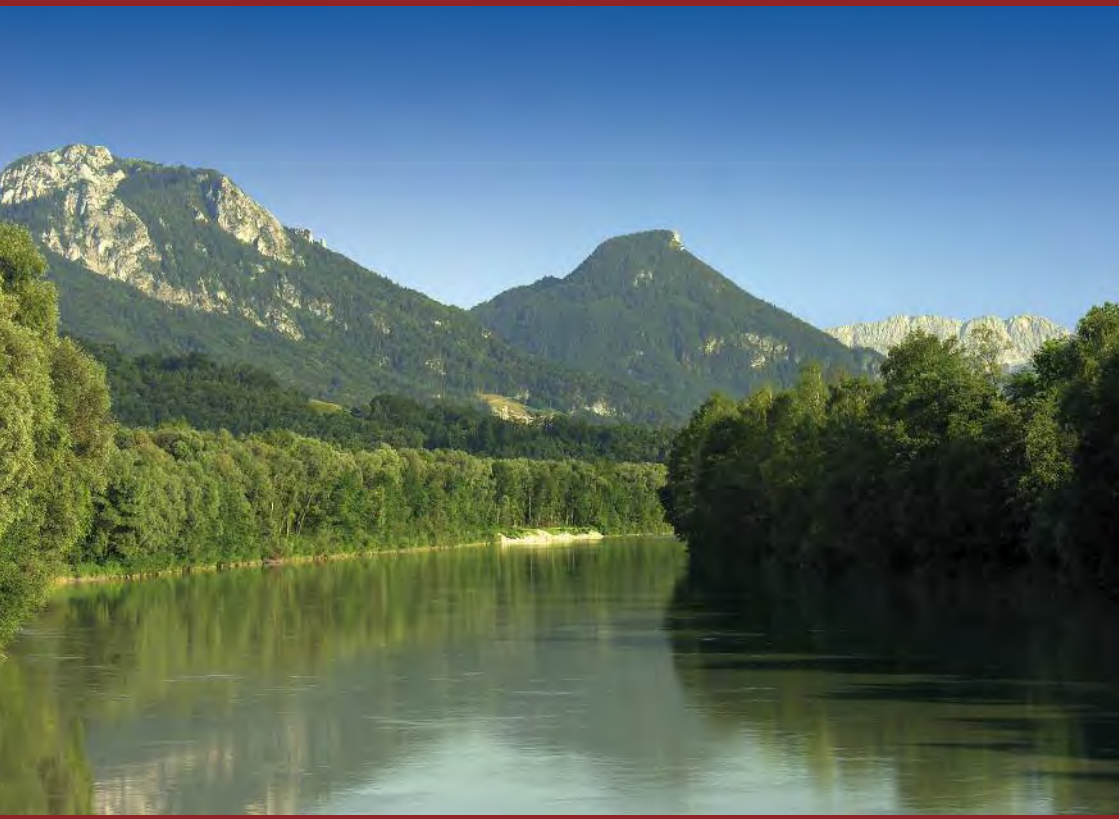
Streifzüge
GESCHICHTE

SCHIFFLEUTWANDERWEG NEUBEUERN



NEUBEUERN

Eine Schopperstatt in Altenmarkt
(Friedrich Wilhelm Doppelmayr, 1810)

INHALT SCHIFFLEUTWANDERWEG

Seite 4	Herzlich willkommen
Seite 5	Lebensader Inn
Seite 6	Neubeuern und die Innschifffahrt
Seite 7	Warentransporte
Seite 8	Der Schiffszug
Seite 10	Streckenführung
Seite 12	Station 1 – Marktplatz / Innschifffahrtsmuseum
Seite 14	Station 2 – Pfarrkirche „Mariä Unbefleckte Empfängnis"
Seite 16	Station 3 – Aussichtspunkt Haschlberg
Seite 18	Station 4 – Plättenstadel / Alter Markt
Seite 20	Station 5 – Schopperstatt / Gedenkstein
Seite 22	Station 6 – Überfuhr / Brücke
Seite 24	Station 7 – Ländhüter-Anwesen
Seite 26	Station 8 – Wolfsschlucht
Seite 28	Station 9 – Steinbruch im Eckbichl „Geiger Hölzl"
Seite 30	Station 10 – Kirche Altenbeuern / Friedhof
Seite 32	Station 11 – Mühlsteinbruch Hinterhör
Seite 34	Die Vielfalt Neubeuerns / Impressum

Titelbild: Der Inn bei Neubeuern mit Heuberg, Kranzhorn und Wilder Kaiser im Hintergrund

Herzlich willkommen

Die Schifffahrt brachte jahrhundertelang den Ortschaften am Inn – wie Nußdorf, Neubeuern, Rosenheim und Wasserburg – wirtschaftliche und kulturelle Blüte. Noch heute sind in diesen Orten viele Spuren der Innschifffahrt zu finden. Der Schiffleut-Bruderschaft-Verein Neubeuern e.V. pflegt die Tradition der Schiffleut bis in die heutige Zeit fort.

Als 1. Vorsitzender des Schiffleut-Bruderschaft-Verein Neubeuern e.V. lade ich Sie herzlich ein, auf dem Schiffleutwanderweg die Geschichte der Innschifffahrt sowie Leben und Alltag der Neubeurer Schiffleut kennen zu lernen.

Dieser Rundweg führt Sie durch den historischen Ortskern Neubeuerns, an das Ufer des Inns, durch frühere Steinbrüche und reizvolle, abwechslungsreiche Natur. Freuen Sie sich auf lebendige Innschifffahrtsgeschichte und entdecken Sie die Spuren einer vergangenen Epoche!

Ihr

Michael Konrad

Enkel des letzten Schiffbaumeisters am Inn Michael Schmidl

Vorstandschaft des Schiffleut-Bruderschaft-Verein Neubeuern e.V.: (von links) Michael Konrad (1. Vorsitzender), Sebastian Paul (2. Vorsitzender), Georg Spatzier (Schriftführer), Georg Wachinger (Kassier)

Lebensader Inn

Neubeuern liegt an der Pforte des Inntals und erlebte in der Epoche der Innschifffahrt eine Blütezeit. Die günstige geografische Lage am Ufer des damals wilden, reißenden Inns ermöglichte Neubeuern die Teilhabe am internationalen Handel. Der mittlerweile begradigte Inn ist mit 517 km einer der längsten und mächtigsten Alpenflüsse. Er entspringt beim Malojapass im Schweizer Engadin und mündet in Passau in die Donau. Bis ins 19. Jhdt. war er die wichtigste Verkehrsverbindung zwischen Süd und Nord, zwischen den Gebieten des Mittelmeers und des Donauraums. Transportiert wurde alles, was Gewinn versprach: Waren aus dem Vorderen Orient, aus Afrika, Italien und dem östlichen Mittelmeer, aus Tirol und der heimischen Umgebung flussabwärts. Im Gegenzug aufwärts, Waren aus dem Balkan, Österreich, Ungarn, Böhmen und Niederbayern. Mit den Waren gelangten unterschiedliche kulturelle Einflüsse in Umlauf.

Auf den Spuren der Schiffleut

Der Begriff „Schiffleut“ umfasst alle diejenigen, die mit der Schifffahrt zu tun hatten: Den Schiffmeister, Herr über die Transportmittel und Waren sowie Organisator und Finanzier, der über erhebliche Geldmittel und Beziehungen verfügen musste. Den Sößstaller, der ihn auf der Fahrt vertrat, die Schiffknechte, die Schiffreiter, die die Lastkähne flussaufwärts zogen und den Stangenreiter, der den Weg mit einer langen Stange prüfte. Die Schiffleut waren eine eingeschworene Gemeinschaft. Im Lauf der Zeit bildeten sich daraus Bruderschaften auf religiöser Basis. Sie gelten als erste soziale Netze, da sie Invalide und Hinterbliebene unterstützten.

Die Neubeurer Schiffleutbruderschaft wurde 1622 gegründet und erhielt 1719 den päpstlichen Ablass. Heute zählt der Verein über 400 Mitglieder und widmet sich der Geschichte der Innschifffahrt.

Modell eines Schiffszugs (auch „Gegenzug“ oder „Hohenauzug“ genannt) im Innschifffahrtsmuseum Neubeuern

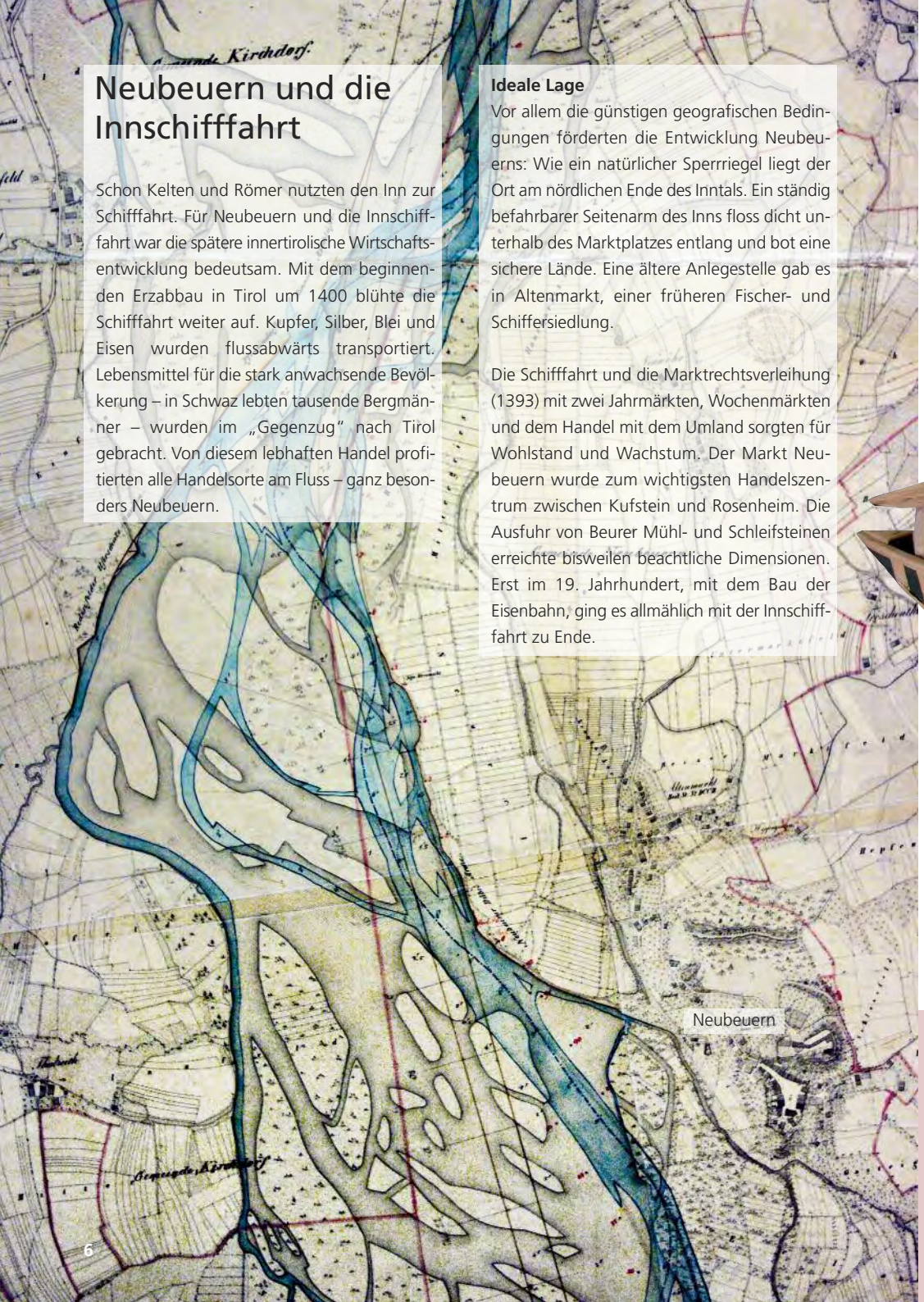
Neubeuern und die Innschifffahrt

Schon Kelten und Römer nutzten den Inn zur Schifffahrt. Für Neubeuern und die Innschifffahrt war die spätere innertirolische Wirtschaftsentwicklung bedeutsam. Mit dem beginnenden Erzabbau in Tirol um 1400 blühte die Schifffahrt weiter auf. Kupfer, Silber, Blei und Eisen wurden flussabwärts transportiert. Lebensmittel für die stark anwachsende Bevölkerung – in Schwaz lebten tausende Bergmänner – wurden im „Gegenzug" nach Tirol gebracht. Von diesem lebhaften Handel profitierten alle Handelsorte am Fluss – ganz besonders Neubeuern.

Ideale Lage

Vor allem die günstigen geografischen Bedingungen förderten die Entwicklung Neubeuerns: Wie ein natürlicher Sperrriegel liegt der Ort am nördlichen Ende des Inntals. Ein ständig befahrbarer Seitenarm des Inns floss dicht unterhalb des Marktplatzes entlang und bot eine sichere Lände. Eine ältere Anlegestelle gab es in Altenmarkt, einer früheren Fischer- und Schiffersiedlung.

Die Schifffahrt und die Marktrechtsverleihung (1393) mit zwei Jahrmärkten, Wochenmärkten und dem Handel mit dem Umland sorgten für Wohlstand und Wachstum. Der Markt Neubeuern wurde zum wichtigsten Handelszentrum zwischen Kufstein und Rosenheim. Die Ausfuhr von Beurer Mühl- und Schleifsteinen erreichte bisweilen beachtliche Dimensionen. Erst im 19. Jahrhundert, mit dem Bau der Eisenbahn, ging es allmählich mit der Innschifffahrt zu Ende.



Warentransporte

Modell einer Rosenheimer Salzplätte (Fred Hehenleitner)

„Verführt" wurden Salz, Wetz-, Schleif- und Mühlsteine, Flachs, Honig, Tuche, Netze, Felle, Getreide, Welsch- und Osterweine (1702 gingen von Hall aus etwa 100 000 Liter Südtiroler Wein flussabwärts), Schlachtvieh, Leder, Kolonialwaren, Südfrüchte, Gewürze, Öle, edle Stoffe, Schmuck, Glas…

Die Schiffe, flache Plätten, trugen durchschnittlich 100 Tonnen und fuhren flussabwärts einzeln. Flussaufwärts zogen Pferde mehrere Plätten im Seilverbund (s. nächste Seite).

Übrigens: **Handelsrechte** – Wichtig für einen Handelsplatz waren die verschiedenen Rechte, die ihm zugesprochen waren, wie z. B.:

- Marktrecht: Das allgemeine Recht, im eigenen und weiteren Gebieten Handel treiben zu dürfen.
- Niederlagerecht für Salz, hier Haller Salz
- Stapelrecht für Getreide
- Getreide-Anschütt: Das angelandete Getreide, das noch nicht fest verkauft war, musste ausgeladen und zum Kauf angeboten werden. Das dauerte oft einige Tage und brachte den Wirten, Händlern und Handwerkern im Ort gute Umsätze.

Der Schiffszug

Bei der „Gegenfuhr“ zogen Pferde die Schiffe stromaufwärts. Schiffe und Pferde wurden mit Seilen verbunden. Insgesamt erreichte ein Schiffszug eine Länge von 400 bis 500 Meter.

Die Transportschiffe
Das erste und größte Transportschiff im Zug nannte man „Hohenau“. Es war an die 30 Meter lang, 6 bis 7 Meter breit und hatte eine Wandhöhe von rund 1,20 Meter. Seine Ladefähigkeit lag bei 80 bis 120 Tonnen. Auf der Hohenau waltete der Sößstaller, der Stellvertreter des Schiffmeisters, seines Amtes. Er verantwortete den gesamten Schiffszug.

An der Hohenau hingen der „Seilmutzen“ sowie zwei weitere Transportschiffe, der „Nebenbeier“ und der „Schwemmer“.

Der Nebenbeier war etwas kleiner als die Hohenau und so an ihr vertäut, dass er, zur Strommitte hin versetzt, mit dem Gransel (Bug) auf Höhe des Hohenauruders schwamm. Er hatte eine Tragfähigkeit von 50 bis 70 Tonnen. Auf dem Nebenbeier residierte der Schiffschreiber, der auch die Kasse führte.

Bis zu 2 Seillängen hinter der Hohenau lief der Schwemmer, das zweitgrößte Schiff im Zug. Er fasste 60 bis 80 Tonnen. Gelegentlich folgte, ähnlich wie bei der Hohenau, dem Schwemmer ein viertes Transportschiff, der „Schwemmer-Nebenbeier“, mit einer Ladekapazität von rund 65 Tonnen.

Als Hilfsschiff hing an der Hohenau ein „Seilmutzen“. Die anderen Transportschiffe hatten je eine „Waidzille“, die als Ausfahrzille diente.

Der Rosszug
Den Schiffen voraus ging der Rosszug, der Motor des ganzen Unternehmens.

Die Hohenau hing als einziges Schiff direkt an dem bis zu 300 Meter langen und armdicken Zugseil, dem so genannten „Buesen“. Der Buesen ging über die „Furkelzillen“, in die eine mächtige, mit Eisen beschlagene Eichenholzgabel (die „Furkel“) eingesetzt war, an Land. Die Furkelzillen wurden bei Bedarf auch als „Rossplätten“ verwendet. Musste das Ufer gewechselt oder ein Seitenarm, den die Pferde nicht durchwaten konnten, überquert werden, wurden die Rosse auf diesen Schiffen überführt.

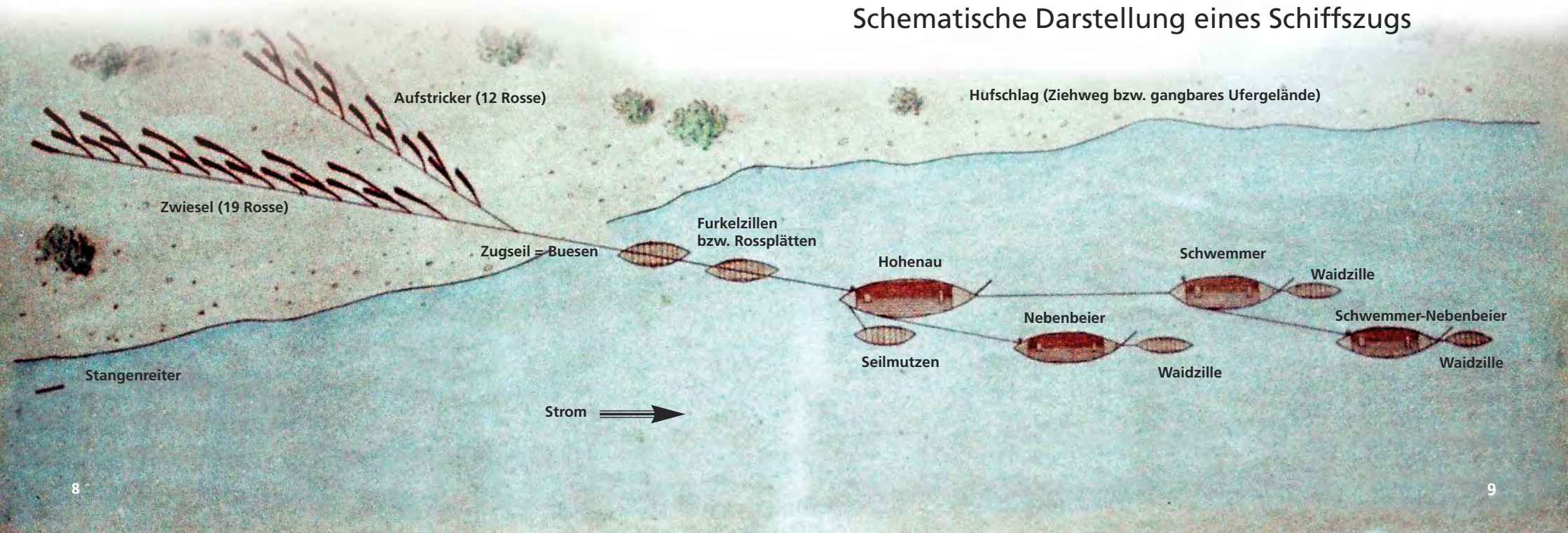
Vom Buesen gingen zwei Pferdeseile ab, der „Aufstricker“ und der „Zwiesel“.

Die Pferde des Aufstrickers mussten den Buesen bis zur ersten Furkelzille stets über dem Wasser halten und nötigenfalls den ganzen Schiffszug mitziehen.

Der Zwiesel war das stärkste, mit weiteren Seilen und Ketten umwundene Seil oder eine starke Kette. An Zwiesel und Aufstricker waren die „Beilseile“ eingebunden, die vorne ein Stück Holz, das so genannte „Beil“, trugen. Daran wurden die Rosse angeschlagen.

Für einen solchen Schiffszug benötigte der Schiffmeister bis zu 60 Männer: Sößstaller, Stangenreiter, Seiltrager, Koch, Schiffschreiber, Schiffknechte, Schiffreiter und viele andere.

Schematische Darstellung eines Schiffszugs



Streckenführung

Der Schiffleutwanderweg kann in einer ca. 5- bis 6-stündigen Tour komplett oder in kürzeren Teiletappen zurückgelegt werden. Empfehlenswert, insbesondere für Familien, ist die Wanderung in 2 Etappen à ca. 3 Stunden. Unterwegs finden Sie zahlreiche Spuren der Innschifffahrtsgeschichte. Planen Sie auf jeden Fall etwas Zeit für Pausen in den Neubeurer Wirtshäusern, Biergärten und Cafés ( ) oder an herrlichen Rastplätzen ein.

Die Strecke kann mit Ausnahme von Wolfsschlucht und Haschlberg auch mit dem Fahrrad bzw. mit dem Rollstuhl befahren werden.

● ● ● ● ● ● **Etappe 1**

● ● ● ● ● ● **Etappe 2**

Stationstafel

Marktplatz / Innschifffahrtsmuseum

Der historische Neubeurer Marktplatz ist der ideale Auftakt für einen Ausflug in die Vergangenheit. Es empfängt Sie die reizvolle Kulisse mit ihren bunten, mit Lüftlmalerei und kunstvollen Schildern verzierten Häusern. Überall sind die Spuren der Innschifffahrtsgeschichte zu entdecken.

Hohe Schifffahrts-Kunst

Das Wandgemälde am Wirtshaus „Stangenreiter" zeigt den aufwändigen und mühevollen „Gegenzug" flussaufwärts.

Bis zu 35 Pferde zogen einen Schiffszug aus mehreren, mit Seilen verbundenen Schiffen gegen die Strömung (s. Seite 8). Voran ritt der Stangenreiter und prüfte mit seiner langen Stange den Ziehweg. Schiffknechte, Schiffreiter und Stangenreiter waren dabei extrem gefordert. Hindernisse, Kiesbänke, gefährliche Strömungen und steile Uferböschungen mit Felsen und Sträuchern bildeten eine ständige Gefahr. Entsprechend lang dauerte die Reise – eine Fahrt von Wien zurück nach Neubeuern bis zu 10 Wochen.

Älteste Aufnahme des Marktes 1878

Die Häuser und ihre Bewohner

Die größeren Häuser des Markts gehörten entweder der Schlossherrschaft, Getreidehändlern, Wirten oder Schiffmeistern. Die kleineren Anwesen beherbergten Handwerker, die meist der Schifffahrt zuarbeiteten: Schmiede, Seiler, Gerber, Sattler, Wagner etc.. Auch einige kleine Landwirtschaften wurden im Markt betrieben. Die Schiffbauer (s. Station 5) blieben dagegen am Inn.

Übrigens: Einen Besuch des **Innschifffahrtsmuseums** am Marktplatz 4 sollten Sie unbedingt einplanen. Das Museum zeigt Exponate zur Innschifffahrt, wie z. B. Karten des Innlaufes, Votivbilder, Modelle einer Schopperstatt und der ersten Innbrücke, Arbeitsgeräte, Alltagsgegenstände, und vieles mehr. Herzstück des Museums bildet ein im Maßstab 1:20 originalgetreu nachgebautes, liebevoll und detailreich gestaltetes Modell eines Schiffszugs, das die Strapazen der Gegenfuhr veranschaulicht. Außerdem zeigt das Museum Fossilien aus dem Helvetikum, Funde aus der Römerzeit und einige mittelalterliche Relikte. **Öffnungszeiten**: Das Museum ist während der Öffnungszeiten der Gästeinformation zu besichtigen. Mehr Termine und Informationen über Führungen finden Sie auf **www.neubeuern.de**

Geschützte Lage

Der Neubeurer Marktplatz liegt auf einer Felsterrasse etwa 30 Meter über dem Inn. Nach dem Bau der Burg, Mitte des 12. Jahrhunderts, bot er Schutz vor Überfällen. Die entstehende Marktmauer bezog auch die Rote Wand (gegenüber des Innschifffahrtsmuseums) mit ein, die den Marktplatz in westlicher Richtung begrenzt. Einige Mauerreste sind links und rechts der Haschlstiege hinter der Kirche noch sichtbar.

Die Terrassenlage schützte vor Hochwasser. Daher siedelten sich auch Bewohner Altenmarkts, dem Ortsteil direkt am Inn, mehr und mehr hier oben an.

Fresko eines Schiffszugs am Wirtshaus „Stangenreiter"

➤ **Gehen Sie in die Pfarrkirche am unteren Marktplatz.**

Pfarrkirche „Mariä Unbefleckte Empfängnis“

Am unteren Marktplatz, hinter dem Floriansbrunnen und den Linden, liegt die katholische Pfarrkirche „Mariä Unbefleckte Empfängnis“. Auch hier ist die Bedeutung der Innschifffahrt für Neubeuern sichtbar: Reiche Schiffmeister haben für die Kirchenausstattung gestiftet.

Heilige Schutzpatrone

Der linke Seitenaltar ist Johannes dem Täufer, einem Schutzpatron der Schiffleut, geweiht und zeigt die an den Inn verlegte Taufe Jesu mit einem Schiffszug und Neubeuern im Hintergrund (s. Foto rechts oben). Zwei weitere Patrone, der Heilige Nikolaus und der Heilige Johannes von Nepomuk, sind figürlich dargestellt.

Der rechte Seitenaltar zeigt den Heiligen Georg, den Drachentöter. Er ist der Patron der Schiffreiter. Auch der Heilige Christophorus, ein wichtiger Patron für alle Reisenden, zeigt sich rechts im Hintergrund. Das Bild darüber stellt den Patron der italienischen Seeleute, Franz von Paola, dar – ein Zeichen für die Weltoffenheit der Bürger

Ausschnitt aus dem Seitenaltar-Motiv

Neubeuerns. Neben den beiden Seitenaltären stehen die Prozessionsstangen der Schiffleutbruderschaft, mit den Schutzheiligen als Besatzung. Das Deckengemälde mit dem Titel „Unser Leben gleichet einer Schifffahrt“ entstand 1924 nach dem Kupferstich auf dem Bruderschaftsbrief von 1720. Den Bruderschaftsbrief erhielt jedes neue Mitglied als Bestätigung seiner „Einverleibung“ in die Schiffleutbruderschaft. Die Überschrift des Bruderschaftsbriefes lautet: „Glückseelige Schifffahrt in Engelland (Himmel)“

Deckengemälde: Im Boot der Überfuhr des Lebens sitzen Bürgerinnen und Bürger Neubeuerns mit dem Heiligen Nikolaus und mit Johannes dem Täufer. Mittendrin steht die Patronin der Kirche, die Mutter Gottes, und breitet ihren schützenden Mantel aus.

In der Kirche erinnern noch einige Stuhlplatzschilder an Hausnamen, die mit dem Schiffbau oder der Schifffahrt in Verbindung standen.

➤ **Zwischen der Kirche und Haschl’s Café erblicken Sie schon die eiserne Stiege zum Aussichtspunkt Haschlberg.**

Aussichtspunkt Haschlberg

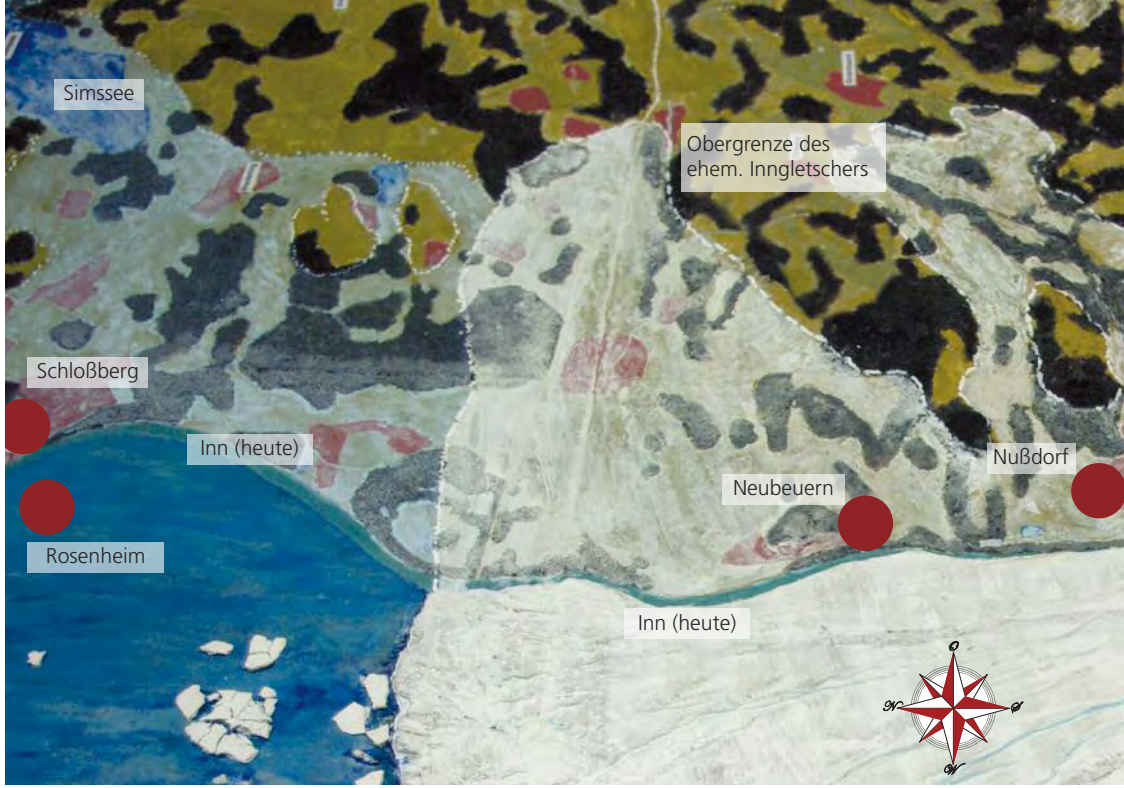
Vom Haschlberg aus genießen Sie einen herrlichen Ausblick auf das bayerische Inntal bis Tirol. Umrahmt wird es von einer prächtigen Bergkulisse: links Dandlberg, Heuberg und Kranzhorn, rechts Riesenkopf mit Rehleitenkopf, Petersberg mit Kirche und Wildbarren, im Hintergrund die bekannten Tiroler Berge Zahmer und Wilder Kaiser.

Ungebändigter, reißender Fluss

In der weiten Talfläche tritt der heute eingedämmte und aufgestaute Inn kaum mehr in Erscheinung. Vor allem im Sommer, wenn der Fluss von sattem Grün verdeckt wird, ist kaum vorstellbar, dass er mit einer Breite von über 2 km das gesamte Tal beherrschte und bis zum Berg von Neubeuern reichte. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts nutzte der Inn die ganze Talebene zur freien Entfaltung. Als ungebändigter, reißender Gebirgsfluss schuf er sich ein weit gefächertes Flussbett mit Inseln, Sand- und Kiesbänken, Auen, Gumpen, Sümpfen und Altwässern. Sein Gefälle auf der 32 km langen Strecke zwischen Kufstein und Rosenheim betrug rund 30 Meter. Er hatte eine durchschnittliche Fließgeschwindigkeit von 5 bis 9 km/h. Da der Inn ein Gebirgsfluss ist, zeigt auch seine Wasserführung einen alpinen Charakter. Kennzeichnend dafür sind die großen Wassermengen und damit die hohen Wasserstände in der Zeit von Mai bis September und die geringen Wassermengen und niederen Wasserstände in den übrigen Monaten. Gründe hierfür sind, dass in mittleren alpinen Lagen eine merkliche Schneeschmelze erst im Mai beginnt, im Hochsommer die Gletscherschmelze eintritt und gleichzeitig der Wolkenstau an den Alpen verstärkte Niederschläge bringt. Der großteils vegetationsarme Hochgebirgsbereich hält wenig Wasser zurück – es fließt rasch ab. Dagegen fallen im Winter die Niederschläge als Schnee und bleiben liegen – wenig Wasser gelangt in den Inn.

Diese Art der Wasserführung hatte natürlich auch Auswirkungen auf die Schifffahrt. So umfasste die schiffbare Zeit nur 160 bis 170 Tage im Jahr. Sie gliederte sich in 2 Perioden: Im Frühjahr und im Herbst, getrennt durch das Hochwasser im Sommer und das Niederwasser im Winter. Mit jedem Hochwasser veränderte der Inn willkürlich seinen Lauf und damit auch die brauchbare Fahrrinne für die Schifffahrt.

➤ **Verlassen Sie den Marktplatz durch das nördliche, obere Tor und gehen nach Altenmarkt hinunter. Am Fuß des Schlossbergs, in der Straßenkurve, sehen Sie rechts ein Natursteinhaus, das Bruckner-Anwesen – hier betrieb bis 1989 Michael Schmidl (s. Station 10) seine Bootsbauwerkstatt. Gehen Sie nun weiter bis zum Plättenstadel.**



Modell der Landschaft um Rosenheim in der Endphase der letzten Eiszeit (Inn-Museum Rosenheim): Der Inngletscher (weiße Fläche) ist im Vorland bereits weitgehend abgeschmolzen, im Nordteil des Rosenheimer Beckens hat sich ein See gebildet.

Übrigens: Das prächtige Inntal ist eine Schöpfung der Eiszeiten. Kranzhorn und Wildbarren zeigen das deutlich: An den beiden Talhängen zeichnen sich ausgerundete Hangschultern ab. Diese hobelten die eiszeitlichen Inngletscher aus. Das Eis lag hier gut 1000 Meter dick. Den V-förmigen unteren Ausschnitt sägten die Wassermassen des schmelzenden Eises ein.

Der Inngletscher, der fast das gesamte Tiroler Inntal ausfüllte und aus den Seitentälern gespeist wurde, schuf mit seinem Durchbruch bei Kufstein nach Norden für später einen sehr günstigen Verbindungsweg von Italien nach Süddeutschland.

Am Ende der letzten Eiszeit, vor etwa 10.000 Jahren, füllte der abschmelzende Gletscher sein früheres Bett mit einem See in der Größe des Bodensees auf. Es entstand der „Rosenheimer See". Langsam fraß er sich durch den Molasseriegel bei Wasserburg und lief aus. Er hinterließ zahlreiche Moore und einige Restseen, z. B. den Simssee, und sein Tal. Wo die ausreichende Talweite vorhanden war, breitete sich der Fluss aus.

Panoramabild vom Schloss Neubeuern (www.schloss-neubeuern.de)

Plättenstadel / Alter Markt

Hier, am Plättenstadel, befand sich früher eine Schopperstätte. Der Stadel beherbergt eine Plätte, die in Kiefersfelden als Personenfähre eingesetzt war, und, im Dachgebälk über der Fähre, einen Mutzen. Beide stammen vom letzten Schiffbauer am Inn, Michael Schmidl (s. Station 10). Wer die Schiffe genauer betrachtet, ahnt, wie viel handwerkliches Geschick ihr Bau erforderte.
Die drei Zementblöcke beim Stadel stammen aus Fässern mit Gips und Romanzement vom oberen bayerischen Inntal. Diese Fässer wurden auf Plätten bis Wien und Budapest verschifft. So steckt in den Gebäuden der Wiener Ringstraße und von Budapest jede Menge Inntaler Zement. Es kam vor, dass bei der Schifffahrt Fässer ins Wasser fielen und der Zement später aushärtete.

Ortsteil Altenmarkt

Wenn Sie die Hauptstraße überqueren und rechts neben der Bäckerei der Sailerbachstraße folgen, entdecken Sie auf der linken Seite eine Häuserreihe mit vier alten Häusern. Diese Häuser in der Sailerbachstraße 56, 54, 52 und 50 waren früher Stadel (so genannte „Kasten"), in denen die Schiffmeister ihre Waren aufbewahrten. Das Haus Nr. 50 hat noch heute den Hausnamen „Kastengutscher". Hinter den Häusern befand sich bis ins 17. Jhdt. hinein der „Alte Markt". Neubeuern hatte nämlich bis dahin zwei Märkte. Der untere, alte Markt verlor allerdings an Bedeutung, nachdem man den oberen Markt über die neue Lände an der Färbergasse leichter erreichen konnte (s. Station 7).
Bevor Sie rechts die Sailerbachbrücke überqueren, sehen Sie links am Anwesen Schopperstraße 3 einen Ring an der Hauswand. Hier wurden vor der Innkorrektion die Schiffe angebunden.

Häuser Sailerbachstraße 56, 54 und 52

Einweihung der neuen Fähre an der Überfuhr in Kiefersfelden am 11. Mai 1952.

Die Fähre wurde von dem Neubeurer Schiffbaumeister Michael Schmidl gebaut und steht heute im Plättenstadel in Altenmarkt.

Kunstvolles Handwerk

Bereits im Winter wurde mit den Vorbereitungen für den Schiffsbau begonnen: Passende Fichtenstämme gefällt und daraus für Schiffsboden und -wände „Ladn" (starke Bretter) zugeschnitten; „Kipfen" (ca. 20 cm starke Stämme mit Wurzeln) ausgegraben, zur Verwendung als Verbindungshölzer; „Mias" (Moos) getrocknet, zum Abdichten der Fugen; Eisen zu Streifen geschnitten und V-förmig zu „Begeln" gebogen; „Zoaspahn" (trapezförmige Holzleisten) geschnitzt; Holznägel hergestellt. Etwa 1000 Nägel wurden für eine 28 Meter-Plätte benötigt! Oft verdienten sich Kinder bei diesen Arbeiten ein kleines Zubrot.
Die Plätte selbst wurde dann in der Schopperstatt im Freien gebaut. Dazu wurden die Ladn zugerichtet und seitlich schräg behauen. Dadurch bildeten sich beim Aneinanderfügen zwischen den einzelnen Ladn an der Außenseite des Schiffs V-förmige Rillen, die nicht wasserdicht waren. Deshalb presste der Schopper Mias mit einem Schlegel gleichmäßig dicht und fest hinein: Er „schoppte" den Spalt zu. Über das Mias wurde der Zoaspah mit den Begeln befestigt. Im Wasser quoll das Mias auf und dichtete die Fuge dauerhaft ab.
Für die Plätten bauten die Schopper auch die Ruder. Dabei mussten die hinteren Ruder zwei Drittel der Plättenlänge erreichen. Bei einer 28 Meter-Plätte also gut 18 Meter.

Fotos rechts oben:

„Kipfen" verbinden die Bretter von Schiffsboden und -wand.

„Begel" werden gebogen.

Schopperstatt / Gedenkstein

Gönnen Sie sich eine Pause auf einer der Bänke und erfahren Sie mehr über ein besonders interessantes Thema der Innschifffahrtsgeschichte: Den Schiffbau.

Schopperstatt = Schiffbauplatz

„Schopper“ hießen die Schiffbauer, die in mühevoller Handarbeit die verschiedenen Schiffe herstellten: Die 12 bis 30 Meter langen „Plätten“, die kleineren „Zillen“ (6 bis 10 Meter) oder gelegentlich auch die noch kleineren „Mutzen“ (4,50 bis 5,50 Meter). Ihre Werkstatt lag im Freien in der Nähe des Flusses und hieß „Schopperstatt“ (Schiffbauplatz). In der Nähe des Gedenksteins für die Opfer der Innschifffahrt befand sich bis Ende der 40er Jahre des 20. Jahrhunderts die Bruckner'sche Schopperstatt: Ein ebener Platz neben einer Werkzeughütte und einer riesigen, schattenspendenden Pappel. Wenn eine Plätte fertig war, wurde sie geschmückt, mit schwerem Reitelzug (Kettenzug) auf den Damm gezogen und unter dem Jubel begeisterter Zuschauer zu Wasser gelassen.

Vor der Bruckner'schen Schopperstatt um 1935: Der Bub in der Mitte ist Michael Schmidl, links daneben steht sein Pflegevater, Schoppermeister Florian Meyl.

Bruckner'sche Schopperstatt um 1946/47

Entlang des Inns gab es viele Schopperstätten. In Neubeuern ist 1487 erstmals eine „schopstat“ erwähnt, zeitweilig gab es hier drei bis vier. Die Neubeurer Plätten erkannte man von weitem am hochgezogenen Bug, dem Gransel. Sie waren stromauf und stromab sehr begehrt und wurden selbst für Hoffahrten der Kurfürsten verwendet.

Steinplätten

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden so genannte Steinplätten (bis zu 27 Meter lang) gebaut, die man zum Transport von Bruchsteinen und Baumaterial für den Uferschutz verwendete.

Gedenkstein für die Opfer der Innschifffahrt

So einträglich das Geschäft der Innschifffahrt, so viele Gefahren barg es. Die Schiffe konnten an Hindernissen im Wasser, wie Baumstöcken und Felsstücken, oder an einem der engen Brückenjoche zerschellen, Seile konnten reißen, der Hufschlag (Ziehweg) unter den Reitern wegbrechen, Ruderbäume oder Seile Schiffleute aushebeln und über Bord schleudern. Die Schifffahrt forderte viele Opfer. Seit 1622 zählt die Bruderschaft ca. 200 tödlich verunglückte Schiffleut. Das letzte große Unglück ereignete sich am 1. Juni 1949. Eine mit elf Personen besetzte Plätte zerschellte an einem Pfeiler der Autobahnbrücke in Pfraundorf. Dabei kamen sechs Menschen ums Leben (s. Votivbild).

➤ **Steigen Sie nun den Weg hinauf zum Inndamm und gehen Sie nach rechts zur Innbrücke.**

Überfuhr / Brücke

Hier begrüßt Sie der „Steinerne Schiffmann mit seinem Kahn“, im Volksmund „Schiffsmo“ genannt. Die Skulptur des Brannenburger Künstlers Robert Spannagel wurde anlässlich des Baus der heutigen Brücke aufgestellt.

Hintergrundfoto: Innbrücke Neubeuern im Winter 1928

Fährdienste

Hier ganz in der Nähe versah seit mindestens 1393 die Beurer Fähre ihren Dienst. Sie war ein wichtiger Übergangspunkt im Inntal für Fußgänger, Boten, Reiter und Samer (Händler oder Transporteure mit beladenen Tragpferden) und brachte dem Ort ansehnliche Maut- bzw. Zolleinnahmen.

Billett für den Brückenzoll der Neubeurer Innbrücke

Zwischen Tirol und Neubeuern gab es drei weitere Fähren: Seit 1270 beim Erler Zollhaus, seit 1455 in der Seilenau bei Nußdorf und seit 1475 bei Windshausen.

Fähren waren wichtige, unentbehrliche Verkehrsmittel, denn der Inn verband nicht nur Nord und Süd, sondern bildete auch ein erhebliches Hindernis zwischen Ost und West. Deshalb wurde er auch häufig Grenzfluss. Nur Kufstein und Rosenheim besaßen bis in die frühe Neuzeit Brücken. Eine weitere Brücke war in Wasserburg, an der Salzstraße von Salzburg und Reichenhall nach München.

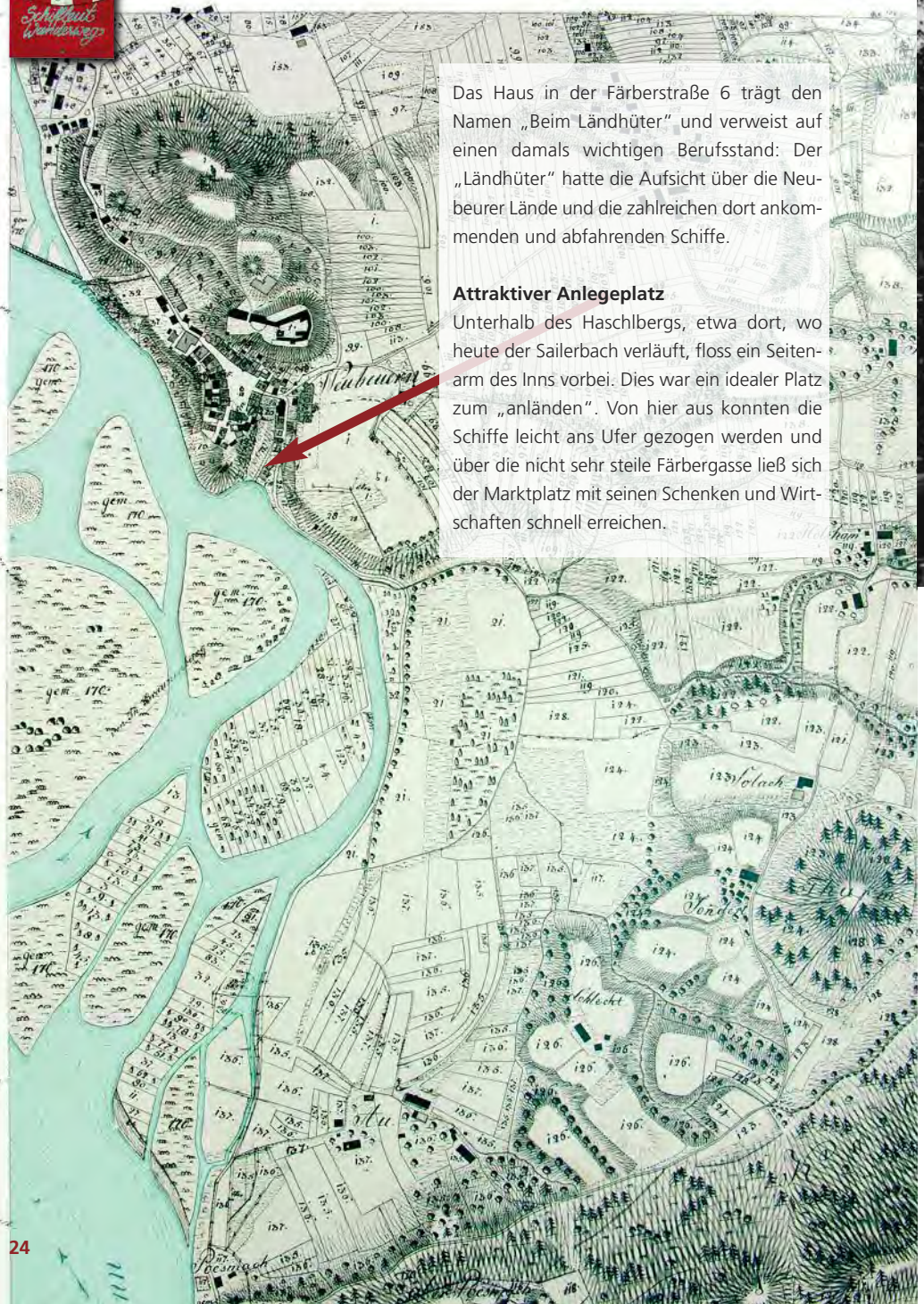
Brückenbau

Seit 1872 gab es in Neubeuern Pläne, eine Brücke zu errichten. 1886 stand der Beschluss fest, aber zuvor waren noch die Zufahrten zu bauen. 1890 konnten die Neubeurer endlich ihre erste Brücke, eine Lärchenholzbrücke mit 199 Meter Länge einweihen. Zum Unterhalt des Baus wurde eine Maut kassiert. Diese Holzkonstruktion wurde erst 1951 durch eine Stahlbetonbrücke ersetzt. Die heutige Brücke steht seit 2000 und wurde 2001 dem Verkehr übergeben.

➤ **Von der Innbrücke nun wieder zurück, vorbei an Station 5, dem Damm folgend. (siehe Streckenplan)**

Seilführung der Neubeurer Fähre (Innschifffahrtsmuseum Neubeuern)

Ländhüter-Anwesen



Das Haus in der Färberstraße 6 trägt den Namen „Beim Ländhüter“ und verweist auf einen damals wichtigen Berufsstand: Der „Ländhüter“ hatte die Aufsicht über die Neubeurer Lände und die zahlreichen dort ankommenden und abfahrenden Schiffe.

Attraktiver Anlegeplatz

Unterhalb des Haschlbergs, etwa dort, wo heute der Sailerbach verläuft, floss ein Seitenarm des Inns vorbei. Dies war ein idealer Platz zum „anländen“. Von hier aus konnten die Schiffe leicht ans Ufer gezogen werden und über die nicht sehr steile Färbergasse ließ sich der Marktplatz mit seinen Schenken und Wirtschaften schnell erreichen.

Färbergasse mit „Ländhüter-Anwesen“ um 1910

Liegezeiten

Die angelandeten Schiffe blieben über Nacht oder auch mehrere Tage. Gründe für eine längere Liegezeit gab es genug: Da Neubeuern das Anschüttrecht hatte, musste die nicht für einen festen Käufer bestimmte Ware hier zum Kauf angeboten werden. Das konnte einige Zeit in Anspruch nehmen.

Außerdem waren die Flussverhältnisse unterhalb, bis Rosenheim, bei niedrigem Wasserstand häufig schwierig. Nach der Regulierung bis Nußdorf, brachte der Strom vermehrt Geschiebe mit und lagerte es hinter dem Neubeurer Riegel ab. Es bot sich kaum mehr eine brauchbare Rinne für die großen Plätten. Deshalb musste häufig „geschiftet“ werden, d. h. ein Teil der Fracht wurde auf kleinere Schiffe umgeladen (geleichtert), um den Tiefgang der Schiffe zu verringern. Auf diese Weise war die Fahrt bis Rosenheim möglich, wo das große Schiff wieder voll beladen werden konnte. Die Mannschaft der Hilfsplätte beförderte diese anschließend im Mannschaftszug, oft bis zum Bauch im kalten Wasser, wieder die zehn bis zwölf Kilometer lange Strecke zurück. Dann begann die nächste „Schiftung“.

Die Wartezeiten nutzten die Schiffsbesatzungen gerne zu ausgiebigen Wirtshausbesuchen. Auch Nebel oder Niedrigwasser boten einen willkommenen Anlass zu verlängerten Aufenthalten. Zehn bis fünfzehn Schenken und Wirtschaften standen Einheimischen wie Gästen zur Verfügung. Man kann sich das Treiben lebhaft vorstellen…

➤ **Von hier erreichen Sie schnell den Parkplatz P1, und wenn Sie Zeit und Lust haben, starten Sie zur zweiten Etappe.**

Wolfsschlucht

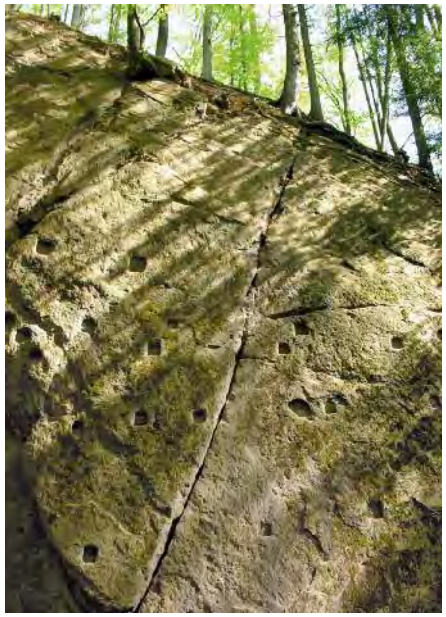
Die Wolfsschlucht, auf der Nordseite des Neubeurer Schlossbergs, entstand durch das Abtragen des Gesteins seit 1489, als vermutlich erster Steinbruch am Ort. Die imposante Schlucht ist ca. 250 Meter lang, 10-20 Meter breit und 25-30 Meter tief. Das abgebaute Material schätzt man auf 12.000 bis 15.000 m³! An der Nordwand können Sie die Löcher für die Abbaugerüste noch deutlich erkennen.

Mit einem gewaltigen Arbeitsaufwand und einfachsten Mitteln, mit Hammer und Meißel, wurden die Steine geschlagen. Stellenweise wurde auch im Untertagebau gearbeitet. Der Abtransport erfolgte mit speziellen Deichselwägen hinunter zur Lände nach Altenmarkt, wo die Steine auf Plätten verladen und über Passau und Wien bis nach Budapest oder noch weiter donauabwärts auf eine lange beschwerliche Reise geschickt wurden.

Steinreich

Die Gesteinsschichten im Bereich der Wolfsschlucht stehen senkrecht. Sie sind zwischen 40 und 50 Millionen Jahre alt. Neben dem feinkörnigen Grünsandstein, der als Schleif- und Wetzstein Verwendung fand, wurden hier hauptsächlich Eisenoxid führende, feldspathaltige Sandsteine abgebaut, die für die frühen Steinbauten zum Einsatz kamen. Sie wurden dann „Haberkörndlstein“ genannt, wenn sie Versteinerungen, die im Querschnitt Getreidekörnern ähneln, enthalten.

An der Nordwand hat sich ein Steinhauer Johannes Auer verewigt.



Gerüstlöcher an der Nordwand.

➤ **Wieder zurück biegen Sie an der Laterne nach links ab und gehen nach ca. 15 Metern, vor der großen Buche, rechts den Weg hinunter. Den weiteren Wegverlauf entnehmen Sie bitte dem Streckenplan.**

Steinbruch im Eckbichl „Geiger Hölzl"

Auch im bewaldeten Hügel Eckbichl (Geiger Hölzl) war früher ein Steinbruch. Er wurde seit etwa 1847 betrieben und lieferte Bausteine für die Innkorrektion und den Hausbau. Auf der Südseite des Eckbichls sind noch mehrere Abbauspuren von großen Mühlsteinen sichtbar.

Findling am Eckbichl

Der Steinbruch ist auch aus gletscherkundlicher Sicht interessant. Reste des von Gletschern abgeschliffenen Felsrückens sind erhalten und ein gerundeter Gneisfindling aus der Eiszeit wurde aller Wahrscheinlichkeit nach vom Inngletscher auf diesem Steinbruch abgelegt.

Beurer Steinbrüche

Rund um Neubeuern finden sich noch einige weitere frühere Mühl-, Schleif-, Wetz- und Bausteinbrüche, z. B. das „Bürgl", das heute eine wunderschöne Naturkulisse für eine Freilufthühne bietet, oder der Haschlberg (s. Station 3), dessen Steine in München in der Mariahilf-Kirche und im Sockel des heutigen Staatsarchives verbaut sind. Auch der Aufbau der König-Otto-Kapelle in Kiefersfelden ist aus Neubeurer Sandstein.

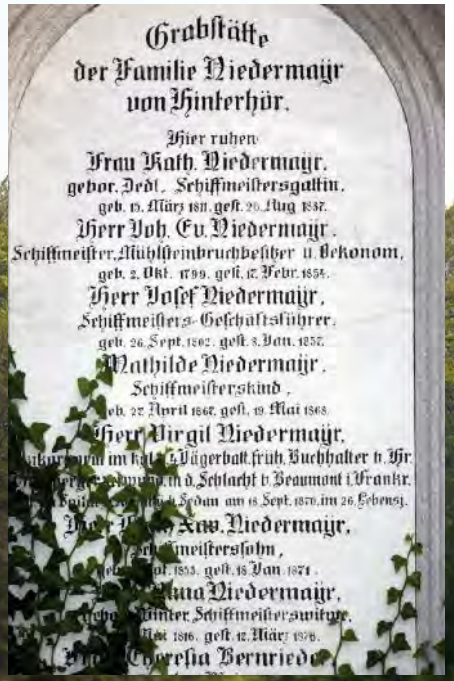
Versteinerungen

Am Eckbichl gibt es eine Gesteinsschicht, in der im Laufe der Zeit viele Versteinerungen gefunden wurden. Diese Schicht stellt, wie alle anderen Schichten im Raum Neubeuern, einen versteinerten Meeresboden dar. Die Versteinerungen von Seeigeln sind neben den Zähnen von Haifischen wohl die bemerkenswertesten Zeugen für Leben in einem Meer. Daneben wurden aber auch Reste von Muscheln, Schnecken, Schwämmen und vielen anderen Tierarten gefunden. Alle diese Versteinerungen deuten darauf hin, dass es ein sehr warmes Meer war, in dem sich die Schichten bildeten.

➤ **Durchqueren Sie den Steinbruch, steigen Sie die Treppe empor und folgen Sie dem Weg bis zur Hauptstraße.**
Diese überqueren Sie und gehen rechts zur Kirche Altenbeuern.

Kirche Altenbeuern / Friedhof

Altenbeuern, der von der Landwirtschaft geprägte Ort, wird 788 erstmals als „ad burones" (bei den Bauern) urkundlich erwähnt. Davon leitet sich der Name „Beuern" ab. Weithin sichtbar ist die stattliche spätgotische Kirche, erbaut Ende des 15. Jahrhunderts. In der Kirche, gleich nach der Empore links, über dem früheren einzigen Eingang, sehen Sie das farbige Epitaph für den Neubeurer Schiffmeister und Gastwirt Leonhard Mair. Die Erben des Leonhard Mair ließen es 1599 errichten. Er ist dargestellt mit seinen zwei Frauen und 18 Kindern. Die vornehme Kleidung zeugt von seinem Reichtum und seiner hohen sozialen Stellung. In einem vierteiligen Bild in der Mitte des Epitaphs wird der Bau der Arche Noah gezeigt. Betrachten Sie auch die dargestellten Werkzeuge für den Schiffbau.



Die Macht der Schiffmeister

Der Reichtum der Schiffmeister war hart erarbeitet. Sie trugen ein hohes wirtschaftliches Risiko. Für die Schiffe und das Seilwerk eines durchschnittlichen Schiffszuges zahlte ein Schiffmeister 1690 rund 850 Gulden (fl). Für dieses Geld hätte er 166 t Roggen bekommen, ein Maurer hätte dafür 6 Jahre und 5 Monate gearbeitet. Hinzu kamen die Personalkosten.

Auch die Verpflegung schlug zu Buche: 40 Mann verbrauchten pro Tag durchschnittlich 266 l Dünnbier, 67 kg Fleisch und 60 Pfund Brot. Von den 25 bis 35 Pferden fraß jedes täglich ca. 37 l Hafer. Darüber hinaus gab es zahlreiche Maut- und Zollstellen und gelegentlich waren auch Schmiergelder sehr hilfreich. Sein Frachtgut kaufte und verkaufte der Schiffmeister meist selbst, das versprach den meisten Gewinn.

Schiffmeister verliehen oft Tausende von Gulden an Adelige, Klöster und Wirte zu einem Zins von 5 %. Kein Wunder, dass sie angesehene und einflussreiche Bürger waren.

Wenn Sie die Kirche durch das Hauptportal verlassen, sehen Sie links die Grabstätte der Schiffmeister- und Mühlsteinbruchbesitzerfamilie Niedermayr.

Michael Schmidl

Auf dem Friedhof, gegenüber der Kirchentür, treffen Sie auf einige Gräber von Schiffmeister- und Schiffbaumeisterfamilien, darunter das des letzten Neubeurer Schopper- und Schiffbaumeisters Michael Schmidl. Sie finden es nahe der Treppe, die zur Dorfwirtschaft hinunterführt. Michael Schmidl wurde 1922 geboren und lernte das Schopperhandwerk von seinem Pflegevater, dem Schoppermeister Florian Meyl. Seine Leidenschaft für den Plättenbau hatte er schon als kleiner Junge entdeckt. Nach dem Zweiten Weltkrieg errichtete er beim Bruckner-Anwesen eine neue Werkstatt, in der er Mutzen, Zillen und Plätten bis zu einer Länge von 16 Meter herstellte.

Michael Schmidl war lange Jahre Erster Bürgermeister in Neubeuern, wurde zum Ehrenbürger ernannt und hat die Arbeit des Schiffleut-Bruderschaft-Vereins als 1. Vorstand von 1973 bis zu seinem Tod im Jahr 1989 maßgeblich geprägt. Als er starb, hinterließ er eine fundierte Beschreibung des Plättenbaus.

➤ **Am Ostausgang des Friedhofs weist Ihnen ein Schild den Weg zur 11. Station, dem Mühlsteinbruch Hinterhör. Es geht ca. 10 Minuten leicht bergauf. Wenn sich die Straße gabelt, wenden Sie sich nach links und Sie stehen bereits vor dem Mühlstein, der den Pfad hinunter zum Steinbruch anzeigt.**

Mühlsteinbruch Hinterhör

Eindrucksvoll wölbt sich der Mühlsteinbruch Hinterhör mit seinem faszinierenden Relief. Von 1572 bis 1860 wurden hier Mühlsteine gewonnen. Die Abbauspuren in dem mächtigen Felsen sind deutlich zu erkennen und lassen erahnen, wie hier in mühevoller Handarbeit die begehrten Beurer Mühlsteine herausgearbeitet wurden. Sie wurden über den Inn verschifft und kamen in einem weiten Umkreis als Unter- bzw. Bodensteine in den Mühlen zum Einsatz. Vor allem Altenbeurer Kleinbauern und Häusler arbeiteten in dem einträglichen Geschäft.

Raffinierte Technik

Eine spezielle Technik erleichterte die Abbauarbeit: Zunächst schlug der Steinhacker mit Spitzeisen und Meißel den Umfang des Steines rinnenförmig aus dem Felsen – das dauerte etwa 10 bis 14 Tage. Anschließend trieb er auf einer Seite trockene Buchenkeile in diese Rinne, übergoss sie laufend mit Wasser, bis die aufquellenden Keile den Stein heraussprengten. Als es Schwarzpulver gab, wurde hinter den Stein ein Bohrloch hineingemeißelt, mit Schwarzpulver geladen und damit der Mühlstein weggesprengt. Vor dem Abtransport wurden die Steine behauen und mit dem Achsloch versehen, dann ging es zum Depot nach Altenmarkt und nach Bedarf mit der Innplätte über Inn und Donau bis ans Schwarze Meer.

Sandsteine aus dem Helvetikum

Bei der Auffaltung der Alpen wurde das vor ca. 50 Millionen Jahren abgelagerte Gestein übereinander geschoben. Es gehört zu einer Helvetikum-Zone, die in Oberbayern nur in einem sehr schmalen Streifen am Alpennordrand vorkommt. Der Mühlsandstein ist ein grauer Sandstein aus gut gerundeten Quarz- und Feldspatkörnern, die mit kalkigem Bindemittel verkittet sind. Im frischen Zustand erwies sich der Stein als sehr zäh und hart und war daher als Mühlstein sehr begehrt.

Ausgezeichnet

Der Hinterhörer Mühlsteinbruch wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz als eines der 100 schönsten Geotope Bayerns ausgezeichnet.

➤ **Gehen Sie vom Mühlsteinbruch zurück zum Friedhof. Hier biegen Sie nach links ab und passieren linkerhand eine große Pferdekoppel. Rechts, nach dem markanten, gelben „Eichendorff-Haus", folgen Sie dem Feldweg in Richtung Neubeuern.**
Wenn Sie auf die Hauptstraße kommen, sehen Sie gegenüber die Hupfauf-Kapelle. Die Hupfaufs waren wohl das bedeutendste Schiffmeistergeschlecht in Neubeuern und errichteten diese offene Feldkapelle um 1745.
Gehen Sie nun weiter zum Parkplatz.

Die Vielfalt Neubeuerns

Die idyllische Lage am Inn, der malerische Marktplatz, der Schiffleutwanderweg, das Schloss, die wildromantischen Geotope „Mühlsteinbruch“ und „Wolfsschlucht“ sowie das gepflegte Freibad mit Blick ins Inntal sind nur einige der beliebten Anziehungspunkte. Einen Besuch wert sind auch das Innschifffahrtsmuseum und die Galerie am Marktplatz sowie die Warenmärkte, Bauernmärkte und der jährliche Trödlermarkt.

Auf dem Jahresprogramm stehen hochkarätige Kammermusik im Rahmen der Konzerte Schloss Neubeuern, Theateraufführungen, Kunstausstellungen, die Marktbeleuchtung als romantisches Sommerfest mit tausenden Kerzen und das traditionelle Waldfest der Trachtler in Altenbeuern. Für Naturliebhaber bietet Neubeuern neben dem Schiffleutwanderweg noch weitere Themen- und Naturwanderungen sowie einige Nordic-Walking-Strecken. Wir wünschen Ihnen angenehmen Aufenthalt.

Unsere Gästeinformation steht Ihnen bei der Planung Ihres Aufenthalts gerne zur Verfügung. Das aktuelle Kulturdorf-Programm können Sie anfordern unter Tel. 08035 2165. Alle Veranstaltungen und Informationen finden Sie auch unter **www.neubeuern.de**.

Für Ihren Besuch in Neubeuern empfehlen sich die Neubeurer Wirte & Gastgeber

AM MARKTPLATZ

Hotel Hofwirt / Trattoria Pizzeria
Italienische Küche in gemütlicher Gaststube und schönem Biergarten
Mo – Di 11 –14.30 + 17 – 23 Uhr,
Do – So 11 – 14.30 + 16 – 23 Uhr
Mi Ruhetag
Marktplatz 5, Tel. 08035 2340

Valuga im Glaserwirt
Restaurant & Bistro mit kreativer Küche und attraktivem Ambiente
Tägl. ab 18 Uhr, Mo Ruhetag,
Okt.– Mai Sonntags ab 11 Uhr
Marktplatz 30, Tel. 08035 1394

Zum Stangenreiter
Historisches Wirtshaus mit schattigem Biergarten, mexikanische und gutbürgerliche Küche
Tägl. 10 – 1 Uhr, Di Ruhetag
Marktplatz 26, Tel. 08035 3466

Blumencafé
Eis, Kaffee, Kuchen und kleine Mahlzeiten im romantischen Stil
Apr. – Okt. Mo – Sa 9 – 21, So 10 – 21 Uhr
Nov. – März. Di – Sa 9 – 18, So 10 – 17 Uhr
Marktplatz 3, Tel. 08035 3419

Haschl's Café
Café • Restaurant • Sonnenterrasse
Eisspezialitäten, Kaffee & Kuchen, Brotzeiten
Tägl. 11.30 – 22 Uhr, Mo Ruhetag
Marktplatz 21, Tel. 08035 9671975

Bäcker Bauer
Feine Backwaren, Brotspezialitäten, Kuchen und Brotzeiten, Eisspezialitäten
Mo – Fr 6 – 18, Sa 6 – 12 Uhr
Hauptgeschäft Marktplatz 1

ALTENBEUERN

Dorfwirt Vornberger
Traditionsreiches Wirtshaus, frische bayrische Küche, schöner Biergarten, Kaffee & Kuchen
Tägl. 11 – 14.30 Uhr und 17 – 24 Uhr,
Sa/So 11.30 – 24 Uhr, Mi Ruhetag
Dorfstraße 4, Tel. 08035 90600

Bäckerei & Café Leitner
Traditionsbäckerei mit Café, hausgemachte Brotspezialitäten, Kuchen, Brotzeiten
Mo – Fr 6 – 18, Sa 6 – 12, So 7.30 – 11 Uhr
Samerstraße 50, Tel. 08035 3504

ALTENMARKT

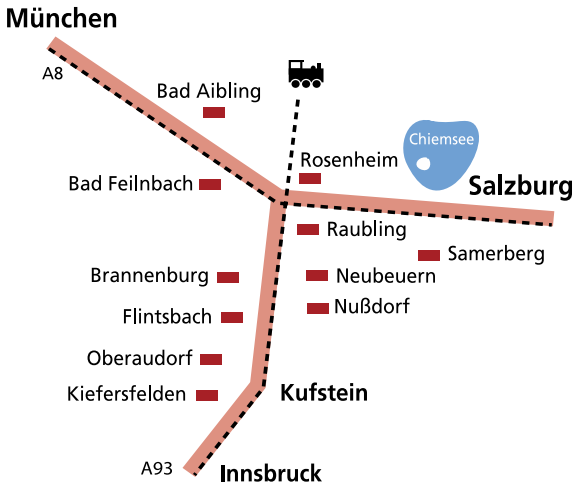
Auers Schlosswirtschaft
Frische regionale Fleisch-, Fisch- und Gemüseküche im stilvollen Ambiente, Restaurantgarten
Di – Sa ab 18 Uhr, So 12 – 14 Uhr und ab 18 Uhr
So (1. Advent bis Ostern) ab 12 Uhr, Mo Ruhetag
Rosenheimer Straße 8, Tel. 08035 2669

Bäcker Bauer
Feine Backwaren, Brotspezialitäten, Kuchen und Brotzeiten
Mo – Fr 6 –18, Sa 6 – 12, So 7.30 – 10 Uhr
Filiale Rosenheimer Straße 9

Beurer SeeGarten – Biergarten, Cafe, Kiosk – Kaffee & Kuchen, kalte und warme Brotzeiten tägl. ab 9 Uhr bei schönem Wetter geöffnet

Impressum: ***Herausgeber:*** *Gemeinde Neubeuern*
Schlossstraße 4 · 83115 Neubeuern · Tel.: +49(0)8035 87840
Fotos: *Archiv Schiffleut-Bruderschaft-Verein Neubeuern e. V., Archiv Willi Maierhofer, Archiv Betty Schmidl, Manfred Plonus, Gerhard Kirchner, Sebastian Paul, Franz-Josef Fischer, Schloss Neubeuern*
Gestaltung: *plonus-design, 83115 Neubeuern*
Texte: *Sabine Poll-Plonus in Zusammenarbeit mit dem Schiffleut-Bruderschaft-Verein Neubeuern e. V.*
Wir danken: *Monika Heibl (Idee) und Leonhard Strobel † (Manuskript)*

- Bad Aibling
- Bad Feilnbach
- Brannenburg
- Flintsbach
- Kiefersfelden
- Neubeuern
- Nußdorf
- Oberaudorf
- Raubling
- Samerberg



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)