©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Laufener Seminarbeitr. 5/99, S. 41-56 • Bayer. Akad. f. Naturschutz u. Landschaftspflege - Laufen/Salzach 1999

Inn-Salzach

Ein Flußsystem macht Geschichte

Heinz DOPSCH

Gemessen an der Länge der Flußläufe und an der Wasserführung sind Inn und Salzach ein ungleiches Paar. Während das Wasser des Inn von der Quelle am Malojapaß bis zur Mündung in die Donau bei Passau 510 km zurücklegt und an Durchflußmenge auch die obere Donau deutlich übertrifft, beträgt der Flußlauf der Salzach vom Salzachgeier bis zur Mündung in den Inn bei Überackern nur 220 km und die Wasserführung steht hinter jener des Inn weit zurück. Trotzdem war und ist die Salzach nicht nur ein Nebenfluß des mächtigen Inn, sondern beide gemeinsam bilden ein Flußsystem, das auch durch wirtschaftliche und kulturelle Gemeinsamkeiten verbunden ist. Nicht umsonst spricht man von der Landschaft an Inn und Salzach oder auch von den Inn-Salzach-Städten.

Den Inn zeichnet in manchen Bereichen eine Kontinuität seit urgeschichtlicher Zeit aus. Der keltische oder vorkeltische Name, der in römischer Zeit *Oenus* lautete, wurde im Mittelalter zu En – woran noch im Oberlauf das Engadin, der „Gaden des En" erinnert – und zum bis heute üblichen Inn. Als Gletscherfluß verfügt der Inn besonders im Hochsommer über eine kräftige Wasserführung, die den Transport von Waren aller Art ab Mötz oder Haiming, wo der Fluß schiffbar wurde, ermöglichte. Seine Funktion als Transportroute verlor der Inn erst mit der Eröffnung der Eisenbahn 1860, die alte Bedeutung des Inntals als Verkehrsweg wurde hingegen seit der Errichtung der Autobahn noch wesentlich gesteigert.

Bei der Salzach hingegen deutet schon der Name auf die besondere Funktion hin. Weder der Fluß, der in römischer Zeit *Ivarus* und *Igonta* hieß, noch die wichtige Stadt *Iuvavum* behielten ihre antiken Namen. An deren Stelle traten die Bezeichnungen Salzach und Salzburg, die auf das Salz als wichtigstes Handelsprodukt, das auch dem Land seinen Namen gab, hinweisen. Für den Transport des „Weißen Goldes" wurde schon im Hochmittelalter eine besondere Organisation eingerichtet, die ebenfalls bis zur Eröffnung der Eisenbahn in Funktion blieb. Durch Jahrhunderte gaben die Produktion, die Verpackung und der Transport des Salzes den Menschen an den Ufern der Salzach und in ihrer Fortsetzung am unteren Inn Arbeit und Einkommen und sie bestimmten auch die Entstehung und das Wachstum der Städte an diesem Flußlauf.

Wenn heute auch die Schiffahrt erloschen ist und die einst ungebärdigen Fluten der beiden Flüsse über weite Strecken zu Seen aufgestaut sind, so hat die Entstehung der Europäischen Union die verbindende Funktion von Inn und Salzach wieder gestärkt. Die Länder, die durch die beiden Grenzflüsse lange getrennt waren, gehören heute zu einer großen Gemeinschaft, und vor kaum zwei Jahren wurden in Laufen und Oberndorf jene Schranken, die mehr als 180 Jahre lang die beiden Teile einer Stadt voneinander getrennt hatten, feierlich entfernt.

1. Schiffahrt in urgeschichtlicher und römischer Zeit

Große Flüsse bieten sich häufig in zweifacher Funktion als Fernverkehrswege an: Einerseits verlaufen Fernstraßen, besonders im alpinen Bereich, fast durchwegs in Flußtälern und entlang von Flüssen, andererseits war die Schiffahrt durch Jahrtausende das wichtigste Transport- und Verkehrsmittel. Wann sich zum erstenmal Menschen auf Flößen oder in Einbäumen auf die reissenden Fluten von Inn und Salzach wagten, ist nicht überliefert. Immerhin gibt es einen wichtigen Hinweis darauf, daß bereits die Kelten mit Schiffen die Salzach befuhren. Im ausgedehnten keltischen Gräberfeld auf dem Dürrnberg bei Hallein wurde im Grab Nr. 44 als Votivgabe ein Goldschiffchen geborgen. Nach dem Urteil der Archäologen stammt es aus dem 4. Jahrhundert v. Chr. Der Schluß liegt nahe, daß bereits damals das Salz vom Dürrnberg, das die Kelten im Trockenabbau gewannen, auf Schiffen die Salzach abwärts geführt wurde. Diesem Salz verdankten die Kelten ihren Reichtum, der sich im kostbaren Fundmaterial der Fürstengräber vom Dürrnberg spiegelt.

Die Römer, die den Kelten nicht nur im Straßenbau sondern auch im Schiffsbau überlegen waren, setzten diese Tradition fort. Bei Braunau am Inn und bei Pfaffing in der Gemeinde Laufen an der Salzach wurden mächtige Einbäume geborgen. Während das Alter des Braunauer Einbaums, der sich im Heimatmuseum befindet, nicht feststeht, wird der Fund aus Pfaffing in das 1. Jahrhundert v. Chr. datiert, doch steht eine genaue zeitliche Bestimmung mit Hilfe der Dendrochronologie noch aus.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Auch durch schriftliche Quellen ist die römische Schiffahrt auf dem Inn gut bezeugt. Eugippius, der im frühen 6. Jahrhundert im fernen Süditalien die Lebensbeschreibung des hl. Severin verfaßte, berichtet, wie der Heilige bemüht war, den Zusammenbruch der römischen Verwaltung aufzuhalten und die notleidende Bevölkerung in Ufernoricum mit Lebensmitteln zu versorgen. Als in der Stadt Favianis, dem heutigen Mautern an der Donau, eine furchtbare Hungersnot herrschte, bewog Severin die reiche Witwe Procula, die eine große Menge Getreide verborgen hatte, dieses unter die Armen zu verteilen. „Kurze Zeit später erschienen unvermutet am Donauufer zahlreiche mit Waren übervoll beladene Schiffe aus Rätien, die im dicken Eis des Inn viele Tage stecken geblieben waren; als das Eis nun auf Gottes Geheiß plötzlich schmolz, brachten sie den Hungerleidenden bald darauf Lebensmittel in Hülle und Fülle“. Eugippius fügt noch hinzu, daß die Schiffe offensichtlich auf Fürbitte Severins vorzeitig vom Eise befreit worden waren. Diesem Bericht ist zu entnehmen, daß der Inn schon in römischer Zeit einen wichtigen Transportweg darstellte. Sowohl die römische Via Claudia Augusta, die von Trient über den Reschenpaß an den Inn führte, als auch die Brennerroute, die bei Veldidena/Wilten den Fluß erreichte, führten ins Inntal. Dort wurde der Warentransport so bald wie möglich zu Wasser fortgesetzt.

Den Archäologen ist außerdem der Nachweis gelungen, daß sowohl in der weiteren Umgebung der heutigen Stadt Innsbruck als auch in Iuvavum, dem römischen Salzburg, Terra sigillata für den Export produziert wurde. Diese Tonwaren wurden zu Schiff auf Inn und Salzach flußabwärts geführt und gelangten auf der Donau bis nach Esseg, dem heutigen Osiek in Kroatien. Schließlich leistete nicht nur die Donau sondern auch der Inn den Römern im Kriegsfall für Truppentransporte zu Schiff wichtige Dienste.

2. Salz machte einst Geschichte

In einer Zeit, in der Salz vor allem zur Herstellung von PVC und anderen Kunststoffen sowie zum Schmelzen von Eis und Schnee auf Autobahnen und Straßen im Winter eingesetzt wird, kann man sich die Bedeutung, die es einst als „Weißes Gold“ besaß, nur mehr schwer vorstellen. Jahrtausende hindurch war Salz das wichtigste und fast das einzige Konservierungsmittel, mit dem Nahrungsmittel wie Fleisch und Fisch durch Einpökeln und Einsalzen haltbar gemacht werden konnten. Aber auch zur Viehhaltung, zur Käseerzeugung, zur Lederherstellung und in vielen anderen Bereichen war Salz unersetzlich. Bis heute ist das menschliche Leben an die regelmäßige Aufnahme kleiner Salzmengen gebunden, die für die Nierenfunktion, den Blutdruck, die Entstehung elektrischer Signale an Nerven und Muskeln sowie die Regelung von Atmung und Verdauung unersetzlich sind.

Nach dem Erliegen der prähistorischen Salzproduktion im oberösterreichischen Hallstatt und auf dem Dürrnberg bei Hallein kam seit der Römerzeit den Quellsalinen von Reichenhall eine Monopolstellung im Ostalpenraum zu. Salz wurde dort durch versieden der natürlichen Quellsole gewonnen, die man in einem großen gemauerten Brunnen auffing. Für den Transport über weite Strecken wurde bereits im Frühmittelalter der Wasserweg genutzt. So erhielt die Abtei Kempten im Allgäu vom ostfränkischen König Ludwig dem Deutschen 844 die Erlaubnis zum Einsatz von drei Schiffen für den Salztransport von Reichenhall zum Kloster, und auch für das Bistum Freising ist am Ende des 9. Jahrhunderts die Salzverfrachtung auf dem Wasserweg bezeugt. In der um 905 aufgezeichnete Zollordnung von Raffelstetten an der Donau (bei Enns) werden genormte Salzschiffe genannt, die je drei Mann Besatzung hatten und das Salz von Reichenhall auf Salzach, Inn und Donau bis nach Pannonien und Bulgarien führten. Selbst kleine Flüsse wie die Saalach wurden für den Salztransport genutzt. In Reichenhall selbst sind bereits 973 Verladestätten erwähnt, vor 1200 wird auch eine Schiffslände genannt. Bis zum Ende des 12. Jahrhunderts behielt Reichenhall seine Monopolstellung im Ostalpenraum. Noch 1190 gewährte König Heinrich VI. dem Salzburger Erzbischof Adalbert II. für die Stadt Mühldorf eine Niederlage ausdrücklich für Salz aus Reichenhall.

Um 1185 wurde auf dem Dürrnberg bei Hallein, wo bereits die Kelten Salz abgebaut hatten, und im Gebiet der benachbarten Propstei Berchtesgaden erneut mit der Salzgewinnung begonnen. Dank der zielstrebigen Wirtschaftspolitik der Salzburger Erzbischöfe Adalbert II. (1183-1200) und Eberhard II. (1200-1246) entwickelte sich die aufstrebende Stadt Hallein rasch zur bedeutendsten Saline des Ostalpenraumes, die auch das ältere Reichenhall deutlich in den Schatten stellte. Der Name Hallein (von lat. *Haellinum*) ist eine Verkleinerungsform zu Hall, das soviel wie „Salz“ bedeutet, und stellt dem alten „reichen Hall“ das „kleine Hall“ gegenüber. Erzbischof Eberhard II. unterbot zunächst auf den wichtigen Märkten den Preis des Reichenhaller Salzes durch die modern anmutende Maßnahme des Dumpings. Nachdem die Vorherrschaft des Halleiner Salzes gesichert war, verfügte er eine Produktionsbeschränkung und trieb damit den Salzpreis erneut in die Höhe (Valorisation). Die Dominanz des Halleiner Salzes, die bis weit in die Neuzeit gegeben war, beruhte aber in erster Linie auf der Beherrschung des Wasserweges als der wichtigsten Exportroute. Da seit dem späteren Mittelalter die Salzach bis über Tittmoning hinaus durch das Land Salzburg strömte, konnten die Erzbischöfe die Ausfuhr der konkurrierenden Salinen Reichenhall und Berchtesgaden, die ebenfalls auf den Wasserweg angewiesen waren, nach eigenem Gutdünken kontingentieren.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Das Salz wurde direkt in der Saline Hallein auf Schiffe verfrachtet und bis Laufen an der Salzach geführt. Dort bildete der „Nocken", ein Konglomeratriff in der Flußrinne, ein gefährliches Hindernis für die Schiffahrt. Die Schiffe wurden bisweilen „geleichtert", das heißt teilweise entladen, und vom rechten Flußufer in Oberndorf aus mit Seilen gesichert um den Nocken geführt. Unterhalb von Oberndorf lag in der Altach der Flußhafen, in dem seit der frühen Neuzeit die Schiffe, die „untenhin" bis Burghausen, Obernberg und vor allem bis Passau „in den Tümpfel", der Mündung des Inn in die Donau, fuhren, unter bayerischer Kontrolle zu Schiffszügen, dem sogenannten Meistersalz, zusammengestellt wurden. Der Nocken, auf dem Markierungen angebracht waren, bildete auch den wichtigsten Meßpunkt für den Wasserstand. War er überspült, dann wurde die Schiffahrt wegen Hochwassers eingestellt, war der Wasserstand im Herbst zu tief, dann konnten ebenfalls keine Salzschiffe verkehren. Erst im Jahre 1773 verschwand mit der Sprengung des „Nockens" jene gefährliche Stromschnelle, die Laufen zum Zentrum der Salzschiffahrt gemacht hatte.

Da die Salzburger Erzbischöfe ihren Reichtum der Salzproduktion und dem Salzhandel verdankten, erließen sie frühzeitig Gesetze, die den Salztransport zu Wasser und den Absatz des Salzes sichern sollten. Mit dem „Schiffherrnprivileg" des Jahres 1267 übertrug Erzbischof Wlodizlaus an insgesamt 27 Laufener Bürger Schiffrechte, die den Besitz von Schiffen und die Ausübung der Schiffahrt auf der Salzach zum Inhalt hatten. Jeder Schiffherr durfte zwei größere Schiffe (Aschen bzw. Hallaschen) und einen kleineren Sechser besitzen, auf denen das Salz transportiert wurde. Die Schiffherren, die in Laufen ein ausgeprägtes Patriziat bildeten, waren adelige Unternehmer. Mit dem Rückkauf der Schiffrechte durch die Erzbischöfe im späten 14. und im frühen 15. Jahrhundert wurde die Vermietung der Salzschiffe zum erzbischöflichen Monopol.

Erzbischof Friedrich II. von Walchen übertrug mit der „Ausfergenordnung" des Jahres 1278 die Führung der Salzschiffe, das sogenannte Ausfergenamt, an 40 Einwohner der Stadt Laufen. Die Ausfergen waren damit erzbischöfliche Beamte, die aber seit dem Spätmittelalter nicht mehr selbst auf den Schiffen mitfuhren, sondern sich in der frühen Neuzeit – ähnlich den einstigen Schiffherren – zu einer Gruppe reicher Unternehmer entwickelten. Seit 1532, als Kardinal Matthäus Lang das Ausfergenamt neu regelte, gab es nur mehr vier adelige Ausfergenfamilien, die aus der Salzschiffahrt Einkünfte bezogen, aber nicht aktiv daran beteiligt waren. Der Salzhandel selbst lag bis ins 16. Jahrhundert in den Händen der „Fertiger", freier Unternehmer, die vor allem in Hallein, Laufen, Burghausen, Obernberg und Passau ansässig waren. Sie arbeiteten auf eigene Kosten und eigenes Risiko und wurden im 16. Jahrhundert von den bayerischen Herzogen, die sich die Kontrolle über den gesamten Salzhandel sicherten, aus dem Geschäft verdrängt.

Die Flußstrecke auf der Salzach war traditionell in zwei Abschnitte gegliedert: Die Schiffahrt „obenher" von Hallein bis Laufen, die unter der Kontrolle der Ausfergen stand, und die Schiffahrt „untenhin" von Laufen nach Burghausen und Passau, wo die Naufergen als Führer der Salzschiffe bzw. Schiffszüge auftraten. Das Salz wurde in gebauchte Holzfäßchen, die sogenannten Kufen, eingefüllt, die knapp 73 kg wogen. Die etwas leichter gefüllten Kufen, die nach Burghausen gingen und von dort über Land weitertransportiert wurden, bezeichnete man als „Scheiben". Wichtigster Zielhafen der Salzschiffahrt war Passau, wo das Salz zu Schiff entweder donauaufwärts bis Regensburg oder donauabwärts zu den Märkten in Linz, Stein, Mautern, Korneuburg und Wien geführt wurde. Das größte Kontingent ging jedoch auf dem Landweg über den „Goldenen Steig" nach Böhmen, ins westliche Mähren und bis nach Schlesien.

Die Fahrt von Laufen nach Passau und zurück über eine Strecke von ca. 200 km wurde im 15. Jahrhundert in weniger als vierzehn Tagen zurückgelegt. Der Gegenzug, der seit dem 12. Jahrhundert bezeugt ist, erfolgte bis ins Spätmittelalter durch Menschenkraft. Noch 1426 war auf der Strecke von Laufen nach Hallein der Einsatz von Pferden ausdrücklich verboten, „damit sich die armen Leute zu Laufen ernähren mögen und die Städte (Laufen und Hallein) gefördert werden". Die bekannte Darstellung aus dem Zechbuch der Passauer Schiffleute (1422) zeigt in der oberen Hälfte den Gegenzug eines leeren Salzschiffes durch Menschenkraft mit der Inschrift *„Hin wider gen Lawffen"*. Seit dem 15. Jahrhundert wurden aber auch an der Salzach wegen der größeren Transportleistung Pferde für den Gegenzug eingesetzt, wie es an Donau und Inn schon länger üblich war. Bei Neuburg am Inn und Burghausen an der Salzach mußte jedoch wegen des schwierigen Geländes am Ufer der Gegenzug auch weiterhin mit Menschenkraft erfolgen. Um die Einmündung der Pram zu überwinden wurden nördlich von Schärding jeweils vier Zusatzpferde angemietet. Die bayerischen Pferde und ihre Treiber wurden ab Tittmoning von Salzburger Bauern und Knechten abgelöst.

Die Naufahrt von Laufen nach Burghausen und besonders weiter nach Passau galt wegen der zahlreichen Untiefen als besonders aufwendig und gefährlich. Schon lange bevor die einzelnen Salzschiffe und später die Schiffszüge (Meistersalz) in Laufen ablegten, fuhren zunächst die Fertiger, später die Naufergen und die Fürfahrer auf ihren „Wasserseherzillen" voraus und markierten mit eingeschlagenen Stöcken die richtige Schiffahrtsrinne. Als einzige Konkurrenten gegenüber der von Salzburg und seit dem 16. Jahrhundert von Bayern organisierten Salzschiffahrt vermochte sich in Obernberg unter dem Schutz der Passauer Bischöfe die Schiffergemeinde der *Nauflezer* zu halten. Bischof Urban von Passau erließ 1583 eine Ordnung, mit der die Zahl der Nauflezer auf 32

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

bis 34 festgesetzt wurde. Die Nauflezer luden das Salz auf ihre relativ großen Schiffe, die als „Obernpergerin“ bezeichnet wurden, um und führten es nach Passau. Die Gilde der Nauflezer konnte sich auch über den Salzvertrag zwischen Salzburg und Bayern 1594 hinaus halten, hatte aber Schwierigkeiten mit den Transportkosten und bei der Aufnahme von Treibern für den Gegenzug.

Im 15. und 16. Jahrhundert erzeugte die Saline Hallein durchschnittlich 24 000 bis 30 000 Tonnen Salz pro Jahr. Davon gelangten etwa zwei Drittel, also zwischen 16 000 und 20 000 Tonnen auf der Salzach in den Handel, der Rest wurde zu Lande exportiert. Dazu kam noch das Salz aus der Berchtesgadener Saline Schellenberg, dessen Anteil im 14. Jahrhundert mit 20% des Halleiner Salzes festgelegt wurde, später aber eine zunehmende Einschränkung erfuhr. Pro Jahr legten in Hallein zwischen 1 300 und 1 800 Salzschiffe ab, einschließlich der Schiffe, die vom Berchtesgadener Salzstadel in Rif (bei Hallein) oder von Salzburg abfuhren, passierten etwa 3 000 bis 3 500 Schiffe jährlich die Stadt Laufen. Unter Erzbischof Wolf Dietrich von Raitenau, der die Einkünfte aus dem Salzhandel steigern wollte, kam es zu einem förmlichen Salzkrieg mit Bayern. Deshalb erreichte 1590 die Produktion der Saline Hallein mit 39 200 Tonnen einen absoluten Spitzenwert. Von dieser Produktionsmenge wurden 32 870 Tonnen auf dem Wasserweg in Form von 2 260 Schiffsladungen exportiert.

Nachdem sich Herzog Wilhelm V. von Bayern 1594 vertraglich verpflichtet hatte, die gesamte Salzmenge, die von der Saline Hallein aus zu Schiff in den Handel gebracht wurde, zu kaufen, kam es um die Erfüllung dieses Vertrages in den folgenden Jahren zu heftigen Auseinandersetzungen, die schließlich 1611 im Sturz und der Gefangennahme des Erzbischofs Wolf Dietrich von Raitenau gipfelten. Der Salzvertrag des Jahres 1611, den Herzog Maximilian I. mit dem Salzburger Domkapitel vereinbarte, überließ Bayern den gesamten Halleiner Salzhandel, enthielt aber keine Abnahmegarantie. Die bayerischen Herzoge bedienten sich zwar weiterhin der von den Salzburger Erzbischöfen geschaffenen Schiffahrtsorganisation, die Kontrolle übernahm jedoch der bayerische Salzfertiger mit dem Sitz in Laufen. Zwei Jahrhunderte lang prägten dann die bayerischen Schiffszüge in der Form des Meistersalzes das Bild der Schiffahrt und des Salzhandels.

Mit dem Übergang Salzburgs an Österreich 1816 verlor die Saline Hallein ihre Monopolstellung und geriet gegenüber den österreichischen Salinen im Salzkammergut deutlich ins Hintertreffen. Damit war auch die Salzschiffahrt auf der Salzach, die durch Jahrhunderte den Menschen ein kärgliches aber regelmäßiges Einkommen gesichert hatte, bedroht. Die Schiffergemeinde Laufen-Oberndorf, die sich 1828 aus den Schiffleuten Laufens, Oberndorfs, Halleins und Obernbergs konstituierte, wurde weder von Bayern noch von Österreich anerkannt und besaß auch beim Salztransport keine Monopolstellung mehr. Die Konkurrenz privater Schiffsunternehmer führte bisweilen zu tätlichen Auseinandersetzungen. Seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zeichnete sich dazu die übermächtige Konkurrenz der Eisenbahn ab, die vor allem beim Rücktransport von Personen und Waren wesentlich rascher und billiger war als der schwerfällige Gegenzug der Schiffe. Deshalb wurde der Gegenzug völlig eingestellt, die Treppelwege verfielen, und es gelangten nur noch Plätten als „Einwegschiffe“ zum Einsatz, die am Zielort in Linz oder Wien als Brennholz verkauft wurden. Da auch die Instandhaltung und Markierung der Schiffahrtsrinne vernachlässigt wurde, häuften sich die Unfälle, die große Schäden verursachten.

Als die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn 1860 die Stadt Salzburg erreichte, erhielten die Laufener Schiffleute in den folgenden Jahren noch geringe Salzkontingente zur Ausfuhr zugewiesen, um sie nicht schlagartig arbeitslos zu machen. Waren 1860 noch 17 468 Tonnen Salz verschifft worden, betrug 1862 das gesamte Ausfuhrvolumen nur noch 5 000 Tonnen. Am 23. August 1866 erfolgte der letzte Transport von bayerischem Salz von Hallein-Rif nach Passau und im folgenden Jahr stellte die königlich-bayerische Regierung den Schiffstransport für Salz ein. Als 1871 auch Hallein einen Bahnanschluß erhielt, kam die Salzschiffahrt endgültig zum Erliegen. Die 1 172 Tonnen, die in diesem Jahr befördert wurden, waren der letzte nennenswerte Salztransport auf Salzach und Inn. Da auch die übrige Frachtschiffahrt rapide zurückging und der Versuch der Einführung der Dampfschiffahrt auf der Salzach kläglich gescheitert war, wurde die schwer verschuldete Schiffergemeinde Laufen-Oberndorf, in den Jahren 1871 bis 1873 praktisch aufgelöst. Heute erinnert nur mehr das Schifferschützen-Corps Oberndorf-Laufen, das sich besonders der Brauchtumspflege annimmt, an die große Tradition der Salzschiffahrt, die durch viele Jahrhunderte den Menschen an Salzach und unterem Inn Arbeit und Einkommen gesichert hatte.

Auch in Tirol gab es eine leistungsfähige Saline in Thaur, die 1300 nach Hall und damit an das Ufer des Inn verlegt wurde. Bereits 1303 erhielt Hall zugleich mit dem Innsbrucker Stadtrecht auch das Niederlagsrecht. Die Haller Lände, für die 1452 eine Ländordnung erlassen wurde, machte in Verbindung mit dem Niederlagsrecht die Stadt Hall zum Zentrum der Innschiffahrt. Wahrscheinlich bestand schon 1358 eine eigene Schifferzunft, die sich neben wirtschaftlichen Zielen auch der Hilfeleistung für bedürftige Zunftgenossen widmete. Das auf dem Weg der Trift und Flößerei für die Saline gelieferte Holz wurde im großen Haller Holzrechen aufgefangen. Dieser war für Schiffe unpassierbar und trennte die Innschiffahrt in einen oberen Abschnitt von Telfs bis Hall und einen unteren von Hall flußabwärts. Für Geschütztransporte aus dem Innsbrucker Zeughaus und für die

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Leibschiffe der Tiroler Landesfürsten mußte der Haller Rechen extra durchfahrbar gemacht werden.

Obwohl der Inn als Transportweg leistungsfähiger war als die Salzach, spielte der Salzhandel von Hall donauwärts nur eine relativ geringe Rolle. Grund dafür war, daß bis 1504 das Unterinntal mit den Städten Rattenberg und Kufstein zu Bayern gehörte, und die bayerischen Herzoge zur Förderung des eigenen Salzes aus Reichenhall und zugunsten ihres Anteils am Halleiner Salzhandel das Tiroler Salz von ihrem Land möglichst fernhielten. Deshalb wurden die Salztransporte innabwärts von den Erztransporten aus Schwaz und der Einfuhr von Getreide, Schmalz, Unschlitt und billigem Wein für die Bergbaugebiete bei weitem übertroffen. Von Hall stromaufwärts, wo das Salz zunächst auf Saumpferden transportiert wurde, entwickelte sich im 15. und 16. Jahrhundert eine lebhafte Salzschiffahrt bis Telfs. Die Haller Bürger, von denen viele vorher Salz gesäumt hatten, fühlten sich dadurch benachteiligt. Deshalb wurde die Ausfuhrmenge zu Wasser innaufwärts auf jährlich 800 Saumladungen Salz beschränkt. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts gab es bereits sechs Salzschiffmeister, die im Dienste der Salzhändler standen. Später wurden vier bis fünf Schiffmeister vom Hallamt angestellt, wobei der „Ordinarisalzschiffmeister“ ein Haller Bürger sein mußte. Im 17. und 18. Jahrhundert ging die Salzschiffahrt zurück und mit dem Tode des letzten Salzschiffmeisters Josef Gamper 1802 fand sie ihr Ende. Als Transportmittel dienten Traunzillen, die mit vier Schiffleuten bemannt waren. Da der Schiffritt, der Gegenzug mit Pferden, bei den Anrainern ständige Proteste auslöste, wurde im 18. Jahrhundert der dafür notwendige Uferstreifen abgelöst. Während der Gegenzug der Salzschiffe von Hall bis Telfs ein bis zwei Tage dauerte, benötigten die leeren Zillen zur Rückfahrt nur vier Stunden. Im Gegensatz zur Salzach, wo stets die Salzschiffahrt dominierte, stand der Salztransport auf dem Inn deutlich im Schatten des übrigen Frachtverkehrs.

3. Die Frachtschiffahrt – Getreide, Erz, Wein und „Venezianerware“

Unter jenen Produkten, die auf dem Inn in großen Mengen transportiert wurden, stand das Getreide an erster Stelle. Maßgeblich dafür war weniger der Bedarf des Landes Tirol, als die Versorgung der großen Bergbaugebiete. Im frühen 16. Jahrhundert war Schwaz das größte Silberbergwerk Mitteleuropas, in dem bis zu 11 500 Knappen arbeiteten. Deshalb stand Schwaz im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit an Bevölkerungszahl unmittelbar nach Wien an zweiter Stelle unter allen Städten im Gebiet des heutigen Österreich. Um den Bedarf der Knappen und der anderen Bergleute, die in der Aufbereitung, der Vermessung usw. tätig waren, zu decken, wurden große Mengen Getreide vor allem aus Bayern, teilweise auch aus Österreich importiert. Teile davon gelangten auf dem Inn über Schwaz aufwärts bis nach Hall oder Innsbruck und wurden im Saumhandel weiter nach Italien befördert. Auch Schmalz und Fleisch sowie der zur Beleuchtung der Stollen notwendige Unschlitt wurden in großen Mengen in die Bergreviere importiert. Die Privatunternehmer im Bergbau, die Gewerken, betrieben den Handel mit Gütern des täglichen Bedarfs, den *Pfennwerten*, in Eigenregie und zogen daraus beträchtlichen Gewinn.

Der Menge nach stand der Wein an zweiter Stelle. Höherwertige Sorten wie der Etschwein, der Traminer und andere Weine aus Südtirol gingen in großen Mengen in den Export und wurden innabwärts verfrachtet. Die Passauer Mautbücher verzeichnen für das Jahr 1402 etwa 100 000 Hektoliter Tiroler Wein, der flußabwärts geführt wurde. Im Gegenzug kamen dafür erhebliche Quantitäten des sauren „Osterweins“, des billigen Weins aus der Wachau, und auch Wein aus Ungarn nach Tirol. Im Jahre 1370 beklagten sich die Bozener Kaufleute, daß sie ihren Wein auf dem Markt in Hall nicht absetzen konnten, weil dieser mit billigem Wein aus Österreich überschwemmt war. Auch Bayern wurde vor allem von Tirol und Österreich aus mit Wein versorgt. Die heute als typisch bayerisch erachtete Dominanz des Bieres setzte sich erst seit dem 17. Jahrhundert durch, als der Wein aus Tirol mit hohen Zollabgaben belegt wurde. Bald darauf erlebte die Hopfenzucht im Inntal um Wasserburg und Rosenheim eine große Blüte.

Ausgeführt wurden auf dem Inn auch Produkte der Tiroler Geschützgießereien, vor allem Hakenbüchsen und Eisenkugeln, aber auch Erz und Kupfer als Rohprodukte. Das Rohsilber aus Schwaz wurde, soferne es nicht in die landesfürstliche Münze nach Hall ging, von eigenen Erzschiffleuten, die im Dienst der Gewerken standen, zu Schiff nach Rattenberg geführt und dort weiter verarbeitet. Der Transport von Handelsgütern war den Erzschiffleuten streng verboten, was die Haller Bürger und Kaufleute zur Durchsetzung ihrer Privilegien sorgfältig überwachten. Nur von lokaler Bedeutung waren Lebensmitteltransporte im Unterinntal, die von bäuerlichen Schiffleuten zur Versorgung der Schwazer Bergleute durchgeführt wurden.

Neben den Massengütern spielte der Transport von wertvoller Kaufmannsware eine wichtige Rolle. Dazu zählten hochwertige Tuchwaren aus England, aber auch aus Böhmen und Mähren. Unter dem Begriff der „Venezianerware“ wurden nicht nur jene Güter zusammengefaßt, die im Gebiet von Venedig oder in Italien hergestellt wurden, sondern auch die über Venedig aus der Levante bezogenen Waren. Dazu zählten die geschätzten Griechenweine wie Malvasier und Ruminier, Rosinen und Baumwolle sowie feine Gewürze aus dem Orient wie Ingwer, Pfeffer, Gewürznelken, Muskatnuß, Zimt, teure Drogen, Pharmaka und Farbwaren. Der wertvolle Safran wurde seit dem Ende des Mittelalters nicht mehr aus der Levante sondern vor allem aus Apulien nach

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Venedig importiert und auch die Baumwolle wurde zunehmend in Italien selbst hergestellt. Unter den in Venedig und seiner Umgebung erzeugten Waren sind Muranoglas, feine Seidenstoffe, Gold- und Silbertücher, Atlas, Samt, Taft und andere kostbare Gewebe zu nennen. Zum billigeren Angebot zählten Südfrüchte, Gewürze, einfachere Drogen und Farbwaren, Weihrauch, Papier, Bücher, Fischbein, Schwämme und Reis; mengenmäßig fiel vor allem die in Venedig hergestellte Seife ins Gewicht.

Ein ähnliches Bild bot sich auch auf der Salzach, wo neben dem Salz der Export von Untersberger Marmor, im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit von rotem Marmor aus Adnet, eine wichtige Rolle spielte. Als letztes großes Bauwerk wurde im 19. Jahrhundert die „Walhalla“ bei Regensburg aus Untersberger Marmor errichtet, den man über Salzach, Inn und Donau dorthin verfrachtete. Neben der traditionellen „Venezianerware“ importierten Salzburger Kaufleute auch große Mengen von Süßweinen aus Görz und Friaul, von denen Reifal, Muskateller, Wippacher, Terrant und Passaner die bekanntesten waren. Sie wurden nicht nur auf den Salzburger Markt gebracht, sondern von Salzburger Händlern nach ganz Süddeutschland und Böhmen exportiert. Die Verlagerung des Seewegs von Venedig nach Triest, dem wichtigsten Handelshafen der Habsburger, vor allem aber von der Adria zur Nordsee brachte den traditionellen Venedighandel in Salzburg und Tirol fast zum Erliegen. Dafür gewannen im 18. und 19. Jahrhundert andere Produkte Bedeutung für die Schiffahrt.

Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts führten Steinkohlenschiffleute Kohle aus Häring in Bayern im Gegenzug nach Hall in Tirol , wo in der Saline die Befeuerung mit Holz durch Steinkohle ersetzt wurde. Im Jahre 1808 gelangten 78 111 Zentner Kohle auf diesem Weg nach Tirol. Außerdem wurden gegen Ende des 18. Jahrhunderts große Mengen an Faßdauben innaufwärts nach Hall transportiert. Im 19. Jahrhundert standen Baumaterialien an der Spitze der Frachtgüter. Zement, Kalk und Gips machten fast 700 000 Zentner pro Jahr aus, dazu kamen in Bayern Kalk aus Nußdorf bei Rosenheim und Kalkbruchsteine, die zum Ausbau von Linz als Festungsstadt flußabwärts gingen. Auch der Transport von Tiroler Käse auf dem Inn gewann an Bedeutung und erreichte 1865 ab Kufstein 7 600 Zentner.

Schließlich gewann auch der Export von Schiffen größere Bedeutung. Hergestellt wurden vor allem Plätten, die in Tirol als „Tirolerplätten“ bekannt waren, häufig aber unbeladen nach Bayern gingen und dort als „Rosenheimerplätten“ ihren Dienst versahen. Im Jahre 1852 wurden auf den insgesamt 26 Schopperstätten (Schiffsbauwerkstätten) am Inn 669 Plätten hergestellt; 1865 trafen in Rosenheim 571 Plätten aus Tirol ein, von denen 314 aus Kufstein stammten. Da der Schiffsbau sehr viel Holz verschlang, wurden schon seit dem 17. Jahrhundert wiederholt Ausfuhrbeschränkungen für leere Plätten verfügt, um die Tiroler Wälder zu schonen. Plätten, die in regelmäßigen Abständen von Hall nach Wien fuhren, dienten auch dem Personentransport und benötigten für die gesamte Strecke sechs bis zehn Tage. Noch 1871 gingen 745 Schiffe von Tiroler Länden ab, bis 1875 war die Zahl auf 151 Plätten gesunken.

Während Schiffleute aus Tirol vor allem den Transport von Erz, Steinkohle und Salz durchführten und außerdem als Nauschiffleute tätig waren, die auf dem Landweg zurückkehrten, lag der umfangmäßig bedeutend größere Gegenzug von Getreide und Wein in bayerischer Hand. Bayerische Schiffmeister aus Rosenheim, Wasserburg, Schärding und Passau leiteten mit ihren Leuten die Schiffszüge nach Hall und stellten auch die für den Gegenzug notwendigen Pferde. Daran erinnern noch heute Namen wie der Samerberg bei Rosenheim, der nahegelegene Ort Roßholzen und die Flur Roßpoint. Eine wichtige Rolle spielten auch die zahlreichen Reisen des bayerischen Hofes, für den Wasserburg die „Innländ de Münchens“ darstellte. Kurfürst Ferdinand Maria von Bayern reiste in den Jahren 1672 bis 1678 dreizehnmal von Wasserburg zu Schiff nach Altötting. Neben den Militärtransporten sind vor allem die Wallfahrten nach Altötting zu nennen, die von Rosenheim auf dem Inn bis Mühldorf führten und von dort zu Fuß fortgesetzt wurden. Im Jahre 1901 fand die letzte dieser „Innwallfahrten“ statt.

Der Niedergang der Innschiffahrt war nicht durch den schlechten Zustand der bayerischen Innstrecke verursacht, wie manche Zeitgenossen glaubten, sondern durch die übermächtige Konkurrenz der Eisenbahn. Die Schiffmeister am Inn setzten deshalb große Hoffnungen in die Einführung der Dampfschiffahrt. Im Jahre 1854 fuhr der Dampfer „Vorwärts“ in drei Tagen von Passau nach Rosenheim. Der bekannte Braunauer Schiffmeister Michael Fink der Jüngere beteiligte sich mit Ignaz Meier aus Linz an der von Johann Georg Riedl aus Neuötting 1856 gegründeten Dampfschiffahrtsgesellschaft „Riedl & Co“. Bald ergaben sich jedoch Schwierigkeiten durch die niederen Brücken, die erst gehoben werden mußten, durch die engen Durchfahrten zwischen Brückenpfeilern, durch die zahlreichen Zollämter, die am Sonntag nicht arbeiteten, durch den häufigen Nebel auf den Flußläufen und vor allem durch den rasch wechselnden Wasserstand und die vielen Untiefen. Trotzdem unterhielten die bayerische Inn- und Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft mit sechs Raddampfern und die Firma Riedl & Co mit drei Kraftschiffen in den Jahren 1856-1859 eine regelmäßige Dampfschiffahrt auf dem Inn. Die Fahrzeit betrug zwei Tage von Passau bis Rosenheim stromauf und neun Stunden stromab, aber die finanzielle Verluste waren durch die vielen Tage, an denen die Schiffahrt aufgrund der Witterung oder der Wasserführung ruhen mußte, beträchtlich. Die Eröffnung der Eisenbahn 1860 brachte das Ende der Kraftschiffahrt auf dem Inn.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Auf der Salzach hatte 1857 der bayerische Dampfer „Prinz Otto“ die Stadt Salzburg erreicht. Der Jubel über dieses Ereignis war verfrüht. Alle späteren Versuche zur Einführung einer Kraftschiffahrt scheiterten kläglich, und auch der regelmäßige Verkehr mit einem Motorschiff im weiteren Stadtgebiet von Salzburg blieb eine kurze Episode. Nach dem Ersten Weltkrieg unternahmen der „Zweckverband für die Innschiffahrt“ in Rosenheim und der „Tiroler Seemannsverband“ einen neuerlichen Anlauf zur Einführung der Innschiffahrt. Ein Motorschiff von 60 PS Stärke benötigte 1921 für die Probefahrt von Passau bis Hall in Tirol fast volle zehn Tage, womit die Jungfernfahrt zugleich die letzte Fahrt blieb. Noch im Jahre 1866 hatte die Leipziger Illustrierte Zeitung ein Bild von Schiffreitern am Inn gebracht und dazu in einem kleinen Aufsatz bemerkt: „Vor einigen Jahren versuchte die Spekulation auf dem wilden Bergstrome einen regelmäßigen Dampfschleppdienst einzuführen. Man mag das Mißlingen des Unternehmens vom volkswirtschaftlichen Standpunkte beklagen, vom kulturhistorischen kann man es nicht, denn ohne Zweifel wäre damit einem echten Stück deutschen Volkslebens ein Ende gemacht worden“. Dieses Stück Volksleben ist leider trotz des Scheiterns der Dampfschiffahrt zugrunde gegangen.

4. Das Ende eines kühnen Projekts

Wenn es galt, den Transport wichtiger Güter zu Wasser zu ermöglichen, wurden schon im Mittelalter bedeutende Bauwerke zur Schiffbarmachung von Flüssen errichtet. Als bekanntestes Beispiel ist die oberösterreichische Traun zu nennen, auf der im 15. Jahrhundert der „wilde Lauffen“ mit einer langen Floßgasse umfahren und sogar der dreizehn Meter hohe Traunfall dank einer technischen Meisterleistung Thomas Seeauers überwunden wurde. Neben dem Transport von Salz, um den es auf der Traun ging, spielte für Salinen und Bergbaugebiete die Versorgung mit Holz als dem wichtigsten Energieträger und mit den für Knappen und Salinenarbeiter benötigten Lebensmitteln eine entscheidende Rolle.

Als wichtigstes Transportmittel für das in ungeheuren Mengen benötigte Brennholz diente die Holztrift. Mit großem Aufwand wurden auch kleine Bäche aufgestaut und nach dem Schlagen der Klause die aufgehäuften Baumstämme flußabwärts geschwemmt. Die Holztrift und der häufige Bruch von Klausen führten seit dem Spätmittelalter zu starken Umweltschäden und zu Schadenersatzforderungen der betroffenen Bauern. Als Beispiel für den enormen Holzbedarf sei die Saline Hallein genannt, für die seit dem Jahr 1530 verläßliche Angaben vorliegen. Für das Beheizen der mächtigen Sudpfannen und den Betrieb der Dörrkammern (Pfieseln), in denen die Salzstöcke getrocknet wurden, benötigte man 130 000 Kubikmeter Holz. Das entspricht einem Holzstoß, der bei einer Breite von 1,2 Metern und einer Höhe von zwei Metern nicht weniger als 54 Kilometer(!) lang ist. Zur Zeit der absoluten Produktionsspitze im Jahre 1590 war für die Herstellung von 37 000 Tonnen Salz ein Holzstoß von über 90 Kilometer Länge erforderlich.

Der Großteil des Holzes wurde aus den riesigen Wäldern des Oberpinzgaus nach Hallein getriftet. Große Mengen von Geröll, Sand und Schlamm, die alljährlich von den Triftbächen in das Flußbett der Salzach eingeschwemmt wurden, verlegten dort den Wasserlauf. Dadurch kam es immer wieder zur Bildung neuer Flußschleifen, zur Verlagerung des Flußbettes, zur Überschwemmung der angrenzenden Wiesen und Felder und zur Versumpfung des gesamten Tals. Nicht umsonst wurde das Salzachtal im Oberpinzgau mit den Pontinischen Sümpfen verglichen, zumal die feuchte Witterung auch hier zu Fieberepidemien führte. Außerdem wurde durch die Vermurungen die regelmäßige Trift auf der Salzach selbst schwer behindert. Deshalb entschloß man sich bereits im 16. Jahrhundert zu einer großangelegten Begradigung des Flußlaufes. Im Jahre 1595 wurde im Oberpinzgau mit dem Durchstich von zahlreichen Flußschleifen das Flußbett der Salzach zwischen Steinach und Mühlbach oberhalb von Bramberg von 2,7 km auf 1,7 km verkürzt.

Als in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die absolute Produktionsspitze im Gold- und Silberbergbau von Gastein und Rauris mit einer ständigen Expansion der Salzproduktion in Hallein zusammenfiel, konnte der enorme Holzbedarf selbst durch die schier unermeßlichen Waldbestände des Pinzgaus und Pongaus kaum mehr gedeckt werden. Das Gasteiner- und das Raurisertal waren zum Großteil abgeholzt. In dieser Situation erwog man um 1565 den kühnen Plan, auch die Wälder im Enns-Pongau um Flachau und Mandling für die Saline Hallein nutzbar zu machen. Mit einem künstlichen Schwemmkanal sollte die Wasserscheide bei Eben durchstoßen und die oberste Enns in den Fritzbach und damit weiter in die Salzach umgeleitet werden. Dieses Projekt, das mit den damals zur Verfügung stehenden technischen Mitteln durchaus zu realisieren war, kam jedoch nicht mehr zur Ausführung, weil der bald einsetzende Niedergang des Gold- und Silberbergbaus den Holzbedarf deutlich sinken ließ und die Wälder im Oberpinzgau wieder in stärkerem Ausmaß der Saline Hallein zur Verfügung standen.

Das wohl erstaunlichste Projekt wurde erst durch die Forschungen der letzten Jahre im Detail bekannt. Christoph Perner von Rettenwerth, der sich unter anderem auch als Gewerke im Bergbau betätigte, betrieb ein Eisenwerk in Hüttau, zu dem er Eisenerz aus dem Bergbau Achthal bei Teisendorf anliefern wollte. Außerdem errichtete er auf der Sinnhub an der Einmündung des Fritzbaches in die Salzach eine Schmelzhütte für seine Bunt- und Edelmetallerze aus dem Gastein-Rauriser-Revier. In seinem eigenen Interesse riet er dem Erzbischof Johann Jakob von Kuen-Belasy, die Salzach von Lend flußabwärts für

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

den Schiffsverkehr auszubauen. Sein kühner Plan sah vor, daß auch die Schiffahrt stromaufwärts mittels Gegenzug von Hallein bis Lend eingerichtet werden sollte. Das hätte einen Zusammenschluß der großen Bergbaureviere von Gastein und Rauris mit der Saline Hallein ermöglicht und die Versorgung mit Brennholz und Lebensmitteln wesentlich erleichtert.

Dazu aber war es notwendig, die wildromantischen Salzachöfen beim Paß Lueg sowohl flußabwärts als auch im Gegenzug schiffbar zu machen. Im Winter 1561 wurden bei Niedrigwasserstand Arbeiten aufgenommen, um eine freie Schiffahrtsrinne herzustellen. Gleichzeitig sollte durch ein Anheben des Wasserspiegels nach den Öfen die Strömungsgeschwindigkeit herabgesetzt und die notwendige Wassertiefe erreicht werden. Aus den überlieferten Quellen geht eindeutig hervor, daß im Sommer 1562 Schiffe auch im Gegenzug den Paß Lueg durchfahren haben und bis in die Gegend von Bischofshofen gelangt sind. Der Verkehr ist jedoch über den Probebetrieb nie hinaus gekommen. Maßgeblich dafür war einerseits, daß mit dem Konkurs des Christoph Perner der Initiator dieses Plans ausfiel, und andererseits durch den Rückgang des Goldbergbaus und der Produktion in den Schmelzhütten von Lend der Bedarf an Lebensmitteln, die flußauf geführt werden sollten, nachließ.

Der beachtliche Anfangserfolg Christoph Perners mutet umso erstaunlicher an, als die Salzachöfen beim Paß Lueg erst 1936 mit einem Kajak erfolgreich befahren wurden. In den Jahren davor und in den folgenden Jahren gab es eine derart große Anzahl tödlicher Unfälle, daß in der Zeit des NS-Regimes jeder Versuch zur Befahrung der Salzachöfen streng verboten war. In den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg haben sich Technik und Bootsmaterial zwar entscheidend verbessert, trotzdem verlangt eine Fahrt durch die Salzachöfen noch heute von jedem Kanuten Vorsicht und entsprechenden Respekt. Der erneute Plan zur Aufstauung der Salzach in diesem Bereich, der von der Energiewirtschaft vorgelegt wurde, scheiterte an den Protesten der Bevölkerung. Damit ist dieses einzigartige Naturdenkmal wohl auch für die Zukunft gerettet worden.

5. Ein Elefant auf dem Inn

Der junge Erzherzog Maximilian von Österreich, der spätere Kaiser Maximilian II. (1564-1576) reiste 1551/52 mit seiner Gattin Maria, der Tochter Kaiser Karls V., von Spanien nach Österreich. Da Maximilian beabsichtigte, in Wien nach spanischen und portugiesischen Vorbildern einen Tierpark einzurichten, führte er bei seiner Abreise eine Anzahl exotischer Tiere mit sich. Dazu zählte auch ein indischer Hofelefant, ein Geschenk König Johanns III. von Portugal, der nach dem türkischen Sultan und Belagerer Wiens im Jahre 1529 „Soliman“ benannt wurde. Von Barcelona aus fuhr der Erzherzog mit seiner Familie zu Schiff über Savona nach Genua, wo er einige Tage verweilte. Der weitere Weg führte Maximilian und seine Begleitung über Ligurien, die Lombardei und Venetien zum Brenner.

In Trient, wo der Erzherzog am 13. Dezember 1551 einritt und gerade das Konzil tagte, soll zu Ehren des hohen Besuchs aus einem hölzernen Abbild des Elefanten Soliman ein Feuerwerk abgefeuert worden sein. Während Maximilian von Bozen aus seine Gattin Maria nach Innsbruck voraus sandte und selbst am Silvesterabend in dieser Stadt eintraf, reiste sein Troß langsamer und gönnte dem Elefanten nach dem Passieren der Eisackschlucht in Brixen eine zweiwöchige Verschnaufpause. Daran erinnert noch heute das „Hotel Elefant“ in der Weißlahnstraße in Brixen mit einem Fassadengemälde und einem erläuternden Text.

Nach dem Eintreffen seiner Begleitung und des Elefanten entschied sich Maximilian, die Reise zu Schiff auf dem Inn fortzusetzen. Auch in Hall in Tirol, das am 22. Jänner 1552 passiert wurde, erregte der Elefant großes Aufsehen. In Wasserburg am Inn, wo der junge Habsburger in Gesellschaft seines Schwagers, Herzog Albrechts von Bayern, eintraf, nötigte ihn eine schwere Erkrankung zu längerem Aufenthalt. Mitte Februar konnten Maximilian und seine Gattin die Reise bis in die erzbischöfliche Stadt Mühldorf fortsetzen. Da Herzog Ernst von Bayern, der Administrator des Erzbistums Salzburg, wegen seines Steinleidens nicht selbst nach Mühldorf reiten konnte, empfing in seiner Vertretung der Salzburger Bürger und Kaufmann Hans Goldseisen das königliche Paar. Die Unpäßlichkeit der Königin Maria, die zum drittenmal schwanger war, erzwang auch in Mühldorf einen zweiwöchigen Aufenthalt.

Dann setzte Maximilian seine Fahrt zu Schiff über Braunau nach Linz fort, wo neben zwei für das Linzer Rathaus bestimmten poetischen Inschriften des bekannten Humanisten Caspar Bruschius auch der Stuck am Linzer „Elefantenhaus“ an den Aufenthalt Solimans erinnert. Der Elefant erreichte im März oder April 1552 endlich die Residenzstadt Wien, wo er zur Schau gestellt und auch beim feierlichen Einzug König Maximilians am 7. Mai mitgeführt wurde. Schließlich kam der Dickhäuter als erstes Menagerietier in den neu errichteten Tiergarten beim kaiserlichen Jagdschloß Ebersdorf, wo er bereits am 18. Dezember 1553 einging. Aus diesem Anlaß ließ Maximilian II. 1554 eine eigene Gedenkmedaille prägen. Die ausgestopfte Haut Solimans kam in die Münchener Kunstkammer Herzog Albrechts V. von Bayern und befand sich dann bis 1941 im Bayerischen Nationalmuseum, bevor sie in einem feuchten Bombenkeller verschimmelte. In der Benediktinerabtei Kremsmünster in Oberösterreich hat sich als letztes Relikt der dreibeinige Elefantenstuhl erhalten, der im Auftrag des Wiener Bürgermeisters Sebastian Huetstocker 1554 aus den rechten Vorderfußknochen Solimans angefertigt wurde. In den Beckenknochen,

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

der die Sitzfläche des Dreibeinsessels bildet, sind eine Darstellung des Elefanten und eine Inschrift, die seine abenteuerliche Geschichte erzählt, eingraviert.

Die an sich schon originelle Reise des ersten Elefanten in Österreich wurde vor wenigen Jahren noch um ein pikantes Detail bereichert. In Salzburg gibt es in der Sigmund-Haffner-Gasse Nr. 4 ein Hotel, das den Namen „Zum Elefanten" trägt. Auch dieses Haus wurde stets mit der Reise des Elefanten Soliman in Verbindung gebracht. Als ein neuer Besitzer wissenschaftliche Nachforschungen anstellen ließ, um die Reise des Elefanten im Detail darzustellen, zeigte sich allerdings, daß der Elefant nie nach Salzburg gekommen war. Für ein derart mächtiges Tier war die Fahrt auf dem Wasserweg wesentlich schneller und bequemer als eine Reise über Land. Ein interessanter Zusammenhang ergab sich jedoch dadurch, daß jener Salzburger Kaufmann und erzbischöfliche Rat Hans Goldseisen, der König Maximilian und dessen Gefolge samt dem Elefanten in Mühldorf begrüßt hatte, wenige Jahre später das Haus in der Sigmund-Haffner-Gasse Nr. 4 erwarb, das später den Namen „Zum Elefanten" erhielt. Diese Bezeichnung kam allerdings erst am Ende des 18. Jahrhunderts in Verwendung und konnte nicht durch Goldseisen selbst vorgenommen worden sein. Das hinderte freilich den Hotelbesitzer nicht daran, die Reise des Elefanten in schön geschnitzten Bildern allen Gästen nahe zu bringen. Sie führte natürlich über Salzburg, auch wenn diese Stadt bis heute nicht am Inn sondern an der Salzach liegt.

6. Die Flüsse in Kriegszeiten

Schiffbare Flüsse besitzen im Verlauf kriegerischer Auseinandersetzungen eine doppelte Bedeutung: Einerseits ermöglichen sie den raschen und billigen Transport größerer Truppenkontingente, andererseits bilden sie für den Angreifer ein schwieriges Hindernis, das nach dem Abbruch der bestehenden Brücken nur schwer überwunden werden kann. Für Inn und Salzach ist diese Funktion schon seit der Antike vielfach belegt. Einige interessante Beispiele sollen das illustrieren.

Das Bistum Passau war nicht nur an der Donau präsent, sondern hatte auch am unteren Inn zwischen Obernberg und Passau eine Reihe starker Positionen aufgebaut. Das suchte sich der mächtige König Přemysl Otakar II. von Böhmen in seinen Kämpfen gegen Herzog Heinrich XIII. von Niederbayern zunutze zu machen. Er schloß 1257 in Linz mit dem Passauer Bischof Otto von Lonsdorf ein Bündnis, das gegen den Bayernherzog gerichtet war und ihm das Recht zusicherte, böhmische Truppenkontingente in eine Reihe von Passauer Städten und Burgen zu legen. Sie sollten sowohl den Vormarsch seiner Truppen nach Bayern als auch einen eventuellen Rückzug sichern. Anfang August 1257 fiel der König mit einem großen Heer, das aus böhmischen, österreichischen, mährischen, salzburgischen und Passauer Kontingenten bestand, in Niederbayern ein und rückte alles verheerend durch das Vilstal bis zur Burg Frauenhofen vor. Dort mußte er jedoch feststellen, daß Herzog Heinrich XIII. auf den Angriff gut vorbereitet war, und Heinrichs Bruder Ludwig, Pfalzgraf bei Rhein, bereits Truppen zur Unterstützung herbeiführte.

Angesichts dieser für ihn überraschenden Situation erbat sich Přemysl Otakar für den 15. August, den Festtag Maria Himmelfahrt, von den Bayern Waffenruhe. Er führte seine Truppen an den Inn zurück, aber als die Bayern nachsetzten, kam es zu einer regelrechten Flucht des böhmischen Heeres. Dabei wirkte es sich verhängnisvoll aus, daß der Übergang über den Inn nicht an einem der von Otakar vorgesehenen Stützpunkte, sondern in der Salzburger Stadt Mühldorf erfolgte. Die Holzbrücke war dem Andrang des böhmischen Heeres nicht gewachsen und stürzte ein, ein überfüllter hölzerner Turm fing Feuer und zahlreiche böhmische Krieger fanden den Tod. Als die Bayern die Verfolgung aufnahmen, machten sie zahlreiche Feinde am Flußufer nieder, andere ertranken in Fluten des Inn. Insgesamt sollen 400 Ritter bei diesem mißglückten Rückzug den Tod gefunden haben.

Der König selbst hatte als einer der ersten den Inn überschritten und zog sich in das sichere Vöcklabruck zurück. Die Hauptmasse der böhmisch-österreichischen Truppen unter dem böhmischen Marschall Wok von Rosenberg, die den Inn nicht mehr überqueren konnte, verschanzte sich in der Stadt Mühldorf. Da keine Chance auf Entsatz bestand, mußten sie nach neun Tagen kapitulieren und erhielten gegen die Auslieferung ihrer Waffen freien Abzug. Pfalzgraf Ludwig, der an diesem Erfolg maßgeblichen Anteil hatte, vermittelte im November in Cham einen für den Böhmenkönig günstigen Frieden. Auch in den folgenden Jahrzehnten bildete der Inn für Bayern eine wichtige Grenze im Osten, die selbst von der überlegenen Truppenmacht des mächtigen Böhmenkönigs nur schwer zu überwinden war.

Das Unterinntal – diese Bezeichnung trifft nur aus Tiroler Sicht zu – befand sich im Hochmittelalter im Besitz des Bistums Regensburg und kam als bischöfliches Lehen an die bayerischen Herzoge. Die Städte Rattenberg und Kufstein waren bayerische Städte, die von den Wittelsbachern ihre Stadtrechte erhielten, und bis zum Ende des Mittelalters lag die Tiroler Landesgrenze im Inntal westlich von Kropfsberg. Eine Änderung brachte erst der Landshuter Erbfolgekrieg 1504, in den auch König Maximilian I. eingriff, um sich sein „Interesse" zu sichern. Dieses „Interesse" umfaßte das Unterinntal mit den Gerichten Rattenberg, Kufstein und Kitzbühel sowie das meist als „Mondseeland" bezeichnete Gericht Wildeneck im heutigen Oberösterreich mit St. Wolfgang und der Vogtei über das Kloster Mondsee.

Bereits Ende Juni 1504 hatte Maximilian den bayerischen Schloßhauptmann Johann Pienzenauer durch

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Abbildung 1

Das Blutgericht nach der Eroberung Kufsteins. Enthauptung des Johann Pienzenauer und seiner Genossen. Holzschnitt von H. Burgkmair.

Verhandlungen bewogen, ihm Stadt und Burg Kufstein zu übergeben. Dafür hatte er ihm den Treueid abgenommen und ihm weiter die Burghut belassen. Zum Schutz gegen allfällige Angriffe feindlicher pfälzischer Truppen hatte er sogar Stadt und Festung mit Geschützen und Munition aus dem Innsbrucker Zeughaus versehen. Pienzenauer jedoch, der im Herzen ein Bayer blieb und vielleicht von den Pfälzern bestochen wurde, übergab im August 1504 Stadt und Festung Kufstein ohne jeden Widerstand an die Truppen Ruprechts von der Pfalz. Maximilian, der darüber sehr enttäuscht war, wertete das als einen persönlichen Verrat des Pienzenauers. Ende September rückte er mit starken Truppen vor Kufstein und begann die Belagerung von Stadt und Feste. Dabei vertraute Maximilian vor allem auf seine Artillerie, an deren Weiterentwicklung er selbst intensiv gearbeitet hatte. Durchaus zu Recht gilt der Habsburger als Vater des modernen Geschützwesens. Die Stadt Kufstein selbst, die von einem ansehnlichen Kontingent böhmischer Söldner verteidigt wurde, erlitt durch den Beschuß erhebliche Zerstörungen, zahlreiche Breschen in den Stadtmauern zwangen die Verteidiger zur Übergabe. Ein Teil von ihnen zog sich jedoch zu Johann Pienzenauer auf die Burg zurück, deren mächtige Mauern selbst dem Beschuß von Maximilians Kanonen standhielten. Einem immer wieder kolportierten Bericht zufolge, der allerdings in den zeitgenössischen Quellen keine Stütze findet, habe der Pienzenauer die Mauern der Feste mit Besen abkehren lassen, um zu demonstrieren, daß die Kanonade wirkungslos geblieben sei.

In dieser Situation war es der Wasserweg des Inn, der dem König einen raschen Erfolg ermöglichte. Maximilian ließ aus dem Innsbrucker Zeughaus seine größten Geschütze, die sogenannten Hauptstücke, zu Schiff heranführen. Dafür mußte eigens eine Durchfahrt im Haller Rechen geschaffen werden. Die Kanonen, die vor Kufstein einlangten, trugen klangvolle Namen: Die Türkische Kaiserin, die Burgunderin, der Lew (Löwe), die schöne Kathl, Purlepaus und Weckauf von Österreich. Am 13. Oktober 1504 zündete der König selbst die ersten Geschütze, drei Tage später lag die stolze Burg in Trümmern. Das Angebot Pienzenauers, die Feste zu übergeben, wurde zurückgewiesen. Als dieser mit den Verteidigern einen Fluchtversuch durch einen Geheimgang unternahm, geriet er in Gefangenschaft.

Maximilian war über den „Verrat“ des Pienzenauers so erzürnt, daß er nicht nur den Kommandanten selbst sondern auch dessen Hauptleute und Büchsenmeister hinrichten ließ. Er nahm selbst an diesem grausamen Schauspiel teil und zwang auch die in seinem Lager anwesenden Fürsten und Adeligen der öffentlichen Enthauptung beizuwohnen. Nachdem siebzehn Hinrichtungen vollzogen waren, bat Herzog Erich von Braunschweig für die anderen zum Tode Verurteilten um Gnade und Maximilian gewährte ihnen Pardon. Das Blutgericht von Kufstein, das Maximilian als abschreckendes Exempel statuierte und in Gedichten und Liedern verherrlichen ließ, wurde dem König jedoch als ein Akt der Barbarei angekreidet. Wäre nicht der Inn als rascher Transportweg zur Verfügung gestanden, dann hätte sich der Transport der schweren Geschütze und damit auch die Belagerung noch etliche Wochen, wahrscheinlich sogar Monate hingezogen.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

150 Jahre später, am Ende des Dreißigjährigen Krieges, spielte der Inn erneut eine entscheidende Rolle. Kurfürst Maximilian I. von Bayern hatte den Waffenstillstand mit Schweden und Frankreich aufgekündigt und war erneut auf Seiten Kaiser Ferdinands III. in den Krieg eingetreten. Die vereinigte kaiserlich-bayerische Armee erlitt jedoch am 17. Mai 1648 bei Zusmarshausen eine empfindliche Niederlage. Die Folge war, daß Bayern nach 1632, 1634 und 1646 erneut zum Kriegsgebiet wurde. Als Kurfürst Maximilian auf dem Inn über Wasserburg nach Braunau und von dort nach Salzburg flüchtete, wo Erzbischof Paris Graf Lodron ihm und seiner Familie Aufnahme gewährte, rückte der schwedische General Wrangel mit seinen Truppen nach Süden vor und besetzte große Teile Bayerns. Während diese Gebiete grausam verwüstet wurden, blieb der Südosten des Landes durch einen Glücksfall vor dem Zugriff der Schweden verschont. Der Inn führte ein derartiges Hochwasser, daß die Versuche der Schweden, ihn bei Mühldorf und Rosenheim zu überschreiten, scheiterten. Das Rentamt Burghausen, die bayerischen Landgerichte im Südosten, aber auch Berchtesgaden und Salzburg waren damit vor der Besetzung durch die Feinde gerettet. Bald darauf setzte der Westfälische Friede den jahrzehntelangen Kriegsgreueln, die enorme Opfer unter der Bevölkerung Mitteleuropas gefordert hatten, ein Ende.

Es würde zu weit gehen, auf die zahlreichen Situationen einzugehen, in denen auch die Salzach eine wichtige Rolle im Kriege spielte. Als Beispiel sei auf die Ereignisse im Verlauf des zweiten Koalitionskrieges im Dezember 1800 verwiesen. Die französische Rheinarmee unter Gerneral Moreau hatte bei Hohenlinden das von Erzherzog Johann befehligte österreichische Heer schwer geschlagen. Von den siegreichen französischen Truppen hart bedrängt zogen sich die Österreicher nach Osten zurück. Die Division Fürst Liechtenstein erreichte am 11. Dezember die Stadt Laufen an der Salzach und zog am folgenden Tag mit dem Armeegepäck über die Salzachbrücke an das rechte Flußufer. Um ein Nachrücken der Franzosen zu verhindern, sollte die Brücke nach dem vollständigen Abzug der österreichischen Truppen zusammengeschossen werden. Der Pfleger Johann Andreas Seethaler konnte jedoch erreichen, daß nur die Fahrbahn abgetragen wurde und die Brückenjoche stehen blieben. Alle Schiffe mußten an das rechte Flußufer gebracht werden und die österreichischen Truppen verschanzten sich auf dem Totenberg oberhalb der Altach.

Einige französische Soldaten durchschwammen jedoch trotz der Winterskälte den Fluß und bemächtigen sich zweier unbeaufsichtigter Schiffe. Dadurch gelang es, Truppenteile überzusetzen. Wegen des niedrigen Wasserstandes konnte die Salzach auch von Reitern durchquert werden. Durch heftiges Artilleriefeuer wurden die österreichischen Truppen abgelenkt und währenddessen weitere Schiffe von den Franzosen in Beschlag genommen. Schließlich gelang es, eine Schiffbrücke über die Salzach zu errichten und einen großen Teil der französischen Truppen über die Salzach zu bringen. Damit wurden die Österreicher nach verlustreichen Kämpfen aus ihrer strategisch günstigen Position verdrängt und in die Flucht geschlagen. Auch in den Jahren 1805 und 1809 wurde Laufen erneut von französischen Truppen besetzt und dabei jeweils die Brücke zerstört.

Obwohl die österreichischen Truppen im Jahre 1800 den strategischen Vorteil ihrer Stellung am rechten Salzachufer nicht genutzt hatten, war den Offizieren bewußt geworden, welch wichtige Rolle die Salzach für die Verteidigung des Gebietes spielen konnte. Deshalb sollte die Forderung nach einer „nassen Grenze“ für das weitere Schicksal Salzburgs entscheidende Bedeutung gewinnen.

7 „Herent und drent“

Diese beiden Worte, die im Hochdeutschen mit „herüben und drüben“ wiederzugeben sind, kennzeichnen die fast zwei Jahrhunderte währende politische Teilung der Gebiete an Salzach und Inn. Die beiden Flüsse, die durch Jahrhunderte das wirtschaftliche Rückgrat der umgebenden Länder gebildet hatten, waren plötzlich zu politischen Grenzen geworden, die einst zusammengehörige Gebiete durchschnitten und voneinander trennten. Nach dem bayerischen Erbfolgekrieg, der im Volksmund als „Kartoffelkrieg“ oder „Zwetschgenrummel“ verniedlicht wurde, trat Bayern im Frieden von Teschen 1779 den Innkreis mit 60 000 Bewohnern an Österreich ab. Damit wurde der Inn von Braunau bis Passau zum Grenzfluß und die altbayerischen Städte Braunau und Schärding sahen sich unter österreichischer Herrschaft ihres Hinterlands beraubt.

Das geistliche Fürstentum Salzburg war 1803 säkularisiert worden und nach dem Intermezzo eines eigenen Kurfürstentums 1806 an Österreich gefallen. Auf eine kurze Spanne französischer Verwaltung (1809) folgte 1810-1816 die bayerische Herrschaft. Nach der Niederlage Napoleons mußten die Wittelsbacher auf dem Wiener Kongreß 1816 auf Salzburg verzichten. Die österreichischen Militärs setzten sich aufgrund der Erfahrungen in den Napoleonischen Kriegen für eine nasse Grenze ein, die besser zu verteidigen war. Durch die Grenzziehung entlang der Salzach verlor Salzburg mit dem Rupertiwinkel sein wirtschaftlich wertvollstes und am dichtesten besiedeltes Gebiet. Die Stadt Laufen wurde förmlich auseinandergeschnitten, da mit Oberndorf und Altach etwa die Hälfte des Stadtgebietes und der Einwohnerschaft an Österreich fielen und dort zunächst als „Österreichisch Laufen“ bezeichnet wurden. Aber auch Tittmoning verlor sein Hinterland jenseits der Salzach, zugleich sein wichtigstes Absatzgebiet.

Die willkürliche politische Grenzziehung vermochte aber das Gemeinschaftsgefühl, das sich in mehr als

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Abbildung 2

Das Goldschiffchen vom Dürrnberg bei Hallein (4. Jh. v. Chr.)**.**

Abbildung 3 (links mitte)

Gegenzug (von Menschenkraft) nach Laufen und Naufahrt nach Passau. Aus dem Zechbuch der Passauer Schiffleute (1422).

Abbildung 4 (links unten)

Laufen an der Salzach, das Zentrum der Salzschiffahrt.

Abbildung 5 (unten)

Sebastian Guetraler, Erbausferge zu Laufen, im 56. Lebensjahr. Kupferstich (1570).

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Abbildung 6

Naufahrt eines Salzschiffes auf der Salzach mit Ausfergen auf der verzurrten Salzladung.

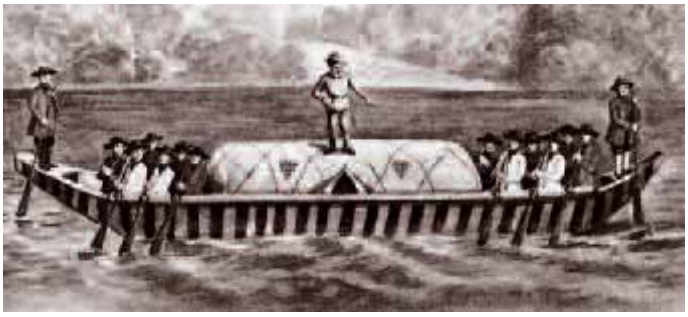

Abbildung 7

Holzausspießen am Griesrechen zu Hallein. Darstellung aus den Fürstenzimmern im Halleiner Pflegamtsgebäude.

Abbildung 8

Am Griesrechen zu Hallein wurde das Holz für die Saline aufgefangen.

Abbildung 9

Erste Abfahrt eines Salzschiffes im Frühjahr in Hallein.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Abbildung 10

Das große Schifferfest in Laufen. Vorhang des Laufener Schiffertheaters von Andreas Standl (1918).

Abbildung 11

Das bayerische Dampfschiff „Prinz Otto“ erreichte 1857 die Stadt Salzburg.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

tausend Jahren gemeinsamer Geschichte entwickelt hatte, nicht zu zerstören. Der Rupertiwinkel blieb weiterhin kulturell und wirtschaftlich nach Salzburg orientiert und auch die persönlichen Bindungen bestanden fort. Der „kleine Grenzverkehr", den Erich Kästner so treffend beschrieb, schuf eigene Sitten und Gebräuche im Grenzgebiet, und Freilassing entwickelte sich als „Einkaufparadies" der Salzburger innerhalb weniger Jahrzehnte zu einer ansehnlichen Stadt. Ähnlich war das Verhältnis zwischen Braunau und Simbach am Inn, denn auch die Innviertler ließen die traditionellen Bande zu Bayern nicht abreißen. In Liedern und Gedichten wurde an die Gemeinsamtkeit „von herent und drent" erinnert, jener Gebiete diesseits und jenseits von Salzach und Inn, die so lange zusammengehört hatten. Auch Vereine wie das traditionsreiche Schifferschützen-Corps Oberndorf-Laufen blieben ungeachtet aller gesetzlichen Hindernisse an beiden Ufern verankert.

Die politische und wirtschaftliche Trennung, die noch vor einem Jahrzehnt von Grenzpolizei und Zöllnern peinlich genau überwacht wurde, ist mit dem Eintritt Österreichs in die Europäische Union überwunden worden. Nicht nur die Grenzkontrollen sind gefallen, sondern entsprechend den Zielsetzungen der EU werden grenzüberschreitende Aktivitäten besonders gefördert. Die EU-Gemeinschaftsinitiative „Interreg II" stellt erhebliche Mittel für kulturelle, wissenschaftliche und wirtschaftliche Gemeinschaftsprojekte im Grenzgebiet zur Verfügung. So wurde 1998 die gemeinsame Stadtgeschichte von Laufen und Oberndorf, die anläßlich des 1250-Jahr-Jubiläums erschien, kräftig subventioniert. Auch die internationale Fachtagung im Oktober 1998 in Ranshofen „Inn-Salzach – Natur- und Kulturraum", deren Ergebnisse der vorliegende Band dokumentiert, ging aus einer derartigen Gemeinschaftsinitiative hervor.

Die politische Entwicklung der letzten Jahre hat damit die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß Inn und Salzach wieder jene Funktion übernehmen können, die sie einst durch viele Jahrhunderte erfüllten: Die Länder und Städte, die sie durchfließen, und die Menschen, die an ihren Ufern und in ihren Tälern leben, nicht zu trennen sondern zu verbinden, alte Kulturlandschaften wieder zusammenzuführen, aus „herent und drent" wieder eine historisch gewachsene Einheit zu machen.

Ausgewählte Literatur

ADRIAN, Karl (1910):
Der Laufener Schiffer, in: MGSL[1)] 50, S. 391-478.

ALBRECHT, Dieter (1988):
Maximilian I. von Bayern 1573-1651, München 1988.

DOPSCH, Heinz (1978):
Die erzbischöflichen Ordnungen für die Salzachschiffahrt (1267 und 1278) und die Anfänge der Schifferschützen von Laufen-Oberndorf, in: Das Salzfaß NF 12 (1978), S. 56-80.

——— (1978):
Die Salzach-Inn-Städte. Ein Exkursionsführer. Exkursionen des österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung Heft 8, hg. von Wilhelm Rausch, Linz 1978.

DOPSCH, Heinz unter Mitarbeit von Herbert LÄMMERMEYER (1998):
Laufen als Zentrum der Salzschiffahrt, in: Heinz Dopsch/Hans Roth (Hg.), Laufen und Oberndorf, Laufen/Oberndorf 1998, S. 61-92.

DOPSCH, Heinz/Hans SPATZENEGGER (Hg.) (1981-91):
Geschichte Salzburgs – Stadt und Land, 2 Bde. in 8 Teilen, Salzburg 1981-1991.

DOPSCH, Heinz/Fritz KOLLER (1987):
Umweltschutz, Energie und Arbeitsmarkt – „moderne" Wirtschaftsprobleme in früheren Jahrhunderten am Beispiel Salzburgs, in: Dolores M. Bauer/Günter Viert (Hg.), Für ein Lebensrecht der Schöpfung. Analysen, Visionen und Strategien zur Bewältigung der Umweltkrise, Salzburg 1987, S. 177-199.

DOPSCH, Heinz/Hans ROTH (Hg.) (1998):
Laufen und Oberndorf. 1250 Jahre Geschichte, Wirtschaft und Kultur an beiden Ufern der Salzach, Laufen/Oberndorf 1998.

EITZLMAYR, Max (1980):
Die Innschiffahrt und die Schifferstuben im Heimatmuseum von Braunau, in: Marine – gestern, heute 7/2 (1980), S. 41-49.

——— (1984):
Die historische und wirtschaftliche Bedeutung der Innstädte Braunau und Schärding, in: Oberösterreichische Kulturzeitschrift 34 (1984), S. 55-67

FINK, Michael (1930):
Aus der reichhaltigen Geschichte der Familie Fink in Braunau am Inn. Selbstbiographie des Michael Fink sen., Realitätenbesitzer zu Osternberg, OÖ. Von ihm selbst verfaßt im Jahre 1828 in seinem 70. Lebensjahre, Braunau 1930.

FLURL, Mathias (1971):
Der Handel Bayerns mit Halleiner Salz (geschrieben 1799), in: Eckart Schremmer (Hg.), Handelsstrategie und betriebswirtschaftliche Kalkulation im ausgehenden 18. Jahrhundert. Der Süddeutsche Salzmarkt (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 14), Wiesbaden 1971, S. 1-131.

HAIDER, Peter W. (1989):
Gab es während der römischen Kaiserzeit eine Innschiffahrt auf Tiroler Boden? In: Tiroler Heimat 53 (1989), S. 5-24.

HARRER, Heinrich (1986):
Zur Dampfschiffahrt auf der Salzach, in: MGSL[1)] 126 (1986), S. 585-596.

HEFFETER, Franz (1990):
Die Salzachschiffahrt und die Stadt Laufen, Tl. 1, in: MGSL[1)] 129 (1989), S. 5-60; Tl. 2, in: MGSL[1)] 130 (1990), S. 297-343.

HEINZL, Katharina A. (1996):
Die Römer am unteren Inn. Zur Geschichte einer Kulturlandschaft, Ausstellungskatalog Altheim 1996.

HEYN, Hans (1985):
Guter und böser Geist der Landschaft. Der Inn – Geschichte einer Flußschiffahrt, in: Rosenheim – Stadt und Land am Inn, Rosenheim 1985.

——— (Red.) (1989):
Der Inn. Vom Engadin ins Donautal – Von der Urzeit bis heute. Drei-Länder-Ausstellung der Stadt Rosenheim, Rosenheim 1989.

HIERETH, Sebastian (1960-1973):
Geschichte der Stadt Braunau am Inn, Tl.1, Braunau 1960; Tl. 2, Braunau 1973.

[1)] MGSL = Mitteilung der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

KLEIN, Herbert (1965):
Zur älteren Geschichte der Salinen Hallein und Reichenhall, in: Festschrift für Herbert Klein (MGSL[1] Erg. Bd. 5), Salzburg 1965, S. 385-409.

KOLB, Peter (1986):
Zur Geschichte der Stadt Laufen an der Salzach. Die wirtschaftliche Entwicklung einer landständischen Handels- und Gewerbestadt vom frühen 16. bis zum späten 19. Jahrhundert. Phil. Diss. (masch.), München 1986.

KOLLER, Fritz (1983):
Die Salzachschiffahrt bis zum 16. Jahrhundert, in: MGSL[1] 123 (1983), S. 1-126.

——— (1988):
Salzproduktion und Salzhandel, in: Die Bajuwaren. Von Severin bis Tassilo, hg. von Hermann Dannheimer/Heinz Dopsch, Ausstellungskatalog Salzburg/Rosenheim 1988, S. 220-224.

——— (1994):
Salzgewinnung und Salzhandel unter den Erzbischöfen, in: Salz. Katalog der Salzburger Landesausstellung in Hallein, Salzburg 1994, S. 128-147.

——— (1976):
Hallein im frühen und hohen Mittelalter, in: MGSL[1] 116 (1976), S. 1-116.

——— (1987):
Bayern-Salzburg-Berchtesgaden. Der Streit um den Salzhandel 1587-1611, in: Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte 50 (1987), S. 767-821.

——— (1978):
Die Ausfergenurkunde des Jahres 1531. Ein Beitrag zum Ausfergenjubiläum, in: MGSL[1] 118 (1978), S. 69-87.

——— (1995):
„Salzbeziehungen" zwischen Bayern und Salzburg, in: Salz, Macht, Geschichte. Aufsätze, hg. von Manfred Tremel/Wolfgang Jahn/Evamaria Brockhoff, Augsburg 1995, S. 241-251.

KRAMML, Peter F. (1987):
Der erste Elefant in Österreich (1552) und die Geschichte des Salzburger „Elefantenhauses" in der Sigmund-Haffnergasse, in: Salzburg Archiv 4 (1987), S. 49-70.

LEIDEL, Gerhard (Hg.) (1998):
Altbayerische Flußlandschaften an Donau, Lech, Isar und Inn. Handgezeichnete Karten des 16. bis 18. Jahrhunderts aus dem Bayerischen Hauptstaatsarchiv, Austellungskatalog Weißenhorn 1998.

MAYER, Theodor (1908/1909):
Zwei Passauer Mautbücher aus den Jahren 1400 bis 1401 und 1401 bis 1402, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Niederbayern 44/45 (1908/1909).

MEINDL, Konrad (1875):
Geschichte der ehemals hochfürstlich-passauischen freien Reichsherrschaft, des Marktes und der Pfarre Obernberg am Inn, Linz 1875.

MITTERAUER, Michael (1964):
Wirtschaft und Verfassung in der Zollordnung von Raffelstetten, in: Mitteilungen des Oberösterreichischen Landesarchivs 8 (1964), S. 344-373.

NEWEKLOWSKY, Ernst (1952-1964):
Die Schiffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, Bd. 1-3, Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich Bd. 5, 6 und 16, Linz 1952-1964.

——— (1956):
Linz und die Salzburger Weinfuhren, in: MGSL[1] 96 (1956), S. 179-190.

——— (1960):
Die Salzachschiffe und ihre Erbauer, in: MGSL[1] 100 (1960), S. 273-290.

——— (1960):
Rosenheim und die Inn-Schiffahrt, in: Das Bayerische Inn-Oberland 30 (1960), S. 101 ff.

——— (1962):
Bausteine zu einer Geschichte der Laufen-Oberndorfer Schiffleute, in: MGSL[1] 102 (1962) 195-204.

NOLL, Rudolf (Hg.) (1961):
Eugippius, Das Leben des Heiligen Severin. Lateinisch und deutsch, Passau 1961.

OBERHAUSER, Herbert (1955):
Hydrographische Studien über den alpinen Inn (Tiroler Wirtschaftsstudien 1), Innsbruck 1955.

PAULI, Ludwig (1974):
Der Goldene Steig, in: Festschrift Joachim Werner, Bd. 1 (Münchner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichte, Erg. Bd. 1/I), München 1974, S. 115-140.

PLASELLER, Fritz (1983):
Die tirolische Innschiffahrt, in: Tiroler Heimat 9/10 (1936/37), Innsbruck 1938, S. 62-159.

PRAXL, Paul (1971):
Zur Geschichte des Goldenen Steiges, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Niederbayern 97 (1971), S. 100 ff.

REINDEL-SCHEDL, Helga (1989):
Laufen an der Salzach. Die alt-salzburgischen Pfleggerichte, Laufen, Staufeneck, Teisendorf, Tittmoning und Waging (Histor. Atlas von Bayern, Tl. Altbayern, Heft 55), München 1989.

ROTH, Hans (1995):
Lexikon zur Laufener Salzach-Schiffahrt, in: Das Salzfaß NF 29 (1995), S. 25-64.

SCHNEEWEIS, Felix (1979):
Innfischerei. Diss. phil. (masch.), Wien 1979.

SPÖTL, Christoph und Hans (1994):
Die Haller Länd, der alte Hafen am Inn. Ein Blick zwei Jahrhunderte zurück, in: Tiroler Heimatblätter 69 (1994), S. 18-22.

STAHLEDER, Herbert (1976):
Mühldorf am Inn (Historischer Atlas von Bayern, Tl. Altbayern, Heft 36), München 1976.

VOGEL, Hubert (1971):
Geschichte von Bad Reichenhall. Oberbayerisches Archiv 94 (1971).

WANDERWITZ, Heinrich (1984):
Studien zum mittelalterlichen Salzwesen in Bayern (Schriftenreihe zur bayerischen Landesgeschichte 73), München 1984.

WIESFLECKER, Hermann (1977):
Kaiser Maximilian I. Das Reich, Österreich und Europa an der Wende zur Neuzeit, Bd. III, Wien 1977, S. 192-198.

ZÖSMAIR, Josef (1922):
Über die Innschiffahrt in Tirol vor 300 Jahren, in: Innsbrucker Nachrichten Jg. 69 (1922), Nr. 60-62.

Anschrift des Verfassers

Univ.- Prof. Dr. Heinz Dopsch
Universität Salzburg
Inst. f. Geschichte
Hellbrunnerstr. 34
A-5020 Salzburg

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Die Veranstaltung und vorliegende Broschüre wurden mit Mitteln der Europäischen Union gefördert.

Zum Titelbild: Der noch gänzlich unregulierte Inn im Bereich Aigen (Niederbayern) und Kirchdorf/Katzenberg (Oberösterreich). Siehe Beitrag: Josef H. REICHHOLF

Laufener Seminarbeiträge 5/99
Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)
ISSN 0175-0852
ISBN 3-931175-52-9

Die Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege ist eine dem Geschäftsbereich des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen angehörende Einrichtung.

Schriftleitung und Redaktion: Dr. Notker Mallach (ANL) in Zusammenarbeit mit Dr. Günther Witzany (A-5511 Bürmoos)
Für die Einzelbeiträge zeichnen die jeweiligen Referenten verantwortlich.

Die Herstellung von Vervielfältigungen – auch auszugsweise – aus den Veröffentlichungen der Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege sowie deren Benutzung zur Herstellung anderer Veröffentlichungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung.

Satz und Lithos: Fa. Hans Bleicher, 83410 Laufen
Redaktionelle Betreuung beim Druck: Dr. Notker Mallach (ANL)
Druck und Bindung: Fa. Kurt Grauer, 83410 Laufen; Druck auf Recyclingpapier (100% Altpapier)

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge (LSB)

Jahr/Year: 1999

Band/Volume: 5_1999

Autor(en)/Author(s): Dopsch Heinz

Artikel/Article: Inn-Salzach Ein Flußsystem macht Geschichte 41-56