

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

Erwin Maderholz

Die königlich bayerische Staatspost in Wasserburg

Die Postexpedition bis 1874

Der Poststall bis zur Aufhebung 1923

Mit Verordnung vom 1. März 1808 hatte König Max I. von Bayern „die Regie sämtlicher Posten in Unseren gesamten Staaten“ übernommen. An die Stelle der Taxisschen Reichspost trat die Königlich Bayerische Staatspost mit der „General-Direktion der k. Posten“ an der Spitze, die den Postbetrieb von Anfang an gegen private Konkurrenz zu schützen suchte. Das Bestreben fand ersten Ausdruck in einer Verordnung über das Botenwesen und sein Verhältnis zur Post, die am 15. Juli 1808 in Kraft trat und fortlaufend modifiziert wurde. Die General-Direktion Post behielt sich darin unter anderm ausdrücklich alle Bestimmungen über Verleihung, Ausübung, Einschränkung oder Aufhebung des Boten- und Lohnrößler-Gewerbes vor. Allen „Getreid- und Viktualienhändlern, Landkutschern, Karnern, Krachsenträgern“ und nicht als Boten legitimierten Personen, die bisher Briefe, Pakete und Waren zum Schaden der Post befördert hatten, wurde „dieser Unfug untersagt“.

Konzessionierte Boten durften nur noch von Seitenorten bis zur nächsten Poststation der Post vorbehaltene Gegenstände sowie Personen befördern. In Ermangelung der Wasserburger Postdienstakten von 1808—1841 dürfen die wenigen erhalten gebliebenen Wasserburger Botenakten¹⁾ als besonders wertvoll gelten. Sie berichten, daß am 29. August 1808 die Boten des Landgerichtsbezirks Wasserburg vorgeladen und vom Gericht mit der Verordnung vertraut gemacht wurden.²⁾ Neben den bereits genannten Boten, darunter der Stadtbote Mayr, waren es Xavier Lueginger, Marktbote von Haag, Maria Prandtmerin von Haag, der „von Haag nach Wasserburg

1) Staatsarchiv München AR Fasz. 1145 Nr. 31.

2) Die Landgerichte und Rentämter hatten auch Anweisung, über bestehende und nach ihrem Dafürhalten nötige neue Post- und Botenverbindungen zu berichten.

gehende Bote" Joh. Nep. Binder und der Kramer Matthias Fußstetter, die im Protokoll erscheinen. Um eine ausdrückliche Ermahnung des Joh. Nep. Binder hatte Posthalter Kemnitzer von Haag gebeten. Bei Zuwiderhandlungen gegen die Botenordnung erwischte man den Stadtboten Mayr. Er hatte von der Krämerin Gertrud Angstwurm in Höslwang wiederholt Briefe zur Beförderung angenommen. Die Folge war, daß dieser am 3. September 1810 die Bestrafung nach dem zehnfachen Betrag eines einfachen Briefportos von 3 Kreuzern eröffnet wurde und nach § 4 der Verordnung den Boten die gleiche Strafe traf. Mayr fuhr jede Woche einmal nach München. Er war es, der bereits 1808 beim Kreiskommissariat in Burghausen geklagt hatte, er habe eine Familie mit fünf Kindern zu ernähren und sei durch die Post nun plötzlich „im Erwerb fast um die Hälfte...beschränkt“.

Vorübergehend, „bis eine andere Einrichtung getroffen sein wird“, durften mit Wirkung vom 21. Oktober 1808 Boten „für die Verführung der *officiosen* Correspondenz, Gelder und Pakete von Trostberg, Traunstein, Reichenhall und Rosenheim nach Wasserburg und von dort an besagte Orte zurück“ aufgestellt werden.

Am 16. Dezember 1808 forderte das kgl. Generalkommissariat des Salzachkreises in Burghausen im Auftrag der General-Direktion Post vom Landgericht Wasserburg Auskunft, „ob die gegenwärtigen Postkurse alle nöthigen Kommunikations-Wege erreichen und zur Beförderung des königlichen Dienstes hinreichend sind und wenn es nicht so wäre, sollen diejenigen Mittel und Bothen in Antrag gebracht werden, welche man für die Besten und zweckmäßigsten hält.“ Im Antwortschreiben vom 22. Dezember 1808 klagte das Landgericht, es sei mit jedem Tag verlegen, wie es die Geschäftspapiere versenden werde, seit der „sehr akkurate“ Stadtbote Mayr sowie die Reichenhaller und Traunsteiner Boten, die früher fast jeden Tag Gelegenheit zur Fahrt nach München boten, „eingeschränkt sind“, und die Post nach München nur zweimal wöchentlich verkehre. Weiter hieß es: „Sendungen nach Burghausen sind ein Werk blinden Zufalls, weil alles nur gelegentlich von Wasserburg nach Haag durch Unterthanen geschickt und dort auf der Post aufgegeben wird. Der Bote auf dieser Strecke geht nur wöchentlich zweimal und die Expedition geht deshalb manchmal über München nach Burghausen.“ Als schlecht erwähnte der Bericht auch die Verbindungen mit Erding und Rosenheim, „weil keine Post diesen Weg betritt“. Der kgl. Landrichter ließ seinen Ärger durchblicken, als er schrieb: „Die Stockung der Geschäfte schadet dem Unterthan und noch unendlich mehr dem königlichen Dienste,

als alle Boten dem Postwesen schaden könnten". Er schlug vor, grundsätzlich solle jedermann, „Bote, Postkurier, Ordinari oder Extraordinari zur Expedition benutzt werden dürfen" und bezeichnete es ferner als wünschenswert, daß „ein paarmal wöchentlich" von den Postställen Wasserburg und Haag eine Ordinari abgesandt und damit auch der Anschluß nach Erding geschaffen werde. Auf dem neuen Fahrweg von Wasserburg über Kraiburg nach Burghausen empfahl der Landrichter zweimal wöchentlich eine Ordinari des Poststalles Wasserburg einzusetzen sowie einmal wöchentlich den Boten Mayr zu verwenden. Ein entsprechendes Gesuch Mayrs an das Generalkommissariat wurde folglich vom Landgericht Wasserburg „wärmstens befürwortet". Nach den Ausführungen des Landgerichts sollte die Verbindung von Wasserburg nach Burghausen über Kling, Schnaitsee, Peterskirchen, Engelsberg, Wald und Garching führen und somit erst bei Hohenwart mit der Post „kollidieren". Der Antrag wurde vermutlich abgelehnt. In einer Botenliste des Landgerichts vom 14. Februar 1812 ist Mayr nämlich nur als Münchner Bote bestätigt, der freitags früh 8 Uhr über Ebersberg nach München fährt, dort am Samstag um 12 Uhr ankomme, am Sonntagnachmittag 2 Uhr in München abfährt und Montagnachmittag 3 Uhr wieder in Wasserburg sei. Dem Burghausener Generalkommissariat empfahl das Landgericht die Beibehaltung Mayrs wegen „des nicht unbedeutenden Gütertransports für die hiesigen Schiffsmeister und Handelsleute". Übers Mayrs weiteres Schicksal ist nichts bekannt. Der Hinweis auf die Gütertransporte läßt jedoch vermuten, daß es für ihn nicht zum Schlechtesten bestellt war.

Die Wasserburger Post war vom 30. September 1810 bis 1. August 1815 salzburgischer „Untertan". In dieser Zeit gehörte Salzburg zu Bayern und hatte in seinen Mauern ein eigenes bayer. Oberpostamt. Dessen Bezirk reichte, dem Lauf der Poststraße über Wasserburg folgend, bis vor die Tore Münchens nach Zorneding. Aus der „Salzburger Zeit" ist die Beschwerde eines „Cordonisten" erhalten. Er hatte die Aufgabe, „in Folge allerhöchster Verordnungen" den kgl. Postwagen bei Nacht zu beschützen. Das wurde ihm offenbar nicht immer leicht gemacht. In einer Anzeige an das Landgericht Trostberg faßte er die Weigerung eines Kondukteurs, sich (von Stein?) bis Wasserburg begleiten zu lassen und seine Reaktion darauf in dem Satz zusammen: „Der Contugter sagte aber er braucht keinen, und ich sagte mir Müssen mit wir haben befehl von unserm kgl. Landgericht". Man vermeint, den Streit der beiden aus dem Schriftstück förmlich zu spüren. Welche Unterstützung der pflichtbewußte Mann vom Landgericht erfuhr, ist nicht überliefert.

Im Jahre 1812 erfolgte in Konkurrenz zur Linie über Wasserburg eine wesentliche Verbesserung der Postverbindungen zwischen München und Salzburg durch die Einführung einer neuen Postwagenfahrt von München über Peiß, Aibling, Rosenheim, Traunstein und Teisendorf. Nach der Rückgabe Salzburgs an Österreich wurden die Postwagenfahrten Salzburg—München auf beiden Linien zunächst noch fortgeführt. Doch schon in einem Dekret des k. k. Hofkommissärs an das k. k. Kreisamt Salzburg vom 16. August 1816 wird nur mehr die Weiterführung des Postwagens über Wasserburg erwähnt, und 1822 verzeichnet eine Übersicht beim OPA München Postwägen nur mehr auf der Strecke München—Wasserburg—Stein—Traunstein—Teisendorf—Salzburg.

Am 18. August 1828 wurde zwischen München und Salzburg (mit Anschluß nach Wien) der Eilwagenverkehr eingeführt. Eine Briefpostverbindung zwischen Rosenheim und Wasserburg war, „weil sie nicht mehr ihrem Zweck entspricht und der Weg ohnehin kaum zu passieren ist“, 1821 aufgehoben worden.³⁾ Für das Jahr 1831 verzeichnet der „Bayerische Verkehrsatlas“ von A. Korzendorfer⁴⁾ neben der Eilwagenverbindung München—Wasserburg—Salzburg die Strecke jedoch wieder und zwar als eine Reitpostverbindung mit Anschluß nach Kufstein und Innsbruck. Eine zweite Reitpost ging von Wasserburg nach Haag zum Anschluß nach Braunau und Wien.

Über die Besitzwechsel bei der Posthalterei Wasserburg seit ihrem Bestehen als königliche Anstalt geben zwei Schriftstücke Auskunft, die sich mit der Kautionsleistung befassen.⁵⁾ Mit Schreiben vom 19. Oktober 1841 suchten die Eheleute *Franz und Theresia Flatscher* um Löschung ihrer seinerzeit geleisteten Kaution über 500 fl nach, indem sie erinnerten: „... Wie einer hohen General-Administration bekannt, haben wir unser Postanwesen zu Wasserburg an den Postexpeditorsohn *Franz Pachmayer* von Eurasburg verkauft und wurde diesem auch die Postexpedition gnädigst verliehen.“ Die Übernahme war am 6. Oktober 1841 erfolgt. Nachdem sich Pachmayer zur sofortigen Haftungsübernahme bereit und mit der Umschreibung einverstanden erklärte, verzichtete die General-Administration auf Einhaltung des für die Vorgänger gesetzlich vorgeschriebenen Haftungsjahres und gab die Kaution frei. Am 21. April 1842 erhielt das Oberpostamt Anweisung, „demgemäß die

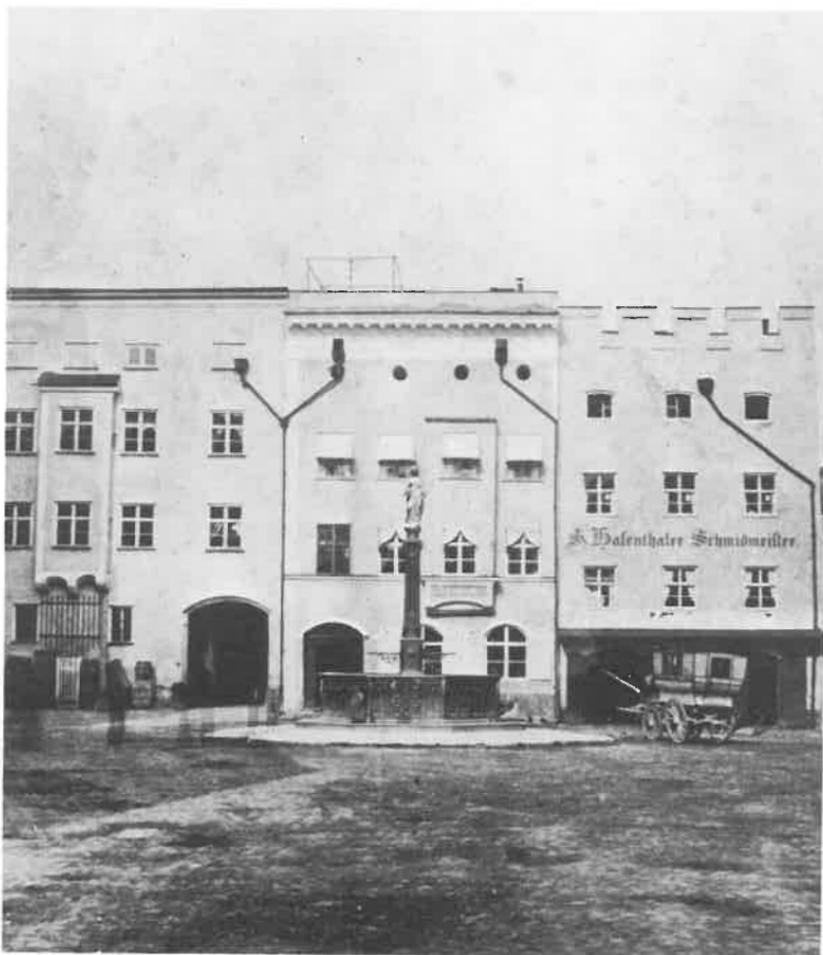
3) Julius Kern: Ein Beitrag zur postgeschichtlichen Entwicklung Rosenheims APB 1928/2.

4) APB 1931/1.

5) Archiv der OPD München Poststall Wasserburg 1808—1902.

Löschung der Ansprüche der Gebrüder (!) Hauner sowohl als der Flatscher'schen Eheleute auf das erwähnte Cautions-Capital und dessen Vortrag im Hypothekenbuch für den jetzigen Expeditör zu bewirken." Nach Sachlage könnten die Eheleute Flatscher nur kurze Zeit, ein Jahr etwa, Besitzer des Postanwesens und Amtsträger gewesen sein. Einzelheiten und Vorgänge über den Zusammenhang zwischen den „Gebrüdern“ Hauner und dem Ehepaar Flatscher erhellen nicht aus den Akten.

Pachmayer, der auch Besitzer des Postanwesens in Frabertsham war, zeigte dem Oberpostamt München im Dezember 1846 den



Am Marienplatz: Links das Haus des Stadtboten Spitzweg, rechts vor der Schmiede eine Postkutsche zur Reparatur.

Lichtbild aus dem Jahre 1860 im Besitz von Herrn Apotheker Ultsch.



Marienplatz 14, jetzt Nr. 17, Haus des Posthalters Max Kratzer.
Heimatmuseum Wasserburg am Inn.

Wiederverkauf des Wasserburger Anwesens mit der Begründung an, die gleichzeitige Bewirtschaftung zweier Anwesen sei ihm zu viel; er ziehe nun nach „Frabertsheim“. Neuer Besitzer wurde *Max Kratzer*, Müllerssohn von Mering bei Augsburg, der das „Haus auf dem Hauptplatz Nr. 14“ (jetzt Marienplatz 17) für 27.000 fl er-

warb.⁶⁾ Kratzer, den Pachmayer schon zwei Jahre als Postschreiber und im Salzfaktoreidienst beschäftigt hatte, bat das Oberpostamt „es möge ihm der Gesamtpostdienst zu Wasserburg gnädigst übertragen werden und nannte als Referenzen: Reines Vermögen 7.000 fl, guter Leumund, gehörige Schulbildung, Aufnahme als Bürger und Genügeleistung im Militär“. Der gewünschte Vertrag wurde am 23. Dezember 1846 vom Oberpostamt ausgefertigt und am 29. Dezember von der General-Administration genehmigt. Am 19. Januar 1847 leistete Kratzer vor dem Landgericht Wasserburg den Diensteid. Zugleich mußte er „an Eides Statt“ unterschreiben, daß er „Zu keiner geheimen Gesellschaft oder zu irgendeiner Verbindung mit In- und Ausländern, deren Zweck dem Staat unbekannt, von demselben nicht gebilligt oder dem Nutzen des Staates fremd ist, gehöre, noch je in Zukunft gehören werde sowie er auch alles zu unterlassen verspricht, was den Pflichten eines treuen und rechtschaffenen Dieners entgegen wäre“.

Kratzer mußte laut Vertrag im Winter 10 und im Sommer mindestens 14 Postpferde halten; das Fuhrwerk sollte aus drei viersitzigen Chaisen und einem Felleisenkarren bestehen. Dazu gehörten noch zwei Estafettentaschen. Als Postentfernungen galten nach Frabertsham 3 ½ Stunden, nach Haag 4 Stunden, nach Rosenheim 7 ½ Stunden und nach Weisham 6 ½ Stunden. Folgende Vergütungen wurden vereinbart: „Für die Spedition der Briefposten $\frac{1}{3}$, für die Spedition der Fahrposten $\frac{1}{10}$ aus den Einnahmen für Frachtstücke und Reisegepäck, außerdem den normalmäßigen Antheil an den Zeitungs-Speditionsgebühren“. Schreib- und Packmaterial durfte Kratzer vierteljährlich mit 1 fl 30 kr in Rechnung stellen, für die Bewachung der Postwägen erhielt er für die gleiche Zeit 5 fl zugebilligt. Nebenbezüge ergaben sich aus den „Recommandations-, Schein- und Einschreibgebühren“. Der wegen der steilen Bergstrecken nach Frabertsham ständig nötige Vorspann für den Eilwagen brachte ihm „quartaliter“ 22 fl 45 kr ein. Aus dem gleichen Grund durften für den Packwagen 3 fl 15 kr liquidiert werden.

Kratzers Amtszeit stellt sich in den Akten seiner vorgesetzten Behörde als eine Mischung aus Schlamperei, Phlegma, Komödie und Unglück dar. Es begann damit, daß er am 17. April 1851 vom Oberpostamt aufgefordert wurde, die Postfahrzeuge nicht länger einfach im Freien abzustellen, sondern, auf Kosten der Verwaltung, eine Remise zu nehmen. Er mietete daraufhin einen Schuppen; die

6) Zum Anwesen gehörte auch ein Hopfengarten, ein Tagwerk und 11 Dezimal groß. Zugunsten der Postexpeditorswitwe Auguste Hauner war eine Hypothek über 3100 fl. eingetragen.

hohe Jahresmiete von 30 fl entschuldigte er damit, es sei bei den Bräuern und Ökonomen so selten etwas disponibel. Die schwierigen Verhältnisse der Posthalter mit wenig oder ohne eigenen Grundbesitz beleuchtet ein Schreiben Kratzers an das Oberpostamt vom 1. Februar 1855, das auf eine Erhöhung der Aversen abzielte. Nach seinen Angaben besaß er nur 18 Tagwerk Eigengrund und zahlte für Pachtwiesen pro Tagwerk jährlich 18—20 fl. Mit steigenden Haferpreisen, der teuren Verpflegung für fünf Postillione und dem nötigen Pferdenachkauf motivierte er sein Gesuch zusätzlich. „Wegen der vielen und steilen Berge auf der schwer befahrbaren Route nach Frabertsheim“ bat er auch um Erhöhung des Bergvorspann-Aversums, außerdem um die Anerkennung einer verlängerten Fahrzeit von einer Viertelstunde nach Frabertsham und von 5 Minuten nach Steinhöring. Dafür, so versicherte er treuherzig, werde er sich „von nun an bestreben, den Expeditionsdienst und die hohen Anordnungen mit aller Pünktlichkeit zu versehen, um sich dieser Aufbesserung in hohem Grade würdig zu erweisen“. Das Oberpostamt erkannte Kratzers „schlechte Lage“⁷⁾ zwar ausdrücklich an und schlug der Generaldirektion d. K. Verkehrsanstalten (GenDirVerkAnst) eine Verbesserung der ständigen Fahrlöhne auf 1 fl, der „unständigen“ auf 1 fl 6 kr je Pferd und vier Stunden vor. Man sah sich aber auch zu der Rechtfertigung veranlaßt: „Bittgesuche sollen zu Anfang des Etatjahres in Vorlage kommen, allein Posthalter Kratzer gehört zu jenen Menschen, die mit allem, was sie sollen im nachhinein kommen. Es erklärt sich nur aus dessen bekannter Lethargie, daß er, während im vorigen Sommer und Herbst alle Posthalter der Salzburger Route um Aufbesserung baten, Kratzer allein zurückblieb.“ Dem Vorschlag der Mittelbehörde entsprechend erhielt Kratzer die neuen Bezüge vom 3. Quartal 1855 an bewilligt; die bisherigen Fahrzeiten blieben.

Ein aufregender Tag in Kratzers behäbigem Tagesablauf war der 6. Oktober 1855, als König Max II. und seine Gemahlin Maria auf der Reise von Berchtesgaden nach München beim „Gasthof zur Post“ in Wasserburg abstiegen und eine Mahlzeit einnahmen.

Das Jahr 1855 brachte den Wasserburger Postkunden die längst ersehnte Nord-Süd-Fahr-Verbindung nach Haag und Rosenheim. Den Anstoß dazu gab ein Bericht des Oberpostamts München vom 16. November 1854 an die General-Direktion der Verkehrsanstalten, in dem es hieß: „Ein Schreiben von Tittmoning nach Wasserburg braucht drei Tage, ein Schreiben, um 3 Uhr nachmittags in Wasserburg aufgegeben, braucht 41 Stunden zum sieben Poststun-

7) Gemeint war die Lage der Stadt im Talkessel des Inns.

den entfernten Rosenheim. Schneller kommt ein Brief von Paris nach München als von Rosenheim nach Mühldorf (14 Poststunden) und dabei verbindet vielleicht schon nächstes Jahr eine Dampfschiffahrt auf dem Inn die beiden Orte".⁸⁾

Bereits am 18. Februar 1855 wurde Kratzer gegen 300 fl Jahresvergütung vertraglich zur Aufnahme einer Karriolverbindung nach Haag verpflichtet. Tägliche Abfahrt von Wasserburg war um 9 Uhr, die Rückfahrt von Haag um 12 Uhr. Als ausreichende Fahrzeit waren eine Stunde und 40 Minuten berechnet. In Haag bestanden Anschlüsse nach München und Schärding. Für den Streckenabschnitt Wasserburg—Rosenheim wurde „ein qualifizierter Mann zur Übernahme der Verbindungsfahrten" in dem Wirt Johann Maier von Rott am Inn gefunden. Lt. Vertrag vom 11. März 1855 hatte dieser ab 1. April 1855, dem gleichzeitigen Eröffnungstag der Postexpedition Rott, folgende Fahrten gegen ein Jahresaversum von 600 fl durchzuführen: Ab Rosenheim 6 Uhr früh, aus Rott 7 Uhr 35 nach Wasserburg. Ab Wasserburg 1 Uhr 50 mittags, Rosenheim an 3 Uhr 30. Zwischen Rosenheim und Rott durfte die Fahrzeit 1 Stunde 30 Minuten betragen, zwischen Wasserburg und Rott 1 Stunde 25 Minuten. Die Fahrten boten Anschluß nach Salzburg und München. Ende Oktober 1855 überprüfte das Oberpostamt die Dienstgeschäfte des neuen Expeditors in Rott. Maier erhielt ausdrücklich bestätigt, er betreibe „eine nette und reinliche Chaise" und habe sie mit einem stattlichen Paar Pferden bespannt. Von Rott reiste der Prüfbeamte nach Wasserburg, um bei Kratzer nach dem Rechten zu sehen. Sein Bericht von dort gipfelte in der Feststellung: „Einen widerlichen Eindruck hinterließ es, als ein leibhaftiger Metzgersknecht in seiner Gewerbstracht ein Pferd aus dem Stalle trieb und mit 10 Minuten Verspätung die Cariolpost nach Haag weiterführte. Dem Expeditor Kratzer gebührt mit Auszeichnung das Prädikat ‚langweilig‘. Pferde- und Haberkauf macht die Frau — eine seltsame Vertauschung der Rollen".

Am 23. Mai 1856 beschwerte sich auch der k. Landrichter über Kratzer, denn dieser habe „bei der gestern stattgehabten Fronleichnamsprozession den Vortritt vor den beiden Landgerichtsassessoren genommen". Der Landrichter ersuchte, „den Postexpeditor Kratzer zu belehren, damit in Zukunft derlei Übergriffe vermieden werden". Sechs Schriftstücke haben diesen Protokollverstoß zum Inhalt, das letzte verwies Kratzer: „Nach höchster Entschließung des Ministeriums des Innern haben sich die im unmittelbaren

8) Die in der Korzendorfer-Karte 1831 (APB 1931/1) aufgeführte Reitpostverbindung Rosenheim—Wasserburg—Haag war demnach nicht mehr existent.

Staatsdienst befindenden Individuen dem Personale des k. Landgerichts anzuschließen und nicht deren Vortritt zu usurpieren". Im Mai 1857 sah sich die Wasserburger Justiz erneut zu einem Schreiben an das Oberpostamt veranlaßt. Der k. Landrichter teilte darin mit, Kratzer habe seine Frau zur Herausgabe der Schlüssel für die „Post- und Salzkasse" verklagt, und bat um Stellungnahme. Das Oberpostamt sah keinen Grund, sich in den blamablen häuslichen Konflikt einzumischen, und empfahl abzuwarten. Nachdem über den Fortgang der „Komödie" weiter nichts überliefert ist, wird wohl alles wieder in Ordnung gekommen sein.

Eine bedeutende finanzielle Einbuße erlitt der Poststall Wasserburg durch die Eröffnung der Eisenbahnlinie München—Rosenheim am 31. Oktober 1857. Von diesem Tage an wurde der Eilwagenkurs München—Salzburg aufgehoben und die bisher an den Poststall gezahlten Bergvorspann-Aversen gestrichen. Neu eingerichtet wurde hingegen ein täglicher Postomnibus von Wasserburg nach München. Er fuhr früh 5 Uhr in Wasserburg ab und war um 12 Uhr in München. Die Rückfahrt wurde um 14 Uhr angetreten und endete um 21 Uhr.

Die Posthalter in Frabertsham und Stein durften, um die Verbindung Wasserburg—Traunstein aufrechtzuerhalten, anstelle des Eilwagens zwischen den genannten Orten ebenfalls einen Postomnibus mit zusätzlichen Haltestellen in Frabertsham und Stein weiterbetreiben. Das achtsitzige Fahrzeug mußte außer den Reisenden auch sämtliche Postgegenstände befördern und war von einem Kondukteur zu begleiten. Die Abfahrt aus Wasserburg geschah mittags 1 Uhr 30, aus Traunstein um 4 Uhr 30 früh. Der Poststall Frabertsham besorgte die Fahrt nach Wasserburg und zurück, dem Poststall Stein war die Fahrt nach Traunstein und Frabertsham übertragen. Dafür standen den beiden Unternehmern die Einnahmen aus der Personen- und Reisegepäckbeförderung sowie ein Jahreszuschuß von 2.300 fl aus der Postkasse zu. Als Taxe für die gesamte Strecke zahlten die Reisenden 1 fl 36 kr und 3 kr Einschreibgebühr. Der Teilungsmodus bestimmte für Stein $\frac{18}{25}$, für Frabertsham $\frac{7}{25}$ der Einnahmen.

Kratzer blieb an den Erträgen der Postomnibuslinie München—Wasserburg beteiligt, fühlte sich aber zurückgesetzt. Nach einer Feststellung des Oberpostamts brachten seine Einnahmen aus den Passagiergeldern jedoch immer noch „ein sehr günstiges Resultat".

Sein Ärger mochte bei ihm noch mehr Nachlässigkeit bewirkt haben, denn bereits im Mai 1858 bekam er „wegen mannigfacher Unregelmäßigkeiten und außergewöhnlicher Saumseligkeit in der Vor-

lage von Terminarbeiten" erneut die Visitation ins Haus. Er sollte „durch den erzeugten moralischen Druck" zu besserer Pflichterfüllung angespornt werden. Wenngleich keine schweren Verfehlungen festgestellt wurden — die Visitationskosten in Höhe von 3 fl 30 kr gingen diesmal zu seinen Lasten.

Seine Anrainer erzielten mit dem Omnibus auf die Dauer keine Rendite. Sie beantragten deshalb am 4. Januar 1858 die zusätzliche Errichtung von Haltestellen in Obing, Altenmarkt und Matzing; zugleich sollte der Fahrpreis für den Coupè-Sitz von 9 auf 12 kr erhöht werden, „um Reisenden von Distinktion Gelegenheit zu bieten, sich von dem übrigen Publikum abzusondern". Nach einem Protokoll vom 18. September 1858 verzichteten die Postställe Frabertsham und Stein schließlich ganz auf den Omnibus und baten, dafür Karriolfahrten einrichten zu dürfen. Das Oberpostamt stimmte mit Wirkung vom 1. Oktober 1858 zu und stellte zwei Karriolwagen zur Verfügung. Der Transport der Brief-, Zeitungs- und Frachtstücke hatte gegen ein gekürztes Aversum von 1.600 fl und einer Haberteuerungszulage für drei Pferde zu geschehen. Reisende durften auf eigene Rechnung befördert werden; die Fahrzeiten blieben unverändert. Auch die „Cariolpostfahrten" zwischen Wasserburg und Traunstein waren nur von kurzer Dauer. Mit der Fertigstellung der Eisenbahnlinie München—Salzburg bis Traunstein wurden sie am 31. Mai 1860 aufgehoben.

Nur um weniges besser als den Postställen in Frabertsham und Stein erging es dem Postexpeditor Maier in Rott, der die Karriolfahrten Wasserburg—Rosenheim betrieb. Die Verbindung bestand aber immerhin bis zum 30. April 1872, ehe auch ihr von der Eisenbahn der Garaus gemacht wurde. Frühere Klagen Maiers hatten sich unter anderm auf die Konkurrenz der Inn-Dampfschiffahrt und auf eine Stellwagenfahrt Wasserburg—Endorf des Sattlermeisters Rottmayer von Wasserburg bezogen, der ebenfalls den Anschluß zur Eisenbahn München—Salzburg bediente und zudem billiger fuhr. Maier erhielt zuletzt ein jährliches Entgelt von 1.300 fl, das seine Ausgaben angeblich nicht mehr deckte. In seinen Dienstgeschäften ist er dennoch stets vorbildlich geblieben.

Gleichsam durch die Hintertür war im Jahre 1859 eine weitere Postverbindung nach Wasserburg gekommen, als der Kraiburger Postexpeditor Scheitzach beim Oberpost- und Bahnamt vorstellig wurde und sich für den Betrieb einer täglichen Omnibusfahrt zwischen Altötting und Wasserburg über Kraiburg empfahl. Scheitzach hatte sich den schriftlichen Beistand des Bezirksamtes gesichert; dieses erhielt im März 1859 den Bescheid, es stünde dem

Wunsch nach einem täglichen Omnibusbetrieb vom 1. Mai bis 31. Oktober jeden Jahres nichts entgegen, sofern nur die vorschriftsmäßigen Wagen verwendet würden. Einen Zuschuß aus staatlichen Mitteln lehnte die General-Direktion der Verkehrs-Anstalten ab, weil während des geplanten eingeschränkten Winterbetriebs mit wöchentlich 1—2 Fahrten kein regelmäßiger Brief- und Fahrpostverkehr möglich war. Scheitzach erbot sich daraufhin, während des ganzen Jahres, im Sommer mit einem Omnibus und im Winter mit einem Karriol, zu fahren. Obwohl die General-Direktion auch jetzt eine finanzielle Beteiligung ablehnte, eröffnete Scheitzach am 15. Mai 1859 eine Omnibuslinie Wasserburg—Kraiburg—Mühldorf—Altötting. Sie bot Anschluß an den Postomnibus Altötting — Passau sowie zur Eisenbahn nach Rosenheim. Zwischen den Streckenorten fand der Austausch direkter Briefpakete statt. Was Scheitzach von Anfang an erstrebte, hatte er am 1. November 1859 erreicht. Er erhielt von diesem Tag an einen Fahrvertrag, verbunden mit einem Jahresaversum von 1.200 fl; allerdings mußte er die bisher betriebene kurze Parallelverbindung Kraiburg—Ampfing einstellen. Aufgehoben wurde aus diesem Anlaß auch die Verbindung Wasserburg—Haag, so daß Kratzer neuerdings Verluste erlitt.

Die Postverbindung Wasserburg—Kraiburg—Altötting war nur kurzlebig; bereits am 14. Mai 1860 wurde, wegen der Eröffnung der Eisenbahnlinie zwischen München und Salzburg, von der General-Direktion der Verkehrs-Anstalten die Einstellung verfügt. Dagegen durfte der Poststall Wasserburg ab 1. Juni 1860 wieder mit einer Karriolpost nach Haag fahren. Kratzer erhielt dafür jährlich 500 fl und konnte Reisende auf eigene Rechnung befördern.

Mit vom Stadtmagistrat Wasserburg unterstützten Eingaben suchte Posthalter Scheitzach die endgültige Aufhebung der Linie Altötting—Wasserburg zu verhindern.⁹⁾ Nach einigem Hin und Her und „auf wiederholten oberamtlichen Antrag“ genehmigte die General-Direktion tatsächlich, „daß der Wasserburg—Altöttinger Postomnibus auch nach der *Eröffnung der Altötting—Traunsteiner und Kraiburg—Endorfer Omnibusfahrten* beibehalten werde“. Der Betrieb wurde freilich nach kurzer Zeit erneut eingestellt, „weil kein Bedürfnis besteht“. Obwohl der Magistrat Einspruch erhob, blieb es diesmal dabei mit dem Bemerkten, daß bei einer Stadt dieser Größe mit Routen nach *München, Rosenheim, Endorf und Haag* wohl nicht von „mangelhaften und höchst beschränkten Verbin-

9) Sie sind von besonderem Interesse, weil sich der Schriftwechsel eingehend mit den Verkehrsverbindungen um Wasserburg befaßt.

dungen" gesprochen werden könne. Nach der Beilage 1 der „Betriebsnachweisungen der k. b. Verkehrsanstalten" 1857—1861 war die Postomnibusverbindung Wasserburg—Endorf 1860 eröffnet worden. Die neue Linie Wasserburg—Endorf (Abfahrt Wasserburg 9 Uhr, Ankunft Endorf 11 Uhr 30) brachte dem Poststall Wasserburg jährlich mehr als 1.500 fl ein, hinzu kamen 660 fl für die Omnibusbespannung Richtung München und 700 fl für die Karriolfahrten nach Haag. Als Expeditionsaversum bezog Kratzer 1864 500 fl, außerdem Tantiemen aus dem Markenverkauf.

Am 21. Mai 1863 wurde bei der Postexpedition Wasserburg eine „Vereinstelegraphenstation" eröffnet. Trotz relativ hoher Gebühren wurden noch im ersten Jahr 168 „Depeschen" aufgegeben. Zehn Jahre später verzeichnete die Verkehrsstatistik bereits 209 Staats- und 1850 private Telegramme an Empfänger in Bayern sowie 112 Telegramme ins Ausland.

Am 15. März 1871 wurden „mit Inbetriebnahme der Eisenbahn München — Grafing — Rosenheim" die Omnibusfahrten zwischen München und Wasserburg eingestellt, dagegen jedoch eine tägliche Omnibusfahrt Kirchseeon — Wasserburg mit Haltestellen in Ebersberg und Steinhöring eingerichtet. Die Fahrdauer betrug knapp 4 Stunden.

Kratzers Geschäftsführung hat sich, obwohl er schließlich die Abnahme der Expedition befürchten mußte, zu keiner Zeit gebessert. Nur die im Umbruch befindlichen Verkehrsverhältnisse zwischen Schiene und Straße hielten das Oberpostamt zunächst vor endgültigen Maßnahmen zurück. Eine Visitation vom Mai 1870 befand, im Stall stünden nur 10 müde, abgetriebene Pferde, das Wageninventar sei schlecht; tauglich sei nur der Omnibus nach Endorf, ein anderer habe abgefaltete Tafeln und Säulen. Die Chaisen wurden fast durchwegs als Gerümpel bewertet und einem Karriolwagen noch eine Haltbarkeit von vier Wochen zugebilligt. Von Kratzers Gehilfen Kremmel hieß es, er sei „keine Perle", wahre „weder Accuratesse noch Ordnung und genieße nicht das Vertrauen der Bevölkerung". Bei einem persönlichen Besuch in Wasserburg räumte jedoch der Vorstand des Oberpostamtes München, Reigersberg, die Zweifel an der Integrität aus. Kremmel wurde später nach München versetzt.

Im November 1871 erhielt Kratzer die Auflage, das Postlokal (Marienplatz 14, jetzt Farben-Goldbecker, Nr. 17) binnen drei Monaten zu erweitern und auch einen neuen Postomnibus zu beschaffen. Über den bisherigen urteilte die Dienstaufsicht: „Der Wagen nach Endorf ist in einem so zerlumpten Zustand, daß man einem

anständigen Fahrgast einzusteigen nicht zumuten soll. Die Garnitur ist teils zerrissen, teils mit verschiedenen Tuchlappen geflickt". Als Kratzer im April 1872 noch immer keine Anstalten machte, dem Auftrag nachzukommen, erhielt er als letzte Frist „zur Erwerbung oder Aptierung" entsprechender Räume sowie zum Ankauf eines neuen Fahrzeugs den 30. Juni 1872 gestellt. Über die Ausführung hatte ein eigens bestellter „Postcommissär" zu wachen. Derart unter Druck gesetzt, wandte sich Kratzer an Bürgermeister Rottmayer und suchte bei diesem „um die Vermietung eines ebenerdigen Locals in einem Anbau des Rathauses" nach, wurde aber abschlägig beschieden. Dagegen wollte Rottmayer den Zubau der „Arcaden" zur Erweiterung des Postlokals befürworten, sollten sich alle Beteiligten einverstanden zeigen. Bei den Besitzern der Häuser von Nr. 7 — 17 (heute Nr. 3 bis 23) brachte Kratzer daraufhin einen Revers folgenden Inhalts in Umlauf: „Die Unterzeichneten beabsichtigen nach dem Vorgehen der meisten Orte, wo derartige bauliche Verhältnisse wie hier bestehen, zur Erweiterung ihrer Häuser einerseits und zur Verschönerung ihrer Lokalitäten andererseits die vor ihren Häusern befindlichen Plätze unter den Bögen bis an die Hauptpost zuzubauen".

Es fand sich nur ein Nachbar, Simon Mayr von Hausnummer 17, der Kratzer in seinem Bauvorhaben unterstützte. Einig darüber, daß das Stadtbild beträchtlich verschandelt würde, lehnte der Magistrat den Antrag ab. Schließlich hat Kratzer am 6. Juli 1872 „zwei Häuser oberhalb seines Gasthofs die aus drei Piecen bestehende Parterre-Localität" von der Witwe Rechthaler gemietet und umgebaut (heute Marienplatz 21, Cafe Obermaier). Das neue Postlokal wurde am 1. September 1872 eröffnet und vom Oberpost- und Bahnamt (OP u BA) als „wohl das schönste und zweckmäßigste Local, das eine oberbayerische Expedition auf Dienstvertrag aufweisen kann" begutachtet. Es bestand aus dem eigentlichen Schalterraum mit einem Vorplatz für etwa 20 Personen, einem Aufbewahrungsraum für Fahrpostsendungen und einem Wohnzimmer für den Gehilfen und war mit eisernen Fensterläden und Türen gesichert. Recht angetan zeigte sich das Oberpost- und Bahnamt auch von den anderen Verbesserungen. So hatte Kratzer einen neuen Omnibus beschafft, ein zweiter war neu gepolstert und frisch lackiert worden. Im Expeditionsdienst beschäftigte Kratzer jetzt seinen Sohn Max. Zweiter Gehilfe war der pensionierte Oberleutnant Limmer, dessen Qualifikation lautete: „Er besticht durch Fleiß und Sauberkeit und imponiert dem Publikum als ruhiger, gesetzter und taktvoller Mann".

Ein Jahr später, im Juli 1873, führte der Prüfungsbericht in seinen Kernpunkten aus: „Die Geschäftsführung ist nicht besser geworden. Der Sohn Max kann den Gehilfendienst wegen Schwerhörigkeit nicht mehr ausüben. Gehilfe Limmer ist zwar sehr fleißig, aber viel in Konflikt mit Behörden, dem Publikum und den Postboten“. Erneut wurde auch das wenige und schlechte Fuhrwerk bemängelt. Während der Visitation meldete sich eine 14köpfige Reisegruppe zur Fahrt nach Endorf. Kratzer wollte nur jene 10 Personen befördern, die im Postomnibus Platz fanden. Der Visitator bestand jedoch darauf, daß der Pflicht entsprechend eine Beichaise gestellt wurde. Nach langem Suchen fand man eine ungereinigte Karosse ohne Kutschbock. Sie wurde mit den übrigen vier Personen besetzt, zwischen die sich anstelle eines Postillions der Vizehausknecht drängte. „Ein skandalöses Fuhrwerk“, so schloß der Bericht. Nun war die Geduld der General-Direktion erschöpft. Am 13. Oktober 1873 erhielt Kratzer die Expedition zum 31. Dezember 1873 aufgekündigt; er blieb jedoch Poststallhalter und zwar zu den bisherigen Bedingungen, nicht zuletzt wohl deswegen, weil es an Bewerbern um den Poststall fehlte.

Für die Nichteinhaltung der halbjährlichen Kündigungsfrist zahlte ihm die General-Direktion eine Abfindung von 440 fl. Für Kratzer bedeutete die Kündigung den Anstoß zu seinem endgültigen Ruin. Seine wirtschaftlichen Verhältnisse erwiesen sich als derart zerrüttet, daß am 30. Januar 1874 vom Bezirksgericht Wasserburg über sein Vermögen der Konkurs verfügt wurde. Unter Aufsicht des Konkursverwalters Wiedenbauer sowie des Bräumeisters Enzinger durfte Kratzer die Omnibusfahrten nach Steinhöring und nach Endorf bis zum Versteigerungstag am 30. April 1874 noch weiterführen. Zur Versteigerung fanden sich nur wenige Interessenten ein. Für den Betrag von 18.600 fl ging das Anwesen Kratzers in den Besitz des Bierbrauers Stechl über, der, wie die General-Direktion bemerkte, „am Poststalldienst nicht interessiert gewesen wäre“. Von Kratzer hieß es, er schein völlig ruiniert zu sein und habe um eine untergeordnete Stelle nachgesucht. In den Akten der General-Direktion ist über sein weiteres Schicksal nichts enthalten.

Um Kratzers Nachfolge im Poststalldienst hatte sich ein einziger Interessent beworben: der Wasserburger Bürgermeister und Landtagsabgeordnete Matthias Rottmayer. Das Oberpost- und Bahnamt berichtete dazu an die Generaldirektion, es „würde auch keiner gefunden werden können, welcher unter gleich günstigen Bedingungen wie Rottmayer, der als Lohnkutscher und Stellwagenführer ohnedies mit dem erforderlichen Pferdebestand und Wageninventar

versehen und daher ein besonderes Betriebskapital zum Behufe der Einrichtung eines Poststalls nicht aufzuwenden genötigt ist, die Postverbindungen zu unterhalten vermöchte". Zum 1. Mai 1874 war Kratzer endgültig dienstenthoben und *Matthias Rottmayer* als Poststallhalter unter Vertrag genommen worden. Der Poststall befand sich zu seiner Zeit im Haus Nr. 171, heute Tränkgasse 9. Rottmayer erhielt für die Omnibusfahrten von Wasserburg nach Steinhöring ein Jahresaversum von 1.125 fl, für den Omnibusbetrieb nach Endorf 1.000 fl. Zu der Gesamteinnahme aus der Personen-



Matthias Rottmayer, Landtagsabgeordneter, Bürgermeister und Poststallhalter 1874 bis 1892.
Lichtbild im Familienbesitz.

und Reisegepäckbeförderung kam noch eine „Postillionsmonturvergütung“. „Wegen der derzeitigen Preisverhältnisse“ billigte ihm die General-Direktion auch eine jährliche Sonderzahlung von 275 fl zu; Rottmayer durfte auf Ansuchen außerdem die Personentaxe zwischen Wasserburg und Endorf von 6 auf 9 kr erhöhen. Er war zur Einhaltung folgender Fahrzeiten verpflichtet: Nach Steinhöring 4 ½ Stunden, Endorf 5 ½ Stunden, Frabertsham 3 ½ Stunden und nach Haag 4 Stunden. 1876 wurde der Sonderzuschlag infolge der Währungsumstellung auf 480 Mark festgesetzt; er durfte wegen der zum 1. Mai 1876 bevorstehenden Eröffnung der Bahnlinie Rosenheim — Mühldorf „und gleichzeitiger anderweitiger Regulierung der Fahrten“ nur noch in monatlichen Teilbeträgen gezahlt wer-

den. Rottmayer erhielt zum 1. Mai 1876 einen neuen Dienstvertrag, der ihn zu einer täglich dreimaligen Karriolfahrt mit zweisitzigem Wagen zwischen Wasserburg (Stadt) und dem 5 km entfernten Reitmehring verpflichtete, wo an der neueröffneten Bahnstrecke Rosenheim — Mühldorf die mit dem Postdienst vereinigte Eisenbahnstation Wasserburg Bahnhof eingerichtet worden war. Die Fahrten nach Endorf und Steinhöring scheinen gleichzeitig weggefallen zu sein; sie sind weder im „Verordnungsblatt der K. Verkehrsanstalten“ von 1876 aufgeführt, noch im neuen Dienstvertrag des Poststalls erwähnt. Rottmayer forderte für den Betrieb der neuen Verbindung jährlich 4.200 M, die ihm, da er ohne Konkurrenz blieb, von der Generaldirektion der Verkehrsanstalten widerstrebend bewilligt wurden.

Eine Reihe von Unzuträglichkeiten kennzeichnen die erste Zeit der Fahrten von der Stadt zum Bahnhof. Am 26. August 1876 berichtete Karl Schließleder, nunmehriger Besitzer des Gasthofs zur Post von Max Kratzer dem Oberpostamt, er schicke zu den Zügen einen Hotelwagen mit der Aufschrift „Gasthof zur Post“. Der gleichzeitig dort eintreffende Postomnibus des Poststallhalters Rottmayer sei von einem Kondukteur mit „Livreemütze“ begleitet, der die Leute lautstark auffordere: „Einsteigen zur Post“. Da solchermaßen die Reisenden verwirrt würden, bat Schließleder um Abhilfe. Das Oberpostamt — ohne rechtliche Handhabe — erzielte nach einigem Hin und Her einen Kompromiß, der vorsah, daß beide Begleiter bei den Wagen zu bleiben und sich einer Beeinflussung der Reisenden hinsichtlich der Wahl der Fahrgelegenheiten zu enthalten hätten. Es nütze nichts, denn wenig später ließ Posthalter Rottmayer das Oberpostamt wissen: „Wenn mein Bursche sieht, daß der Schließleder-Bursche sich vom Wagen entfernt, um Passagiere zu angeln, tut es der meine auch“. Schließlich spitzte sich der Konkurrenzkampf zu. Am 2. Dezember 1876 teilte Rottmayer dem Oberpostamt mit, der Schließleder-Kutscher habe den Postillion beim „Kampf“ um die Passagiere sogar mit der Peitsche ins Gesicht gehauen, und fuhr fort: „Der Bursche des Schließleder ebenso wie der Kutscher reißen die Leute nicht nur von meinem Wagen hinweg, sondern sogar von meinem Postwagen heraus“. Mit der Zeit entspannte sich die Situation; bereinigt wurde sie nicht völlig.

Vom 10. Februar 1879 an wurde die Postverbindung Haag — Wasserburg in eine täglich zweimalige Fahrt Haag — Soyen umgewandelt. Posthalter Rottmayer mußte ab diesem Zeitpunkt statt der bisherigen drei Fahrten zum Bahnhof fünf durchführen. Abfahrtszeiten in Wasserburg Stadt: 6 Uhr 10, 10 Uhr 30, 15 Uhr 15, 18 Uhr



Postboten, Postillione und Paketbote um 1905.
Lichtbild aus der postgeschichtlichen Sammlung des PA Wasserburg am Inn.

15 und 20 Uhr 45. Rückfahrt ab Bahnhof: 7 Uhr 40, 12 Uhr 05, 16 Uhr 30, 19 Uhr 15 und 21 Uhr 45. Die Fahrzeit war mit je 45 Minuten bemessen. Wegen der „ohnehin sehr reichlichen Entschädigung“ und der „beträchtlichen Einnahmen aus dem Personenverkehr“ (1.844 M netto im Jahre 1878) lehnte die General-Direktion den Antrag ab, die Bezüge zu erhöhen. Rottmayers Angaben, er müsse zwei Postillione beschäftigen und sechs Pferde halten, begegnete das Oberpostamt mit dem Bemerkten, die Angaben über seinen Aufwand seien übertrieben und hätten wohl ihre eigentliche Wurzel in seiner Ökonomie.

Auch Rottmayer blieb der Vorwurf schlampiger Amtsführung nicht ganz erspart, obwohl er sich von seinem Vorgänger wohlthuend unterschied. Zu den gravierendsten Ereignissen während seiner Dienstzeit zählt der Umwurf des mit 10 Personen besetzten Postomnibusses am Köbingerberg am 13. August 1879. Schwerer Schaden war dabei allerdings nicht entstanden. Rottmayers Versuch, den Straßenzustand verantwortlich zu machen, begegnete das Straßen- und Flußbauamt Rosenheim mit einem Gutachten, das den Postomnibus einen „ganz alten Kasten“ nannte, der am Unfall schuld sei. Weiterungen blieben aus.

Poststallhalter Rottmayer ist am 19. Januar 1892 verstorben. Um die Nachfolge bewarben sich seine zwei Töchter. In einer an die Direktion der k. b. Posten und Telegraphen (DirPuT) gerichteten Stellungnahme führte das Oberpostamt aus, Rottmayers Wagen

und Pferde wären wiederholt beanstandet worden, auch habe es Mißbräuche bei der Personenbeförderung gegeben; seine Postillione seien nicht unter Kontrolle gewesen. Um so mehr wurde bezweifelt „daß die zwei in höheren Lebensjahren stehenden Fräulein“ sich gegen die langjährig gedienten Postillione Autorität verschaffen könnten. Mit dem Hinweis auf die sowieso günstige Vermögenslage der Bewerberinnen empfahl das Oberpostamt, die Bewerbung abzulehnen.

Weitere Bewerber um den Poststall waren der Gasthofbesitzer Karl Schließleder, die Brauereibesitzer Grein, Berndl und Stechl sowie der „Brauereibesetzerssohn“ Danninger. Grein, Stechl und Danninger schieden wegen überhöhter Forderungen aus. Bei Berndl, der auch Immobilienhändler war, schien es dem Oberpostamt nicht ausgeschlossen, daß er nur den Preis des Anwesens treiben wollte. Es schlug deshalb vor, den Poststall an Schließleder gegen das beanspruchte Aversum von 3.000 M zu übertragen, „da dieser sonst ohnehin mit seinen Stellwagenfahrten einem anderen zur Konkurrenz würde“. *Karl Schließleder* übernahm den Poststall am 1. August 1892. Für die Fahrt von der Stadt bis zur neuerrichteten Haltestelle Gabersee durfte er 30 Pf, bis zum Bahnhof 50 Pf fordern. Als Karl Schließleder am 13. Februar 1897 verstarb, wurde der Poststall von seiner Witwe *Maria Schließleder* zunächst interimistisch geführt. Ab 16. August 1897 wurde ihr der Dienst endgültig übertragen.

Zwischen der Witwe Schließleders und deren Söhnen aus erster Ehe kam es zu teilweise handgreiflichen Streitigkeiten um die Geschäftsführung. Am 11. Oktober 1898 unterrichtet die Poststallhalterin das Oberpostamt, es sei ihr zwar bis 13. August 1898 die Führung des Gasthofes eingeräumt gewesen, doch hätten die Stiefsöhne sie bereits jetzt aus aller Verantwortung gedrängt. Der Öffentlichkeit blieben die Mißstände nicht verborgen. Es suchten deshalb die Brauereibesitzer Grein und Willibald sowie der Gasthofbesitzer Obermeier mit Schreiben und durch persönliche Fürsprache beim Oberpostamt um den Poststalldienst nach, allerdings vergeblich. Auch *Adolf Schließleder*, einer der beiden Söhne des Verstorbenen, bewarb sich im Dezember 1898 um Übertragung des Poststalls mit der Begründung, er habe den Poststall ohnehin seit Oktober 1898 entschädigungslos geführt. Ihm wurde denn auch der Poststall mit Vertrag vom 6. Februar 1899 und zwar rückwirkend zum 1. Januar 1899 übertragen. ¹⁰⁾ Am 3. April 1900 gab Adolf Schließleder be-

¹⁰⁾ Maria Schließleder verzog noch im gleichen Jahr nach Bayreuth, von wo sie sich als wiederverehelichte „Hotelbesitzergattin“ Thun meldete.

kannt, er habe jetzt das „Hotel zur Post“ mit Weinhandlung en gros als alleiniger Besitzer mit sämtlichen Aktiva und Passiva übernommen. Dies wollte aber nichts besonderes besagen, denn es ging mit seiner Wirtschaft nur noch abwärts. Im Dezember 1901 erhielt das Oberpostamt von den sehr ungünstigen Vermögensverhältnissen Kenntnis; in der Tat waren bis dahin schon zahlreiche Pfändungen vorgekommen. Am 4. Februar 1902 kam es zur Zwangsversteigerung. Das Dienstverhältnis des Adolf Schließleder war bereits am 31. Januar 1902 mit der Begründung gelöst worden, daß für die ungestörte Fortführung des Dienstbetriebs keine Sicherheit mehr bestünde.

Als möglicher Nachfolger war der Eigentümer des Fletzinger-Anwesens, Hs.-Nr. 167/168 und der Gastwirtschaft Hs.-Nr. 179 in der Fletzinger-gasse *Anton Stechl* ins Gespräch gekommen. Stechls Verhältnisse wurden vom Magistrat als wohlgeordnet und „in weitestem Maße den Anforderungen des Postdienstes gerecht“ bezeichnet. Als das Oberpostamt bei ihm anfragte, ob er gegen eine Jahresvergütung von 3.000 Mark und Überlassung der Personen- und Gepäcktaxen bereit sei, den Poststall ab 1. Februar 1902 zu übernehmen und täglich 6 Omnibusfahrten zwischen der Stadt und dem Bahnhof auszuführen, sagte Stechl zu. Die bisher bei Schließleder bediensteten Postillione Stachertinger und Unterhuber wurden von Stechl übernommen.

Das Schließlederanwesen am Marienplatz war von dem Gastwirt Assinger aus Friberting ersteigert worden. Der neue Besitzer behielt den Namen „Gasthaus zur Post“ bei und so entstand in Wasserburg ein Kuriosum, von dem der neue Poststallhalter Anton Stechl dem Oberpostamt mit Schreiben vom 11. März 1902 berichtete: „Nahe beim Rathause befindet sich hier (Salzsenderzeile 178, jetzt Hsnr. 2) ein anderes Gasthaus des Gehrer, »Zur Alten Post« benannt und noch überschrieben. (Die »Alte Post« beherbergte Gäste minderer Qualität.) Dort mag vor beinahe undenklichen Zeiten einmal der Poststall gestanden sein, vielleicht vor der Periode Flascher, Bachmaier, Kratzer, Schließleder, welche bisher den Poststall hielten. Wir haben also eigentlich drei Gasthäuser »zur Post«. Die Bezeichnungen »Gasthof zur Post« auf dem Anwesen am Hauptplatz und »Alte Post« führen oft zu Verwechslungen, nachdem mein eigenes (Post) Anwesen in einer Seitengasse liegt. (Anm. in der Fletzinger-gasse) Es ist ein Schauspiel und eine Komödie der Irrungen“. Stechls Bitte um Abhilfe wurde „wegen mangelnder Kompetenz“ abgewiesen.



Aufnahme um 1905.
Lichtbild aus der postgeschichtlichen Sammlung des PA Wasserburg am Inn.

Am 5. November 1902 ließ die General-Direktion Stechl eröffnen, „daß mit Inbetriebsetzung der Lokalbahn Wasserburg Bhf. — Wasserburg Stadt die Postomnibusfahrten in Wegfall kommen und der Vertrag deshalb außer Wirksamkeit tritt“. Die Lokalbahn verkehrte erstmals am 24. Dezember 1902. Bei sechs von täglich sieben Fahrten beförderte sie auch Postsendungen. Stechl hatte sich in einem neuen Vertrag zum Transport der Sendungen vom Lokalbahn- hof zum Postgebäude verpflichtet. Für täglich fünf Packwagen- fahrten und einen Gang mit dem Handwagen zum Bahnhof sowie für die neu eingeführte täglich zweimalige Paketzustellung in Wasserburg erhielt er 2.000 Mark.

Am 26. Oktober 1903 telegraphierte die Postexpedition Wasserburg dem Oberpostamt: „Posthalter Stechl gestern abend gestorben, Beerdigung Mittwoch früh 8 ½ Uhr“. Er war 56 Jahre alt geworden.

Seine Witwe *Maria Stechl* führte ab 16. Januar 1904 den Poststall zu den bisherigen Bedingungen weiter mit dem *Zusatz*, daß es sonn- und feiertags nur noch eine Paketzustellfahrt gab. Am 1. Mai 1904 übernahm der Poststall Wasserburg gegen eine jährliche Entschädigung von 2.400 Mark eine tägliche Omnibusfahrt über Kling nach Schnaitsee: Wasserburg ab um 8 Uhr, Ankunft in Schnaitsee um 10 Uhr. Schnaitsee ab 19 Uhr. Im Betrieb der Linie gab es mehrfache Änderungen. Zuletzt verkehrte eine Karriolpost auf der Strecke.



Karriolpost nach Schnaitsee.

Lichtbild aus der postgeschichtlichen Sammlung des PA Wasserburg am Inn.

Die pferdebespannten Postfahrzeuge auf dem Weg nach Schnaitsee wurden ab 1. Juni 1922 durch dreirädrige Kraftwagen ersetzt, die sich jedoch in der hügeligen Gegend nicht bewährten. Der „Wasserburger Anzeiger“ meinte deshalb am 17. Januar 1923, das beste wäre wohl, wieder den „Posthans vom Fletzingerbräu“ einzuspannen.

Seit 1. Oktober 1905 war die Wasserburger Post dem wiedererrichteten Oberpostamt Landshut unterstellt. Für die erste Zeit der Unterstellung Wasserburgs unter das Oberpostamt Landshut bleibt festzuhalten, daß damals die erste Motorpostlinie im Wasserburger Raum am 1. Juli 1909 zwischen Wasserburg und Trostberg eröffnet wurde.

Am 7. Juli 1910 starb die Posthalterin Maria Stechl im Alter von 58 Jahren. Sie wurde von ihrem Sohn *Josef Stechl* beerbt. Dieser bewarb sich am 25. Juli 1910 um den Poststall und erhielt ihn ab 21. August 1910 auch übertragen. Josef Stechl wurde am 4. Dezember 1914 das Militärverdienstkreuz III. Kl. verliehen. Für die Kriegszeit 1914—1918 enthalten die Akten über den Poststall, — außer, daß täglich nur noch eine Paketzustellfahrt gemacht wurde —, nichts Wesentliches.

Die Akten der Nachkriegszeit spiegeln die neuen Verhältnisse in bestürzender Weise wieder. Zwangsläufig haben sie den fortschreitenden Währungsverfall und die daraus erwachsenden Nöte der Posthalter zum Hauptthema. Aber auch die Sprache ist vom Zeitgeist so stark beeinflusst, daß die an sich gewiß verständlichen Forderungen des Poststalles häufig nicht mehr nach den Regeln allgemeiner Umgangsformen vorgetragen wurden und in rüde Töne ausarteten. Ein aufschlußreiches zeitgeschichtliches Dokument bildet auch der für die Oberpostdirektion ausgefüllte Fragebogen des Wasserburger Postillions Johann Jobst vom 19. April 1919. Danach arbeitete Jobst die ganze Woche ohne einen freien Sonntag und verdiente, bei freier Wohnung, monatlich 85 Mark. Wäsche und Dienstkleidung mußte er selbst instand halten. Er erhielt, wie er ausdrücklich hervorhob, weder Essen noch Bier umsonst.

Stechl rechnete der Oberpostdirektion am 13. Oktober 1919 vor, daß bei einem Jahresaversum von 3.384 Mark pro Tag für Mann und Pferd 9,28 Mark entfielen, was nicht einmal für den Unterhalt des Postillions ausreiche. In seinem Gesuch um eine höhere Vergütung fügte er hinzu, daß er auf die Länge der Zeit nicht mehr gewillt sei, aus eigener Tasche draufzuzahlen. Ab 1. November 1919 erhielt er 5.184 Mark. Die nächste Erhöhung beantragte Stechl am 27. November 1919 mit der Begründung, es sei ihm ein Pferd verendet und ein neues koste 6.000 Mark. Seine monatlichen Unkosten berechnete er mit 572,50 Mark, zusammengesetzt aus den Personalausgaben, dann den Kosten für Heu, Hafer, Streu, Hufbeschlag, Abschreibung für das Pferd, Pferdeversicherung, Fuhrwerksberufsgenossenschaft, Zinsverlust wegen Pferdeankauf, Geschirreparatur, Beleuchtung, Huf- und Wagenfett, Putzmaterial und Stallunterhaltung. Er erhielt, rückwirkend ab 1. September 1919, monatlich 528 Mark bewilligt. Am 19. Januar 1921 schrieb Stechl: „24,70 Mark pro Tag für Postillion ist keine Bezahlung mehr“. Nach seinen Angaben bezog der Postillion jetzt bei freier Kost und Wohnung täglich drei Mark und drei Maß Bier. Der Tagelohn eines ungelerten Arbeiters betrug damals 34,24 Mark.

Ab 4. August 1921 gab es in Wasserburg außer den Verbindungsfahrten zum Stadtbahnhof nur noch eine Paketzustellfahrt, bei der täglich etwa 40 Pakete anfielen. Dennoch steigerte sich das Einkommen des Poststalls infolge der fortschreitenden Inflation auf monatlich 1.020 Mark. Am 16. November 1921 forderte Stechl monatlich 1.998 Mark und drohte am 11. Februar 1922: „Wenn nicht bald eine bedeutende Erhöhung zustandekommt, werde ich kündigen. Ich finde kein Vergnügen, ständig draufzuzahlen.“

Mit der Verlegung des Postamts vom Marienplatz in ein neues Gebäude am Bahnhof fielen auch die Bahnverbindungen weg. Die letzte Fahrt fand am 21. August 1922 um 17 Uhr 30 statt. Am 2. November 1922 bezeichnete Stechl sein auf monatlich 3.250 Mark gestiegenes Aversum als „eine Schundzahlung sondergleichen“, für die er sich täglich knapp zwei Maß Bier kaufen könne, und drohte erneut mit Kündigung. Für 1923 setzte die Oberpostdirektion Stechls Jahresbezüge auf 492.000 Mark fest. Angesichts der rapide wachsenden Teuerung wurden die Bezüge dann aber für jeden Monat neu berechnet.

Im November 1923 zog die Oberpostdirektion den Schlußstrich unter das wechselvolle Geschehen um den Wasserburger Poststall. Sie teilte Stechl mit: „Ab 1. Januar 1924 werden die Pakete in Wasserburg Stadt mit Postkraftwagen zugestellt. Der Poststall Wasserburg/Inn, dem bisher die Ausführung der Paketzustellfahrten übertragen war, wird daher mit Ablauf des 31. Dezember 1923 aufgehoben. Die eingewiesenen Fahrtbezüge, (zuletzt 13.960 Milliarden Mark für das vierte Dezemberviertel 1923) werden mit Ablauf des 31. Dezember 1923 eingezogen.“

(Dieser Beitrag ist mit Genehmigung des Verfassers entnommen seiner Abhandlung „Boten- und Postgeschichte von Wasserburg am Inn“; abgedruckt in „Archiv für Postgeschichte in Bayern“, Nr. 1, Juli 1974. Herausgabe in Verbindung mit der Deutschen Bundespost im Verlag der Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern e.V., Isabellastraße 14, 8000 München 40).