

Der Bau einer Platte 1935 in Wasserburg am Inn

Holk, André van

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Holk, A. v. (1988). Der Bau einer Platte 1935 in Wasserburg am Inn. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 11, 59-72. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52539-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DER BAU EINER PLÄTTE 1935 IN WASSERBURG AM INN

VON ANDRÉ VAN HOLK

Im Jahre 1935 ging der Berichtstatter Kurt Huhle nach Wasserburg, um dort für den »Völkischen Beobachter« in einer Fotoreportage den Bau einer Plätte festzuhalten. Der Artikel erschien erstmals in der Ausgabe 160/161 am 9./10. Juni 1935, und die Bilder wurden im »Wasserburger Anzeiger« vom 14. November desselben Jahres noch einmal verwendet, allerdings mit kürzeren Erklärungen versehen. Die Fotos sind heute im Besitz des Heimatforschers Georg Mayr, der sie mir freundlicherweise zur Verfügung stellte.

Zu jener Zeit wurde Georg Mayr von einem Heimatforscher namens Anton Dampf gebeten, die Fotoserie ausarbeiten zu dürfen, um einen vollständigen Eindruck vom Bau einer Plätte zu bekommen. Die folgenden Ausführungen beruhen auf den erwähnten beiden Zeitungsartikeln sowie auf den Informationen von Herrn Georg Mayr (in Zusammenarbeit mit Professor J. Kirmayer und dem Schiffbauer J. Axthammer).

Die Werft

Die Fotos wurden auf der Werft von Josef Axthammer in Wasserburg aufgenommen. Der Ort, an dem das Schiff gebaut wurde, ist keine Werft im eigentlichen Sinne. Eine Hel-ling fehlt zum Beispiel völlig. Die Schiffe entstanden auf einer mehr oder weniger flachen Wiese, am Nordrand einer durch den Flußverlauf des Inn entstandenen Halbinsel. In Süddeutschland wird so eine Werft »Schopperstatt« oder »Schopperplatz« genannt. »Schoppen« bezeichnet das Abdichten der Nähte zwischen den Brettern eines Schiffes.

Die Schiffe wurden auf quer zur Stromrichtung liegenden vierkantigen Balken errichtet. Die Balken waren 600 x 20 x 20 cm groß und lagen in Schrittabstand voneinander entfernt. Die Gesamtgröße des Arbeitsbodens betrug 20 x 6 m. Vertiefungen im Boden wurden mit Holzpflocken ausgeglichen.

Zur Werft gehörte auch ein Schuppen für Gerät wie Zimmermannsaxt, das wichtigste Werkzeug des Schiffbauers, einige Sägen in verschiedenen Größen und ein breites Zieh-messer. Andere Geräte wie Winden, Handbohrer, Hammer und dergleichen wurden dort wahrscheinlich ebenfalls aufbewahrt. Material und Schiffsteile waren auf der Werft stets vorrätig. Auch Holz und zum Bau benötigte Kleinteile waren vorhanden. Im Geräteschuppen gab es zum Beispiel eine Kiste mit achteckigen Holznägeln. Huhle behauptete, daß diese Nägel an beiden Enden stumpf gewesen seien. Die Fotos zeigen dagegen ein spitz zugeschnittenes Ende. Die Holznägel haben eine Länge von 25 cm und einen Durchmesser von 5 cm. Auch Spanten (süddeutsch: Kipfen oder Kipfern) gab es auf Vorrat. Kipfen wurden aus Fichtenwurzeln hergestellt und vom Schiffbauer selbst im Herbst und im Früh-jahr in Privatwäldern ausgesucht. Die Fichtenwurzeln wurden mit dem Stamm ausgegraben. Der Stamm bildete den liegenden Teil des Spants und die Wurzeln den stehenden.

Die Holznägel und Kipfen wurden auf einer Werkbank, die mit einem Fuß bedient werden konnte, eingeklemmt und dann bearbeitet (Abb. 1 und 2). Auf der Werft wurden ausgesuchte Planken gelagert, die astfrei sein mußten und wahrscheinlich zugeschnitten

geliefert wurden. Auch Moos zum Abdichten der Nähte gab es vorrätig. Es wurde von Frauen mit eisernen Rechen aus sumpfigen Wiesen herausgeharkt. Moos, das dort wächst, hat, im Gegensatz zu Waldmoos, ein besonders starkes Saugvermögen. Bevor man es verwenden konnte, mußte es erst drei Jahre auf dem Dachboden lagern, bis es völlig ausgetrocknet war.

Der Bau

Bevor ich auf den Bau des Schiffes im einzelnen zu sprechen komme, möchte ich die Schiffbauer vorstellen, die auf den Fotos zu sehen sind:

Der Besitzer der Werft war Josef Axthammer, genannt »Fritzensepp«. Er erlernte das Handwerk bei seinem Vater, der Maurerpolier war. Vom neuzeitlichen Schiffbau verstand »Fritzensepp« nichts und wollte damals auch nichts davon wissen. Er baute nach der Art seiner Väter, eine Tradition, die möglicherweise einige Jahrhunderte zurückzuverfolgen ist.

Korbinian Schwarzenbock (Abb. 3) war Schiffbauer in Thausan, Kajetan Irleitner (Abb. 6) Schiffbauer in Neuötting. Es ist leider nicht bekannt, ob die drei Schiffbauer neben diesem einen Projekt öfter zusammengearbeitet haben. Es ist aber in Anbetracht eines Rückgangs im Holzschiffbau möglich, daß sie sich zusammentaten.

Der eigentliche Bau des Schiffes verlief wie folgt:

Zuerst wurden Boden und Seiten ausgelegt. Sie bestanden aus 18 m langen und 3,5 cm starken Brettern. Mit Eisenklammern wurden die Bretter zusammengehalten (Abb. 3 und 4). Auf einigen Fotos sieht es so aus, als ob die Bretter nicht gerade wären. Es ist nicht eindeutig klar, wie sie einander angepaßt wurden. Möglicherweise wurde eine Technik benutzt, die an der Donau heute noch von dem Schiffbauer Georg Kainz in Niederalteich teilweise angewandt wird. Zuerst wurden die Längsseiten der Planken mit einem Beil bearbeitet, um eine grobe Paßform zu erhalten. Danach wurden die Planken fest miteinander verheftet und die Nähte durchgesägt. Eine genaue Paßform war somit gewährleistet.

Danach wurden Länge und Breite des Schiffes sowie die Form der Seiten festgelegt. Die Schiffsform wurde mit Hilfe einer 6 m langen flexiblen Latte bestimmt und mit einem Blau- stift vorgezeichnet. Mit einem Beil wurde dann die richtige Form herausgehackt (Abb. 3). Danach wurden die äußeren Planken mit einer Schräge versehen, die als Kalfatnaht (süd- deutsch: Irsenfuge) diente (Abb. 5). Die einzelnen Planken eines Ganges stießen stumpf ohne eine Überlappung aneinander.

Wahrscheinlich wurden die eisernen Klammern danach weggenommen, vielleicht, um auch an der Außenseite der Planken Kalfatnähte zu ermöglichen. Mit Hilfe von Winden wurden die Planken dann so dicht wie möglich gegeneinandergedrückt und die Eisenklam- mern zeitweise durch Balken ersetzt, um die Planken beieinanderzuhalten (Abb. 6 und 7).

Anschließend wurden Boden und Seiten mit Hilfe von Winden zueinandergebogen (Abb. 8). Nachdem die Seiten weit genug gebogen waren, wurden sie mit Eisennägeln am Boden befestigt. Der Vorderstevan bestand aus zwei massiven Klötzen (süddeutsch: Gransen oder Gransl; Abb. 9). Auch den Hinterstevan bildet ein schwerer, horizontal auf- liegender Klotz (süddeutsch: Stuir; Abb. 10). Boden und Seiten wurden ohne Hilfe von Feuer oder Dampf in Form gebracht, d.h. sie wurden kalt gebogen. Das übliche Material war wahrscheinlich Fichte, ein Holz, das ohne Erwärmen oder Dämpfen geformt werden kann. Für »Gransen« und »Stuir« hat man dagegen wohl Hartholz genommen.

Aus dem dargestellten Bauablauf wird deutlich, daß das Boot in der sogenannten Scha- lenbauweise konstruiert war. Dabei führt man zuerst den Bootskörper aus und fügt erst anschließend das Spantgerüst ein.

Noch bevor die Spanten eingesetzt wurden, dichtete man die Nähte zwischen Boden und Seiten mit Moos ab. Darüber wurden dünne Leisten mit eisernen Krampen befestigt.

Ober- und Unterkante der horizontalen Spantteile wurden mit einem Zieheisen abgeflacht. Anschließend wurden die Spanten lose im Schiff ausgelegt (Abb. 11). Die schweren Spanten reservierte man (Abb. 12) für das vordere Drittel des Schiffes. Huhle zufolge setzte man die schweren Spanten vorn ein, um dem Fahrzeug mehr Widerstand gegen den Wellengang zu geben. Da die Aufbiegung vorn das Holz nicht unbeträchtlich unter Spannung setzt, war eine solch spezielle Versteifung sinnvoll. Zudem war der Bugbereich bei einem eventuellen Auflaufen auf eine Kiesbank – ein alltägliches Ereignis auf der Donau und ihren Nebenflüssen – besonderen Belastungen ausgesetzt.

Die Spanten wurden mittels Holzdübeln mit dem Boden verbunden. Leider fehlt ein Foto, das das Bohren der Dübellöcher zeigt. Die Holzdübel wurden von der Innenseite des Fahrzeugs aus eingeschlagen (Abb. 13). Anschließend wurden die außen überstehenden Dübelspitzen mit einem Beil aufgespalten. In den Spalt wurde ein Keil, ein pyramidenförmiges Holzstückchen, geschlagen (Abb. 14–16). Hiermit wurden die Dübel, die Planke und Spant verbunden, endgültig festgedrückt. Weil die Holzdübel in etwa konisch zulaufen, klemmen sie sich innen beim Einsetzen besonders leicht fest.

Wie die Verbindung zwischen den aufrechten Teilen der Spanten und den Bordwänden aussah, wird auf den Fotos nicht deutlich. Möglicherweise wurden Eisennägel verwendet.

Nachdem die Spanten befestigt waren, wurden im Bug ein Querbalken (süddeutsch: Schwing), eine Ducht (süddeutsch: Granselbrücke?) und ein Poller (süddeutsch: Stiefel?) angebracht. Auf Abbildung 19 sieht man, daß der Querbalken die Außenhaut der Bordwand durchsticht. Sägemehl und Späne, die beim Bohren der Dübellöcher entstanden, wurden beseitigt, um das vorzeitige Faulen des Holzes zu vermeiden (Abb. 17).

War das Fahrzeug soweit fertig, begann man mit dem Kalfatern (süddeutsch: Schoppen) der Nähte zwischen den Planken. Auf einigen Fotos sieht man deutlich, wie breit die Kalfatnähte sind (Abb. 16, 18, 19). Mit einem hölzernen sichelförmigen Werkzeug wurde jede Naht mit Moos (süddeutsch: Miast) zugestopft (Abb. 18). Mit einem stumpfen Kalfatholz (süddeutsch: Schöppel) und einem Hammer wurde das Moos fester in die Naht gedrückt (Abb. 19). Zuletzt wurde dann eine Holzleiste (süddeutsch: Zain) vorgesetzt und mit eisernen Krampen befestigt. Sie diente dazu, das Moos an Ort und Stelle zu halten (Abb. 20). Die Leisten wurden mit einem Messer aus massivem Holz geschnitten (Abb. 21).

Nun konnte das Schiff zu Wasser gelassen werden. Es wurde unter Zuhilfenahme von Hebewinden über zwei Balken zum Fluß hinabgeschoben (Abb. 22–23).

Auf den letzten beiden Fotos sind noch einige Konstruktionsdetails zu sehen, die bislang noch nicht beschrieben wurden (Abb. 22–23). An der Innenseite der Bordwand über und oberhalb der Spantköpfe war ein Binnenbord angebracht. An den Seiten ist fast über die ganze Länge eine Scheuerleiste gezogen. Ob solche Scheuerleisten auch unter dem Boden angebracht waren, ist nirgends zu sehen. In den Klotz im Achterschiff war ein Rundholz eingesetzt, an dem das Steuerruder befestigt werden konnte.

Abschließend sei folgendes bemerkt:

Das auf den Fotos abgebildete Fahrzeug hatte ein Fassungsvermögen von 500 Zentnern; das entspricht einer Tonnage von ca. 25 Tonnen. Die Bauzeit solcher Schiffe betrug 18 Tage.

Das Schiff diente für die Fahrt zwischen den Innufnern, mit anderen Worten, als eine Art Fähre. Die eigentliche Innschiffahrt bestand damals schon nicht mehr.

Bei der Bauweise des Fahrzeugs fallen der Gebrauch von Naturspanten und Holzdübeln auf. Der Grund für beides liegt darin, daß man die Verwendung von Eisenteilen weitmöglichst vermeiden wollte. Ein Spant, der aus Wrangen und zwei Auflagern besteht, bedarf nämlich der Verbindung durch Eisenwinkel. Im gegenwärtigen Holzschiffbau im Strom-

gebiet der Donau ist die zuletzt beschriebene Technik die übliche. Hinsichtlich der Benutzung von Holzdübeln bringt der Schiffbauer Axthammer als zusätzliches Argument, daß Holzdübel nicht rosten und beim Aussetzen des Fahrzeugs ins Wasser die Dübellöcher besser abdichten.

Die Dicht-Technik der Nähte zwischen den Planken mit Hilfe von Moos, Leiste und Krampen geht auf das Mittelalter zurück und ist nicht beschränkt auf das Einzugsgebiet der Donau. Das zeigen der Befund der Bremer Hansekogge und zahlreiche Schiffsfunde in den IJsselmeerpolders der Niederlande.

Wie ausführlich und informativ eine Fotoreportage wie diese auch sein mag, so bleibt sie doch eine statische Momentaufnahme, die das dynamische Element einer »lebendigen Tradition« vermissen läßt.

Aus dem Niederländischen übersetzt von Nicola Borger-Keweloh und J. Walbeck.



Abb. 1 Mit dem Ziehmesser werden die Holznägel zugeschnitten.



Abb. 2 *Der Schiffbauer Josef Axthammer beim Abflachen der Spanten.*



Abb. 3 *Der Boden ist ausgelegt und wird zugebaut. Eisenklammern halten die Planken vorübergehend zusammen.*



Abb. 4 Die oberste Seitenplanke am Bug (süddeutsch: Gransenblatt) wird angepaßt.



Abb. 5 Aushauen der Kalfatnaht (süddeutsch: Irsenfuge).

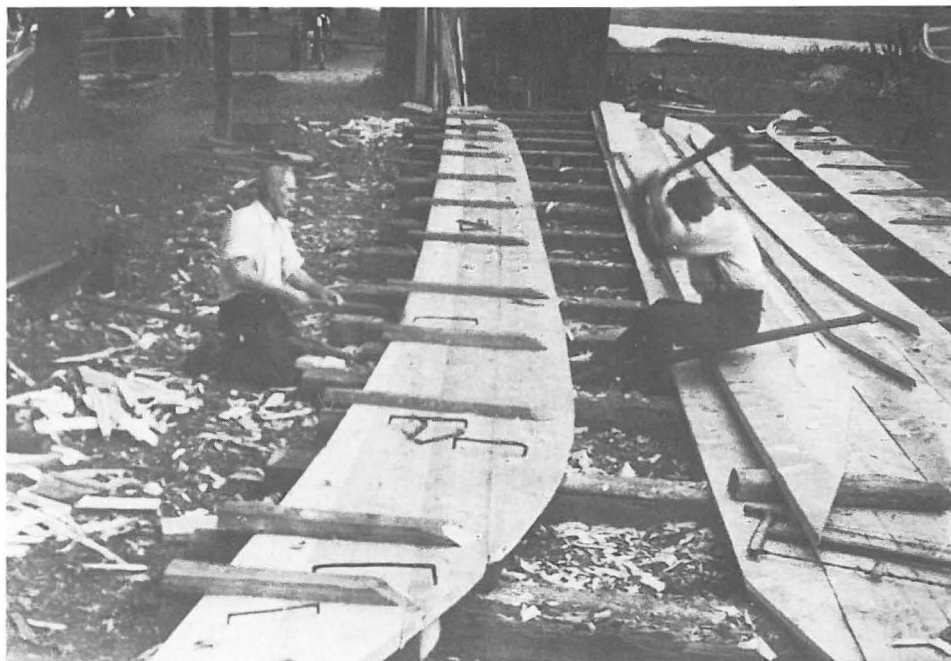


Abb. 6 *Auflanger ersetzen die provisorischen Eisenklammern und halten die Bordwand zusammen.*

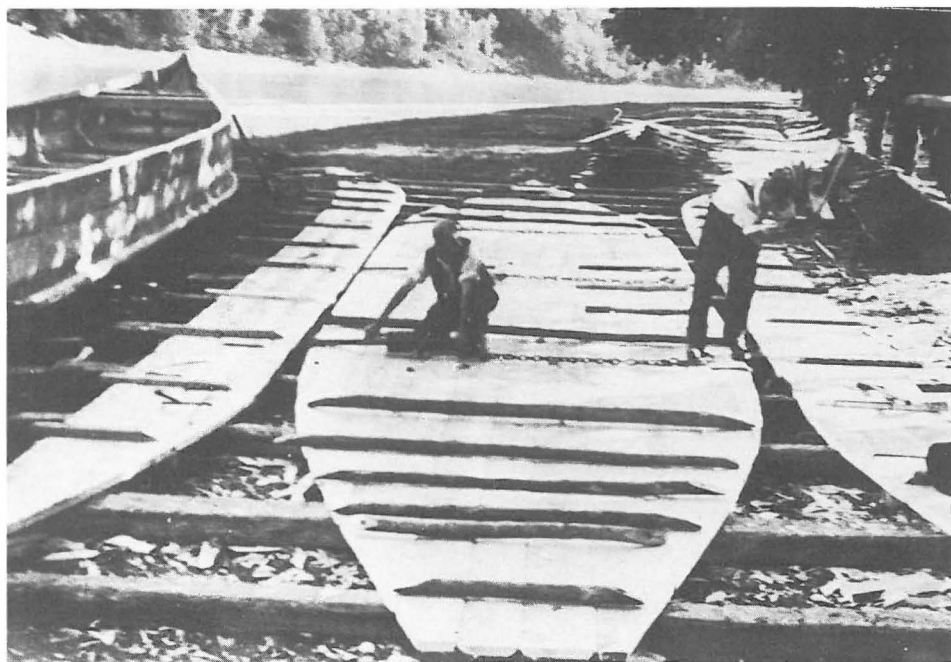


Abb. 7 *Die Bodenplanken werden endgültig zusammengezogen und mit Balken verbunden.*



Abb. 8 *Boden und Seiten werden mit der Winde zueinandergebogen.*



Abb. 9 *Blick auf den Bugklotz (süddeutsch: Gransen). Der Schiffbauer schlägt das Firmenzeichen ein.*

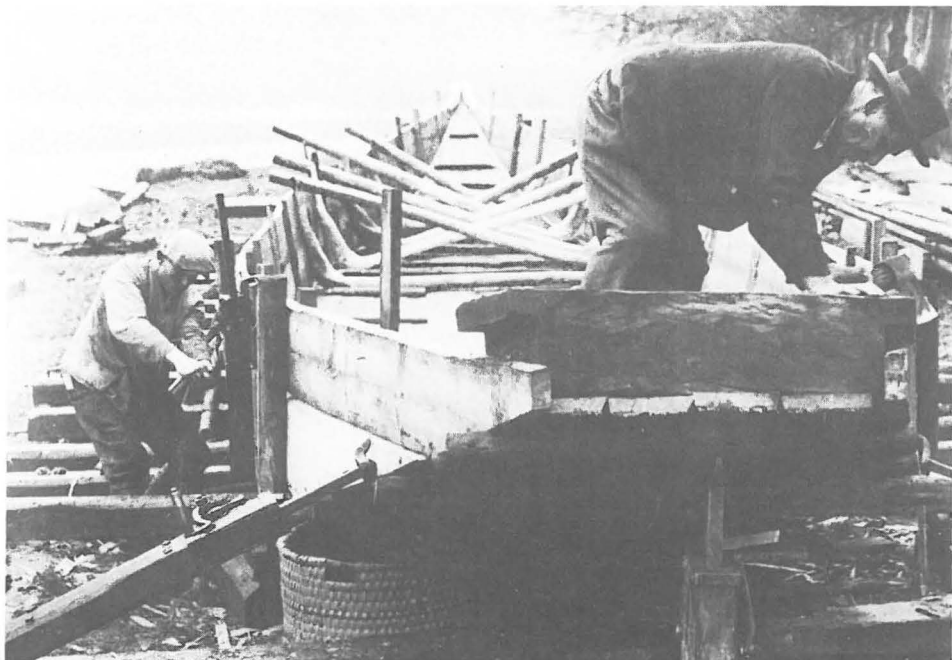


Abb. 10 Einpassen des Heckklotzes (süddeutsch: hinten ganz machen).

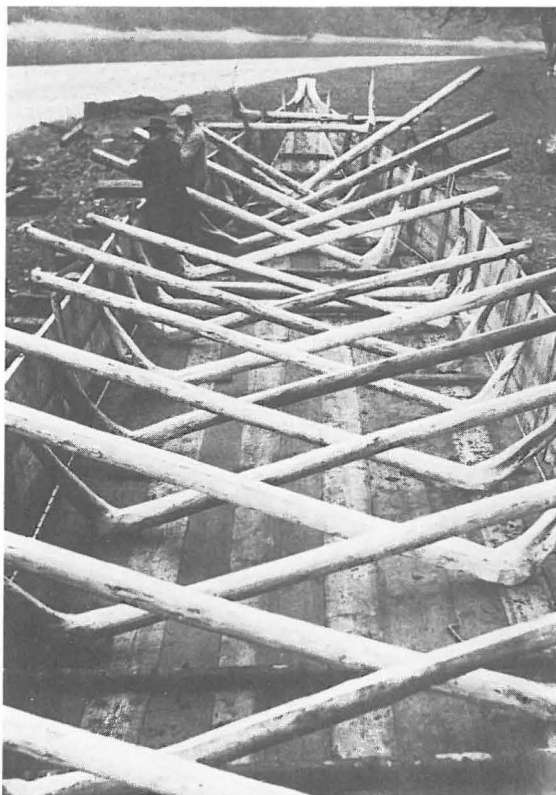


Abb. 11 Die Spanten (süddeutsch: Kipfen) werden verteilt.



Abb. 12 *Der Bootsbauer sucht die passenden Spanten aus.*



Abb. 13 *Mit Holznägeln werden die Spanten befestigt.*

Abb. 14 *Mit dem Beil werden
die Holznägel aufgespalten.*



Abb. 15 *Die Holznägel werden
verkeilt.*



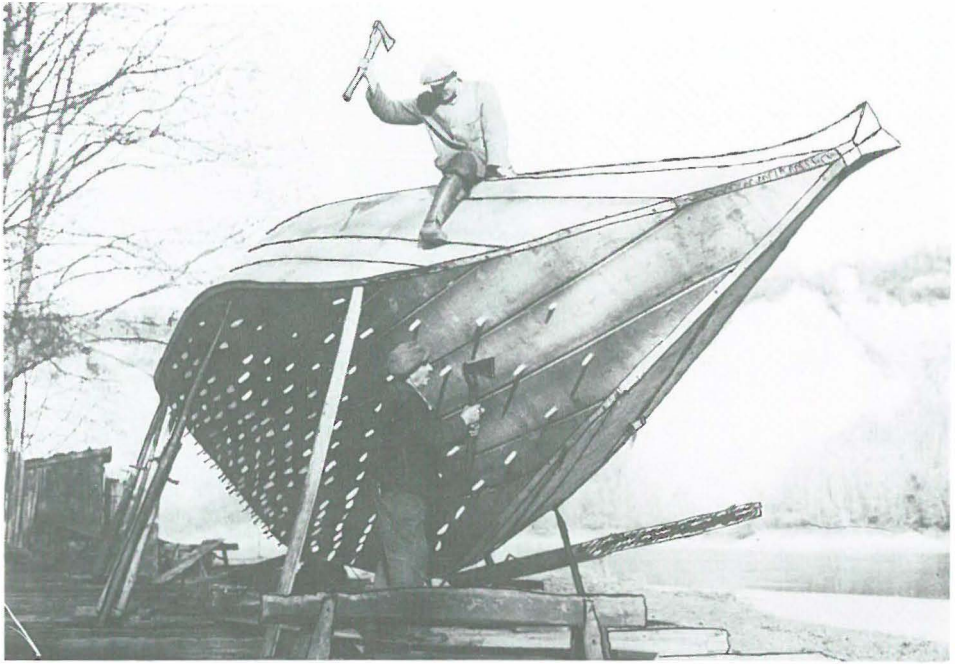


Abb. 16 Die Holznägel werden abgeschlagen.

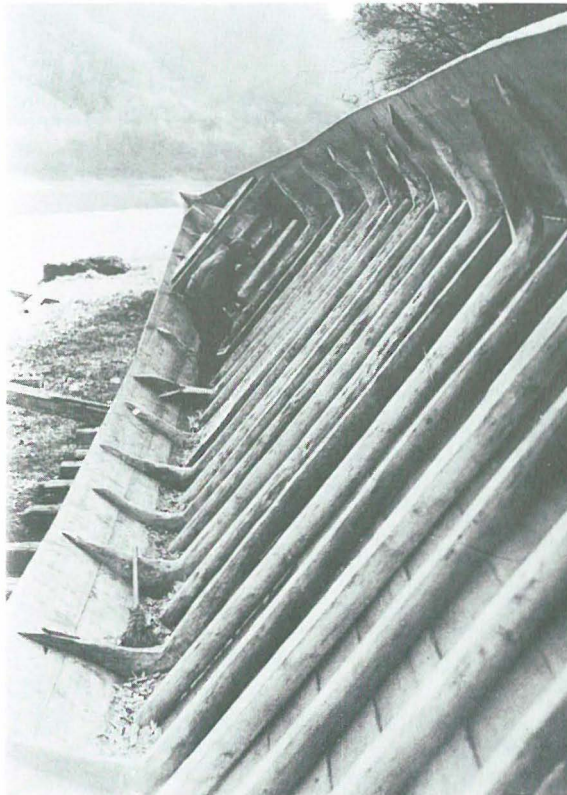


Abb. 17 Säubern der Platte.



Abb. 18 Als Dichtung wird Moos (süddeutsch: Mias) in die Kalfatnähte gepreßt.



Abb. 19 Kalfaten (süddeutsch: schoppen) mit Hilfe eines hölzernen sichelförmigen Werkzeugs (rechts) und mit Kalfatholz (süddeutsch: Schöppel) und Hammer (links).



Abb. 20 Die Kalfatnaht wird mit einer Leiste (süddeutsch: Zain) abgedeckt.

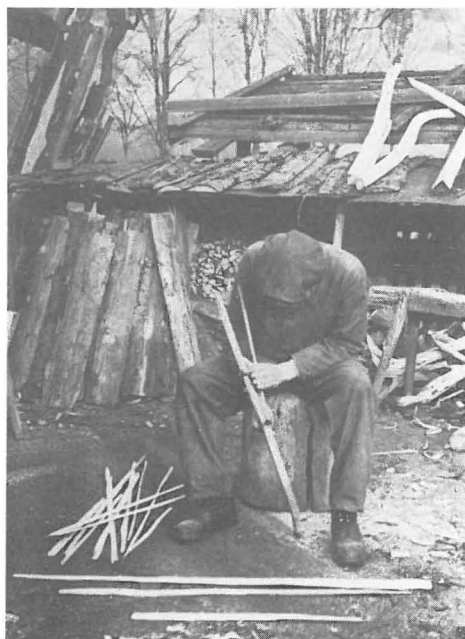


Abb. 21 Die Abdeckleiste wird zuge-schnitten.

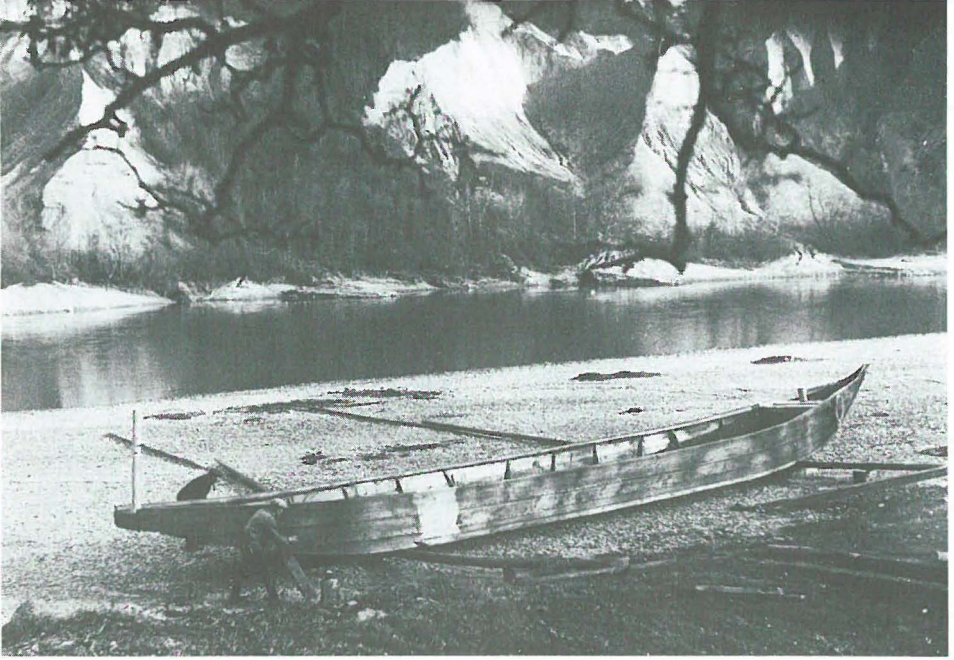


Abb. 22 *Das Schiff wird zu Wasser gelassen.*

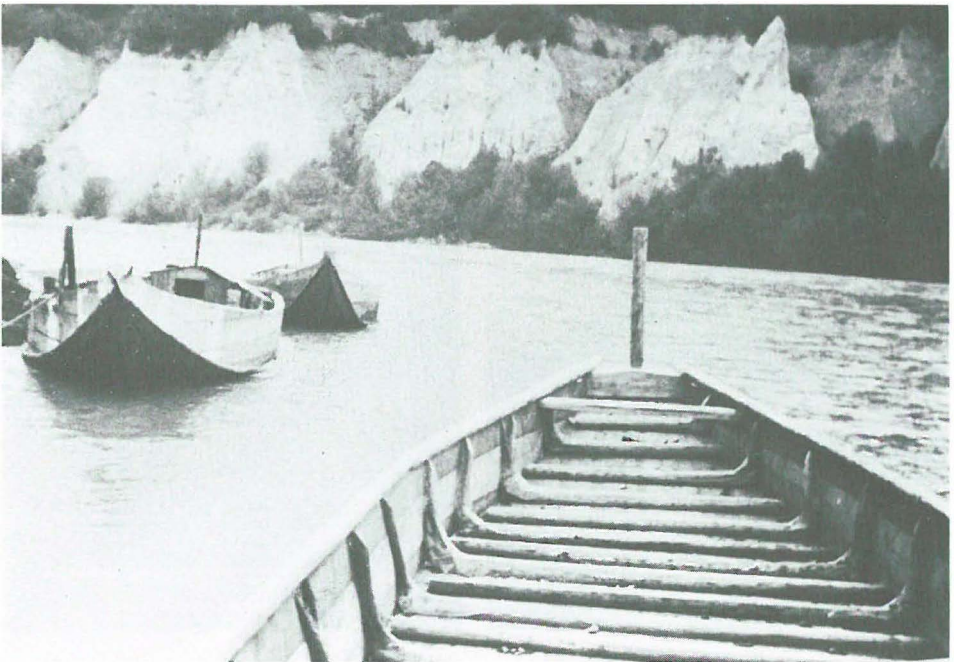


Abb. 23 *Das Schiff schwimmt.*