Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Zur Dampfschiffahrt auf der Salzach

Von Heinrich Harrer

Jahrhundertelang war die Salzach ein wichtiger Verkehrsträger, auf dem Salz, Marmor, Gips und Waren aus dem Süden von Salzburg nach Passau, Linz und Wien befördert wurden. Sie war ab Hallein schiffbar, die Waren mußten jedoch wegen einer Stromschnelle, die erst 1773 durch Sprengung beseitigt wurde, beim Salzstadel in Laufen ausgeladen und auf kleineren Schiffen zum Hauptverladeplatz in der Altach gebracht werden. Dieser Stromschnelle verdankt der Ort seine Entstehung und ließ ihn zur wichtigsten Schifferansiedlung an der Salzach werden.

Der Warenverkehr war in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts bedeutend und steigerte sich noch durch Abschluß des bayerisch-österreichischen Schiffahrtsvertrages vom 2. Dezember 1851. Im Jahre 1852 wurden 994.000 Zentner auf 1700 Schiffen befördert, wesentlich mehr als auf dem Inn oder der bayerischen Donau. Sehr von Nachteil war aber, daß die roh gezimmerten Plätten nur einmal verwendet und am Zielort nur um einen geringen Betrag verkauft werden konnten. Gewaltig war auch der Holzbedarf. Im Durchschnitt wurden für 1000 Schiffe im Jahr 50.000 Fichten- oder Tannenbäume benötigt. Der große Holzbedarf erhöhte die Kosten einer Plätte, die 1851 noch auf 100 fl kam, auf 130 bis 140 fl im Jahre 1855, wofür man in Linz nur einen Preis von 50 bis 60 fl erzielte.

Nachdem der Inn im September 1854 erstmals mit einem Dampfer bis Rosenheim befahren wurde und 1855 regelmäßige Dampferfahrten bis Braunau stattfanden, war auch die Laufener Schiffergemeinde, in der Schiffleute aus Laufen und Oberndorf vereinigt waren, bestrebt, ihre Transporte durch Dampfschiffe wirtschaftlicher zu gestalten. Mit Entschließung des königlich-bayerischen Staatsministeriums des Handels und öffentlicher Arbeiten vom 28. Juni 1855 wurde der Schiffergemeinde eine Konzession zur Einführung der Dampfschiffahrt zwischen Salzburg und Passau erteilt. Man wollte vier eiserne Kähne und einen Schleppdampfer mit 50 PS beschaffen. In Begleitung des Vorstandes der Schifferinnung und Bürgermeisters von Laufen, Edelmann, untersuchte der Schiffmeister und Werftbesitzer Ignaz Mayer die Salzach von Hallein bis zur Einmündung. Dieser stellte fest, daß die Salzach schwieriger als der Inn zu befahren sei, weil sie ein Gebirgsfluß mit starkem Gefälle und großer Geschiebeführung bei hohem Wasserstand ist, welche zu Untiefen an den Stellen führt, wo sich der Fluß verbreitert.

Dem unermüdlichen Bemühen Edelmanns gelang es auch, die königlich-bayerische Donaudampfschiffahrtsunternehmung für eine Probe-

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

fahrt zu gewinnen, welche bestimmte, daß der Raddampfer „Prinz Otto" vor der eigentlichen Saison 1857 die Salzach befahren solle.

Der Dampfer „Prinz Otto" legte unter Leitung des Betriebsinspektors Torret und des Kapitäns Glazl am Montag, dem 6. April, in seinem Heimathafen Regensburg ab und landete am Dienstag, dem 7. April, am bayerischen Innufer bei Simbach. Die Besatzung bestand aus dem Steuermann Ziegler, vier Matrosen, einem Maschinisten, einem Untermaschinisten und zwei Heizern. Der Dampfer fuhr am Mittwoch, dem 8. April, um 13.30 Uhr von Braunau ab und steuerte um 15 Uhr unter Böllerdonner, Aufhissung aller Flaggen und „Hurra" der Mitfahrenden in die Salzach ein. In Burghausen, wo er von 16.15 Uhr bis 16.45 Uhr kurzen Aufenthalt nahm, wurde er mit Geschützsalven, Militärmusik, flatternden Fahnen und tausendstimmigem Ruf empfangen. Um 18 Uhr kamen die Salzburger Berge in Sicht, und gegen 19 Uhr erreichte der Dampfer Tittmoning. Am Donnerstag, dem 9. April, sollte er bis Laufen gelangen. Zuerst verzögerte Nebel die Abfahrt bis 8.15 Uhr, dann hinderte eine Untiefe bei Wildshut die Weiterfahrt, sodaß um 11.15 Uhr der Anker gewagt werden mußte. Am Freitag, dem 10. April, gelang es, bei höherem Fahrwasser und unter Benützung eines anderen Salzacharmes um 8 Uhr die schwierige Stelle zu durchfahren und Laufen um 9 Uhr zu erreichen. Um 11.30 Uhr legte der Dampfer in Laufen ab und erreichte um 12.45 Uhr die Taubenau bei Anthering, die er jedoch nicht durchfahren konnte, sodaß er schließlich um 14 Uhr wieder in Laufen landete. Am Samstag, dem 11. April, legte er um 11.15 Uhr neuerlich in Laufen ab. Um 12.30 Uhr erreichte er die Taubenau, die er nach achtmaligem Anfahren um 13.15 Uhr passierte. Den Nachmittag verweilte der Dampfer in Bergheim, um die kirchlichen Feiern des Karsamstags in der Stadt Salzburg nicht zu stören. Der Landungsplatz am Franz-Josefs-Kai, beim alten Museumsgebäude, war mit Festsäulen, Fahnen und der Aufschrift „Willkommen" geschmückt, und Böllerschüsse kündeten das Nahen des Dampfers an. Tausende säumten die Ufer, als sich um 17.45 Uhr die „Prinz Otto" dem Landungsplatz näherte.

Am Ostersonntag konnte das Schiff von den Salzburgern um einen Kreuzer besichtigt werden. Vor der Rückreise am Ostermontag um 10 Uhr machte der Salzburger Fotograf Franz Segl von der „Prinz Otto" am Landungsplatz eine Aufnahme (Abb. 1). Der Wasserstand war aber stark gefallen, sodaß der Dampfer nach halbstündiger Fahrt in Muntigl um 10.30 Uhr aufgehalten wurde und dort bis Freitag, den 17. April, zubringen mußte. An diesem Tag konnte er um 11 Uhr die Fahrt wieder aufnehmen, und gegen 14 Uhr traf er in Laufen ein. Für das Durchfahren der Taubenau benötigte er zwei Stunden. Am Samstag, dem 18. April, trat er die weitere Heimreise an, legte in Laufen um 7.15 Uhr ab und wurde nach halbstündiger Fahrt durch die Untiefe bei Wildshut abermals an der Weiterfahrt gehindert. Am Montag, dem 20. April, legte er um 6 Uhr ab, passierte Tittmoning um 7 Uhr und, nach einem Aufenthalt von

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

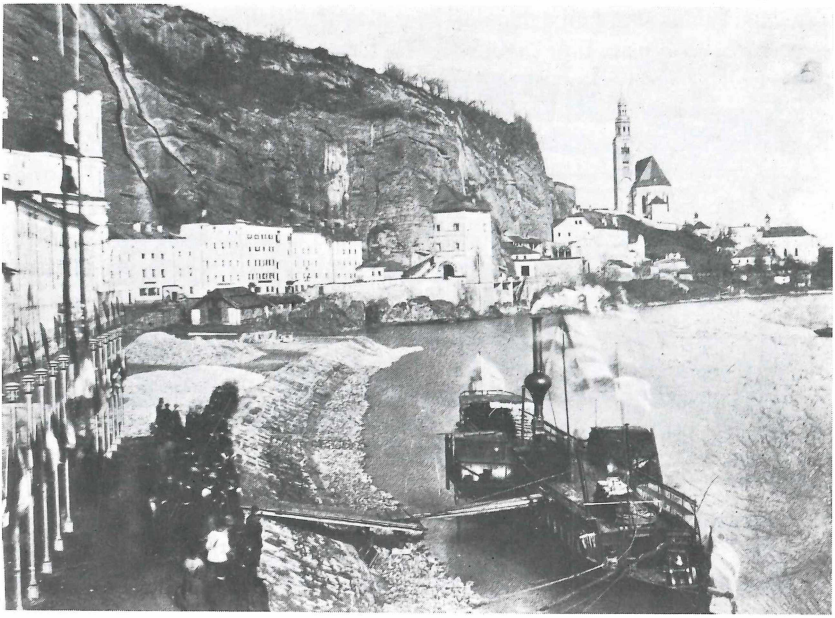

Abb. 1 „Prinz Otto" am 12. April 1857 in Salzburg. Aufnahme von Franz Segl. Landesbildstelle Salzburg.

15 Minuten in Raitenhaslach, Burghausen um 7.45 Uhr. Braunau erreichte er um 9.30 Uhr. Noch am selben Tag traf er am Nachmittag in Passau ein. Im Heimathafen Regensburg legte er am Mittwoch, dem 22. April, an.

Die „Prinz Otto" war das erste mit Maschinenkraft bewegte Verkehrsmittel, das Salzburg erreichte. Infolge der Aufenthalte bei den Untiefen benötigte es für die Strecke Passau–Salzburg und zurück zwei Wochen. Die reinen Fahrzeiten betrugen für die Strecke Braunau–Salzburg 10 Stunden 20 Minuten und für die Strecke Salzburg–Braunau 4 Stunden 45 Minuten. Daraus ergibt sich eine Geschwindigkeit von 7 km/h gegen und 16 km/h mit dem Strom.

Schiffahrtstechnisch gesehen war die Fahrt eines über 40 m langen Raddampfers bis Salzburg eine beachtliche Leistung.

Die „Prinz Otto" wurde zusammen mit der königlich-bayerischen Donaudampfschiffahrtunternehmung 1862 von der Ersten Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft erworben und von dieser bis 1895 verwendet.

Nach Beseitigung der Hindernisse hoffte man, die Strecke Passau–Salzburg zweimal wöchentlich befahren zu können. Die Schiffergemeinde bestellte daher bei der Mayerschen Werft in Linz einen Raddampfer, der als Schleppschiff für eiserne Kähne verwendet werden sollte. Am Mittwoch, dem 20. Juni 1860, fuhr der „St. Rupertus" benannte Raddampfer von Linz nach Passau, am Donnerstag, dem 21. Juni, bis Engel-

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

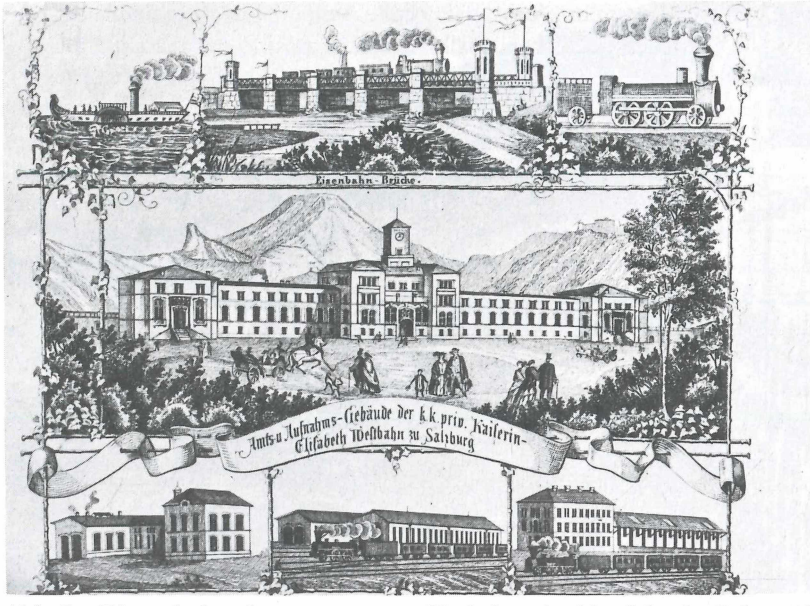

Abb. 2 Die gedachte Begegnung neuer Verkehrsmittel im Jahr der Bahneröffnung Wien–Salzburg–München, 1860; auch der Raddampfer „St. Rupertus" sollte die Stadt Salzburg erreichen. Landesarchiv Salzburg.

hartszell und am Freitag, dem 22. Juni, bis Braunau. Er wurde überall mit Jubel empfangen. Am Samstag, dem 23. Juni, kam es zu einem Vorfall. Eine Stunde von Braunau entfernt brach ein Zylinderdeckel. Das Schiff wurde ans Ufer gezogen und bei Klosterau oberhalb Ranshofen verankert. Ein Ersatzdeckel mußte abgewartet werden. Am Sonntag, dem 1. Juli mittags, traf die „Rupertus" mit zwei eisernen Schleppkähnen in Laufen ein und verließ es wieder am Mittwoch, dem 4. Juli, um von Linz zwei neue Schleppkähne zu holen. Bei der Durchfahrt unter der Burghausener Brücke stieß die „Rupertus" aber mit dem rechten Radkasten an ein Joch der Brücke, wobei das Rad beschädigt wurde. Beiderseits soll nur je ein Schuh frei gewesen sein. Um 16.30 Uhr passierte der gleiche Vorfall bei Braunau. Radkasten und Rad gingen völlig in Trümmer, die Radachse war verbogen, und das Schiff mußte in Gaissau bei Simbach landen. Für die Fahrt zur Reparatur nach Linz wurde die „Rupertus" mit erfahrenem Personal bemannt. Diese wurde aber so schnell durchgeführt, daß die „Rupertus" bereits am 23. Juli wieder in Braunau und danach in Laufen eintraf. Die kommissionelle Befahrung von Laufen nach Salzburg sollte am Montag, dem 30. Juli, stattfinden. Die Salzach hatte aber einen so niederen Wasserstand, daß die Fahrt unterbleiben mußte. Die „Rupertus" fuhr am Dienstag, dem 31. Juli, um 11.30 Uhr von Laufen ab, erreichte Braunau um 15 Uhr und setzte nach halbstündiger Pause die Fahrt

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

nach Passau fort. Schließlich gelangte sie auch glücklich nach Linz. Mit Schiff und Maschine war man sehr zufrieden, und man wollte für den Rest des Sommers die „Rupertus" auf der Donau einsetzen und nach Fertigstellung der Regulierungsarbeiten an der Salzach und Änderung der Brücken bei Burghausen und Tittmoning wieder auf der Salzach fahren. Die „Rupertus" wurde aber im März 1861 verkauft, angeblich nach Rußland.

Im August 1860 wurde die Eisenbahn von Wien über Salzburg nach München eröffnet, wodurch sich der Frachtverkehr maßgeblich auf die Schiene verlagerte. Das Halleiner Salz wurde mittels Pferdewagen nach Salzburg gebracht. Bei dem Versuch, ihr Gewerbe durch den Einsatz der „Rupertus" zu retten, büßte die Schiffergemeinde viel Geld ein. Lange ruhte daher die Salzachdampfschiffahrt. Erst 1884 griff die Salzach-Inn-Dampfschiffahrt-Unternehmung (S. I. D. U.), an der Eligius und Carl Scheibl, Carl Steininger und Johann Haager sowie Schiffbaumeister Brandmayer beteiligt waren, den Gedanken wieder auf, war allerdings nur mehr auf die Personenbeförderung hin ausgerichtet. Im Winter 1883/84 wurden für die Salzachregulierung Itzling–Oberndorf Schiffe von 27 m Länge, 5 m Breite und 20 t Tragkraft auch bei niedrigem Wasserstand ohne Anstand eingesetzt.

Die Unternehmung bestellte bei Brandmayer in Braunau einen Raddampfer für den Personen- und Paketdienst auf der Salzach. Das Schiff (Abb. 3) wurde am 7. Juni 1884 vom Stapel gelassen. Man wollte die Strecke Salzburg–Passau dreimal wöchentlich befahren und zusätzlich an Sonntagen Vergnügungstouren nach Laufen oder Hallein unternehmen.

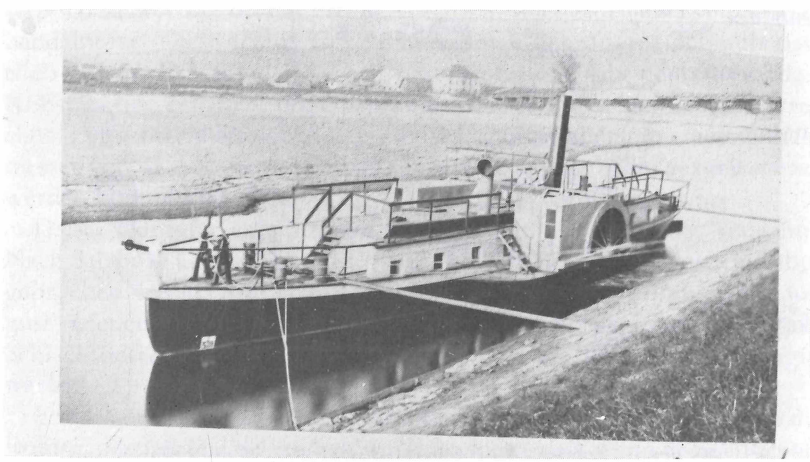

Abb. 3 Der von Brandmayer 1884 erbaute Raddampfer in Braunau. Aufnahme von J. P. Klinger, Braunau. Salzburger Museum Carolino Augusteum.

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Abb. 4 Aus der Broschüre „Von Salzburg nach Passau auf Salzach und Inn", Verlag H. Dieter, Salzburg 1884 (Raitenhaslach ist irrtümlich am rechten Ufer der Salzach eingezeichnet).

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Im August erschien eine Broschüre „Von Salzburg nach Passau auf Salzach und Inn", und für den Empfang des Dampfers wurde der Landungssteg in Salzburg am Montag, dem 18. August, festlich geschmückt. Die amtliche Probefahrt war für den 19. August, Salzburg ab 7 Uhr früh, angesetzt, die Rückfahrt von Passau für den 20. August zur gleichen Zeit. Dieser Dampfer sollte sich aber zum größten des Kontinents entfalten, denn laut Zeitungsmeldungen ließ er 5000 Personen „aufsitzen". Die Gesellschaft teilte mit, daß der Dampfer infolge einiger Umbauten, die die Behörde verlangte, und wegen Niederwasser in Braunau festgehalten wurde. Am Samstag, dem 20. September 1884, nahm man die erste Probefahrt innaufwärts vor und am Dienstag, dem 7. Oktober 1884, eine weitere bis Burghausen, über die Näheres bekannt ist. Der Dampfer stand unter Führung des Kapitäns F. Striegl und fuhr um 7.30 Uhr von seinem Standplatz in den Inn hinaus, machte kehrt und passierte die Innbrücke. Aber bereits einen halben Kilometer oberhalb mußte er wegen Nebels für eineinhalb Stunden Anker werfen. Die Strömung machte dem Dampfer schwer zu schaffen, für die Strecke bis Burghausen von ca. 20 km benötigte er 3 Stunden 25 Minuten, erreichte somit nur 6 km/h flußaufwärts. Um 14.40 Uhr fuhr er unter der Brücke Burghausen–Ach durch. Das Schiff wurde von der Bevölkerung beider Ufer mit großer Freude begrüßt. Die Rückfahrt wurde um 16.30 Uhr angetreten, um 17.45 Uhr passierte er wieder die Brücke bei Braunau. Die Geschwindigkeit flußabwärts betrug etwa 16 km/h.

Im März 1885 wurde der Dampfer dem bayerischen Bauamt Simbach für Steintransporte überlassen, und im Jänner 1886 wurde der Schiffskörper mit zehn Pferden von Braunau nach Neumarkt am Wallersee gezogen.

Die Gesellschaft wollte aber unbedingt ein Schiff auf der Salzach einsetzen und bestellte bei der Firma A. Kroj in Wien einen eisernen Schraubendampfer. Diese Firma hatte schon einige Schiffe mit Schraubenantrieb erbaut. Der für die Salzach bestimmte sollte aber eine besondere Konstruktion erhalten, um einen möglichst geringen Tiefgang zu erreichen. Der Antrieb erfolgte durch vier Schiffsschrauben mit einem Durchmesser von 45 cm, die bei Bedarf gegen solche von 35 cm ausgewechselt werden konnten.

Dieser Dampfer erreichte am Freitag, dem 17. Juli 1885, Wildshut. Nach Salzburg kam er erst am 19. Juli, weil bei Bergheim zwei Schrauben gebrochen waren. Am 25. Juli fuhr er nach Oberndorf und am 13. August wieder zurück nach Salzburg, mußte aber beim (ehemaligen) Schlachthof (am Elisabeth-Kai) landen, weil die Kohlen ausgegangen waren.

Emil Paur schreibt, daß der Dampfer in Oberndorf dicht oberhalb der Brücke anlegte. Die Schrauben waren so klein, daß, wenn er sie nicht am Heck des Dampfers, sondern sonstwo gesehen hätte, er geglaubt haben würde, sie gehörten zu einer Butterzentrifuge. Als der Dampfer nach

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

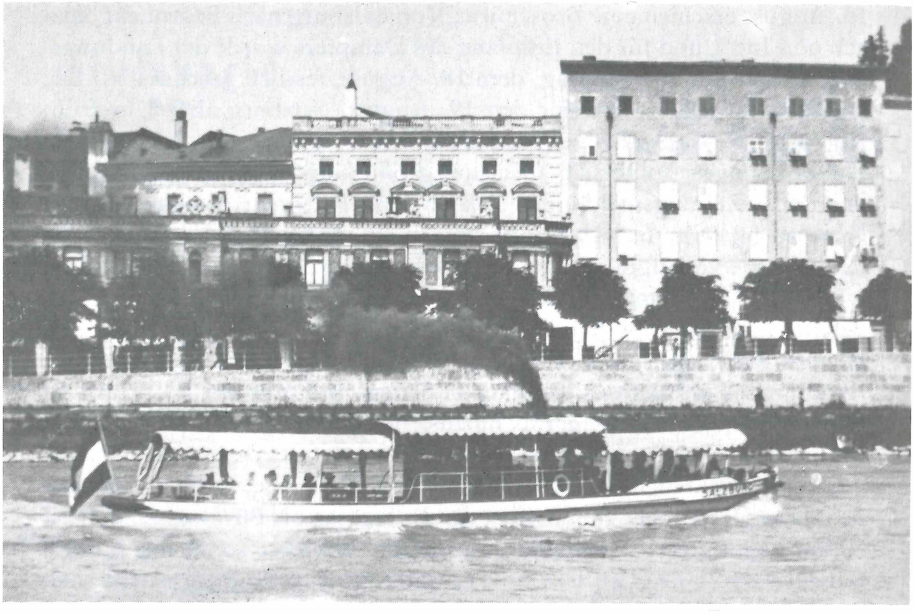

Abb. 5 Dampfer „Salzburg" 1891. Landesbildstelle Salzburg.

Salzburg fuhr, hätte er ihn gerne ein Stück zu Lande begleitet, aber es war ihm nicht möglich, so langsam zu gehen, wie der Dampfer fuhr. Unter dem Jubel einer großen Volksmenge legte er am Franz-Josefs-Kai an. Mitte September 1885 war er bei der Eisenbahnbrücke verankert. Im Oktober 1885 war der wieder „Salzburg" benannte Dampfer jedoch im Winterhafen Korneuburg abgestellt und wurde im September 1886 von der Waag-Donau-Dampfschiffahrt übernommen und nach einigen Umbauten durch Ing. F. Maier zwischen Komorn und Szenö unter dem Namen „Vag-Duna" einige Monate bis April 1887 verwendet. Dann wurde das Schiff vom bosnisch-herzegowinischen Landes-Ärar angekauft.

Bei der Schönichen-Werft in Budapest wurde ein neuer Schiffskörper für einen Schraubendampfer gefertigt, und in diesen wurden Kessel und Maschine der „Vag-Duna" eingebaut, deren Schiffskörper aber als Schleppkahn verwendet. Der Dampfer „Bosna" befuhr für das Ärar die Drina und wurde 1895 von der DDSG erworben und schließlich 1898 kassiert. Nach den mißglückten Fahrten wurde die Abkürzung des Unternehmens, S. I. D. U., gedeutet als „Schotter ist dein Untergang".

Einen weiteren Versuch unternahm die Salzach-Schiffahrts-Gesellschaft, welche einen Lokalverkehr von Salzburg aus beabsichtigte. An dieser Gesellschaft waren neben Anton Petzer aus Parsch der Advokat

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

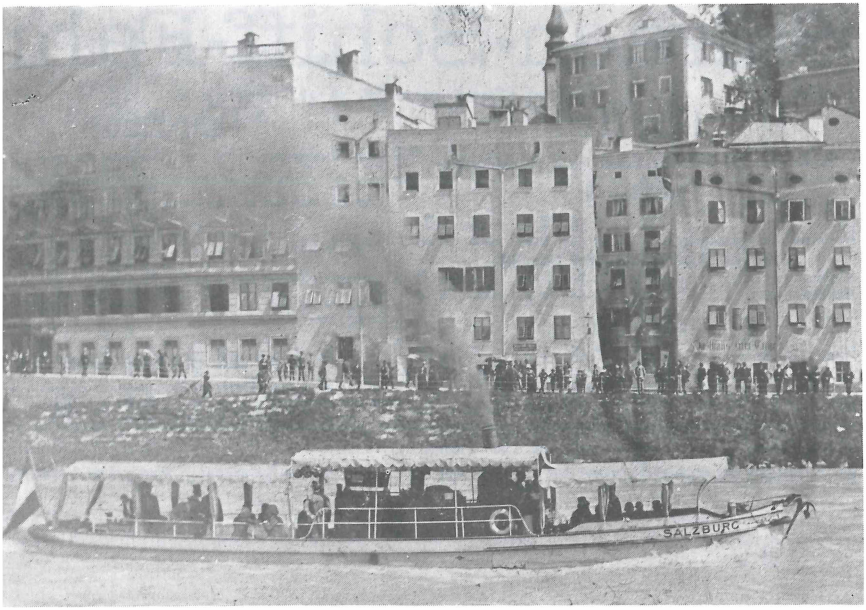

Abb. 6 Dampfer „Salzburg" 1891. Salzburger Museum Carolino Augusteum.

Dr. Julius Sylvester, der Hotelier Georg Jung, der Brauereibesitzer Ludwig Schmederer und der Stadtarzt Dr. Faistauer beteiligt. Sie kaufte von der Werft R. Holtz in Hamburg-Harburg um 17.000 fl einen Schraubendampfer, der über Regensburg kam, bei Braunau auf eine Schotterbank geriet, aber doch am 26. November 1890 in Salzburg eintraf. Den Winter über lag das Schiff bei der Karolinenbrücke vor Anker. Mitte bis Ende Mai wurden Probefahrten erfolgreich durchgeführt, an denen auch Herr Holtz aus Hamburg mitwirkte, und am 27. Juni fand die Kollaudierung statt. Die Eröffnungsfahrt mit Statthalter Graf Thun und Landeshauptmann Schumacher am Montag, dem 29. Juni, endete mit allen Festgästen auf einer Schotterbank, sodaß die Verkehrseröffnung um 14 Uhr nicht stattfinden konnte und durch an die Anlegestellen geschickte Eilboten abgesagt werden mußte.

Nach der Reparatur wurde der regelmäßige Verkehr von Salzburg-Bazar nach Hellbrunn am 2. Juli mit fünf Fahrten täglich aufgenommen. Schon am 4. Juli wurde die Fahrt um 11 Uhr eingestellt, weil fünf Fahrten täglich zu viel für Maschine und Maschinisten waren. Auch an Schlechtwettertagen unterblieb der Verkehr, dann wurde die Flagge an der Anlegestelle „Bazar" eingeholt. Am 7. August wurde der Betrieb eingestellt, weil sich auch dieser Dampfer als zu schwach erwies. Über seine weitere Verwendung ist derzeit noch nichts bekannt.

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Salzach-Schiff-Fahrt.

(Eröffnet am 2. Juli 1891).

Fahr-Plan.

Dampfer an Werk-, Sonn- und Feiertagen.

Bergfahrt:

Bazar ab	9·00	11·00	2·00	4·00	6·00
Nonnthal-Künstlerhaus	9·08	11·08	2·08	4·08	6·08
(Nur im Bedarfsfalle wird gelandet)					
Aigen	9·25	11·25	2·25	4·25	6·25
Hellbrunn an . . .	9 54	11·54	2·54	4·54	6·54

Thalfahrt:

Hellbrunn ab . . .	10·15	12·15	3·15	5·15	7·15
Aigen	10·20	12·20	3·20	5·20	7 20
Nonnthal-Künstlerhaus (wird nicht gelandet)					
Bazar an	10·30	12·30	3.30	5·30	7·30

Nur an Sonn- und Feiertagen verkehrt ab Hellbrunn bis Café Bazar ein grosses Ruderboot um 7·25 Abends.

Fahr-Preise.

Bazar—Hellbrunn	Bergfahrt	I. Cl. 30 kr.,	II. Cl. 20 kr.
	Thalfahrt	„ 30 „	„ 20 „
	Hin u. zur.	„ 50 „	„ 30 „
Nonnthal-Künstlerhaus - Hellbrunn	Bergfahrt	I. Cl. 20 kr.,	II. Cl. 15 kr.
	Thalfahrt	„ 20 „	„ 15 „
(bei der Thalfahrt wird an der Carolinenbrücke nicht gelandet)			
Bazar-Aigen	Bergfahrt	I. Cl. 25 kr.,	II. Cl. 15 kr.
	Thalfahrt	„ 25 „	„ 15 „
Nonnthal-Künstlerhaus—Aigen . .	Bergfahrt	„ 15 „	„ 10 „
(wird nur im Bedarfsfalle gelandet)			
Aigen—Hellbrunn	Berg- und Thalfahrt	I. Cl. 15 kr.,	II. Cl. 10 kr
Stadt-Verkehr	„ „ „	„ 10 „	„ 6 „

Verkehr mit grossem Ruder-Boot.

Bazar—Freilassing-Salzburghofen	Thalfahrt	I. Cl. 25 kr.,	II. Cl. 15 kr.
Bazar—Bergheim	Thalfahrt	„ 20 „	„ 10 „
Bergheim—Freilassing-Salzburgh,	Thalfahrt	„ 15 „	„ 10 „

Die Salzach-Schifffahrts-Gesellschaft.

Die Eröffnung der Station Nonnthal-Künstlerhaus und der Fahrten mit den Ruderbooten wird später bekannt gegeben.

Abb. 7 Fahrplan ab 2. Juli 1891 bis 6. August 1891. Die Fahrzeiten waren sehr knapp bemessen, die Fahrpreise denen der Salzburger Lokalbahn angeglichen.

Am 1. März 1892 wurde ein Dampfschiff, „Sumsenbach a. d. S.“, „zu Wagen“, weil sich eine Fahrt zu Wasser als untunlich herausgestellt hat, nach Freilassing geschickt. Eine zahlreiche Volksmenge begleitete den Zug aus der Stadt, der mit einem Andenken an die Salzachschiffahrt den Fasching 1892 abschloß.

Damit endete die Dampfschiffahrt auf der Salzach. Von fünf Schiffen erreichten nur drei überhaupt die Stadt Salzburg. Der geringe und rasch wechselnde Wasserstand und die zu geringe Leistung der Schiffe verhinderten einen regelmäßigen Betrieb. Von Motorbooten wurde die Salzach nur wenig befahren. Im Mai 1911 verwendete das bayerische Flußbauamt das 14 m lange Petroleummotorboot „Tusnelda“ auf der Salzach, welches bis auf die Höhe von Freilassing kam. Derzeit befahren sie fallweise Plätten von Tittmoning nach Burghausen, wobei für die Rückfahrt Außenbordmotoren eingesetzt werden.

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, download unter www.zobodat.at

Technische Angaben über die Dampfschiffe auf der Salzach

	Type	*Name*	*Erbauer, Baujahr*	*Abmessungen (in m) (Länge × Breite × Tiefgang)*	
1	Raddampfer für Personenbeförderung	„Prinz Otto“	Maffei, Regensburg 1852	40,84 × 7,85 / 3,35 × 0,5	60–80 Personen
2	Raddampfer für Güterbeförderung	„Rupertus“	Mayer, Linz Nr. 102/1860	45,72 × 10,4 / 5,18 × 0,61	–
3	Raddampfer für Personenbeförderung	„Salzburg (I)“	Brandmayer, Braunau 1884	25,3 × 6,00 / 2,59 × 0,43	80 Personen
4	4-Schrauben-Dampfer für Personenbeförderung	„Salzburg (II)“	A. Kroj, Wien 1885	25,5 × 3,33 × 0,35	●
5	2-Schrauben-Dampfer für Personenbeförderung	„Salzburg (III)“	R. Holtz, Hamburg 1890	18,2 × 3,0 × 0,38	70 Personen

ad 1 Schiffsmaschine mit horizontalen Zylindern von Maffei, Leistung 116 PS bei 38 U/min.

ad 2 Schiffsmaschine von Escher Wyss, Leistung 200 PS.

ad 3 Schiff mit hölzernen Kielbalken und Eisenträgern, armiert, mit eichernen Kipfen, Beplankung 5 cm stark, Kessel und Maschine auf eisernen Traversen, liegender Kessel mit Innenfeuerung von H. Kopp in Frankenthal Nr. 621/1884, 6 atü Betriebsdruck, 10 atü Probedruck, am 14. August 1884 in Braunau erprobt, Dampfmaschine von Weber, Neu-Ötting, mit 2 geneigt liegenden Zylindern, 30 PS Leistung.

ad 4 Eiserner Schiffskörper mit 3 Kajüten mit 3 Fenstern auf jeder Seite, Kessel 40 m² Heizfläche, Dampfmaschine mit 2 vertikalen, festen Zylindern von A. Kroj, Leistung 70 PS bei 200 U/min, auswechselbare Schiffsschrauben mit 35 oder 40 cm Durchmesser.

ad 5 2 Dampfmaschinen, Leistung 2 × 20 PS bei 450 U/min.

Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Salzburg, Austria; download unter www.zobodat.at

Quellen und Literatur

Archiv des Amtes der Salzburger Landesregierung.
Heimatmuseum Oberndorf.
Neue Salzburger Zeitung, 1854.
Salzburger Landes-Zeitung, 1857 und 1860.
Salzburger Zeitung, 1857, 1860, 1884–1886, 1890 und 1891.
Salzburger Chronik, 1890, 1891 und 1924.
Warte am Inn, 1884, Braunau 1884.
Max Eitzlmayr: Die Innschiffahrt und die Schifferstuben im Heimatmuseum von Braunau, in: MARINE – Gestern, Heute, Juni 1980, S. 41–49, Wien 1980.
Ernst Neweklowsky: Die Schiffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, 3 Bde., Linz 1952, 1954 und 1964, und Salzburger Volksblatt vom 19. Juni 1954.
Emil Paur: Geschichte von Laufen an der Salzach, Laufen 1922.
Wilhelm Schaup: Altsalzburger Photographien, Salzburg 1967.
Hans Scherer: Vom Raddampfer zum Schubverband, Wien 1974 (Angaben über „Prinz Otto" und „Salzburg II" Schiffslisten Nr. 146 und 276).
Otto Schleussinger: Von der ehemaligen Dampfschiffahrt auf Inn und Salzach, in: Bayr. Heimat, U.-Blg. zur Münchener Zeitung vom 4. Dezember 1934.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Mitt(h)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde

Jahr/Year: 1986

Band/Volume: 126

Autor(en)/Author(s): Harrer Heinrich

Artikel/Article: Zur Dampfschiffahrt auf der Salzach. 585-596