

PDF-Datei der Heimat am Inn

Information zur Bereitstellung von PDF-Dateien der Heimat am Inn-Bände

Einführung:

Der Heimatverein Wasserburg stellt sämtliche Heimat am Inn-Bände der alten und neuen Folge auf seiner Webseite als PDF-Datei zur Verfügung.

Die Publikationen können als PDF-Dokumente geöffnet werden und zwar jeweils die Gesamtausgabe und separiert auch die einzelnen Aufsätze (der neuen Folge).

Zudem ist in den PDF-Dokumenten eine Volltextsuche möglich.

Die PDF-Dokumente entsprechen den Druckausgaben.

Rechtlicher Hinweis zur Nutzung dieses Angebots der Bereitstellung von PDF-Dateien der Heimat am Inn-Ausgaben:

Die veröffentlichten Inhalte, Werke und bereitgestellten Informationen sind über diese Webseite frei zugänglich. Sie unterliegen jedoch dem deutschen Urheberrecht und Leistungsschutzrecht. Jede Art der Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung, Einspeicherung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Rechteinhabers. Das unerlaubte Kopieren/Speichern der bereitgestellten Informationen ist nicht gestattet und strafbar. Die Rechte an den Texten und Bildern der *Heimat am Inn-Bände* bzw. der einzelnen Aufsätze liegen bei den genannten Autorinnen und Autoren, Institutionen oder Personen. Ausführliche Abbildungsnachweise entnehmen Sie bitte den Abbildungsnachweisen der jeweiligen Ausgaben.

Dieses Angebot dient ausschließlich wissenschaftlichen, heimatkundlichen, schulischen, privaten oder informatorischen Zwecken und darf nicht kommerziell genutzt werden. Eine Vervielfältigung oder Verwendung dieser Seiten oder von Teilen davon in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ausschließlich nach vorheriger Genehmigung durch die jeweiligen Rechteinhaber gestattet.

Eine unautorisierte Übernahme ist unzulässig.

Bitte wenden Sie sich bei Fragen zur Verwendung an:

Redaktion der Heimat a. Inn, E-Mail: [matthias.haupt\(@\)wasserburg.de](mailto:matthias.haupt(@)wasserburg.de).

Anfragen werden von hier aus an die jeweiligen Autorinnen und Autoren weitergeleitet. Bei Abbildungen wenden Sie sich bitte direkt an die jeweils in den Abbildungsnachweisen genannte Einrichtung oder Person, deren Rechte ebenso vorbehalten sind.

HEIMAT AM INN 4

Im Wasserburg des Stadtschreibers Joseph Heiserer



Eine altbayerische Kleinstadt im 19. Jahrhundert
Im Wasserburg
des Stadtschreibers Joseph Heiserer

HEIMAT AM INN 4

Beiträge zur Geschichte, Kunst und Kultur des
Wasserburger Landes

Jahrbuch 1983

Herausgeber

Heimatverein (Historischer Verein) e.V.
für Wasserburg am Inn und Umgebung

ISBN 3-922310-03-6

1983

Alle Rechte bei Verlag DIE BÜCHERSTUBE H. Leonhardt, 8090 Wasserburg a. Inn

Herstellung: Ritterdruck Gogel Ges.m.b.H. & Co.KG, A-6370 Kitzbühel
St.-Johanner-Straße 83

Bindearbeiten: Heinz Schwab, A-6020 Innsbruck, Josef-Wilberger-Straße 48

Fotos: Foto-Hochwind, 8090 Wasserburg am Inn

Umschlaggestaltung: Hugo Bayer

Die hier enthaltenen Beiträge dürfen nur mit Genehmigung der Verfasser
nachgedruckt werden.

Für den Inhalt der Beiträge sind ausschließlich die einzelnen Autoren
verantwortlich.

Postanschrift Heimatverein (Hist. Verein) und Schriftleitung:
Arnikaweg 10, 8093 Rott am Inn

Anschriften der Mitarbeiter dieses Buches:

Dietz Irmgard, Kaspar-Aiblinger-Platz 32, 8090 Wasserburg am Inn

Freundl Stefan, Niederschlesienweg 8, 8200 Rosenheim

Maderholz Erwin, Burmesterstraße 15, 8000 München 45

Dr. rer. pol. Scheidacher Ludwig, Ledererzeile 46, 8090 Wasserburg am Inn

Ultsch Rudolf, Zirnoweg 1, 8090 Wasserburg am Inn

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Ludwig Scheidacher Der rechtskundige Stadtschreiber Heiserer Eine bedeutende Wasserburger Persönlichkeit und ihre Zeit	7
Erwin Maderholz Die königlich bayerische Staatspost in Wasserburg	187
Stefan Freundl Der Wasserburger Schiffmeister Peter Breitenacher und die Inn-Dampfschiffahrt	211
Rudolf Ultsch Oberbayerische Bräuer- und Wirtegeschlechter: Die Gerbl in Wasserburg am Inn	229
Josef Palmano Eine Kindheit in Wasserburg	243
Register	
1) Personenregister	283
2) Ortsregister	286
3) Sachregister	288

Stefan Freundl

**Der Wasserburger Schiffmeister
Peter Breitenacher und die
Inn-Dampfschiffahrt**

Dampfschiffahrt auf der bayerischen Donau

Nachdem sich 1836 in Ulm, Regensburg und Passau Interessenten aus Handels- und Industriekreisen zur Gründung einer Schiffahrts-Gesellschaft auf der Donau zusammengetan hatten, entstand 1837 die „*Bayerisch-Württembergische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*“. Das bayerische Privileg wurde auf 40 Jahre erteilt. Ihr erstes Dampfschiff war „Ludwig I.“, auf eigener Werft in Regensburg erbaut. Die Schiffahrts-Gesellschaft kam 1846 in finanzielle Schwierigkeiten und wurde vom bayerischen Staat übernommen, der sie wiederum 1862 an die „Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ in Wien verkaufte.

Die Inn-Dampfschiffahrt

Erst ab 1850 meldeten sich Interessenten für die Einrichtung einer Dampfschiffahrt auf dem Inn bei der bayerischen Regierung. Diese forderte bei den nachgeordneten Dienststellen Informationen und Gutachten ein, welche von ablehnend bis vorsichtig und zustimmend lauteten. Aus Platzgründen können sie hier nur auszugsweise wiedergegeben werden.

Landgerichte:

Miesbach:¹⁾ Die Stromverhältnisse bieten keine besonderen Schwierigkeiten, hinreichendes Fahrwasser ist vorhanden; die Brücken bei Braunau und Schärding sind genügend hoch. Auf der oberen Innstrecke sind die Brücken Wasserburg, Gars, Kraiburg, Mühldorf und Neuötting unzureichend konstruiert; eine gänzliche Umänderung ist notwendig. Dampfschiffe sollten eine Leistung von 100 PS haben.

Wasserburg:¹⁾ Der Getreidetransport nach Tirol kann schneller erfolgen. Wasserburg dürfte aber Einbußen erleiden, stimmt jedoch in Berücksichtigung des allgemeinen Wohls zu. Ein wesentliches Hindernis ist die Brücke, die sich nicht erhöhen läßt.

Mühldorf:²⁾ Der Inn wird abwärts größtenteils nur zum Transport von Brenn-, Bau- und Nutzholz, Kalk, Steinkohle aus Tirol und aus der Gegend von Neubeuern und Rosenheim benutzt. Innaufwärts gelangen meist Getreide, aber auch andere Handelsartikel wie Tabak, Raps-Samen und Knopperrn³⁾. Die Schiffahrt aufwärts wird aber nur von einigen spekulanten Schiffmeistern größtenteils nur zu ihrem Vorteil und Gewinn unterhalten. Der Personenverkehr mit-

tels der Innschiffahrt ist der Erwähnung gar nicht wert. Mit Einführung der Dampfschiffahrt würde sich der Personenverkehr heben, besonders für Altötting. Der Handel könnte auf entferntere Märkte erweitert werden. Die Dampfschiffahrt auf dem Inn würde von allen begrüßt werden.

Passau:4) Der bedeutende Güterverkehr könnte durch regelmäßige Dampfschiffahrt evtl. größer werden. Es muß bemerkt werden, daß sich dieser Verkehr fast ausschließlich auf Talfahrten beschränkt und stromaufwärts nur die österreichischen Schiffzüge gehen, welche Tabak und andere Aeralgüter⁵⁾ nach Tirol führen.

Man darf annehmen, daß der reiche Vorrat an Produkten aller Art, welche Ungarn liefert, nach der Schweiz transito⁶⁾ auf dem Innstrom verführt werden würde, wenn ein regelmäßiger Dampfschiffverkehr ins Leben gerufen würde.

Salztransport geschieht auf dem Inn bis Passau und von dort stromaufwärts bis nach Regensburg auf Grund abgeschlossener Akkorde. Mit Dampfschiffen wird ein entsprechender Güterverkehr gesichert und auch ein Hindernis beseitigt, welches der Dampfschiffahrt durch die stromaufwärts gehenden Salzzüge nicht selten Schwierigkeiten macht. Der Personenverkehr ist z. Zt. auf dem Inn nicht sehr lebhaft, dürfte sich durch die Dampfschiffahrt kaum so vermehren, daß die Kosten gedeckt würden, da der Strom in seinem Laufe keine größeren Städte berührt außer Innsbruck. Das Hauptaugenmerk sollte deshalb auf den Güterverkehr gerichtet werden.

Bauinspektionen:

Rosenheim:1) Eine Konzession könnte erteilt werden mit der Bestimmung, daß das kgl. Ärar nach Maßgabe der disponablen Mittel die Wasserbauten ausführt und bei gesteigertem Handelsverkehr auch Personen oder Gesellschaften ähnliche Konzessionen erhalten.

Reichenhall:1) Der derzeitige Zustand des Inns bietet mit seinem Flußbett viele Schwierigkeiten. Der Personentransport ist beschränkt, da selbst der Eilwagen ein schnelleres und sichereres Kommunikationsmittel darstellt.

Passau:2) Eine Dampfschiffahrt ist wohl nicht unmöglich, unter den gegenwärtigen Verhältnissen aber kaum von Vorteil, indem uns schon die Dampfschiffahrt auf der Donau, abgesehen von allem übrigen, hinreichend Beweise liefert, wie wenig noch innerer Verkehr im Lande selbst stattfindet.

Zu einer rentablen Schleppschiffahrt scheint die Geschwindigkeit des Inns — nach den dermal noch bestehenden Schiffskonstruktionen, Maschinen- und Brennmaterial — zu groß zu sein.

Der Inn ist in höchstem Maße unregelt, in einigen wenigen Strecken eingeengt und hat dadurch vermehrte Geschwindigkeit, in den meisten Strecken aber entfesselt und regellos. Der Personenverkehr ist unbedeutend.

Passauer Schiffmeister:⁷⁾ Die Dampfschiffahrt kann nur dann gewerbsmäßig betrieben werden, wenn Österreich dem Deutschen Zollverein beitrifft, sodaß von Innsbruck bis Passau kein Schiff mehr einer mautähnlichen Behandlung unterliegt. Der Verkehr auf dem Inn ist sehr lebhaft. Sowohl bei der Berg-, als auch bei der Talfahrt sollen bestimmte Tage für die Dampfschiffahrt und bestimmte Tage für die Ruderschiffahrt eingerichtet werden.

Handels- und Gewerbekammer für Österreich ob der Enns:⁸⁾

Es wäre sehr wünschenswert, wenn sich Unternehmer fänden, die den Inn mit Dampfschiffen befahren würden.

Diese Befragungen zeigten auf, daß der Gebirgsfluß für eine Schiffahrt nur bei einer umfassenden Korrektur und einem Umbau der Brücken geeignet war. Der bayerische Staat ließ sich die Beseitigung dieser Hindernisse etwas kosten: Die zu engen Brückendurchfahrten wurden sowohl der Breite als auch der Höhe nach verbessert. Was die Uferschutzbauten betraf, so war man sich darüber klar, daß der weitere Ausbau der in den Anfängen steckenden Fluß-Korrektur viele Jahre erfordern würde. Einig war man sich auch darüber, daß nur der Güterverkehr eine Chance habe.

Nach Abschluß der Erhebungen schrieb die Regierung an das Ministerium:

Die Möglichkeit einer rentablen Dampfschiffahrt ist nach dem gegenwärtigen Stand der Technik mit allem Grund zweifelhaft. Mit einer Korrektur des Inns würde aber die Geschwindigkeit desselben noch bedeutend vermehrt.

Konzessionen für die Inn-Dampfschiffahrt⁹⁾

Obwohl die Informationen nicht gerade günstig waren, zeigte sich die bayerische Regierung nicht kleinlich und gab für die Inn-Dampfschiffahrt drei Konzessionen zu den gleichen Bedingungen aus (Dauer 50 Jahre).

Sie erhielten:

- am 18. 10. 1853 Joseph Anton von Maffei
Miesbacher Steinkohलगewerkschaft,
- am 9. 7. 1855 J. G. Riedl (& Comp.),
- am 29. 9. 1856 Peter Breitenacher, Wasserburg.

Joseph Anton von Maffei:

Die Familie Maffei war italienischer Herkunft. Der Großvater des Konzessionärs kam aus der Lombardei nach München und betrieb dort eine Tabakfabrik. Dessen Enkel Joseph Anton von Maffei (1790—1870)¹⁰⁾ gründete 1839 in der an den Englischen Garten angrenzenden Hirschau eine der ersten Lokomotivfabriken. 1852 erwarb Maffei Grundstücke am „Unteren Wöhrd“ in Regensburg und richtete eine Schiffswerft ein, auf der die Dampfer der Gesellschaft zusammengebaut wurden¹¹⁾.

Maffeis Interesse konzentrierte sich ausschließlich auf den Personenverkehr; in einer anderen Initiative ging es ihm darum, das Unternehmen der Eisenbahn München—Rosenheim—Salzburg zu fördern, um die Erzeugnisse seiner Maschinenfabrik besser absetzen zu können.

Die Miesbacher Steinkohलगewerkschaft (Vorläuferin der Grube Hausham):¹²⁾

Die Gewerkschaft war bestrebt, eine wohlfeile Verfrachtung ihrer Kohle zur Donau und weiter nach Wien zu erzielen; in erster Linie also den Güterverkehr zu betreiben. Die Verfrachtung von der Grube zum Verschiffungsplatz nach Rosenheim (Kohlenlande) erfolgte mit den vorhandenen Fuhrwerken der Umgebung. Dann kam die Umladung in Plätten zum Weitertransport nach Wien. Mit der „Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ (DDSG) bestand ein mehrjähriger Liefervertrag. Auch die anderen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, die damals bestanden, deckten ihren Feuerungsbedarf bei der Miesbacher Grube.

Die Gewerkschaft bemühte sich sehr in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden, eine gefahrlose Schifffahrt zu erreichen.

In ihrem Exposé stellte die Firma klar heraus, daß ohne Beseitigung der auf der Fahrstrecke zwischen Rosenheim und Mühlendorf vorhandenen Hindernisse die Dampfschiffahrt ein sehr gewagtes Unternehmen bleiben und auch während mehrerer Monate unmöglich sein würde. Auch könnten nur kleinere Schleppboote mit geringer Leistung eingesetzt werden. Ein geregelter, massenhafter und billiger Gütertransport sei nicht möglich.

Mit der Verbreiterung oder Höherlegung der Brückenbogen wäre wenig geholfen, da das Fahrwasser des Inns häufig wechsele und bald durch diesen, bald durch jenen Bogen ströme. Dampfer müßten mindestens 100 PS haben, um eine angehängte Last von 3000 Ztr. zu Berg schleppen zu können. Nach diesem Kraftaufwand richtete sich die Konstruktion des Schiffes. Die Gewerkschaft machte noch einen ungewöhnlichen Vorschlag: Anstatt der Baggermaschine zur Räumung des Flußbettes dürfte auf dem Inn eine sogenannte Grund-Egge, welche von einer sechspferdigen Dampfmaschine getrieben wird, von Vorteil sein. Eine solche Grund-Egge hebe die Grundmasse nicht wie die Baggermaschine, sondern lockere und pflüge das Flußbett auf. Die aufgelockerten Teile würden vom Strom weg und den tieferen ruhigeren Stellen zugeführt. Der Boden des Flusses werde demdurch auf ein gleichmäßigeres Niveau gebracht, die Strömung und das Fahrwasser würden regelmäßiger.

Schließlich fügte die Gewerkschaft noch die Abschrift eines auf die Innschiffahrt bezüglichen Schreibens des Maschinenfabrikanten und Schiffbauers Henschel aus Kassel bei, der für die Flußschiffahrt besonders geeignete Dampfer baute¹³⁾.

Bei den so verschieden gelagerten Interessen kam es lange zu keiner Einigung zwischen den beiden Konzessions-Bewerbern. Die Gewerkschaft wollte sich nicht an dem Aktien-Unternehmen Maffei beteiligen und bat die Regierung um eine selbständige Konzession.

Schließlich wurde diese dann doch für beide Firmen gemeinsam erteilt. Die Miesbacher Steinkohलगewerkschaft übte ihre Konzession aber nie aus.

J. G. Riedl & Compañie, Dampfschiffahrtsunternehmung

Dieses Unternehmen unterschied sich von der „Maffei-Gesellschaft“ insofern, als es von den wohl bedeutendsten und erfahrensten Schiffmeistern der damaligen Zeit, nämlich

Johann Georg Riedl, Neuötting

Michael Fink, Braunau

Ignaz Mayer, Linz

gegründet wurde. Es mutet wie eine Laune des Schicksals an, daß der eifrigste Vorkämpfer des Dampfschiffverkehrs in Oberösterreich, der Werftbesitzer Ignaz Mayer, gerade aus dem Stand der Schiffmeister hervorging. Die DDSG sah in dem Bestreben der oberösterreichischen Schiffmeister, die eigenen Frachtschiffe auch mit eigenen Zugdampfern (sogenannten Remorkören)¹⁵⁾ zu befördern, eine Konkurrenz. Dieses Hindernis umgingen die oberösterreichischen Schiffmeister Ignaz Mayer und Michael Fink, indem sie sich 1856 mit dem bayerischen Schiffmeister Riedl zur Dampfschiff-

fahrts-Unternehmung „Riedl & Companie“ zusammentaten und nun auf Grund einer bayerischen Konzession den Inn und auch die Donau mit Dampfschiffen befuhren.

In einem Nachtrag zur Konzessions-Urkunde vom 9. Juli 1855 erhielt Riedl auch die Genehmigung, die bayerische Donaustrecke unter Beachtung der in der Urkunde vermerkten Modalitäten mit seinen Dampfschiffen zu befahren. Das neue Unternehmen hatte seinen Verwaltungssitz in Linz.

Peter Breitenacher, Schiffmeister, Wasserburg am Inn:¹⁶⁾

Der ledige Karrerssohn Peter Breitenacher in Wasserburg erwarb am 21. Oktober 1826 von Martin und Susanne Berghammer das Anwesen Wasserburg Nr. 6

Haus mit Hopfengarten, Hopfen,

Weiss- und Braunbierausschank,

Wein- und Schiffmeister-Gerechtsame.

Am 30. Juni 1856 stellte Breitenacher bei der Regierung von Oberbayern den Antrag auf Erteilung einer Konzession für Dampfschiffahrt. Es handle sich nur um eine neue Form des Betriebes, nicht aber um eine Erweiterung.

Die Regierung von Oberbayern befürwortete am 6. September 1856 seinen Antrag und schrieb:

„Eine Vermehrung der zur Zeit auf dem Inn bestehenden Dampfschiffahrten würde diese in ihrem Bestande und entsprechendem Betriebe nicht gefährden, vielmehr andererseits zur Erleichterung und Beförderung des betreffenden Verkehrs dienen.“¹⁷⁾

Die Entwicklung der Inn-Dampfschiffahrt

Nochmals kurz zurück zu den drei Konzessionären. Wie verlief die weitere Entwicklung?

Bayerische Inn- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gründer der Gesellschaft waren:¹⁸⁾

Fabrikbesitzer Josep Anton von Maffei

sein Bruder Karl Maffei

Miesbacher Steinkohlengewerkschaft

Bankier Frommel, Augsburg

und die „Ausländer“

Maschinenfabrikant Ruston, Wien

Schiffmeister Michael Fink, Braunau.¹⁹⁾

Die Eröffnung der Dampfschiffahrt auf dem Inn war mit überschwenglichen Erwartungen begrüßt worden, hatten doch die Dampfer den bergwärts fahrenden Schiffzügen einiges voraus.

Als erstes Dampfschiff der Gesellschaft machte der Raddampfer „Vorwärts“ 1854 seine Probefahrt von Passau nach Braunau. Regelmäßige Fahrten wurden jedoch erst nach einer weiteren Probefahrt im August 1855 durchgeführt. Am 17. Mai hätte die offizielle Eröffnungsfahrt stattfinden sollen²⁰). Die Begrüßung in Wasserburg mußte aber verschoben werden, weil der Dampfer erst mit dreitägiger Verspätung dort eintraf. In Wasserburg wurde eine Ehrenflagge überreicht mit den Worten:

„Du bist fortan der Schutz und die Zierde
eines zum ausgebreiten Verkehr beflügelten
Schiffes, dir werden selbst die Pforten
des Meeres geöffnet.

Glück und Segen allen Deinen Fahrten“.²¹)

Insgesamt hatte die Gesellschaft 6 Personendampfer und Remorköre in Dienst gestellt. Nach einer Mitteilung des Aktionärs Michael Fink fuhren die Personenboote der Gesellschaft zwischen Passau und Rosenheim nur mit wenigen Passagieren oder lagen unbeschäftigt in Passau vor Anker²²). Bereits im Jahre 1858 stellte die Bayer. Inn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihren Betrieb ein, nachdem noch am 1. Mai des gleichen Jahres der Dampfer „Simbach“ seine Probefahrt gemacht hatte. Das Frachtgeschäft war vernachlässigt worden.

Die Schiffe wurden verkauft; im Januar 1860 war die Liquidation noch nicht abgeschlossen. Die Dampfschiffahrten der Gesellschaft hatten nicht einmal vier Jahre gedauert.

J. G. Riedl & Companie, Dampfschiffahrts-Unternehmung

Johann Georg Riedl und seine Partner waren kraftvolle Unternehmer-Gestalten, die dem Maffei-Unternehmen vieles an jahrzehntelanger Erfahrung mit der Inn-Schiffahrt voraus hatten.

Riedl führte stets genaue Aufsicht über die Fahrten, vor allem wurde von ihm der Wasserstand des Inns, der besonders im Jahre 1856 der Schiffahrt schwer zu schaffen machte, genauestens registriert. In diesem Jahr waren drei Remorköre mit neun Schleppern unterwegs. Der Personenverkehr war mit Ausnahme der Altötting-Wallfahrer gering²³). Im Jahre 1859 besorgte das Unternehmen noch die Getreidelieferungen für die österreichische Armee in Italien aus Ungarn nach Rosenheim, von wo das Getreide auf dem Landwege weiter befördert wurde²⁴). Neben den Schwierigkeiten

der Wasserstraße Inn, war es vor allem die Eisenbahn, die durch Tarifiermäßigungen für Waren, die vorzugsweise auf dem Inn verfrachtet wurden, die lästige Konkurrenz ausschaltete. Die Gesellschaft löste sich 1863 auf und bot ihre Schiffe zum Verkauf an. Riedl überstand die Krise ohne nennenswerten Schaden.

Peter Breitenacher, Wasserburg am Inn

In der Erkenntnis, daß die Inn-Dampfschiffahrt nur im Zusammenhang mit der Donau Gewinn bringen könne, bat Breitenacher am 30. Juni 1856 die Regierung um die Erlaubnis, die Dampfschiffahrt vom Inn aus auch auf die Donau innerhalb und außerhalb der bayerischen Landesgrenze ausdehnen zu dürfen.

Die Regierung antwortete ausreichend:

„Es bestehe kein rechtliches Hindernis, insolange aber das Privileg der österreichischen Dampfschiffahrt noch bestehe, würde er vorläufig die Dampfschiffahrt auf der österreichischen Donau-Strecke nicht ausüben können. Da indessen die Aufhebung des Privilegiums infolge des Pariser Friedensvertrages in nächster Zukunft eintreten werden könne es nur erwünscht sein, daß Breitenacher seine Dampfschiffahrten auch auf die Donau nach Österreich ausdehne“.

Am 30. Oktober 1856 schrieb die Regierung von Oberbayern an den König:

„Breitenacher bittet den Beginn der zweijährigen Frist²⁵⁾ erst vor dem Zeitpunkt an berechnen zu wollen, von welchem an die Schiffahrt auf der ganzen Donaustrecke frei gegeben und ihm der Betrieb der Dampfschiffahrt und damit der beabsichtigte Landesproduktentransport²⁶⁾ von Ungarn nach Tirol möglich sein werde“.

Am 14. November 1856 erhielt die Regierung von Oberbayern die Antwort:

„Es bestehe keine Veranlassung, eine Abänderung der Bestimmung in Ziffer 6 der Konzessions-Urkunde vom 29. 9. 1856 zu beantragen, da das Privilegium der Österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft öffentlichen Nachrichten zufolge bereits erloschen sei und die Herbeiführung der rechtsförmigen Erklärung hierüber durch die in Wien bereits versammelte internationale Kommission zur Regelung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Donau ehestens bestätigt werde.“²⁷⁾

Damit verschwindet die Sache Breitenacher aus den amtlichen Akten. Breitenacher starb am 14. 10. 1871 in Wasserburg am Inn.

Warum die Dampfschiffahrt auf dem Inn scheitern mußte

Die Schwierigkeiten, mit denen die Dampfschiffahrt auf dem Inn zu kämpfen hatte, waren weitgehend dieselben wie bei der Ruder-schiffahrt. Ein idealer Wasserweg war der Inn nie gewesen.

Natürliche Hindernisse:

- Unregelmäßige Wasserführung (Wassermenge, -geschwindigkeit und Gefälle).
- Die damit verbundene Ausuferung und Verlagerung des Strom-bettes.
- Örtliche Hindernisse in Form von Felsen, einzeln oder in Grup-pen.
- Die große Schotterführung.
- Die jahreszeitliche Begrenzung der Schiffahrt auf 150 bis 180 Tage.

Künstliche Hindernisse:

Die zu engen Brückendurchfahrten sowohl der Breite als auch der Höhe nach.

Technische Schwierigkeiten:

Der Kohleverbrauch der Dampfer war im Verhältnis zu ihrer Lei-stung zu groß.

Landesgrenze:

1779 war der Inn zwischen der Salzachmündung und vor Passau zum Grenzfluß zwischen Bayern und Österreich geworden. Dies brachte für die Schiffahrt durch die Zollabfertigung Kosten und Verzögerungen mit sich²⁸⁾.

Andererseits ergaben sich beim Ausbau der Flußstrecke verwal-tungstechnische Hindernisse und Verzögerungen, da jetzt zwei lan-deshoheitliche Dienststellen zuständig waren.

Konkurrenten:

Beginn des Eisenbahnzeitalters

1835 wurde die erste Eisenbahn in Deutschland zwischen Nürn-berg und Fürth eröffnet. Nach dem Bau der Linie München — Augsburg wurde 1857 die Bahnlinie München — Holzkirchen —

Rosenheim vollendet, 1858 begann der Weiterbau nach Salzburg und anschließend der Bau nach Kufstein und Innsbruck. In den folgenden Jahren wurde das Eisenbahn-Netz zügig ausgebaut.

Die Überlegenheit der Bahn gegenüber der Dampfschiffahrt war in jeder Beziehung eindeutig. Die beteiligten Kreise erkannten dies rechtzeitig und versuchten deshalb noch vor Eröffnung der betreffenden Bahnlinien zur Dampfschiffahrt überzugehen. Es zeigte sich aber bald, daß auch die Dampfschiffahrt nicht konkurrenzfähig war. Dies galt sowohl hinsichtlich der Geschwindigkeit, der Regelmäßigkeit, des Transportvolumens und schließlich auch des Energieverbrauches. Der Kohleverbrauch von $\frac{1}{2}$ t pro Stunde war im Verhältnis zur Leistung (durchschnittlich 60 PS) viel zu groß. Bei kleineren Schiffen, die auch bei geringerem Wasserstand hätten verkehren können, wurde aber das Verhältnis zwischen Leistung und Verbrauch absolut unwirtschaftlich²⁹).

Das Privileg der DDSG

Dieses Privileg, bislang in seiner Tragweite unterschätzt, hat aber den Inn-Dampfschiffverkehr weitgehend negativ beeinflusst.

Die erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft³⁰) zählt zu den ältesten Reedereien der Welt. Sie wurde am 13. März 1829 gegründet und erhielt 1830 von der österreichischen Regierung ein Privileg auf 50 Jahre, d. i. bis 1880. Damit beherrschte diese Gesellschaft Jahrzehnte hindurch die gesamte Donauschiffahrt. Mit 192 Dampfschiffen und 858 Güterkähnen konnte sich die DDSG bis 1914 als größte Binnenschiffs-Reederei der Welt bezeichnen. Seit ihrer Gründung hatte die Gesellschaft ein enges Verhältnis zum Staat unterhalten. Obwohl 1836 mit der Bayerisch-Württembergischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „freie Fahrt“ bis Linz vereinbart worden war, bekämpfte die DDSG die beiden Inn-Dampfschiffahrts-Gesellschaften aufs äußerste. Dabei war für die Inn-Dampfschiffahrt die Anerkennung der Berechtigung zur freien Befahrung der Donau eine Existenzfrage; der Inn durfte nicht zur Sackgasse werden. Umgekehrt war die DDSG an einer Befahrung des Inns und der bayerischen Donau nicht interessiert, da ihr Schiffspark wegen des Tiefganges hierfür nicht geeignet war.

Den bayerischen Schiffmeistern, die sich auf die Dampfschiffahrt umstellen wollten, war es völlig unverständlich, daß ihnen, die sie doch die „Gerechsam“ besaßen und mit ihren Ruderschiffen Jahrhunderte hindurch bis Wien, Budapest und auch noch wei-

ter gefahren waren, dies nun einmal nicht mehr möglich sein sollte. Dabei handelte es sich ja nicht um ein neues, sondern nur um ein modernisiertes Gewerbe.

Auch der österreichische Handelsstand hegte Sympathie für den direkten Zutritt bayerischer Dampfschiffe zur österreichischen Donau und Wien. Die Oberösterreichische Handelskammer erklärte beispielsweise 1851, daß eine einzige Gesellschaft den Bedürfnissen des Welthandels auf der Donau nicht entsprechen könne und eine Konkurrenz vorhanden sein müsse.³¹⁾

Nun war am 2. Dezember 1851 zwischen Bayern und Österreich ein Schifffahrts-Vertrag geschlossen worden, der die Schifffahrt im Gebiet der beiden Staaten für die Schifffahrt aller Nationen freigab.³²⁾

Die DDSG verwies aber auf einen Separat-Artikel, wonach die Vereinbarung nur für die zum damaligen Zeitpunkt bestehenden Gesellschaften Geltung habe. Die erst im Jahre 1854 entstandene bayerische Inn- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft könne keinen Anspruch auf Mitwirkung der österreichischen Regierung ableiten. Im übrigen müsse Bayern für die freie Befahrung der österreichischen Donau bis Wien ein gleichartiges reziprokes Zugeständnis machen.³³⁾

Es war klar, daß sich die Konzessionäre der Inn-Dampfschiffahrt heftig gegen das österreichische Monopol wehrten. Der Schiffmeister Riedl schrieb wenige Monate nach der Konzessionserteilung an den König:

„Die Donau muß dem Inn genügend Transport bringen. Bei der Dampfschiffahrt handelt es sich vor allem darum, dem Vaterlande jenen großartigen Verkehr zu sichern, welcher nach der Lage Bayerns ihm nicht entgehen kann und soll, wenn den Verkehrsmitteln freie Bahn geöffnet wird. Bis jetzt können von der Donau, welche einen Weltverkehr zu vermitteln berufen wäre, nur jene Güter aus Österreich auf den Inn gelangen, welche die wenigen k. k. priv. österr. Dampfschiffe nach Passau bringen.“

Vielen Demarchen folgten Verhandlungen mit der österr. Regierung auf höchster Ebene, aber nach wie vor bestand die DDSG auf ihrem Recht, auch in völkerrechtlicher Beziehung.

Auf dem Wege privater Verhandlungen gelang es Riedl dann doch, die Genehmigung zum Befördern von 130 000 Zentnern Eisenbahnschienen nach Tirol gegen die Lieferung von 40 000 Zentner Kohle aus Rosenheim durchzusetzen. Am 10. Februar 1856 wurde zwischen dem kgl. Betriebsamt der Donau-Dampfschiffahrt zu Regensburg und der Administration der DDSG in Wien eine

Übereinkunft getroffen, wonach die DDSG darauf verzichtete, die Strecke Linz-Passau mit Personenschiffen zu befahren. Bayerische Schleppboot-Ladungen konnten bis Wien und Pest, die österreichischen bis Regensburg gelangen; die Übergabe erfolgte in Passau. Es gab sogar einen Frachten-Tarif von Pest bis Donauwörth.

Am 30. März 1856 verkündete der Pariser Kongreß, der durch die Friedensverhandlungen zwischen den Westmächten und Rußland den Krimkrieg beendete, die Freiheit der Schifffahrt. Damit war das Privileg der DDSG zu Ende. Als Entschädigung für das Erlöschen wurde der Gesellschaft durch das Abkommen vom 23. Mai 1857 vom österreichischen Staat bis zum Jahre 1880 ein Reinertragnis von 1 920 000 fl unter einer Reihe von Bedingungen garantiert.

Es dauerte aber noch einige Zeit, bis die "echte Freiheit" der Schifffahrt gewährleistet war. Noch am 28. Juli 1856 wurde der Bayerischen Inn- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom bayerischen Handelsministerium untersagt, in Pest einen Landungsplatz zu erwerben.³⁴⁾

Und noch 1858 schrieb Michael Fink an Georg Riedl u. a.: "Die drei bayerischen Gesellschaften sollten einig bleiben und sich mit den Kürzungen abfinden, daß wir für die Donau von Wien bis ans Schwarze Meer Verzicht leisten, sich aber uns drei Gesellschaften die obere Donau überlassen".³⁵⁾

Ab 1863 war die DDSG auch nach dem Erlöschen des Privileges praktisch konkurrenzlos.

Zusammenfassung

Im Fall Breitenacher muß wohl die unzureichende Kapitalausstattung erwähnt werden. Es überstieg sicher die finanzielle Kraft eines einzelnen Schiffmeisters, die Mittel für die Anschaffung mehrerer Dampfschiffe aufzubringen, denn mit einem einzigen Dampfer war kein Geschäft zu machen.

Breitenacher hat sicher richtig gehandelt, als er nach reiflicher Überlegung und sorgfältiger Abwägung der Umstände seine Konzession verfallen ließ, nachdem eine Verlängerung über die in der Konzession vorgeschriebenen zwei Jahre hinaus abgelehnt worden war. Eine Inanspruchnahme hätte wahrscheinlich mit einem wirtschaftlichen Zusammenbruch geendet.

Die Bayerische Inn- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft begann mit einem Aktien-Kapital von 600 000 Gulden; ein Dampfschiff kostete im Schnitt 60 000 Gulden, also das Zehnfache eines Ruderschiffes. Hiezu kam noch, daß der Holzschiffbau inzwischen vom Eisenschiffbau abgelöst worden war.



Peter Breitenacher, Gast- und Weinwirt, Schiffmeister, geb. 3. 10. 1792, Wasserburg, gest. 14. 10. 1871, Wasserburg

Anmerkungen

- 1) HStA RA 62792
- 2) Neumeyer, Geschichte der Innschiffahrt 1936 (handschriftliche Aufzeichnungen in Privatbesitz)
- 3) Knoppfern
In die Frucht einer bestimmten Eichenart legte ein Insekt seine Eier; dadurch entstand eine Verknorpelung, die wichtigen Rohstoff für Gerbereien lieferte. Knoppfern wurden in großen Mengen aus der Untersteiermark, aus Slowenien und Kroatien, sowie Oberungarn eingeführt. In Wasserburg erinnert heute noch der Name Knoppermühlweg daran.
- 4) StA Landshut 1085/8901
- 5) Aeral — auch Fiskus — bedeutet "Staatsbesitz" im weitesten Sinn (Grundstücke, Waren, Unternehmen). Typische Aeralgüter: Tabak, Salz.
- 6) im Durchgangsverkehr
- 7) Stadtarchiv Passau 1656 — 768
- 8) Handels- und Gewerbekammer für Österreich ob der Enns Jahrbuch 1852, S. 70.
- 9) Neweklowsky E., Die Schiffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, 1954, Bd. 2, S. 101/2
- 10) Alckens, Münchner Forscher und Erfinder des 19. Jahrhunderts, München 1965
- 11) StA Amberg, Brief v. 18.7.1880
- 12) Hausmann und Silbernagl, Chronik von Hausham, S. 166
- 13) Er hatte sein Angebot speziell auf die Besonderheiten der Inn-Schiffahrt abgestellt. In dem Schreiben heißt es u. a.: "Henschelschiffe haben sich in ihrer eigentümlichen Konstruktion bewährt zur Überwindung rascher Strömungen, durch anerkannte Solidität, geringen Tiefgang, sparsame Dimensionen und vollständige Sicherheit gegen Kessel-Explosionen. (St. A. München RA 62 792 Inn).
- 14) 100 Jahre Schiffswerft Linz
- 15) Remorqueur (frz.) für Schleppdampfer
- 16) HStA OBB 11 664
- 17) H. St. A. München OB 11664
- 18) HStA RA 62 792
- 19) Schiffmeister Michael Fink gehörte damit zeitweise zwei Schiffahrts-Unternehmen an: Als Aktionär der Bayerischen Inn- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Maffei), zum andern als Teilhaber der Dampfschiffahrts-Unternehmung Riedl & Comp.
- 20) Zunächst waren nur Teilstrecken in Betrieb genommen worden. Die Verzögerung der offiziellen Eröffnungsfahrten war durch nicht rechtzeitig vorgenommene Brückenerhöhung und durch Fluß-Korrekturen bedingt. Offizielle Begrüßungen mit Flaggen-Übergabe fanden an den Orten statt, deren Namen die Schiffe trugen, z.B. Wasserburg, Rosenheim und Simbach. Ein Bericht über die Begrüßung in Wasserburg befindet sich im Rosenheimer Wochenblatt Nr. 21 vom 20.5.1857.
- 21) Neweklowsky, Rosenheim und die Innschiffahrt in: BIO 1960 S. 143/4
- 22) StA München RA 62792
- 23) Neumeyer, Geschichte der Innschiffahrt
- 24) Neweklowsky E. Bd. 2, S. 104
Siehe Pallauf, die Schiffahrt auf dem Innstrom in BIO 1906. Hier ist richtig vermerkt, daß Riedl die Getreidelieferungen übernahm und nicht die Bayer. Inn- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, wie Neweklowsky schreibt.
- 25) § 11 der Konzession:
"Gegenwärtige Konzession soll als erloschen betrachtet werden, wenn nicht innerhalb von 2 Jahren nach dem Tage der Konzessionsverleihung die Gesellschaft nach § 4 der Satzung konstituiert ist.
- 26) Es handelte sich um Getreidelieferungen aus Ungarn

- 27) HStA München OBB 11 664
- 28) Zwar waren nach dem Schiffsvertragsvertrag zwischen Bayern und Österreich vom 2. Dezember 1851 alle Wasser-Kommunalzölle usw. weggefallen, die Abgaben nach den allgemeinen Zoll-Gesetzen aber nach wie vor zu entrichten.
- 29) Hauf Eugen, die Umgestaltung des Innstromgebietes durch den Menschen, München-Töging 1952
- 30) Michels, Unvergessene Dampfschiffahrt auf Rhein und Donau Bildband, Mestra, Darmstadt
- 31) Neweklowsky, Bd. 2 S 37
- 32) HStA, Bayern-Urkunden Nr. 3482
- 33) StA München MA 63 767
In dieser Sache (freie Befahrung der österreichischen Donau) waren Verhandlungen auf höchster Ebene mit der österreichischen Regierung geführt worden, jedoch ohne Erfolg
- 34) Siehe Anlage
- 35) Originalbrief in Privatbesitz

Abkürzungen

- StA = Staatsarchiv
HStA = Hauptstaatsarchiv München
RA = Rentamt
MA = Ministerium des Äußern
OBB = Oberste Baubehörde
BIO = Bayerisches Inn-Oberland