

Heimatbund TÖGING

Beiträge zur Heimatgeschichte

HANS NIEDERMEIER

„Und passt's fei auf, dasma koana dasauft“

- Teil 2 -

Gegen eventuellen Sonnenbrand verschmierten wir Nivea, aber auch die geselchte Schwarte fand Liebhaber, und wir merkten, die sonst so blutigierigen Bremsen wollten vielleicht deshalb keinen Stich bei uns machen.

Dann trug uns der Inn dahin, welcher aus dem von Bergen umrahmten Tal ins nun schon breite Voralpenland strömt, noch von keinem Kraftwerk gebremst. So erreichten wir bald den Ort und den Burgberg Neubeuern mit seinem Schloss.

Neubeuern steht als bayerischer Ausgangspunkt der Innschiffahrt, dort bauten findige Schiffsbaumeister die berühmt gewordene „Neubeuern Gams“, welche die „fließende Straße“ bis zur Donau und sogar bis Ungarn befahren hat.

Von dichten Auwäldern begleitet ging es in flotter Fahrt weiter, wir passierten eine alte Holzbrücke mit Gedenkreuz für verunglückte Schiffsleute, näherten uns Rosenheim und landeten dort hinter der Straßenbrücke zu einer ersten Rast.



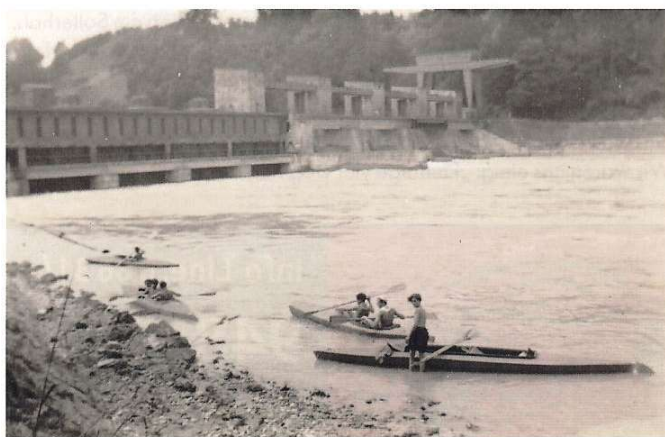
Bei Rosenheim landeten wir hinter der Straßenbrücke zu einer ersten Rast. Im Nu waren wir umringt von einer Schar Buben, welche alles wissen und sehen und am liebsten auch probieren wollten und außerdem bei unserer Brotzeit eifrig mitmachten

Bald nach Rosenheim verwandelte sich der Inn in eine vielarmige Flusswildnis, das Wasser rauschte in der überschwemmten Au, wir machten uns Gedanken über die Zeit vor 100 und mehr Jahren, als auf diesem Flussabschnitt noch von Pferden gezogener Gütertransport herrschte und, wenn auch nur für wenige Jahre, sogar Dampfschiffe bis Rosenheim kamen.

Wir mit unseren SchifferInnen hatten jedenfalls keine Probleme mit der richtigen Fahrinne wie die Steuermänner von damals. Der Stausee des Kraftwerkes Wasserburg bremste allmählich den Inn, also wurden Zwischenspurts eingelegt mit 100 bis 300 Paddelschlägen, wozu auch gesungen wurde oder der Gramola musizierte: Stern von Rio, Tango Marina, Hans Albers sang „La Paloma“, Zarah Leander „Kann denn Lie-

be Sünde sein?“, und zwischendurch lief immer wieder „Valencia“.

Beim Umsetzen der Boote am Kraftwerk vom Ober- ins Unterwasser war für die barfuß laufende Mannschaft ein 300 Meter Hindernislauf zu überwinden, denn dieser Umtragweg war bei allen Kraftwerken meist nur grob gekiest und mit extra „waxen“ Abschnitten garniert. Wir waren zwar mit fast ledernen Fußsohlen ausgestattet, aber „weich gehen“ musste man trotzdem. Auf diesen Wegen bewährte sich der 38 Mark teure Klepper-Bootswagen. Dieses unverwüsthliche Gefährt ist auch heute noch nach fast 70 Jahren intakt wie eh und je.



Beim Kraftwerk Wasserburg mussten die Boote vom Ober- ins Unterwasser umgesetzt werden

Wasserburg, einst der Hafen Münchens, des Hofes, wurde umrundet, die nun folgenden Stauseen Teufelsbruck und Gars verlangten erheblich mehr Paddelinsatz, wozu der Gramola Marschmusik lieferte.

Die Königswarter Eisenbahnbrücke, mit der die Bahnstrecke Mühlldorf-Rosenheim das tief eingeschnittene Inntal überspannt, bot uns ein besonderes Schauspiel, denn mit Donnerrollen fuhr gerade ein von einer keuchenden Dampflokomotive gezogener Güterzug über die imposante Gitterbrücke, welche inzwischen einer modernen Trogbrücke weichen musste.

Kristallklare Quellen liefen über Kiesrutschen und Flinzwände, wir tranken in vollen Zügen dieses Geschenk der Natur.

Unweit des Kraftwerkes Gars wurde unter einer mächtigen Eiche das Nachtlager aufgeschlagen, ein naher Bachlauf sorgte sogleich für Beschäftigung beim Versuch, diesen abzusperrern, wozu viel Sand, aber ebensoviel Ausdauer nötig war. Natürlich endete dieser ereignisreiche Tag am Lagerfeuer, dabei fantasierten wir über die Schiffsleute vor hundert und noch mehr Jahren, wie wohl deren Lagerleben abgelaufen ist. Am Sonntagmorgen wurde schon bald das Lager abgebaut, ein Fußweg führte uns querfeldein nach Au am Inn und weiter bergauf zum Stampfeschlössl, welches wir schon am Vortag vom Boot aus sehen konn-

ten. Dem Anschein nach war das Gebäude herrenlos, und weil die Haustür offen stand, stürmten wir die Festung bis unters Dach, aber da war Vorsicht geboten, nur auf einzeln liegenden Bohlen war es möglich, an die Dachlukken zu kommen. Doch dann hatten wir den Blick, den einst die Raubritter schon hatten auf die große Innschleife, nur war weit und breit kein Handelsschiff zu sehen, welches wert gewesen wäre, die Messer zu wetzen und die Enterhaken bereit zu halten. Also verließen wir diesen Aussichtspunkt, um bald in die Boote zu kommen, denn bis zum heimischen Landeplatz waren noch etwa 40 Kilometer zu fahren.

Nach dem Umsetzen der Boote am Wehr Jettenbach waren wir auf unserer Hausstrecke, wo der Inn durch oft wechselnden Wasserstand die meist verwilderten Ufer immer wieder verändert und den Flussabschnitt bis Mühldorf so abenteuerlich machte. Ich erinnerte mich gut an den September ein Jahr vorher. Ab Jettenbach war das Flussbett nur mehr ein Rinnsal. Also blieb nur ein mehrstündiger Fußmarsch oder der kürzere, aber streng verbotene Weg, der Innkanal. Auf diesem zwischen Betonwänden dahinströmenden Innwasser kamen wir anstandslos bis zu einer guten Landestelle bei der Kanalbrücke Hölzling, hier war unser kleiner Urlaub zu Ende.

Aber an jenem Sonntag, der Inn hatte noch genügend Wasser, suchten wir Sandbänke, Bachmündungen und Altwasserarme auf, bis uns ein aufziehendes Gewitter in die Boote und mit wilden Paddelschlägen dem Endpunkt entgegentrieb. Aber bereits in Mühldorf fuhren wir im Regen und begleitet von Blitz und Donner, weshalb wir schon in Aham an Land gingen, etwa zwei Kilometer vor dem sonstigen Ausstieg am Sollerholz. Barfuss und in Badehose traten wir bei strömendem Regen den Heimweg an, da kam uns die rauschende Dachtraufe von Stadel eines Bauernhofes gerade noch recht, denn „weida wia auf d'Haut geht's ned“ und wasserscheu waren wir sowieso nicht.

Wir waren uns einig: „Pfundige vier Dog hama dalebt“.