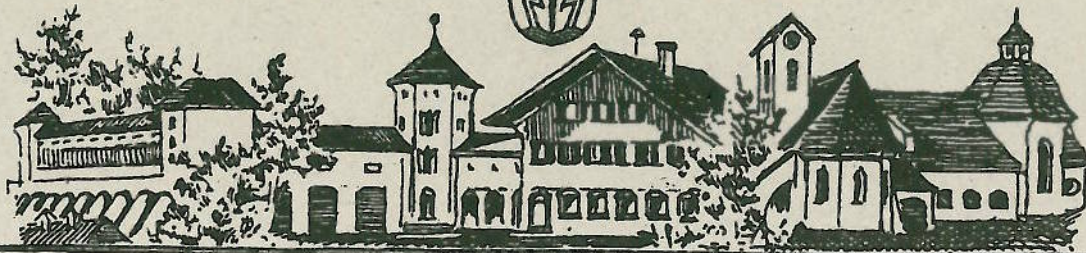


Lokalhistorische
Mitteilungen desHeimatbundes
Töging am Inn

AUS VERGANGENEN ZEITEN

VON SCHIFFMEISTERN, SCHOFFERN UND SCHIFFSKNECHTEN • 2000 JAHRE INN-SCHIFFFAHRT

Fast 2000 Jahre war der Inn der natürliche Verkehrsweg aus Tirol zur Donau, quasi die Fortsetzung der Brenner-Straße und somit kürzeste Verbindung Italiens mit Wien und den anschließenden Donauländern. Sicher wurde der Fluß, wie sein Pendant die Salzach, bereits in vorrömischer Zeit befahren. Später waren es vor allem die »Massengüter« Salz, Getreide oder Wein, die auf dem Wasserweg befördert wurden, die Chroniken erzählen aber auch von Truppen- und Kriegszugbeförderung. Reger Verkehr herrschte also jahrhundertlang auf dem Inn, die Schiffszüge und Tiroler Plätten waren immer ausgelastet mit Güter- wie Personentransport. Freilich ging die Reise, vor allem stromauf, die sog. Bergfahrt, nur langsam vor sich. So dauerte es zum Beispiel von Passau bis Rosenheim drei bis fünf Wochen, bis die Pferde in Flußbett und auf Treidelpfaden, oft die Ufer wechselnd, einen Schiffszug flußaufwärts gezogen hatten. Von Ungarn nach Hall in Tirol dauerte es 13 - 17 Wochen. Flußabwärts ging es schneller, aber die Fahrt war ungleich gefährlicher, wie zahlreiche Unglücke beweisen. Mit der Erfindung der Dampfmaschine änderte sich auch die Inn-Schiffahrt. Vor allem auch als Gegenpol zu den aufkommenden Eisenbahnen war schon 1837 die Donau von Wien bis Regensburg für den Dampfschiffverkehr (Rad-dampfer) erschlossen worden. Auf dem Inn verkehrten vor allem von 1854 bis 1863 die Dampfer der »Inn- und Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft« und der »Schiff-fahrtsgesellschaft Riedl« von Neuötting. Die Eisenbahnen verdrängten mehr und mehr die Schiffe, die noch die Schienen für deren Bau transportiert hatten. Nur noch Haller und Tiroler Plätten mit ihren Zementführen nach Wien führen auf dem Inn. 1873 soll der letzte Inn-Dampfer seine Fahrt eingestellt

haben. Das endgültige Aus für die Inn-Schiffahrt überhaupt kam dann mit dem Bau des Kraftwerkes Töging 1919/24 und seiner nachfolgenden Staustufen.

August Friedrich Neumeyer, Chronist der Inn-Schiffahrt

Der Mühldorfer Heimatpfleger, -forscher und Museumsleiter August Friedrich Neumeyer (1869 - 1941), der Großvater unseres Heimatbundmitgliedes Frau Edeltraut Laucke, hat seinerzeit für das »Heimatarchiv Mühldorf« insgesamt 52 Aktenordner angelegt. Neben diversen Chroniken, wie Post- und Eisenbahngeschichte, zählen darunter der »Mühldorfer Hexenprozeß« von 1749/50 und die »Geschichte der Inn-Schiffahrt« zu seinen bedeutendsten Arbeiten. Neumeyer, ein gebürtiger Münchner (sein Vater war als Archivar, auch unter Präsident Ignaz von Döllinger, Begründer der geordneten Sammlungen der Bayer. Akademie der Wissenschaften!), war 1914 als Bahn-Betriebsinspektor von Miesbach, wo er den »Historischen Verein« und das Heimatmuseum aufgebaut hatte, nach Mühldorf versetzt worden. Hier gründete er 1920 den Heimatbund, dem er ab 1922 zwei Jahrzehnte lang vorstand. Seine Liebe galt vor allem dem Aufbau des Heimatmuseums im Nagelschmied-Turm, dem Vorgänger des heutigen Kreismuseums im Lodronhaus. Kennzeichnend für diesen verdienten Mann auch sein Ende: Bei einer Führung durch »sein« Museum brach er durch eine schadhafte Stelle des Bretterbelages der obersten Plattform, wobei er sich Verletzungen zuzog, von denen er sich nicht mehr erholte. Aus der von August Friedrich Neumeyer in sauberster Sütterlin-Schrift geschriebenen Chronik (170 Blätter; 1936 fertiggestellt) sollen den Lesern des »Stadtblattl« in

zwangloser Folge einige Kapitel »Inn-Schiffahrt« auszugsweise und in etwas überarbeiteter Form nähergebracht werden, heute das Kapitel »Schiffmeister, Schopper, Schiffsknechte«.

Die Schiffmeister

Die Schiffmeister, auch Patrone genannt, waren als Unternehmer und Eigentümer der Schiffzüge sozusagen Großkaufleute. Sie waren höchst angesehene und reiche Bürger, neben den Honoratioren der Bevölkerung die wichtigsten Persönlichkeiten der Innorte. Des öfteren besaßen sie auch kurfürstliche Leibtitel. Es gab sogar erblichen Schiffmeister-Adel, wie das »Erbausfergenamt« [Ferg = Schiffführer], und Schiffherrnrechte als adelige Lehen. Den Schiffmeistern gehörten die Schiffe samt Ausrüstung, das Seilwerk und die Treidelpferde [treideln = Flußaufwärtsziehen der Schiffe]. Ihr beweglicher Besitz machte also ein stattliches Vermögen aus. Die Schiffmeister mußten umsichtige Kauf- und gute Wasserfachleute zugleich sein. Als selbständige Schiffahrtsunternehmer standen sie an der Spitze der »Bruderschaften der Schöffleute« und übten neben ihrem Beruf nicht selten noch einen anderen aus, zumeist als Gastwirt, Weinhändler oder anderes. Schon im 14. Jahrhundert wird in Rosenheim vom sehr wohlhabenden Bürgerstand der Schiffmeister und -bauer berichtet, im Jahr 1705 wird er dort als ranghöchster Stand bezeichnet. 1749 gab es in Rosenheim 15 Schiffmeister, 1766 noch 10, im Jahr 1860 nur noch mehr 2. Wie vermögend dieser Stand war, beweist zum Beispiel die Tatsache, daß während des Bauernaufstandes im 16. Jahrhundert die Mühldorfer Bürger bei den Schiffmeistern von Wasserburg, Kraiburg und Markt Anleihen aufnahmen, um die Hilfstruppen des

Salzburger Erzbischofs bezahlen zu können. In Mühldorf selbst war dazu niemand im Stande gewesen.

Bedeutende Schiffmeister in unserer engeren Heimat

• **Christoph Mayr** von Kraiburg, † 1723, war kurfürstlicher Leibschiffmeister und leitete 1716/18 im Auftrag Max Emanuels große Militärtransporte, sowie Fahrten des Kurfürsten und seiner Söhne zu den Kriegsschauplätzen gegen die Türken.

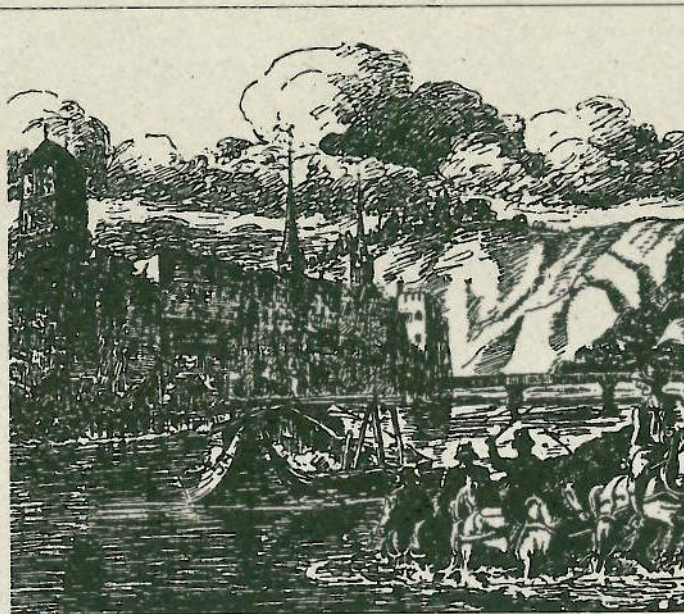
• **Johann Caldera** von Kraiburg war vor seiner Verheiratung mit der Witwe Mayrs (1724) einige Jahre Schiffschreiber in Braunau. Er wurde ebenfalls »Leib- und Hofschiffmeister« und vertrieb vor allem auch Wein. Laut eigener Aussagen von 1760 soll er »18 Schlösser, 37 Klöster, 42 Pfarrhöfe und 68 Weinwirte« mit Oster- und Ungarweinen [Wein aus Österreich und Ungarn] versorgt haben. Wegen seiner treuen Dienste in Kriegs- und Friedenszeiten, die ihn vor allem im Österreichischen Erbfolgekrieg an den Rand des Ruins gebracht hatten, erhielt er vom Kurfürsten 1765 den Titel eines »Inspektor über die Schiffwege im Land« mit einem Jahresgehalt von 300 Gulden. Seine Transportforderungen an Bayern und Frankreich hatten nach Kriegsende im Jahr 1745 die Summe von 76 000 Gulden betragen! Gesehen hat er davon so gut wie nichts, seine Aufopferung fürs Vaterland hat ihn fast an den Bettelstab gebracht. Als »Wasserfahrtsinspektor« befuhr er auch den Inn und spürte die in der Fahrinne liegenden Hindernisse, vor allem die sogenannten »Steinkugeln« [Felsriffe und Steinblöcke] auf. Auch untersuchte er gefährliche Strömungsverhältnisse.

• Die Schiffmeisterfamilie **Riedl**: Von 1774 bis 1835 lebte in Kraiburg

TÖGING - HIER LEBE ICH - HIER KAUFE ICH EIN!

EINGEGANGEN 4. Sep. 1996

Schiffmeister Joseph Riedl. Von seinen vier Söhnen widmeten sich drei dem gleichen Beruf des Vaters: Johann Evangelist (1810 - 1893) in Kraiburg, Joseph (1807 - 1870) in Mühldorf (er besaß dort auch das Gaigl'sche Gasthaus »Schwan«, wo im »Gwöbl« immer die Schiffer saßen) und Johann Georg, der, 1801 geboren, bis 1876 Schiffmeister, zuletzt in Neuötting, war. Ihm gehörten auch drei Dampfschiffe, die Anfang der 2. Hälfte des vorigen Jahrhunderts auf dem Inn verkehrten. Trotzdem die mächtige Konkurrenz der Eisenbahn der Schifffahrt auf dem Inn ein Ende setzte, blieb die Familie Riedl in Neuötting wohlhabend bis zuletzt. Sie war es auch, die als Dank für einen glücklich verlaufenen Schiffszugunfall bei Braunau auf dem Schloßberg von Kraiburg 1838 die weithin sichtbare Votivkapelle St. Georg erbauen ließ. Auch hängt in der Altöttinger Gnadenkapelle ein Votivbild, das an eine Plattenunfall der Riedls 1839 erinnert.



Schiffzug Inn aufwärts

Von Mühldorf, die mit der Inn-schifffahrt zu tun hatten, erscheinen die Namen Aspach, Breitenbacher, Gaigl, Grundner, Mareis, Nagl, Stark, Stöger und Will. Ihr Geschäft wurde seinerzeit allgemein das »Wasserwerk« genannt.

In bescheidenerem Rahmen sind hier in Tögging die Namen der Familien Vogl und Königseder zu nennen. Diese unterhielten ab 1872 einen Pendelfährbetrieb Unterholzhausen - Tögging auf dem Inn. Vor allem die in Teising und Tüßling wohnenden Schichtler von Tögging benutzten diese Fähre, die von 6 Uhr morgens bis eineinhalb Stunden vor Mitternacht verkehrte. Ihr Betrieb ist freilich längst eingestellt.

Die Schopper

Nach den Schiffmeistern waren die Schiffbauer oder Schopper [schoppen = etwas Wulstiges, Weiches zwischen Fugen stecken] die bedeutendsten Leute. Sie normten, bauten und schoppten nach alt überlieferten und behördlichen Vorschriften in jahrhundertalter Tradition und Erfahrung die Schiffe. Ihr Beruf galt in Kriegs- wie in Friedenszeiten als besonders wichtig. Die jungen Schopper waren sogar vom Militärdienst befreit. Die ersten Schopperordnungen gab es schon im 14. Jahrhundert in Laufen. Im Markt Heimatmuseum erinnert die sog. »Schoppertafel« an die einstige Schopperei. Sie war vormals an einer alten Eiche an der Forststraße Markt - Hohenwart angebracht und sagt aus, daß dort einst Plätten und Zillen gezimmert und geschoppt wurden. Der Schoppermeister hatte das Recht, sich die besten Baumstämme, die sich als »Schopperholz« (Schiffbauholz) eigneten, auszusuchen und mit seinem Schlaghammer zu kennzeichnen. Diese waren dann dem Zugriff des Forstmeisters entzogen. Am Inn

gab es viele solcher Schopperstätten, in Stammham zum Beispiel Mitte des vorigen Jahrhunderts deren noch vier. Auf der Burghauser Burg wurden noch bis nach dem 2. Weltkrieg Salzschwemm über der ausgemauerten »Roßschwemm« im äußeren Burghof für Wasserwirtschaftsamt und Nostalgiefahrten gebaut.

Die Schifferknechte

Diese waren von ihrem Naturell und Charakter, ihrer Sprache, Tracht und Gesinnung her ein ganz besonderer Menschenschlag für sich. Gute und schlechte Eigenschaften lagen in ihrer eigenen Art nahe zusammen. Der schwere Beruf mit seinen Besonderheiten machte sie zu einem ausgesprochen eigenen Völklein. Das rauhe, entbehrungsreiche Geschäft - tagsüber am Wasserstrang, nachts in den Flußbauen unter freiem Himmel mit dem »Segerer« [Zecker = Bastasche] oder Sattel als Kopfkissen - forderte viele Opfer, auch an Leben. Ihre Grobheit war sprichwörtlich. »Warn's ned grob, warn's zur Schifffahrt ned taugli«, entschuldigte sogar ein Geistlicher einmal seine schwarzen Schafe. »Schöfflackl« nannten sie die Bürger und Bauern, die ständig mit ihnen in Zwiß lagen. Neben ihrer unbotmäßigen Art wurde vor allem über ihre Tierquälerei, Rücksichtslosigkeit beim Überreiten der Fluren (selten wurde der Leinpfad, der Uferweg, eingehalten!), über ihr übermäßiges Fluchen, Geschrei, Raufen und Prügeln geklagt. Auch die ihnen anvertrauten Güter behandelten sie gelegentlich schlecht. So schreibt Riedl in seinem Tagebuch, daß er einen eigenen Binder für die beschädigten Fässer und Kisten brauche, auch daß die Schifferknechte Löcher in die Weinfässer bohrten und deren Inhalt aussöffen.

Selten wurde etwas für die verdienstlose Zeit zurückgelegt, was vor allem die Frauen büßen mußten: »Deandl, heirat koan Schiffmo'! Du heirat'st in d'Not, hast im Sommer koan Mo' und im Winter koa Brot«, lautete ein altes Schnaderhüpfel. So waren im Winter oft Singen und Musikmachen sowie Schauspielerei gegen Entgelt, aber auch Betteln angesagt. Die »Schöffleut« sollen aber auch ihre guten Seiten gehabt haben: Gut-



Zunftzeichen der Innschiffer.

mütigkeit, Hilfsbereitschaft, Frömmigkeit und Treuherzigkeit, wie Achtung vor dem Alter wurden ihnen nachgesagt. Mancher Schifferknecht brachte es zu einem kleinen Gütl, das dann die Frau betrieb. Schon im Bubenalter wurden die Söhne ans Schiffgeschäft herangeführt. Gewandheit, Entschlossenheit und Mut waren gefragt. So schreibt der junge Dettendorfer von Nußdorf in seinen Erinnerungen: »13 Jahre alt, setzte mich der Vater auf ein Schiff, gab mir einen Sack Kleider und einen Taler in Gold. Ich mußte mit dem Schiffzugreitern mich einschiffen und bis Linz fahren. Es war ein Zug des Georg Riedl. Das war im September 1853. Ich machte einen Schifferfreier bis 1857. Zwanzig Jahre alt, war ich schon Schiffsführer beim Vater.«

In schlechten Zeiten, wenn es weniger zu transportieren gab, durften die Schiffe nicht so schwer beladen werden. So konnten mehr Schiffe

eingesetzt und mehr Schiffeleute beschäftigt werden. Heute würde man solches »Arbeitsbeschaffungsmaßnahme unter sozialem Aspekt« bezeichnen. Streng sah man auf Disziplin und darauf, daß die Schiffeleute in Übung blieben. Dies war auch in der Schifffahrtsordnung geregelt, die auch aus Gründen der Unfallverhütung Trunkenheit mit Entlassung bestrafte. Trotzdem soll dieses Delikt öfters vorgekommen sein, wie zahlreiche Unfälle, so auch der vom 28. Mai 1648, als das Küchenschiff Maximilians I. mit seinem Tafelsilber an der Mühldorfer Innbrücke zerschellte, beweisen. So war es sogar erwünscht, daß die meisten Schifferknechte nicht schwimmen konnten, paßten sie doch deshalb mehr auf! Um »Nauferg« (flußabwärts) bzw. »Hochenaue« (flußaufwärts) zu werden, war eine Prüfung nötig. Jeder mußte von der Pike auf dienen. Ein »Strohbankert«, ein unehelich Geborener, mußte immer ein »Schärer« (Gehilfe, Ruderknecht) bleiben. So streng war damals der Aufstieg auf der sozialen Leiter!

Die Schiffeleute hatten auch ihre eigene Sprache mit vielen Fachausdrücken, eine Art »internationales Kauderwelsch«, entstanden durch die Tatsache, daß sie in vielen Ländern zuhause waren. Sie trugen eine eigene Tracht, mit dem breitrempigen schwarzen Hut, wie ihn der alte Beck von Markt immer aufhatte. Ihre Frömmigkeit war groß, die Heiligen Nepomuk, Nikolaus und Sebastian waren ihre

Schutzpatrone. »Bevor es zum Tagewerk kam, trat die Mannschaft zum Beten an, ebenso schloß sie«, berichtet der Chronist.

Auch an allen gefährlichen Stellen wurden die Heiligen angerufen. Freilich spielte auch der Aberglaube eine große Rolle, der die seltsamsten Auswüchse zeitigte. Über alles liebten sie den Gesang. Leider ist hier nur mehr wenig überliefert.

»Du Herr, fahr uns voran, du bester Steuermann.

Laß uns durch Seichte und Wellen nicht die gebahnten Fahrten fehlen« lautet die Strophe eines Liedes von 1771.

Und etwas weniger fromm hieß es: »Wir fahren auf'm Schiff und trinken Wein.

Für die notigen Bauern und Bürgermuß's Wasser guat sein!«

Treffender kann sich das Standesbewußtsein des Schiffvolkes wohl nicht ausdrücken!

P.V.