

Nußdorf und die Innschiffahrt

Geschichte und Geschichten



In Erinnerung gerufen von Dr. Josef Bernrieder

Herausgeber:
Schiffleutverein Nußdorf

Herzlichen Dank an Herrn Dr. Josef Bernrieder und
Herrn Sebastian Kronast für die Gestaltung dieser Broschüre.

Nußdorf, im Dezember 1996

Nußdorf und die Innschiffahrt

Geschichte und Geschichten

In Erinnerung gerufen von Dr. Josef Bernrieder

Nußdorf, das alte Haufendorf vor dem Gebirge, hatte im späten Mittelalter, als die Innschiffahrt einsetzte, eine ungleich schlechtere Ausgangsbedingung für eine „Lände“ als das unmittelbar an einem Innbogen gelegene Neubeuern. Nußdorfs natürliche Anlegestelle für Innschiffe südlich des „Heiratsgrabens“ verlandete schnell. An ihre Stelle trat die Schiffslände in Windshausen unterhalb des Kranzhornausläufers, in deren Nähe zum Riedlberg hin bei Urstall (Stall für „Uesch“, kleine Schiffe für den Salztransport) schon 1475 eine früh existierende Überfahrt über den Inn bezeugt wird. [1]

Die Innschiffahrt entwickelt sich zum Wirtschaftsfaktor.

Land- und Holzwirtschaft konnten die Menschen nicht ernähren - so mußten sich die Nußdorfer nach Nebenverdiensten umsehen. Neben eher exotischen Möglichkeiten wie der Goldwäscherei (*vgl. Original-Vorweis für Joseph Straßburger, Abb. A*), boten sich vor allem Arbeitsstellen im Rahmen der zunehmenden Bedeutung des Verkehrs auf dem Inn an. Das wirtschaftliche Wohl und Wehe der einheimischen Bauersleute hing damit jahrhundertlang weitgehend von der Entwicklung der Innschiffahrt ab. Seit den Zeiten des Kaisers Ludwig des Bayern (1314 - 1346) wurden Waren aller Art stromauf und stromab auf dem Inn transportiert: Materialien wie Steine, Mühlsteine, Kalk und Holz aus der engeren Heimat, Kupfer aus den Bergwerken von Kitzbühel und Schwaz, Wein aus Südtirol und „Osterwein“ von der Donau. Zu Beginn der Neuzeit steigerten sich die Inntransporte weiter. Ungezählt waren die Schiffsladungen an Weizen, Roggen, Hafer und Futtergetreide aus Niederbayern und den Donauebenen für die Tiroler Bergbauebenen.



Forneiß

für

Joseph Kraßburger Wirt aus Mühlhausen
Gemeinde Weisdorf Kreis Gera und be-
rechtigter Goldschmied, welcher mit seinem
Einquartler Joseph Altenweidl im Königreich
Bayern zum Goldschmied am Hofgericht
Ordnung ist.

Auf Ein Jahr gültig.

Insolange nicht über Bayern und Grenz-
bezirk.

Act. am ersten July 1830.

Signaturement

Der Joseph Kraßburger

Alter 42 Jahre	Körper, klein,
Große	Kopf
Wach, unterständig	Mund
Grüne, dunkelbraun	Haar, gelblich
Kopfbau, blond	Geficht, oval.
Kopfbau und Zähne, ohne	
Flumen -	Unterlippe.

Joseph Kraßburger

Königlich bayrisches Hofgericht



Unter Act

Abb. A

Vorweis für Goldwäscher Straßburger

Vorweis für

*Joseph Straßburger, Wirth von Windshausen, Gemeinde Nußdorf,
dieß Gerichts und berechtigter Goldwäscher,
welcher mit seinem Dienstknecht Joseph Altenweisl
im Königreich Bayern zum Goldwaschen an verschiedene Orte reiset.
Auf ein Jahr gültig. – Derselbe reiset über Bergen nach Berchtesgaden.*

Ausgestellt: am ersten July 1830 fünf (1835)

Signalement des Joseph Straßburger:

Alter: 42 Jahre, Augen: braun, Größe:.....

Nase, Mund: proportionirt

Statur: untersetzt, Haare: dunkelbraun, Kinn: spitzig,

Augenbrauen: blond, Gesicht: oval

Besondere Zeichen: ohne

Namens-Unterschrift: Joseph Straßburger

Königliches Landgericht Rosenheim (Siegel, Unterschrift)

Zusatz:

*Hielt sich zwey Tage hierorts auf und begibt sich nunmehr mit seinem Knecht
wieder nach Hause.*

Den 4ten July 1835. Kgl. Landgericht Berchtesgaden.

**Nußdorfer Bauern und Knechte
verdingten sich an die Schifffahrt**

Wegen der schlechten Straßen war der Transport von Waren auf dem Wasser die weitaus bessere Alternative. Für die Tal- oder „Nau“-fahrt und später für die Bergfahrt mit dem gewaltigen Aufgebot an Schiffen und Zugpferden brauchte man eine wohlerfahrene, gut eingespielte Mannschaft, die vor keinerlei Strapazen und Gefahren der Wasserfahrt zurückschreckte.

Diese Männer fanden die Schiffsherren von Neubeuern, Oberaudorf, Kiefersfelden, von Thalreit, Holzhausen und Rosenheim in den Gemeinden des oberen bayerischen Inntals, auf dem Samerberg und natürlich auch in Nußdorf. Die Chronik der Gemeinde Nußdorf von Josef Dürnegger [2] nennt uns Bauern, Bauernsöhne und Knechte, die sich besonders im 17. und 18. Jahrhundert als Schiffsknechte verdingten und oft auch Opfer ihrer schweren Arbeit wurden. (Abb.B). Nur wenige Nußdorfer Bauern stellten den Schiffmeistern auch Rösser für die Bergfahrt zur Verfügung. Sehr früh schon kamen die widerstandsfähigsten und ausdauerndsten Pferde für die Schiffszüge vom Samerberg.

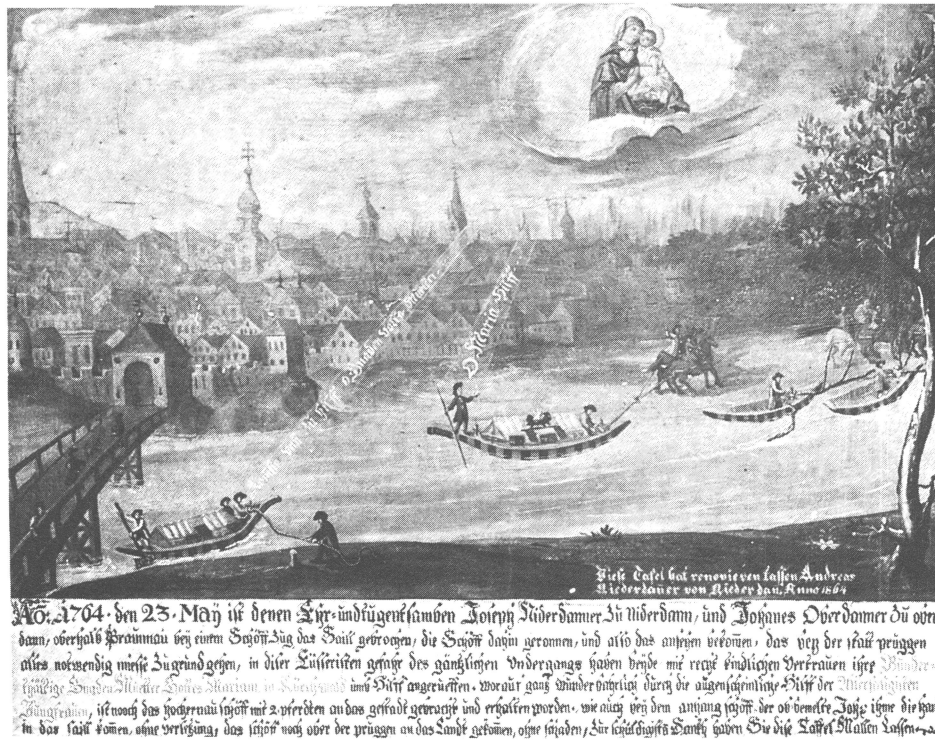


Abb. B

Votivtafel in Kirchwald

Bildunterschrift:

Anno 1764, den 23. May ist denen Ehr- und tugentsamben Joseph Niderdanner zu niderdann, und Johanes Oberdanner zu oberdamm, oberhalb Praunnau bey einem Schöffzug das Saill gebrochen, die Schöff dahin geronnen, und also das ansehen bekommen, das bey der statt pruggen alles notwendig miesse Zugrund gehen, in diser Eusseristen gefahr des gänzlichen undergangs haben beyde mit recht kindlichen Vertrauen ihre Wunderthätige Gnaden Muetter Gottes Mariam in Kürchwald umb Hilff angerueffen. worauf ganz wunderbahrlich durch die augenscheinliche Hilff der Allerseeligsten Jungfrauen, ist nooch das hochernau schöff mit 2 pferden an das gestadt gebracht und erhalten worden, wie auch bey dem anhang schöff der ob-bemelte Joh: ihme die hand in das saill kommen, ohne verletzung, das schöff noch ober der pruggen an das Landt gekommen, ohne schaden, Zue schuldigsten Dankh haben Sie dise Taffel Mallen Lassen.

Im Bild:

Kombe Unß Zu Hilff o Gnaden Volle Muetter.... O Maria Hilff:...

Rechts unten:

Diese Tafel hat renovieren lassen Andreas Niederdanner von Niderdann, Anno 1864

Schiffmeister und Unternehmer

Für den Kauf von Flußschiffen, deren Ausrüstung und den Einsatz von Schiffszügen wurden bedeutende Summen finanziellen Kapitals benötigt - nur wenige Nußdorfer konnten in dieses Geschäft einsteigen. Im Mirakelbuch von Kirchwald [3] sind einige Nußdorfer Schiffmeister namentlich genannt: Simon Untergrueber (1712), Georg Regauer (1713), Heißpaul von Überfilzen, der später die Schiffmeister-Gerechtigkeit vom Rosenheimer Schiffmeister Jakob Amann kaufte. [4]

Barbara Brückner erwähnt in ihrer Abhandlung über historische Trachten [5] den Schiffmeister Georg Lagler (1850 bis 1884). Ein Nußdorfer Schiffmeister Gruber (um 1840), dessen Bierkrug mit Gravierung im Mühldorfer Museum zu sehen ist, tritt kaum aus dem Nebel der Geschichte hervor. (Abb. C)

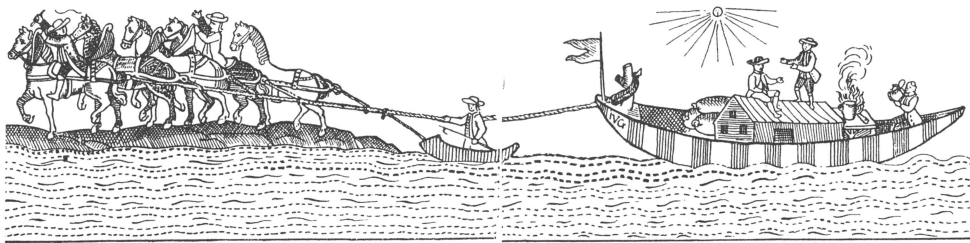


Abb. C
Schiffahrt auf dem Inn um 1840

*Zinngravierung auf einem Bierkrug vom Schiffmeister Grueber in Nußdorf
(Museum Mühldorf)*

Recht wenig wissen wir von diesen frühen Unternehmern. Mehr ist überliefert von den Kalkofenbetreibern im Nußdorfer Gebiet. Kalk wurde im 17. und 18. Jahrhundert gebrannt im Mühlthal, am Fuß des Heubergs und des Kranzhorns, am Sulzberg und auf den „Ebenäckern“. Der Kalk wurde von den einzelnen Kalkofenbetreibern auf dem Inn bis hinunter zur Donau verschifft. [6]

Das Totengedenkbuch der Schifflerbruderschaft Neubeuern (1617 - 1915) [7] weist an Nußdorfern aus: für das Jahr 1787 den Kalkhändler Johannes Werberger, für 1791 Maria Draxler, Kalkmeisterin von Windshausen. 1797 wird erwähnt Franz de Paula Werberger, Kalkmeister in Nußdorf, 1808 Johannes Untergruber, Kalkmeister zu Überfilzen.

„1749 fuhr der Schustermeister Georg Fritz von Nußdorf mit einer leeren Kalkzille von Reisach her und geriet im Mühlgraben, wo er anlanden wollte, in große Lebensgefahr“ – so beschreibt das Gedenkbuch einen zu dieser Zeit sicherlich häufig eintretenden Vorfall.

In den Gipsbrüchen im Mühlthal und im Freigebirge fanden seit dem 15. Jahrhundert, mit Unterbrechung auch noch im 18. Jahrhundert, einige Nußdorfer ihr Brot, doch waren diese Arbeitsmöglichkeiten nicht zu vergleichen mit dem Verdienst auf Schiffszügen, die jedoch in den Napoleonischen Kriegen arg zurückgingen.

Innschiffahrt erlebt noch einmal eine kurze Blüte

Nach den unruhigen Kriegszeiten lebte Anfang des 19. Jahrhunderts die Schifffahrt auf dem Inn wieder auf. Wie wir den Aufzeichnungen des 1868 verstorbenen Schiffmeisters Peter Scheicher sen., [8] der in das Dipplanwesen (Pallauf) in Altenmarkt bei Neubeuern eingeheiratet hatte, entnehmen können, gab es bald wieder große Schiffszüge (Hohenaufahrten) auf Inn und Donau.

Peter Scheicher, Kriegsteilnehmer am Rußlandfeldzug Napoleons und offensichtlich mit dem nötigen Elan ausgestattet, baute das Transportwesen auf den beiden Flüssen erneut aus. Meist waren die Schiffszüge acht bis dreizehn Wochen unterwegs, vermutlich mit Getreide aus Ungarn und Niederösterreich. Leider erfahren wir nichts über die Zielorte. Nur einmal erwähnt sein Tagebuch die Strecke von Oberndorf bis Hall. (*Abb. D*)

Lohn- und Ziffer-Verzeichnis-Muster für die Schiffe
im Jahr 1842, am 1. d. J.

Nr.	Beschreibung	M.	T.	S.	Lohn			
					fl.	kr.		
1	Wagenpaar auf all. Quersack	1	-	11	5	-	55	-
2	Wagenpaar auf all. Quersack	1	2	11	2	24	79	12
3	Wagenpaar auf all. Quersack	1	2	11	2	24	79	12
4	Wagenpaar auf all. Quersack	1	2	11	2	24	79	12
5	Wagenpaar auf all. Quersack	1	2	11	2	24	79	12
6	Wagenpaar auf all. Quersack	1	1	11	2	24	52	48
7	Wagenpaar auf all. Quersack	2	2	11	2	24	105	36
8	Wagenpaar auf all. Quersack	1	1	11	2	24	52	48
9	Wagenpaar auf all. Quersack	-	1	9	2	24	21	26
10	Wagenpaar auf all. Quersack	-	1	4	2	24	9	36
11	Wagenpaar auf all. Quersack	-	-	-	-	-	9	-
12	Wagenpaar auf all. Quersack	-	-	-	-	-	9	30
							Summa	620 42
1	Wagenpaar auf all. Quersack	1	-	8 1/2	5	-	42	30
2	Wagenpaar auf all. Quersack	1	2	8 1/2	2	24	61	12
3	Wagenpaar auf all. Quersack	1	2	8 1/2	2	24	61	12
4	Wagenpaar auf all. Quersack	1	2	8 1/2	2	24	61	12
5	Wagenpaar auf all. Quersack	1	4	8 1/2	2	24	102	-
6	Wagenpaar auf all. Quersack	3	2	8 1/2	2	24	102	-
7	Wagenpaar auf all. Quersack	1	1	8 1/2	2	24	40	48
8	Wagenpaar auf all. Quersack	1	1	8 1/2	2	24	40	48
9	Wagenpaar auf all. Quersack	-	1	8 1/2	2	24	20	24
10	Wagenpaar auf all. Quersack	1	-	8 1/2	2	24	20	24
11	Wagenpaar auf all. Quersack	1	-	8 1/2	2	24	20	24
12	Wagenpaar auf all. Quersack	-	4	8 1/2	2	24	81	36
13	Wagenpaar auf all. Quersack	-	-	-	-	-	10	24
							Summa	664 54

Abb. D

Lohnliste für Schifflente 1842

Nr. 6 oben: Ihl von Überfilzen, Nr. 9 oben: Breitner von Nußdorf,
 Nr. 2 unten: Sigl von Ueberfilzen, Nr. 11 unten: Winklmann von Nußdorf
 Nr. 12 oben: „für 7 Reiter Trinkgeld 3 Gulden 30 Kreuzer“

Eisenbahnbau bedeutete nicht das sofortige „Aus“ für den Wassertransport

Im Oktober 1848 zogen Pferde den ganzen Zug des Schiffmeisters Johann Evangelist Niedermayr von Hinterhör (Altenbeuern) hohenaufwärts. Dies dürfte wohl die letzte Bergfahrt eines mit Getreide beladenen Transportzuges dieses Schiffsherrn gewesen sein. [9] Die Zeit für den Wassertransport *stromauf* war abgelaufen.

„Die Erbauung der Eisenbahn brachte nach der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts das Ende der uralten „Ruderschiffahrt“ auf dem Inn“ –

schreibt Ernst Neweklowsky in seinem Werk „Rosenheim und die Innschiffahrt“. [10]

Dieser Aussage kann man, wenn man die Aktivitäten des Nußdorfer Schiffmeisters Wolfgang Dettendorfer, des Siglbauern von Überfilzen, bis zur Jahrhundertwende betrachtet, nicht vollständig zustimmen. Zum Teil erst jüngst bekanntgewordenes Korrespondenzmaterial belegt, daß Dettendorfer trotz der billigeren Eisenbahn-Frachttarife ab etwa 1864 bis in die 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts sich nicht davon abbringen ließ, von Nußdorf aus Inn und Donau mit Ruderschiffen (Plätten) zu befahren und Materialien wie Kalk, Zement oder Holz zu verfrachten. Auch Obstessig, Obst, Nüsse oder Branntwein von den Bauern aus Nußdorf und Neubeuern wurden von den Plätten des Nußdorfer Schiffmeisters zu den Märkten des unteren Inntals transportiert. Auftraggeber für die Wasserfahrten waren nunmehr jedoch überwiegend Fabrikanten wie Buchauer (Ebbs/Kufstein), (Abb. E) Egger (Kiefersfelden/Kufstein). Funk (Oberaudorf/Wachtl) oder Kink & Saulich (Kufstein).

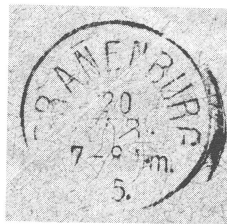
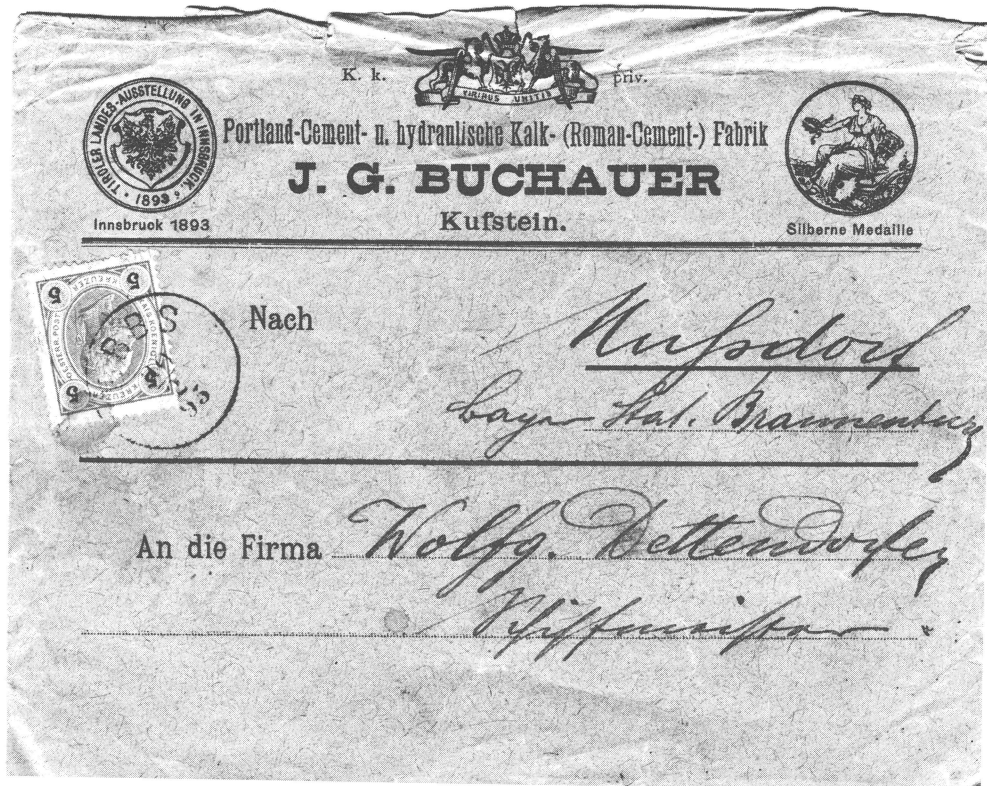


Abb. E
Briefumschlag Buchauer 1895

*Brief der Portland-Cement-u. hydraulische Kalk-(Roman-Cement-)Fabrik
J.G. Buchauer, Kufstein
An die Firma Wolfg. Dettendorfer, Schiffmeister
Nach Nußdorf über Bayer. Stat. Brannenburg
(Rückseite: Stempel „Brannenburg–20.Febr. 95, 7-8 früh“)*

Wolfgang Dettendorfer: einer der Letzten seiner Zunft

Der Nußdorfer Wolfgang Dettendorfer (Sigl von Überfilzen) hatte das „Wasserfahren“ von Jugend auf gelernt. Eine Niederschrift, die Josef Dürnegger überliefert, beschreibt in lebendiger Form, wie im September/Oktober 1852 der damals noch nicht vierzehnjährige Wolfgang als Schiffsreiter seines Vaters die fremde Welt der Naufahrt, die Bergfahrt ab Linz mit vollbeladenen Weizenschiffen, erlebte. [11] Sein Vater, Joseph Dettendorfer, auch bereits Schiffmann und Schiffmeister, ertrank im September 1862 im Inn bei Windshausen. Sein Sohn führte die Geschäfte fort.

Mit jugendlichem Schwung stieg der junge Dettendorfer in den Transport von Kalk, Zement (Binder: bindender Mörtel) und Holz ein. Seine zahlreichen Handelspartner saßen in Wörgl, Kufstein, Oberaudorf, Altenmarkt bei Neubeuern, Aschach an der Donau, Linz, Wien und sogar in Budapest. Erleichtert wurden die Handelsgeschäfte von der nunmehr außergewöhnlich schnellen Briefbeförderung durch die Kaiserlich-Königliche Österreichische Post und die Königlich-Bayerische Post. So benötigte im allgemeinen ein Brief von Linz bis Neubeuern, das bis 1890 Zustellpostamt für Nußdorf war, nur zwei Tage. (vgl. Abb. F)



Abb. F

Denn bei der Post ging's damals schnell (1887)

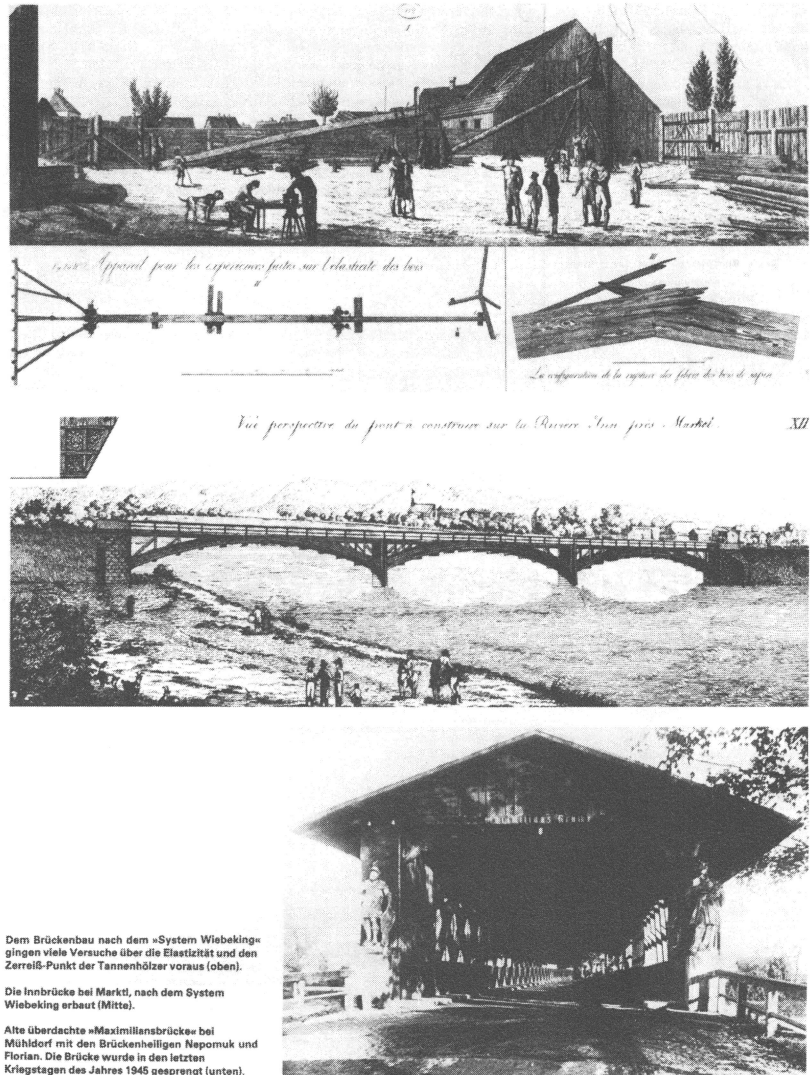
Brief an Schiffmeister Wolfgang Dettendorfer in Nußdorf

Stempel Linz: 11.10.87

Stempel Rosenheim: 12.OCT.87, vormittags 5-6 Uhr

Stempel Neubeuern (Poststation für Nußdorf): 12.OCT.87, 3-4 Uhr nachmittags

Über die frühen Aktivitäten des Schiffmeisters Dettendorfer ist wenig bekannt. Vor allem fehlen Aufzeichnungen, wie weit seine Flußfahrten gingen. Die Ruderfahrten auf Plätten stromabwärts hatten immer noch dieselben Tücken wie ehemals. Sandbänke, Felskugeln, Nagelfluhfelsen, Wirbel und Strudel, besonders aber die Brücken mußten genau beachtet werden, auch bei der Naufahrt. Schwer passierbar waren die Brücken von Wasserburg, Kraiburg, Mühldorf, Markt und Passau. (vergl. Abb. G)



Dem Brückenbau nach dem »System Wiebeking« gingen viele Versuche über die Elastizität und den Zerreiß-Punkt der Tannenhölzer voraus (oben).

Die Innbrücke bei Markt, nach dem System Wiebeking erbaut (Mitte).

Alte überdeckte »Maximiliansbrücke« bei Mühldorf mit den Brückenheiligen Nepomuk und Florian. Die Brücke wurde in den letzten Kriegstagen des Jahres 1945 gesprengt (unten).

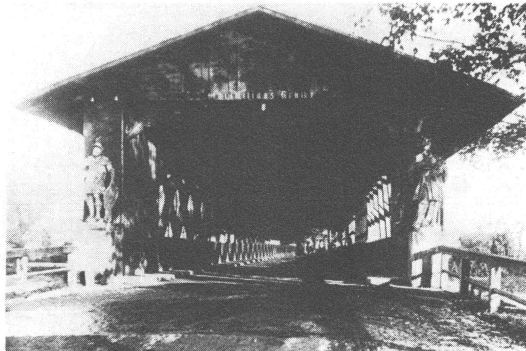


Abb. G

Innbrücken wurden aus Holz gebaut

Aus „Charivari“, Heft Nr. 6, Jahrgang 1979

Am 6. Mai 1877 fuhren zwei Plätten des Nußdorfer Schiffmeisters, beladen mit Zement, unter den Nauführern Johann Straßer und Johann Pichler innabwärts. Infolge des Ostwindes und der Querströmung war es dem erfahrenen Johann Straßer nicht möglich, durch die Kraiburger Brücke zu steuern: die Fuhre rammte den östlichen Brückenpfeiler.

„Die Ladung, bestehend in Cement, welche einen Werth von mehr als 2000 Mark praesentirte, war natürlich verloren“ –

so steht es in einem Schreiben von Wolfgang Dettendorfer an das Flußbauamt Rosenheim. [12] Dettendorfer sollte zu dem Schaden, den er dem Fabrikanten Buchauer zu Ebbs ersetzen mußte, auch noch die Kosten für die Reparatur der Brücke aufbringen. Ob es tatsächlich dazu kam, ist unbekannt.

Ausbau der Handelsbeziehungen zu Ober- und Niederösterreich

Es gelang dem rührigen Nußdorfer, vor allem die Handelsbeziehungen zu Ober- und Niederösterreich auszubauen. Die Blüte der Wirtschaft in Österreich-Ungarn mit Eisenbahn- und Kanalbauten, Stadterweiterungen und Brückenneubauten schlug sich auch im florierenden Geschäft Dettendorfers nieder. Er war offensichtlich ein guter Beobachter von Bedarf und Nachfrage im Donaugebiet. Man benötigte dort preisgünstigen Kalk, Zement (Binder) und Holz. Dettendorfer ging weitgehend auf diese Wünsche ein. So bestellte am 9. Oktober 1887 Georg Viehböck aus Obermühl bei Linz „gegen sofortige Bezahlung eine 26 bis 27 Schuh weite Platte mit entsprechenden Brettern“. Einige Wochen vorher, am 17. September 1887, forderte der Verwalter der Zementfabrik M. Egger, Kiefersfelden/Kufstein, den Nußdorfer Schiffmeister auf, doch noch Ende September zwei Fahrten (Nr. 26 und Nr. 27) mit Kalk nach Wien durchzuführen. Es sei ja das Fahrwasser noch schön und der Tag noch ziemlich lang, um zweimal zu „tauchen“ (mit vollbeladenem Schiff abzufahren). Die Firma Egger sorgte dafür, daß am 19. September der Kalk für die erste Fahrt und bis 24. September zur zweiten Fahrt angeliefert wurde. Offen bleibt in der Korrespondenz, wo die Abfahrt der vollbeladenen Plätten erfolgte - ob von der Lände in Kiefersfelden oder in Windhausen.

Damals wie heute: lästige Bürokratie behinderte den Handel

Von 1870 bis 1890 florierte der Transport von großen Kalk- und Zementlieferungen aus Tirol in die österreichischen Donaulande. Eine Ladung umfaßte damals 1800 bis 2000 Zentner per Transport. Auf dem Inn waren dafür 15 bis 20 Mann Besatzung nötig, von Passau oder Linz nur noch die Hälfte. Das nicht mehr benötigte Personal wurde von Schärding, Passau oder Linz mit der Eisenbahn nach Hause geschickt. Auf der Donau hatte das Kommando über das Schiff noch der Nauführer oder Sößstaller, der nun mit einem ortskundigen Lotsen in der Schiffsführung abwechselte. Das Schwierigste war für die Innplätten das Ausweichen vor den aufwärts fahrenden Donau-Dampfschiffen mit ihren Schleppkähnen [13].

Lästig für die Nauführer waren die zahlreichen Kontrollen an den Maut- oder Zollstationen am unteren Inn, in Ober- und Niederösterreich. Schmiergelder waren vom Schiffseigner als selbstverständlich einkalkuliert.

Bezeichnend für die kleinliche Bürokratie der Zollbehörden ist ein Brief von Leopold Strigl aus Linz an Dettendorfer, aufgegeben in Linz am 24. September 1887. Darin wird beklagt, daß 70 Faß (vermutlich Zement oder Kalk) ausgeladen werden mußten, da die Plätten nach Ansicht der Behörden überladen waren.

Das gleiche Los traf die Ladung des Schiffmeisters Johann Auer von Altenmarkt. Dieser jeweils willkürliche Akt kam einer Beschlagnahme der Ware gleich. Ein Einspruchsrecht gab es damals nicht. Zwei Schiffsknechte und der Nauführer fuhren daraufhin nach Hause. Die Schriftquelle verschweigt, was mit der restlichen Ladung geschah.

Gute persönliche Beziehungen erleichterten Geschäfte

Eine besonders intensive Geschäftsverbindung Dettendorfers bestand lange Jahre mit der K.K. Portland-Cement-Hydraul-Kalkfabrik von Johann Georg Buchauer in Ebbs mit Firmensitz in Kufstein. So fragte am Mittwoch, dem 28. Dezember 1887 Buchauer brieflich in Nußdorf an, ob Schiffmeister Dettendorfer bereit sei, seine gesamten Wasserfrachten an Kalk und Zement (Binder) für 1888 zu übernehmen. Der Ton des Schreibens ging über das Geschäftsmäßige hinaus. Es scheint, daß eine herzliche Freundschaft die Familien der beiden Unternehmer verband. Bemerkenswert ist, daß dieser Brief, am 28. Dezember in Kufstein abgestempelt, bereits am 29. Dezember zwischen drei und vier Uhr nachmittags im Postbüro von Neubeuern eintraf. Die gute Geschäftsbeziehung hielt bis 1895 an, wie dies ein Schreiben Buchauers aus Kufstein vom 11. Februar 1895 bestätigt. Doch mußte Buchauer seinem Freund Dettendorfer damals mitteilen, daß er die ausstehenden Rechnungen erst im Laufe des Sommers 1895 begleichen könne. (*Abb. H*). Nach seinem Dafürhalten lohne sich der Transport von Kalk und Zement auf Ruderschiffen nicht mehr, da die Bahnfracht billiger sei. Es war klar, daß damit der zwischen 1880 und 1895 florierende Flußtransport von Zement und Kalk aus Tirol zu Ende ging.

Abb. H

Brief Buchauer, Kufstein an Dettendorfer, Nußdorf

Kufstein, 11. Februar 1895

Anbei empfangen Rechnungsabschluß mit Bestätigungsbrief. Ich werde im Laufe des Sommers diesen Betrag begleichen können. Wegen Schiffahrt muß Ihnen leider mittheilen, daß ich nicht mehr fahren kann. Wenn ich nach Wien auf Ruderschiffen verlade, muß ich um 8 fl. höhere Bahnfracht, als die übrigen Fabrikanten zahlen, und alles per Schiff liefern geht auch nicht, besonders muß ich im Frühjahr per Bahn liefern. Wenn ich also da 56 Kr. Fracht zahlen müßte, hätte ich thatsächlichen Verlust. Wegen Bergel allein ist es ja dann auch nicht mehr möglich zu fahren. Mit freundlichem Gruß zeichnet Achtungsvollst!

KUFSTEIN, am 11. Februar 1895

K. k.  priv.

MEMORANDUM

Portland-Cement- und hydraulische Kalk- (Roman-Cement-) Fabrik
J. G. BUCHAUER
Kufstein.

Check-Verkehrs-C. Nr. 817.770.

Adresse für Telegramme:
Buchauer, Kufstein.

An Herrn
W. Dettendorfer
Nussdorf

Im bei unvorgezogenem Kaufmännig abfluss mit Spätigang
beinh. Es wurde im Laufe des Monats Dräsen bei
trag teilsweise kommen. - Wegen Spätigkeit muss
Es sein leider notwendig, dass ich nicht mehr sagen
kann. - Wenn ich nach Wien auf Kundtschaften in Land,
muss ich nun 8% höhere Befehrskraft, als die übrigen
Fabrikanten zahlen, und das für die Befehrskraft
auf mich, besonders muss ich im Geschäft für Befehrskraft
Wenn ich also die 56% stark zahlen müsste, fällt ich
Haltflüssen und Lücken. Wegen Bergel allein ist es

Plätten aus Nußdorf und Neubeuern waren gefragt

Dettendorfer hatte als zuverlässigen Kunden den Schiffmeister M. Getzendorfer in Aschach an der Donau. In einem Brief, abgestempelt am 18. August 1887 elf Uhr in Wels, der bereits am 19. August nachmittags in der Post in Neubeuern lag, ist zu lesen:

„Ersuche Sie höflich, mir umgehend zu schreiben, auf wieviel Plätten ich heuer noch (reflektieren) kann“

Getzendorfer wollte alle Plätten, die der Nußdorfer Schiffmeister übrig habe, nehmen und damit auf Salzburger Plätten verzichten. Er bat Dettendorfer, 15 Plätten in Neuhaus bei Schärding auszuschießen. Von dort wolle er die Schiffe selbst abholen.

Daß in diesen Jahren reger Bedarf an Plätten auf der Donau für Flußbauten und Warentransporte vorhanden war, belegt ein weiteres Schreiben Getzendorfers: (Stempel Kufstein, 20. Oktober 1887, acht Uhr). Wie stark an der Donau bayerische Plätten gefragt waren, zeigt sich auch daran, daß Dettendorfer mit dem Bau von 12 Plätten für Getzendorfer offensichtlich in Verzug geriet. Sein Kunde ersuchte ihn deshalb dringend, doch noch im Herbst zwei bis drei Plätten in Neuhaus oder Aschach auszuladen.

Hatte Getzendorfer noch im Herbst 1887 großen Bedarf an Schiffsplätten signalisiert, so konnte er am 3. Januar 1888 nach Nußdorf *„wegen Plätten nichts Bindendes melden, da er nicht wisse, was er zu Stein- und Schindelführen brauche“*. Die Plätten, die auch Schiffmeister Johann Auer laufend an den Aschacher verkaufte, seien zu diesem Zeitpunkt zu teuer, da der Oberösterreicher *„schon billigere Plätten gekauft habe“*.

Diese Schreiben belegen auch die Tatsache, daß seit Jahren Johann Auer von Altenmarkt (später Auerbräu) und Wolfgang Dettendorfer im Flußgeschäft zusammenarbeiteten.

Ein Brief des Schiff- und Schiffholzhändlers, Fischhändlers und Fischermeisters Johann Fanda aus Budapest vom Donnerstag, 7. Januar 1887 an Johann Auer in Wörgl (anscheinend die Tiroler Niederlassung des Altenmarkter Schiffmeisters) belegt, daß die Stromfahrten überwiegend mit Plätten durchgeführt wurden. Da diese nicht besonders fest gezimmert waren, wurden sie nach der Fahrt oft zerschlagen. In seinem Brief beklagt sich Fanda, daß er als „sehr langjähriger Abnehmer und pünktlicher Zahler“ keinen Preisnachlaß für künftige Plättenlieferungen bekomme. Er habe die letzten zwei Jahre 20 fl. pro Platte drauflegen müssen, habe im Sommer nur zwei verkauft und alles übrige zerschlagen müssen. Das slowakische Holz dränge auf den Markt und lasse die Preise für Holz purzeln. Er sei aber geneigt, mit 120 fl. das Angebot zu übernehmen. (Abb. 1)



Abb. 1
Brief aus Budapest nach Wörgl, 1887

Johann Fanda, Schiff- und Schiffholz-Handlung in Budapest schreibt einen „Brandbrief“ an Johann Auer in Wörgl, einem langjährigen Geschäftspartner Wolfgang Dettendorfers.

Sogenannte Tirolerplätten, damals in Langkampfen, Angath und Wörgl gebaut, die Dettendorfer aus diesen Orten bezog, waren in Wien gefragt. Der bürgerliche Bau-, Brenn- und Zillenholzhändler Johann Adametz, Wien II, Brigittenau, Treustr. 69, bot sich in einem Schreiben vom 27. Februar 1887 an, sämtliche von Dettendorfer angebotenen Tirolerplätten nach der Überführung nach Wien gerne zu übernehmen. Einen zuverlässigen Handelspartner über Jahre hin hatte der Nußdorfer Schiffmeister auch in Franz Kern, Wien I, Schottenbastei Nr. 6. (Abb. J)

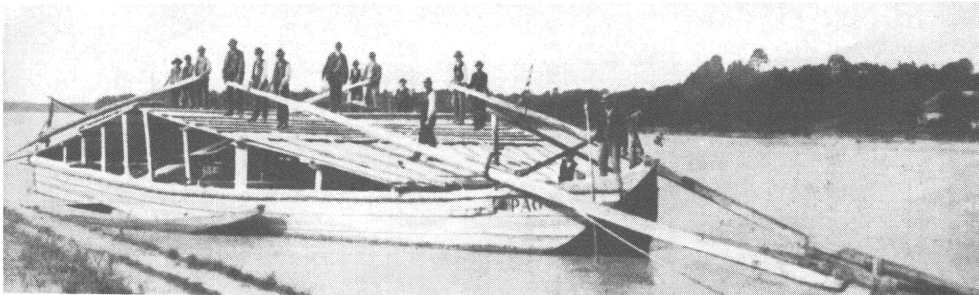


Abb. J
„Tiroler Platte“ auf dem Inn

Wegen ihrer guten Eigenschaften, günstigen Herstellungsweise und Ladefläche besonders gefragt waren zum Ende der Innschiffahrt die „Tiroler Plätten“

Schiffahrt unter immer stärker werdendem Preisdruck

Oft unternahm Dettendorfer Schiffplättenfahrten mit Johann Auer als Kompagnon. Auer, Kielschneiderwirt und Schiffmeister in Altenmarkt, verkaufte später seine Besitzungen in Altenmarkt und Hefengraben und errichtete die für die damalige Zeit außerordentlich moderne Auerbrauerei in Rosenheim. In einem Schreiben vom 30. September 1887 (Stempel Neubeuern, 1. Oktober 1887) unterrichtet Auer seinen Nußdorfer Handelspartner, daß ihr gemeinsamer Kunde, Kern in Wien, für die im August 1887 von Dettendorfer unterlassene Tauchung (Schiffahrt mit vollbeladenen Plätten) Schadenersatz verlange. Er, Auer, müsse deshalb den Nußdorfer Schiffsherrn mit Geldforderung belasten. (Abb. K)

„Wir fragen uns, was war wohl der Grund für die Nicht-Tauchung?
Wasserfeiern (Hochwasser), Nebelfeiern, Windfeiern? War die Mannschaft
für diese Fuhr in der Erntezeit nicht aufzutreiben?“

Bei der Gewissenhaftigkeit, die Dettendorfer sonst in allen Dingen an den Tag
legte, verwundert dieser Vorgang, doch sind weitere Einzelheiten nicht be-
kannt.

JOHANN AUER.

Neubeuern, den 30. September 1887.

Herrn Wolfgang Dettendorfer
Nußdorf.

Sende Ihnen anliegend
Nota über Ihre Kern Fracht
per August.

Kern verlangt für die
diese Woche unterlassene
Tauchung Schadensersatz &
bedauere ich ich Sie hierfür
belasten zu müssen,
Besten Gruß
hochachtung!

Johann Auer

Telegramm-Adresse: Auer Neubeuern

Abb. K
Schadenersatz für „unterlassene Tauchung“

Johann Auer, Neubeuern, den 30. September 1887 an Wolfgang Dettendorfer
Nußdorf:

Sende Ihnen anliegend
Nota über Kern Fracht per August.
Kern verlangt für die diese Woche unterlassene Tauchung
Schadenersatz & bedaure ich ich Sie hierfür belasten zu müssen,
Besten Gruß hochachtung! Johann Auer.

(Kern=Geschäftspartner in Wien, Tauchung=Fahrt mit vollgeladenem Schiff)

Während heutzutage Preisfestlegungen oder Kaufbedingungen ohne Zeitverlust und verbindlich per FAX erfolgen können, mußten damals alle Verhandlungen schriftlich oder persönlich erfolgen. Eine der wichtigsten Fragen, die vorab geklärt werden mußte, war das Löschen der Fracht am Zielhafen. Zu solchen Verhandlungen befand sich im Juni 1892 Dettendorfers Sohn Johann (Strasserbauer zu Haus) in Wien bei Kern.

Ein Schreiben des Schiffmeisters Kern, das dieser am 30. Juni 1892 zur Post gab, behandelt den Frachtzins für je 100 kg Kalk - angeliefert zum Donauhafen Wien. Kern war sehr daran gelegen, einen niedrigeren Frachtzins für 20 bis 30 Plätten aus Nußdorf im Jahr 1893 zu erzielen.

In einem in gestochener Handschrift verfaßten Antwortbrief Dettendorfers (dem einzigen erhaltenen Originalschreiben von der Hand des Schiffmeisters) an Franz Kern in Wien erfahren wir von dauernden Kämpfen um die Preise

Wien den 3 Juli 1892
Herrn Franz Kern in Wien
Ich erlaube mir Ihnen zu schreiben, dass ich Ihnen
1. Mal, für die auf demselben mir zu
den mir, Aufschreibung 23 X, pro Maß an
Ihre Lichte in diesem Lande Wien geschildert
begeben können, und die beste Leistung
begeben Sie haben, zum nächsten gelangen
sollen von 24 Leistung möglichst für Sie
möglich ist, nach für die Land nicht bestmög-
lichste Leistung, mit einem Maß in 23 X
pro Maß, mit dem kammer das
Jahr bei Maß, pro in 1 1/2 Tag, auf
nachher die Platten in Schiffen, zum
Maße zu sein, und für die
für die die Leistungen und für den
Nachdem es ist, das ist für

Wien den 3 Juli 1892
Herrn Franz Kern in Wien
Ich erlaube mir Ihnen zu schreiben, dass ich Ihnen
1. Mal, für die auf demselben mir zu
den mir, Aufschreibung 23 X, pro Maß an
Ihre Lichte in diesem Lande Wien geschildert
begeben können, und die beste Leistung
begeben Sie haben, zum nächsten gelangen
sollen von 24 Leistung möglichst für Sie
möglich ist, nach für die Land nicht bestmög-
lichste Leistung, mit einem Maß in 23 X
pro Maß, mit dem kammer das
Jahr bei Maß, pro in 1 1/2 Tag, auf
nachher die Platten in Schiffen, zum
Maße zu sein, und für die
für die die Leistungen und für den
Nachdem es ist, das ist für

begeben, was, für die die Leistungen
sollen von 24 Leistung möglichst für Sie
möglich ist, nach für die Land nicht bestmög-
lichste Leistung, mit einem Maß in 23 X
pro Maß, mit dem kammer das
Jahr bei Maß, pro in 1 1/2 Tag, auf
nachher die Platten in Schiffen, zum
Maße zu sein, und für die
für die die Leistungen und für den
Nachdem es ist, das ist für

Schlußsatz
Herrn Franz Kern in Wien

für die Ladungen an Kalk und Zement. Dettendorfer zeigte sich bereit, 1892 noch viermal zu tauchen, wenn nur der Preis für den Zentner „Buchauer-Zement“ mit 53 Kr. bezahlt würde. Er würde auch noch eine fünfte Fuhre 1892 nach Wien befördern, die Johann Funk, Oberaudorf, von seinem Zementofen bei der Grenzstation Wachtl (Schöffau) innerhalb von eineinhalb Tagen nach Eintreffen der Plätten in Kiefersfelden beladen werde. An der Lände in Kiefersfelden besitze er, Dettendorfer, keine zollamtliche Bewilligung, so daß ein Vertreter einspringen müsse. Noch aber habe es Eile, das nötige Plättenholz für die bevorstehenden Unternehmungen zu beschaffen. Im Jahre 1893 wollte Dettendorfer, wenn ein Vertrag über je 53 Kr. zustandekomme, monatlich dreimal tauchen. (Abb. L)

Abb. L
Einzig erhaltender Originalbrief
des Nußdorfer Schiffmeisters Wolfgang Dettendorfer

Nußdorf den 3. Juli 1892
Herrn Franz Kern in Wien

Antwortlich Ihres geehrten von 30. d .M. gebe ich Ihnen zur Nachricht, daß ich Ihnen 4 Mal, heuer noch dauchen (tauchen, mit beladenem Schiffen abfahren) würde, wenn Sie mir, Buchauer 53 Kreuzer pro Mt. Ztn.(?) an Ihre Lände im Donau Canall Wien gestellt, bezahlen können, und die letzte Ladung, Anfangs September, zum Volzuge gelangen sollte, wenn eine 5te Ladung möglich sein (wird ?), so würde ich, was for der Hand nicht bestimbt zu geben, mit einer Haftung in 55 Kreuzern pro Mt. Zt. mit dem bemerken, daß Funk die Wagon sicher in 1 1/2 Tag, nach eintreffen der Plätten in Kiefersfelden, zum (auf dem) Wasser zu stehen haben, und Funk mir für Heier (heuer) die zollambtlichen Erklärungen auf seinen Nachmann (Vertreter) fertig stehen muß, da ich für Kiefersfelden zur Einladung eine Zohlambtliche Bewilligung nicht besitze. Da ich im Falle, (daß) Sie einverstanden sind, für die (be)vorstehenden Reissen (Fahrten) die Plätten sofort anzuschaffen habe, so wohlen Sie nicht zögern, mir Ihre Rückäußerung umgehend zugehen zu lassen,- was für kommendes Jahr (ist), kann ich Ihnen sagen daß es möglich sein kann, mit 53 Kreuzern überein zu kommen jedoch nur bei schönem Wasser von May bis Mitte September mit einem Monatlichen 3 malligen dauchen, wobei(?) in einem, längstens zwei Monaten, der Abschluß geschehen müste da über Vorbereitung der Schiffbau Hölzer Vorkehrungen getroffen werden müssen. Mein Sohn (vermutlich Johann) war vor zwei Tagen bei Funk, und unterredete (sich) weggen Dauchen, wobei Funk über Scheupferde Äusserung gebrauchte und recht besorgt ist, Cement zum (auf dem) Wasser zu befördern, was filleicht Störungen veranlassen könnte.

Hochachtungsfoll Wolfgang Dettendorfer

Ende der Innschiffahrt

Daß man für die Schiffahrten immer noch Pferde brauchte - zwar nicht mehr so viele wie sie für einen Hohenauzug benötigt worden waren, geht aus Dettendorfers Brief nebenbei hervor. Sein Geschäftspartner Funk äußerte Dettendorfers Sohn Johann gegenüber, die Pferde seien heutzutage sehr nervös und unruhig, halt „Scheupferde“. Es sei fraglich, ob er weiterhin Zement auf dem Wasserweg befördern könne und wolle.

Die Österreichische Südbahn schraubte damals ihre Frachttarife dermaßen herab, daß sich die Zement-Kalk-Fabrikanten in Tirol von der Schiffahrt ab - und der Eisenbahn zuwandten. Wie sich bald zeigte, eine kurzsichtige Entscheidung: nach wenigen Jahren ließ die Bahn die Preise wieder steigen. Nun wäre die Flußschiffahrt für den Transport wieder erwünscht gewesen, doch fanden sich keine Schiffmeister mehr, die sich dem Diktat der Fabrikanten unterwerfen wollten.

Dettendorfer erkannte, daß die Flußfahrten mit Gütern immer seltener würden, daß vor allem die Aufträge aus Österreich immer spärlicher eingingen. Am 23. Januar 1894 erreichte ihn ein Brief des Zentralbüros Alexander von Popper, Wien, Universitätsstraße 10, mit folgendem Inhalt: *(Abb. M)*

„Wir teilen Ihnen höflich mit, daß wir auf die uns offerirten Pletten pro 1894 nicht reflektiren, weil wir für selbe keinen Bedarf haben“

Hoffmann und Ungar, Zentralbureau

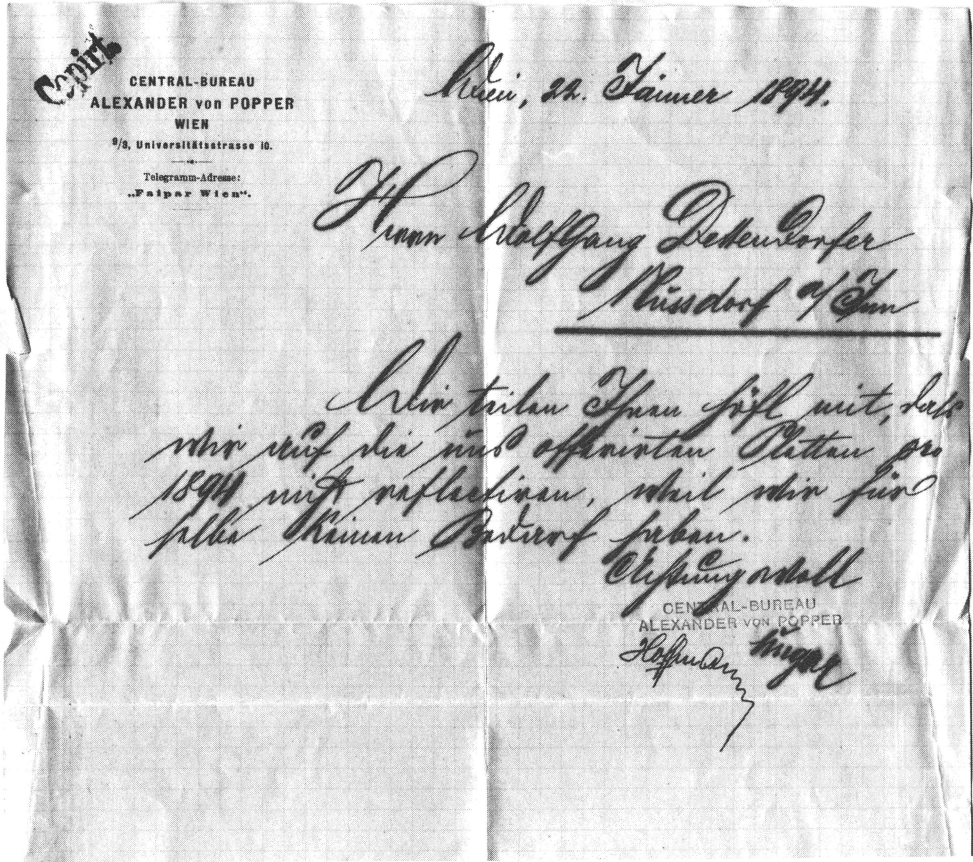


Abb. M
Brief Alexander von Popper an Wolfgang Dettendorfer 1894

Poststempel Wien, 22. 1. 94, 9-10 nachts

Dettendorfer war 33 Jahre Bürgermeister von Nußdorf

Die Handelsgeschäfte auf dem Inn gingen schlecht. Auch die Schiffsknechte verloren ihre Arbeit. Dettendorfer hatte schon in jungen Jahren zwei Sägen ausgebaut, eine in Mühlhausen und die sogenannten „Sigl-Säge“ in Winds-
hausen. Das war für den tatkräftigen Siglbauer eine neue Erwerbsquelle – war doch die Landwirtschaft recht unergiebig. (Abb. N und O)

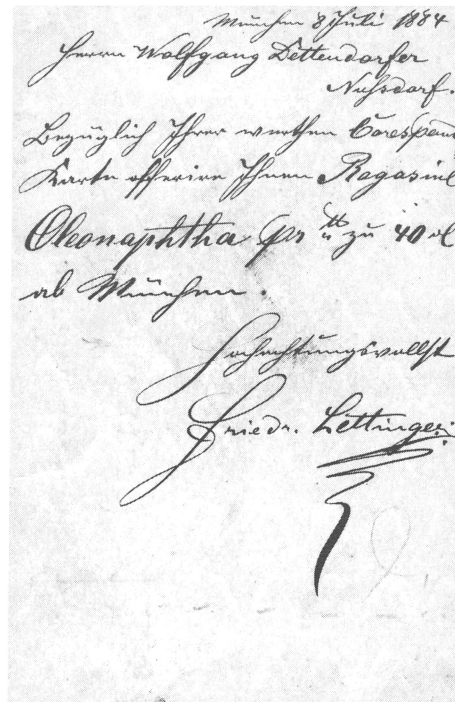


Abb. N

Wolfgang Dettendorfer betreibt Sägemühle (1884)

Die Postkarte vom 9. Juli 1884, auf der ein Münchener Unternehmer, Friedrich Lettinger, ein Angebot unterbreitet, beweist, daß Wolfgang Dettendorfer zu dieser Zeit in Nußdorf auch eine Sägemühle betrieb.

Die Arbeitskraft Wolfgang Dettendorfers schien unerschöpflich: neben seinen Pflichten als Unternehmer übte er in der Gemeinde Nußdorf von 1881 bis zu seinem Tod im Jahr 1914 auch noch das Amt des Bürgermeisters oder „Gemeindevorstehers“, wie es damals hieß, aus. In diese Zeit fiel auch der Kampf um eine weitere Innbrücke – zwischen den nur in Rosenheim und Kufstein bestehenden Brücken – für die sich Dettendorfer und der Nußdorfer Gemeindevorstand intensiv einsetzten. Als Verhandlungen mit Neubeuern scheiterten, ließ die Gemeinde Nußdorf durch die Brannenburger Firma Steinbeis eine eigene Brücke in Holzkonstruktion südlich der Seilenu errichten. (Einweihung 10. Juni 1889). Neubeuern entschloß sich daraufhin ebenfalls zu einem Innbrückenbau, der wie in Nußdorf von der Firma Steinbeis als Holzkonstruktion ausgeführt wurde. (Einweihung am Bennotag 1890, den 16. Juni). [14]

Mit dem Tod Wolfgang Dettendorfers, des letzten Nußdorfer Schiffmeisters, am 24. Dezember 1914, ging auch für Nußdorf die jahrhundertelange Ära der engen und bedeutungsvollen Einbindung in die Geschichte der Flußschifffahrt auf dem Inn zu Ende. Was bleibt, ist das Wissen um die Bedeutung des Flusses für Wohl und Wehe vieler Generationen im Inntal und so auch für Nußdorf.

Wenn der Inn doch erzählen könnte !

Quellenangaben und Anmerkungen

- [1] GU Rosenheim, Nr. 23, 24.
- [2] Dürnegger, Josef, Nußdorf einst und jetzt, Törwang 1951, Seite 163 ff.
- [3] Stalla, Gerhard, Das Mirakelbuch von Kirchwald, Teil II von 1681 - 1753, in: BIO, 44, 1983, Seite 5 ff.
- [4] Neweklowsky, Ernst, Rosenheim und die Innschiffahrt, in: BIO 50,1960, Seite 120.
- [5] Brückner, Barbara, Die historische Entwicklung der Tracht, in: BIO 28, 1957, Seite 28.
- [6] vgl. BIO 44, 1983, Seite 41.
- [7] Pfarrarchiv Neubeuern, Totengedenkbuch der Schiffleutbruderschaft Neubeuern 1617 - 1915.
- [8] Tagebuch des Schiffmeisters Peter Scheicher, Neubeuern, geführt von 1817 - 1842, Stadtarchiv Rosenheim Nr. 6034, Fasc. 361.
- [9] Staatsarchiv Landshut, Rep. 105, Verz. 25, Fasc. 22 383.
- [10] Neweklowsky, Ernst, Rosenheim und die Innschiffahrt, in: BIO 30, 1960, S.142.
- [11] Dürnegger, Josef, Nußdorf einst und jetzt, Törwang 1951, Seite 158 ff.
- [12] Schreiben von Wolfgang Dettendorfer an das Kgl. Bayer. Flußbauamt Rosenheim vom 18. 5. 1878. Vgl. auch: Bernrieder, Josef, Chronik des Marktes Neubeuern 1987, Seite 433.
- [13] Vgl. Pallauf, Sebastian, Die Schiffahrt auf dem Innstrom, in: BIO 6, 1907, Heft 2, Seite 40 - 42.
- [14] Dürnegger, Josef, Nußdorf einst und jetzt, Seite 45.
Auch STAM LRA 110378.
Vgl.: Bernrieder, Josef, Chronik des Marktes Neubeuern, 1987, Seite 612 ff.

Titelbild:

Sepp Mohr, Tegernsee, Original Holzschnitt

Foto Rückseite:

Michael Schmidl, Altenmarkt, letzter Schiffsbaumeister am Inn,
Schopper bei der Arbeit (Schiffleutverein Neubeuern)

