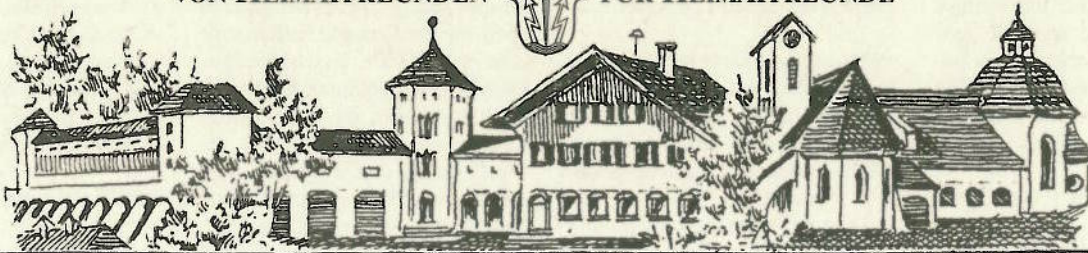


## GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

VON HEIMATFREUNDEN FÜR HEIMATFREUNDE



## AUS VERGANGENEN ZEITEN

## Einst fuhren Dampfschiffe auf dem Inn

Fast 2000 Jahre lang war der Inn als Wasserstraße der natürliche Verbindungsweg aus Tirol zur Donau und somit als naturgegebene Fortsetzung der Brennerstraße die kürzeste Verbindung Italiens in Richtung Wien. Erste schriftliche Kunde einer Innschiffahrt haben wir bereits aus spätrömischer Zeit. Eugipp, der Biograph des Hl. Severin, berichtet um 453 n. Chr. von der sehnlichen Erwartung von vor allem mit Getreide beladenen Schiffen aus Rätien in Passau, die im Eisstrom des Inns festgefroren waren. Besonders seit dem Mittelalter war dann die Schifffahrt auf der 344 km langen befahrbaren Strecke des 1517 km langen Inns sehr mannigfaltig. Im September vorigen Jahres wurde im »Stadtblattl« darüber berichtet.

Als im Jahre 1837 die Donau von Wien bis Regensburg für die Dampfschiffahrt erschlossen wurde, erhofften auch viele Bewohner der Innstädte, aus dem neuen Verkehrsmittel Nutzen zu ziehen. Es sollte aber noch 17 Jahre dauern, bis das erste Dampfschiff den Inn befuhr. Entsprechende Eingaben um eine Konzession wurden in Bayern aber bereits 1843 gemacht. In Oberösterreich bezeichnete es dann 1852 die Handels- und Gewerbekammer als wünschenswert, wenn sich Unternehmer fänden, die auch den Inn mit Dampfschiffen befahren würden. Ja sogar in Tirol holte das Kreisamt Schwaz ein diesbezügliches Gutachten beim Kreisgenieur ein.

Im Oktober 1853 erteilte dann König Maximilian II dem Indu-

striellen Joseph von Maffei die Genehmigung, eine »Privat-Aktiengesellschaft zur Begründung und zum Betrieb einer Dampfschiffahrt auf dem Inn und der Donau« zu bilden. Am 4. September 1854 machte dann der von Maffei auf seiner Regensburger Werft gebaute Dampfer »Vorwärts« seine Probefahrt auf dem Inn bis Simbach / Braunau.

### Aus der Chronik des Aug. Friedr. Neumeyer

Der als Autograph sich im Besitz seiner Enkelin, Frau Edeltraud Laucke, befindliche Band »Geschichte der Innschiffahrt« von August Friedrich Neumeyer von 1936 ist noch heute eine Quelle wertvollster Informationen zum Thema Schifffahrt auf dem Inn. Das Kapitel V trägt die Überschrift »Dampfschiffe«. Aus ihm sei hier - durch jüngere Forschungsergebnisse ein wenig erweitert - auszugsweise zitiert:

»Von 1854 bis 1862, geringfügig auch noch später, fuhren Dampfschiffe auf dem Inn, für Personen- und Gütertransport, auch mit Schleppern [gemeint ist hier: mit angehängten Schleppkähnen]. Jahrhunderte hindurch hatten Schifffzüge den Strom belebt. Die Nutzung der Dampfkraft, auch für Schiffe, sollte sein Bild ändern. Kurat Riedl von Kraiburg schrieb darüber: »Eine gründliche Änderung im Verkehrsleben auf dem Inn, der Hauptader des alpbayerischen Handels, trat mit Einführung der Dampfer ein, indem diese durch ihre Schnelligkeit und Sicherheit die zu Berg fahrenden Schifffzüge

verdrängten.« [Eine allzu rosige Sichtweise, wie wir noch sehen werden!]

In den Landgerichtsakten von Mühldorf finden sich erste Nachrichten über eine geplante Einführung von Dampfschiffen auf dem Inn. Schon Anfang 1826 schreibt die Regierung des Isarkreises, daß vom Landgericht Mühldorf alle Aufschlüsse über Strömung, Tiefe, Fahrwasser usw. zu berichten seien. Man habe dem Freiherrn von Cetto das Privileg zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Inn erteilt. Genanntes Landgericht veranlaßte dann die Schiffmeister Mareis und Will gegen deren Interessen, alle bezüglichen Angaben zu machen; ebenso den Joseph Riedl und Wolfgang Heilmeier in Kraiburg. Ausdrücklich wies das Landgericht aber darauf hin, daß andererseits das Gewerbe der Schiffmeister und -knechte durch eine Dampfschiffahrt empfindlich geschädigt würde. Das Projekt Cetto kam jedoch nicht zur Durchführung. Man hörte dann nichts mehr bis zum Jahr 1843. Es tauchten da gleich mehrere Pläne zu einer Dampfschiffahrt auf dem Inn auf. König Ludwig I äußerte sich darüber: »Ich habe die Vorteile der Dampfschiffahrt auch erkannt. Und wenn auch das Projekt, auf dem Inn aufwärts bis Rosenheim zu fahren, durch den reißenden Strom vorläufig zunichte wurde, so bewährt sich dafür die Verbindung auf der Donau und ist dies eine reiche Einnahmequelle geworden.«

Im Jahr 1850 bewarben sich gleich vier Gesellschaften um die Innschiffahrt. Zwei traten zurück,

die anderen beiden erhielten die Konzession: Maffei in München und Schiffmeister Riedl von Neuötting, der sich mit dem Gründer der Linzer Schiffswerft Ignaz Mayer zur Gesellschaft »J. G. Riedl & Co.« zusammentat. Den bisherigen Gütertransport auf dem Inn beschreibend, heißt es in einem Landgerichtsgutachten: »Der Inn abwärts wird größtenteils nur zum Transport von Holz, Kalk, tiroler und bayerischer Kohlen und, je nachdem die Getreidepreise in den österreichischen Donauländern höher sind als in Oberbayern, des Getreides mit Schiffen, selbst Flößen, in die am unteren Inn liegenden Orte oder ab Passau, mit der Donau weiter, benützt. Aufwärts wird derselbe mittels drei oder mehr zusammengehängter und bis zu 40 Pferden bespannter Schiffe sogar von der unteren Donau her benützt. Die Schifffahrt abwärts vermittelt sonach nur den Verkehr mit wenigen Rohprodukten. Aufwärts aber wird er von einigen spekulativen Schiffmeistern mit Vorteil und Gewinn unterhalten [z. B. Transport und Handel mit Wein, Tabak, Hanf, Rapssamen u. a.]. Der Personenverkehr ist nicht erwähnenswert, die Errichtung einer Dampfschiffahrt auf dem Inn so, daß weder die freie Fahrt abwärts, noch die Fahrt mit Pferden aufwärts gehindert wird. Insbesondere, wenn sie sich von Passau nach Hall erstreckt, dürfte die Dampfschiffahrt für alle Städte und Märkte, auch für Mühldorf und Kraiburg, von Nutzen sein und selbst den handelnden Schiffmeistern eine bequeme Gelegenheit geben.

**TÖGING - HIER LEBE ICH - HIER KAUFE ICH EIN!**

EINGEGANGEN 0 2. März 1997



[Anm.: Der Mühldorfer Magistrat war für die Dampfschiffahrt, der Kraiburger dagegen!] Der Handel könnte auf entferntere Märkte erweitert werden. Der Personenverkehr würde sich heben, besonders für Altötting. Die Dampfschiffahrt würde von allen am Inn begrüßt werden.«

## Neun Dampfer fuhren auf dem Inn

Inndampfer verkehrten vor allem von 1855 bis 1860 und zwar 6 »Maffei-Schiffe« der Inn-Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und 3 »Riedl-Schiffe«. Vorwiegend waren es Raddampfer mit einer Länge von gut 40 Metern, um die 8 Meter Breite (mit Radkästen) und ca. 60 PS Leistung. Sie hatten einen relativ geringen Tiefgang und konnten so auch bei niedrigerem Wasserstand, wenn auch unter Erschwernissen, fahren. Der bayerische Staat ließ damals sämtliche Brücken von Passau bis Rosenheim erhöhen und alle »Kugeln« (=aus dem Wasser herausragende Steinhindernisse) im Inn entfernen.

## MAFFEI-SCHIFFE

• **Hirschau:** In Regensburg gebaut; Namensgebung nach den in der Hirschau bei München stehenden Maffei-Werken; als Personenboot bezeichnet; Kohleverbrauch: 9 Zentner/Std.; Schleppleistung: 1500 Zentner; Fahrtdauer z. B. Passau - Rosenheim: 23 Std., umgekehrt 8 Std.

• **Neuötting:** Fuhr ab 1859; jährlicher Kohleverbrauch 420 Ztr. (Anm.: Nur relativ wenige Monate im Jahr war ein Befahren des Inns möglich!)

• **Vorwärts:** Probefahrt auf dem Inn am 4. September 1854. Fuhr noch 1862. Der sog. »Saurüssel« (Salzschmündung!) soll dem Schiff besondere Schwierigkeiten gemacht haben.

• **Wasserburg:** Jungfernfahrt 17. Mai 1857. Laut Riedl soll das Schiff »verfehlt gebaut« und zu langsam gewesen sein. Es soll nicht imstande gewesen sein, in einem Tag von Neuötting nach Rosenheim zu fahren. Seine feierliche Begrüßung in Wasserburg mußte um zwei Tage verschoben werden. Trotzdem hieß es bei der Überreichung der Ehrenflagge enthusiastisch: »Du bist der

Schutz und die Zierde eines zum ausgebreiteten Verkehr beflügelten Schiffes. Dir werden selbst die Pforten des Meeres geöffnet...!«

• **Rosenheim:** Konnte unbeladen sogar bei extrem niedrigem Wasserstand noch fahren (bei 2 Gmind = ca. 30 cm!). Auch als »Remorqueur« (=Schleppdampfer) bezeichnet, fuhr es die Strecke zwischen Rosenheim und Linz. Schifführer war ein gewisser Schultes.

• **Simbach:** Fuhr die Strecken Passau - Neuötting bzw. Neuötting - Rosenheim in je 11,5 Std. Als Personenboot bezeichnet, fuhr das Schiff bis 1860 auf dem Inn. Wurde nach Rußland verkauft, wo es lange Jahre den Pruth befuhr.



Dampfschiff auf dem Inn bei Mühldorf, 1854

## RIEDL-SCHIFFE

Ein kraftvoller Unternehmer seiner Zeit war der 1801 in Kraiburg geborene Schiffmeister Johann Georg Riedl. Er verlegte seinen Wohnsitz nach Neuötting, wo er auch als Magistratsrat - bald zu den einflußreichsten Persönlichkeiten zählte. Seine Schiffe waren vorwiegend Remorqueure.

• **Braunau:** Verkehrte zwischen Rosenheim und Linz, hatte »mehr Tiefgang als die anderen Schiffe«; Fuhr meist mit zwei Schleppkähnen.

• **Concordia:** 50 PS; Tragkraft 2400 Ztr. Besaß in der Mitte des Kamins einen Funkenfänger, wodurch er verdickt war. Das Schiff fuhr meist bis Sulina am Schwarzen Meer! Hat z. B. vom 29. Mai bis 7. September 1856 bei 23 Reisen 30947 Ztr. gefahren.

• **Inn:** Länge 50 m; Breite mit Radkästen 9 Meter; Tiefgang 55 cm; 60 Ps; 5,4 km/h flußaufwärts.

Bereits im Jahr 1858 stellte die Inn-Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ihre Fahrt auf dem Inn

wieder ein. Hohe Wasserstände im Sommer und niedrige im Frühjahr und Herbst, Eis im Winter und häufige Nebel bedeuteten auch für die Dampfschiffahrt oft unüberwindliche Erschwernisse. Durch die aufkommenden Eisenbahnlinien war ihr zudem eine Konkurrenz erwachsen, die sie selbst durch den Transport von Schienen gefördert hatte! 1863 löste sich auch die Schiffahrtsgesellschaft Riedl & Co. auf. Ihre Schiffe wurden an die Donau verkauft. 1873 fuhr das letzte Schiff von Hall nach Wien, 1880 der letzte Dampfer auf dem Unterlauf des Inns. In diesen Jahren hörten auch die Fahrten der Hal-ler und Tiroler Plätten, vor allem mit Zementfuhren nach Wien, auf. Der weiter verbliebenen geringfügigen Schiffahrt bereitete

schließlich der Bau des Kraftwerkes Tögging und seiner Staustufen durch die Innwerk AG in unserem Jahrhundert das endgültige Aus.

## Varia (Notizen - Besonderheiten)

J. G. Riedl führte genau Tagebuch über die Fahrten seiner Schiffe, Pegelstände, Gefahrenstellen, Unfälle usw. Die Bücher befinden sich im Besitz seiner Nachkommen und sind eine unerschöpfliche Quelle von interessanten Einzelheiten aus dem Leben am und auf dem Fluß in dieser Zeit.

• **Fahrpreise:** Es gab 3 Klassen. Eine Fahrt von Neuötting nach Passau kostete z. B. 1. Klasse 3 Gulden 48 Kreuzer (Fahrzeit: 2 Std. 40 Min.). Eine Fahrt von Hall nach Wien dauerte 3 Tage.

• **Fahrplan:** 20. April - 31. Mai: Rosenheim - Passau jeden geraden Tag  
Passau - Neuötting jeden geraden Tag  
Neuötting - Rosenheim jeden ungeraden Tag  
ab 1. Juni: Täglich

(Befahrbarkeit des Inns z. B. 1856 nur 150 Tage!)

• **Wassertiefe:** Sie wurde in »Gmind« gemessen. Dieses Maß war eine Faust mit ausgestrecktem Daumen, etwa 6 Zoll [1 Zoll = 2,43 cm]. Bei 5 Gmind konnte man einigermaßen sicher fahren.

• **1855:** Die Zeitung »Die Landbötin« berichtet: »Am Samstag, den 4. August, passierte ein neues Dampfschiff, das in der Länge dem vorjährigen gleich, aber schmaler war, von Passau auf dem Inn in Mühldorf durch und lange abends 9 Uhr glücklich in Wasserburg an, wobei aber eine baldige Erhöhung der Innbrücken zu Kraiburg, Gars und Wasserburg zu wünschen wäre. Da der Wasserstand hoch war, mußte man in Wasserburg abwarten, bis er niedriger wurde. Am 8. trat der Inn so weit zurück, daß das Schiff notdürftig seine Rückreise antreten konnte. Es fuhr um 9 Uhr früh ab und hatte nach 30 Minuten die von Wasserburg 4 Stunden [= Gehstunden!] entfernte Brücke von Gars mit Anstrengung und Gefahr erreicht. Ebenso gings in Kraiburg. Nur dem kenntnisreichen Schiffbaumeister Albert Hagen und dem Maschinist Bindler ist es zu danken, daß ein Unglück verhindert wurde. Weiter gings ohne Anstand bis Passau. Das Schiff legte ab Wasserburg die 60 Gehstunden, Aufenthalt abgerechnet, in 8 Stunden 40 Minuten zurück. In Mühldorf kam es um 3 1/4 durch.«

• **1856:** Ein Zeitzeuge berichtet: »Am Samstag, dem 24. Mai, kam bei noch nicht vollkommen gehörigem Wasser das Dampfschiff von Neuötting, wo es um 6 Uhr abging, bei Tögging auffuhr, hier nicht landete, um 11 Uhr durch die Brücke fuhr, seine Ankunft aber durch zwei Böllerschüsse andeutete, hier durch. Es hatte ein Schleppschiff, in dem sich lauter Schienen für die Salzburger Bahn befanden und von Böhmen herkamen. Da das Schiff schwer beladen war, ging der Zug langsam noch bis Kraiburg...« [Anm.: Riedl berichtet, daß seine Remorqueure, 4 Stück mit 250 PS, in einem Jahr von Mitte Mai bis Ende Oktober unter anderem 130000 Schienen für die Nordtiroler Staatsbahn von Linz nach Rosenheim gebracht hätten.]

**TÖGING - HIER LEBE ICH - HIER KAUFE ICH EIN!**



• **1857:** Geschäftsbrief: »4 schöne Dampfer und 8 eiserne Schlepper verkehren auf dem Inn...« - Der Magistrat von Mühldorf beschwert sich über die ewigen Verspätungen der Dampfer. - Die Dampfschiffahrtsgesellschaft meldet, vor allem wegen der niedrigen Wasserstände, Defizite.

• **1858/59:** Riedl berichtet über schwunghaften Güterverkehr - vor allem Getreidetransporte aus Ungarn für die österreichischen Armeen in Italien - aber nur geringen Personenverkehr. [Anm.: Vor allem zerschlug sich auch die Hoffnung auf häufige Frequentierung der Schiffe durch Wallfahrer nach Altötting!]

• **1860/61:** Der Dampferverkehr hört langsam auf. Die Schiffe werden teilweise an die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft verkauft. Zuletzt fahren nur noch einige Schleppdampfer Riedls, der 1864 den Verkehr ganz einstellt.

• **1871:** Nochmals Probefahrten auf dem Inn, anschließend bis 1877 Versuche einer Weiterführung eines Schleppbetriebes Simbach - Passau.

• **1876:** Zeitungsnotiz: »Nun hat die Eisenbahn Passau - Mühldorf den des wechselnden Wasserstan-



*Schiffmeister Johann  
Georg Riedl von Neuötting*

des wegen unzuverlässigen Dampferverkehr auf dem Inn gänzlich erledigt...«

• **1880/1911:** Der letzte Dampferverkehr spielte sich bis 1880 nur mehr auf dem Unterlauf des Inns ab - Planung von Lokalfahrten -

Das Chiemsee-Schiff König Ludwigs II »Tristan« sollte als Schlepper dienen, war aber zu schwach. Die »Tristan« fuhr als letztes Dampfschiff auf dem Inn, wurde 1890 nach Österreich gebracht - Schleppdampfer »Salzach« wird nach 1894 nach Rumänien verkauft - 1911 befuhr noch der gelbe Schleppdampfer »Thusnelda« der Bauverwaltung den Inn; er hatte 110 PS und 60 cm Tiefgang.

• **Unfälle:** Im Lauf der Jahrhunderte hat es auf dem Inn viele Tragödien gegeben, die Schifffahrt forderte zahlreiche Opfer. Riedls Tagebücher, aber auch Marterl und Motivtafeln berichten von einer Reihe von Unfällen, die auch die Dampfschiffahrt zu beklagen hatte. In seiner Chronik hat August Friedrich Neumeyer den unglücklichen Geschehnissen auf dem Inn der letzten Jahrhunderte ein eigenes Kapitel gewidmet. So gingen 1856 bei Vornbach ein Dampfschiff mit 60 Personen und ein Schleppschiff mit Zement unter. Ein Jahr darauf wollte »Dettendorfers Vater mit Wolfgang« bei der im Bau befindlichen Eisenbahnbrücke in Rosenheim durchfahren. Das Schiff kam quer

und wurde zertrümmert. 1871 fuhr Dettendorfer Zement nach Wien, verlor aber dabei 6 Schiffe ... usw.

Die Gefährlichkeit der Flußschifffahrt verdeutlicht auch der Spruch auf einem Marterl in der Riedl-Bergkapelle bei Nußdorf:

*»Das Wasserfahren war mei Freid  
und war so kurz mei Lebenszeit.  
Ich muß mit 22 Jahr  
mein Leben enden,  
in einem andern Land  
und in fremden Händen.  
Betrachtet mein Schicksal,  
wenn ihr geht vorbei,  
so bitt' ich um ein  
Vaterunser, zwei oder drei.«*

Andreas Bauer, Friedlsohn von Berg  
Sein Leben geendet am 27. Sept. 1852

PV

Weitere Quellen:

- Ernst Neweklowsky:  
»Die fließende Straße...«, Katalog zur »Innausstellung«, Rosenheim 1989
- »Schiffmeister Riedl...«, Heimatland Nr. 6 / 1960