieselben: Gehst ma mit dein Kuhrangerlen, a Mistkratzerl (Huhn) oder a Lackerpatscherl (Ente) mog i. Käm der mit sein zacha Zeig daher. Geh, Riepi, speib Em glei d'Augn auß!

So um 1/2 10 Uhr ging dann der Personenzug am Westbahnhof ab. Da gab es ein Gedränge. Viele Zivilpersonen, die meisten auf die Vororte, und mehrere hundert Schiffer als wir, Tiroler, wie man uns alle nannte, die Laufner, die Innviertler, von Braunau, Obernberg, Schärding, Passau, die Ulmer und von der Kelheimer, Ingolstädter Gegend, von der Regensburger, Vilshofener Gegend, von Passau bis nach Linz waren auch viele Schiffer anwesend, die Steirer (aus Steyr), die vielen Niederösterreicher und so weiter. Als wir näher nach *Salzburg* kamen, waren es der Schiffer nicht mehr viele. So um 8 Uhr morgens kamen wir dort an, ein wenig gefrühstückt, kamen wir so um 12 Uhr mittags in Rosenheim an und unsere Wien-Reise war beendet.

Nun wollen wir auch noch eine Pester Fahrt (Fahrt nach Budapest) mitmachen. Bis Wien das gleiche, nur daß in Linz ein Schiffsanker und zwar ein 4prätziger mitgenommen wurde. Das Ankergestell, also zum Heben des Ankers, mußte der Seilknecht während der Fahrt, wenn er zu entbehren war, herrichten. Von Spitz aus wurde nicht an die Auffanger, sondern um einen Nauführer telegraphiert, welcher dann in Kahlenberg mit einem Taschentuch ein Zeichen gab und dann mit der Zille abgeholt (wurde). Es waren in Wien 2 Nauführer, welche bis *Preßburg (Bratislava)* fuhren, der eine hieß Lamberger, ein ruhiger Mann und Führer, der andere hieß Treil, ein früherer Schiffskapitän, ein guter Fahrer, aber leichtsinnig und kalt, welchem nichts daran lag, wenn ein Schiff zugrunde ging.

Man fuhr in Nußdorf nicht in den Donaukanal ein, sondern setzte die Fahrt „in der großen Donau“ fort.

So in 3/4 bis 1 Stunde fuhren wir durch 6 Brücken, die längste eine gute 1/4 Stunde lang zu gehen, da dieselbe noch über einen guten Teil Altwasser führt, vorbei an dem Fischerdorf Fischerment (*Fischamend*), Ort (*Orth*), und dann nach *Deutsch Altenburg* und *Heinburg (Hainburg a. d. Donau)*. Zwischen Altenburg und Hainburg bei *Wolfertsmauer* hatte der Schiffführer Treil dem Schiffmeister Josef Schmidt, genannt der Bernrieder Sepp von Rosenheim, 3 vollbeladene Plätten hintereinander versenkt und dadurch denselben bankerot gemacht. Es war wohl eine außerordentliche Leichtsinnigkeit von diesem Nauführer, daß derselbe nach dem ersten und auch nicht nach dem 2. Unglück es der Mühe wert gefunden hatte, das Wasser zu schauen und zu klären, was da los ist. Von Hainburg kamen wir nach kurzer Fahrzeit nach *Theben (Devín)*, ein altes Fel-



Abb. 5: Eine Platte, die von Josef Axthammer (Fritzen-Sepp) in Wasserburg a. Inn gebaut wurde. Von hier schaffte man sie an ihren Bestimmungsort Hallein bei Salzburg, wo diese Aufnahme zwischen 1904 und 1911 entstand. Der Pfeil am oberen Bildrand deutet auf den „Schopper Josef Axthammer“.

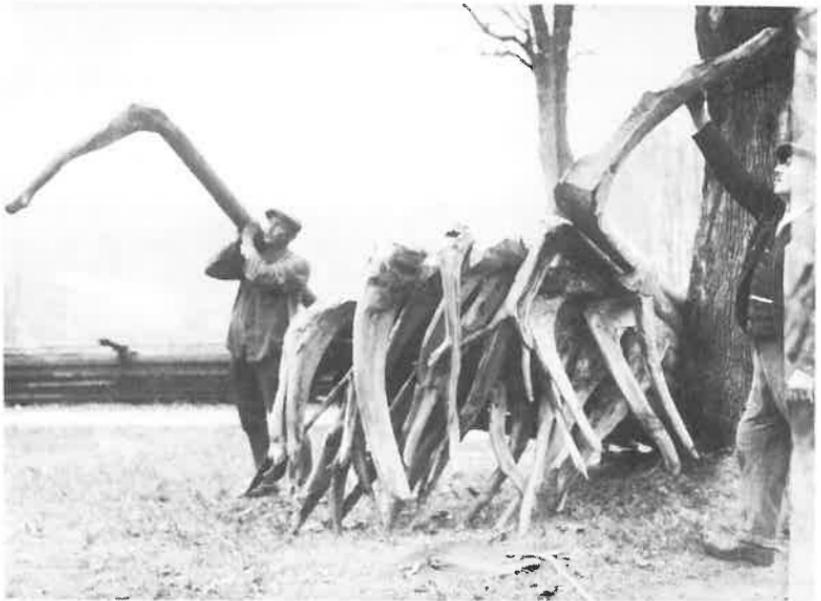


Abb. 6: Die Kipfen (Spanten), die man zum Plattenbau benötigte, wurden paarweise so gestapelt, wie man sie später einbaute. Links: Korbinian Schwarzenböck, Geselle bei Josef Axthammer. Rechts: Josef Axthammer (Fritzen-Sepp).

sennest. Hier bekommt die Donau einen ziemlich starken Zufluß, die March, ein ziemlich schmutziges Wasser mit langsamen Abfluß. Nach etwa 3/4 bis 1stündiger Fahrt landen wir in Preßburg am Zuckermantl bei kleinem und mittlerem Wasserstand, bei Hochwasser oberhalb Preßburg am sogenannten Buklbach.

Beim Landen am Bukelbach war ich nur einmal dabei, wenn ich mich nicht irre, so war es im Jahre 1888 oder 89. Dieses muß ich erzählen: Wir hatten von Wien nach Preßburg einen neuen, uns aber wohlbekannten Nauführer namens Egger Sepp, ein schneidiger kräftiger Mann, welcher zuvor bei den Schiffmeistern Schwaiger-Schalberger bei Grein am Strudel wohnte und bei dem Schiffmeister Potschacher, mit deren schweren Kelheimern und Holzschleppern von verschiedenen Orten in Niederösterreich nach Wien fuhr. Als er auf unserer Plätte war und beim Steuerruder stand, sagte er gleich: Jetzt können sich die Hälfte niedersetzen und ausruhen. Ich habe Kraft genug um das Schiff mit 4 zu lenken bis eine schlechtere Fahrinne kommt. Es ging ganz gut bis nach Heinburg, da kam der Feind der Schiffer, der Wind, der obere, wie man sagte, also von hinten. Solange er von hinten kam, konnte er uns nicht viel anhaben. Die Plätte flog dahin wie ein Dampfschiff. Es wurde daher beschlossen in Theben zu landen, weil von Theben bis Preßburg uns der Wind von der Seite, also in der Flanke packen würde und die Fahrt noch eine gute 1/2 Stunde dauern würde und noch der immer stärker zu einem Sturmwind auszuarten drohte. Wir waren zwar mit den Seilen gut versorgt, auch eine kräftige Mannschaft fehlte nicht. Nun hing die ganze Sache an mir, denn ich war Seilknecht und war meiner Stellung auch bewußt, daß es von mir abhängt, ob in Theben landen oder doch nach Preßburg fahren. Nun ging der Nauführer Egger Sepp her und sagte: Vorknecht (wie die Niederösterreicher zum Seilknecht sagten), habts gute Seil, wie ich sehe, host a Schneid, nacha fahr ma eini auf Preßburg. Ich sagte darauf gerade nicht freundlich: Von mir aus fahrst zum Teufel oder seiner Großmutter, ich fürcht ma nôt. Also war es entschieden, wir fuhren nach Preßburg. Nun ausgezogen bis auf Hose und Hemd, alle Mann zu den vorderen Geschirren (Ruder) bis auf 3 Mann, hinten 2 Mann beim linken, der Nauführer beim Stuierraum allein, ich als Seilknecht vorn beim Griff linken Baum und noch einer, der Schreiber beim rechten und noch zwei Mann. Nun ging es los das Rudern, Schieben sagten die Schiffer, unaufhörlich, der Wind ist zum Orkan geworden von der Seite her, nur auf vorne hieß es immer, obwohl man kaum mehr Atem schöpfen konnte. Auch zum Seilnaßmachen hatten wir keine Zeit mehr und nun ging es endlich ans

Landen. Rudern bis zum letzten Augenblick, ich hatte nicht einmal mehr Zeit den Seilfrack anzuziehen, mußte Hemdärmeln zum Seilen hinunterspringen. Die Ausfahrer das Seil am Haftpfahl befestigt und schon surmte das Seil, meinen Hemdärmel mit sich reißend, schon fing das trockene Seil zu rauchen an, als wenn das Schiff brenne. Da kam noch zur rechten Zeit ein Mann mit einem Wasserschapfen und goß Wasser darauf, sonst wäre das Seil verbrannt. Noch bevor das Seil zu Ende ging, stand das Schiff stille, aber ich hatte noch 1/2 Stunde mit mir zu kämpfen, bis ich richtig ausgeschnauft hatte.

Der Nauführer belohnte Hopf für seine Schneid mit Speis und Trank (Gulasch und Wein) und lobte ihn mit den Worten: „Ein solcher Vorknecht ist mir in meiner Praxis noch niemals untergekommen!“

Am nächsten Tag wurde soviel ausgeladen, daß das Schiff um 15 bis 20 cm weniger Tiefgang hatte, denn mit der ganzen Ladung, wo das Schiff nur mehr 10 bis 15 cm Überholz hatte, wäre es nicht ratsam gewesen durch den Aschwa oder der unteren Donau bei dem geringsten Wind oder gar Sturm mit 2 bis 3 Meter hohem Wellengang glücklich durchzukommen. Einen Tag nach uns kamen auch Steyerer Schiffleute mit einem schweren Grindl-Floß, Besatzung 12 Mann stark, Tiefgang gut 6 österreichische Schuh. Nun hatten wir Unterhaltung, denn wir als wie die Steyerer mußten wegen Hochwasser wasserfeiern, weil man uns durch die Schiffsbrücke nicht durchließ volle 12 Tage. Am 10. Tag fing das Wasser an zu fallen.

Der Nauführer ist zum Wasserschauen gefahren, also auskundschaften, wo das Hochwasser durch den Aschwa das Rinnsal hinverlegt hat, denn durch den Aschwa war die Donau mit ihren vielen Seitenarmen 2 Stunden in der Luftlinie auseinander geteilt. Nauführer war jetzt durch den Aschwa namens Zerer ein geborener Innsbrucker, ein starker schneidiger Mensch. Er war das erste Mal mit uns gefahren. Am Abend desselbigen kam er noch zu uns und sagte, jetzt geht es wegen dem Hochwasser, aber er fährt morgen zuerst mit dem Floß, weil es mit der Platte nach dem Hochwasser doch noch gefährlich wäre, denn es hat sich das Rinnsal von dem vorherigen um eine gute halbe Stunde in der Breite verlegt.

Das Wasserfeiern bot Gelegenheit, Ausflüge in die nähere Umgebung zu unternehmen und dabei die fremden Nationalitäten— Magyaren, Slowaken, Juden — mit ihren besonderen Bräuchen und religiösen Zeremonien in ihrer heimatlichen Umwelt kennenzulernen.

Nun wieder zurück zur Schifffahrt. Der Nauführer ist mit dem schweren Grindfloß glücklich durch den Aschwa gekommen, am Abend desselbigen Tages zurückgekehrt. Die Donau war inzwischen wieder gestiegen, die Schiffsbrücke bei Preßburg wieder gesperrt. Also was tun? Der Nauführer Zerer sagte zum Schreiber, er solle mit ihm gehen zur Brückenwacht, vielleicht setzen wir es doch durch, wenn nicht anders, so mit Schmiergeld, immer besser als noch 14 Tage warten. Wäre auch so gewesen. Nach einigem Verhandeln mußte der Schreiber 20 Gulden bezahlen und wir durften andern Tags passieren. Nun noch das Proviant aufgefüllt und am Morgen des nächsten Tages ging es dahin, adie Preßburg.

Morgens um 1/2 6 Uhr wurde abgefahren. Das Wasser war im Steigen. Zur Sicherung fuhr die Ankerwacht mit einem größeren Rettungsboot mit Seilzeig und 2 Ankern neben uns her, bis wir die Schiffsbrücke passiert hatten. Bald ging es hinein zwischen den ungeheuren Auen und Donauseitenarmen, so daß man sich nicht denken konnte, wozu es geht. Das war eben dem früheren langjährigen Nauführer Groisenberger sein Untergang. Es hatte nämlich bei ihm die Sehkraft und das Gedächtnis zugleich ausgelassen. Der Zerer war zuvor nur meistens mit den Flößen gefahren. Zu allem Glück hatte sich dieses Mal die Fahrbahn ziemlich in der Mitte gehalten, so zwischen Lipold (*Lipót*) und den gefährlichen Waarer Schiffmühlen (bei *Hédervár?*), wo gleich 200 bis 300 hinter und nebeneinander auf Anker befestigt waren und man oft nicht wußte, wie man durchkommen konnte. Und so ging es bald nach rechts, bald nach links durch die Auen und verschiedenen Seitenarme, nirgends ein Haus oder gar einen Menschen zu sehen, außer hie und da, wenn man gerade recht kam, die Stockwinder, wie man die Fahrwasserreiniger nannte. Durch viele Krümmungen gelangten wir dann zur Aschwaer Steppe.

Hier muß ich eine kleine Episode erzählen, was uns einmal passiert ist. Es war schon gegen den Herbst zu und das Wetter windig, von Preßburg durch den Aschwa um 4 Mann mehr, weil man dieselben notwendig brauchte. Öfters mußte man landen und windfeiern und so kam es, daß uns der Proviant ausging. Fahren konnte man nicht vor lauter Wind, also um Proviant umsehen. Die Preßburger wußten Bescheid, sie sagten uns, von hier aus cirka 8 Stunden liegt Ungarisch Oldenburg (*Ungarisch Altenburg, Mosonmagyaróvár*), ein kleineres Städtchen mit Bräuhaus, Bäckerei, Metzgerei, kurzum man kann alles haben, was in Ungarn nicht überall der Fall ist. Von unserem Ankerplatz aus bis zum nächsten Dorf Aschwa (*Asványráró*) war eine Gehstunde über flaches Feld. Bald



Abb. 7: Das wechselseitige Verteilen der Kipfen. Die schwächeren Kipfen kommen an die beiden Schiffsenden, die stärkeren in die Mitte. Die Kipfenhörndl müssen von der Mitte ab jeweils gegen das Ende der Platte schauen.
Links: Josef Axthammer (Fritzen-Sepp). Rechts: Kajetan Irleitner, Schiffbaumeister von Altötting.

hatten wir von einem Bauern ein Fuhrwerk aufgetrieben mit zwei kleinen flinken ungarischen Pferden. Vorerst mußte derselbe bei uns die leeren Bierfässer holen und nun ging es in lustigem Trabe dahin, öfters neben dem Fluß Raab (?), dann wieder über die Felder, denn eigentliche Straßen gibt es da nicht. Wenn es hie oder da nicht mehr geht, so fährt man halt weiter rechts oder links und so kommt es, daß die Straßen oft bis 50 m breit werden. Nach 6 Stunden Fahrt kamen wir in Ungarisch Oldenburg (Altenburg) an, fast lauter einstöckige Lehmhütten mit Strohdächer, holperige schmutzige Straßen, vor dem Bräuhaus, ziemlich große Brauerei, hielt unser Gespann. Ausgespannt wurde nicht, das ist bei den Ungarn nicht bräuchlich, einen Büschel Gersten oder Maisstroh auf den Boden hingeworfen und fertig. Die Brauerei war nach deutschem Muster eingerichtet, denn es war ein bayerischer Bräumeister dort, der hatte eine große Freude, als er Landsleute sah und bediente uns mit gutem Bier. Was wir dort tranken, kostete nichts und auch das in den Fässern gab er uns billiger. Als wir unsere sieben Sachen beieinander hatten, fuhren wir mit unserm Landauer, wollte sagen Leiterwagerl oder was es war, wieder ab, es war so um 1/2 6 Uhr abends. Um 1/2 11 Uhr kamen wir bei der Plätte wieder an, obwohl lauter Galopp gefahren wurde, Gott sei Lob und Dank, unser Hinternes hatte durch das Poltern viel aushalten müssen. Lohn für den Bauern 4 Gulden wie er verlangte.

Also weiter, nach ein, zwei Stunden oder so etwas kamen wir an die Mündung der Raab in die Donau. Die Raab ist ein stilles Wasser, aber tief, deshalb verkehren auch Dampfschiffe. Es sammeln sich auch wieder die vielen weitverzweigten Donauarme zu einem Rinnal. Nun kommen wir nach Göny (*Gönyü*), hier wurden 3 Preßburger Schiffer ausbezahlt und entlassen, der Nauführer, 2 Knechte und einer von uns. Ein Preßburger, der sogenannte Umi-fahrer blieb bei uns (zweiter Nauführer), denn auf der Donau mußte einer dabei sein, welcher das Dekret hatte zum Fahren, und in Ungarn schon erst recht, damit einer dabei war, welcher die ungarische Sprache beherrschte.

Nach etwa 5 bis 6 Stunden Fahrt kommen wir nach der ungarischen Festung *Komorn* (*Komárom*). Hier ist die Donau durch einen Kanal geteilt, welcher links abzweigt und rechts eine kleine Insel bildet. Die Donau rechts ist mit einer Schiffsbrücke mit der eigentlichen Stadt verbunden, also für den Schiffsverkehr nur gewisse Zeit passierbar. Bei gutem Wasserstand aber konnte man auch durch den Kanal fahren, da war eine Holzbrücke, aber enge Joche, die Plätte mußte zuerst genau in der Breite gemessen werden, ob diesel-

be nicht zu breit ist. Das Wasser ist bei Windstille so ruhig wie auf einem See und so konnte man das Schiff hinlenken auf einen Zentimeter. Aber einmal wäre es doch bald schief gegangen, links und rechts hatten Schrauben von der Brücke einen 2 cm tiefen Streifen Holz von der Platte herausgerissen und wenn wir nicht rechts und links mit den Händen an der Brücke geschoben hätten, wären wir wohl stecken geblieben.

Gleich unter Komorn vereinigt sich wieder der Kanal mit der Donau und auch die Waag mündet in die Donau. Von der Waag heraus kamen auch viele kleine Bauholzflöße mit 2 Mann besetzt, genannt wurden dieselben die Guketzer. Es waren lauter Slowaken mit ihren unvermeidlichen Schafspelz. Von Komorn ab ist die Donau ganz ruhig, es hat kein Gefälle mehr und mußte die Platte mittelst 2 Seitenruder, eins vorn und eins hinten, Nauzüge genannt, vorwärts gebracht werden. Nach mehreren Stunden passieren wir *Neudorf (Nyergesújfalu)*, ein Bauerndorf, bekannt durch die vielen Schiffmühlen, sämtliche mitten in der Donau verankert, es mögen wohl 100 bis 150 gewesen sein und da mußte man sich hindurchschlängeln, was bei einem Wind unmöglich gewesen wäre. In Neudorf war auch so eine Art Zementfabrik in kleinem Stil und schlechte Ware, konnte nur zu schlechter Grundmauer verwendet werden.

Nach etlichen Stunden Fahrt war die Schiffsbrücke in *Gran (Esztergom)* erreicht. Die Plätten konnten aber erst weiterfahren, nachdem ein Passagierschiff die Durchfahrt freigegeben hatte.

Dann kommen wir nach Soob (*Szob*), ein größeres Dorf vorzüglich Lagerschuppen der Donau-Dampfschiffahrt Luzenbacher gehörig. Bei Luzenbacher war früher der bestbekannte Nauführer von Neubeuern Johann Moser, genannt mit dem Hausnamen der Holl von Altenmarkt, als Schiffskapitän beschäftigt. Und noch ein Neubeuerer war bei Luzenbacher als Kapitän beschäftigt, nämlich der Huber Max, welcher seinen Lebensabend in Rosenheim neben der Mangfallbrücke in der Innstraße beschloß. Man hieß denselben auch den Lendhüter Max, weil er in Neubeuern beim Lendhütter geboren war, so hieß der Hausname.

Nun weiter und wir kommen zum Eselberg. Eine Sage erzählt, daß hier oben einmal ein Einsiedler lebte und der hatte einen Esel, welcher dem Einsiedler täglich von der Donau das Wasser auf den Berg hinauftrug, am Ufer so weit in das Wasser watete, bis sich das

Geschirr von selbst füllte. Der Weg zum Berg hinauf ging im Zick-Zack, meiner Zeit noch gut ausgetreten und sichtbar. Um den Berg herum macht die Donau eine kleine Schleife und wir kommen dann nach Wisigrad (*Visegrád*), ein größeres Zigeunerdorf eine Stunde unterhalb *Groß* und *Klein Maros* (*Nagymaros, Kismaros*). Von Soob ab war die Donau von hügelartigen, belaubten Wäldern umgeben, jetzt weitet sich wieder das Land.

Bei *Maros* zweigt rechts ein Seitenarm der Donau ab, der in Budapest wieder in den Hauptstrom mündet. Die von den beiden Flußarmen umschlossene

...Insel heißt die Andrä-Insel (Szentendrei-sziget) und ist ein beliebter Ausflugsort der oberen 10tausend. Es verkehrte eigens ein kleiner Passagierdampfer *Minerva* mit Namen, eine Art Kanalschiff, gesteuert von einem Neubeuerer mit Namen Anton Ankirchner, der bei der privilegierten Österreich-Ungarischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft als erster Steuermann erster Klasse angestellt war. Seine Hauptaufgabe aber war die jungen Kapitäne abzurichten, diese waren nämlich auf den Passagierschiffen lauter Barone und Grafen. In Neubeuern werden wohl die meisten diesen Anton Ankirchner gekannt haben, indem er nach seiner Pensionierung seinen Lebensabend in der Heimat zubrachte. Seine Frau ist nach seinem Tode nach Budapest zu seiner Tochter zurückgekehrt.

Die Plätten fuhren bei „Andrä Eck“ auf dem Hauptstrom nach *Waitzen* (*Vác*), und die Schiffleute bereiteten sich auf die Landung in Budapest vor:

...auf dem rechten Donauufer ein wenig unterhalb ein einzelnes Haus, von uns Schiffern das Räuberhäusl genannt. Es war aber ein Wirtshaus. Nachdem *Waitzen* passiert war, fuhren 2 bis 3 Mann mit der Zille voraus auf das Wirtshaus zu, um dem alten Brauch gemäß, bevor man nach Budapest kam, hier in dieser Gaststätte etliche Liter Wein zu holen, welche dann gemeinsam auf der Platte getrunken wurden,...

und seine Aufzeichnungen abschließend, führt Mathias Hopf den Satz zu Ende:

...um dann an der Margareteninsel vor Anker zu gehen und sich in Pest um einen Landungsplatz umzusehen, was nicht immer einfach war.

Nachwort

Im Laufe der technischen Entwicklung lösten in zunehmendem Maße Schiene und Straße den Fluß als Verkehrs- und Transportweg ab — neue Verkehrsmittel brauchen neue Verkehrswege — die große Zeit der Ruderschiffahrt auf den Flüssen ging zu Ende.

Naufahrten, bei denen das strömende Wasser die Schiffe ans Ziel trug, die stromauf gerichtete *Gegenschiffahrt* mit beladenen und durch Pferde gezogenen Schiffen in Hohenau- oder Gegenzügen und *Treiberzüge*, die in Gegenfahrt leere Schiffe transportierten, gehören der Geschichte an.

In etlichen bayerischen und österreichischen Städten an der oberen Donau und ihren Nebenflüssen erinnern in Heimat- und Schiffahrtsmuseen zahlreiche Exponate an die traditionsreiche Vergangenheit der Ruderschiffahrt, und so manches Dokument aus einem Stadtarchiv belegt den Zusammenhang der Entfaltung eines blühenden Gemeinwesens mit der Flußschiffahrt. Die einfach gehaltenen Aufzeichnungen des Schiffmanns Mathias Hopf geben einen punktuellen Einblick in ein Arbeitsfeld, das verdient, wegen seiner grundlegenden Bedeutung für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung unserer flußnahen Heimat vor dem Vergessen bewahrt zu werden.

Erläuterungen

Anker: vierprätzig = vierarmig.

Aschwa: in Ungarn Gebiet auf der Kleinen Schüttinsel (Szigetköz), die durch den Hauptarm der Donau und ihren rechten Nebenarm (Mosoni Duna) gebildet wird.

Auffanger: „Wegen des starken Rinnens an den Wiener Länden nach der erfolgten Donauregelung war für die großen Schiffe ein Anlanden mit eigenen Mitteln nicht möglich. Es gab deshalb dort besondere Auffanger. Diesen wurde der genaue Zeitpunkt des Eintreffens bekanntgegeben, worauf sie das Schiff oberhalb der Landungsstelle mit einer Waidzille erwarteten, mittels der sie ein Seil an das Schiff brachten. Sie fuhren dann rasch ans Land zurück und verhefteten das andere Ende des Seils beweglich an einem Haftstecken. Gleichzeitig fuhren eigene Schiffer vom Fuhrwerk mit einem an der Stoir beweglich angebrachten Seil ans Ufer und warfen den Glatz dieses Seils über einen Haftstecken. Es war nun das vordere Seil in der Zille, das hintere Seil am Land festgemacht, während die anderen Enden beweglich waren und von den Auffangern am Ufer, beziehungsweise den Schifflenten im Fuhrwerk, so lange nachgelassen wurden, bis die Zille am Ufer stillstand. Dieses Nachlassen der Seile mußte gut abgestimmt sein, damit sich die Last auf beide Seile gleichmäßig verteilte.“ (Neweklowsky)

- Ausfahrer:** „Kann das Schiff dem Gestade nicht so nahe kommen, daß ein Schiffmann mit einem Sprung das Land zu erreichen vermag, so muß man sich einer Waidzille als Ausfahrzille bedienen, mit der die Ausfahrer oder Waidzillenfahrer das Haftseil ‚ausführen‘. Hierzu sind zwei Mann notwendig, einer, der beim Erreichen des Ufers die Waidzille mit dem Haken festhält, und einer, der das Seil ans Land bringt. Sind Haftstecken vorhanden, so wird das Seil um einen solchen geschlungen, darf aber nicht sofort festgemacht werden. Der Schiffmann muß es langsam nachlassen, er muß nachhängen, bis das Schiff seinen Gang verlangsamt hat und gänzlich stillsteht.“ (Neweklowsky)
- Botenfuhrwerk:** auch „die Fliestein“ genannt (die Betonung liegt auf der Silbe „stein“). „Es trug eine Hütte für die Reisenden und wurde vom Ufer aus gezogen. Das Pferd machte die Naufahrt in der Zille.“ (Neweklowsky)
- Brückenjoch:** Im Untergerüst von Brücken eine Reihe eingerammter, verbundener Pfähle oder Pfosten auf Betonfundamenten.
- Bußen, richtig Buesen:** Das schwerste Seil war der Buesen, ein Vierundzwanzigerseil. S. Seile.
- Donaukanal:** kanalisierter rechter Nebenraum der Donau in Wien, der bei Nußdorf vom Hauptstrom abzweigt und sich nach 17 km am Praterspitz mit diesem wieder vereinigt.
- Flößling, Floßruder:** im Unterschied zu den Ruderbäumen kleinere Ruder, die zum Vorwärtsbewegen der Plätten dienten.
- der Gams, Gambs:** ein kleineres Schiff als ein Kelheimer.
Einspänniger Gams: mit einem Ruder, zweispänniger Gams: mit zwei Rudern.
- Glatz:** eine einfache Seilschlinge, die durch das Festbinden des kurzen Endes (Zöpfl) eines Knotens am langen Ende (Örtl) entsteht.
- Gransel, Gransl, Granzl, Kranzen u.ä.:** der vordere, hochgezogene spitze Teil des Schiffes, Schnabel des Schiffes.
- Haftstecken:** dient zum Verheften (Befestigen) des Schiffes an der Lände mittels eines Seiles.
- Handgatter:** in einem Rahmen eingespanntes Sägeblatt zum Zersägen von Baumstämmen in Bretter.
- Hohenau, Hohenauer:** Die Fahrt beladener Schiffe gegenwärts erfolgte in Gegen- oder Hohenauzügen. Das erste Schiff des Gegenzuges hieß die Hohenau und war ein Kelheimer (s.d.).
- Joch:** s. Brückenjoch.
- Kachlet:** Häufen sich die im Wasser liegenden Steine (Kugeln), so gehen „die Wasser hier an den Klippen und Riffen wie durch eine Hechel“. (Neweklowsky)
- Kanal:** s. Donaukanal.
- Kelheimer:** der größte Schiffstyp der hölzernen Ruderschiffe auf dem Inn und der oberen Donau.
- Kipfen:** kleine Baumstämme (junge Fichten) oder Baumstammteile mit davon in einem stumpfen Winkel absteherer Wurzel. Sie hielten Schiffsboden und -wände zusammen, sie dienten also als Spanten.
- Kranzen:** s. Gransel.

Kuhrangerlen: wohl abgeleitet von Ranken, Ränken: Fußknochen, Knochen. Kälberne Rankn: Kalbsfüße. (Schmeller)

Lackerpatscherl: Ente.

Lände, Ländepplatz: Landungsplatz; der Platz, an dem die Schiffer ans Land fahren dürfen.

Mistkratzerl: Huhn.

Naufahrt: das Stromabfahren.

Nauführer: Führer des nauwärts fahrenden Schiffes.

Nauzug, die Nauzüge: zum Nauziehen dienendes Ruder bei zu geringem Gefälle.

Plätten: breite, kiellose hölzerne Ruderschiffe aus Brettern (Laden), leichter gebaut als die Zillen, mit denen Flußschiffahrt betrieben wurde. Sie waren für eine einmalige Naufahrt bestimmt und wurden am Zielort zusammengeschlagen, das Holz wurde verkauft.

Reitpahl, Reitstecken: s. Haftstecken.

Ruderbäume: dienten im allgemeinen dem Steuern der Plätten, denn ein eigentliches Rudern erfolgte auf den Flüssen nur selten. Neweklowsky: „Diese (die Ruder) dienen auf unseren Flüssen in erster Linie der Steuerung, in zweiter der Vorwärtsbewegung, aber bloß nauwärts. Ein Gegenwärtsrudern gibt es hier nicht.“

Schiffmeister: unter den Schifferberufen der Unternehmer, Unternehmerstand. Seine Angestellten hießen Schiffleute oder Schiffknechte.

Schiffmühle: zwei Schiffe (Mühlplätten, -zillen), von denen das dem Land nähere (Hausschiff) eine Mühle, das mit ihm durch Balkenwerk fest verbundene zweite (Wellschiff) das zweite Lager für die Welle eines unterschlächtigen Wasserrades trägt, das sich zwischen beiden Schiffen befindet.

Schiffsbrücke: sie ruht auf Brückenschiffen (Pontons) und hebt und senkt sich mit dem Wasserstand, erfordert daher bewegliche Zufahrtsrampen; für durchfahrende Schiffe wird sie jedesmal jochweise ausgefahren.

schiften, schifften: umladen (s. Schifftplätte).

Schifftplätte (in den Aufzeichnungen oft „Schifftplätte“ geschrieben): „Erweist es sich als notwendig, von der Ladung eines Fahrzeuges einen Teil auf ein anderes umzuladen, sei es, weil man bei niedrigem Wasser sonst nicht durchkommen könnte, sei es, weil das Fahrzeug auf einem Haufen festsitzt, so nennt man dies schiften (abschiften), schifften, schiffen. Das Wort kommt in der Seemannssprache vor und bedeutet dort nach Kluge, ‚einer Sache einen anderen, besseren Platz anweisen‘, gleichbedeutend mit dem engl. shift. Für ein Fahrzeug, auf das abgeschifft wird, ist die Bezeichnung Schifftzille überliefert.“ (Neweklowsky)

Schopper: Namen für die Schiffbauer, abgeleitet von der Tätigkeit „schoppen“ (Abdichten der Schiffe).

Schopperstatt: Stätte, auf der Plätten gebaut wurden.

Seile: Die aus Hanf gefertigten Seile waren benannt nach der Anzahl der verarbeiteten Fäden, in Schillingen zu 30 Stück. Ein aus 16 mal 30, also aus 480 Fäden hergestelltes Seil hieß Sechzehnerseil. (Nach Neweklowsky)

Seilknecht: war für die Seile verantwortlich.

Seßtal, Sößstall: Nach Neweklowsky eigentlich der Teil in der Mitte des Schiffes, wo mittels der Söß (hölzerne Schaufel) das eingedrungene Wasser ausgeschöpft wurde.

- Sperrschiff: auch Schwimmtor genannt, eine Erfindung des österreichischen Technikers Wilhelm Ritter von Engerth.
 „Um den Eintritt der Eismassen in den Donaukanal zu verhindern und doch das Durchfließen der normalen Wassermenge zu gestatten, sperrte Engerth den Kanal mittels eines schwimmenden eisernen Schiffes, das er querüber vor der Mündung des Kanals unweit Nußdorf aufstellte und an zwei an den Ufern angebrachten Widerlagsflächen anlegte.“ (Gartenlaube, 1874)
- Sprengwerk: z.B. bei einer Brücke ein Tragwerk, bei dem ein Balken, der allein auf die Stützweite nicht mehr tragfähig ist, durch ein unter ihm liegendes System von Streben abgestützt (abgesprengt) wird.
- Steinkugeln: große Steine im Fluß.
- die Stoir, Stoier, Steuer: der rückwärtige Teil der Platte.
- Stuierer, Stoierer, Stoierer: Steuerer, Steuermann.
- tauchen: das Schiff beladen.
- Treibwerk: Das Gegenwärtsfahren leerer Schiffe nannte man Treiben oder Geschirrtreiben. Die Fahrzeuge, Schiffe, hießen auch Geschirre oder Fuhrwerke.
- Trift: Holzflößung, der Transport einzelner loser Hölzer (Stammholz) auf dem Wasserwege.
- umdrehen, umtauchen: Vor der Landung muß das Schiff umdrehen, umtauchen, so daß das Gransel flußaufwärts zu liegen kommt. Bei der Abfahrt muß wieder umgetaucht werden, das Gransel sieht dann flußwärts.
- wasserfeiern: Konnten die Schiffe wegen Hochwasser nicht mehr fahren, so mußten sie wasserfeiern, d.h. warten, bis die Fahrt freigegeben wurde.
- Weitzillen, Waidzillen: kleine Zillen, deren ursprünglicher Verwendungszweck die Fischwaid war.
- windfeiern: Bei zu starkem Wind mußten die Schiffer windfeiern, d.h. warten, bis die Windstärke zurückgegangen war.
- Zillen: fest gebaute und für längeren Gebrauch bestimmte kiellose hölzerne Ruderschiffe mit stark in die Höhe gezogenem Gransel und auch am hinteren Ende mehr oder weniger spitzer Form; sie waren auch für die Gegenfahrt geeignet.
- zurichten, Zurichtung: „Um verderbliche Gegenstände und Waren vor dem Naßwerden oder Reisenden Schutz zu gewähren, wurden häufig die Fahrzeuge (Plätten) mit einer Brettereindeckung versehen... Ein Schiff mit einer Zurichtung versehen, hieß ‚es zurichten‘.“ (Neweklowsky)
- zwiespannen, zwiegespannt: Zur Steuerung der Schiffe durch gefährliche Flußstrecken mußten die Schiffleute zweier Plätten auf eine zusammengekommen werden.

Literaturverzeichnis

Quelle

Hopf, Mathias, Die Inn-Schiffahrt in den 80er Jahren bis zum Ende derselben 1893/94. Fotokopie des Manuskripts, Bildarchiv der Stadt Wasserburg am Inn. Herzlichen Dank Herrn Studiendirektor Pfarrer Georg Warmedinger für die Erlaubnis zum Abdruck der Aufzeichnungen.

Primärliteratur

Neweklowsky, Ernst, Die Schiffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, Bd. 1—3, Linz 1952, 1954, 1964.

Neweklowsky, Ernst, Die Schiffahrt auf der oberen Donau und ihren Nebenflüssen, Abhandlungen und Berichte des Deutschen Museums, Jahrgang 1958, Heft 3, München 1958.

Neweklowsky, Ernst, Rosenheim und die Innschiffahrt, Das bayerische Inn-Oberland, 30. Jahrgang, Rosenheim 1960.

Sekundärliteratur

Kirmayer, Josef, Wasserburger Fremdenführer, Wasserburg 1949.

Parigi, Ingrid, Ungarn, Kunst- und Reiseführer mit Landeskunde, Stuttgart 1982.

Petrin, Silvia, Historisches über die Donau, Katalog Donaumuseum im Schloß Petronell, Herausgeber Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Kulturabteilung, Wien o. J.

Prager Hans G., Was weißt du vom Donaustrom? Stuttgart 1962.

Thaler, Franz, Wasser- und Schiffahrtstechnische Sammlung beim Wasserwirtschaftsamt Rosenheim - Innmuseum, 2. Auflage, Rosenheim 1984.

Verfasser unbekannt, Ein Berg- und Strom-Bezwinger (Wilhelm Ritter von Engerth), Gartenlaube, Leipzig 1874.

Nachschlagewerke

Schmeller, Johann Andreas, Bayerisches Wörterbuch, Sonderausgabe (Nachdruck) der von Karl Frommann bearbeiteten 2. Ausgabe, München 1872—1877, München 1985.

Landkarten

Topographische Karten von Bayern, 1:50.000, Bayerisches Landesvermessungsamt.

Generalkarten Österreich, 1:200.000, Stuttgart 1984/85

Straßenkarte Ungarn, 1:500.000, Bern 1982/83.

Auskünfte

erteilten viele Einzelpersonen, das Bildarchiv der Stadt Wasserburg am Inn, das Museum der Stadt Wasserburg, das Innmuseum Rosenheim, die Perlmooser Zementwerke AG in Kirchbichl/Tirol und die Gemeinde- und Stadtverwaltungen Hofkirchen im Mühlkreis/Oberösterreich, Neuburg am Inn, Passau und Wasserburg am Inn, wofür allen Dank gebührt.

Bildnachweis

Bildarchiv der Stadt Wasserburg am Inn: Abb. 1 (Repro unifoto), 2, 5, 6, 7.

Innmuseum Rosenheim: Abb. 4.

Verfasser: Abb. 3.