

Wie der Müllerssohn Schiffsmeister werden wollte

Umfangreiche Bewerbung um eine Schiffsmeisterkonzession – Am Ende meint die Regierung: Eine solche ist nicht nötig

Aigen am Inn. Große Persönlichkeiten und sehr wohlhabend waren sie einst, die Schiffsmeister an Inn und Salzach. Doch die aufkommende Eisenbahn um 1850 setzte dem Schiffstransport ein jähes Ende. Noch heute zeugen Schiffsmeisterhäuser in Passau, Neuötting oder im oberösterreichischen Obernberg und Braunau vom Wohlstand der alten Schiffsmeister.

Auch in Aigen am Inn und in Irching gab es immer wieder Schiffsmeister, wie den alten Akten zu entnehmen ist. In der Leonhardikirche stand bis Anfang des 19. Jahrhunderts dort, wo heute der Leonhardtaltar steht, ein prächtiger barocker Schiffsmeisteraltar, Sankt Nikolaus geweiht, dem Patron der Schiffsleute. Die Schiffsmeister waren die Besitzer der Schiffe. Sie stellten die Schiffsleute ein und kümmerten sich um die Transportgüter.

Ein Akt im Staatsarchiv in Landshut beinhaltet das in schönster Schrift verfasste Gesuch des Thalhamer Müllersohnes Sebastian Müller (1799-1873) an die königliche Regierung des Unterdonaukreises in Passau vom 8. Mai 1828 um die Erteilung einer Schiffsmeisterkonzession. Es eröffnet einen interessanten Blick in die napoleonische Zeit, die Aigener Leonhardiwallfahrt, das Wirtschaftsleben anfangs des 19. Jahr-

hunderts im Bezirksamt Griesbach und die große Konkurrenz zwischen den kaiserlich-königlich Schiffen und ihren bayerischen Nachbarn. Sehr ausführlich begründet der Thalhamer, heute Anwesen Mayerhofer, sein Bittgesuch wenige Wochen nach seiner Verheiratung am 17. März 1828 mit der Burghäuser Tagelöhnerstochter Katharina Ehrenschwandner. Zunächst einmal sei er „mit seinen Realitäten und Gewerbe“ ein Gemeindeglied von Eggfling. Er besitze alle Eigenschaften, die für die Schiffsmeisterkonzession erforderlich seien. Von frühester Jugend an habe er die Schifffahrt praktisch geübt, zumal sich schon sein Vater Jakob als Schiffsmüller mit dem Schifffahrtswesen befasste und fortwährend mehrere Schiffe hielt. Viele Jahre sei er vom Vater und anderen darin unterrichtet worden. Zudem habe er das „Schopperhandwerk“ in Simbach ordentlich erlernt, er verfüge also über Erfahrung und Können im Schiffsbau.

Er weist darauf hin, dass der größte Teil des Handels mit Österreich und Tirol von bayerischer Seite aus mit den kaiserlichen Schiffsmeistern abgeschlossen werden müsse, da es zwischen Passau und Burghausen keine bayerischen Schiffsmeister gäbe. Somit müsse mit den Österreichern ein lästiger und hoch angesetzter Kontrakt abgeschlossen



Auf Votivtafeln, die in Maria Hilf in Passau hängen, wird das Schiffsun- glück auf dem Inn am 8. Oktober 1859 dargestellt. – Foto: Diet

werden und es erfolge ein Geldabfluss ins Ausland. Mit seiner Konzession würde diesem Übelstand zwischen Schärding und Braunau abgeholfen. Vieh, Holz und Getreide der reichen Gegenden der Landgerichte Simbach und Griesbach könnten durch bayerische Schiffe vollführt werden und so der Handel viel lebhafter und bedeutender werden. Durch Verführung auf dem Wasser könnte ein bedeutender Absatz des Holzes aus den königlichen Forsten Aigen und Kößlarn erfolgen.

Gegenwärtig hat Müller zwei Schiffe zur Verfügung, eine Rossplätte mit 17 Schuh (5,10 Meter) und eine Futterplätte mit 70

Schuh (21 Meter). Weitere Schiffe könne er mit geringen Kosten herstellen, da er das Holz gleich vor der Nase habe (Aigener Forst).

In seinem Gesuch greift der Bittsteller auch Jahre zurückliegende Ereignisse auf. So weist er darauf hin, dass dem Vater 1809 von den Österreichern zwei Plätten (100 Gulden, 98 Gulden) zur Räumung des Spitals in Suben genommen und dann in Passau von den Franzosen in Empfang genommen und weiter flussabwärts gebracht worden waren und so gänzlich zu Verlust gegangen sind. Auch für das Schiff, mit dem der Vater 108 Schaff (etwa 24 000 Liter) Korn vom königlichen Griesbach nach

Passau führen musste und das mit Gewalt von den Franzosen abgenommen worden war, habe er bis heute kein Geld bekommen. Auch der Transport der Wallfahrer an den drei Goldenen Samstagen von Aigen nach Passau spielte für den Müllerssohn in seinem Scheitern eine wichtige Rolle. Zudem habe das kaiserliche Verbot von 1826 zu einem großen Rückgang der vielen Wallfahrer aus dem österreichischen Inn- und Hausruckviertel ins Bayerische nach Sankt Leonhard in Aigen geführt. Sebastian Müller sprach von einer fortwährenden Beeinträchtigung seiner Rechte durch die Oberösterreichischen Schiffsleute.

Dass dieser Personentransport auf dem Inn Mitte des 19. Jahrhunderts noch eine große Rolle spielte, verraten zwei Votivtafeln in Maria Hilf in Passau, die von einem großen Schiffbruch erzählen, den am 8. Oktober 1895 die Aigener Leonhardiwallfahrer auf der Rückfahrt von der Mitterdult unterhalb Vornbach erlitten hatten. Die „Passauer Zeitung“ schreibt dazu: „Heute nachmittags ging eine mit 440 bis 460 von St. Leonhard zurückkehrenden Wallfahrern besetzte Plätte unterhalb Vornbach zu Grund. Das Schiff scheint für eine solche Last zu schwer gewesen zu sein, da der hintere Theil plötzlich brach, wodurch es augenblicklich unter

Wasser sank. Da der größte Theil der Mitfahrenden nicht schwimmkundig war, so wäre die Mehrzahl verloren gewesen, wenn sich die Plätte nicht auf einer Steinkugel festgesetzt hätte, wodurch es sämtlichen Wallfahrern, mit Ausnahme eines Einzigen, gelang, ans Land zu kommen. In der Angst ließen viele ihre Kleidungsstücke zurück und wurden von den Bauern Josef Vesl und Matthias Kaser von Kleingsenget (heute Gemeinde Neureichenau) in der Expedition dieses Blattes mehrere Effekten (bewegliche Habe) hinterlegt.“

Wohl über seinen wirtschaftlichen Horizont hinaus plante Müller, als ihm vorschwebte, die bayerischen Salztransporte in Pacht zu nehmen und den hiesigen Landsleuten eine Erwerbsquelle zu eröffnen. Müller begründet sein Vorhaben mit der sehr bedeutenden Salzniederlage in Aigen.

Nicht nur der Gemeindevorsteher von Eggfling, Josef Nöbauer, unterstützte am 24. April 1828 das Bittgesuch seines Gemeindegürgers. Grünes Licht kam auch vom Landrichter in Griesbach. Die Regierung merkte dazu an, dass eine Erlaubnis nicht erforderlich sei, da das Schiffsmeistergewerbe in freier Konkurrenz ausgeübt werden könne. Wie weit Sebastian Müller sich schließlich als Schiffsmeister betätigte, lässt sich nicht feststellen. – di