

## Salzburgs Seen XII

### ZUR VERKEHRSGEOGRAPHIE DER SEEN SALZBURGS UND SEINER NACHBARGEBIETE

unter besonderer Berücksichtigung der historischen Entwicklung

Von Guido Müller

(Mit einem Diagramm)

#### 1. Verbreitung der Seen und natürliche Voraussetzungen für den Verkehr

Die meisten Seen Salzburgs<sup>1)</sup> verdanken ihre Entstehung dem Eiszeitalter. Der weitaus größte Teil der Landesfläche liegt im Einzugsbereich des ehemaligen *Salzachgletschers*. Das Hauptnährgebiet dieses Gletschers lag in den Hohen Tauern. Bei der Durchquerung der Grauwackenzone und der Kalkalpen nahm der Salzachgletscher noch Seitenarme auf, vom Salzburger Becken ausgehend zerlappte er sich fingerförmig und endete teils in der Flyschzone und teils im Alpenvorland<sup>2)</sup>. In den östlichen Flachgau stießen außerdem Zweige des *Traungletschers* vor.

Diese zwei eiszeitlichen Gletscher unterschieden sich bezüglich ihrer Einzugsgebiete bedeutend und der Charakter der ihnen entsprechenden Flüsse ist grundverschieden: Der *Traungletscher* nämlich hatte sein Ursprungs- und Haupteinzugsgebiet im Bereich der ausgedehnten Kalkplateaus des Dachsteins und des Toten Gebirges. Vom Trauntal nach Süden ist die Durchgängigkeit in die nördliche Längstalfurche und zum Alpenhauptkamm hin erschwert (Dachsteinstock als Sperre). Die im inneren Salzkammergut überwiegend unterirdisch gesammelten Wässer treten am Gebirgsfuß aus, ihre Belastung mit Geschieben ist gering. Im Traungebiet sind die Talseen, deren Wannens überdies zum Teil auch mit dem Auftreten von Salz und Gips in Zusammenhang stehen, aus dem vorhin genannten Grunde weitgehend erhalten geblieben. Im *Salzachgletschergebiet* hingegen sind die Talseen des Eiszeitalters mit Ausnahme des Zeller Sees verlandet. Ähnliches gilt übrigens auch für das in den Salzburger Zentralalpen liegende obere Enns- und Murgebiet.

Damit ist in aller Kürze erklärt, warum im Zuge der Hauptverkehrswege durch die Täler der Salzach, Saalach, Enns und Mur Seen fast ganz fehlen, während sie im Traungebiet ziemlich zahlreich auftreten.

Das Salzburger Becken als naturgegebener Kernraum Salzburgs entsendet Wege von unterschiedlicher Wichtigkeit durch die einzelnen

<sup>1)</sup> Zur Verbreitung der Seen siehe etwa Bd. 110/111, S. 479 ff. dieser Mitteilungen.

<sup>2)</sup> Karte „Der Salzachvorlandgletscher“, 1:100.000, in: E. Ebers, L. Weinberger, W. Del-Negro, Der pleistozäne Salzachvorlandgletscher. München 1966 = Veröffentlichungen der Gesellschaft für Bayerische Landeskunde e. V., München, Heft 19—22.

Zweigbecken des Salzachgletschers; in ihnen konnten sich, abgedämmt durch Endmoränen, Seen erhalten.

Die der Zahl nach überwiegenden, an Ausdehnung aber weniger bedeutenden Hochgebirgsseen stehen nur in viel schwächerem Zusammenhang mit dem Verkehrsgeschehen, meist liegen sie ja oberhalb der Dauersiedlungsgrenze. Viele Kare der Hohen und Niederen Tauern bergen Seen.

Für den *Durchgangsverkehr* innerhalb Salzburgs ist demnach das Augenmerk auf die Gebiete des Zeller Sees im Pinzgau, der Trumer Seen, des Wallersees, des Aber- oder Wolfgangsees, des Fuschlsees und der salzburgischen Ufer des Mond- und Attersees zu richten. Zur Abrundung des Bildes wird zusätzlich auf die übrigen Salzkammergutseen und die benachbarten bayerischen Seen eingegangen.

Welche besonderen Voraussetzungen für den Verkehr weisen Seengebiete auf? Die in Täler eingeschalteten Seebecken sind häufig Hindernisse für den *Landverkehr*. Straßen und Eisenbahnen werden durch einen den Talboden ausfüllenden See an die Talflanken gedrängt. Diese sind aber wegen der glazialen Ausgestaltung, in den Kalkalpen auch wegen der Gesteinsbeschaffenheit und Entwässerungsverhältnisse, häufig steil. Auch Verlandungsgebiete, die an viele Seen anschließen, erschweren wegen der ungünstigen Bodenbeschaffenheit eine Verkehrsführung<sup>3)</sup>.

## 2. Der Seeverkehr

Unsere Vorfahren mußten sich hinsichtlich der Verkehrsrouten in viel höherem Grad von den natürlichen Gegebenheiten leiten lassen. Selbst dort, wo die Anlage von Saumwegen längs der Seeufer möglich war, wurde aus Gründen der Bequemlichkeit und Sicherheit oft dem *Wasserweg* der Vorzug gegeben. Auch die Siedlungsplätze an den Seen waren vornehmlich miteinander über Wasser verbunden. Dies galt schon für die Pfahlbausiedlungen, deren Spuren an mehreren Seen des Salzkammergutes und Oberbayerns aufgefunden wurden. Den bis ins 19. Jahrhundert hinein klarsten Vorzug gegenüber dem Landverkehr genoß der Wasserverkehr bei Massengütern und schweren Lasten. Hier ist in erster Linie die *Holzflößerei* zu nennen. Für sie bildeten Seen entweder Ausgangspunkte oder Zwischenglieder, viel seltener jedoch Endpunkte von längeren Wasserwegen, denn gerade durch die künstliche Regelung des Seeausflusses mittels *Seeklauen* wurde oft erst die Benützbarkeit der anschließenden Flußstrecken durch die Flößerei oder den Schiffsverkehr ermöglicht. Für den Holztransport waren solche Einrichtungen am zahlreichsten im Salzkammergut<sup>4)</sup>. Der Hallstätter See und der Traunsee, über die obendrein

<sup>3)</sup> Die Unterschiede gegenüber seefreien Talstrecken sind allerdings hinsichtlich der alten Verkehrswege und Siedlungen nicht so groß, denn für sie ist das Meiden der Talböden charakteristisch.

<sup>4)</sup> Engelbert Koller, *Die Holztrift im Salzkammergut*. Linz 1954 = Bd. 8 der Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich; Ernst Neweklowsky, *Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau*, 3 Bde., Linz 1952, 1954 u. 1964.

der Salztransport eine große Rolle spielte, sind die wichtigsten Beispiele, aber auch der Wolfgangsee ist hier zu nennen. Über diesen See wurden Holz aus dem Zinkenbachgebiet nach Ischl und steirisches Eisen in Richtung Salzburg befördert. Kupfererze aus dem Gebiet von Bruckberg wurden bis Mitte des vorigen Jahrhunderts im Winter über den zugefrorenen Zeller See in das Poch- und Waschwerk nach Thumersbach gebracht<sup>5)</sup>.

Wohl eher ein Einzelfall im Zusammenhang mit dem hochalpinen Bergbau ist folgendes Beispiel aus dem Kärntner Teil der Goldberggruppe, über das F. *Seeland* 1878 berichtete<sup>6)</sup>: „Die Erzförderung wird vom Goldzecherberghaus zur Aufbereitungsstätte am Seebichl im Winter mit Schlitten bewerkstelligt. Bis zum Zirmsee [2495 m ü. d. M.] wird der Schlitten abgebremst, dann durch Menschen über den gefrorenen Zirmsee gezogen und von da weiter bis Seebichl. Im Sommer aber wird das Erz im Kahn überführt und von da bis Seebichl mit Muli in Wägen gefördert.“ In seiner Beschreibung der Besteigung des Hocharn nennt *Seeland* zwei Wegvarianten, eine über den Zirmsee und eine um den See: „Ich empfehle jedoch, wenn Leute und das Schiff bereit sind, vorausgesetzt, daß der See nicht mehr gefroren ist, die erste Tour, weil sie die angenehmere ist.“

Auch darauf, daß die Qualität beförderter Produkte auf dem Wasserwege weniger Einbußen erlitt als auf dem Landweg, fehlen Hinweise nicht. Heinz KREIBICH schreibt in seiner Dissertation über „Die Geschichte der Salzburger Hofbrauereien 1498 bis 1815“<sup>7)</sup> auf Seite 351: „Der kühlere, kürzere, vor allem aber nicht so holprige Wasserweg kam dem Bier sehr zustatten. Deshalb unterhielten die Hofbrauereien Lueg und Henndorf eigene Zillen zur Bierfuhr über den Aber- und Wallersee.“

Die Brauerei Wädenswil (Zürichsee) entschloß sich Ende des 19. Jahrhunderts aus wirtschaftlichen Gründen, den Biertransport nach Zürich und in die übrigen Uferorte mit einem Dampfschiff durchzuführen. Diese Einrichtung konnte sich seit 80 Jahren halten und gilt nach wie vor als besonders rationell<sup>8)</sup>.

Steine, Schotter, Sand und Kalk sind ebenfalls Güter, die über Seen befördert wurden und noch werden. Naturgemäß gilt dies besonders für jene Seen, deren Ufer sowohl an den Kalkalpen als auch an der Flyschzone Anteil haben, also für den Attersee, den Traunsee und den Mondsee. Am Traunsee spielt heute noch wegen fehlender Straßenverbindungen ans Ostufer der Kalktransport über den See eine gewisse Rolle.

Der *gesamte* Personen- und Güterverkehr mußte *dort* den Weg über einen See nehmen, wo keine andere Verkehrsmöglichkeit bestand. Im Trauntal war dies bis 1861 zwischen Traunkirchen und Ebensee der Fall. Ähnliches gilt für Hallstatt, denn dieser Ort war — abgesehen von einem beschwerlichen und mitunter gefährlichen Saumweg — bis 1875 nur über den Hallstätter See mit der Außenwelt verbunden. Scharfling am Mondsee erhielt 1833 eine befahrbare Verbindung nach Nordwesten (Mondsee) und Süden (St. Gilgen) und erst 1898 ent-

<sup>5)</sup> Josef *Lahnsteiner*, Unterpinzgau. Hollersbach 1960, S. 41.

<sup>6)</sup> „Die Goldzeche und der Hohnarr“, Zeitschr. d. DuÖAV, Bd. IX, München 1878. Zitate auf S. 301 u. 292.

<sup>7)</sup> Innsbruck 1957.

<sup>8)</sup> „80 Jahre Bierschiffahrt auf dem Zürichsee“. Neue Zürcher Zeitung, Nr. 224 v. 18. August 1973, S. 37.

stand mit der Kienbergwandstraße auch ein Landweg nach Osten. Orte am Attersee, Mondsee und am Wolfgangsee hatten — und haben in gewissen Grade noch immer — mit dem Gegenufer über Wasser Kontakt. Gleiches gilt auch für die Verbindung Thumersbach—Zell am See. Es gibt aber noch immer Punkte, die praktisch *nur* auf dem **Seeweg erreichbar** sind: Die Halbinsel St. Bartholomä am Königssee und die Almen südlich dieses Sees, weiters der Kammersee im Ausseerland und die südliche Hälfte des Traunsee-Ostufers.

### 3. *Das Eisenbahnzeitalter*

Der lebhafte Seeverkehr mit Einbäumen, Plätten und Flößen kam im Eisenbahnzeitalter entweder fast zum Erliegen oder erhielt in neuer Form mächtigen Auftrieb.

Hauptbahnen, die Seen berühren, sind in Salzburg die Westbahn (1860 Wallersee, 1875 Zeller See), im bayerischen Nachbargebiet die Bahn Salzburg—München (1860 Chiemsee, Simssee) und im benachbarten Oberösterreich die Salzkammergutbahn (1877 Traunsee, Hallstätter See). Der anwachsende Sommerfrischenverkehr brachte auch für viele andere Seen einen Bahnanschluß durch Neben- oder Stichbahnen. Die 1893 fertiggestellte Salzkammergut-Lokalbahn berührte den Mondsee zwischen Plomberg und Scharfling und stellte überdies durch die Zweigstrecke St. Lorenz—Mondsee eine Verbindung mit dem Hauptort an diesem See her. Bald nach dem Krottensee erreichte diese Schmalspurbahn das Nordufer des Wolfgangsees und begleitete diesen größten See Salzburgs bis an sein Ostende bei Strobl. Am Mondseeufer endete überdies seit 1907 die nur drei Kilometer lange elektrische Bahn Unterach am Attersee—See am Mondsee. Zwei Stichbahnen erschließen heute noch das Atterseeufer: in Kammer (seit 1882) mit dem Ausgangspunkt Vöcklabruck und in Attersee (seit 1913) mit dem Ausgangspunkt Vöcklamarkt. Bis 1928, dem Jahr der Eröffnung der Autobuslinie Kammer—Attersee—Unterach—Weißbach—Weyregg—Kammer, stellten hier ganzjährig verkehrende Dampfschiffe das einzige öffentliche Verkehrsmittel zwischen den Endstellen der Bahnen und den Seorten dar. Im benachbarten Bayern sind die ehemalige Bahnstrecke Berchtesgaden—Königssee (seit 1909), die Bahn Traunstein—Waging (seit 1902) und die nur knapp zwei Kilometer lange Chiemseebahn von Prien nach Stock (seit 1887, von hier Überfahrt nach Herrenchiemsee) zu nennen.

### 4. *Die Dampfschiffahrt*

Nahezu parallel mit dem aufkommenden Eisenbahnverkehr entwickelte sich in Österreich<sup>9)</sup> die Dampfschiffahrt, später abgelöst von der Motorschiffahrt mit Verbrennungs- bzw. Elektromotoren. Zwar wurde da und dort die Bahn zu einem übermächtigen Konkurrenten für die Dampfschiffahrt, anderswo aber übernahm sie die Rolle eines sehr leistungsfähigen Zubringers.

<sup>9)</sup> In der Schweiz ging die Dampfschiffahrt der Eisenbahn zeitlich voraus.

Nachdem auf dem europäischen Kontinent schon 1823 auf dem Genfer See, 1824 auf dem Bodensee und später auf anderen Seen der Linienverkehr mit Dampfschiffen aufgenommen worden war, erhielt 1839, also ebenfalls sehr früh, der Traunsee das erste Dampfschiff. Zu dieser Zeit hatte Gmunden, das Tor zum Salzkammergut, immer noch keine durchgehende Straßenverbindung mit Ebensee und Ischl. Das Schiff war hier einziges Verkehrsmittel, es diente also keinesfalls wie heute allein dem Fremdenverkehr. Der Bahnbau brachte der Längsschiffahrt dann allerdings empfindliche Einbußen im Personen- und Güterverkehr.

Von den salzburgischen Seen erhielt der *Wolfgangsee* 1873 als erster den Dampfschiffverkehr. Dank der Querschiffahrt zur Schafbergbahn (ab 1893) lag dieser See am Beginn unseres Jahrhunderts bezüglich der Personenfrequenz an erster Stelle unter allen Seen vom Chiemsee im Westen bis zum Traunsee im Osten! Auf dem Wolfgangsee wurden im Jahre 1902 87.300 Personen befördert gegenüber 74.746 auf dem Traunsee, 30.020 auf dem Attersee, 12.500 auf dem Zeller See und (im Jahre 1904) 40.000 auf dem Chiemsee<sup>10</sup>). Ein Jahr früher als auf dem Wolfgangsee war die Dampfschiffahrt auf dem Mondsee und wiederum drei Jahre früher auf dem Attersee eingeführt worden. Den *Zeller See* im Pinzgau befuhr 1881 das erste Dampfboot.

Der Versuch mit einer Dampfschiffahrt auf dem *Wallersee* scheiterte bereits im Eröffnungsjahr 1886. Das Mißlingen ist wohl darauf zurückzuführen, daß Seekirchen, Henndorf, Neumarkt und die kleineren Orte zu weit vom Seeufer entfernt liegen, die durch die Schifffahrt erzielten Wegabkürzungen zu gering sind und vor allem der Fremdenverkehr erst allmählich und schwächer als erhofft in Erscheinung trat. Dieser 6,4 Quadratkilometer große Vorlandsee konnte sich an Beliebtheit ja doch nicht mit den Salzkammergutseen messen. Überdies waren damals die Orte am Westufer bereits durch eine Hauptbahnstrecke verbunden.

##### 5. Straßenverkehr, Straßenbau, Trassenprobleme von Straßen und Eisenbahnen

Mit dem Aufkommen des Automobils war die Blütezeit der Eisenbahn, vor allem der Neben- und Stichbahnen, überschritten. In der Folge kam es da und dort zu Streckenauflassungen. Diese betrafen bis heute innerhalb bzw. an den Grenzen Salzburgs die Salzkammergut-Lokalbahn (1957) einschließlich der Flügelbahn nach Mondsee und die isolierte Bahnstrecke Unterach—See (1949).

Die Bemühungen, bestehende Verkehrswege auszubauen und das Straßennetz zu erweitern, haben seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts namentlich in den Seegebieten zu großen Veränderungen geführt. An den einzigen beiden größeren Salzkammergutseen, die

<sup>10</sup>) W[ilhelm] *Halbfaß*, Die wirtschaftliche Bedeutung der Binnenseen. In: Deutsche Geographische Blätter, Bd. XXXIII, Bremen 1910, S. 213—238 (Zahlen auf S. 223).

rings von Uferstraßen umschlossen sind, am Mondsee und am Attersee, wurde das letzte und zugleich schwierigste Glied auf Salzburger Boden geschlossen: Nachdem, wie bereits erwähnt, 1833 mit dem Abschnitt Plomberg—Scharfling eine unwegsame Uferstrecke gemeistert worden war (Neutrassierung 1961 abgeschlossen), folgte 1898 die Kienbergwandstraße von Scharfling ans Ostende des Mondsees. Schlüsselstelle war die auf einer Länge von 465 Metern in den See abfallende Kienbergwand. Obwohl die Straße bis 1939 so verbreitert wurde, daß sie auch von Bussen befahren werden konnte, ist sie für heutige Anforderungen zu schmal. Das zwischen Unterach und Weißenbach größtenteils salzburgische Atterseeufer fällt ebenfalls, nur unterbrochen von den beiden Burgauer Deltas, steil in den See ab, und der Straßenbau erforderte auch hier umfangreiche Felsprengungen (1892 neu, derzeit Ausbau). Auf die späte Erschließung des heute von Straße und Bahn begleiteten Westufers des Traunsees zwischen Traunkirchen und Ebensee und des Westufers des Hallstätter Sees wurde bereits hingewiesen.

Mit der Schließung der Lücke St. Gilgen—Lueg wird der Ausbau der *Wolfgangsee*-Bundesstraße im wesentlichen abgeschlossen sein. Die Strecke vom Zinkenbach-Delta bis St. Gilgen darf als ihr schwierigster und aufwendigster Abschnitt bezeichnet werden. Das Wolfgangseeufer bereitete den Straßenbauern deshalb große Sorgen, weil Uferschüttungen immer wieder am bis 50 Prozent und stärker geneigten unterseeischen Hang abglitten und sich die Felsicherungsarbeiten sehr schwierig gestalteten. Südöstlich von Lueg waren schon am 2. April 1907 Straße und Bahn einschließlich eines Teiles der Seehalde durch einen Erd- und Felssturz auf 630 Meter Länge in die Tiefe gerissen oder beschädigt worden<sup>11)</sup>. An derselben Stelle verlegte am 22. März 1940 eine 38 Meter breite, aus tonigem Dolomitschutt bestehende Rutschmasse Bahn und Straße<sup>12)</sup>. Bis an den Beginn unseres Jahrhunderts gehen ernsthafte Pläne zurück, St. Wolfgang in Richtung Salzburg aus der Sackgasse zu verhelfen: Es wurde sowohl eine Brücke im Bereich der See-Enge als auch eine Straße über Ried nach Aich projektiert.

Die Schwierigkeiten und Kosten der Trassenführung erreichen dort die höchsten Werte, wo ein größerer Ort am Seeufer liegt und die Geländeverhältnisse kaum Ausweichmöglichkeiten für stark frequentierte Durchzugsstraßen gestatten. Bei der 1966 fertiggestellten Umfahrung von Hallstatt, die zum teuersten Landesstraßenabschnitt Oberösterreichs wurde, gab man schließlich einer Tunneltrasse vor einer Seetrasse den Vorzug<sup>13)</sup>. Für die Autobahn im Bereich von Bregenz wurden Hang-, Tunnel-, Unterflur und Brückentrassen mit

<sup>11)</sup> Vincenz Pollack, Über Seeuferbewegungen. In: Österr. Wochenschrift f. d. öffentl. Baudienst, 19. Jg., Wien 1913, S. 595—619.

<sup>12)</sup> Jahrbuch des Vereines für Landeskunde und Heimatpflege in Oberdonau, 90. Bd., Linz 1942, S. 315.

<sup>13)</sup> Straßentunnel Hallstatt. Festschrift anlässlich der Eröffnung am 23. Juli 1966, hg. v. Amt der öö. Landesregierung, Landesbaudirektion, Linz 1966.

verschiedenen Varianten heftig und jahrelang diskutiert<sup>14)</sup>, ehe man sich endgültig für einen Pfändertunnel entschied. Das Ringen um die unerläßliche Umfahrung von *Zell am See* ist derzeit im Gange; hoffentlich lernt man dabei aus den in einem Jahrhundert gemachten Erfahrungen. In Bregenz, in Zell am See und anderswo ist man heute über die Seetrassen der Eisenbahn nicht erfreut, da durch sie und insbesondere durch die Bahnhöfe das kostbarste Gelände in diesen Städten blockiert ist und die Städte von ihrem See in gewissem Grade abgeriegelt sind. Im Jahre 1872 waren allerdings noch viele Zeller stolz, daß sie diese Bahntrasse durchgesetzt hatten, von Seite der Bahn hätte man damals lieber die einfachere Ostumfahrung des Zeller Sees verwirklicht. Auch in der Frage, ob Einschnitt oder Tunnel im Hang oder Ufervariante, entschied man sich für letztere Lösung<sup>15)</sup>. In *St. Gilgen*, wo es — allerdings zwei Jahrzehnte später — nur um die Trasse einer Schmalspurbahn ging, gab man der weiter vom See abgelegenen Trasse den Vorzug, „weil so die Grundablösung billiger käme und Gärten sowie Badeeinrichtungen mehr geschont würden“<sup>16)</sup>.

Doch nicht allein die felsigen Ufer unserer Alpenseen verlangen hohe Aufwendungen für Verkehrsbauten, ähnliches gilt auch für die Eisenbahn- und Autobahntrasse im Verladungs- und Uferbereich des voralpinen Chiemsees: So wurde die Eisenbahnstrecke am Chiemsee als das kostspieligste Stück der Bahn Wien—München bezeichnet. Die Autobahntrasse, die auf acht Kilometer Länge ganz bewußt am Chiemsee entlanggeführt wurde, erforderte ebenfalls hohes technisches Können und große Mittel.

## 6. Der See-Querverkehr

Lag bisher die Betonung auf dem Längsverkehr, so soll nun auch noch kurz auf den Querverkehr eingegangen werden. Meist hat er nur *lokalen* Charakter. Da die wichtigsten Siedlungen in Seenlandschaften häufig an den See-Enden, besonders an der Stelle des See-Ausflusses, liegen, ist die Verkehrsspannung zwischen den Längsseiten oft nicht allzu groß. Ein Interesse an Querverbindungen besteht über schmale und langgestreckte Seen oder Seen, die sich im Mittelteil durch Deltas, auf denen Siedlungsplätze entstehen konnten, verjüngen. Klassische Beispiele dafür liefert das Salzburger Land mit dem Zeller See im Pinzgau (Zell am See / Schmittenbach; Thumersbach / Thumersbach) und dem Wolfgangsee (St. Wolfgang / Dietlbach; Gschwandt und Gschwendt / Zinkenbach). Lebhafter lokaler Schiffs- und Bootsverkehr, mitunter Fährverkehr, verbindet an

<sup>14)</sup> Othmar R. Breuer, *Autobahn Bregenz. Eine Dokumentation zum Trassenproblem*. Innsbruck 1970 = Beiträge zur alpenländischen Wirtschafts- und Sozialforschung, Folge 103.

<sup>15)</sup> Ernst Blaschka, *Die Entwicklung von Zell am See der Perle des Pinzgaus in den ersten fünfzehn Jahren seit Eröffnung der Giselabahn 6. August 1875 bis 6. August 1890*. [Zell am See, 1890].

<sup>16)</sup> Zitat aus dem „Salzburger Volksblatt“ vom 6. September 1886 nach Otto Kellner, *Geschichte des Salzburger Verkehrswesens ab 1850*, phil. Diss. Univ. Innsbruck 1950, S. 100.

solchen Stellen die Seeufer. Ähnlich liegen die Dinge am Hallstätter See und lagen sie früher auch am Wallersee. Am Gegenufer der Orte Gosaumühle und Hallstatt einerseits und Henndorf andererseits befinden sich die entsprechenden Bahnstationen. Während in einzelnen Fällen Engstellen überbrückt worden sind, hat zwischen dem Obertrumer und Niedertrumer See die Natur diese Brücke hergestellt. Seebrücken an Engstellen gibt es in der näheren Umgebung nur bei Tettenhausen über den Waginger-Tachinger See<sup>17)</sup> und über den Weißensee in Kärnten. In der Schweiz sind solche Beispiele häufiger. Bekannt ist auch die Ponte Diga (Dammbrücke) über den Luganer See. Der Brückenschlag bzw. Dammbau ist auch zu einigen Inseln — Inseln liegen überwiegend landnah — erfolgt. Da die Salzburger Seen praktisch insellos sind, müssen Beispiele aus der Umgebung herangezogen werden: Kammer und Litzlberg im Attersee, Ort im Traunsee, Höglwörth im gleichnamigen See und Seon im Klostersee.

### 7. *Durch Materialentnahme geschaffene künstliche Seen*

Während für Wege an Seen, Parkplätze, Uferbauten und Dämme viel Material in natürliche Seen geschüttet worden ist, kann der in gewissem Grade umgekehrte Fall, daß durch die Materialentnahme für Verkehrsbauten künstliche Seen *gebildet* werden, vornehmlich in der Nähe der Autobahnen und größeren Siedlungszentren beobachtet werden. Beispiele sind der Salzachsee und der Autobahnsee bei Salzburg, das Waldbad Anif, der Bürgerausee bei Kuchl und die Bluntauseen im Land Salzburg und der See im Delta der Griesler Ache, der mit dem Mondsee verbunden ist, im oberösterreichischen Nachbargebiet. Die künstlichen Seen sind von vornherein gut für den Verkehr aufgeschlossen, da man ja trachtet, die Entnahmestellen nicht allzu fern von den Baustellen zu wählen und eine straßenmäßige Verbindung für den Lkw-Transport notwendig ist.

### 8. *Künstliche Seen durch Aufstau*

Daß schon im Zuge der Entstehung von Seen eine ausreichende verkehrsmäßige Erschließung vorgenommen werden muß, gilt auch für Stauseen der Wasserkraftanlagen. Im Stauraum vorhandene Straßen und Wege müssen aufgegeben und neu trassiert werden. So mußte die durch das Wiestal führende Straße auf einer Länge von rund fünf Kilometern neu am Ostufer des Stausees errichtet werden (Fertigstellung 1912). Die heutige Wiestalbrücke wurde im Zuge einer späteren Hebung des Seespiegels um zwei Meter am 18. November 1949 dem Verkehr übergeben. Umfangreiche Änderungen des Straßen- und Wegenetzes waren auch im Wildgerlostal (Stausee Durlaßboden) und im Kapruner Tal (Stauseen Moserboden und Wasserfallboden) erforderlich.

<sup>17)</sup> Die Engstelle wurde 1867 durch eine Spiegelabsenkung um rund einen Meter von 100 auf 20 Meter verkürzt.

## 9. Die Bergseen

Die Bergseen, bis vor einem Jahrhundert höchstens im Zusammenhang mit der Almwirtschaft, Fischerei, Jagd und da und dort dem Bergbau aufgesucht, wurden durch Alpinistik und Fremdenverkehr ins Bewußtsein einer breiteren Bevölkerungsschicht gerückt. Markierte Steige, Wanderwege und Straßen führen bis an die Ufer von Bergseen oder an ihnen vorbei. Für den allgemeinen Verkehr zugelassene Straßen, die Seen als Zielpunkte haben, erschließen im Land Salzburg etwa den Seewaldsee, den Jägersee, den Zauchensee, den Prebersee und den Hintersee (Felbertal), im benachbarten oberösterreichischen Salzkammergut den Schwarzensee, den Nussensee, den Vorderen Langbathsee und den Offensee. Für Schutzhütten und Gasthäuser wurde nicht selten der Standort an einem Bergsee gewählt: Rudolfshütte (Weißsee), Franz-Fischer-Hütte (Zaunersee), Tappenkarseehütte (Tappenkarsee), Oberhütte (Oberhüttensee), im Nachbargebiet Ignaz-Mattis-Hütte (Giglachsee), Kärlingerhaus (Funtensee) u. a.

## 10. Die winterlichen Verkehrsverhältnisse und weiterer an Seen gebundener Verkehr

Das winterliche Verkehrsbild unterscheidet sich vom sommerlichen nicht allein durch die geringere Frequenz, sondern mitunter auch durch andere Verkehrsarten. Während große, tiefe, stark durchflutete und windausgesetzte Seen weniger leicht zufrieren, gibt es im Untersuchungsraum auch etliche Seen, die regelmäßig durch Wochen oder Monate hindurch eine tragfähige Eisdecke aufweisen. Nicht allein vom Eissport wird diese Zeit genutzt, auch der Personenverkehr und teilweise sogar der Güterverkehr spielt sich dann über der Eisdecke ab. Thumersbach—Zell am See<sup>18)</sup>, Zell am Wallersee—Seebrunn (Henndorf), Seeham—Mattsee, Königssee—St. Bartholomä, Hallstatt—Haltestelle Hallstatt sind Strecken, die mehr oder weniger häufig begangen werden.

Die Eisfläche von Seen kann auch für den Luftverkehr als Start- und Landebahn dienen (Zeller See, Altausseer See, Grundlsee). Für Rettungseinsätze werden zugefrorene Bergseen seit der Umstellung vom Flächenflugzeug auf den Helikopter kaum mehr benützt. Ebenfalls bereits der Verkehrsgeschichte gehört die Benützung von Seen durch Wasserflugzeuge an: In den zwanziger Jahren gab es in der Saison eine regelmäßige Fluglinie Budapest—Wien—St. Wolfgang. Hier sei noch erwähnt, daß der Bodensee als die eigentliche Geburtsstätte der Fernluftschiffe (Zeppelin) angesehen werden darf.

Verkehrserreger waren manche Seen früher durch die Eisgewinnung für Kühlzwecke. Der Versand von See-Eis war vor der Ent-

<sup>18)</sup> Die bei ungünstigen Eisverhältnissen, Nacht und Nebel bestehende Gefährlichkeit dieses Verkehrs sei damit illustriert, daß von den 236 im Zeller See in den letzten 300 Jahren ertrunkenen Personen die meisten Unglücksfälle auf den Winter entfielen (Josef *Lahnsteiner*, Unterpinzgau. Hollersbach 1960, S. 38).

wicklung der modernen Kühltechnik weit verbreitet. Eine größere Rolle konnten nur Seen mit Bahnanschluß spielen, in Salzburg der Zeller See und der Krottensee, im benachbarten Tirol etwa der kleine Schwarzsee bei Kitzbühel.

Aus dem Zeller See wurden im Winter 1883/84 3133 Waggon Eis nach Wien und ins Ausland verkauft<sup>19)</sup>, nach einer Notiz in der Zeitung „Volksfreund“<sup>20)</sup> betrug die Eisgewinnung aus dem Krottensee im Winter 1898/99 bis Ende Februar 306 Lokalbahnwaggons, dazu kamen täglich zehn bis zwölf zweispännige Eisfuhrer für die nächste Umgebung.

Verkehrsimpulse bedeuten auch die sportlichen Veranstaltungen auf dem Wasser oder auf dem Eis, wie Regatten, Wasserskikonkurrenzen, Wettbewerbe der Eisschützen, Traber, Motorrad- und Autorennfahrer. Ähnliches gilt für die beliebten Seefeste und ganz allgemein für die Badesaison. Die SeeprozeSSIONen (Traunsee, Hallstätter See, Chiemsee), heute gleichzeitig vorzügliche Fremdenverkehrsattraktionen, zählen ebenfalls zu starken Verkehrsauslösern.

Mit dem Bootsverkehr und Bootssport (Ruder-, Segel-, Elektro- und Motorboote) hängen einerseits die zahlreichen Bootshütten und Bootshäfen zusammen, andererseits aber auch das Bootsbauergewerbe.

#### 11. *Gegenwärtige Entwicklungstendenzen, zusammenfassende Bemerkungen*

Die *dichte* Verbauung in den Seengebieten ist erst das Ergebnis der letzten hundert Jahre. Die Besiedlung der oft nur kleinräumigen, gut geeigneten Uferstrecken ist dagegen schon viel älter. Abgesehen von der vorgeschichtlichen Zeit sei nachdrücklich auf die frühmittelalterlichen Kloster- und Kirchengründungen verwiesen, die in vielen Fällen an Seen erfolgt sind. Ich nenne: Mondsee am gleichnamigen See, Mattsee am Niedertrumer See, Seekirchen am Wallersee, Zell am Zeller See im Pinzgau, St. Wolfgang am Abersee, Altmünster und Traunkirchen am Traunsee, Herren- und Frauenchiemsee, Seon im Klostersee. Als Gründe für die Wahl gerade dieser Plätze sind eine bereits vorhandene Besiedlung, die Schutzlage, die Verkehrslage und die Beschaffung von Nahrungsmitteln (Fische, Krebse) aus den Seen hervorzuheben. Siedlung und Verkehr stehen in enger Wechselbeziehung. Mit der zunehmenden Besiedlung der Seengebiete ging der Ausbau eines dichten Netzes von Wirtschafts- und Spazierwegen einher. Oft wurde bei der Anlage bzw. bei der Auswahl der Trasse Bedacht genommen, schöne Ausblicke auf den betreffenden See zu eröffnen. Ein Stolz vieler an Seen gelegener Fremdenverkehrsorte ist die *Uferpromenade*. Häufig wurden diese Wege durch Aufschüttungen und Kunstbauten dem See abgerungen. Heute ist die Trassenführung an Seen nicht allein als bautechnisches, sondern als wichtiges Raumordnungsproblem zu sehen. Da in Salzburg und auch in den Nachbargebieten wenigstens die Seeuferbereiche unter Landschaftschutz stehen, sind Verkehrsplanungen auf die entsprechenden Ge-

<sup>19)</sup> Ernst Blaschka, Die Entwicklung von Zell am See . . . , S. 10.

<sup>20)</sup> Nr. 10/1899, S. 3, Erscheinungsort Hallein.

setze abzustimmen. Schwierigkeiten bestehen darin, daß sich die Vorstellungen über Verkehrsplanungen und Verkehrsbedürfnisse etwa der ständigen und nicht ständigen Seeanwohner, der Gäste, die hier längeren Aufenthalt nehmen, solcher, die den See als Ziel von Wochenendausflügen und Tagesausflügen wählen, Personen, die am See ihre Fahrt nur kurz unterbrechen, und Passanten zum Teil erheblich voneinander unterscheiden. Die Flächen für den ruhenden Verkehr, die im Sommer oft völlig unzureichend sind (z. B. bei Strandbädern und Freibadeplätzen) werden den Großteil des Jahres nicht ausgenützt. Sie sollen nicht unmittelbar am Ufer liegen und können bei geeigneten Voraussetzungen im Winter zum Beispiel als Eissportflächen Verwendung finden. Zur Reinhaltung der Seen ist es notwendig, gefährliche Transporte an Seeufern nicht zuzulassen bzw. ausreichende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen (Tankwagen, Pipelines). Auf den Seen selbst ist der Motorbootverkehr in jüngster Zeit stark eingeschränkt worden.

Nebel, Feuchtigkeit und Glatteis sind im Winterhalbjahr Faktoren, die Seeuferstrecken gefährlich machen können. Wenn Felsstürze, Muren oder sonstige Schäden Seestraßen blockieren, besteht selten wie andernorts eine nahe Ausweichmöglichkeit, der Verkehr muß größere Umwege in Kauf nehmen, oder es wird gar ein Ersatzverkehr mit Schiffen eingerichtet.

Rückschauend und zusammenfassend kann gesagt werden, daß wenigstens die größeren Seen meist im Blickpunkt der Menschen lagen. Ein mehrmaliger Wechsel der Verkehrsart ist für Seengebiete kennzeichnend. Dabei ist zu beobachten, wie der Wasserverkehr immer mehr zum Selbstzweck wurde, während er ursprünglich allein Mittel zum Zweck war. Die Seengebiete entwickelten sich in gewisser Hinsicht zu eigenen und eigenständigen Verkehrslandschaften. Die alleinige Betrachtung des Wasserverkehrs wäre unzureichend, denn gerade die Vielfalt ist hier das Kennzeichnende. Zum Verkehr auf dem Wasser und Eis tritt der Verkehr zum See und am See entlang, der Verkehr über den See und durch den See (Kabel, Rohrleitungen verschiedener Art). Der heutige Schiffsverkehr dient nur mehr in geringem Umfang den Seeanwohnern, viel mehr aber den am See Erholung Suchenden. Neben der Linienschiffahrt gibt es Sonderfahrten, Gelegenheitsverkehr mit Seetaxis, den Bootsverleih und die Fahrt mit dem eigenen Wasserfahrzeug. Während der einst lebhafteste Verkehr auf vielen Gebirgs- und Vorlandflüssen heute eingestellt ist, hat sich der Verkehr auf Seen in gewandelter Form erhalten und nicht selten verstärkt.

Ziel dieser Arbeit war es, einen Überblick über Verkehrsfragen zu geben, die sich an den Seen Salzburg und seiner Nachbargebiete stellen. Es sollten dabei möglichst viele Aspekte aufgezeigt werden. Dadurch mußte zwangsläufig vieles bruchstück- und skizzenhaft bleiben.

## 12. Anhang: Die Schifffahrt auf den in Salzburg liegenden oder an Salzburg grenzenden Seen (Wolfgangsee, Zeller See, Mondsee und Attersee)

### Wolfgangsee<sup>21)</sup>

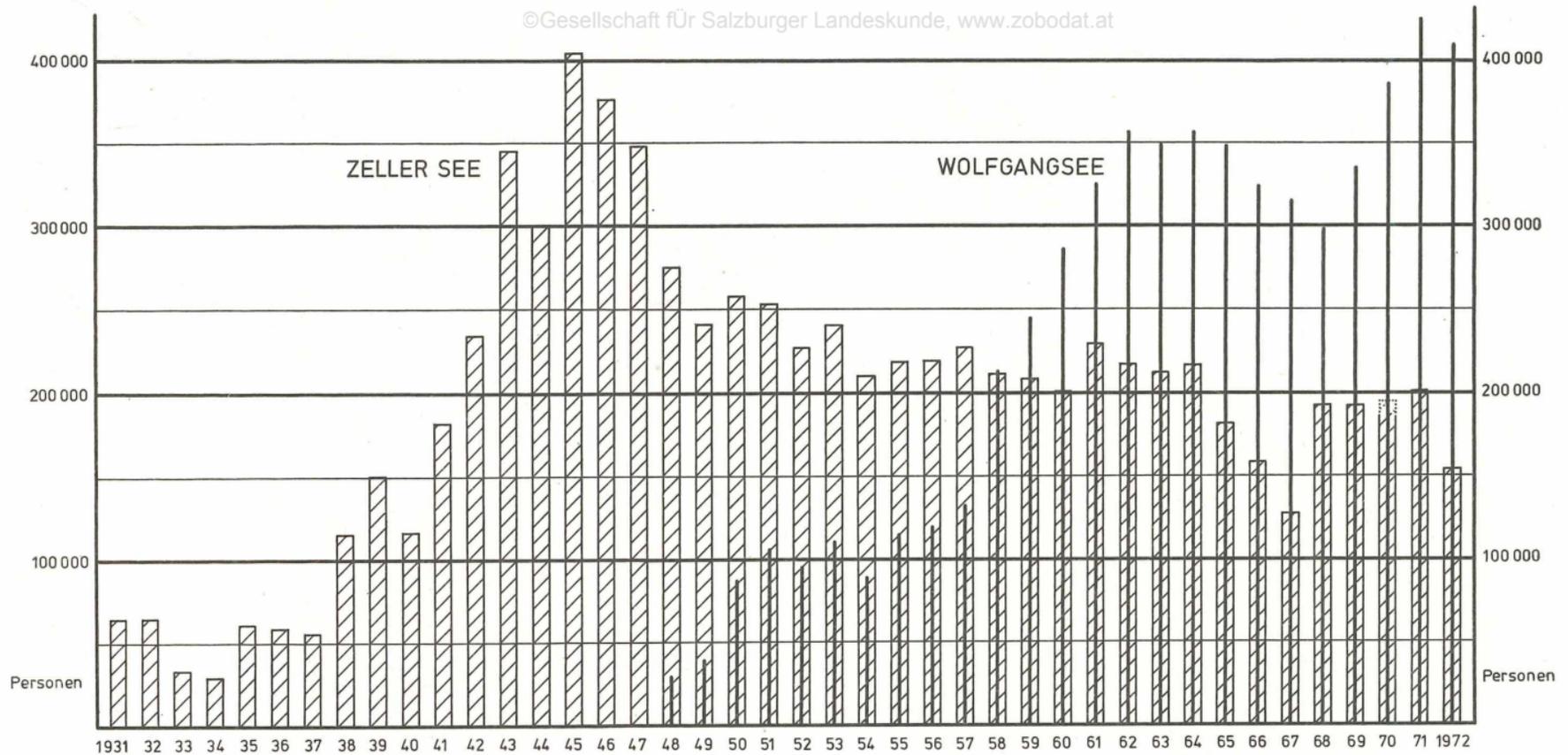
Die Wolfgangsee-Schifffahrt kann auf hundert Jahre wechselvolle Geschichte zurückblicken. 1873 begann der Konzessionsinhaber Berthold Curant mit den regelmäßigen Fahrten des Raddampfers „Kaiser Franz Josef I.“, fünfzehn Jahre später setzte er ein zweites Schiff ein. Der große Aufschwung begann aber erst mit der Eröffnung der Salzkammergut-Lokalbahn 1890/93 und der Schafbergbahn 1893. Heute sind die Längsschifffahrt von St. Gilgen über St. Wolfgang nach Strobl und die Querschifffahrt von der ehemaligen Bahnstation St. Wolfgang der Lokalbahn zum Bahnhof der Schafbergbahn und letztere Bahn selbst in der Hand der Österreichischen Bundesbahnen. Neben der österreichischen Bodensee-Schifffahrt ist die Wolfgangsee-Schifffahrt ihre einzige derartige Unternehmung. Der Schiffspark wurde nach dem Zweiten Weltkrieg um die Motorschiffe „St. Wolfgang“ (für 80 Personen), „Falkenstein“ (für 150 Personen) und 1973 durch die Inbetriebnahme der „Salzkammergut“ (für 300 Personen) bereichert, während der inzwischen auf Diesel umgestellte und gründlich erneuerte „Kaiser Franz Josef I.“ nach wie vor seinen Dienst versieht. Die Entwicklung der Frequenz zwischen 1948 und 1972 ist dem Diagramm zu entnehmen, der Verlauf ist ein ziemlich getreues Abbild des Aufschwunges des Fremdenverkehrs. Innerhalb der Betriebsdauer von durchschnittlich Mitte Mai bis Anfang Oktober stehen Juli und August mit gut  $\frac{6}{10}$  der Personenfrequenz deutlich an der Spitze, der Juni und der September bringen es zusammen auf etwa  $\frac{3}{10}$ , Mai und Oktober bleiben unter  $\frac{1}{10}$ . Die Querschifffahrt vereinigt etwa  $\frac{1}{3}$  der Fahrgäste auf sich, die übrigen  $\frac{2}{3}$  entfallen auf Längsschifffahrt und Sonderfahrten.

### Zeller See<sup>22)</sup>

Auch für den Zeller See erwarb zunächst ein Privater, der Ingenieur Ferdinand Martiensen, die Dampfschiffahrtskonzession. 1881, zum Zeitpunkt des Beginns der Fahrten des Dampfbootes „Stephanie“, war Zell am See schon Station der Bahn Salzburg—Wörgl—Innsbruck und hatte sowohl durch seinen See als auch die Bergwelt viele Sommergäste angezogen. Nachdem die Gemeinde Zell am See bereits 1860 den See vom k.k. Ärar gekauft hatte, übernahm sie

<sup>21)</sup> Friedrich Klose, Die Schifffahrt der ÖBB am Wolfgangsee. In: Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Wien, 7/1969, S. 4 bis 9; Broschüre „100 Jahre Schifffahrt und Fremdenverkehr am Wolfgangsee 1873 bis 1973“, hg. v. d. Bundesbahndirektion Linz [o. J.] u. Auskünfte der Bundesbahndirektion Linz.

<sup>22)</sup> Für Auskünfte sei an dieser Stelle Herrn Weißbacher von der Stadtgemeinde Zell am See, Finanzverwaltung, herzlich gedankt.



1887 auch die Schifffahrt und betreibt sie seither. Bei Betrachtung des Diagrammes ist zu beachten, daß die am Gegenufer von Zell am See gelegene und zur selben Gemeinde gehörige Ortschaft Thumersbach auf kürzestem Weg über den See erschlossen ist. Der Berufsverkehr auf dem Wasserweg erreichte gerade in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg einen Höhepunkt. Die Betriebszeit wird nur von der alljährlichen Vereisung des Sees unterbrochen. Sie beginnt zwischen Ende März und Mitte April und dauert bis Ende Dezember oder gar Mitte Januar. Der Schiffspark ist in gutem Zustand, wichtigste Wasserfahrzeuge sind die in Holland gebauten Dieselschiffe „Großglockner“ (seit 1965, für 100 Personen) und „Kitzsteinhorn“ (seit 1972, für 150 Personen). Außerdem gibt es am Zeller See noch fünf Unternehmen mit Mietbooten.

### *Mondsee und Attersee*

Die Schifffahrt auf diesen beiden oberösterreichischen Seen berührt mit den Anlegestellen Kreuzstein bzw. Burgau und Burggrabenklamm auch salzburgisches Ufer. Am Attersee wurde 1869 die „1. konzessionierte Attersee-Dampfschifffahrt“ gegründet, auf dem Mondsee führte Berthold Curant 1872 die Dampfschifffahrt ein. Auf beiden Seen fungierte die Schifffahrt lange Zeit als Bindeglied zwischen den Bahnlinien. Heute sind beide Seen von Uferstraßen umschlossen, auf denen öffentliche Verkehrsmittel fahren, die Schifffahrt dient heute allein dem Fremdenverkehr.

Da am *Mondsee* nur ein größerer Ort liegt und dieser See landschaftlich dem Wolfgangsee und größtmäßig dem Attersee nachsteht, ist die Verkehrsfrequenz hier geringer als auf den übrigen großen Salzkammergutseen. Ein Familienbetrieb mit eigener Werft in Mondsee, der 1887 gegründet wurde, besitzt hier seit 1888 das alleinige Schifffahrtsrecht und übt eine wichtige Aufgabe im Rahmen des Fremdenverkehrs des Mondseelandes aus.

Auf dem *Attersee* hat sich nicht nur der gewöhnliche Übergang von der Dampf- zur Dieselschifffahrt vollzogen, sondern es endete 1958 auch die von der Firma Stern & Hafferl 1913 eingeführte Elektroschifffahrt durch Umstellung auf Dieselmotorbetrieb. Bis 1964 befuhr diese Unternehmung den See ganzjährig, was auf Verkehrsaufgaben hinweist, die über den Fremdenverkehr hinausgingen. Durch den Berufsverkehr, besonders von Evakuierten, wurde hier das Jahr 1946 — ähnlich auch auf dem Mondsee — zum Rekordjahr: 425.000 Fahrgäste verzeichnete damals die Schifffahrt auf dem Attersee, heute liegt die zwischen Mitte Mai und Ende September erzielte Frequenz bei 100.000<sup>23)</sup>.

<sup>23)</sup> Angaben der Firma Stern & Hafferl in Gmunden; dort wurde auch die von Paul Römer verfaßte „Chronik der Schifffahrt auf dem Attersee“, Gmunden 1966 (maschinschr.), eingesehen.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://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: 1973

Band/Volume: [112\\_113\\_2](#)

Autor(en)/Author(s): Müller Guido

Artikel/Article: [Salzburgs Seen 12. 575-588](#)