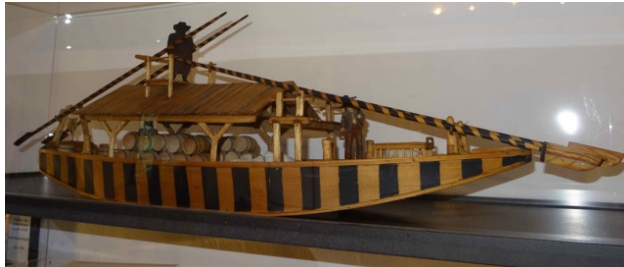


Von Plätten, Zillen und Schoppern

Die Innschifffahrt im Nagelschmiedmuseum Rattenberg



Heute mutet uns die Schiffsform der Plätte, die hier im Nagelschmiedmuseum als Modell zu sehen ist, fremd an. Dass sie vor etwa 500 Jahren zum Alltag im Tiroler Unterinntal gehörte, ist nahezu unbekannt, selbst der Name „Plätte“ ist aus unserem Wortschatz verschwunden. Er rührt von seinem flachen (=platten), kiellosen Boden her,¹ der sich gut für

das Befahren des Inns mit seinen Untiefen und flachen Stellen eignete. Die typische Form der Plätte ist bugseits ein aufgeschwungenes „Gransel“, in der Mitte breit zur Aufnahme von Transportgut und am Heck stumpf abgeschnitten.

Hergestellt wurden die bis zu 25 - 30 m langen und 6 - 8 m breiten Transportschiffe von Schiffsbauern, die auch Schopper genannt wurden. In Tirol waren die Schopperbetriebe vorwiegend am Inn zwischen Rattenberg und Kufstein angesiedelt. Mit ihrem Holzverbrauch standen sie in Konkurrenz zu den Bergwerken, da die Plätten meist für nur eine Naufahrt (flussabwärts) gebaut und am Bestimmungsort als Brennholz verkauft wurden. Hier im Museum kann man anhand eines Dioramas sowie einer Fotodokumentation die Herstellungsweise der Schiffe nachvollziehen.



Der Transport der Waren erfolgte sowohl flussab - als auch aufwärts, wobei beide Richtungen ihre Tücken hatten. Flussabwärts zu fahren war wegen der Strömungen und Schnelligkeit gefährlicher, aber weniger kraftaufwändig. Zur Steuerung der Schiffe dienten meist vier Männer und je zwei lange Ruder vorne und rückwärts, die vom Dach der Plätte aus gelenkt wurden. Mit ihnen konnte 150 - 200 Tonnen Transportgut, meist Wein aus Südtirol, Kupfer, Zement oder auch Militärtransporte (etwa 11.000 Soldaten und 900 Pferde im Jahre 1497) in den Osten verschifft werden. Eine Fahrt von Hall nach Kufstein dauerte 5 Stunden, nach Wien musste man mindestens 6 Tage veranschlagen.²



Flussaufwärts zu fahren bedeutete Kraftaufwendung: am Inn mit seiner starken Strömung war gegen den Strom rudern, segeln oder das Vorwärtstreiben mit langen Stangen nicht möglich, darum wurden hier schon immer Pferde als Zugtiere an Land eingesetzt. So genannte Leutzillen – von Menschenkraft gezogene Schiffe – wie in Passau Anfang des 15. Jh. nachgewiesen, wurden in Tirol nie registriert.³

Da diese Art der Fortbewegung langsam war, bedeutete es auch weniger Gefahren, war aber wesentlich teurer und somit verlangte der Schiffsmeister das 20 - 25 fache einer Talfahrt.

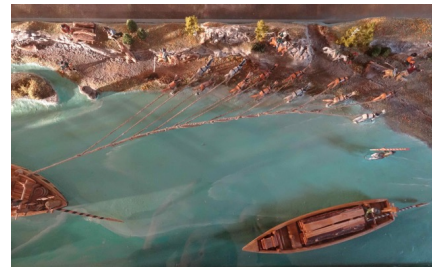
¹ Kreibitz, Manfred: Mit dem Schiffzug unterwegs. In: Mayr, Walter J. (Hg.): Handelsweg Inn. Hall in Tirol-Wasserburg. Kufstein 2009, S. 16-25, hier S 17.

² Plaseller, Fritz: Die tirolische Innschifffahrt. Tiroler Heimat 9/10 (1936/37), S. 62-159, hier S. 138.

³ Kiessling, Rolf: Der Inn als Wasserstraße. Beobachtungen zur Versorgung des Schwazer Bergbaureviere im 15. und 16. Jh. In: Ingenhaeff, Wolfgang/ Bair, Johann (Hgg.): Wasser Fluch und Segen. Bruneck 2004, S. 95-115; hier S. 103.

Ein Schiffszug einer Hohenaufahrt (flussaufwärts) bestand aus zwei bis vier großen, stabilen Frachtschiffen (Klohzillen) und einigen kleineren Nebenschiffen, die alle mit Seilen verbunden waren. Die Zillen unterschieden sich von den Plätten durch ihre massive Bauart, die schlanke Form und den bug- und heckseits aufgeschwungenen Enden.⁴

Die Schiffe waren mit einer Besatzung von bis zu 60 Personen besetzt, von denen jeder genau wusste, was seine Aufgabe war – jedes Schiff hatte Steuermänner, Reiter und Verantwortliche für die Seile. Bis zu 50 Pferde waren nach einem ausgeklügelten System in speziellen Geschirren vor die Seile gespannt und wurden mit Peitschenknall angetrieben. Auf diese Weise konnte man sich sechs Stunden pro Tag fortbewegen, eine Fahrt von Kufstein bis Hall benötigte fünf Tage. Ein kleinerer Schiffszug wird hier im Modell gezeigt.



Dass die Innschiffahrt gerade in Rattenberg präsentiert wird, ist kein Zufall. Hier am Fuße einer mittelalterlichen Burg, an der Engstelle zwischen Felsen und Inn, entstand Rattenberg im Grenzgebiet von Tirol und Bayern. 1393 zur Stadt erhoben, hatte sie das Zoll- und Steuerrecht für die Einhebung von Zöllen zu Land und zu Wasser. Das Niederlagsrecht wurde ihr 1453 verliehen, welches besagte, jedes flussaufwärts fahrende Getreideschiff soll einen Tag im Rattenberger Hafen (Lände) anlegen und seine Waren zum Verkauf anbieten. So war es nicht selten, dass Schiffszüge mit 50 - 60 Leuten und fast ebenso vielen Pferden übernachteten und die kleine Stadt belebten. Die 12 Wirtshäuser, 7 Bäcker und 5 Brauereien fanden ein gutes Auslangen, daneben förderte eine Bannmeile die Ansiedelung von Handwerkern innerhalb der Stadt. So fanden hier je ein Schlosser, Nagelschmied, Hufschmied, Wagner, Seiler, Gerber, Fassbinder aber auch Apotheker, Wachszieher, Bader und viele mehr ihren Lebensunterhalt.⁵



Neben dem Warentransport gab es auch einen Reiseverkehr am Inn, der vor allem flussabwärts eine Zeitersparnis gegenüber dem Landweg bedeutete. Diese Reisevariante nutzten etwa Kaufleute, Diplomaten und Boten, daneben gab es auch reine Vergnügungsfahrten von Herrschern auf ihren Prunkplätten.

Hier im Museum ist die Prunkplätte des Bayerischen Kurfürsten Max Emanuel als Modell zu sehen. Im Original war das Schiff etwa 29 m lang und 3,5 m breit, es war reich bemalt und mit

Wappen, Löwen, Schildern und Säulen verziert. Kleinere Schiffe begleiteten das Hauptschiff, so gab es welche für die Damen, die Offiziere, die Musiker und für die Küche und das Personal.

Insbesondere das Wirtschaftswunder rund um den Bergbau im 16. Jh. und der damit verbundene Zuzug von Menschen sollte den Warenverkehr beleben. Plötzlich mussten für die damalige Zeit unglaubliche Mengen an Getreide, Unschlitt (Rindertalg für die Beleuchtung im Berg), Schlachtvieh und Leder aus dem Osten importiert werden. Wurden in Schwaz um 1427 nur 51 Haushalte gezählt, war der Ort bis zur Mitte des 16. Jh. auf 20.000 BewohnerInnen angewachsen.⁶ Mit dem Niedergang des Bergbaues ab dem 17. Jh. reduzierte sich auch die Innschiffahrt, die Auflassung der Zollstätte 1766 tat ihr Übriges. Das endgültige Ende der Innschiffahrt aber war mit der Eisenbahn gekommen - im Jahre 1858 dampfte die erste Lokomotive durch den Rattenberger Tunnel.

Die neue Präsentation der Innschiffahrt in den Nagelschmiedhäusern ist sehr gut gelungen und wird durch die Modelle eingängig dargestellt.

Welche Bedeutung die Verkehrsader Inn für die Gesellschaft und Wirtschaft tatsächlich hatte und wie sehr sie den Städtebau und das Landschaftsbild prägte, können wir heute nur mehr erahnen.



⁴ Plaseller, Fritz: Die tirolische Innschiffahrt. Tiroler Heimat 9/10 (1936/37), S. 62-159, hier S. 131.

⁵ Altenburger, Winfried: Rattenberg und das mittlere Unterinntal. Eine Region im Wandel der Zeit. Rattenberg 2014, S.18.

⁶ Kiessling, Rolf: Der Inn als Wasserstraße. Beobachtungen zur Versorgung des Schwazer Bergbaureviere im 15. und 16. Jh. In: Ingenhaeff, Wolfgang/ Bair, Johann (Hgg.): Wasser Fluch und Segen. Bruneck 2004, S. 95-115; hier S. 99.

Öffnungszeiten: Mai – Oktober tgl. 9.00 - 18.00 Uhr
Nov – Mitte Jänner 9.30 - 12.00 und 13.00 - 17.00 Uhr
Mitte Jänner – Ende März geschlossen
April 9.00 - 12.00 und 13.00 - 18.00 Uhr
(Sonn- u Feiertag geschlossen, ev. nach Vereinbarung)

Adresse: A-6240 Rattenberg, Südtirolerstraße 33
Tel. +43 (0)5337 67097
Email: egger@krippenfiguren.at

© Land Tirol; Mag. Tanja Beinstingl, Text und Abbildungen

Abbildungen:

- 1 – Tiroler Platte, Modell
- 2 – Modell eines Schopperbetriebes
- 3 – Schiffszug mit 3 größeren und 3 kleineren Schiffen, von Pferden gezogen, Modell
- 4 – Anordnung der Pferde von oben, Modell
- 5 – Modell einer Prunkplatte wie sie um 1670 vom bayer. Kurfürst Max Emanuel verwendet wurde
- 6 – Raum Innschiffahrt