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

Dampf- und Motorschifffahrt auf dem Wallersee

Von Heinrich Harrer

Der Wallersee, etwa 15 km nordöstlich der Landeshauptstadt Salzburg gelegen, ist 5675 m lang, bis 2000 m breit und 23,4 m tief. Seine Oberfläche von 6,38 km² erstreckt sich auf die Gemeinden Seekirchen, Henndorf, Neumarkt und Köstendorf und liegt 506 m über dem Meer. Der Wallersee stand ursprünglich im Besitz des Erzbischofs von Salzburg und kam 1816 an den österreichischen Kaiserstaat, von dem ihn das Land Salzburg durch Kauf am 19. Juli 1882 erwarb.

Als Verkehrsweg hatte dieser See nie eine Bedeutung, die angrenzenden Orte liegen entfernt von seinem Ufer, er war aber durch die Bahnlinie Wien—Salzburg seit 1860 erschlossen, so dass sich bald ein bescheidener Fremden- und Ausflugsverkehr entwickelte. Einige Salzburger Unternehmer, darunter Carl Steininger und Carl Scheibl, wollten — ähnlich wie auf den Salzkammergutseen — durch Gründung einer Dampfschifffahrt auf dem Wallersee den Fremdenverkehr beleben. Sie erwarben einen von Schiffbaumeister Brandmayer in Braunau 1884 erbauten Raddampfer, der sich für die Salzach als zu schwach erwiesen hatte. Der Großfuhrwerksunternehmer Angelberger aus Salzburg transportierte den Schiffskörper mit zerlegten Teilen des Verdeckes mit zehn Pferden auf zwei Schlitten von der Innlände bei Braunau nach Neumarkt in der Zeit vom 23. bis 25. Jänner 1886. Bei Matzing wurde das Schiff zu Wasser gebracht. Die Maschinenteile wurden per Bahn geschickt. Der Raddampfer hatte beachtliche Abmessungen, er war 25,3 m lang, 2,6 m ohne und 6,0 m mit Radkästen breit und konnte 80 Personen befördern. Der Schiffskörper besaß einen hölzernen Kielbalken. Er war mit Eisenträgern armiert, eichene Kipfen in 1 m Abstand dienten als Gerüst für die 5 cm starken Schiffswände. Dampfkessel und -maschine standen auf eisernen Traversen, der liegende Kessel mit Innenfeuerung war von H. Kopp in Frankenthal am Rhein mit Fabr. Nr. 621/1884 erbaut worden und hatte einen Betriebsdruck von 6 bar. Eine Kesselprobe wurde am 14. August 1884 in Braunau mit 10 bar durchgeführt und am 13. Mai 1886 am Wallersee wiederholt. Die Dampfmaschine stammte von der Fa. Weber in Neu-Ötting und war eine Zwillingmaschine mit geneigt liegenden Zylindern. Das Schiff führte zwei Klassen, die beiden Decks waren mit Stangen als Steher ausgestattet, damit die Passagiere durch Plachen gegen Sonnenstrahlen geschützt werden konnten.

Der Steg in Seewalchen war 25 Gehminuten vom Ort Seekirchen entfernt und von der Bürgerschaft Seekirchen errichtet worden. Er war 50 m lang, die Erhaltung oblag dem Unternehmen. Der 20 m lange Steg in Zell

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

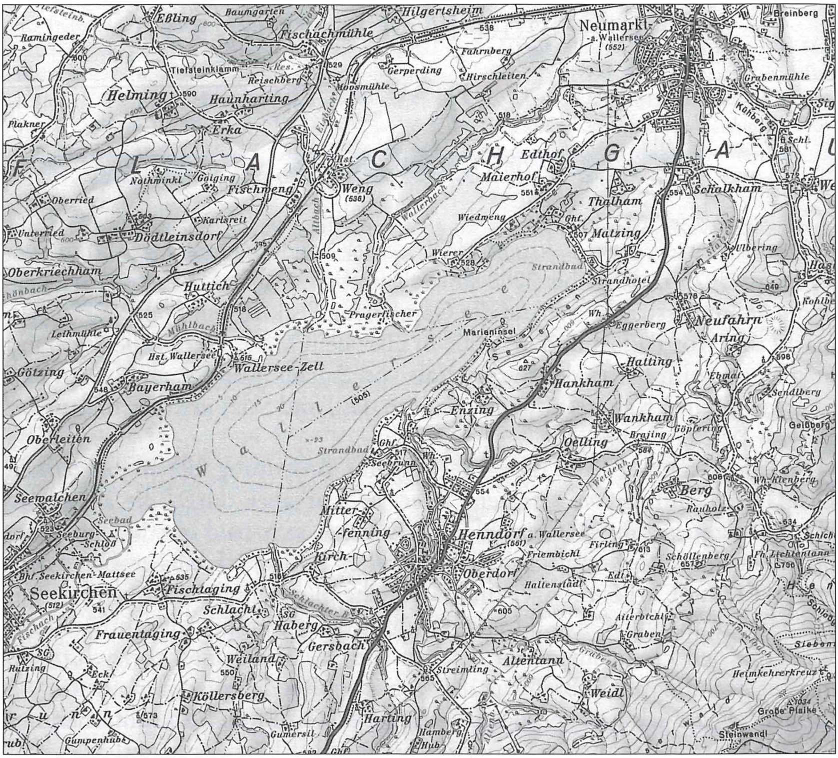


Abb. 1 Der Wallersee im Salzburger Flachgau mit den heute geltenden Gemeindegrenzen (strichlierte Linien) und mit den Schiffsanlegestellen Seekirchen, Zell, Henndorf, Neumarkt-Strandbäder (Foto: SLA).

war vom dortigen Wirt hergestellt worden. Der Henndorfer Steg war 36 m lang, derjenige in Neumarkt zweiteilig und mit einem Stehschiff ausgeführt. Die Betreiber unternahmen am 20. Mai 1886 eine Probefahrt. Am 29. Mai 1886 erfolgte die feierliche Weihe des Schiffes, bei der es von Prälat Hasenauer auf den Namen „Rupertus“ getauft wurde. Eine Befahrung war an diesem Tage aber noch ungesetzlich, weil erst eine zweite Erprobung des gesamten Schiffs am 17. und 18. Juni zufriedenstellend verlief. Ab 24. Juni 1886 verkehrte das Schiff endlich nach dem erhalten gebliebenen Fahrplan zwischen Seewalchen, Zell, Henndorf und Neumarkt viermal täglich. Das Schiff stand unter dem Kommando von Kapitän Heinrich Saarsteiner, der vorher zwölf Jahre bei der Schifffahrt auf dem Mondsee und Wolfgangsee tätig gewesen war. Für die ordnungsgemäße Bedienung des Schiffs waren vier Bedienstete erforderlich. Die Schifffahrt wurde bis 3. Oktober 1886 mit Unterbrechungen betrieben, dann wurde „Rupertus“ bei Mitterfennig verankert. 1887 wurde „Rupertus“ nicht in Betrieb genommen. Ob er sich auch auf dem Wallersee nicht bewährte, oder ob es finanzielle Gründe waren, ist

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

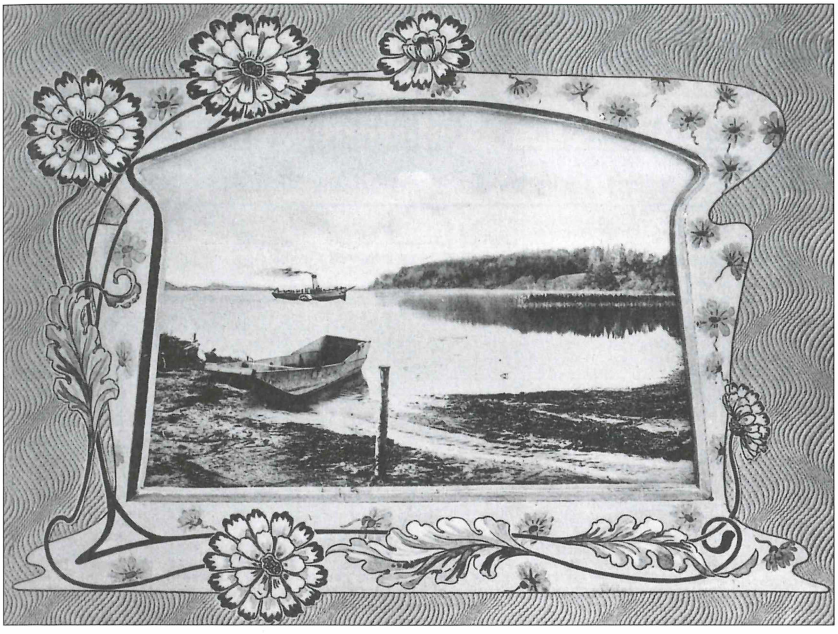
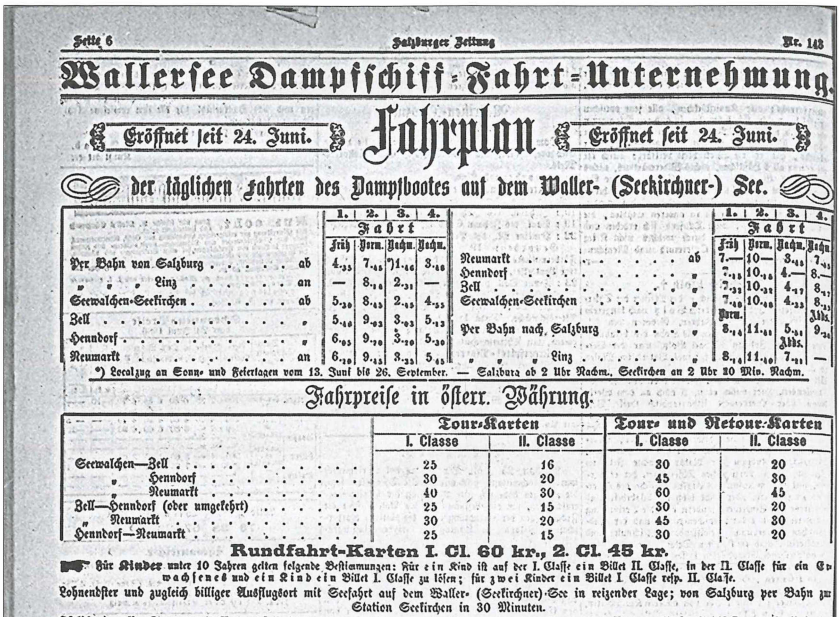


Abb. 2 Das Dampfschiff „Rupertus" auf dem Wallersee auf einer zeitgenössischen Fotomontage; ein Foto dieses Dampfschiffes auf dem Inn, in: MGSL 126 (1986), S. 589 (Foto: SLA).

nicht bekannt. Der Besitzer der Brauerei Henndorf kaufte Kessel und Maschine für seine Brauerei, und der Schiffskörper kam teils zum Alteisen, teils wurde er zu Brennholz zerhackt. Der Anker des Schiffs gelangte in das Heimatmuseum Neumarkt.

Um einen günstigen Anschluss für das von der Bahn abgelegene Henndorf zu erreichen, erwarb der Brauereibesitzer Caspar Moser in Henndorf ein Benzinmotorboot, das am 27. Juni 1895 kommissioniert wurde und den Namen „Waller" erhielt. Ab 28. Juni 1895 besorgte das Boot die Überfuhr von Henndorf zur Station Wallersee (eröffnet am 15. Februar 1888). Nach Zeitungsmeldungen „rückte dadurch Henndorf an die internationale Linie Wien—Paris". Eine Überfahrt kostete 12 Kreuzer. Im Juni 1896 bekam Moser eine Konzession zum gewerbsmäßigen Betrieb einer Personenüberfuhr mittels Daimlerschen Benzinmotorbootes zwischen der Station Wallersee und dem Seibmanngut. Das Boot war in ein bis zwei Minuten betriebsbereit und erreichte mit seinem 2-PS-Motor 12–14 km/h, so dass eine Überfahrt bei 1600 m Streckenlänge in acht Minuten bewältigt werden konnte. Bei Ausfall des Motors mussten Fischereiboote aushelfen. Das Boot wurde von 1895 bis 1898 jeweils in der Sommersaison von Juli bis September betrieben.

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



Seite 6 — Salzburger Zeitung — Nr. 148

Wallersee Dampfschiff-Fahrt-Unternehmung.

Eröffnet seit 24. Juni. **Fahrplan** Eröffnet seit 24. Juni.

der täglichen Fahrten des Dampfbootes auf dem Waller- (Seekirchner-) See.

		1. Fahrt Früh	2. Fahrt Vorm.	3. Fahrt Nachm.	4. Fahrt Nachm.
Per Bahn von Salzburg	ab	4.35	7.45	*)1.46	3.48
„ „ „ Linz	an	—	8.14	2.31	—
Seewalchen-Seekirchen	ab	5.30	8.45	2.45	4.55
Zell	„	5.40	9.03	3.03	5.13
Henndorf	„	6.05	9.20	3.20	5.30
Neumarkt	an	6.20	9.45	3.35	5.45

		1. Fahrt Früh	2. Fahrt Vorm.	3. Fahrt Nachm.	4. Fahrt Nachm.
Neumarkt	ab	7.—	10—	3.45	7.45
Henndorf	„	7.15	10.15	4.—	8.—
Zell	„	7.32	10.32	4.17	8.17
Seewalchen-Seekirchen	„	7.40	10.40	4.23	8.23
Per Bahn nach Salzburg	„	Vorm. 8.14	11.41	5.31 Abds.	Abds. 9.31
„ „ „ Linz	„	8.14	11.40	7.21	—

*) Localzug an Sonn- und Feiertagen vom 13. Juni bis 26. September. — Salzburg ab 2 Uhr Nachm., Seekirchen an 2 Uhr 30 Min. Nachm.

Fahrpreise in österr. Währung.

	Tour-Karten I. Classe	Tour-Karten II. Classe	Tour- und Retour-Karten I. Classe	Tour- und Retour-Karten II. Classe
Seewalchen—Zell	25	16	30	20
„ Henndorf	30	20	45	30
„ Neumarkt	40	30	60	45
Zell—Henndorf (oder umgekehrt)	25	15	30	20
„ Neumarkt	30	20	45	30
Henndorf—Neumarkt	25	15	30	20

Rundfahrt-Karten I. Cl. 60 kr., 2. Cl. 45 kr.

Für Kinder unter 10 Jahren gelten folgende Bestimmungen: Für ein Kind ist auf der I. Classe ein Billet II. Classe, in der II. Classe für ein Erwachsenes und ein Kind ein Billet I. Classe zu lösen; für zwei Kinder ein Billet I. Classe resp. II. Classe.

Lohnendster und zugleich billiger Ausflugsort mit Seefahrt auf dem Waller- (Seekirchner)-See in reizender Lage; von Salzburg per Bahn zur Station Seekirchen in 30 Minuten.

Täglich viermalige **Tour- und Retourfahrten** von den Stationen **Seewalchen, Zell, Henndorf und Neumarkt** im Anschlusse an die Bahnzüge. **Orientirungs-Prospekte** über Ausflüge in die Umgebungen werden in Kürze erschienen und in den Hotels, Gasthöfen und Tabak-Trafiken zu haben sein.

Das Dampfboot wird auch zu **Separat-Fahrten** an **Vereine, Gesellschaften,** ꝛc. außer den fahrplanmäßigen Stunden abgegeben. — Bestellungen wollen 2 Tage vorher bei den Mitunternehmern Herrn Carl Steininger oder Carl Scheibl in Salzburg eingebracht werden.

Salzburg, Saison 1886. **Die Unternehmung.**

Abb. 3 Fahrplan des Dampfschiffes „Rupertus“, in: „Salzburger Zeitung“ vom 26. Juni 1886, S. 6 (Foto: SLA).

Einen neuen Versuch unternahm die Fa. Stern & Hafferl. Diese hatte 1913 auf dem Attersee zwei Elektroboote in Betrieb genommen, die sich sehr bewährten und den Dampfern arge Konkurrenz machten. Für den Wallersee bestellte Stern & Hafferl bei der Bootswerft Rambeck am Starnberger See ein E-Boot für 30 Personen. Dieses Boot wurde am 23. Juni 1914 in Seekirchen ausgeladen und von der Brauerei Henndorf mit Bierautomobil samt Anhängewagen durch den Markt zur Fischach gebracht. Auf der Fischach wurde ein (motorbetriebenes?) Fischerboot vorgespannt und das neue E-Boot von diesem zum See gezogen. In Henndorf wurde ein neues Bootshaus mit Stromzuleitung errichtet, um die Batterien des Bootes aufladen zu können. Am Sonntag, 12. Juli 1914, wurde der Verkehr Station Wallersee—Henndorf—Strandbad Neumarkt eröffnet. Eine Woche später, am Sonntag, dem 19. Juli 1914, wurden über 500 Personen von der Station Wallersee zu den Strandbädern in Henndorf und Neumarkt befördert. 1915 verkehrte das Boot vom 10. Juli bis 20. September. 1916 war ein Betrieb nicht mehr möglich, da die Heeresverwaltung die Kupferleitungen zum Bootshaus beschlagnahmt hatte. Trotzdem scheint das Fahrplanbild 43/1 Waller-

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

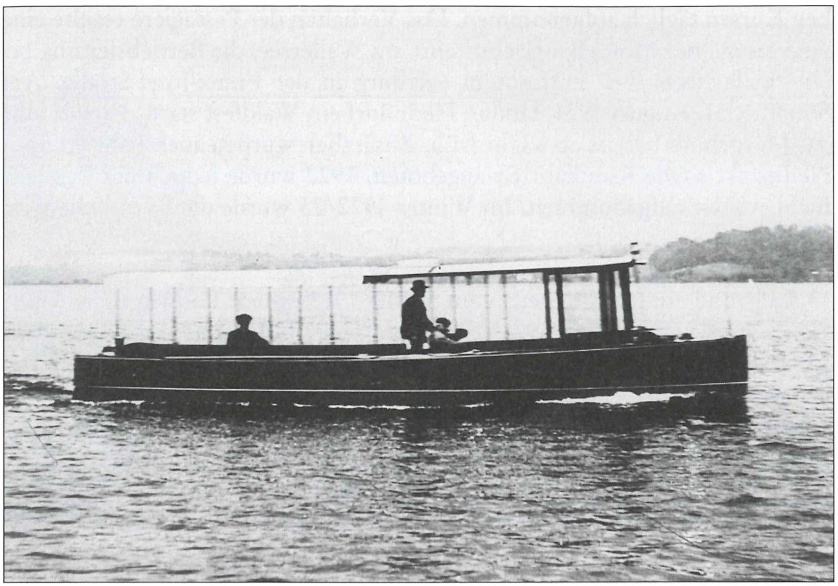


Abb. 4 Das Elektroboot der Firma Stern & Hafferl 1914 (Foto: SLA).

see—Henndorf—Neumarkt Strandbad in den amtlichen Fahrplänen 1917 und 1918 auf, allerdings ohne Fahrzeiten. Nach dem Krieg wurde das Boot sehr vermisst. Stern & Hafferl wollte aber das Boot, das während der Liegezeit große Schäden erlitten hatte, nicht mehr in Betreib nehmen und überstellte es schließlich an den Attersee, wo es unter dem Namen „Attersee" noch Dienste verrichtete. Dort erhielt es 1929 einen Dieselmotor, kam nach dem Krieg auf den Traunsee und soll erst 1973 außer Betrieb gestellt worden sein. Die Konzession vom 14. April 1916 legte Stern & Hafferl am 24. Juni 1921 zurück und gab als Gründe an: 2 km Stromleitung wurden während des Krieges abgebaut; die Bootsbatterie ist vollständig verbraucht; Motor des Umformeraggregats wurde gestohlen und sämtliche Landungsstege sind zerstört.

Mit Kundmachung vom 14. Juni 1915 verbot die k.k. Landesregierung die Verwendung von Motorbooten und Booten mit Anhängemotor (Außenbordmotor) auf dem Wallersee. Franz Ögg aus Salzburg erwarb von einem Sommergast aus St. Gilgen ein Motorboot und suchte um den Personentransport Station Wallersee—Henndorf—Neumarkt an. Die Kommissionierung fand am 7. Juli 1921 statt. Das Boot wurde mit 14 Personen belastet und für 12 Personen zugelassen. Die Landungsstege waren in Ordnung. Franz Ögg erhielt am 20. Oktober 1921 die Konzession und eine Ausnahmebewilligung (vom Motorboot-Verbot) für seinen Betrieb. Am 13. Juli 1921 wurde der Dienst zwischen Station Wallersee und Henndorf mit sie-

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

ben Kursen täglich aufgenommen. Das Verhalten der Passagiere regelte eine Anweisung der Motorboot-Schifffahrt am Wallersee, die Betriebsleitung befand sich etwas weit entfernt in Salzburg in der Franz-Josef-Straße. Am Sonntag, 21. August 1921, fand in Henndorf ein Waldfest statt, deshalb fuhr das Motorboot bereits ab 6 Uhr früh. Zusätzlich wurden auch Fahrten nach Neumarkt sowie Rundfahrten angeboten. 1922 wurde jedoch der Verkehr nicht wieder aufgenommen. Im Winter 1922/23 wurde die Bootshalle vom Eis erdrückt.

Aufgrund eines Ansuchens vom 5. Mai 1923 erhielt Ludwig Chmel eine Konzession vom 14. Juli 1923 (Zl. 19686) für ein Motorboot auf dem Wallersee für den Streckenabschnitt vom Strandbad Zell zum Strandbad Seebrunn auf die Dauer von drei Jahren mit den Auflagen, von Juni bis September unbedingt, im Oktober nach Bedarf zu fahren und noch 1923 den Verkehr aufzunehmen. Chmel war der vormalige Pächter vom Gut Zell und mit den Gegebenheiten der Wallerseeschifffahrt vertraut. Die Landesregierung verlängerte die Konzession am 5. Jänner 1924 bis 24. Juli 1926. Ludwig Chmel legte jedoch die Konzession zu Gunsten von Josef Sigl zurück. J. Sigl erhielt eine Konzession im Ausmaß wie Chmel am 21. Juli 1924 für drei Jahre und ein Dekret vom 22. Juli 1924 zum Befahren des Wallersees. Josef Sigl zögerte zunächst, weil ein fahrplanmäßiger Verkehr unrentabel schien. Der neue Pächter des Gutes Zell, Michael Gottfried, meldete am 6. Juni 1926, dass sein 2-PS-Motorboot betriebsbereit sei und er ab 1. Juli 1926 zu drei ÖBB-Zügen die Verbindung Zell—Seebrunn bei schönem Wetter herzustellen beabsichtige. Ungeachtet dessen erteilte die Landesregierung am 7. März 1927 eine Bewilligung für ein Motorboot an Johann Schinwald und Johann Zach für die Strecke Station Wallersee—Strandbad Neumarkt—Henndorf. Ihr Boot erwies sich aber 1927 als nicht tauglich. 1928 entschied die Landesregierung, dass Gottfried den Verkehr zwischen Zell und Henndorf, Schinwald und Zach hingegen nur die Strecken Zell—Neumarkt und Neumarkt—Henndorf betreiben dürfen.

Am 20. Juli 1928 wurden Boote und Stege überprüft. In Seebrunn und Wallersee wurden die schon lange bestehenden Anlagen weiterverwendet, in Neumarkt beim Hotel Winkler ein neuer Steg errichtet. Schinwald und Zach führten das von ihnen erbaute namenlose Flachboot für 30 Personen mit einem 18-PS-Motor vor, das am 19. August 1928 das amtliche Kennzeichen D 17* zugeteilt bekam und in Neumarkt stationiert war.

Das Boot „Nanni" von Gottfried war ein Kielboot für 10 Personen, hatte einen 4-PS-Motor und war in Zell stationiert. Johann Schinwald erwarb im

---

* Aufgrund der Verordnung vom 9. Dez. 1927, BGBl. Nr. 352, über die Einführung des Nummernzwanges für Motorfahrzeuge auf den österreichischen Binnengewässern mussten Motorboote ein Kennzeichen führen. Das Kennzeichen besteht aus einem Buchstaben und Ordnungszahl. Für Salzburg wurde der Buchstabe „D" bestimmt, ähnlich den Autokennzeichen von 1906 bis 1939.

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

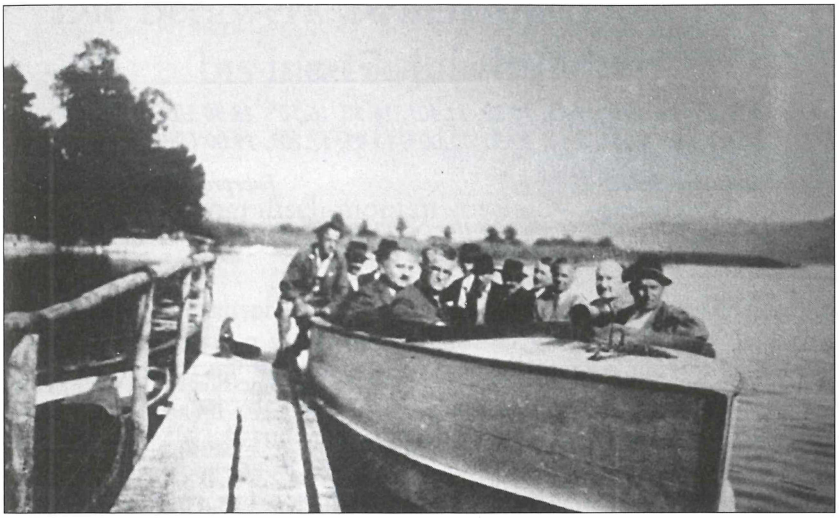


Abb. 5 Das Motorboot der Familie Schinwald an der Anlegestelle in Zell, ca. 1928 (Foto: SLA).

Herbst 1928 den Anteil von Zach an der Konzession und erbaute eine Bootshütte in Matzing. Die Bedeutung der Überfuhrboote von der Bahnstation Wallersee zu den Strandbädern in Henndorf und Neumarkt sank beträchtlich, als ab Pfingsten 1927 die Stadtgemeinde Salzburg mit ihren Autobussen Neumarkt anfuhr und in der Folge die Firma ALBUS aufgrund der Konzession der Stadtgemeinde den Bäderverkehr betrieb. Die Fahrtkosten mit dem Autobus waren sogar etwas niedriger als die Auslagen für Bahnfahrt und Überfuhr.

Im September 1929 legte Gottfried seine Konzession zu Gunsten von Johann Schmidt, einem Tischler und Bademeister aus Unterach, zurück. Dieser betrieb die Überfuhr von Zell nach Seebrunn mit dem Motorboot „Nanni". Anfang Juni 1930 war das Boot zum Trocknen an Land gesetzt, weil ihm ein neuer Motor eingebaut werden sollte, doch plötzlich ging es in Flammen auf. 1930 und 1931 konnte Schmidt die Überfuhr nicht betreiben. Im August 1931 wurde noch ein Flachboot für Johann Schmidt zugelassen, wie lange er noch die Konzession ausübte, ist nicht bekannt. Johann Schinwald meldete am 15. Juli 1932, dass beim Motorboot die Kurbelwelle gebrochen sei, und er daher den Betrieb erst 1933 aufnehmen werde.

Im August 1933 wurde für Thomas Schinwald ein Kielboot mit einer Länge von 8,45 m für 30 Personen zugelassen, mit dem neuerlich der Betrieb Zell—Seebrunn durchgeführt wurde. 1940 blieb der Betrieb eingestellt, weil kein Treibstoff hiefür bewilligt wurde und der Bootsführer zur Wehrmacht einrücken musste. Auch nach dem Krieg gab es keinen öffentlichen Verkehr mit Booten auf dem Wallersee. Es gibt nur Boote der Gendarmerie, der Wasserrettung, gewerblich genützte sowie private E-Boote.

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

ANHANG

Fahrplan „Nanni" 1929

ab Wallersee 6.10, 7.45, 10.00, 11.40*, 14.50, 16.50*, 18.30 Uhr*
ab Seebrunn 6.25, 8.10, 10.30, 12.00*, 15.05, 17.20*, 19.00 Uhr*

** nur nach Bedarf* *Fahrpreis 80 Groschen*

Rundfahrten Wallersee—Seebrunn—Neumarkt—Wallersee:
Fahrpreis 1,20 Schilling, mindestens 6 Personen

Boote auf dem Wallersee

Name (Besitzer)	Schiffsart	Baujahr	Im Einsatz (auf dem Wallersee)	Abmessungen (Länge x Breite x Tiefgang	Fahrgäste	Leistung (PS)
Rupertus	Raddampfer	1884	1886	25 × 2,6 (6,0) × 0,43	80	20
Waller	Kielboot	1895	1895–1898	7,6 × 1,85 × 0,35	12	2
Wallersee	E-Boot	1914	1914, 1915	12,5 × 2,5 × ?	35	?
Wallersee	Benzinmotorboot	1921	1921	5,8 × 1,35 × 0,36	12	?
Nanni (Gottfried)	Benzinmotorboot	1926	1926, 1927, 1928, 1929	5,9 × 1,4 × 0,34	10	2 4
Nanni (Schmidt)	Benzinmotorboot	Umbau 1932	1932	5,0 × 1,5 × ?	7	4
D 17 (Johann Schinwald)	Flachboot	1927	1928–1932	8,5 × 2,2 × 0,41	30	18
D 17 (Thomas Schinwald)	Kielboot?	1927?	1933–1939	8,45 × 2,15 × 0,41	30	18?

Quellen und Literatur

Anton Moser, Wallersee Dampfschiff-Fahrt-Unternehmung, in: „Flachgauer Zeitung" Nr. 1, 1979.
Friedrich Leitich, 30 Jahre Interessengemeinschaft am Wallersee 1953–1983, 100 Jahre landeseigener Wallersee (Salzburg 1983).
Alfred Stefan Weiß, Karl Ehrenfellner u. *Sabine Falk* (Hg.), Henndorf am Wallersee (Henndorf 1992).
Johann Goiginger, Neumarkt am Wallersee (Neumarkt 1993).
Elisabeth u. *Heinz Dopsch* (Hg.), 1300 Jahre Seekirchen (Seekirchen 1996).
SLA, Landesausschuß Sonderfasz. Wallerseeschiffahrt; Akten der Landesregierung.
„Salzburger Zeitung".
„Salzburger Volksblatt".

Anschrift des Verfassers:
Dipl.-Ing. Heinrich Harrer
Fürstenallee 9
A-5020 Salzburg

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: 2002

Band/Volume: 142

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

Artikel/Article: Die Dampf- und Motorschifffahrt auf dem Wallersee. 243-250