

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.

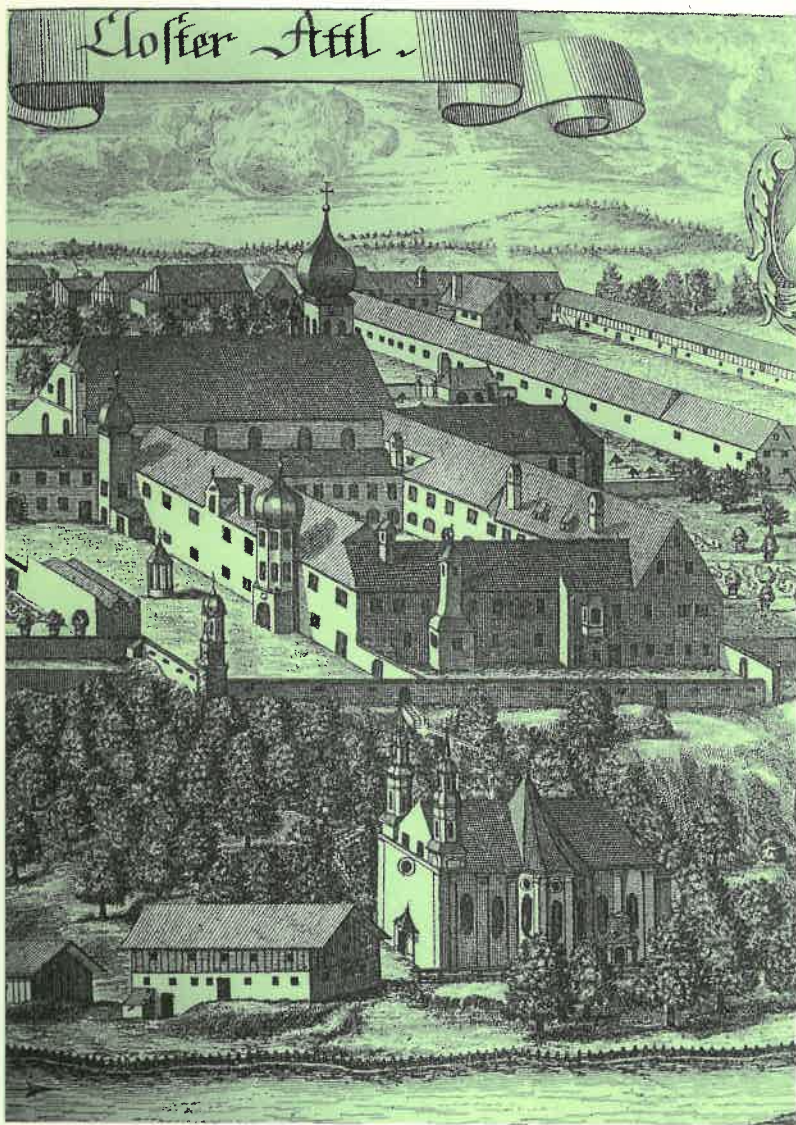
Eine unautorisierte Übernahme ist unzulässig.

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 9



JAHRBUCH 1989

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

HEIMAT AM INN 9

Beiträge zur Geschichte, Kunst und Kultur des
Wasserburger Landes

Jahrbuch 1989

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

ISBN 3-922310-22-2
1989

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

Herstellung: Ritzerdruck Marketing, A-6370 Kitzbühel
St.-Johanner-Straße 83

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

*Wir danken
für die besondere Förderung dieser Ausgabe
Frau Maximiliane Bauer
Herrn Toni Meggle
dem Landratsamt Rosenheim
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 Beiträge dürfen nur mit Genehmigung der Verfasser
nachgedruckt werden.

Für den Inhalt 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:

Willi Birkmaier, Haager-Straße 17, 8093 Rott am Inn
Carolin Braun, Mallerstetter-Straße 9, 8435 Dietfurt a.d. Altmühl
Ferdinand Steffan, Thalham 10, 8091 Eiselfing

Inhaltsübersicht

	Seite
Carolin Braun Die Stadt Wasserburg. Eine Untersuchung zur Sozialtopographie und Zentralität in den Jahren 1780—1800	5
Ferdinand Steffan Weiherhaus und Wasserschloß	45
Ferdinand Steffan Nahui in Gott's Nam'	63
Willi Birkmaier Joh. Bapt. Freiherr Lidl von Borbula († 1689) „Gehorsam und ruembhaffte Dienst gelaist“	93
Willi Birkmaier „Baptizatus est Turcus“ Türkentaufen im Kloster Attel um 1700	123
Orts-, Personen- und Sachregister	142

In memoriam

Josef Bauer

Landrat a. D.

* 10. 6. 1915 † 15. 7. 1989

Erster Vorsitzender seit 1970

Ferdinand Steffan

Nahui, in Gott's Nam!

Vorwort

Anläßlich des 100jährigen Bestehens des Museums Wasserburg und des 75jährigen Gründungsfestes des Heimatvereins für Wasserburg und Umgebung (Historischer Verein) haben Stadtverwaltung, Museumsleitung und Vereinsvorstand nicht nur zu einem Festakt am 9. Juni 1988 im Rathaussaal eingeladen. Ein volksmusikalischer Abend für Mitglieder, Spender und Förderer am 10. Februar 1989 im Rathaussaal mit dem Thema: „Nahui, in Gott's Nam!“ sollte nicht nur die enge Verbindung zwischen Heimatverein und Museum zum Ausdruck bringen, sondern auch die große Bedeutung, welche die Schifffahrt auf dem Inn für die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt Wasserburg gehabt hat, hervorheben. In 8 Bildern wurde ein geraffter Überblick über die Innschifffahrt und ihre Probleme gegeben, wobei viele Details übergangen werden mußten. Grundlage der Texte bildete neben den Standardwerken über die Schifffahrt auf Inn und Donau vor allem eine unveröffentlichte Chronologie über die Innschifffahrt von Josef Kirmayer.

Die große Nachfrage nach dem Text dieses Volksmusikabends veranlaßten den Heimatverein, diesen zu veröffentlichen. Johann Urban erstellte dazu das Glossar und sorgte für die Bebilderung mit bisher wenig bekannten Aufnahmen zur Schifffahrt um Wasserburg.

Wasserburg, im Juli 1989

Ferdinand Steffan/Johann Urban

Wenn der Inn erzählen könnte,

dann würde er erzählen
von den ersten Einbäumen und Kähnen, die auf ihm fuhren,
von den römischen Töpfern von Pons Aeni¹⁾, die ihre zerbrechliche
Fracht auf ihm bis hinunter nach Ungarn treiben ließen,
von den ersten Glaubensboten, die ihn als Verbindungsweg über die
Alpen nach Rom nutzten,
von den Siedlern an der Donau, die Hunger litten, weil Getreide-
schiffe am Inn eingefroren waren und erst auf die Fürbitte des hl.
Severin²⁾ loskamen,
von den Weintransporten der Klöster Rott, Attl, Gars und Au, die
von ihren Südtiroler Weingütern so manchen edlen Tropfen in
ihre Keller gefahren haben,
von den vielspännigen Schiffzügen und schmalen Zillen, die mühse-
lig von Mensch oder Tier gegen den Strom gezogen wurden,
von Braut-, Besuchs- und Leichenfahrten,
von fremdem Kriegsvolk, das er in entfernte Länder trug,
von Händlern und Kaufleuten, wirtschaftlicher Blüte, aber auch von
Not, Leid und Tod —
die er alle auf seinen Wellen nach Wasserburg und an der Stadt vor-
bei getragen hat, und schließlich vom viel tausendfachen Ruf „Na-
hui³⁾, in Gott's Nam“, wenn die Schiffleut abfuhren.

In acht Bildern will ich Sie durch die Jahrhunderte der Innschiffahrt
führen, wobei vieles verkürzt oder ganz weggelassen werden muß.

Was so alles auf dem Inn transportiert wurde

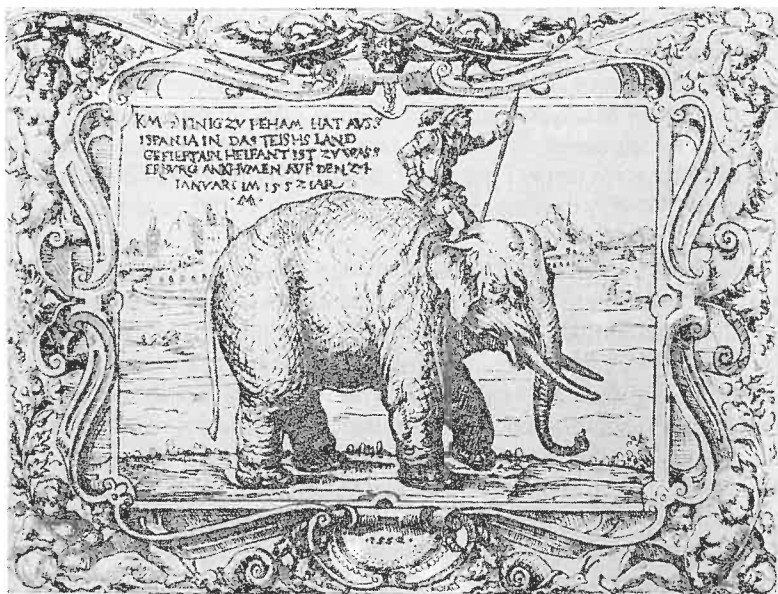
Wenn von der Schifffahrt auf dem Inn die Rede sein soll, muß man
sich klar machen, daß in Wasserburg über Jahrhunderte das wirt-
schaftliche Wohl und Wehe vom Verkehr auf dem Wasser- und dem
Landweg abhing. Sämtliche Gewerbe hatten in irgendeiner Form mit
diesen beiden Transportwegen zu tun: die Sägmühlen lieferten die
Läden für die Schopper und die Wagner, die Sattler, Riemer und Le-
derer machten das Geschirrzug für die Pferde der Fuhrleute und
Schiffer, die Nagelschmiede lieferten Nägel für die Hufe und

Klumpfen⁴⁾ für die Plätten, die Seiler fertigten die Taue für die Plätten und die Zugseile für die Roßgeschirre; auch Glaser, Maler, Weber und Schneider waren wichtige Zulieferer, ganz zu schweigen von den Bauern mit ihren Rössern, die sie samt den Knechten zum Vorspann auf den Bergstrecken oder zum Zug gegen den Strom ausliehen. Bäcker, Metzger und Brauer waren ebenso an der Blüte des Verkehrswesens beteiligt wie die zahlreichen Gastwirte, in deren Stuben und Kammern bei Verzeehr und Nächtigung so mancher schöne Batzen liegenblieb. Und selbst die Stadtarmen profitierten von der Reisetätigkeit der Vornehmen, die bei ihrer Abfahrt Almosen und freie Speisung an die Kapuziner und die Insassen von Spital, Bruder- und Siechenhaus zu verteilen pflegten. Ganz zu schweigen, von dem, was die Wasserburger allesamt zu sehen bekamen, wenn Schiffzüge aus fernen Ländern ankamen und sonderlichste Personen und Tiere den Plätten entstiegen oder fremde Waren ausgeladen wurden:

Türken mit ihren Turbanen, neapolitanische Reiter, feurige Spanier, Italiener und Franzosen in ihren Trachten, Bischöfe und päpstliche Gesandte, Heerführer, Grafen, Kurfürsten, Könige und Kaiser — man stelle sich das Gedränge am Gries, in den Gassen oder auf der Innbrücke vor, wenn solche Persönlichkeiten durchkamen oder gar in einem der Gasthäuser auf dem [Marien] „Platz“ nächtigten. Prunk und Pracht bekamen die Wasserburger zu sehen, wenn die Kutschen von den Zillen gerollt wurden und durch die Straßen holpten, livrierte Bedienstete, Leibwächter, Uniformen aller Farben und Zuschnitte! Und nicht minder mögen die Bürger gestaunt haben, wenn Tiere, die andere Bewohner Bayerns bestenfalls vom Hörensagen kannten, hier entladen wurden:

Dreimal wurde ein Elefant von hier aus an den Hof nach München getrieben, erstmals 1552, als der „Kinig zu Peham⁵⁾“ . . . auss Ispania in das Teish Land. . ain Helfant gefiert — ist zu Wasserburg ankhumen auf den 24. Ianuri im 1552. Jar“, was ein Zeichner im Bild festgehalten hat. 1572 erhielt Herzog Albrecht⁶⁾ einen Elefanten aus Wien gesandt und 1717 kam einer aus der Türkei. Da gehörten Papageien, Affen und Schildkröten (wenn auch nur zum Essen) schon zu den geläufigeren Anblicken.

Waren aller Art wurden stromauf und stromab transportiert: Gewaltige Blöcke Adneter Marmor für die Münchner Residenz und die Michaelskirche kamen über die Salzach und den Inn hier an, ebenso andere Materialien wie Biberstein, Kalk und Holz für den örtlichen Schloßbau, Kupfer aus den Bergwerken bei Kitzbühel und Schwaz, Gewürze wie Safran und Nelken aus Italien, Knopp⁷⁾ zum Ger-



Transporte auf dem Inn: Ankunft eines Elefanten in Wasserburg am 24. Januar 1552.

ben und getrocknete Trauben (Weinbeeren) aus Ungarn, Flachs schickte einmal die Königin von Polen. Kriegsgüter aller Art wurden verschifft – 8500 Landsknechtsspieße für den Bischof von Passau, zentnerweise Pulver in Fässern, ebenso Salpeter, Stuckkugeln, Musketenkugeln, Granaten, Kugel- und Maßblei (1769 27547 Pfd.), Böller, Lafetten, Geschütze, Stuck- und Munitionswagen samt dem Bedienungspersonal, ja nicht zuletzt Luntten und einmal gar 5,3 Millionen Feuersteine für die Steinschloßgewehre.

Ungezählt sind die Ladungen an Weizen, Roggen und Hafer, an Heu und Stroh, an gebleichtem und rotem Wachs, an Mehl und Honig, die hier abgingen oder ankamen.

In Kriegszeiten wurden wichtige Hofgüter und Kleinodien auf dem Wasserweg über unsere Stadt in sichere Orte verfrachtet: während des 30jährigen Krieges dreimal die kurfürstlichen Güter, die Gemälde aus Schloß Schleißheim, das Silbergeschirr des Hofes, der Ornat der kurfürstlichen Kapelle ebenso wie zehn Fuhren Linnen der Kurfürstin samt ihrer „Guardaroba“, das Archiv von Innsbruck und der Schatz von Schloß Ambras, die Kriegskasse 1634 mit 18000

Gulden in einem Faß sowie acht Fässer voller Gold als Bestand der Hofzählamtskasse. Auch Beutegut und Kriegsschätze kamen hier an: 1646 waren es 28 Ztr. im Wert von 95145 Gulden; die Gebeine eines heiligen Martyrers gehörten ebenso zum Transportgut wie die kostbaren Gewänder, die sich Kurfürst Max Emanuel⁸⁾ von Paris an seinen Kriegsschauplatz bei Wien 1684 nachschicken ließ. 40 vier-spännige Wagen mußten 1687 kurfürstliche Güter von hier nach München schaffen.

Nicht zu vergessen sei schließlich der Transport von Wein, von welschem Wein aus Tirol/Südtirol und dem sog. Esterwein aus der Wachau und Ungarn. Selbst in kritischen Zeiten ließ Herzog Maximilian I. 2715 Eimer oder 184 620 Liter Wein um Klosterneuburg herum aufkaufen und von 7 festlich mit weißblauen Fahnen gezier-ten Plätten dort abholen. 55 Mann waren 32 Tage für die Bergfahrt unterwegs und feierten in Wasserburg ihr „Schiedmahl“ bei 10 fl Lohn mit 1 1/2 fl als die übliche „Letz“ und zwei Viertel Wein „zum Gottsnam“. Was die 49 Zugpferde auf dem Wasser in einem Monat hierher gezogen hatten, mußte, nachdem es 10 Tage auf der Lände streng bewacht worden war, auf 122 Bauern- und Pfarrwagen aus den umliegenden Landgerichten Wasserburg, Kling, Markt Schwaben, Erding, Kraiburg und Trostberg nach München verfrachtet werden. Für das Hauptfaß war ein zehnspänniger Wagen mit zusätzlich 6 Vorspannrossen nötig — dies mag die Überlegenheit des Wasserweges gegenüber dem Landweg verdeutlichen und zeigen, wie wichtig der Inn bis ins 19. Jahrhundert hinein für den Transport von Massengütern war. Ein vollbeladener Schiffzug konnte etwa 2500 Schäffel Getreide fassen, für deren Weitertransport über 400 Scharwerksfu-hren zu je 6 Schäffel oder fast 1700 Pferde im Saum⁹⁾ nötig waren.

Von Braut-, Besuchs- und Leichenfahrten auf dem Inn

Der Wasserburger Mautkommissär kam im Juni 1635 arg ins Schwitzen, als er ganz schnell 24 große und kleine „Schiffungen“ auftreiben und herrichten sollte für die Fahrt des Kurfürsten Maximilian I.¹⁰⁾ nach Wien zu seiner Braut,¹¹⁾ der Kaisertochter. 7 Straßenwagen, 23 Kutschen, 314 Pferde, Maultiere und eine Schar Papageien, ganz abgesehen von 16 Eimern Braunbier vom Ebersberger Jesuitenkloster und einem Wasserburger Bräu waren neben einer Vielzahl von Bediensteten und Hofleuten zu verschiffen. Arbeit für die Wasserburger gab es genug: die Hafner mußten Öfen auf das Küchenschiff setzen, ein ganzer Zentner Farbe ging für die Bemalung der Plätten drauf, die Schneider hatten Fahnen und Fähnchen zu nähen, 205 Schiffeleute von hier und bis hinauf nach Neubauern waren zu beschäftigen. Großer Jubel herrschte bei der Abfahrt, und es gehört schon zum üblichen Vorkommnis, daß zwei Schiffe, das Güterschiff und das mit den Maultieren, an eine Brücke rannten – „ist viel mitgenommenes Gut schwimmend geworden“, vermerkt der Chronist. Die Rückreise trat der Kurfürst mit seiner jungen Braut auf dem Landweg an, aber die Aussteuer, 40 Truhen der Braut und 26 des Herzogs kamen auf dem Inn nach Wasserburg zurück.

1607 kam das Gefolge des österreichischen Kaiserhofes mit 36 Schiffungen und 336 Schiffknechten hier in Wasserburg durch, weil Erzherzog Ferdinand,¹²⁾ der spätere Kaiser Ferdinand II., mit Gemahlin¹³⁾ und Mutter¹⁴⁾ die Schwestern Leonora und Christina zum Klostereintritt nach Hall i. Tirol ins Damenstift begleitet hatten. Sie wohnten beim Schiffmeister Angermeier¹⁵⁾ in der Goldenen Krone auf dem Platz, beim Obermaier, beim Gastwirt und Ratsherrn Abraham Kern¹⁶⁾ und Kaspar Reutter – für das Gefolge war eine Feldküche auf dem Gries aufgeschlagen.

Der größte Schiffzug, der angeblich den Inn befuhr, soll 1739 anlässlich einer Besuchsfahrt des Kurfürsten Karl Albrecht¹⁷⁾ mit seiner sechsköpfigen Familie und dem großartigen Hofstaat zum Kaiser Karl VI.¹⁸⁾ und der kaiserlichen Schwiegermutter Amalie¹⁹⁾ nach Melk a.d. Donau stattgefunden haben. Führer dieser Flottile aus 26 Schiffen war der „Leib- und Hofschöffmeister“ Johann Flottile Caldera²⁰⁾ aus Krauburg. Von überall her waren Plätten und Zillen zusammengekauft und in der Stadt umgerüstet oder ausgestattet worden: Es gab Schiffe für den Kurfürsten mit Damast ausgeschlagen, für die Kurprinzen mit Brokat ausgeschlagen, für die Damen, Offiziere, den Zehrgaden, die Silberkammer, 7 Herde mit Windöfen, den

Backofen, die Hofküche, Nebenküche, den Mund- und Pastetenkoch, den Hofkeller, die Bagage, den Tapezierer und Controlor, die Cavaliere und Edelknaben, Musiker und Komödianten, die Bemannung, die Dienerschaft und das lebende Schlachtvieh. Der Wasserburger Bruckmeister mit 8 Knechten, 4 Schopfern, 18 Zimmerern und 17 Tagwerkern hatte alle Hände voll zu tun und mußte die Zimmermeister von der Burg, aus Reitmehring, Kling, Pfaffing, Jettenbach, Gars, Attel, Rott und Amerang mit ihren Gesellen zu Hilfe rufen, um die Arbeit termingerecht vollenden zu können.

Nagelschmiede und Seiler kamen mit ihren Lieferungen kaum nach, Drechsler und Schreiner hatten 1000 Läden und 7000 Bretter sowie 127 Staffeln auf die Dächer und Aufbauten zu verarbeiten. Und auch ein großer Galionslöwe vom Wasserburger Bildschnitzer Ferdinand Hartmann²¹⁾ fehlte nicht. Die Besatzung erhielt, um wenigstens ein einigermaßen einheitliches Aussehen zu gewährleisten, auf Hofkosten weiße, baumwollene Strümpfe. Zur Besuchsreise gehörte auch ein vom Hofmaler in München gemaltes Theater, das auf 2 Flößen die Isar hinab bis Melk fuhr, weil die kurfürstliche Familie dort eine Aufführung gab, wobei sie selbst musizierte. Einschließlich der Geschenke von 2500 Medaillen an das kaiserliche Gefolge und die Hinterlassung von 12 schwervergoldeten Leuchtern bei den Melker Benediktinern kostete die Reise von 222 Teilnehmern fast 34000 fl – wobei aber zu bedenken ist, daß eine Reise über Land wenigstens das Doppelte gekostet hätte.

Nicht nur fröhliche Reisegesellschaften befuhren den Inn: Im Jahre 1765 wurde der Leichnam des Kaisers Franz I.,²²⁾ des Gemahls von Maria Theresia²³⁾, von Innsbruck aus auf Inn und Donau zur Bestattung in der Kaisergruft nach Wien transportiert. 19 prächtige Schiffe mit Aufbauten schwammen an Wasserburg vorüber – im ersten Schiff mit dem Leichnam des Kaisers befand sich Maria Theresia, im zweiten fuhren die Hofdamen, im dritten die Damen ohne Dienst, im vierten die Adelsherren, in den anderen das übrige Gefolge. Das Volk stand an den Ufern und auf den Brücken und trauerte, wie es in der Leichenrede des Paters Sebastian Sailer²⁴⁾ heißt: „Er kömmt in einem Trauerschiffe, welches die bestürzten Wellen der Inn- und Donauströme mit so viel Thränen als Wassertropfen an das von Klagegeheule, und Jammergeschreye tönende Ufer anländen. Der herz- und gemüthbrechende Wiederhall von Mauern und Pallästen vermehrt das Todtenconcert. . .“

Bau von Prunkschiffen in Wasserburg

Mögen die Schiffmeister aus Kraiburg, Rosenheim, Neubuern oder Braunau die herzoglichen oder kurfürstlichen Flottillen mehr oder weniger sicher bis nach Ungarn hinunter gesteuert haben, gebaut oder genauer gesagt ausgestattet wurden die Leibschiffe stets in Wasserburg. Seit Kurfürst Ferdinand Maria²⁵⁾ im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts auf den Geschmack gekommen war, auf dem Starnberger See, dem Chiemsee und am Inn eigene, bequem ausgestattete Prunkschiffe für Vergnügungs- und Amtsfahrten in steter Bereitschaft zu halten, hat eine Gruppe Wasserburger Handwerksmeister vom Kistler, Bildhauer, Schlosser, Maler bis hin zum Schneider jeweils alle Hände voll zu tun gehabt, um das Haupt- und die Nebenschiffe rechtzeitig fertigzustellen.

Führend ist der in Salzburg 1620 geborene Müllerssohn Paulus Fuxhofer²⁶⁾ gewesen, der sich in Wasserburg in der Färbergasse als Kistler niederließ und bis 1693 zahlreiche kirchliche und weltliche Aufträge zur vollsten Zufriedenheit erledigte. 1670 mußte Fuxhofer auf Herrenchiemsee die Aufbauten für das Chiemsee-Prunkschiff bauen mit geschnitzten Säulen und Delphinen, Tischen, Bänken, Geländern, Treppen, Galerien und Dachungen. Sechs Jahre später ließ der Kurfürst am „Gstatt“ zu Wasserburg eine 30 m lange Schiffhütte errichten, in der sein künftiges Leibschiff für die Innfahrten untergebracht werden sollte. Es war eine 29 m lange und 3,30 m breite Traunzille aus Neubuern, die Fuxhofer 1676 mit drei Zimmern versehen mußte, die abschraubbar sein sollten. Des Kurfürsten Zimmer war fast 5 m lang, die beiden anderen Gemache je 3,6 m.

Acht Doppeltüren und 28 Fenster mit 849 sechseckigen Fensterscheiben hatte der Aufbau. Der Bildhauer Adam Hartmann²⁷⁾ erhielt den Auftrag für zwei 5 Schuh lange, geschnitzte Löwen und Schilde für Stuiher und Gransen. Der Maler Eberhart hat das Schiff zweimal mit Ölfarben gestrichen, „die Kistlerarbeit durchaus von plauen und weissen Farben gevast, die Fenster mit allerlei Früchten auswendig, inwendig aber mit (G)rotesken, in Iro Churfürstlichen Durchlaucht Zimmer dero Churfürtl. Wappen, in die andern aber andere Figuren und Landschaften gemallen, auch die Tafeln, Sizpenk in gleichen Farb m angestrichen und bede Lewen mit Feingold überzogen“. Zusammen mit 6 weiteren Platten machte der Kurfürst im August 1676 mit seinem Leibschiff die Jungfernfahrt nach Braunau.

Im Jahr 1683 kehrte Kurfürst Max Emanuel am 2. August vom Kriegsschauplatz bei Wien zurück und wollte Anfang September erneut von Wasserburg nach Wien fahren. Eine richtige Hetzarbeit gab



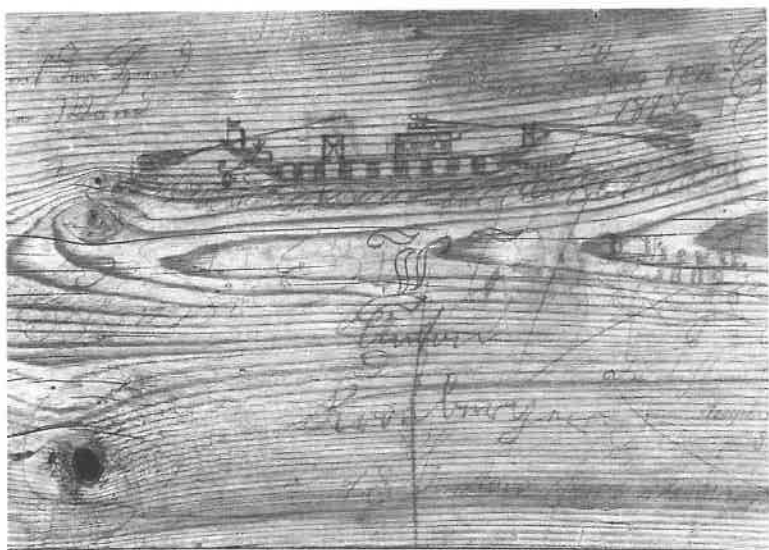
Prunkplätte, Tischzeichen der Innschiffer, vermutlich aus Neubeuern.

es da am Gries für die schon bewährten Wasserburger Meister und Gesellen, die innerhalb von 5 Tagen ein Leibschiff und 7 Begleitschiffe würdig und zweckmäßig auszustatten hatten. Der Bruckmeister mit 20 Zimmerknechten mußte aushelfen. Wiederum wurden die Plätten von überall zusammengekauft: Von einem Neubeurer Schiffmeister das Hauptschiff, von einem Rosenheimer Schiffmeister zwei Roßzillen, vom Kloster Rott eine Erz- und eine Holzzille, eine Seilplatte vom Heberthaler Schopper und zwei Spitzplatten von einem Fischer. In bewährter Weise rüsten die Meister Fuxhofer und Held als Glaser die Flotte aus, zehn Fenster erhält das Leibschiff, acht das Offiziersschiff, 17 Türen sind insgesamt zu setzen. Zahlreiche Gebinde Ölfarbe und zwei große weißblaue Fahnen auf weißblauen Masten auf dem Leibschiff sowie 6 kleinere auf den Begleitschiffen geben sogar der Fahrt in den Krieg einen Anstrich von Fröhlichkeit.

Und diese Vorstellung muß man auch gewinnen, wenn man liest, welche Lebensmittelvorräte bei den zwei- bis dreimaligen Fahrten Max Emanuels pro Jahr von Wasserburg nach Ofen und Pest verstaubt werden mußten:

1684 liefert der Fischmeister vom Chiemsee 1361 Fische, die Hof-
fischerei in München bringt weitere 1095 Pfund Fische, 3400 Krebse
und 70 Schildkröten nach Wasserburg. Vom Hofmetzger in Mün-
chen werden ferner mitgenommen: 4 Ochsen, 22 Schafe, 81 Schin-
ken, 112 Zungen und 280 Pfund Speck. Schließlich werden vom
Mautamt Rosenheim noch 46 Kälber auf Schiffe gebracht und nach-
gefahren.

In späteren Jahren wollte Max Emanuel auch die Kurprinzen Karl
Albrecht und dessen Bruder Ferdinand Maria Innozenz²⁸⁾ beim
Kampf gegen den türkischen Erbfeind dabeihaben und schickte sie
auf die „Ungarische Campagna Raiß“ zum Kaiser. Am 14. Mai 1717
verlud man in Wasserburg das prinzliche Gepäck für die Nachsen-
dung zu Wasser: Neben 2444 Flaschen Burgunder- und Muskat-
wein, etlichen Eimern „Ainpock“-, Weiß- und Braunbier waren 3 le-
bende Ochsen, 10 Kälber, 10 Schafe, 40 westfälische Schinken, 120
Zungen und allerlei Wildbret mitgenommen worden. Das Leibschiß
der Kurprinzen lag bei Belgrad bis zum September vor Anker und
wurde, da es zugleich als Küchenschiff diente, von der Heimat aus re-
gelmäßig mit Lebensmitteltransporten versorgt.



Innplätte, Zeichnung am Getreidekasten von Peter Wastlhuber in Schrottfurt, Gde.
Grünthal.

Fremdes Kriegsvolk in Wasserburg

„Ist ein unzählbar Kriegsvolk, Spanier, Italiener und etliche Tausend, Teufel genannt, heraus aus Hispania und Italia. . . herab am Wasser des Innstromb. . . hier fürgefahren. . .“

Was hat ein Bürger Wasserburgs und Anwohner des Inn vor Jahrhunderten nicht alles gesehen, wahrhaft internationale Truppentransporte befuhren den Inn und machten hier halt.

Besonders in den Türkenkriegen vom 16. bis zum 18. Jahrhundert wurden ungezählte spanische und italienische Truppen, Hilfstruppen, die der Papst sandte, auf dem Inn befördert, ganz zu schweigen von den bayerischen Kontingenten unter Kurfürst Max Emanuel. Die sog. „Wälschgebirgsvolks-Transporte“ begannen in Hall i. T., wohin die Truppen zu Fuß über die Alpen gekommen waren, und führten über Kufstein, Rosenheim und Wasserburg nach Ungarn hinunter. Die durchziehenden Truppen scheinen sich in den Quartierstädten nicht zum besten benommen zu haben, denn der Rat von Rosenheim beschwert sich 1565 beim Herzog Albrecht V. darüber und spricht die Bitte aus, es möchten die nächstfolgenden Lager nicht in Rosenheim, sondern in den umliegenden Orten gehalten werden, außerdem wüßte sich Aibling, Neubeuern und vor allem Wasserburg immer von Einquartierungen freizuhalten. Nachdem es lange hell sei, könne man leicht von Hall bis Wasserburg durchfahren und brauche nicht schon in Rosenheim anzulanden! Proviant und Fourage würden die Rosenheimer den Wasserburgern sogar stellen.

Aber schauen wir uns einige derartige Transporte einmal genauer an:

Im Sommer 1594 setzt die Nachricht eines herzoglichen Boten, daß 4000 Mann des Markgrafen zu Burgau²⁹⁾ in etlichen Tagen auf der Wasserreise nach Ungarn Nachtlager hier nehmen würden, die Stadt in Aufregung. Noch mehr aber erregt die Wasserburger, daß an dem Kriegsvolk noch 1500 Weiber und Troßleute hingen. Holz, Stroh und die erforderlichen Mengen Lebensmittel wurden aus der Umgebung beschafft, Brot im Vorrat in versiegelten Säcken bereitgestellt und zur Bruckmühle jenseits der Brücke gebracht, wo Krämer, Messerschmiede, Hafner, Schuster, Schneider, Spengler und vor allem Wirte ihre Buden und Zelte aufgeschlagen hatten. . . denn Geschäfte wollten die Wasserburger zwar machen, die ungebetenen Gäste aber nicht in die Stadt lassen. Als die Truppenschiffe endlich heranschwammen, läutete der Türmer die Sturmglocke, eilte die

Bürgerwehr zum Rathaus, besetzten die Schützen die Wehrmauer, bezogen die zusätzlichen Torwachen ihre Plätze und schlossen die Stadttore. Lediglich die Offiziere durften das Brucktor passieren, die Truppen mußten jenseits des Flusses im Bürgerfeld lagern. Nach wenigen Tagen war der Spuk vorbei.

Doch bereits ein Jahr später – 1595 – kamen 12000 italienische Fußsoldaten und 1000 Reiter, wiederum päpstliche Hilfstruppen, hier an. Der Hinweis des Wasserburger Rates auf die bequemere Länder in Rosenheim und die angeblich so gefährliche in Wasserburg hatte keinen Glauben gefunden.

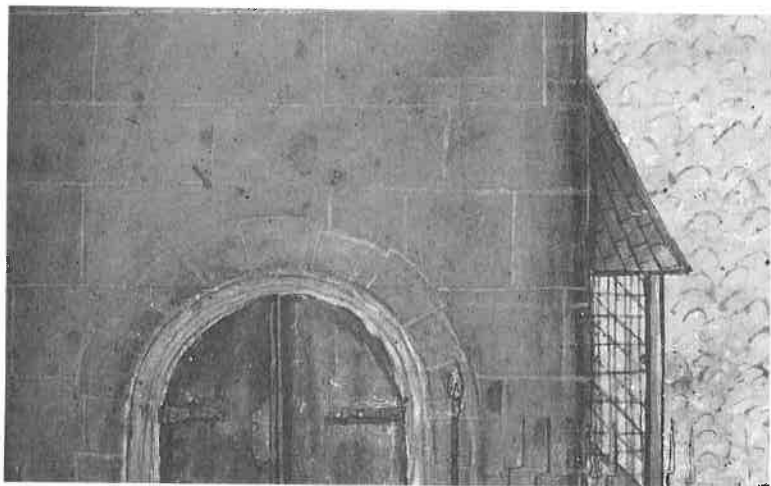
Diesmal lagerten die Truppen am Gries, wo man die Salzstadel ausgeräumt und mit Stroh ausgelegt hatte. Freundlich wollte man die in 5 Abteilungen vom 10. Juli bis 18. August eintreffenden Verbündeten empfangen: 7 Bürger saßen „auf der Lus“, um mit Doppelhakenbüchsen rechtzeitig das Nahen der Schiffe zu melden: Der erste Schuß wurde vom Griesstätter Kirchturm abgefeuert, der zweite zu Attel, der dritte zu Heberthal, der vierte vom Oberen Tor am Burgstall, worauf der Türmer diesmal nicht Alarm, sondern den Willkomm blies. Als der päpstliche Generalobrist eintraf, wurde gar aus 10 Kanonen Salut gefeuert. Es war ja ein gutes Geschäft – falls nicht gerade Krieg im eigenen Land herrschte –, wenn man die Truppen verköstigen konnte: Das Ländhaus³⁰) am Gries mit seinen 3 Türen wurde für die Ausgabe von Wein an der 1. Tür, von Brot an der 2. Tür und von Kramerwaren an der 3. Tür umgebaut. In der Schießstätte war der Fleischverkauf, im Ländstübl die Geldwechselstube. Neben den üblichen Handwerker- und Krämerbuden hatten auf dem Gries auch 4 Köchinnen ihre Kucheln aufgeschlagen. Kucheln, Bäcker, Wechselstuben und Stadtverwaltung hatten je einen eigenen Dolmetscher: Die Stadt einen französischen Jungen, die Bäcker einen welschen Knecht, die Kuchel den Bürger Abraham Fröschl. Der Umsatz an Lebensmitteln war nicht schlecht: In diesen sechs Wochen wurden 509 Pfund rohes und 1382 Pfund gesottenes Schafffleisch verkauft. In der gleichen Zeit mußten 1825 Krebse, 23 Hennen und 59 Hühner ihr Leben lassen, 31801 Eier und 79 Pfund Schmalz wurden verbraucht. Es gab Österreicher und Etschländer Wein, gemeinen und guten Käse –, und alles war auf einer Tariftafel in deutscher und italienischer Sprache ausgezeichnet.

Wen wundert es da, wenn im Ratsprotokoll vermerkt ist, daß die Wasserburger – Kinder wie Erwachsene – überaus neugierig waren, so daß der Stadtamtmann den Befehl hatte, die Großen wegzuschlagen und die Kinder ins Narrenhäusl am Rathauseck zu sperren.

Nicht nur ausgeruhte Truppen benützten den Wasserweg zu ihrem Bestimmungsort, auch Verwundete und Gefangene kamen im Gegenzug den Inn herauf. Und als im Oktober 1686 gar 294 gefangene „Türkhen samt einem Mufti (muslimischer Rechtskundiger und Gutachter) von Ofen (Budapest) herauf alhero khommen“ und am Bruderhaus-Anger (also hinter dem oder beim alten Krankenhaus) lagern, haben die Wasserburger viel zu schauen. Der Baustadelknecht Khornmesser schreibt in sein Tagebuch: „Sein vil burgersleüth in ihr lager immerze hinaus zu inen hin und wider gangen. Die Türkhen seind thail lustig, traurig und krankh gewesen, und ainer ist gestorben davon. Hat die Burgerschafft das Pürgthor woll verwachten müessen, das khein Türkch ohne verwilligung hereinschleichen derffen.“

Nicht nur die Gefangenen und manche Truppen mußten vor den Toren bleiben, sondern auch hochgestellte Personen, wenn sie aus Seuchengebieten kamen. Selbst ihre kgl. Durchlaucht v. Lothringen³¹⁾ mußte 1686 draußen bleiben, die „ufn Wasser von Wien herauf khommen. . . weilen Wien der Zeit und selbe refier noch etwas inficiert gewesen, dahero man an der Lendt Feyer geprennt und mit Cronbettstauden (= Wacholder) und schaitten geraucht, und was sie vonnethen gehabt, aus der Statt herausgeben worden“.

Bis ins 19. Jahrhundert dauern die Truppenbewegungen auf dem Inn, bis neue Transportmöglichkeiten diese Beförderungen zum Erliegen bringen.



Narrenhäusl, am Wasserburger Rathaus bei der Schranne, Richtung Salzsenderzeile (nicht mehr erhalten).

Nasse Wallfahrten

Kurfürst Ferdinand Maria gab dem Innverkehr durch den Bau seiner Prunkschiffe eine neue Note. Mit fremden Würdenträgern und Gesandten unternahm er Reisen auf dem Fluß, vornehmlich nach Braunau, das er zu einer Festung gegen die Türken ausbauen ließ. Mindestens achtmal fanden zwischen 1672—1678 solche Inspektionsreisen statt, und 13 mal besuchte der Kurfürst Altötting, während seine die Flußreise scheuende Gemahlin Adelheid von Savoyen³²⁾ die Kutschenreise über Haag und Ampfing vorzog.

Fünf Schiffe gehörten zu dem Wallfahrtszug: das Leibschiff, die Guardiplatte³³⁾, eine Trompetenplatte, das Beichtvaterschiff und nicht zu vergessen das Küchenschiff, dessen Besatzung und Ladung besondere Aufmerksamkeit genoß. Großes Leben kam in die Stadt, wenn des Landesherrn Küchenfuhren und Kellerwagen von München her für eine Wallfahrt den Burgberg herabkamen. Vorausfahren mußten die welsche Mundköchin Sabina, 13 Meisterköche mit ebensoviel Jungen, der Mundbäcker, der Hofmetzgersohn mit Knecht, der Silberwascher mit dem Extrasilberdiener und -wascher, einige Tafeldecker (für die Kavalier- und Offizierstafel), die Frauenzimmermadl, je zwei Keller- und Zehrgadendiener³⁴⁾ und Hennenfürkäufer³⁵⁾ und Geflügelwärter mit den entsprechenden Gehilfen. 230—240 Pferde dieser Reisegesellschaft mußten dann jedesmal in der Stadt untergebracht werden. Für die einfacheren Dienste, die Holz- und Wasserträger, Spülerinnen, Aufleger und Wächter, holte man Personal aus der Stadt. Proviant für eine Mahlzeit, die im Raum Kraiburg auf dem Schiff eingenommen wurde, kam aus der Landeshauptstadt und der Umgebung — leckere Sachen wie Indianhahnen³⁶⁾, Kapaune, Tauben und Hendl. Am stillsten mag es bei solch einer Wallfahrt noch auf dem Beichtvaterschiff zugegangen sein, während sonst ein lautes und lustiges Treiben geherrscht hat. Und die Bußübung dieser Pilgerreise mag in der durchlittenen Angst bestanden haben, ob man nicht an einer der gefährlichsten Passagen, nämlich der Kraiburger Innbrücke, Schiffbruch erleiden würde, wie es häufig vermeldet ist: „Im Jahre 1528 wollten die Tiroler nach Altötting einen Bittgang tun und fuhren ihrer 100 zu Schiff von Schwaz aus den Inn herab. Ist eine nasse Fahrt geworden voll Angst und Schrecken. Bei Kraiburg hat der Strom das Schwazer Schiff an einen Brückenpfeiler geworfen. Nur mit Not entrannen die Wallfahrer dem gachen Tod“, verzeichnet eine Chronik. 1773 ist Helene — des Balthasar Huber zu Kettenham Eheweib — durch Scheiterung des Schiffs unter der Brücken zu Kraiburg mit noch fünf anderen Gries-

stättern armselig ertrunken. 1681 ließ die Gemeinde von Wasserburg wie herkömmlich zum Kreuzgang nach Altötting ein Wallfahrerschiff den Inn hinab. Unglücklicherweise stieß es an ein Joch der Kraiburger Brücke und ging unter, wobei mehr als 30 Wallfahrer ertranken.

Über diese Stadt-Kreuzfahrten nach Altötting enthält das Instruktionsbuch von 1683 für den Wasserburger Chorregenten Franz Ruedorffer eine kurze Schilderung: Demnach riefen an einem Sommermontag die Glocken früh um 2 Uhr zur Kirchfahrt, die mit einer Messe und dem Reisesegen eingeleitet wurde. Danach bestieg man die Schiffe. Um 8 oder 1/2 9 Uhr zog man „zu Crayburg mit der Corpus-Christi-Bruderschaft samt der Clerisey processionaliter“ ein und ließ ein kurzes Amt halten. Nach frühem Mittagsmahl zogen die Wallfahrer um 12 Uhr in Altötting ein, „uf solche Weis wie zu Crayburg; allein wenn wür umb die Hl. Capellen gehn, thuen wür 3 Fueßfäl; vor jedem die Thurner³⁷⁾ ein Intrada mit Trompetten machen, als dann singen wür Ave Maria“. Zum Schluß des Tages ist in der Gnadenkapelle eine Litanei. Am nächsten Morgen um 5 Uhr lassen die Wasserburger „ein figurirtes Lobamt“³⁸⁾ halten, worauf man wieder das „Creiz ausleith, aber ni in Chorroggen, sondern nur auf peirisch Manier, schier gar zu schlecht“. Dann trat man die Rückfahrt an. Die Ausgabenbücher der Stadt erwähnen für solche eine Kreuzfahrt das Herrichten der „Creuzzillen“ und den Bau von einem „Tachl auf die Ziehn“ für die Herren Kapuziner und die Kirchendiener. Nicht unerheblich waren die Kosten für die begleitenden Musiker, Sänger, Bruderschaftsdiener, Windlichter-, Kreuz- und Fahnenträger und für die Mesner, vor allem der durchwallten Orte, da diese während des Durchzugs kräftig am Glockenstrang ziehen mußten.

Die Aufklärung verbot diese Wallfahrten. 1799 schwammen zum letztenmal die Wallfahrerschiffe der Rosenheimer an Wasserburg vorüber nach Mühldorf, von wo aus sie den Fußmarsch begannen. Aber ein halbes Jahrhundert später, zu einer Zeit, als die Handelschiffahrt auf dem Inn bis auf wenige Güter zum Erliegen gekommen war, nehmen die Anliegergemeinden am Fluß die Wallfahrten wieder auf: Ab 1849 schwimmen die Wallfahrerplätten der Audorfer, Nußdorfer, Rosenheimer und Griesstätter wieder um die Halbinsel, und die letzten Schopper von Wasserburg laden im „Wasserburger Anzeiger“ regelmäßig, meist für den Pfingstsamstag, zur Schiffswallfahrt nach Altötting ein: Schoppermeister Martin Fritz fährt mit einer bestgebauten Fähre nach Altötting, Abfahrt vormittag 1/2 11 Uhr, Joh. Nep. Näbauer bietet eine Wasserfahrt-Gelegenheit nach Neuötting mit einem großen Schiff, Alois Münchsmayer fährt um 9

Unterzeichneter macht bekannt, daß er am
Pfingstamstag den 15. Mai Früh 9 Uhr
mit einem Schiffe nach Altötting fährt und Passa-
giere mitnimmt; und bemerkt zugleich, daß er auch
später, wenn sich wenigstens jedesmal 4 Personen
betheiligen, dahin abfährt.

Allois Münchmaier.

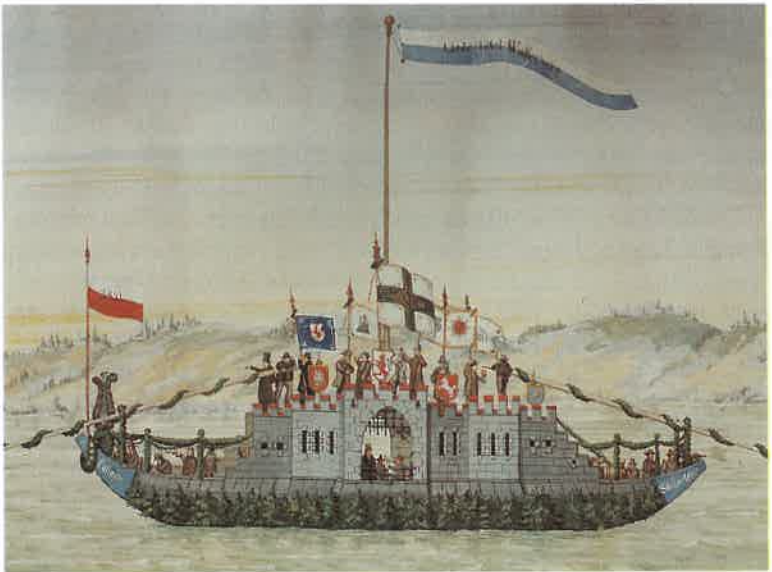
Am 27. Juni Früh 5 ½ Uhr führt der
Unterzeichnete mit einem

Schiffe nach Altötting
und ladet zu hiezu ein. **Al. Münchmaier.**

Wallfahrerschiffe. Inserate aus dem „Wasserburger Anzeigebblatt“ vom 9. Mai und 20. Juni 1869.

Uhr mit einem gedeckten Schiff, wobei Wallfahrer um sehr billige Fahrpreise mitfahren und auch unterwegs zusteigen können.

Neben Vergnügungs- und Ausflugsfahrten, Fahrten von Vereinen zu Festen und Jubiläen in anderen Orten, ist die Wallfahrerbeförderung der Rest der einst so blühenden Schifffahrt am Inn.



Die „Wasserburg“, Schiff der Wasserburger Liedertafel zum Sängerfest nach Passau am 5. Juli 1851. Aquarell.

Vom Ruf der Schiffleut

Um es gleich vorweg zu sagen: Die Schiffleut sind nicht immer im besten Ruf gestanden. Als 1677 unterhalb Pöchlarn ein Wallfahrerschiff verunglückt und sich ein Jahr später eine kaiserliche Untersuchung damit beschäftigt, heißt es in dem Patent, es sei eh bekannt, daß die meisten Schiffleut liederlich und boshaft sind. Und der bekannte Tiroler Arzt Hippolytus Guarinoni³⁹⁾ sagt schon um 1630 von ihnen: „Man erlangt kein Ehr, wenn man tut streiten mit Wirten, Weibern und Schiffleuten. . .“

Im übrigen sagt der Reiseschriftsteller Nicolai⁴⁰⁾ noch im 19. Jahrhundert dem bayerischen Schiffsvolk nach, daß es „dem Trunke ergeben und alsdann unvorsichtig und tollkühn sei“. Und Reiseberichte über die Jahrhunderte hinweg vermelden immer wieder, daß „die Schiffleut. . . vollgesoffen und nit mehr farn kunten. . .“, oder daß sie „ganz voll bezech“ darniedergelegt seien.

Das beste Rechenbeispiel hierfür mag die Reise des Generalkriegskommissärs, Kriegs- und Hofkammerrats Andreas Edler von Hofmühlen sein, der 1692 mit seiner Gattin, seiner Tochter und deren Jungfer sowie einer Köchin — also 5 Personen — von Wien nach Wasserburg bzw. München reiste. Insgesamt waren 3 Plätten mit einem Stoier, 5 Schiffleuten, einem Vorreiter und 3 „Reitbuben“ für die 4 Pferde — also 10 Schiffleut insgesamt — 26 Tage unterwegs. Bereits am 4. Tag mußte Proviant, vor allem flüssiger, nachgekauft werden. Insgesamt mußten unterwegs 2 1/2 Zentner Fleisch — pro Mann etwa 1 Pfund pro Tag — 4 Eimer Wein und knapp 10 Eimer Bier — der Eimer zu 68 Litern — also 272 Liter Wein für die Herrschaften und 680 Liter Bier für die Schiffleut zugekauft werden.

Das heißt, die 10 Schiffleut haben in 22 Tagen ca. 7 hl Bier getrunken, pro Tag und Mann demnach gute 3 Maß. Nimmt man jedoch das Quantum, das für die zweitägige Strecke von Altötting bis Wasserburg, nämlich 170—180 Liter, verbraucht wurde, so käme man auf einen Pro-Kopf-Verbrauch von 9 Maß pro Tag.

Da versteht man den Spruch auf einem Gmundener Bierkrug:

Fünf Schiffleut auf a Fuhr sand just recht,
A Stoira, a Fahra und dazu drei Knecht,
Wann mir san bei Bier und Wein,
Da wollen wir tapfere Schiffleut sein.



Schiffzug auf dem Inn bei Wasserburg, Lithographie von Josef Springer (vor 1848).

Zahlreiche Verserl und Gstanzl berichten vom rauen Leben und großen Durst der Schiffleut, die stolz auf ihren Beruf waren, sich als freie Männer vorkamen und durch ihr tägliches Quantum an Fleisch, Bier und Wein jedem braven Bauernknecht weiter überlegen fühlten:

„Wann d’Schiffleut tanzen,
Da schwingt si da Bodn,
Da sagt halt d’ Frau Wirtin:
San d’ Schiffleut gwiß drobn.

Und d’ Schiffleut am Wassa,
Dö tringan an Wei,
für die Bauernbuam am Stadl
Muaß a Wassa guat sei.“

Es ist überliefert, daß Kurfürst Maximilian I., als man 1648 zum dritten Mal vor den Schweden mit dem Schatz aus der Münchner Residenz floh, seinen Silberschatz nur deshalb verlor, weil die Schiffleut, die in Wasserburg abfuhren, einen Kanonenrausch hatten — durch Verwahrlosung des Schiffmanns, heißt es auf der entsprechenden Votivtafel in Altötting —, in demselben gegen einen Pfeiler der Mühldorfer Brücke stießen und mitsamt dem Silberschatz untergingen, nach dem die Mühldorfer heute noch suchen.

Da braucht man sich eigentlich nimmer zu wundern, daß der berühmte Augustinerprediger Abraham a Sancta Clara⁴¹⁾ am Wiener

Hof – Ulrich Megerle hat er geheißén, sein Onkel war der Wasserburger Komponist Abraham Megerle⁴²⁾, wohnhaft in der Bruckgassen, wo der Neffe Ulrich mehrfach zu Gast war und auch die Wasserburger Schiffleut hat erleben dürfen –, daß auch er den Schiffleuten die Leviten gelesen hat. Sicher, es gäbe unter ihnen hin und wieder auch sittsame Leute, die es den heiligen Aposteln nachtun wollen, und die seien ja Fischer und Schiffleut zugleich gewesen. „Aber gewiß ist es doch, daß sehr viel Ruder- und Ludergesellen unter ihnen, die weder Gott noch Menschen fürchten, da sie doch stündlich und augenblicklich in steter Lebensgefahr wandeln. Bei andern Leuten ist der Tod der beste Prediger, so ihnen das Herz bewegt. Aber diese tragen erhartete Gewissen mitten im Wasser und gedenken oft wenig an das Gestade der Seligkeit, sondern länden lieber an, wo gut Wein und Bier zu finden. . .“

Aus Hazzis Statistischen Aufschlüssen⁴³⁾ über das Herzogtum Baiern vom Jahre 1801 erfahren wir, daß die Schiffleut im Sommer auf das Wasser gehen und im Spätherbst mit viel Geld heimkehren, das sie im Winter vertrinken und verspielen, weil das Wirtshaus und die Spieltische von ihnen wie belagert sind. Nicht umsonst warnt ein Verserl die Madln:

Dirndl, heirat koan Schiffmann, Du heiratst in d' Not,
Hast im Summa koan Mann Und im Winter koan Brot.

Und ein feuriger Franziskaner heißt die Schiffleut in einer Predigt auch alles andere – nur nichts Gutes – und schließt seine Predigt: „. . . Junge Schöffleut – alte Bettleut – Amen!!“

Vom gefährlichen Leben und von seltsamen Bräuchen der Schiffleut

„Wer will auf dem Wasser fahrn, der muß auch Guraschi habn.“

J. A. Schultes⁴⁴), Reiseschriftsteller, beschreibt 1809 die gefährliche Arbeit der Roßknechte:

„Nicht überall ist das Ufer für die Reiter wegsam, und man zittert für die Buben, die mit ihren Rossen wie mit Ziegen oben hängen an den Felsen. Es ist nicht gar zu selten, daß an solchen Stellen die Pferde von der Gewalt des Stromes hinabgerissen werden, oder daß, wenn der Faden reißt und das Schiff nach der Schiffersprache, hineinfällt, Schiff und Pferde zugleich zugrunde gehen. Eine andere Gefahr für diese Jodeln (= Schiffreiter) ist das Einbrechen mitten auf dem ebensten Ufer, wenn der Hufschlag auf einer vom Wasser unterwühlten Stelle läuft. Ufer, Pferd und Reiter sind dann oft in einem (einzigen) Augenblick nicht mehr. Es ist, als ob die Erde sich geöffnet hätte, um sie zu verschlingen. Selbst dort, wo der Hufschlag herrlich ist, hat der Bub (= Seilträger), der nebenherlaufen und den durch die Kraft von zwanzig und mehr Pferden gespannten Faden mit einem Hebel über Stock und Steine wegheben muß, damit er sich nicht abschneidet oder das Schiff im Lauf gehemmt wird, nicht geringe Gefahr. Wenn nämlich der gespannte Faden seinen Hebel ergreift und von dem Stock oder Stein, an dem er sich hält, abschnellt, so schleudert er den Buben mitsamt seinem Hebel wie einen Frosch, den die Dorfbuben schnellen, mitten hinein in den Strom. Die Jodeln sagen dann, der Faden hat ihn g'schnackelt, und darüber ist kein Erbarmen unter ihnen. Ein verderblicher Aberglauben unter diesen Leuten ist der, daß das Wasser jährlich einen — mancherorts auch drei — von ihnen haben müsse. Es ist also nicht an Hilfe zu denken, wenn einer ins Wasser fällt. Jeder sieht den Hineingefallenen als das für dieses Jahr bestimmte Todesopfer an und ist froh, daß nicht er es ist, den der Flußgott ausersehen hat. Auch wenn er leicht hätte gerettet werden können, greift jeder nur nach dem Hut des Untersinkenden, nicht aber nach dem Ertrinkenden selbst. ‚Gib di Loisl, der Herr will's habn!‘ rief man dem Ertrinkenden zu, wenn er um Hilfe rief und fügte an ‚Langt's nach'm Huat, an Schlankel laß's rinna!‘“ . . . „Und der Zug reitet ohne zu verweilen fort, auch wenn, wie ich einmal sah, fünf Roßknechte mit ihren Pferden ins Wasser fallen und ersaufen. Man eilt nur, die Leinen abzuschneiden, damit die nachfolgenden Pferde nicht straucheln. . .“, schließt Schultes. Von diesem verderblichen

Aberglauben wird mehrfach berichtet, und es ist möglich, daß die Weigerung der Schiffleute, schwimmen zu lernen, mit diesem weit in die Antike zurückreichenden Glauben zusammenhing, daß die Flußgötter von Zeit zu Zeit ein Opfer verlangen, damit die anderen unbeschadet ihre Fahrt machen könnten.

Man würde den Schiffleuten schwer unrecht tun, wollte man sie als Ungläubige bezeichnen, auch wenn sich mancher Brauch aus grauer Vorzeit bei ihnen erhalten hat. Bei der Abfahrt eines Schiffzuges brachte der Seiltrager einen Krug mit Wein, füllte einen Becher und sprach zu den vorbeiziehenden Roßknechten: „Bring euch den heiligen Johannisseggen“, trank ihn fast aus, schwang ihn über den Kopf und goß die letzten Tropfen damit auf den Boden – ein uralter Opferritus an die Götter, wie er uns schon von den Römern her überliefert ist. Danach reichte der Seiltrager jedem der Roßleute einen gefüllten Becher, die es ihm nachtaten und dabei sprachen: „In Gott's Nam, den heiligen Johannisseggen!“ Und wenn alle ihren Becher geleert hatten, rief der Vorreiter das bekannte „Nahui, in Gott's Nam“, das Kommando für die Fahrt, wie denn viele Befehle der Schiffer mit dem Nachsatz „in Gott's Nam“ enden.

Und das Gebet der Salzschriftleute auf der Salzach wird auch am Inn gebetet worden sein:

„Auch unser Leben, Hab und Gut,
Sei Herr in Deiner Hut.
Gesetzt, daß eine Not
Uns heut den Schiffbruch droht,
So wollen wir doch nicht verzagen
Und dir im Sturm vertrauend sagen:
Auch unser Leben, Hab und Gut
Ist, Herr, in Deiner Hut.
Gesetzt, das Schiff zerbricht,
Uns selbst verlaß doch nicht!
Auch Petrus fing schon an zu sinken,
Doch ließest Du ihn nicht ertrinken.
Du, Herr, fahr uns voran,
Du bester Steuermann!
Denn unser Leben, Hab und Gut
Ist, Herr, in Deiner Hut.
Ihm sei die Reis, die Wiederkehr,
Ihm unsre matten Füß zur Ehr. . .“



Medaillons der Hll. Johanna v. Nepomuk und Nikolaus an den Seiten des Tischzeichens.

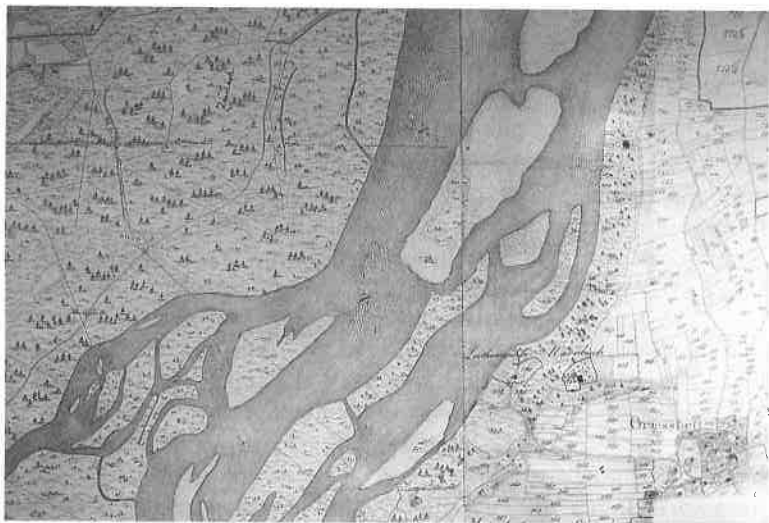
Diesem Bittseufzer der Salzschiffleute von 1771 lassen sich zahlreiche Bildstöcke am Ufer, Nepomuk-Figuren auf den Brücken, Votivkapellen und Kirchen und unzählige Votivtafeln in den Wallfahrtskirchen zur Seite stellen, die von der tiefen Gläubigkeit und dem frommen Sinn der Schiffleute künden. Der Wasserburger Bürger Christian Tumbshirn läßt 1506 in Elsbeth die Kapelle zu Ehren der hl. Elisabeth errichten, der Neuöttinger Schiffmeister Joh. Georg Riedl⁴⁵⁾ erbaut auf dem Schloßberg zu Kraiburg die St. Georg-Kapelle 1838 aus Anlaß einer glücklichen Rettung. Zum hl. Laurentius auf dem Thürnstein unterhalb von Freiham nahmen viele Schiffer ihre Zuflucht, ganz zu schweigen von den Gelöbnissen zu den hll. Nikolaus und Wolfgang, den eigentlichen Wasserpatronen: „Als der Ehrngeacht und bescheyden Georg Moser Burger und Kramer zu Wasserburg den 27. April in diesem 1646. Jahr / willens war / nach-er Mülldorf zu fahren / ist er zu Craiburg auff die Brucken angefahren / daß das Schiff in zween Theyl zerbrochen : vier Persohnen ertruncken / und er gezwungen worden sich an die Brucken zu hencken / daran er ein Viertlstund gantz hilff- und Trostloß verbliben. Wie er aber den H. Wolffgang in dieser Not angerueffen / hat man ihne ohne Schaden wider herauß gebracht. Neben seiner Tafel bezeugt ers mit allen zu Craiburg“, lautet eine von vielen Eintragungen im Mirakelbuch zu St. Wolfgang im Salzkammergut.

Hindernisse und Niedergang der Innschifffahrt

Reisen fürstlicher und kaiserlicher Hofhaltungen, Transporte von Truppen und Kriegsmaterial während Krisenzeiten und die üblichen Transporte von Getreide und Wein vermögen nicht über die Schwierigkeiten hinwegzutauschen, mit denen die Innschifffahrt bis zu ihrem Erlöschen zu kämpfen hatte.

Da ist zum einen der stark schwankende Wasserstand, so daß Schiffzüge nur im zeitigen Frühjahr oder im Herbst möglich waren, da einerseits während der Zeit der Schneeschmelze der Fluß zu reißend und andererseits unter 2 Schuh Tiefe jegliches Befahren unmöglich wurde. Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts vermerkt die Chronik, daß Ende Februar / Anfang März die ersten Schiffzüge ankommen oder abfahren.

Eine weitere Erschwernis bedeuteten die zahlreichen Altwasser und Seitenarme des Inn, die dem mit dem Fluß nicht ganz vertrauten Steuermann oder Vorreiter erhebliche Mühe bereiteten, das richtige Fahrwasser, den Hauptstrom zu finden. Nicht selten geriet ein Schiffzug in einen toten Seitenarm und mußte nach Kilometern mühselig umkehren. Dazu kam noch, daß Sandbänke (= Seichten) und Felsbrocken, sog. Kugeln, den Weg versperrten und je nach Wasserstand



Verlauf des Inn bei Griesstätt um 1830.

gefährlich werden konnten. Immer wieder gerieten Schiffe auf einen Block, eine Kugel, und scheiterten; so verdarben einem Schiffmeister 1000 Schäffel schönsten Korn, weil das Schiff in der Nähe des Blaufeldes auf eine Kugel auflief und leckschlug. Bei Attl gerieten 1848 10 Personen, die zum Wasserbau über den Inn fahren wollten, auf eine Kugel, so daß sie kenterten, nur 2 Personen konnten gerettet werden. Schiffmeister Caldera von Kraiburg gibt in seinen Aufzeichnungen für die Innstrecke Neubeuern - Schärding für das Jahr 1767 20 in der Fahrrinne liegende gefährliche Hindernisse an. Auch der 7,6 m lange und 5,2 m breite Nagelfluhfels, Klausen- oder Thürnstein genannt, unterhalb Freiham gehört dazu. Und Kommerzienrat Stubenrauch⁴⁶⁾ vermerkt 1759 in einem Bericht: „Ich habe erst anno 1759 zu Wasserburg den verdorbenen Rest von einer im Innstrom an einem auszuheben vernachlässigten Stock zugrundegegangenen Getreideladung nicht ohne Bedauern des darüber verarmten Eigentümers mitanzusehen gehabt.“ Zu diesen Bäumen mit ihren Stöcken im Fluß kamen noch die schwer passierbaren Brücken von Kraiburg, Mühldorf und Passau, und auch die Wasserburger Brücke hatte ihre Tücken, so daß mancher scheiterte. Noch 1925 ertranken hier drei Kinder, die mit ihrem Kahn, den sie von der Kapuzinerinsel zur Schopperstatt bringen wollten, an den südlichsten Brückenpfeiler fuhren.

Nicht zu unterschätzen waren die fiskalischen Hindernisse auf einer Flußreise: Im Mittelalter konnten die Flußstrecken durch Spannen einer Kette gesperrt werden, wie es für Königswart und Wasserburg überliefert ist. 1440 büßte Martin Schrag aus Eichstätt bei Königswart eine Ladung Tuch ein und zitierte die Stadt auf Schadenersatz klagend vor den westfälischen Freistuhl nach Waltorpe (heute Waltrop), wo die Wasserburger einen Reinigungseid leisten mußten. 1504 und 1506 hatten die Wasserburger selbst eine dreifache Sperrkette unterhalb der Burg verlegt, die sie ein Jahrhundert später den Kapuzinern überließen, die aus dem Erlös des Eisenwertes Baumaterial für ihr Kloster kaufen konnten.

Später zwangen zahlreiche Mautstellen die Schiffer zum Anhalten: Schiffmeister Hans Rieder⁴⁷⁾ nennt die Ausgaben an den Zollstellen „Schmialien“, von denen es zwischen Rosenheim und Krems allein 18 gab. Die Passauer gar erhoben nur Zoll von den Innschiffern, während die Donauschiffer frei passieren durften, wogegen sich erheblicher Unmut erhob.

Auch wenn das Zollamt Simbach für das Jahr 1843 noch 240—250 durchgehende Schiffe mit österreichischen Waren und 150 mit bayerischen registriert, die jährlich ca. 10000 t Güter, meist Kohlen,

Kalk, Tabak und Sämereien und 1400 t Getreide zwischen Hall und Passau transportierten, war das Ende der alten Flußschiffahrt gekommen. Die Hufschläge⁴⁸⁾ verfielen, die Pflege der Fahrrinnen war nur noch mangelhaft. Es mag vielleicht ein schwacher Trost sein, daß die kurz aufkommende Dampfschiffahrt mit den gleichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Bei Niedrigwasser konnten die Boote nicht fahren, Stangenreiter mußten ihnen die Untiefen anzeigen und trotzdem fuhren sie auf Kugeln auf: So wurde am 26. 5. 1857 ein beladener Riedl-Schlepper unterhalb Wasserburg durch Auffahren auf einen verborgenen Stein leck und mußte ausgepumpt werden. Und es ist schon eine Ironie, daß die Dampfer des Schiffmeisters Riedl von Neuötting 1856 130000 Zentner Material für den Eisenbahnbau Kufstein-Innsbruck heranschafften und damit ihrem schärfsten Konkurrenten den Weg bereiteten. 1854 hat Georg Breitenacher⁴⁹⁾ in seinem Tagebuch vermerkt: „Letztes Schiffuhrwerk des letzten Wasserburger Schiffmeisters Peter Breitenacher“, ⁵⁰⁾ seines Bruders, ein Zug, der noch einmal die alte Größe der Schiffzüge aufleben ließ, da er mit 70 Pferden bespannt gewesen sein soll.

Und unter dem 8.12.1861 lesen wir, daß im ganzen Jahr leider kein Dampfschiff mehr auf dem Inn gefahren ist. Auch war zu bemerken, daß schon seit 2 Jahren kein Wasserburger Schiffmeister mehr ein Schiff besaß, da die Handelsgeschäfte auf dem Inn nur mehr schlecht gingen.

Es ist ruhig geworden auf dem Strom, kleinere Ausflugsfahrten und Wallfahrerzüge fanden noch hin und wieder statt. Kalkbrenner Näbauer holte noch bis zu Beginn des Jahrhunderts das Rohmaterial für die Zement- und Kalkbrennerei mit Plätten von Kiefersfelden herauf. Der Bau der Staustufen veränderte den Fluß und verdrängte die letzten Plätten. Und mit dem Aussterben der Schopper und Schiffmeister, mit dem Ausbleiben der Roßknechte und Schiffeute starb auch manch alter Brauch wie das Schmücken der St.-Johann-Nepomuk-Statue auf der Innbrücke am Namensfest des Brücken- und Wasserheiligen. Nur manchmal noch machte sich der alte Lebensstrom der Stadt unheilvoll bemerkbar, wenn er als ungebetener Gast die Straßen überflutete — aber auch das ist schon Vergangenheit.

Anmerkungen

Ehg. = Erzherzog, Gf. = Graf, Hg. = Herzog, Kf. = Kurfürst, Kg. = König, r.-d. K. = römisch-deutscher Kaiser, verm. = vermählt, verw. = verwitwet. Die erste Jahreszahl gibt das Geburtsjahr an, die letzte das Sterbejahr.

- 1) Pons Aeni: römische Brücke bei Leonhardspfünzen, bzw. römische Straßen- oder Zollstation im Gebiet um Langenpfünzen, Westerndorf, Pfaffenhofen und Leonhardspfünzen.
- 2) Severin: Heiliger, Wanderbischof, wirkte an der Donau zwischen Passau und Wien. ?—428.
- 3) Nahui: Schifferruf, Herkunft ungeklärt.
- 4) Klampfen: zu spitzen Klammern gebogene schmale rautenförmige Blechstreifen zum Festhalten der Zaine (Späne), die das Mias (Moos zum Abdichten) in den Fugen zwischen den Laden der Platte abdeckten.
- 5) Ferdinand I.: 1503—1526 Kg. von Böhmen und Ungarn — 1556 r.-d. K. — 1564.
- 6) Albrecht V.: 1528—1550 Hg. von Bayern — 1579.
- 7) Knopperrn: durch den Stich einer Gallwespe in jungen Eicheln hervorgebrachte 1,5—2,5 cm lange Gallen mit flügelartigen Fortsätzen. Die Knopperrn besonders aus Ungarn, Dalmatien, der Bukowina und Slawonien wurden wegen ihres Gehaltes an Gerbstoff in der Färberei und zum Gerben gebraucht.
- 8) Maximilian II. Emanuel: 1662—1680 Kf. von Bayern — 1726.
- 9) Saum: Warentransport mit Packpferden.
- 10) Maximilian I.: 1573—1597 Hg. von Bayern — 1623 Kf. — 1651.
- 11) Maria Anna: Erzherzogin, Tochter Ferdinands II., 1610—1665.
- 12) Ferdinand II.: 1578—1619 r.d. K. — 1637.
- 13) Maria Anna: Tochter Hg. Wilhelms V. von Bayern, 1574—1600 verm. — 1616.
- 14) Maria: Tochter Hg. Albrechts V. von Bayern, Gemahlin Ehg. Karls II. von Innerösterreich, 1551—1571 verm. — 1608.
- 15) Angermeier Hanns, Wein- und Gastwirt, heiratete 1605 Barbara Schwaigerin, Gastwirtswitwe aus Kraiburg.
- 16) Abraham Kern d. Ä., Kaufmann und Ratsherr, 1563—1628.
- 17) Karl Albrecht: 1697—1726 Kf. — 1742 r.-d. K. (Karl VII.) — 1745.
- 18) Karl VI.: 1685—1711 r.-d. K. — 1740.
- 19) Wilhelmine Amalie von Braunschweig-Lüneburg: 1673—1699 verm. mit dem nachmaligen r.-d. K. Joseph I. — 1711 verw. — 1742.
- 20) Johann Caldera: Leib- und Hofschiffmeister, Wasserschiffahrtsinspektor, um 1700—1775.

- 21) Ferdinand Hartmann: Bildschnitzer in Wasserburg, Sohn von Adam Hartmann, 1667—1745.
- 22) Franz I.: 1708—1745 r.-d. K. — 1765.
- 23) Maria Theresia: Gemahlin Kaiser Franz' I., 1717—1780.
- 24) Sebastian Sailer: Prämonstratenser, später Pfarrer; Prediger, 1714—1777.
- 25) Ferdinand Maria: 1636—1654 Kf. — 1679.
- 26) Paulus Fuxhofer: Kunsttischler, 1620—1687.
- 27) Adam Hartmann: Bildschnitzer in Wasserburg, Vater von Ferdinand Hartmann, 1638—1693.
- 28) Ferdinand Maria Innozenz: Bruder Karl Albrechts, Gf. von Leuchtenberg, 1699—1738.
- 29) Karl von Burgau: Sohn Ehg. Ferdinands II. von Tirol und der Philippine Welser, Heerführer, 1560—1618.
- 30) Ländhaus: Hafenbehörde.
- 31) Karl V. von Lothringen, kaiserlicher Heerführer, 1643—1690.
- 32) Henriette Adelaide von Savoyen: 1636—1652 verm. — 1676.
- 33) Guardiplatte: Platte mit dem Wachdienst.
- 34) Keller- und Zehrgadendiener: Gaden bedeutet soviel wie Gemach oder Gewölbe, das als Vorratskammer, Kaufladen oder Werkstatt dient. (Nach Schmeller.) Gemeint sind hier Diener im Weinkeller und Speisemagazin.
- 35) Hennenfürkäufer: Hennenaufkäufer.
- 36) Indianhahnen: Truthähne.
- 37) Thurner: Türmer.
- 38) figuriertes Lobamt: levitiertes Lobamt.
- 39) Hippolyt Guarinoni: Haller Stiftsarzt, Architekt und Erbauer der Kirche St. Borromäus des Servitenklosters in Volders. Er war einer der ersten Alpinisten der Ostalpen. 1571—1654.
- 40) Christoph Friedrich Nicolai: Schriftsteller, 1733—1811.
- 41) Abraham a Santa Clara (Johann Ulrich Megerle, Neffe des in Wasserburg am Inn geborenen Komponisten Abraham Megerle): Augustiner-Barfüßer, Hofprediger in Wien, Schriftsteller, 1644—1709.
- 42) Abraham Megerle: Priester und Komponist, 1607—1680.
- 43) Joseph Ritter von Hazzi: Agrarreformer, 1768—1845.
- 44) Johann Adolf von Schultes: Geschichtsschreiber, 1774—1821.
- 45) Johann Georg Riedl, 1801—1876.
- 46) Franz Xaver Anton von Stubenrauch: Hof-, Kammer-, Maut- und Kommerzienrat, 1719—1793.
- 47) Hans (Johann) Rieder: Schiffmeister in Rosenheim, 1633—1715.

- 48) Hufschläge: Zieh- oder Treppelwege; auf ihnen bewegten sich die Pferde des Schiffzugs. Die Bezeichnung „Hufschlag“ kommt von dem Lärm, den das ständige Klappern der Hufe hervorrief.
- 49) Georg Breitenacher: Wasserburger Bierbrauer, 1806—1877.
- 50) Peter Breitenacher, 1792—1871.

Abbildungsnachweis

Vorlagen zu den Seiten 72, 76, 79, 81, 85, 86, 91 und zur Einband-Rückseite im Museum der Stadt Wasserburg.

Die Vorlage zu Seite 73 wurde von A. Sorge, Bauernhausmuseum Amerang, zur Verfügung gestellt. Das Repro von Seite 67 beruht auf einem Original im Museum Mainz.



Innplätte (Modell). Nachbau des Hauszeichens von Josef Axthammer (Fritzn-Sepp), des letzten Schoppers von Wasserburg, ausgeführt von Helmut Hemmer.