

Der Salzburger Bote.

Eine Gestalt aus unserem Volke.

Von Karl Adrian.

Es gab einmal eine Zeit, in der das Bild auf der Landstraße bunter und mannigfaltiger aussah als heute. Neben dem leichten Lohnfuhrwerke fuhr die gelbe Postkutsche, neben dem knarrenden Bauernwagen rollte der schwerbepackte Frachtwagen des Boten. Vereinzelt sah man wohl auch einen stolzen Reiter und nicht vergessen sollen jene Gestalten sein, die einst die Straßen belebten, aber heute zum großen Teil aus dem Straßenbilde verschwunden sind, so der Besenbinder und der Pfannenflicker, der Scherenschleifer und der Stellmacher, ferner Musikanten, Gaukler, Drehorgelmänner, Bärenreiber, Zirkusleute, Affenbesitzer, Mausfallenhändler, nicht zuletzt der lustige Bruder Straubinger und der Bettler, „dem zum Messer nichts als der Braten fehlt“, wie es in einem alten Vagantenspruche heißt.

Niemand hat dieses Treiben besser gezeichnet als Anastasius Grün in den Worten:

Und rings auf allen Straßen
Lebend'ges, heit'res Drängen.
Da stäubt's von flinken Reitern,
Die rasch zum Ziele sprengen.
Da knarrt des Fuhrmanns Achse,
Von Fracht des Segens schwer,
Und Wanderer wallen singend
Die sich're Bahn einher.

Unverkennbar hat die Entwicklung des modernen Verkehrswesen einen teils umgestaltenden, teils hemmenden Einfluß auf das Bild der Straße genommen. Das Fahrrad ist uns ein schon gewohnter Anblick, dagegen tragen das Motorrad und der Kraftwagen gründlich dazu bei, alle Poesie der Landstraße zu vernichten.

Ein Verkehrsmittel aber belebt noch immer in verhältnismäßig großer Anzahl die Straßen in der Umgebung Salzburgs, das Botenfuhrwerk. Vor dem Kriege verkehrten noch allwöchentlich mehr als 70 Boten in Salzburg, und zwar verteilten sich diese auf den Flachgau mit 37, auf Oberösterreich mit 29, auf den Halleiner Bezirk und das Gebirge mit 6 (Abtenau, Unken, Golling, Lofer,

Hallein, Oberalm), auf Bayern mit 2 (Berchtesgaden, Reichenhall) Teilnehmer.

Fragen wir uns, was mögen wohl die Ursachen sein, daß sich dieses Verkehrsmittel, trotz des übermächtigen Wettbewerbes durch die Eisenbahn, bis in unsere Tage erhalten konnte, so dürfte die Antwort in folgenden Gründen zu suchen sein.

Zunächst ist der Bote eine altüberkommene Einrichtung, von der man sich ohne zwingenden Grund nicht leicht trennt. Dadurch ferner, daß er meist Örtlichkeiten verbindet, die abseits von der eigentlichen Verkehrslinie liegen, wird er zur Notwendigkeit. Weiter entfallen bei ihm alle die Formalitäten, welche der Post- und Bahnverkehr erfordern, zudem ist der Frachtlohn meist ein geringerer als der Tarif der vorgenannten Institute, endlich übernimmt der Bote auch Vertrauensangelegenheiten und Besorgungen, die man den ersteren niemals zumuten könnte. Dazu kommt noch die Bequemlichkeit, daß er an der Straße bei jedem Häuschen hält, aus dem ihm ein Auftrag zuteil wird.

Die von den Boten am meisten befahrene Straße ist jene von Salzburg über Bergheim, Anthering nach Weitwörth, von wo sich die Strecke über Nußdorf abzweigt, ferner ihre weitere Fortsetzung nach Oberndorf mit der Teilung einerseits über Lamprechtshausen, Eggelsberg, Handenberg nach Braunau, anderseits über Ostermiething, Tarsdorf, Ach ebenfalls nach der genannten Stadt, wobei zahlreiche Nebenstrecken die Verbindung dieser beiden Hauptlinien miteinander herstellen. Auf diesen Straßen verkehren die Boten von: Ach, Eggelsberg, Feldkirchen, Franking, Geretsberg, St. Georgen, Gundertshausen, Haigermoos, Hart, Hochburg, Holzhausen, Ibm, Kirchberg, Lamprechtshausen, Michelbeuern, Moosdorf, Nußdorf, Oberndorf, Ostermiething, St. Pantaleon, Pischelsdorf, St. Radegund, Tarsdorf, Wildshut u. and.

Wer in der Sommerszeit an einem Donnerstag, so zwischen 3 und 4 Uhr, in Gmachls Gastgarten in Bergheim weilt, hat Gelegenheit ein interessantes, lebhaftes Treiben beobachten zu können, denn um diese Zeit treffen die meisten der vorgenannten Boten dort ein, um eine kurze Rast zu halten.

Unter den Gestalten des Volkes kann der Bote ähnlich wie der Schiffer, Jäger und Bergmann als individuelle Type angesehen werden. Sein Beruf, seine Tradition, die eigentümlichen Beziehungen zu seinen Mitmenschen, die althergebrachten Formen seines Handwerkes bringen es mit sich, daß sich in seiner Lebensführung gewisse eigenartige Züge entwickelt haben.

Begleiten wir nun einen Boten auf seiner Fahrt und wählen wir uns für diesen Zweck einen der entferntesten aus, nämlich jenen von Hochburg.*)

*) Die meisten Daten der nun folgenden Ausführungen wurden dem Verfasser vom Herrn Oberlehrer Pointner in Hochburg zur Verfügung gestellt, wofür ihm an dieser Stelle der beste Dank gesagt sei.



Botenausfahrt aus Bergheim.

Aus dem Innviertel, insbesondere aus dem oberen Braunauer Bezirke, richtet sich der Botenzug in den meisten Fällen nach Salzburg. Von Hochburg fahren die Boten gewöhnlich am Mittwoch jeder Woche frühmorgens um 4 Uhr ab. Auf der Hörndlerbeziehungswise Salzburger Straße wird am ersten Tage die Fahrt bis Anthering fortgesetzt und nur durch die Rasten unterbrochen.

In Dipoltsdorf, wo ein eigenes „Wasserschaffl“ steht, werden die Pferde getränkt. In Eching kommen die Pferde zur Fütterung in den Stall, indessen ist es 12 Uhr geworden und der Bote verzehrt sein Mittagmahl. Nach entsprechender Stärkung wird weiter gefahren bis Oberndorf. In diesem Ort entwickelt sich ein lebhafter Handel, dort wird die Leinwand zum Färber, das Unschlitt zum Seifensieder u. dgl. abgeladen. Vom Bauernbräu in Oberndorf, dem gewöhnlichen Boten-Einkehrgasthaus, wird nach dreistündiger Mittagsrast die Fahrt nach Weitwörth fortgesetzt. Die „Brotzeit“ ist herangerückt und man hält wieder Rast. Bei der Rückfahrt wird in Weitwörth gewässert, ausgenommen in der Schußzeit; da man nämlich in den gleichen Schaffeln auch das Wild ausweidete, nahmen die Pferde das Wasser nicht an. Als man einst noch über den alten Fürweg fuhr, benötigte man von hier weg eine Vorspann von zwei bis vier Pferden. In Acharting steht das „Wasserhäusl“ mit zwei Wasserschaffeln zum Tränken, hiefür zahlt man für das Paar Pferde 8 Heller. Damit erhitzte Pferde nicht zu gierig trinken können, wirft man ihnen Heu ins Wasser und bißt sie nicht aus (bißt = abzäumen). Darauf ist eine raschere Fahrt erforderlich, um Erkältungen vorzubeugen. Gegen 7 Uhr abends kommen die Botenleute aus allen Richtungen des Wildshuter Bezirkes in Anthering an, wo übernachtet wird. Aber nicht bloß beim Voglwirt in Anthering stellen 15 bis 20 Boten ein, sondern ebensoviele beim Gmachl in Bergheim.

Der Fuhrmann muß so „auffahren“, daß er nicht „verfahren“ werde, d. h. er muß am nächsten Tage ohne durch einen anderen Wagen gehindert zu werden, wegfahren können. Die Pferde werden ausgespannt und in den Stall in die bestimmten Stände gebracht. Findet die Fahrt bei Regen statt, so daß die Pferde naß sind, so werden sie vom „Hausl“ mit kurzem Stroh abgerieben und mit langem Stroh und darauf lagernde Decken zugedeckt. So können sie ausdünsten, das ihnen aufgesteckte Heu wird vor der Fütterung gefressen.

In Gastzimmer eingetreten, entledigen sich die Boten zunächst der Stiefel und ziehen Holzschuhe an. Die Stiefel werden in der großen Küche getrocknet und am nächsten Morgen von der „Kuchlin“ gereinigt und geschmiert, wofür sie für das Paar zehn Heller erhält.

An dem Fuhrleutetisch, unter ihrem Schilde, setzen sie sich zum Abendessen nieder, das aus Suppe, Braten und Zuspeise besteht. Sie essen gut, daher heißt der Tag ihrer Ankunft auch allge-

mein der „Bratltag“ und die Botenwagen werden von den Bauern die „Bratlwägen“ genannt.

Nach dem Essen gehen die Fuhrleute in den Stall und halten Nachschau bei ihren Pferden, die vom Hausl und dessen Stellvertreter, „Vizi“ betitelt, gefüttert werden. Kurze Zeit verweilen sie dort und sitzen auf Futterkrippen, Bänken und Futtersäcken herum, sie erzählen dabei wichtige Vorkommnisse von der Fahrt oder necken einander.

Hernach versammeln sie sich wieder im Gastzimmer und unterhalten sich meist mit Karten- oder Würfelspiel; in früheren Zeiten wurde oft die ganze Nacht hindurch sehr teuer gespielt. Auch die bekannten Drischlegspiele wie: Esel, wer reit'?, Mühl-fahren, Pantoffelsuchen, Baumpfälzen und andere werden aufgeführt. Im Fasching wagt man manchmal ein Tänzchen, wobei ein Bote mit der Mundharmonika, dem bekannten „Fotzhobel“, aufspielt.

Der Hausl und der Vizi bringen jetzt die Roßdecken herein und jeder Fuhrmann läßt sie aus seinem Krüge trinken, er „bring'ts ihnen“.

In der Fuhrleutstuben wurde bereits das Stroh zum Nachtlager auf den Boden geworfen. Die Sitzpolster dienen als „Kopfhaupten“, das Leibl (die Weste) mit der Geldtasche, in der oft bedeutende Beträge verwahrt werden, wird unter den Kopfpolster geschoben. Ohne sich auszuziehen, legen sie sich nebeneinander zur Ruhe und decken sich mit der Pferddecke zu.

Beim Gmachl in Bergheim*) sind die Boten in eigenen Botenkammern untergebracht. Die Verheirateten, wenn das Weib auch mit ist, haben dann ihre besonderen Schlafräume.

Anderntags früh ruft der Hausl in die Stube: „Guatn Morgn! — Auf, in Gottsnam!“ Darauf fragt man zunächst nach dem Wetter, denn das spielt im Botenleben die Hauptrolle. Die Fuhrleute erheben sich, für jeden Mann steht ein Krug mit Wasser zum Waschen bereit. Sie gehen hinaus, nehmen den Mund voll mit Wasser, lassen es in die hohl gehaltenen Hände und waschen sich. Waschschüssel, Seife u. dgl. sind für den Fuhrmann Luxusgegenstände. An der Säule in der Mitte der Stube hängen „rupferne“ Handtücher, woran sie sich abtrocknen, auch liegen eine Anzahl Kämmе zur allgemeinen Benützung bereit. Nachdem in die Stiefel ein „Schübel“ Stroh eingeschnitten wurde, werden sie angezogen. Die Suppe wird rasch eingenommen, da jeder eilt, so schnell als möglich die Stadt zu erreichen. Gehen dem Boten die Händler entgegen, so bedeutet dies einen guten Tag, das gleiche ist der Fall, wenn beide Pferde gleichzeitig strahlen. Die Fahrt bis zur Schranne wird selten unterbrochen.

Hier angekommen, achtet der Bote, wieder seinen Platz zu erhalten durch ein für den Handel vorteilhaftes „Anfahren“. Steht

*) Nach Mitteilung des Herrn Lehrers L. Kainzner in Bergheim.

der Wagen nach Wunsch, so werden die Pferde ausgespannt und in die Stadt getrieben. Die Zahl der Botengasthäuser in der Stadt beträgt vierzehn, am meisten sind davon besucht der „Weisse Adler“ von 17, „Gabler“ von 11, „Höllbräu“ von 9 und „Schwarzes Rößl“ von 8 Boten. Übrigens nicht alle Boten laden in der Schranne auf und ab, viele besorgen das bei ihrem Einkehrgasthaus.

Sobald alle Waren, die der Bote aus Salzburg mitnehmen will, gut verpackt sind, wird die Plache geschlossen. Der Fuhrmann nimmt das Mittagsmahl ein und nach diesem wird „In Gottsnam“ abgefahren.

Jene Boten, die zur richtigen Zeit nicht fertig werden, heißen „Hänger“. Hat einer Wagen und Geschirr minderwertiger Qualität, so ist er ein „Haderer“ oder „Fretter“. Verpackt er schlecht, daß er Waren verliert, so ist er ein „Bandler“, während er als „Schlamperer“ betrachtet wird, wenn er sich um die ihm übertragenen Bestellungen wenig kümmert. Kann er auf dem Wege nicht mehr weiter, so ist er „stecken“ oder „hängen“ geblieben.

Auf den Gruß „Grüaß Gott“ erwidert der Fuhrmann „Grüaß di a Gott!“ In Salzburg ist das „Guten Tag“ üblicher, dies beantwortet er mit „Guatn Heunt, hab ma zwee guat Tag!“

Auf der Heimfahrt von Salzburg wird zur Brotzeit in Bergheim gerastet, ferner auch in Anthering und Weitwörth; in Oberndorf wird dann beim Bauernbräu übernachtet. Wenn der Wagen hält, darf nicht eingeschleift werden, weil sonst die Feder beschädigt würde, in dem Falle muß ein unterlegter Stein den gleichen Dienst tun. —

Das Leben und Treiben beim Übernachten ist ganz ähnlich dem vorher bei der Hinfahrt geschilderten. Von Oberndorf weg schlagen die Boten verschiedene Wege ein, die einen fahren über Lamprechtshausen, die anderen über Wildshut. Abgefahren wird im Sommer um 4 Uhr, im Winter um 5 Uhr. Vorspannen sind notwendig am Gastag bei Oberndorf, weiters in Volleinzellsberg und endlich zwischen St. Georgen und Wildshut. Das Frühstück nehmen die Fuhrleute erst in Wildshut ein.

Während der Fahrt werden die bestellten Waren abgeladen. Endlich erreicht der Bote das Wirtshaus „Hörndl“, dort verbringt er seine Mittagszeit. Nach der Ankunft in Hochburg, ungefähr um 3 Uhr nachmittags, werden die Pferde in den Stall gebracht, hierauf erfolgt das Abladen und die Zuführung der Waren an die Besteller.

Die Güter, die der Bote auf seiner Fahrt in die Stadt liefert, unterscheiden sich wesentlich von jenen des umgekehrten Weges. In die Stadt werden gefahren: Getreide, Stroh, Heu, Butter, Schmalz, Eier, Geflügel, frisches und gedörrtes Obst. Diese Gegenstände sind teils bestellt, teils sind sie zum freihändigen Verkauf bestimmt. Außerdem führt er leere Bier-, Wein- und Petroleumfässer mit, ferner Rohhäute, Binderholz und Wanderkasten und Koffer der Dienstboten. Nicht unerwähnt mag bleiben, daß er häu-

fig eine Anzahl Sparkassabücher bei sich hat, um entweder oft ansehnliche Beträge einzulegen oder zu beheben.

Sind seine Geschäfte auf der Schranne beendet, so werden die verschiedenen Aufträge von Seite der Krämer des Heimatdorfes und der an der Straße gelegenen Orte erledigt. Beim Abschließen eines Handels ist der Bote sehr vorsichtig, er behält den Kauf-



Botenmarkt bei der Schranne.

preis bei sich, weil er fürchtet, von seinesgleichen überlistet zu werden. Aus der Stadt bringt er mit: Bier, Wein, Schnaps, Öle, große Mengen von Zucker, Mehl, Petroleum, alle möglichen Speze- rei-, sowie Tuch- und Wirkwaren, Kisten, Selchfleisch und Würste, verschiedene Käse, Brot und andere Lebensmittel. Auch besorgt er für die Ortstrafikanten das Tabakfassen bei der Haupttrafik in Salzburg.

Um ein konkretes Beispiel für die bunte Mannigfaltigkeit, die das Innere eines Botenwagens in sich birgt, zu bringen, wollen wir

sehen, was der beim „Mödlhamer“ einstellende Unkener Bote am 21. März 1913 alles mitnahm. Zunächst erblicken wir vier Faß Bier, eine Kiste Sodawasser, 30 Säcke mit Kartoffeln, Mehl, Brot, Zwiebeln, ferner Röhren für Gas- und Wasserleitung, ein Schaff Kraut, lackierte Eisenbänder, eine Kiste Eisenwaren, eine Kiste Feigenkaffee, fünf große Korbflaschen, Stab- und Bandeisen, kupferne Bettfedern, Seegras, ein Bündel Reisstrohbesen, einen Kübel mit Kunstfett, einen Korb mit Fischen, eine Rolle Dachpappe, einen Automatik-Reifen und zahllose Schachteln und Pakete.

In früheren Zeiten hatte der Oberndorfer Bote ab Bahnhof Salzburg noch eine besondere Fracht. Er übernahm dort das zurückgekommene Schiffgeschirr, bestehend aus Hanf- und Drahtseilen, Haken, Sößen, Rudern, Fleischkübeln und leeren Bierfässern. Diese Dinge wurden von den Oberndorfer Schiffen auf ihren Schiffen stromabwärts mitgenommen und nach der Ankunft in Linz, Krems, Wien oder gar Budapest wieder durch die Bahn zur abermaligen Benützung nach Oberndorf zurückgesandt.

Jeder tüchtige Bote packt sich wohl den Wagen selbst, um die Fracht vor Schaden oder Bruch zu bewahren. Er verteilt nach der Schwere das Frachtgut und erleichtert sich dadurch nicht nur die Fahrt, sondern schont dabei auch das Pferdmaterial.

Gegen Mittag werden die verschiedensten Artikel zum Wagen gebracht und zunächst um diesen gelagert, um sie dann vorteilhaft zu verpacken. Auf den Bodenladen wird Eisen gelegt, sollte es aber während der Fahrt abgeladen werden müssen, so wird es an der Außenseite des Wagens angehängt. Auf das Eisen wird Stroh aufgelegt, auf dieses kommen Waren, die in Säcken verpackt sind, wie Mehl, Grieß, Salz u. dgl.

Diese werden mit Packfetzen dick zugedeckt, damit Kisten daraufgestellt werden können. Ware, die in Papierpaketen gebracht wird, wickelt man in Packtücher und legt sie entweder in Kisten oder auf geeignete Plätze.

Petroleumfässer erfordern eine besondere Vorsicht, insbesondere dürfen sie nicht zu nahe den Lebensmitteln untergebracht werden.

Besonders gebrechliche Sachen, Flaschen verschiedenen Inhaltes, wie Öle, Essig, scharf riechende Flüssigkeiten, werden stets in der unter dem Botenwagen an Ketten hängenden „Hutsch“ oder „Schutz“ verladen.

Die Kärntner Reichsstraße war vor Eröffnung der Eisenbahn von Botenfuhrwerken sehr belebt. Im Schoberschen Gasthause in Morzg*) (heute Müller) kehrten in den Sechzigerjahren die Boten von Hallein, Golling, Abtenau, Werfen, Hüttau, Radstadt, St. Johann, Goldegg, Rauris, Schwarzach, Gastein, St. Michael i. L. und Tamsweg ein, sechs von diesen Fuhren vierspännig, der Radstädter sogar sechsspännig.

*) Nach Mitteilung des Herrn Leopold Brandauer.

Aus dem Vorland und dem Innviertel kamen die Boten von Michaelbeuern, Mattighofen und Mauerkirchen, diese fuhren Getreide ins Gebirge. Sie brachten von Tirol her schöne Seidentüchel und die Mailänder Strohüte der damaligen Flachgauer Tracht.

In besonderen Einkehrghasthäusern, wo die Fuhrleute stets übernachteten und sehr gut zechten, blieben sie zu Weihnachten ein paar Tage und bekamen von den Wirtsleuten je einen großen Klotzenstrutzen, der in ein wertvolles, rotes, mit gelben Blumen gezieres Seidentüchel eingewickelt war.

In aller Frühe kamen die Botenwagen angefahren. „Muatter, auf in Gott's Nam'! Was ist's aft nacha!“ Das war ihr Gruß. Jeder nahm beim Eintritt und Austritt aus der Gaststube seinen Weihbrunn. Eine große Schale Kaffee, von den vielen schon am Abend vorher vorbereiteten Schalen, wurde aus dem Ofenrohr des Gastzimmers einem jeden vorgestellt. Indessen besorgten der Wirt und Hausknecht draußen das „Wassern“ der Rosse. Es gab nicht lange Zeit zum Erzählen oder Singen. Hie und da wurde Wein getrunken, Bier wenig, unbedingt nötig aber war jedesmal als Beschluß der Zeche „ein Glaserl Schnaps“.

Mit einem „Hü Buam!“ und Peitschengeknalle ging es wieder dahin.

Von den sogenannten „Katschtalern“, die von St. Michael im Lungau gekommen sein sollen, war leider durch mündliche Überlieferung nicht mehr viel zu erfahren. Im Winter kamen sie mit 20 Ochsespannen hintereinander dahergezogen, an jedem Schlitten war ein Ochse vorgespannt. Der Fuhrmann hatte einen langen „Stecken“ mit einer Eisenspitze, damit lenkte er sein Gefährte. Sie brachten italienische Waren und nahmen heimische Produkte als Rückfracht. Die meisten Waren, besonders Säcke voll Weinbeeren und Boxhörndl, wurden in Nonntal beim Kastentock abgeladen und dort aufgeschüttet. Sie stellten beim Nonntalerwirte ein und ihre Rosse und Ochsen „wasserten“ sich in dem damals noch sehr breiten Hellbrunnerbache selbst.

Betrachten wir nun die Dreiheit der Landstraße: Fuhrmann, Wagen und Roß etwas näher, so werden wir manche Einzelheiten daran entdecken, die uns bisher unbekannt waren.

Gemächlich schreitet der Lenker des Wagens neben demselben her, nähert sich sein Gefährt dem Einkehrghasthause, so kündigt er seine Ankunft durch Schnalzen an und in vergangener Zeit wußte mancher durch Triller- und Tanzschnalzer eine besondere Fertigkeit zu zeigen. Der Fuhrmann trägt heute selten mehr eine rein bäuerliche Tracht, sondern meist ein Gemisch von ländlichen und städtischen Kleidungsstücken. Vor Jahren war es anders, da gab es noch eine eigene Fuhrmannstracht. Der Träger dieser hatte den weiten, blauen Fuhrmannskittel, dessen schmaler Brustsaum in schön geschwungenen Linien mit weißem oder rotem Zwirn ausgenäht war. Die bauschigen Ärmel schlossen

sich hemdartig an die Handgelenke. Die Beine steckten in kalbledernen Bundhosen, deren Nähte silberschimmernd gewichst waren, daher hieß sie allgemein die „Gewichste“. Im Sommer trug man weiße Strümpfe und Halbschuhe, im Winter wurden letztere durch hohe Stiefel und Schafwollstrümpfe ersetzt. Diese reichten über die Hälfte des Oberschenkels und waren am oberen Ende mit eingestrickten roten oder grünen Reifen geschmückt. Der Hut des Boten war der übliche Vorlands- oder Innviertler Hut, mit niederem Gupf, schwarz, seidenglänzend und schmaler Krempe. Mit Vorliebe trugen sie darauf eine natürliche oder künstliche rote Nelke. Der Plachenwagen^{*)} des Boten ist ein Fuhrwerk, das in seiner Zusammensetzung manche Besonderheiten aufweist. Die Deichsel ist durch Deichselarme mit den Gestellarmen verbunden. Die Teile des Vordergestells sind: die Achse und der Achsenstock, die Gestellarme mit dem Reibscheid, unter diesem befindet sich der Schleifraum mit den Schleifstöckeln. Die Schleife besteht aus Schleifenträger, Werfel mit Messinggriff, der „Schneck“ oder Wurm, Triangel und Schleifstangen.

Auf den Gestellarmen ruht das „Schallbrett“, auf diesem der vordere Kipfstock mit den Kipfen und dem Reibnagel. Am Vordergestell hängt durch die Langwied der Hinterwagen. Dieser hat die Achse mit dem Achsenstock durch den Hobel mit der Langwied verbunden. Auf dem Hobel sitzt der hintere Kipfstock mit den Kipfen.

Die Teile des Rades heißen: der Radhaufen mit der Büchse, die Speichen (Setspeichen), Felgen, Reifen oder Aufzug.

Das Rad muß richtig stehen, nicht zu gerade und nicht zu schief. Geht der Wagen rückwärts zu hoch, so „grabt“ er, geht er zu tief, so bewegt er sich zu schwer.

Die Leitern sind aus Eschenholz und ausgebogen. Die Schwebstangen sind mit Stroh eingeflochten, mit Kopfketten an den „Leischen“ gehalten und durch Sprengketten zusammengehängt. An den Leiterbäumen hängen die Sperrketten. Zwischen den Leitern liegt auf den Kipfstöcken der Bodenladen, auf welchen die „Kraixen“ kommen. Durch die „Klampfen“ an den Leiterbäumen werden die Reifen aus Birkenholz gesteckt und über diese wird die Leinwandplache ausgebreitet. Vorne am Wagen war die „Steign“. Zum Wagen gehören noch: Winde, Hutsch, Schellhammer, Laternkorb, Radschuh, Eiswuzl und Eisweg, Landzug, d. i. die Kette an der Seite des Wagens hängend, Vorreitkette und Mitterscheid (Vorsetzl). Rückwärts am Wagen ist der sogenannte „Hund“ eingehängt, eine starke Stange, die in eine eiserne Gabel endigt. Beim Bergauffahren wird sie losgehakt und streift lose den Weg. Bleibt der Wagen plötzlich stehen, so bohrt sie sich in

*) Herr Wagnermeister Renn hatte die Güte, diesen Abschnitt auf seine Richtigkeit durchzusehen, wofür ihm der Verfasser seinen Dank ausspricht.

den Boden ein und verspreizt ihn, daß er nicht zurückrutschen kann. Sehr häufig ist der Wagen schön blau angestrichen.

Früher waren die Boten gewohnt, auf dem Sitzbrett links seitwärts am Wagen zu sitzen, nach neuester Vorschrift ist ihnen dies nicht mehr gestattet, jetzt haben sie ihren Sitzplatz vorne im Wagen auf der großen Eiertruhe. Hier bedienen sie sich zum Einschleifen des sogenannten „Faulenzers“. Es ist dies ein ungefähr meterlanger Gabelstock aus Haselnuß, dessen beide Enden durch Draht verbunden sind.

In vergangenen Zeiten, wo das Papiergeld weniger häufig war und dessen Stelle das klingende Silber, bestehend in Doppelgulden, Vereins- und Kronentalern, vertrat, benützte man die Fuhrmannskasse. Das waren zumeist runde, krugförmige oder faßartige, eiserne Geldbüchsen mit runden durch ein kunstvolles Schloß schließbaren Deckeln. Man soll diese Kassen auch „Waldfaß“ genannt haben. Am Wagen hingen sie neben dem Reibnagel unter der Deichsel mit dicker Kette und zwei Schließbändern befestigt. Man erzählt sich: Einmal fand ein Fuhrmann diesen Platz für sein vieles Geld zu wenig sichtbar. Er befestigte einen Sack mit lauter neuen Zwanzigern an einer „Kipfe“ des Wagens. Der Sack hatte sich aber bald durchgerieben und die neuen Zwanziger waren auf der Straße von Nonntal bis Morzgg angesät. Die Leute sollen von den Feldern herzu gelaufen sein, um die Zwanziger zu suchen.

Dem Pferdeggeschirr^{*)} wird eine besondere Sorgfalt gewidmet, denn es soll in Anbetracht der starken Benützung nicht nur dauerhaft und aus gutem Material sein, sondern in manchen Fällen auch durch den ihm eigenen Schmuck das Wohlgefallen des Beschauers erregen. Das an der Deichsel links gehende Pferd heißt Sattelpferd, der „Sattlige“, das rechts Handpferd „der Handige“, das dritte vorn der „Spitzer“, die Vorspann nennt der Bote „Vorreit“. Das Geschirr hat entweder den leichten Spitzkummet oder den schweren, schwäbischen Kummet. Dieser ist verziert mit Messingrosen, Ringen und Nägeln. Der Sattelkummet trägt einen Messingkamm, Zügel, Messingsteßel mit Biß, das Leitseil aus Hanf oder Leder, den Zuhängriemen und den Peitschenstiefel.

Den Handkummet schmückt die Dachshaut mit dem roten Staubtuch. Einen besonders hübschen Anblick bot in vergangenen Zeiten das Gespanne des Kammerboten^{**)} von Zell am See. Der schwere Wagen mit seinen vierzölligen Rädern wurde von sechs prächtigen Pinzgauer Gäulen gezogen. Der Kummet endete in funkelnde Messinghörner; blanke Messingkämme, das rauhe Dachsfell und der schöne, rote „Wienerfetzen“ zierten ihn. Letzterer war aus bestem Wollstoff mit Quasten und Gehängen gesäumt und sollte zeugen von der Wohlhabenheit des Besitzers.

^{*)} Nach Aufzeichnungen des Herrn Oberlehrer Pointner in Hochburg.

^{**)} Der Kammerbote fuhr zum letztenmal im Jahre 1875 von Zell am See nach Salzburg, mit dem Ausbau und der Eröffnung der Gisele-Bahn hörte seine Tätigkeit auf.



Der Kammerbote von Zell am See.

Am Handkummet ist zugleich der Zügel mit dem Laufriemen befestigt. Beide Kummete besitzen noch die Brustketten, Kummethaken, Bretzen, Schließen und Klester mit den Hörndln. Unter dem Kummet liegt der Leib zur Abschwächung des Druckes, die außen liegenden Wülste desselben werden „Pfeifen“ genannt. Das Biß (Trense oder Zaum) ist entweder hart oder leicht. Das Sattel-pferd trägt meistens ein hartes oder „Stangenbiß“ mit Kehlketten.

Mit dem Kummet durch den „Kreuzream“ verbunden, hängt über den Rücken der Überwurf, dessen oberer Teil „Träger“ heißt. An den Seiten befinden sich die „Seitentaschen“ mit den Bretzen und den Strängen und unten ist die Bauchgurten festgemacht.

Auch der Überwurf ist verziert mit Messingrosen, Stessel, Ringen und Schwungriemen, letztere hängen an der Außenseite herab. Am Kopfe trägt das Pferd den Halfter mit Hefriemen.

Ganz besondere Aufmerksamkeit schenkt der echte Fuhrmann seinen Pferden. Sie sind sein Stolz, darum behandelt er sie gut, pflegt sie aufopferungsvoll und füttert sie regelmäßig. Nie wird er sie übertreiben oder gar quälen durch Peitschenhiebe. Die Peitsche benützt er nur zum Knallen, wodurch er die Pferde „zammzwirnt“. Beim Losfahren spricht er die Pferde mit dem Namen an und ein „Hat“ ist genug zur Ermahnung, zum Weggehen. Das „Wegprellen“ schadet den Pferden, darum vermeidet er jedes rohe Anschreien und Zuschlagen. Bergaufwärts läßt er die Pferde mehrmals rasten und unterstützt sie jedesmal beim Wegfahren.

Zu jedem Botenwagen gehört auch ein wachsamer Hund. Der Botenhund ist selten reinrassig, klein, meist kurzhaarig und gewöhnlich recht bissig, da er viel gereizt und geneckt wird. Er läuft unter dem Wagen mit oder sitzt in der Hutsch und blickt wild auf den harmlosen Fußwanderer heraus. Sein größter Stolz ist, sich auf dem Rücken eines Fuhrpferdes als Reiter zu zeigen. In der Nacht kommt er als Schreckmittel gegen Diebe und herumstreifendes Gesindel in den Botenwagen hinein.

Der Bote steht im Zeichen der Abhärtung, denn Wind und Wetter kann er sich nicht aussuchen, daher darf er sie auch nicht scheuen. Der Winter gehört wohl nicht zu den angenehmsten Jahreszeiten; vermag er sich auch gegen die beißende Kälte und den scharfen Ost nach Möglichkeit zu schützen, so erschweren doch oft Schneestürme in ausgiebigem Maße die Fahrt, ja machen das Vorwärtskommen, einerseits durch Schneewehen, andererseits durch vom Schnee ganz entblößte Stellen fast unmöglich. Deshalb ist das Mitnehmen von Rädern oder Ansteckböcken notwendig, heute ist das Verfahren durch die Patentkurven wohl bedeutend vereinfacht. In noch ärgerer Weise wurde einst der von Zell am See nach Salzburg verkehrende Kammerbote von solchen Erscheinungen heimgesucht, denn Steckenbleiben, Einbruch in den tiefen „Wahschnee“, Lawinensperre der Straße waren nichts Seltenes.

Wenn im Winter die Straße eine Eisbrücke deckt, so sagt der Fuhrmann: „Heut schleuderts“. Ist der Boden frisch gefroren, so

„zwickts“, war in der Nacht frischer Schnee gefallen, so „klaubts auf“ und „die Roß stöckeln auf“, das kann so arg werden, daß die „Schleifstöckeln“ abgenommen werden müssen.

Der Regen, wenn er auch wochenlang anhält, wird mit ziemlichem Gleichmut ertragen. Regnet es nur leicht, so geht's „zah oder tot“, bei schwerem Regen fährt sich's „nöt so schlecht“, weil's „schwoabt“. Auf die Lostage, wie Medardi, Margaret und vor allem Mariä Heimsuchung, legt man großes Gewicht, insbesondere auf den letztgenannten, denn er heißt „wie unsere liebe Frau über das Gebirge geht, kommts auch wieder zurück“ oder auch „Maria Heimsuchung mit Regen, tut sich 40 Tag nicht legen“.

Sehr umständlich und gefährlich wurde die Fahrt für jene Boten, die aus dem Innviertel und dem nördlichen Vorland kommen, bei den vielen Hochwässern der Salzach, besonders am Ende der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Da die Salzach alle einmündenden Bäche zurückstaute, so fuhr man von Pabing-Weitwörth bis Alt-Oberndorf im Wasser. Die Pferde wateten dabei bis zum Bauche und darüber in der gelben Flut, doch machte ihnen dies weniger, da sie ja außer zu Botenfahrten auch zum Plättentreiben stromaufwärts verwendet, mithin das nasse Element gewohnt waren. Bei Hochwässern war es stets erforderlich, daß ein Schiffer voraus fuhr und die Straßen und Brücken mit Stangen untersuchte, ob diese nicht abgerutscht oder unterwaschen waren, oder ob es nicht etwa die Brückenstreu weggeschwemmt habe. Bei großen Hochwässern unterblieb die Fahrt überhaupt, da der Marktplatz in Oberndorf zwei bis vier Meter unter Wasser stand und eine Ausfahrt rückwärts der Bergeslehne halber nicht möglich war. Lästig genug war es für die Boten, wenn sie infolge dieser Umstände ihre Fahrt nicht fortsetzen konnten. So mußten 1899 einige Boten volle neun Tage mit Roß und Wagen in Nußdorf verbleiben.

Im Sommer wird möglichst früh eingespannt und werden lange Mittagsrasten gemacht, um der größten Hitze auszuweichen. Eine Qual für die Menschen, besonders aber für die Pferde sind jetzt die Blutsauger aus der Insektenwelt, eine alte Bauernregel lautet: Am Vitustag kommt die Fliegenplag. Vor allem gefürchtet ist die bössartige Regenbremse, von ihr sagt schon Freidank:

Diu vliege ist,
wirt der sumer heiz,
der kuenste vogel,
den ich weiz“,

doch tröstet er darauf:

Der bremen hôchgezit zergât,
so der ougest ende hât.

Ein Gewitter, das den Fuhrmann auf der offenen Straße überrascht, ohne daß er ein schützendes Dach erreichen konnte, ist

immer etwas Schlimmes. Mit besorgtem Blick schaut daher der Bote dem fahlgelben Lichtschein entgegen, der nach der drückenden Schwüle des Tages den Ausbruch des nahenden Hagelwetters verkündet. Das Knattern des Donners, das grelle Leuchten des Blitzes, insbesondere das „Boaßln“, der Hagel machen die Pferde ganz wild, nach Fuhrmannsausdruck „ganz damisch und narrisch“. Das erste ist daher, ein gutes Einhüllen der Köpfe mit den mitgeführten Pferddecke. Nur mit dem Aufgebot all ihrer Kräfte ist es den Fuhrleuten möglich, die Tiere zu beruhigen.

Selten erreicht der Sturm eine solche Kraft, daß er gefährlich werden könnte. Doch war dies bei dem Orkan am 26. Juni 1910 der Fall, dieser warf den schweren Botenwagen des Ostermiedinger Boten um.

Auf Unfälle, die sich auf der Straße ereignen, muß der Fuhrmann immer gefaßt sein. Es sind dies Erkrankungen und Scheuen der Pferde, Brüche der verschiedensten Wagenbestandteile, Stürzen des Wagens u. dgl. Ein tüchtiger Fuhrmann leistet sich die erste Hilfe selbst, daher führt er für alle Fälle das nötige Handwerks-Beschlag- und Kettenzeug, weiters Kolikeinguß, Hafer und Häcksel für die Pferde mit. Er sucht auch Aushilfe bei den nächsten Gehöften oder kehrt, wenn die Gelegenheit günstig, beim Schmied oder Wagner des Dorfes zu. In früheren Zeiten hatten diese beiden Handwerker ganz eigenartige Handwerkszeichen an der Straße, meist einen turbanbekrönten Mohrenkopf, heute sind diese fast ganz verschwunden.

Wenn auch die meisten der Begegnenden Holz-, Heu- und Strohfuhrwerke sind, allenfalls auch Fuhr- und „Hiendlleute“ aus dem Innviertel, die Lebensmittel in die Stadt bringen, so treibt sich doch oft lichtscheues Gesindel auf der Straße herum. Besonders verrufene Stellen sind das Neuhäuslhölzl vor Maria Bühel und früher war es der Fürweg zwischen Acharting und Weitwörth. Dort wurde schon öfter der Versuch gemacht, einzeln daherfahrende Boten zu berauben, doch nur in wenigen Fällen ist der Anschlag gelungen. Zum Schutze und zur Wehr gebraucht der Fuhrmann den Schellhammer, den „Schnoater“, das Brotmesser, den Peitschenstiel, aber niemals eine Schußwaffe.

Auf der Straße nach Oberndorf sind einige Marterln, deren Bilder fast verblaßt und deren Inschrift heute unleserlich ist, die jedoch vermuten lassen, daß sie sich auf solche Vorfälle beziehen.

Wie alle Stände, haben auch die Fuhrleute ihre abergläubischen Meinungen und Gebräuche, und es ist naheliegend, daß sich diese vor allem auf Fuhre, Roß und Wagen beziehen. Besonders ungern sieht es der Bote, wenn ein Hase vor dem Wagen über die Straße läuft, es wird dies als schlechtes Zeichen und Vorhersage eines Unsterns betrachtet.

Sobald die Pferde ausgespannt worden sind, wird das eine Zugscheitel ausgehängt, die Deichselgehoben und das andere am Wagbaum quer darüber gelegt. Mit dem ersteren wird die Deichsel

aufgespreizt, die Plache wird zugebunden und jetzt erst begeben sich die Fuhrleute in das Gasthaus. Das alles geschieht, damit, wie sie sagen, die Pferde besser ausrasten können.

Sehr gefürchtet ist die Kunst des Anbindens, doch gibt es verschiedene Mittel, die schädliche Wirkung zu beheben. Wenn ein Fuhrmann mit seinem Fuhrwerk stecken bleibt, daß er gar nicht oder nur unter Zuhilfenahme anderer fortfahren kann, so sagt man, „er hat behalten“. Es herrscht der Glaube, Hexen griffen in die Speichen und hielten so den Wagen fest. Wenn man nun mit einem Beil eine Speiche des Rades zerschlägt, so schlägt man damit der Hexe den Arm entzwei und dem Wagen steht kein Hindernis mehr entgegen.

Aber auch Männer sollen das Anbinden verstehen*) und da ist es für den Fuhrmann besonders gut, wenn er weiß, welche Speiche am Rad der Wagner zuerst gemacht hat. Schlägt er sie ab, so ist auch der Fuß des Anbinders ab, davor schützt ihn keine Entfernung. Schlimmer noch ist es für ihn, sobald der Knecht mit der Messergabel in den Sattelkopf sticht, denn dann wird unzweifelhaft auch der Anbinder erstochen. Oder der Fuhrmann zieht seinen Spenser aus, legt ihn auf den „Sattlinger“ und haut mit der Peitsche darauf los, bis sich der Bann hebt.

Beim Schmieren des Wagens beobachtet man eine bestimmte Reihenfolge, nämlich linkes Vorderrad, linkes Hinterrad, rechtes Hinterrad, rechtes Vorderrad.

Ein Bauer konnte einem, der auf der Straße zufällig vor ihm fuhr, die Schwere seiner Ladung hinaufbinden. Oft, wenn ein leerer Wagen vor ihm über ein „Gaster“ fuhr, schwitzten die Pferde gar erschrecklich, während die seinen ganz trocken blieben.

Einst fuhr ein Wagen, mit vier Rossen bespannt, an einem Wirtshause vorüber. „Der wird auch nicht mehr lange fahren“, äußerte ein Gast und bannte das Fuhrwerk. Der Kutscher, nicht faul, nahm die Hacke und schlug die Radspeiche aus. Im gleichen Augenblick lag jener mit zerbrochenen Rippen am Boden.

Ein Mann spielte den Fuhrleuten manchen Possen. Da nahm ein Fuhrmann, nachdem er vergebens die Räder geschlagen und die Geißel in Kreuzesform geschwungen hatte, eine Decke, wischte die Pferde damit sauber ab, warf sie auf den Boden und hieb weidlich darauf los, so daß der Anbinder vor Schmerz laut aufschrie.

Ein Schmied verstand die Kunst des Anbindens. Eines Tages kam ein stolzer Fuhrmann an der Schmiede vorbei. Der Schmied rief ihm zu: „Wirst a nimmer gar weit fahr'n heut mit deiner Kraxn“. „Zu dir komm i net, daß d' ma helf'n sollst“, schrie der Angerufene zurück. „Na, wir werden seh'n“, meinte der Schmied. Als der Fuhrmann den steilen Berg hinauf wollte, ging es nach ein paar Schritten nicht mehr weiter. Der Fuhr-

*) Das Folgende zum Teil nach P. Amand Baumgarten „Aus der volksmäßigen Überlieferung der Heimat“.

mann wußte sich in dieser Not nicht zu helfen, und es blieb ihm daher nichts übrig, als zum Schmied zurückzukehren, und ihn zu bitten, den Bann zu lösen.

Gegen das Vermeinen und Verhexen aber dient als bestes Abwehrmittel das am Kummel befestigte, rote Tuch, denn Rot ist die Farbe, die jeden Zauber abwendet.

Weniger hängt das Fuhrmannsleben mit der Sage zusammen; ausgesprochen treffen wir die Gestalt eines Fuhrmannes nur in der Geschichte vom Weidwiesenweiblein*) und in der Sage von dem in den Untersberg entrückten Weinfuhrmann.

Am Ende des 18. Jahrhunderts machte in der Gegend von Reichenhall und Unken das Weidwiesenweiblein viel von sich reden. Es war winzig klein, trug schwarzes Gewand und in der rechten Hand ein brennendes Lämpchen. Das Gesicht konnte man nicht ausnehmen, denn ein großer Hut lag flach auf seinen Schultern, so daß man zu dem Glauben verleitet wurde, es fehle ihm der Kopf ganz und gar. Wenn Leute über die Weidwiesen zu später Nachtstunde heimwärts gingen, da stellte sich gewiß das Weidwiesenweiblein ein, ohne daß man wußte, woher es gekommen sei. Meist geleitete es die Begegnenden treu und sicher. Manchmal aber kam es auch vor, daß es Menschen recht irreführte, sie an Orte brachte, wo sie gar nicht hin wollten und dann stehen ließ. Da mochte man schreien, so viel man nur vermochte, es ließ sich nicht mehr blicken und die Irreführten mußten sich allein wieder zurecht finden. Es sprach nie ein Wort, tat auch niemandem Böses an und ward von keinem Menschen gefürchtet. Man nahm seine Dienste gern an, dankte aber nie dafür, weil man sie für selbstverständlich hielt.

Einmal aber begegnete einem Botenfuhrmann in stockfinsterer Nacht beim Kalkofen der Unfall, daß ihm ein Wagenrad brach. Da stand plötzlich das Weidwiesenweiblein vor ihm und leuchtete ihm, worüber er so froh war, daß er dem Weiblein ein herzliches „Tausend Dank!“ sagte. Darüber geriet aber das Weiblein in große Freude und erwiderte: „Ich hätt' schon mit einem Dank genug gehabt; jetzt sieht mich niemand mehr!“ Seitdem ist es auch verschwunden und wurde nicht mehr gesehen.

Bekannter als vorstehende Sage ist jene von dem Weinfuhrmann, der im Jahre 1694 mit seiner Ladung Tiroler Weines auf der Almbrücke in Niederalm von Bergmännlein aufgehalten und von ihnen gezwungen wurde, in den Untersberg hinein zu fahren. Drinnen wurde er freundlich aufgenommen und bestens bewirtet. Man zeigte ihm die Geheimnisse des Berges und führte ihn in drei mächtige Hallen, in denen märchenhafte Schätze von Gold und Kristall, wie prunkhafte Waffen in Fülle aufgespeichert waren. Zum Schlusse löste man ihm seinen Weinvorrat mit 180 Dutzend Dukaten ab und entließ ihn mit den Worten: „Hebe dein Geld auf und kaufe dir um dasselbe anderen Wein. Du wirst mit diesem Gelde deine Lebenszeit Handel treiben können und es wird dir alles glücklich gelingen.“ Diese Voraussage traf auch ein, der Mann wurde sehr wohlhabend. Er bewahrte zeitlebens strengstes Stillschweigen über sein Er-

*) Freisauff, Salzburger Volkssagen.

lebnis, erst vor dem Eintreten seiner Todesstunde offenbarte er, was ihm widerfahren sei.

Die Botenfuhrleute entstammen fast durchgehends ländlichen Kreisen; ihre Heimat und deren Umgebung ist auch in vielen Fällen der Ort ihrer Berufstätigkeit. Daher äußert sich ihr Gefühlsleben kaum anders, als jenes ihrer übrigen Landsleute.

Wenn man auch nicht von einer besonderen Fuhrmannsposie reden kann, so besitzen sie doch eine Anzahl von Redensarten, Sprüchen, Vierzeiligen und Liedern, die in Beziehung zu ihrem Stande stehen. Deren Inhalt ist freilich meist so allgemeiner Natur, daß man nicht sagen kann, seine Wurzeln seien im heimischen Boden zu suchen, aber es dürfte genügen, festzustellen, daß sie in heimischen Kreisen gebraucht werden. Solche Redensarten z. B. sind: An alt'n Fuhrmann tuts Schnöll'n guat! Die bösen Fliegen kommen alle vom Schmied, weil sie so schwarz sind. Einst hieß es bei den alten Fuhrleuten: „Diwistaho, die geldigen Fuhrleit san do“, jetzt sagen sie „Diwistaha, die Brieffasch'n is a schon bald laa“.

Ein vor Jahren noch häufig gehörter Spruch lautet:

Eisenbahn, Eisenbahn,
Lokomotiv,
Früher hats ein Seidel trag'n,
Jetzt glei an Pfiff.*)

womit die Beeinträchtigung des Fuhrwerksgewerbes durch das neue Verkehrsmittel charakterisiert werden sollte.

Das Sprichwort hat in erster Linie den Betrieb auf der Landstraße im Auge, um daraus die entsprechenden Folgerungen für das Leben abzuleiten, wenn es unter anderem heißt: Wer nie umwarf, ist nie gefahren. Blind werden nur die besten Pferd'. Wer gut fahren will, muß gut schmieren. Auf der Landstraßen wächst kein Gras. Resche Roß leb'n nöt lang. Willig's Pferd soll man nicht treiben. Ein ung'schmierter Wagen knarrt. Die Straße ist für den einen so frei wie für den andern. Ein guter Gaul zieht zweimal. Schlimmer ist wohl das Sprichwort: Er lügt wie ein alter Bot.

Der Vierzeiler entbehrt jener Schärfe, die in treffendem Witze gipfelt, er ist schwerfällig, aber auch harmloser. Einige Proben sollen dies erweisen:

Brauns Bier, brauns Bier,
Das ist ja mei Gott,
Es schmeißt mi bald wista,
Es schmeißt mi bald hott.

I bin a Fuhrmann
Und fahr auf da Achst.
I fuerer an Habern
Und koan soichas Gfrast.

*) Reiterer, Ennstalerisch.

Mei Vada is a Fuhrmann
 Und fahrt mit zwoa Kúa.
 Er sitzt sö auf Deichs'l,
 Und schnalzt mit dö Knia.

Z' Oberndorf drin
 Hats an Fuhrmann vawaht,
 Recht is eam g'schegn,
 Zwö fahrt a so stad.

Auf, auf, es taget schon.
 D' Fuhrleut dö fahren schon,
 'rum in der Welt,
 Verdienen a Geld.

D' Fuhrleut sand a Leut,
 Wanns a Geld hab'n, fahr'ns a weit,
 Wanns koans hab'n, fahr'ns langsam,
 Und sag'n in Gotts Nam'.

Da Mautna schreit außa,
 Wea fahrt so g'schnell füa?
 Und i fahr za mein Diandl,
 Koan Maut zahl i nia.

Da fahr i schen stad,
 Von Schnaizlreit e's Müllögg
 Wel sö dö kloan Kellnarenn
 Gar a so draht.

Wann i koan Geld net han,
 Geh i za dar Eisenbahn,
 Da kemanns allsants z'samm,
 Dö koan Geld hamm.

Das Fuhrmannslied als solches ist, wenigstens bei unseren Leuten, fast nicht zu finden, nachstehende zwei Beispiele mögen genügen; wovon aber das erste mehr den Charakter eines Spruches an sich trägt, während das zweite, aus Nieder-Österreich stammend, auch in der Innviertler Gegend nicht unbekannt ist. Der Vorzug dieses Liedes besteht darin, daß es ein treffliches Stimmungsbild gibt.

I.

Himidunnawöda! Kreuzdunnawöda!*)
 Bettl-Leut hab'ns schö!
 Gibt ma ea was, gehn's nöt weit;
 Gibt ma weng, trag'ns es leicht.
 Deafan koan Wag'n nöt schiab'n,

*) Frank, Deutsche Gaue.

Deafn koan Roß eing'schfirrn.
Himidunnawöda! Kreuzdunnawöda!
Bettl-Leut hab'ns schö!

II.

Bin ih nèt a lustiga Fuhrmannsbua?
Fahr d' Straßen auf und ab,
Fahr Stadtl ei, Stadtl aus,
Schaung mir die Deandl all nach.

Weckt mi da Hahnschroa wöi in da Fruah',
Reib i mir d'Augen und steh auf,
Geh in Stall, schau meine Roß,
San mir halt allsamm wohl auf.

Fahr in da Fruah schon beim Stadtl naus,
Ehbevor d'Sunn auffa geht,
Bin ich über Berg und Tal
Ehbevor s Madl aufsteht.

Kimm ich beim Zwielicht ins Wirtshaus nei,
Kehr ei', spann aus meinei Roß,
IB mei Sach, leg mi ins Bett,
Denk an mein Schatz und schlaf ei.

Triff ich im Wirtshaus Kamaradn oh,
Sitz ma zsamm, zwoa oda drei,
Dischkariern von allahand,
S is halt koan G'sellschaft so frei.

Hausknecht, spann meine vier Rappen ei,
Kellnerin, trag außö mein Huat,
Mir müaßn weitafahrn,
S dableibm tuat allweil koan guat.

Schaut wohl da dick Bräu zum Fensta raus:
Bhüat dö Gott lustiga Bua!
D'Kellnarin steht unta da Tür,
Winkt ma von weit'n no zua.

Fuhrmannsbua bin i schon fünfthalb Jahr,
Fuhrmannsbua bleib i no lang,
Ko scho sei, daß i stirb,
Eh ih ebbs anders ohfang.

Im folgenden sei auch jener volkstümlichen, poetischen Produkte gedacht, die in Form von Sprüchen Bierkrügel, Tabakpfeifen, Dosen, Löffel und dgl. schmücken. Sie zu verzeichnen ist um so mehr berechtigt, als gerade diese Gegenstände, infolge der geänderten Lebensverhältnisse und der gleichmachenden Fabrikware, zum Teil wenigstens, zu verschwinden drohen.

Der Löffel wurde in vergangenen Zeiten gerne selbst mitgebracht, besonders beliebt waren die mit Wort und Zeichnung geschmückten Horn- oder Beinlöffel. Auf solchen aus dem 18. Jahrhunderte die Sprüche:

Ich fahr ins Land um einen Wein,
Zur schönen Kellnerin kehr ich ein.

oder:

In Gottes Namen fahr ich fort,
Bis ich komm ins bestimmte Ort.

In späterer Zeit sind die Sprüche allgemeiner, wie:

Unser Freundschaftsband
Zertrennt keine Menschenhand.

Freundschaft ist das schönste Band,
So die Menschen bindet.
Es erhaltet Meer und Land
Und was die Welt erfindet.

Der Seele „zarte Sehnsucht, süßes Hoffen“ geht auch an den Fuhrleuten nicht spurlos vorüber, nur drückt sich diese Regung dort nüchterner aus:

Leben ohne dich,
Ist nur Straf für mich.

Tag und Nacht liegst mir in Sinn,
Weil ich in dir verliebt bin.

Als Sinnbild der Liebe sehen wir auf der Rückfläche des Löffels zwei ineinander verschlungene Hände und zwei aneinander gelehnte, flammende Herzen.

Die Dose gehörte einst zum unentbehrlichen Gerät, das man mit sich trug, sowie Eßbesteck, Zunder und Feuereisen. Seit den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts verschwand sie mehr und mehr, wohl eine Folge des Aussterbens der älteren Generation. Heute sieht man sie nur noch sehr vereinzelt im Gebrauch. Einer großen Beliebtheit erfreute sich die Antheringer Birkendose, die im letzteren Orte seinerzeit hausindustriell erzeugt wurde, doch auch die Bein- und Horndose war nicht minder in Benützung. Auf dem Deckel einer solchen, sehen wir im Bilde ein Jungfräulein, der ein von Schnecken gezogener Wagen mit Amor als Lenker entgegenrollt. Darauf heißt es:

Jungfrau erfreut euch!
Die Post kommt an,
Daß sie bekommt bald einen Mann.

Darauf erwidert sie:

Wann dieses wär,
So wär ich verwegen,
Wollt ich zum Lohn 3 Taler geben.

Auf dem entgegengesetzten Rande lesen wir in einem Spruchbande:

Die Schneckenpost in schneller Eil,
Läuft in 20 Jahren eine halbe Meil.

Hübsche Schöpfungen der Volkskunst sind die Botenschilder über den Stammtischen der Fuhrleute. Im Glaskasten eingeschlossen sieht man den Plachenwagen, die schöngeschirrten Pferde und den Fuhrmann im blauen Kittel. Solche Schilder trifft man beim Bräu in Zell am See, beim Bauernbräu in Oberndorf und beim Voglwirt in Anthering, während beim Gmachlwirt in Bergheim oberhalb des Hauseinganges ein gemalter Botenschild hängt.

Das Äußere des Boten und sein Gehaben ist häufig scharfkantig und rau, seine Ausdrucksweise alles eher als gewählt; er scheut auch gelegentlich vor einem derben Fluch- und Schimpfworte nicht zurück. Trotzdem birgt sein Herz manche wertvolle, gute Eigenschaft, er ist außerordentlich ehrlich und treu, arbeitssam, erfüllt von echter Frömmigkeit, die sich im festen Gottvertrauen und inniger Verehrung unserer lieben Frau äußert, so daß wir mit Recht von ihm sagen können: „Rauhe Rinde — guter Kern“.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 1918

Band/Volume: [58](#)

Autor(en)/Author(s): Adrian Karl

Artikel/Article: [Der Salzburger Bote. Eine Gestalt aus unserem Volke. 1-22](#)