

## **Geschichte der Schifffahrt**

Der Achensee ist der grösste See Tirols. Er liegt mitten im Hochgebirge auf einer Meereshöhe von 929 m, ist 9,4 km lang, 1,5 km breit und bedeckt eine Fläche von 7,19 km. Seine tiefste Stelle beträgt im Mittel 133 m. „Im Mittel“ deshalb, weil der See zugleich als Stausee für die TIWAG-Tiroler Wasserkraft AG (Tiroler Wasserkraft) dient. Im Winter sinkt der Seespiegel um 7 Meter, im Frühjahr und Frühsommer füllen ihn das Schmelzwasser und natürlich auch das Regenwasser wieder auf. Die TIWAG ist auch Besitzer des Sees. Am Westufer treten die Steilwände der Ausläufer des Karwendelgebirges wie die Seekar-Spitze mit 2050 m und die Seeberg-Spitze mit 2085 m direkt an den See heran. Nur entlang des unteren Drittel des Sees – vom Seespitz bis Pertisau, das in einem zum See hin offenen Talkessel liegt, ist das Ufer passierbar. Von da weg führt lediglich ein schmaler Wanderweg die Felswände entlang nach Norden. Im Osten lässt das Rofengebirge mit dem Kotalmjoch (2122 m) und dem Hochriss (2299 m) nur etwas Raum für die Strasse nach dem Süden Platz. Diese kommt vom bayerischen Tegernsee her über den Achenpass (941 m) durch das Achentale und erreicht bei der Schiffsanlegestelle Scholastika (einem Hotel in der Gemeinde Achenkirch) das nördliche Ende des Sees. Sie verläuft weiter an der Ostseite des Sees bis zu seinem südlichen Ende – der Schiffsanlegestelle Seespitz – bei Maurach. Danach führt die Strasse in steilen Serpentina hinab in das 400 m tiefer gelegene Inntal. Dort liegt an der Eisenbahnhauptstrecke Salzburg-Innsbruck die Bahnstation Jenbach. Hier befindet sich nicht nur der Ausgangspunkt der schmalspurigen Zillertalbahn, sondern auch jener der Achenseebahn. Diese - ebenfalls schmalspurige - Zahnradbahn verbindet Jenbach mit der Station Seespitz am Achensee.

Der Achensee wird gespeist von einer Reihe kleinerer Bäche aus dem Osten und dem Westen. Er hatte früher nur im Norden einen Abfluss. Sein Wasser fliesst bei Achenkirch durch die Ache zum Sylvensteinspeicher und weiter durch die Isar zur Donau. Seit 1927 gibt es jedoch einen weiteren künstlichen Abfluss. In der Nähe des Seespitz befindet sich der Einlauf in einen unterirdischen Stollen, der mit einer Neigung von 45 Grad zu dem 400 m tiefer gelegenen Kraftwerk der Tiroler Wasserkraft führt. Das hinabstürzende Wasser treibt dort die Turbinen an.

## **DIE ERSTEN ANFÄNGE EINER PERSONENSCHIFFFAHRT**

Im zwölften Jahrhundert schenken die damaligen Besitzer des Achensee-Gebietes – die Herrn von Schlitters im Zillertal – dieses dem Benediktinerstift St Georgenberg bei Schwaz (später Stift St. Georgenberg-Fiecht). Zunächst wird nur die Jagd um den See und die Fischerei am See (mit Ruderbooten) gepflegt. Anfang des 14. Jahrhunderts entstehen erste Strassen, die einen Gütertransport erlauben. Vom Süden wird Wein aus Südtirol und Salz aus Hall in Tirol nach Bayern und umgekehrt von Bayern Getreide nach Tirol befördert. Des schlechten Zustand der Strassen wegen müssen die Güter mit Flössen und Plätten über den Achensee transportiert werden.

Im 15. Jahrhundert übernehmen die Tiroler Landesherren die Nutzung des Achentals. Sie jagen und fischen in diesem Gebiet, wobei die herrschaftliche Jagd immer grössere Bedeutung erhält. Zur besseren Erreichbarkeit der Jagdgründe lässt Erzherzog Ferdinand 1567 zwei grössere Schiffe bauen, denen im Jahr 1567 mit der „Galea“ ein Prunkschiff nach

dem Vorbild der venezianischen Schiffe folgt. Später werden noch sieben weitere Galeren beschafft, darunter Rennschiffe, ein Kellerschiff, ein Küchenschiff und ein Jägerschiff. Die Schiffe zieren Gallionsfiguren, Wappen und Fahnen. Die Segel, Vorhänge und Uniformen der – zuletzt bis zu 80 – Ruderknechte und sonstigen Bediensteten sind alle grün. Mitte des 17. Jahrhunderts sind die Schiffe bereits so verrottet, dass 1658 zwei grosse Schiffe und ein kleines Schiff italienischer Art neu beschafft werden. Dann kündigt das Stift auf den 10. November 1667 die Pacht. Die Zeit der prunkvollen Bootsfahrten ist damit zu Ende. Nur der Güterverkehr mit grossen Flössen und ein beschränkter Personenverkehr – z.B. für Wallfahrer – mit Plätten und kleinen Ruderbooten bis zu 20 Plätzen werden weitergeführt. Die drei italienischen Schiffe werden abgebrochen.

## **DIE AERA DER DAMPFSCHIFFE**

Nach der Eröffnung der Achensee-Zahnradbahn erwartet man ein Aufleben des Fremdenverkehrs auch im Achantal. Das Kloster Fiecht erwirbt deshalb eine Schifffahrtskonzession und bestellt bei der Schiffswerft der allgemeinen österreichischen Baugesellschaft vormals I. Mayer in Linz ein Dampfschiff für 120 Personen. Die Bestandteile werden von der Bahnstation Jenbach mit Pferdefuhrwerke hinauf zum Achensee gebracht und dort zusammengesetzt. Der Schraubendampfer erhält beim Stapellauf am 23. Mai 1887 den Namen St. Josef und nimmt am 27. Juni 1887 den fahrplanmässigen Linienbetrieb auf. Nach der Eröffnung der Zahnradbahn im Jahr 1889 wird ein zweites Dampfschiff, diesmal für 200 Personen ebenfalls von der Linzer Schiffswerft beschafft. Die Teile werden bereits mit der Zahnradbahn zum See transportiert, dort zusammen gebaut und am 24. April 1889 von Stapel gelassen. Die „St. Benedikt“<sup>1</sup> kommt am 21. Juli 1889 in Fahrt.

## **MS ST. GEORG WIRD EIN DAMPFSCHIFF**

Zur Ergänzung des Schiffsparks bestellt das Kloster Fiecht im Jahr 1892 ein neues kleines Schiff für 20 Personen mit nur 11 m Länge: Diesmal nicht in Linz, sondern bei der Firma A. Kroj in Wien-Brigittenau. Das Schiff kommt im gleichen Jahr an den Achensee und erhält den Namen St. Georg. Leider erweist sich der eingebaute 6-PS-Petroleummotor als zu schwach, sodass nach Einbau einer 10-PS-Compound-Dampfmaschine 1894 aus dem Motorschiff ein Dampfschiff wird.

Doch beeinträchtigt die schwerere Dampfmaschine die Stabilität, weshalb die Behörde im Dezember 1894 die Zulassung als Personenschiff ablehnt. Daraufhin schlägt die Firma Kroj vor, in das Schiff eine Ölfeuerung einzubauen. Das Schiff wäre dann europaweit eines der ersten Schiffe mit Ölfeuerung gewesen. Doch lehnt das Kloster auf Grund der schlechten Erfahrung mit dem Petrolmotor diesen Umbau ab. Schliesslich lässt die Behörde im Jahr 1896 die St. Georg als Schleppschiff zu. Seither schleppt das Schiff mit Holz beladene Plätten. Im Winter 1897/1898 liegt das Schiff am Anlegesteg beim Fürstenhaus. Ein extrem starker Schneefall bringt das Schiff am 22. Februar 1898 durch eine einseitige Belastung des Kajütendachs durch Schneemassen zum sinken. Es liegt 4 m unter dem Wasserspiegel. Bis zum 2. März wird das Schiff von den Angestellten der Achenseeschifffahrt gehoben und wieder fahrbereit gemacht.

Zum Unterstellen der Schiffe existiert nördlich von Buchau eine Schiffshütte, deren genaues Baudatum sich bisher nicht ermitteln liess. Alle sechs bis sieben Jahre werden die Schiffe zur Inspektion in Pertisau auf zwei Längsstapel mit Seilwinde aus dem Wasser geholt.

## **ERSTE GROSS-DIESELMOTORSCHIFFE EUROPAS**

Das ständig steigende Verkehrsaufkommen macht die Anschaffung eines vierten Schiffs notwendig. Trotz der schlechten Erfahrungen mit dem ursprünglichen Motor der „St. Georg“ entscheidet man sich erneut für ein – nun aber wesentlich grösseres - Motorschiff. Ausführende Bauwerft ist wieder die Schiffswerft Linz, damals (1909-1919) ein Teilbereich des grössten Schiffbauunternehmens der Monarchie „Stabilimento Tecnico Triestino“. Das Schiff kommt zerlegt per Bahn an den Achensee und wird bei Buchau zusammengesetzt. Der für den 12. Oktober 1911 vorgesehene Stapellauf misslingt zunächst wegen einer technischen Panne (Reissen eines Bremsseils, Entgleisung des Gleitwagens) und gelingt erst am 19. Oktober. Am 27. Juli 1912 erfolgt die Indienststellung des 400 Personenschiffs mit dem Namen Stella maris. Es dürfte sich um das erste grössere Schiff mit einem Dieselmotor (U-Bootmotor) in Europa handeln, das von Anfang an volle funktionsfähig war. Denn der auf dem Zürichsee zu einem Motorschiff umgebaute Schraubendampfer Schwalbe (1865) erhielt zwar schon 1909 einen Dieselmotor (hiess dann MS Uto). Doch erwies sich nicht nur dieser Motor als unzuverlässig, sondern auch ein zweiter Dieselmotor von 1913 wurde von der ZSG nicht abgenommen.

Im ersten Weltkrieg läuft der Schiffsverkehr normal weiter. Im Oktober und November 1915 (ausserhalb der Reisezeit) wird ein Dampfer von der Heeresverwaltung gemietet, um grössere Mengen Heu in gepressten Ballen auf Plätten über den See zu schleppen. Nachdem die „St. Georg“ immer noch nicht befriedigt hat, wird sie 1917 ausser Dienst gestellt und nach Ausbau der Maschine im See versenkt.

Nach dem ersten Weltkrieg erwirbt die Stadt Innsbruck 1919 vom Kloster Fiecht zwei Liegenschaften – den Fürstenhof und den Seehof – sowie den Achensee und die Wasserrechte. Die „Stella maris“ erhält den Namen Stadt Innsbruck<sup>1</sup>. Wegen Treibstoffmangels wird nur ein Schiff - abwechselnd die „St. Josef“ und die „Stadt Innsbruck“ - eingesetzt. Im Oktober und November leistet die „St. Joseph“ zusätzlich auch Schleppdienste für Holztransportflösse.

Ein schwerer Unfall ereignet sich am Pfingstsonntag, den 20. Mai 1921. Die „Stadt Innsbruck“ bringt beim Anlegen die Landungsbrücke Seespitz zum Einsturz. Zahlreiche wartende Fahrgäste stürzen in den See, acht von ihnen ertrinken.

Im Jahr 1924 kommt es erneut zu einem Eigentümerwechsel. Die Stadt Innsbruck überträgt ihre Besitzrechte am Achensee für 60 Jahre an die Tiroler Wasserkraft. Nach Ablauf dieser Frist geht der See wieder in den Besitz der Stadt Innsbruck zurück.

Die Tiroler Wasserkraft beschafft 1925 bei der Wiener Donauwerft Münch und Fürst ein Motorboot für 25 Personen, das den Namen Tirol<sup>1</sup> erhält. Es wird in der Vor- und Nachsaison für Kursfahrten, in der übrigen Zeit für Extrafahrten, Dienstfahrten und zum Transport von Plätten eingesetzt.

## **AB 1927 EIN STAUSEE**

Eine einschneidende Veränderung ergibt sich 1927 mit der Erstellung des Kraftwerkstollens beim Seespitz. Durch die Wasserentnahme sinkt- wie eingangs bereits erwähnt - nun der Seespiegel im Winter bis zu 7 Meter ab und füllt sich erst in den Sommermonaten durch Schmelz- und Regenwasser wieder auf. Deshalb wird die Schiffshütte in Buchau abgerissen. Um das lästige Umvertäuen der Schiffe der Schiffe im bei sinkendem bzw. steigendem Wasserstand im Winter zu vermeiden, werden die Schiffe nun zum Saisonende in Pertisau an Land aufgeslipt.

Ende 1935 wird das bis dahin noch gelegentlich praktizierten Schleppen von Plätten und Holztransportflößen aufgegeben. Im Jahr 1938 erwirbt die Achenseeschiffahrt vom Stausee Pernitz in der Steiermark ein kleines, 1929 bei Ratz in St. Gilgen erbautes Holzmotorboot und stellt es als Dienstboot (Aufsichtsboot) mit dem Namen „Nixe“ in Dienst (Tragkraft 8 Personen).

Im zweiten Weltkrieg steigen die Personentransporte ebenso wie die Beförderung von Gütern deutlich an. Im Übrigen geht der zweite Weltkrieg an den Schiffen ohne Verluste oder Beschädigungen vorbei. In den beiden ersten Jahren nach Kriegsende schleppen die Schiffe auch wieder Plätten. Lediglich die „Nixe“ muss in den ersten Nachkriegsjahren der französischen Besatzungsmacht zur Verfügung gestellt werden.

## **DIE MODERNISIERUNG**

Im Jahr 1950 beginnt die Modernisierung der Flotte. Zunächst erhält die „Stadt Innsbruck“<sup>1</sup> einen neuen, etwas stärkeren Dieselmotor, wodurch gelegentlich sogar Geschwindigkeiten bis zu 27 km/h erreicht werden.

Dann folgt der Umbau der „St. Josef“. An Stelle der Dampfmaschine tritt nun ein Dieselmotor. Die Aussenhaut wird erneuert, die Aufbauten modernisiert, wodurch sich auch die Silhouette des Schiffs verändert.

## **DAS ENDE DER DAMPFER-EPOCHE**

Im Jahr 1958 fährt die alte „St. Benedikt“<sup>1</sup> zum letzten mal und wird 1959 abgebrochen. Die am Landungsplatz Pertisau aufgestellte Schiffsschraube und der Anker erinnern noch an sie. Damit endet die Dampfschiffahrt auf dem Achensee. Als Ersatz erwirbt die Achenseeschiffahrt bei der Schiffswerft Linz 1959 ein neues Motorschiff, das im Juni von Stapel läuft und im Juli in Fahrt kommt. Die „St. Benedikt“<sup>11</sup> hat eine Tragkraft von 300 Personen. Im Winter 1969/1970 wird das am Heck stationierte Beiboot entfernt und dafür das Aufbaudeck verlängert. Dort, wo sich bisher das Boot befand, entstehen nun im Innenraum des Hauptdecks und am offenen Oberdeck zusammen zusätzliche 36 neue Sitzplätze.

Auch das Aufslipen erfährt 1969 eine Modernisierung. Im Bereich der Werkstätte wird eine neue elektrische Slipanlage, die das Querstapeln ermöglicht, erbaut. Nun stehen die grossen Schiffe über Winter quer zum See nebeneinander, was nicht nur die Lebensdauer der Schiffe verlängert, sondern auch die Wartung erleichtert.

Als Ersatz für die 1968 abgebrochene „Nixe“ erwirbt die Schifffahrtsgesellschaft aus der Schweiz als schnelles Aufsichtsmotorboot die „Apollo“ (Tragkraft 6 Personen). Das Boot stammt aus der Guggiswerft in Arch (zwischen Solothurn und Biel). Die Werft besteht nach dem Tod des Besitzers im Jahr 1991 heute nicht mehr, der Sohn führt den Betrieb zwar als Guggisberg Solarbau AG weiter, produziert aber keine Schiffe mehr. Unterlagen über die Werft sind nach Auskunft der Witwe des Werftbesitzers nicht mehr vorhanden, so dass bisher weder die Baudaten des „Apollo“ noch ein eventueller Vorbesitzer bisher ermittelt werden kann.

Als Ersatz für die „Tirol“<sup>I</sup>, die noch einige Jahre als Betriebsfahrzeug und Schleppboot verwendet wird und nun „E2“<sup>I</sup> heisst, folgt ein Neubau von der Werft Molenaar in Holland. Das 40 Personen fassende Motorboot (Typ Grachtenboot mit Glasdach) kommt 1971 als „Tirol“<sup>II</sup> in Fahrt. Ein gleichartiges Boot ist im Übrigen schon seit 1967 auf dem Silvrettasee in Betrieb.

Schliesslich wird die „E2“<sup>I</sup> (ex „Tirol“<sup>I</sup>) 1976 im tiefen Wasser des Sees versenkt, nachdem der Motor als Materialreserve ausgebaut worden war. Für zukünftige Dienst- und Schleppfahrten kauft die Achenseeschifffahrt ein gebrauchtes Boot. Dieses war 1957 in der Werft Korneuburg für die Ennskraftwerke als Arbeitsboot für den Stauraum des Kraftwerks Enns beschafft worden (Tragfähigkeit 12 Personen). Bei den Ennskraftwerken hatte es ausser einer amtlichen Registriernummer keinen Namen. Am Achensee kommt es als „E2“<sup>II</sup> in Fahrt.

## **EINE HISTORISCHE SCHIFFSBAUFORM VERSCHWINDET**

Auch die „Stadt Innsbruck“<sup>I</sup> erfährt 1986 noch einmal eine Überholung, bei der sie teilweise eine neue Aussenhaut bekommt. Doch naht wenige Jahre später ihr Ende. Sie wird 1994 ausser Dienst gestellt. 1998 erwirbt sie der Besitzer des Hotels Almhof-Lackner in Ried im Zillertal. Herr Wildauer beabsichtigt, die „Stadt Innsbruck“<sup>I</sup> durch seine Tochter als Restaurantschiff am Achensee vor Pertisau zu betreiben. Der Plan zerschlägt sich aber und das Schiff wird an Land gezogen. Lange Zeit steht es auf einer Wiese hinter dem Motor-Centrum Maurach und wartet auf einen Käufer. Da sich jedoch niemand findet, wird es 2003 von Wildauer trotz des hohen historischen Werts bedauerlicher Weise abgebrochen. Nur der voll funktionsfähige Schiffsmotor und das Heck befinden sich jetzt in der Achensee-Museumswelt in Maurach.

Als Ersatz für das ausgeschiedene Schiff liefert die Schiffswerft Linz im Jahr 1994 ein neues Schiff, das den Namen „Tirol“<sup>III</sup> erhält. Es ist mit einer Tragfähigkeit von 600 Personen das grösste Schiff, das je auf dem Achensee gefahren ist. Kurios ist nur, dass derzeit zwei Schiffe mit dem gleichen Namen verkehren: Das kleinste Schiff der Flotte – das Motorboot Tirol<sup>II</sup> – und das grösste Schiff, eben die neue „Tirol“<sup>III</sup>. Im September 1998 verlegt die Achenseeschifffahrt die „Tirol“<sup>II</sup> nach Kufstein für die dortige Innschifffahrt, von der sie jedoch im Winter 1999/2000 wieder zurückkehrt (siehe dazu den Bericht über die Innschifffahrt in Tirol)

Im Jahr 2007 wird die Flotte durch die bei der ÖSWAG Linz erbaute neue „Stadt Innsbruck“<sup>II</sup> für 470 Personen ergänzt. Die Tirol<sup>III</sup> erhält im Winter 2012 und 2013 neue

Motoren, im Winter 2015/2016 wird sie von Grund auf erneuert. Das Schiffsinne wird ausgehöhlt und völlig neu gestaltet. Am 28. Mai 2016 erfolgt die Präsentation des Schiffs der Öffentlichkeit. Hingegen ist für die „St. Benedikt“ das Ende gekommen. Das 1959 erbaute Schiff erhält für 2017 keine Zulassung mehr, weil es der neuen Schiffstechnikverordnung nicht entspricht und nicht behindertengerecht ist. Ursprünglich zur Verschrottung vorgesehen, bleibt es zunächst im Wasser, zuletzt am Steg in der Scholastika. Dann verkauft es die TIWAG – der Eigner des Schiffs – um einen symbolischen Euro an die Gemeinde Buchau. Nun fährt es am Donnerstag, den 2. November 2017 mit eigener Kraft zum Seespitz. Dann wird es aus dem Wasser gehoben und während den Nachtstunden auf der Strasse nach Buchau ins hochmoderne, neue Freizeitzentrum Atoll gebracht. Dort wird es an Land als Spielschiff adaptiert und steht den Kindern ab 2. Mai 2018 zur Verfügung.

Als Ersatz für die „St. Benedikt“ baut die Schiffswerft in Linz für den Achensee ein neues Schiff für 500 Personen, das ab Juni 2016 in Fahrt kommt. Es wird am 23. Juni 2016 auf den Namen „Achensee“ getauft. Das Schiff ist sehr komfortabel, Panoramafenster erlauben einen weitläufigen Blick über den See und die Bergwelt. Das Herzstück des Schiffes bildet die Galerie, welche den Gästen einen Blick vom Haupt- ins Oberdeck und umgekehrt ermöglicht. Damit sind auch größeren Events keine Grenzen gesetzt und durch diese Atmosphäre erlebt man Offenheit und Weitblick. Auch alle anderen Einrichtungen sind für eine gepflegte Gastronomie mit an Bord; in den geschlossenen Räumen stehen 250 Plätze zur Verfügung.

## **DER BETRIEB HEUTE**

In der Vorsaison sieht der Fahrplan drei Kurspaare Seespitz – Scholastika und zurück und je ein Kurs zwischen Pertisau und Scholastika und zurück vor. Für diesen Dienst genügt ein Schiff. In der Hauptsaison werden 8 Kurspaare Seespitz – Scholastika und zurück und je ein Kurs Pertisau – Scholastika und zurück sowie Pertisau – Seespitz und zurück angeboten. Dafür werden zwei Schiffe benötigt. Zum Einsatz kommen im Liniendienst in der Regel zwei der drei grossen Schiffe. Das dritte Schiff steht für Eventfahrten oder Charterfahrten zur Verfügung; ebenso die die „St. Josef“ und „Tirol“. Die „Apollo“ dient als Aufsichts- und Rettungsboot, die „E2“<sup>III</sup> als Dienstboot. Die neue „Achensee“ wird zukünftig überwiegend als Eventlocation eingesetzt. Sie ist auf Grund ihrer Grösse, räumlicher Gestaltung und Ausrüstung für Feiern, Seminare und Sonderveranstaltungen bestens geeignet.

Die Beförderungszahlen auf dem See sind in den letzten 20 Jahren deutlich angestiegen. Wurden im Jahr 1982 182 499 Fahrgäste befördert, so stieg deren Anzahl 2001 auf 215 999 an. Damit steht – was die Beförderungszahlen betrifft - die Schifffahrt auf dem Achensee nach der österreichischen Bodenseeschifffahrt und den Schifffahrten auf dem Wolfgangsee, dem Wörthersee und dem Neusiedlersee an fünfter Stelle. Im Jahr 2002 lagen die Beförderungszahlen bei etwas über 225 000.

Autor: Prof. Dr. Dr. Benedikt von Hebenstreit, München/Zürich  
Bearbeitung und Copyright: Schiffs-Agentur Schweiz 2017\_2

## **Literatur:**

H. Pemsel, Die Schifffahrt auf dem Achensee, Arbeitsgemeinschaft für österreichische Marinegeschichte, Reihe „Marine – gestern, heute“, Wien 1977, Seite 1 bis 4.