

Die nasse StraÙ

Der Inn / Handelsweg / Verkehrsader

von Sebastian Weger

Infrastruktur ist das heutige Tagesthema. Infrastruktur bedeutet Bewegung, Transport, Veränderung. Der Inn hat als Handelsweg und Verkehrsader die Entwicklung unserer wunderbaren und einzigartigen Stadt Wasserburg wesentlich geprägt

Flüsse waren und sind immer noch wichtige Handelsstraßen. Der Inn war über Jahrhunderte hinweg für Bayern und Österreich einer der wichtigsten Verkehrswege. Als Handelsstraße ermöglichte er den Warenaustausch von Tirol bis nach Ungarn. Die Ansiedlungen an seinen Ufern entwickelten sich prächtig und den Bürgern brachte er Wohlstand.

Steinzeitbauern, Illyrer, Kelten, mögen wohl als erste mit ihren Einbäumen den Inn hinabgefahren sein; dann kamen die Römer mit ihren Frachtschiffen, gründeten den Handelsplatz von Pons Oeni (Pfaffenhofen nördlich von Rosenheim) und führten ihr Terra Sigillata, das war ein römisches Luxusgeschirr, das hier in Pfaffenhofen hergestellt wurde, bis Pannonien und Dacien (Ungarn und Rumänien).

Der wirkliche Aufschwung, die eigentliche Blüte der Innschifffahrt, kam erst mit dem Handel im 13. Jahrhundert. In einer Urkunde von 1190 gestattet der römische König Heinrich VI der Stadt Mühldorf des Stapel- und Lagerrecht für das Haller Salz. Und dann folgten die anderen Innstädte Hall in Tirol, Rosenheim und Wasserburg. Am unteren Inn folgten Neuötting und Braunau. Dazwischen entstanden Marktflecken, denen eine Schifflände und das Anschüttrecht das Leben gaben. Nußdorf, Neubeuern, Gars, Kraiburg, Marktl.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts war der Inn eine viel befahrene Wasserstraße. Josef Egginger beschreibt dies in seinem Buch „Der Inn – Städte und Landschaften“: Befördert wurde auf dem Inn fast alles, was beweglich: Menschen, Pferde, Rindvieh, Schafe, Geflügel, Steine, Holz, Kalk, Zement, Erz, Salz, Getreide, italienischer und sogenannter Osterwein (Wein aus Ungarn), Tuche, Gewürze, Tabak usw... Dreimal wurde an der Länd in Wasserburg ein Elefant ausgeladen.“

Innabwärts (Nauwärts) wurde aus dem Tiroler Land Silber aus den Bergwerken um Rattenberg und Brixlegg und aus Schwaz Kupfer und Eisen geführt. Dazu kamen italienische Tuche, venezianische Gewürze und Süd-Tiroler Wein die mit Fuhrwerken über den Brenner gebracht und in Hall in Tirol auf die Schiffe verladen wurden.

Ungleich kräftezehrender war die Gegenfuhr, die Bergfahrt, innaufwärts. Drei bis vier Frachtschiffe, Innplätten mit einem flachen Kiel, konnten ca. 200 Tonnen transportieren. Die Plätten waren mit Tauen verbunden und wurden von 30 bis 40 Pferden gezogen. So gelangten Getreide, Schlachtvieh und Wein aus Ungarn bis nach Tirol zu den tausenden Bergarbeitern. Schwaz hatte damals um die 50.000 Einwohner, die versorgt werden mussten. Hinweis: 5 x 40Tonner. Beschwerden der Tiroler Weinbauern über den günstigen Wein aus der Wachau.

1588 wurde in der Wasserburger Chronik folgendes vermerkt: Wie schon in den Jahren 1581 und 1584 brachten Schiffszüge roten Marmor aus Hallein für den Bau der Münchener Michaels Kirche an die Wasserburger Länd. Der Marmor wurde auf Fuhrwerke verladen und nach München gebracht.

Ganze Armeen samt Kanonen und sonstiger Ausrüstung wurden den Fluss hinunter und hinauf bewegt. In den Türkenkriegen entsandte man welsche Truppen, Italiener und Spanier auf dem Inn nach Wien, damit sie ausgeruht und frisch in den Kampf gehen konnten. Auszug aus der Chronik von 1532: „In diesem Jahr ist ein unzählbares Kriegsvolk Spanier, Italiener und etliche Tausend Teufel über die Grafschaft Tirol auf dem Wasser des Innstrommes herabgefahren. Über die Nacht vor der Innpruckn außerhalb der Stadt Wasserburg gelegen.“ Die Offiziere durften in die Stadt. Die Soldaten mussten außerhalb lagern. Das war für die Nachbargemeinden Eiselfing und Babenshame nicht lustig.

1683 eilte Kurfürst Max Emanuel von Wasserburg aus wieder gegen die Türken. Und was damals die Bergfahrt den Fluß als Kriegsbeute alles heraufbrachte: Heeresbagage, exotische Tiere, Türkenfahnen, Damast und Kaffee. Und 294 gefangene Türken samt einem Mufti.

Noch 1809 wurden bayerische Truppen auf dem Inn nach Tirol verschifft, wo sie mit den Franzosen den Aufstand der Tiroler niederschlagen sollten.

Fürstlichkeiten mit großem Gefolge

Ein besonderes Frachtgut waren die diversen Fürstlichkeiten mit ihrem Hofstaat. Wenn der bayerische Hof eine Flussreise unternahm, fuhr er nicht etwa in München die Isar hinab (auf der Isar konnten nur kleine Schiffe und Flöße fahren) sondern bestieg die Schiffe in **Wasserburg am Inn**, das deshalb auch „Lände/Hafen Münchens“ genannt wurde. Von Wasserburg fuhr Kurfürst Maximilian im Jahre 1635 mit 24 Schiffen, auf denen zusätzlich zur Mannschaft und Personal noch 314 Pferde, 23 Kutschen und 7 Wagen geladen waren, zur Hochzeit mit Maria Anna, der Tochter Kaiser Ferdinand II. nach Wien. 1765 wurde der Leichnam von Franz I. Stephan, des Gemahls der österreichischen Kaiserin Maria Theresia von Innsbruck über Wasserburg nach Wien geführt, nachdem dieser überraschend in Innsbruck gestorben war.

Die **Schiffsmeister** waren tatkräftige Organisatoren. Wer über Jahre sein Geschäft mit dem nötigen Weitblick und entsprechender Autorität führte, der kam zu Reichtum und Ansehen. Die bekanntesten Schiffsmeister waren aus Nußdorf Wolfgang und Johann Dettendorfer, Georg Regauer, aus Neubeuern die Hupfaufs, Johann Auer und Sebastian Pallauf. Aus Wasserburg Georg Buchauer, Peter Breitenacher und Johann Näbauer. Aber, der mit den größten Ehren, der von Wasserburg losfuhr, war ein Rosenheimer: Johann Rieder 1633-1715. Er war der 1. Leib- und Hofschiffsmeister der bayerischen Kurfürsten aus München. Von Wasserburg aus hat Rieder die kurfürstliche Familie mehrmals wohlbehalten nach Wien und wieder

zurückgebracht. Auch 1683, im Türkenkrieg, hat Rieder, von Wasserburg aus, Soldaten mit deren Kriegsmaterial nach Wien geführt.

Der Verkehr auf der fließenden Straße schuf einen Beruf, halsbrecherisch und gefährlich: den der Schiffsleute und Treidelreiter. Ein eigenwilliges Volk, diese Schiffsleute, breitspurig, auftrumpfend, verwegen, die Hosensäcke voll klingender Münze. Der **Ruf der Schiffeleute** war nicht der beste. Übermäßiges Fluchen und Geschrei hielten sich an der Tagesordnung. In Reiseberichten heißt es: „...die Schiffeleute... dem Trunke ergeben und alsdann unvorsichtig und tollkühn...“ oder „... vollgesoffen und nit mehr farn kunten und ganz voll bezechet darnieder gelegen seien.“ Der Agrarpolitiker Josef Ritter von Hazzi schied dazu im Jahre 1801: „Im Sommer gehen die Nußdorfer Männer, wohlerfahrene Schiffeleute, auf das Wasser, kehren im Spätherbst mit viel Geld heim, das sie im Winter vertrinken und verspielen.“ Ein Pfarrer im Salzburgischen schrieb: „Die Schiffsleut sein grob von Natur, aber wären s´nit grob, wären s´ auch zur Schifffahrt nit taugsam.“

Grundsätzlich war die Arbeit der Schiffeleute sehr schwierig, verlangte Mut und Ausdauer. Unfälle forderten zahlreiche Opfer unter den Schiffeleuten und besonders unter den Schiffsreitern. Aus der Wasserburger Chronik: „Am letzten Nachmittag ist der 42 jährige, ledige Knecht des Wasserburger Kalk- und Zementfabrikanten Johann Näbauer, Peter Schießlinger, in Windshausen bei Nußdorf beim Schiffsladen in den Inn gefallen und sofort untergegangen. Herzschlag. Hinweis: kalter Inn, schwere Kleidung. Nichtschwimmer.

Auf einer Votivtafel in Altötting steht: „Als Ihr Churfürstliche Durchlaucht Maximilian von München nachher Wasserburg und von darauß auf dem Inn nach Braunau verreißt, hat Freitags den 29. Mai Anno 1648 zwischen zween und drei Uhr nachmittags das Kuchenschiff durch Verwahrlosung des Schiffsmanns an der Brucken zu Mühldorf leider gescheitert. Das Schiff ist mitten entzweigebrochen, hat das ober Teil unter sich und den halben Boden über sich geworfen, darinn nicht allein das daraufliegende Silbergeschür, sondern auch vierzig Mann- und Weibspersonen, auch Kinder, in das Wasser geraten...“

Sozialen Rückhalt für die Schiffeleut und ihre Familien boten die Schiffeleutvereine und Bruderschaften. Diese Versorgungskassen gewährten den alten oder kranken Mitgliedern ebenso wie den Witwen und hinterbliebenen Kindern Unterhaltszahlungen. Gespeißt wurde der Fonds aus den Beiträgen der Schiffeleute und vor allem durch die Zahlungen der vermögenden Schiffsmeister. Heute halten noch drei Schiffeleutvereine /-bruderschaften die Tradition am Leben. Nußdorf, Neubeuern und Wasserburg am Inn. Nußdorf und Neubeuern bestanden immerfort. Die Wasserburger Bruderschaft wurde Ende des 19. Jahrhunderts aufgelöst. Anlässlich des historischen Bürgerspiel im Jahre 2000 wurde diese wiedergegründet.

Auch die **Handwerker** und **Kaufleute** hatten durch die Innschifffahrt ihr gutes Aus- und Einkommen. Der Bedarf an Schiffen war groß, das Schoppergewerbe (Schiffbauer) stand in hoher Blüte. Die lokalen Schopper konnten den Bedarf nicht allein decken. Noch 1862 wurden über 600 Plätten von Tirol nach Bayern ausgeführt. Für ihre Hofreisen ließen sich die Fürsten aus München eigene Leibschiffe bauen. Die Wasserburger Handwerker erhielten den Auftrag, diese mit allem Prunk

auszustatten. Außerdem hatte Wasserburg, wie auch einige andere Innstädte, das Stapelrecht. Die Stadt konnte von durchziehenden Kaufleuten verlangen, dass sie für einen bestimmten Zeitraum ihre Waren am Marienplatz abluden, „stapelten“ und anboten.

Mit dem Ausbau des **Eisenbahnnetzes** begann dann der Niedergang der Innschifffahrt. Für 1854 ist noch ein mächtiger Schiffszug nachgewiesen. Peter Breitenacher aus Wasserburg stellte einen letzten Schiffszug zusammen. Dieser wurde von 70 Rössern gezogen.

Die Schifffahrt versuchte zunächst auch, die traditionellen Plätten und Schiffszüge mit der Dampfmaschine zu mechanisieren. 1854 fuhr so das erste dampfbetriebene **Eisenschiff** mit dem Namen „Vorwärts“ von Passau nach Rosenheim. Die Begeisterung an den Flussufern und Länden war groß. Überall bestaunte man das neue Wunderschiff und winkte den Passagieren freudig zu. Doch die Freude währte nicht lange. Der noch unregulierte Inn war für diesen neuen Schiffstyp mit viel Tiefgang viel zu unberechenbar und unzuverlässig. So wurde der Personenverkehr auf dem Inn bereits 1858 wieder eingestellt. Danach kam der Handel auf dem Inn fast vollständig zum Erliegen. Plätten und Flöße mit Holz, Kalk und Zement fuhren noch bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts innabwärts von Tirol bis Wasserburg, Passau und Wien. Am Ziel wurden die Plätten von „Plättenschindern“ als Bauholz aufgekauft. Der Bau des ersten Inn-Kraftwerks in Töging, ab 1920, bedeutete auch für diesen bescheidenen Rest der einst so stolzen Inn-Schifffahrt das Aus.