

Mit sechs PS von der Bina nach Bozen

Ohne Pferde wäre die Hafnerware kaum in Oberpfalz bis nach Südtirol gekommen

Im Jahr 1791 unternimmt der Hafner Anton Maister aus Geisberg im Binatal eine Reise "ins Tyroll". Was heute ein touristisches Erlebnis sein könnte, um landschaftlichen Schönheiten oder kulinarischen Spezialitäten in Nord- oder Südtirol zu genießen, ist für den niederbayerischen Handwerksmeister ein strapaziöses Unternehmen und ein gefährliches dazu. Doch er muss den weiten Weg auf sich nehmen; denn die zur damaligen Zeit auf dem Kröning und an der Bina produzierten Massen von Keramikgeschirr sind in der engeren Heimat nicht abzusetzen. Weil die Ware wegen ihrer hohen Qualität stark nachgefragt wird, ist es für die Hafner ein Leichtes, sie in dem weiten Gebiet von der Oberpfalz bis Südtirol, von Augsburg bis Linz zu verkaufen. Die Schwierigkeit besteht nur darin, das Geschirr zum Endverbraucher zu bringen, der es in der Regel auf einem der zahlreichen Märkte einkauft. Hier beginnt für die weit über hundert Werkstätten, in denen von früh bis spät die Drehscheiben in Betrieb sind, das Problem: Der erste Eisenbahnzug wird erst im

Modell des Geschirrtransportwagens ("Kreizenwagen") des Geschirrfahrers Wimmer von Dirnaich mit Wegweiser "Nach Reichenhall", Mitte 19. Jahrhundert.
(Foto: Archiv Heimatmuseum Vilsbiburg)



Jahr 1835 auf die Schienen gesetzt und der für Lastkraftwagen nutzbare Dieselmotor rund 60 Jahre später erfunden.

Anton Maister will höchstwahrscheinlich zu einem der zahlreichen Märkte nach Innsbruck, Bozen oder Meran. Weil er, wie fast alle Hafner auf dem Kröning und an der Bina, nur eine kleine Landwirtschaft nebenher betreibt und nicht über ausreichend Zugtiere verfügt, wird also ein Transporteur benachrichtigt, dass wieder eine Fuhre Hafnerware beisammen ist. Vielleicht handelt es sich um den Geschirrfahrer Wimmer aus Dirnaich. Der hat das geeignete Fahrzeug, wesentlich stabiler gebaut als ein normaler Heuwagen und ausreichend viele Zugtiere. Für die weite Reise "ins Tyroll", die vielleicht sogar über den Brenner geht, spannt man sechs Pferde vor den Kreizenwagen. Das Gefährt hat seinen Namen von den großen, aus Weidenruten geflochtenen korbähnlichen Einsätzen, in die der Meister mit seinen Gesellen das empfindliche Geschirr sorgfältig in Stroh verpackt. Die zwei bis drei Kreizen werden abschließend mit "feichtenen Stauern", also Fichtenzweigen sowie mit einer Plane abgedeckt und mit Seilen festgezurr.

Ein Hafner in Nöten



So wie hier um 1880 auf Finowkanal in Brandenburg könnte sich das Treideln mit Pferden auch auf dem Inn abgespielt haben. (Foto gemeinfrei lizenziert auf Wikimedia)

So ausgerüstet tritt Anton Maister mit seinem Pferdegespann die Reise in den Süden an. Irgendwo am Inn, vermutlich in Mühldorf oder Kraiburg verlädt man das schwere Fahrzeug auf ein Schiff. An allen Flüssen ist es damals üblich, die Wasserfahrzeuge gegen den Strom von Pferden fortbewegen zu lassen. Dazu sind beiderseits der Ufer so genannte Treidelpfade oder Treppelwege angelegt. In der Gegenrichtung lässt man die Schiffe, wie noch heute die Flöße auf der Isar, mit der Strömung treiben. Dass wir heute von diesen Vorgängen so genau wissen, ist alten Aufzeichnungen der Wallfahrtskirche Angerbach zu verdanken. Der Hafner verlobt sich nämlich der dortigen Gottesmutter, als er auf dem Inn in eine bedrohliche Situation gerät. Irgendwie läuft das Schiff aus dem Ruder, dasselbe trifft Anton Maister und katapultiert ihn in den Fluss. "Es war keine menschliche Hilfe mehr vorhanden und jedermann glaubte, er werde vom Schiff zerquetscht oder doch ganz gewiß ertrinken", berichtet das Mirakelbuch weiter. Wie durch ein Wunder wird der Keramikmeister jedoch gerettet und stiftet in Angerbach ein Englamt. Einige Jahre zuvor hätte Anton Maister am österreichischen Inn die Pferde noch schonen können. In den habsburgischen Erblanden schafft nämlich der Reformkaiser Josef II. 1783 die Todesstrafe ab. Die Delinquenten werden stattdessen zum Ziehen von Schiffen verurteilt. Für drei Viertel der Sträflinge ist dies jedoch nur ein kurzer Aufschub: Die Strapazen der Schwerstarbeit führen meist schon nach kurzer Zeit zum Tod.

Professionelle Geschirrfahrer

Durch die zahlreichen Reisen der Hafner auf dem Kröning und an der Bina zu den Märkten entsteht schon bald der Bedarf nach Transportdienstleistungen. Diese werden von größeren Bauern, die keine Hafnerei betreiben, übernommen. Einige von ihnen sind Veit Huepaur, Bauer von Helmstorf, der Kürmayer-Bauer von Höhenberg, Mathias Tradtschmidt zu Reichlkofen, der so genannte Eberl von Zeiling, der Schickerbauer von Jesendorf, der Veitlbauer von Dechantsreit und der Anderlbauer von Kleinbettenrain und der bereits genannte Wimmer von Dirnaich. Ganz sicher gibt es noch etliche weitere Spediteure, fallen doch Ende des 18. Jahrhunderts zu den Münchner Dulden regelmäßig mehr als 40 Kröninger Hafner in die Haupt- und Residenzstadt ein, was die dort ansässigen Keramikwerkstätten in arge Existenzangst versetzt.

So beschwerlich und riskant die weiten Fahrten mit Pferd und Wagen auch sind, gibt es doch in der Blütezeit des Kröninger Hafnerhandwerks viele Menschen, denen diese Art von Transport als paradiesisch vorkommen würde: Gemeint sind Geschirrhändler, die ihre Karren, beladen mit Hafnerware, und ihrem gesamten Hausrat über weite Strecken durch die Lande ziehen. Aber das ist schon wieder eine andere Geschichte.

Peter Barteit, Kreisheimatpfleger und Vorsitzender des Heimatvereins Vilsbiburg

Quellen:

Grasmann Lambert: Die Hafner auf dem Kröning und an der Bina, Straubing 2010.

Grasmann Lambert u.a.: Handel mit Hafnergeschirr aus dem Kröning und von der Bina - Von der Oberpfalz bis Südtirol, von Augsburg bis Linz, Vilsbiburg 2014.