

# Wolfgangsee

## Geschichte der Schifffahrt

Der Wolfgangsee ist 11 km lang, misst an seiner tiefsten Stelle – an der Falkensteinwand – 113 m und hat eine Fläche von 13,48 Quadratkilometern. Die grösste Breite zwischen Lueg und Fürberg beträgt 2,2 km. In der Mitte verengt sich der See auf 240 m. Durch diese Einschnürung hat der See eine etwas eigenartige zweigeteilte Form. Den westlichen Teil bildet das Seebecken von St. Gilgen, der östliche Teil wird gelegentlich auch als Abersee bezeichnet. In der Mitte an eben dieser Einschnürung liegt der Ort St. Wolfgang, der dem See heute seinen Namen gibt. Gespeist wird der See vom Dietel- und vom Zinkenbach, sein Wasser fliesst am östlichen Ende bei Strobl in die Ischl, die wiederum bei Bad Ischl in die Traun mündet, welche schliesslich bei Linz die Donau erreicht. Zum grössten Teil liegt der Wolfgangsee im Bundesland Salzburg, nur die Gemeinde St. Wolfgang gehört zu Oberösterreich. Die heutige durch den See verlaufende Landesgrenze zwischen Salzburg und Oberösterreich war bis 1816 übrigens Staatsgrenze. Dann kam das ehemalige Erzbistum Salzburg vom Königreich Bayern endgültig zu Österreich. Heute befindet sich der grösste Teil des Wolfgangsees im Besitz der österreichischen Bundesforste. Nur ein kleiner Teil in Oberösterreich (rund 1½ Quadratkilometer) steht im Eigentum des Grossgrundbesitzers Dr. Erhard Scheidt in St. Wolfgang. Ihm gehören auch der nahegelegene Schwarzensee und grosse Flächen am Schafberg.

Über St. Wolfgang thront der 1783 m hohe Schafberg. Er wird von drei grösseren Seen eingerahmt: An der Nordseite vom Attersee, an der Westseite vom Mondsee und an der Südseite eben vom Wolfgangsee. Am See liegt im Nordosten die direkt in den See stürzende Falkensteinwand (795 m), im Westen das Zwölferhorn (1521 m) und im Süden die Postalm (bis zu 1.900m).

Zum ersten Mal taucht der See 790 in einem Salzburger Güterverzeichnis als Abriani Lacus auf. Über die Entstehung dieses Namens gibt es zwei Versionen. Nach der einen stammt der Name ab vom dem keltischen abria, gleich Flussmündung. Nach der anderen Version stammt dieser Namen aus dem Althochdeutschen und geht auf eine Person namens Aparin zurück, die hier Fischereirechte ausübte und Grundbesitz hatte. Jedenfalls entwickelte sich aus diesem Wortstamm der Name „Abersee“. Aber schon 1381 findet sich auch der Name „Wolfgangsee“. Dieser Name wurde jedoch früher selten verwendet. Erst mit der starken Zunahme des Tourismus nach dem zweiten Weltkrieg trat der Name Abersee in den Hintergrund. Heute spricht man in erster Linie vom „Wolfgangsee“.

## WALLFAHRTSORT SORGT FÜR REGEN SCHIFFSVERKEHR

Der Ort St. Wolfgang ist nach seinem Gründer, dem heiligen Wolfgang benannt. Dieser war 926 Bischof in Regensburg, zog sich dann aber zunächst ins Kloster Mondsee und später an den damals noch kaum zugänglichen Abersee zurück. Dort baute er eine Kirche, um die herum bald eine Ortschaft entstand. Die Kirche und der Ort erhielten nach seiner Heiligsprechung im Jahr 1052 den Namen St. Wolfgang. Die Kirche wurde damals neben dem Kloster Einsiedeln in der Schweiz der wichtigste Wallfahrtsort in ganz Mitteleuropa. Der Ort gelangte durch den immer grösser werdenden Pilgerstrom bald zu grossem Reichtum. Ein Brand 1429 vernichtete zwar den ganzen Ort, doch erfolgte rasch der Wiederaufbau und es entstand eine gotische Kirche mit dem weltweit bekannten berühmten

# Wolfgangsee

Pacheraltar. Da die Pilger meist mit Booten über den See nach St. Wolfgang kamen, profitierten auch die beiden anderen grösseren Orte am See Strobl und St. Gilgen davon. St. Gilgen ist im Übrigen der Geburtsort der Mutter von Mozart, dessen beide Vornamen Wolfgang Amadeus eines der neueren Personenschiffe am See trägt. Erst im 18. Jahrhundert in der Zeit der Aufklärung kam der Pilgerstrom zum Erliegen. In St. Wolfgang, St. Gilgen und Strobl wurde es still, die Fremden und mit ihnen die Gästebetten verschwanden. Nunmehr beherrschte nur mehr die Landwirtschaft die Gegend um den See.

## **ZWEITER AUFSCHWUNG: SOMMERSITZ VON KAISER FRANZ JOSEF**

Dies änderte sich jedoch rasch, als der Langzeitmonarch der Habsburger Monarchie, Franz Josef, Bad Ischl als Sommerresidenz auswählte. Dem Vorbild des Kaisers folgend kamen nun zahlreiche Adelige und wohlhabende Bürger in die Region, um hier Urlaub zu machen. Man fuhr nun entweder mit dem Fiaker nach St. Wolfgang oder liess sich mit Zillen, „Traunderl“ genannt, über den See dorthin rudern. So wandelte sich in den letzten 150 Jahren der ursprüngliche Pilgerort St. Wolfgang zu einem gern besuchten, heute internationalen Fremdenverkehrsort, dem der Komponist Ralph Benatzky in der Operette „Im Weissen Rössl am Wolfgangsee“ sogar ein musikalisches Denkmal gesetzt hat. Gibt es also schon seit dem Mittelalter um etwa 1100 eine rege, nur durch eine kurze Rezession im 18. Jahrhundert unterbrochene Personenschiffahrt auf dem Wolfgangsee, findet auch ein ebenso reger Güterverkehr statt. Vor allem Kohlen und Eisen werden im Mittelalter und in den ersten Jahrhunderten der Neuzeit über den See vom Oberösterreichischen ins Salzburgische gebracht. Erwähnenswert erscheint im Übrigen, dass in den dreissiger Jahren des 20. Jahrhunderts sogar einige Sommer lang eine Verbindung zwischen St. Wolfgang und Wien mit einem Wasserflugzeug bestand.

Heute befördern mehrere Schiffsbetriebe gewerbsmässig Personen über den See. Jährlich werden rund 400 000 Fahrgäste befördert.

## **DIE ÜBERFUHR GREINZ**

Das heute als „Franz Greinz Schifffahrts- & Freizeitbetriebe GmbH“ bezeichnete Unternehmen ist der älteste, heute noch tätige Schifffahrtsbetrieb auf dem Wolfgangsee. Es besorgt seit dem Jahr 1726 den Fährdienst an der Einschnürung des Sees zwischen Gschwandt und St. Wolfgang zunächst mit Ruderbooten und dann mit kleinen Motorbooten, meist mit Aussenbordmotoren. Alle in dieser Zeit in Betrieb gestandenen Schiffe hier aufzuzählen würde den Rahmen dieser Abhandlung sprengen, zumal ja auch aus den früheren Zeiten einschlägige Aufstellungen nicht mehr vollständig vorhanden sind. Das älteste heute noch existierende offene Holzboot mit Aussenbordmotor für die Übersetzung von Gschwandt nach St. Wolfgang stammt aus dem Jahr 1950. Die „Überfuhr“ – ein offenes hölzernes Boot mit Aussenbordmotor - wurde von Raudaschl in St. Gilgen gebaut und kann 30 Personen über den See befördern. Ihm folgt 1987 die bei Barro in Föhring erbaute Radfähre „Abersee“ für 40 Personen sowie 1989 das Schwesterschiff „Salzburg“. Beide Schiffe sind – wie alle folgenden auch – Buglander. Sie benötigen keine eigenen

Landungsstege, die Passagiere können an geeigneten Stellen auch direkt vom Bug an das Land gehen.

Alle weiteren Schiffe des Betrieb Greinz stammen von der Kufrawerft in Lübeck. Nun beschränkt sich die Schifffahrt Greinz nicht mehr auf die Überfuhr, sondern bietet auch Rundfahrten und Charterfahrten an. Dazu beschafft sie 1993 das 75-Personenschiff St. Gilgen. Im Jahr 2000 folgt - nun wiederum für die Überfuhr - das offene 30-Personen-Personenboot mit Aussenbordmotor „Libelle“. Dafür gibt sie 2004 die „Salzburg“ an den Betrieb Schuster am Millstättersee. Dort fährt sie seither als Radfähre Peter Pan. Bei Greinz folgen 2002 das 120-Personenschiff Sundancer und 2004 das 65-Personenschiff Nordstern. Beide Ausflugsschiffe sind stark motorisiert und erreichen Geschwindigkeiten von über 30 km/h. Mit den kleinen Schiffen werden auch Taxifahrten durchgeführt. In den Wintermonaten ruht der Betrieb von Ende Oktober bis zum 1. Mai. Jährlich befördert werden auf der Überfuhr rund 80.000, bei den Rundfahrten rund 20.000 Personen.

## **GRÜNDUNG UND DIE ERSTEN JAHRE DER DAMPFSCHIFFFAHRT**

Einer der Pioniere der Personenschifffahrt im Salzkammergut ist der Ingenieur der Kaiserin-Elisabeth-Bahn Berthold Curant. Wir begegnen ihm in dieser Serie über die österreichische Binnenschifffahrten als Gründer und erstem Eigentümer der Dampfschifffahrt auf dem Mondsee. Curant hat die Idee, den zwischen dem Atter-, Mond- und Wolfgangsee gelegenen 1783 m hohen Schafberg durch eine Zahnradbahn zu erschliessen. Den günstigsten Ausgangspunkt für die Linienführung findet er allerdings nicht am Mondsee bei seiner dortigen Schifffahrt sondern in St. Wolfgang an. Er erhält die Konzession für diese Bahn am 10. August 1872.

Da jedoch damals St. Wolfgang nur mit Hilfe der Ruderboote der Firma Greinz oder über eine schlechte Strasse zu erreichen war, plant Curant von Anfang an, als Zubringer für diese Bahn auch am Wolfgangsee eine Dampfschifffahrt einzurichten. Die ihm zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel reichen jedoch nicht aus, weshalb er "Kompagnons" (Gesellschafter) sucht. Er fand diese für die Wolfgangsee-Schifffahrt in der Person des Direktors der Papierfabrik Steyermühl, Albert Pietz, für die Zahnradbahn in Carl Peusen.

## **DAS ERSTE SCHIFF KAISER FRANZ JOSEF FÄHRT HEUTE NOCH**

Am 12. April 1872 erteilt die neue Gesellschaft der Schiffswerft Linz den Auftrag für den Bau eines Raddampfers für 196 Personen. Im Februar 1873 wird das neue Schiff in Einzelteilen nach Strobl geschafft und dort zusammengebaut. Am 20. Mai 1873 absolviert das neue Dampfschiff seine Jungfernfahrt. Im Hinblick auf das in diesem Jahr gefeierte 25-jährige Regierungsjubiläum des Kaisers erhält das neue Schiff den Namen „Kaiser Franz Josef I“, den es bis heute – im Jahr 2015 seit 143 Jahre in Betrieb stehend - behalten hat. Der erste Fahrplan sah vier Fahrten von Strobl nach St. Gilgen und zurück vor. Das Schiff legte in St. Wolfgang (später: St. Wolfgang Markt) und Fürberg an. Die Fahrzeit betrug 45 Minuten. Am 10. Oktober 1873 bezieht das Schiff sein Winterquartier im Winterhafen in der Bucht von Fürberg. Auch in den darauffolgenden Jahren ist das Schiff in den Sommermonaten in etwa dem gleichen Umfang unterwegs, einen Winterbetrieb gibt es

nicht. Allerdings kann der „Kaiser Franz Josef“ nicht wie ursprünglich geplant als Zubringer zur Bahn auf den Schafberg eingesetzt werden. Bedingt durch den Bankkrach während der Wiener Weltausstellung muss Curant den Bau der Zahnradbahn aus wirtschaftlichen Gründen zurückstellen. Auch ein von ihm 1878 entwickeltes verbilligtes Projekt lässt sich aus wirtschaftlichen Gründen nicht verwirklichen.

## **AUCH DAS ZWEITE SCHIFF, DIE „ELISABETH“, NOCH IN BETREB**

Der Tourismus beginnt, sich langsam zu entwickeln, so dass die Fahrgastzahlen, wenn auch nur geringfügig, zunehmen. Darum erwirbt Curant 1886 von der Budapester Propeller Überfuhrgesellschaft den 1873 erbauten Schraubendampfer Pannonia für 75 Personen. Das Schiff wird in der Schiffswerft Linz überholt, doch bereitet der Transport an den Wolfgangsee Schwierigkeiten. Zwar kann die Maschine mit der Bahn nach Bad Ischl und von dort mit Pferdefuhrwerken nach Strobl gebracht werden, doch der Schiffskörper ist für die Bahntunnels entlang des Traunsees zu breit. Also muss der Schiffsrumpf mit der Bahn nach Salzburg Gnigl gebracht werden, wo er am 22. Juli 1886 eintrifft. Der Weitertransport erfolgt durch die Welser Firma Engelmann mit Pferdewagen. Auf einem steilen Strassenstück bei Guggenthal müssen 36 Pferde vorgespannt werden. Die dadurch entstandenen Transportkosten sind mit 2 500 Gulden hoch, hat doch das Schiff selber nur 7 000 Gulden gekostet. Die Kaiserin genehmigt gnädigst die Verwendung ihres Namens, so dass das Schiff am 2. August 1888 als „Kaiserin Elisabeth“ in Dienst gestellt werden kann. Nach dem Ende der Monarchie wird bei diesem Schiff das Wort Kaiserin aus dem Namen gestrichen. Doch fährt das Schiff – 2015 auch schon 142 Jahre alt - heute wieder als „Kaiserin Elisabeth“.

Der Fahrplan kann nun verdichtet und eine neue Anlagestelle in Lueg eröffnet werden. Während der Beschaffung der "Kaiserin Elisabeth" kommt es zur Trennung von Curant und Pietz, der eine eigene Schifffahrt anstrebt, nachdem er sich schon 1883 an der neu gegründeten Wörthersee-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Kärnten beteiligt hatte. Curant verkauft seine Mondsee-Schifffahrt und erwirbt mit den Erlösen nach längerem Streit 1892 die Anteile von Pietz an der Wolfgangsee-Schifffahrt. Auch die Konzession der Zahnradbahn auf den Schafberg gibt Curant in diesem Jahr an die Salzkammergut-Lokalbahngesellschaft ab, die endlich mit dem Bau beginnt.

## **AUSTRIA WID ÜBER DEN KAISER GESTELLT**

Weil sich Curant von der zukünftigen Zahnradbahn eine starke Belebung des Fremdenverkehrs erhofft, gibt er bei der Werft Linz den Bau eines neuen Schraubendampfers in Auftrag. Das Schiff wird in Teilen auf den See gebracht und zusammengesetzt. Schon bei der ersten Probefahrt am 12. August 1892 zeigen sich noch viele Mängel, so dass der Dampfer erst nach der amtlichen Probefahrt vom 8. Juni 1893 den regulären Dienst aufnehmen kann. Als Name ist ursprünglich „Schafberg“ vorgesehen. Nachdem der neue Dampfer aber 50 Personen mehr Fassungsvermögen hat als die "Kaiser Franz Josef" und ein Schiff mit dem Namen des Kaisers nicht kleiner sein darf als ein anderes, tauft man den neuen Dampfer „Austria“. Denn nur den Staat kann man als einziges über den Kaiser stellen. Im Übrigen ist der Dampfer ein Schwesterschiff der „Helios“ am Wörthersee, nur mit etwas geänderten Aufbauten.

## **SEIT DEM JAHR 2000 NEUE LINIENFÜHRUNG**

Früher besorgt den Querverkehr von Gschwand nach St. Wolfgang nur die Firma Greinz, während Curant lediglich im Längsverkehr Strobl - St. Wolfgang - St. Gilgen tätig ist. Dies ändert sich mit der Eröffnung der Salzkammergut-Lokalbahn Salzburg - Bad Ischl (SKLB) am 20. Juni 1893. Curant bietet nun neben dem Längsverkehr auch einen Querverkehr von der SKLB-Station „St. Wolfgang Lokalbahnhof“ über den See nach „St. Wolfgang Markt“ an. Dieses Angebot wird kurze Zeit später nach der Eröffnung der Zahnradbahn auf den Schafberg am 1. August 1893 bis zur neuen Schiffsstation „St. Wolfgang Schafbergbahnhof“ verlängert. Die Trennung in Längs- und Querverkehr bleibt bis in jüngster Zeit aufrecht. Lediglich der Name „St. Wolfgang Lokalbahnhof“ ändert sich nach der Einstellung der SKLB in „St. Wolfgang Parkplatz“ und später in „Gschwendt Parkplatz“. Erst mit dem Sommerfahrplan 2000 werden der Längs- und der Querverkehr integriert. Führen bis dahin die Längsschiffe direkt von Strobl nach St. Wolfgang Markt, so bedienen sie seither die Strecke Strobl – Gschwendt Parkplatz – St. Wolfgang Markt – St. Wolfgang Schafbergbahnhof und weiter bis St. Gilgen.

## **DIE ZEIT BIS ZUM ENDE DES 2. WELTKRIEGES**

Im Jahr 1898 stirbt Curant, worauf im Herbst die Schifffahrt in den Besitz der Salzkammergut-Lokalbahn (SKLB) übergeht. Sie betreibt weiterhin die Längs- und Querschifffahrt mit den drei Schiffen Kaiser Franz Josef, Kaiserin Elisabeth und Austria. Vom 1. Mai bis 14. Juli 1907 ersetzt die Schifffahrt zudem die Bahn, weil diese durch einen Erdbeben unterbrochen ist. Nach Errichtung eines provisorischen Landungssteigs befördern die Dampfer die Fahrgäste zwischen St. Gilgen und Lueg. Im Jahr 1914 schliesslich unterzieht die Schiffswerft Linz die „Elisabeth“ einem Umbau und verlängert sie um 5 Meter. Nach dem Ausbruch des ersten Weltkriegs wird die Längsschifffahrt eingestellt und nur mehr der Querverkehr von der Bahnstation nach St. Wolfgang angeboten. Nach Kriegsende ist es der SKLB zunächst nicht möglich, wegen der tristen Wirtschaftslage den Längsverkehr wieder aufzunehmen. Dies gelingt erst 1920 mit finanzieller Unterstützung der Ufergemeinden. Schon im ersten Jahr nach der Wiederaufnahme müssen Dampfschiffe wieder Bahnpassagiere befördern: Diesmal in der Zeit vom 9. bis 11. September 1920 zwischen Lueg und Strobl, weil die Bahnverbindung durch Hochwasser unterbrochen ist.

## **UNRUHIGE ZEITEN UND UNSICHERE ENTWICKLUNG**

Da die Wirtschaftslage immer noch schlecht ist, verkauft die SKLB ausgerechnet ihr schönstes Schiff – die „Austria“ – an den Rumänen Angiulescu aus Craiova; ein Handel, der auch mit der Begleichung von Kriegsschulden Österreichs an Rumänien in Zusammenhang stehen soll. Der am Wolfgangsee zerlegte Dampfer wird nach Linz gebracht, in der dortigen Schiffswerft wieder zusammengebaut und auf der rumänischen Donau als „Concordia“ in der Personenbeförderung eingesetzt. Dort verliert sich die Spur. 1924 wird das Dampfschiff Elisabeth in ein Motorschiff umgebaut. Es kann nun 100 Personen befördern. Für Fahrten mit geringen Frequenzen übernimmt man 1928 vom Traunsee ein weiteres kleines Benzinmotorboot für 24 Personen. 1921 bei der norddeutschen Werft Bremen für Anton Enichelmayer in Traunkirchen erbaut, erhält es auf dem Wolfgangsee den Namen Seeadler.

# Wolfgangsee

Im Jahr 1934 verschlechtert sich erneut die Wirtschaftslage. Durch die Weltwirtschaftskrise und die 1000-Mark-Sperre bleiben vor allem die deutschen Urlauber aus. Die SKLB muss die Schafbergbahn an das österreichische Verkehrsbüro verkaufen. Sie sieht sich zudem gezwungen, diesem auch einen Teil der Längsschiffahrt gegen eine Abfindung zu überlassen, da das Verkehrsbüros – wie im folgenden Abschnitt beschrieben – ohnehin schon seit 1923 die Längsschiffahrt der SKLB konkurriert.

## **DIE ÄRA DES ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSBÜROS UND DER DEUTSCHEN BAHN**

Im Jahr 1922 erwirbt das österreichische Verkehrsbüro das Grand Hotel in St. Wolfgang. Zur Hebung des Fremdenverkehrs erhält es zudem eine Schiffskonzession und wird so zu einem Konkurrenzunternehmen der SKLB. Das Verkehrsbüro bestellt bei der Continentalwerft in Klosterneuburg bei Wien ein Motorboot für 110 Personen. Der Transport erfolgt mit einem Strassentiefelader bis Gmunden. Nachdem ein weiterer Transport des Rumpfs auf der Strasse entlang des Traunsees wegen der Enge der Strassentunnels nicht möglich ist, verlädt man ihn auf den Rumpf des abgewrackten früheren Traunsee-Dampfschiffes Sophie und schleppt dieses über den See nach Ebensee. Von dort geht es wieder auf der Strasse weiter an den Wolfgangsee. Beim Stapellauf hat das Motorboot eine Grundberührung, welche die Indienstellung verzögert. Die Taufe auf den Namen „Austria I“ erfolgt am 15. Juni 1923, obwohl das Schiff noch nicht ganz fertig ist. Erst am 5. Juli 1923 nimmt es den Verkehr auf der Strecke Strobl - St. Gilgen auf. In den Fahrplänen der Längsschiffahrt sind nun die Kurse des Verkehrsbüros mit A (= Schiff Austria I), jene der SKLB mit E (= Schiff Elisabeth) gekennzeichnet.

Im gleichen Jahr erwirbt das Verkehrsbüro ein weiteres kleineres 20-Personen-Motorboot von der Ostsee (Verkäufer ebenso wie Werft unbekannt, Baujahr 1920) als Reserveschiff und Galaboot, das den Namen „Austria II“ erhält. Für die Unterbringung der Schiffe entstehen in St. Wolfgang Schiffshütten. Schliesslich lässt das Verkehrsbüro bei der St. Gilgener Bootswerft Ratz für Fahrten mit geringer Frequenz ein weiteres kleines Motorboot für 18 Personen – die „Nixe“ – bauen.

Anzumerken ist, dass vom 2. bis 24. August 1925 das Wasserflugzeug Junkers F13 ba Werksnummer 575 eine Verbindung von Wien nach St. Wolfgang, teilweise auch über Linz als Bäderdienst herstellte.

Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich im März 1938 blüht der Fremdenverkehr wieder auf. Die neuen Machthaber lösen das österreichische Verkehrsbüro auf und gliedern die Schafbergbahn und seinen Anteil an der Längsschiffahrt in die Deutschen Reichsbahn ein. Nun fahren sowohl die Schiffe der DB als auch der SKLB im Gemeinschaftsverkehr zwischen Strobl und St. Gilgen. Doch ist der touristische Aufschwung nur von kurzer Dauer. Schon im Jahr 1940 erfolgt die Einstellung der Schafbergbahn und der Längsschiffahrt wegen des Ausbruches des zweiten Weltkrieges.

## **DIE ZEIT NACH DEM 2. WELTKRIEG**

Im Jahr 1945 kommen die Zahnradbahn Schafberg und die Längsschiffahrt zur Österreichischen Bundesbahn (ÖBB). Der Schiffsbetrieb kann jedoch – erneut als Gemeinschaftsverkehr mit der SKLB - erst 1946 wieder aufgenommen werden. Die steigenden Fahrgastzahlen veranlassen die ÖBB, im Jahr 1950 bei der Schiffswerft in Linz ein neues Motorschiff für 80 Personen– die „St. Wolfgang“ - zu bestellen. Die „Austria I“ wird umgebaut. Durch die Beseitigung der früher sehr hohen Bugpartie erhält sie ein wesentlich gefälligeres Aussehen.

Die Querschiffahrt wird nach wie vor von der SKLB bedient. Diese entschliesst sich, das Schiff Kaiser Franz Josef gänzlich überholen zu lassen, weil die Aufsichtsbehörde wegen des schlechten Zustands die Tragfähigkeit von 25 auf 22 Tonnen herabgesetzt hat. Im Rahmen dieser Generalüberholung im Jahr 1954 kommt statt der Dampfmaschine ein Dieselmotor mit elektrischer Kraftübertragung zum Einbau. Befördert werden können nun 225 Personen.

Zum Abschluss der Saison 1957 kommt jedoch auch für die SKLB-Schiffahrt das Ende. Am 30. September 1957 fährt der letzte Personenzug, am 10. Oktober der letzte Güterzug. Im Anschluss daran wird sofort mit dem Abtragen der Strecke begonnen. Die „Kaiser Franz Josef“ und die „Elisabeth“ werden von der ÖBB übernommen, das Boot Seeadler an Alfred Nemetschke in Strobl für private Zwecke verkauft. Die im Winter bisher in der Bucht von Fürberg abgestellten SKLB-Schiffe haben ihr Winterlager wie die ÖBB-Schiffe nun in St. Wolfgang, wo eine grössere Werft mit Hafenanlage und einer Slip-Anlage entsteht.

Anzumerken ist, dass der 1928 erbauten „Seeadler“ ein langes Leben beschieden ist. Zunächst erwirbt es 1958 Kommerzialrat Alfred Nemetschke – ein bekannter österreichischer Sonderklassensegler – er setzt es als Begleitboot für Segelregatten ein. Mitte der 60er-Jahre lässt er es beim Bootsbauer Raudaschl in St. Gilgen umbauen. Der Oberteil der Kabine ist nun abnehmbar, damit das Boot im Winter im Bootsschuppen hochgezogen werden kann. Nach dem Tod Nemetschkes im Jahr 1977 übernimmt es die Werft von Erich Stadler. Doch auch dieser stirbt 1979, das Boot gelangt nun in den Besitz seines Bruders Franz, der das Hotel Strandbad Strobl (heute Seehotel Brandauers Villen) betreibt. Nachdem dieser 2004 Insolvenz anmeldet, kommt der Seeadler zur Bootswerft Graf in Strobl. Da keine Liegeplatzgebühren eingehen, gelangt das Boot in den Besitz dieser Werft. Der Bootsbauer Uwe Graf – ein respektabler Restaurateur historischer Schiffe – hat das Schiff wettergeschützt hinterstellt und wartet darauf, dass sich ein Liebhaber findet, der das schon recht desolante 89 Jahre alte Boot restaurieren lässt.

## **DIE MODERNISIERUNG DER FLOTTE**

Für den immer stärker werdenden Fremdenverkehr reicht Ende der 50-er Jahre des 20. Jahrhunderts die Kapazität der vorhandenen einsatzfähigen Schiffe Kaiser Franz Josef, Elisabeth, Austria I und St. Wolfgang nicht mehr aus. Da für den Bau eines neuen Schiffes in Österreich die nötigen finanziellen Mittel fehlen, übernimmt man 1959 den im gleichen Jahr einen in der ungarischen Werft Hajogyar Vac erbauten Hydrobus und gibt dafür vier generalüberholte Dampflokomotiven aus Österreich an Ungarn ab. Es handelt sich dabei

# Wolfgangsee

um ein 150-Personen-Schiff aus Leichtmetall mit zwei Dieselmotoren und zwei Schrauben, das am Wolfgangsee als „Falkenstein“ in Fahrt kommt.

Nachdem die Fahrgastzahlen immer stärker ansteigen, erhält die Schiffswerft Linz den Auftrag für den Bau eines Schiffes für 300 Personen. Der Neubau wird, wie auch die später beschaffte „Österreich“, in Linz vormontiert. Der bereits voll ausgerüstete Schiffskörper und die Aufbauten werden getrennt auf der Strasse zum Wolfgangsee gebracht und dort zusammengesetzt. Die Inneneinrichtung des Salons erfolgt ebenfalls erst dort. Das neue Schiff wird anlässlich des hundertjährigen Jubiläums der Schifffahrt am 23. Juni 1973 als „Salzkammergut“ in Dienst gestellt. Ihm folgt 1984 das noch etwas grössere, 1983 ebenfalls in Linz gebaute Schiff Österreich mit 365 Plätzen.

## EINE HISTORISCHE FLOTTE

Auch in die alten Schiffe investiert die ÖBB. Bei der „Kaiser Franz Josef“ werden 1967 die Schiffswände erneuert. 1999 erhält das Schiff einen neuen Motor und im Jahr 2000 schliesslich ein neues blechüberzogenes hölzernes Deck. Bei der „Elisabeth“ erfolgt 1968 eine Generalüberholung, bei der die bis auf 1 mm abgerosteten Schalenbleche erneuert werden. 1973 kommt ein neuer stärkerer Dieselmotor und 1976 ein neues Steuerhaus zum Einbau. Der Rumpf erhält einen grünen Anstrich. Der Schiffskörper der „Austria“ wird 1969 mit einer glasfaserverstärkten Polyesterschicht überzogen. Ebenfalls 1976 erhält die „Elisabeth“ wieder den Namen „Kaiserin Elisabeth“ zurück, also den Kaiserinnen-Titel, den sie nach dem Ende der Monarchie 1919 verloren hatte.

Hingegen verwendet man die „Nixe“ von 1953 bis 1958 nur mehr als Reserveschiff, stellt sie an Land ab, wo sie immer mehr zerfällt und schliesslich 1974 abgebrochen wird. Und auch die Austria II erweist sich mit einer mit einer Tragfähigkeit von 20 Personen immer häufiger als zu klein. Schon von 1950 bis 1955 an den Bodensee ausgeliehen, wo sie den Namen Silvretta trägt, kommt sie zurück als Wrack, baut sie aber wieder auf. Doch 1968 verkauft man sie an den Union Yacht Club Wolfgangsee als Startschiff. Dort 1969 mit einem stärkeren 85-PS-Dieselmotor ausgerüstet wird sie 1980 generalüberholt und mit neuen Aufbauten sowie einer neuen Inneneinrichtung versehen. Sie erhält nun den Namen des Gründers des Clubs „E.Drory“. Das heute über 90-jährige Schiff ist immer noch voll im Einsatz.

Der Anstieg der Fahrgastfrequenzen veranlasst die Österreichische Bundesbahn 1988 das 1953 für den Schiffsbetrieb der Deutschen Bundesbahn am Bodensee erbaute Motorschiff Falke anzukaufen (Tragfähigkeit 120 Personen). Es fährt 1989 und 1990 als „Schafberg“ auf den Wolfgangsee, bewährt sich aber nicht. Nach längerer Stehzeit gelangt es 1995 an den Mondsee. Dort fährt es bis 2008, bleibt 2009 abgestellt, ehe es verkauft und am 21. Dezember 2009 abgeholt wird. Es kommt auf die Donau nach Obermühl zur neu gegründeten Genuss-Schifffahrtsgesellschaft mbH - Gerlinde Grätz. Dort wird es mit hohem persönlichem und finanziellem Einsatz durch den neuen Eigentümer renoviert. Am 8. Mai 2010 erfolgt die Taufe auf den Namen Lilofee. Sie ist auch heute noch in Fahrt. Im Jahr 1991 verkauft man das Motorschiff St. Wolfgang an die Graz-Köflacher Eisenbahngesellschaft (GKB). Sie setzt es als Buffetschiff auf einem Baggersee bei Köflach ein, an dem später die Freizeitinsel Piberstein Sportpark GmbH entsteht. Im Jahr 2003



# Wolfgangsee

gelangt das Schiff zur Tauchbasis Copacabana in Kalsdorf bei Graz. Dort versenkt man das Schiff und bietet seither unter fachkundiger Betreuung ca. 45-minütiger Tauchgänge zum Wrack der „St. Wolfgang“ an. Das Schiff war ohnehin nicht sonderlich beliebt, weil es infolge des schmalen Rumpfs schon bei geringem Wellengang stark ins Schwanken geriet. Nach fast 90 Jahren kommt das Ende der „Austria I“. Es wird 1993 als Spielgerät für Kinder im Strandbad Strobl an Land aufgestellt. Von den Spielen der Kinder stark lädiert, muss das Schiff 2006 abgebrochen werden.

## **PIRATERIE?**

Nun folgt ein Schiff mit einer sehr merkwürdigen Geschichte. Ende der 80-er Jahre entsteht in St. Gilgen eine „Wasserspass am Wolfgangsee GmbH“, an der auch die später darzustellende Ratz GmbH beteiligt ist. Ihr Geschäftsführer Franz Hillebrand aus St. Wolfgang gibt 1990 ein Ausflugs- und Partyschiff für 200 Personen bei der Schiffswerft Oberwinter am Rhein in Auftrag. Das Schiff geht im September 1990 als „Wolfgang Amadeus“ in Betrieb. Da für Hillebrand der finanzielle Brocken zu gross ist, lässt er das Schiff von der Raiffeisen-Leasing in Wien finanzieren. Diese verlangt jedoch eine Bürgschaft, den Hillebrand im Immobilien-, Versicherungs- und Anlageberatungsunternehmen Confides findet. Die Leasingfirma vermietet das Schiff an die „Wasserspass am Wolfgangsee GmbH“, welche es zu Ausflugsfahrten, aber auch für Musikveranstaltungen und für Trauungen mit einem Standesbeamten einsetzt. Heimathafen ist das Gelände der Bootswerft Ratz in St. Gilgen.

Probleme gibt es allerdings mit dem Landungssteg in St. Wolfgang, weil die österreichische Bundesbahn den Konkurrenten auf ihren Landungsstegen nicht anlegen lässt und einen Ausbau von Steganlagen lange Zeit zu verhindern sucht. Im Dezember 1993 geht die Firma Confides, welche die Bürgschaft übernommen hatte, in Konkurs. Daraufhin verkauft die Raiffeisen-Leasing trotz Einspruch von Hillebrand das Schiff an die Österreichische Bundesbahn. Diese holt es sogleich in St. Gilgen ab, bricht dabei die Schlösser auf und schleppt es nach St. Wolfgang. Vergeblich erstattet Hillebrand eine Anzeige wegen Diebstahls und Piraterie gegen unbekannt. Die „Wolfgang Amadeus“ fährt ab nun für die ÖBB-Flotte.

## **EIN NEUER BESITZER**

Mehr aus politischen als aus sachlichen Gründen beschliesst 2005 die Österreichische Bundesbahn, sich von den an sich lukrativen Schifffahrten auf dem Wolfgangsee und dem Bodensee sowie von der Schafbergbahn zu trennen. Sie werden zum Verkauf ausgeschrieben. Die Ausschreibung gewinnt die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Kommunikation. Sie betreibt in Zukunft die Schafbergbahn und die Wolfgangsee-Schifffahrt unter dem Namen „Salzkammergutbahn GmbH“ (SKGB). Die Betriebsführung übernimmt der erfahrene Leiter der Schienenverkehrssparte Salzburg und des Stadtbus Salzburg Gunter Mackinger. Der neue Betriebsführer erhöht mit umfangreichen Investitionen die Attraktivität der Schifffahrt und führt während der Wintermonate auch einen, wenn auch eingeschränkten Winterbetrieb ein. Der Raddampfer Kaiser Franz Josef I wird im Winter 2007/2008 weitgehend in seinen Zustand von 1908 zurückversetzt. Ein weiteres Schiff folgt 2007. Die SKBL erwirbt von Schweizer Dreiseenschifffahrt (Murten-, Bieler- und

Neuenburgersee) die erst 2004 in der Luxwerft Mondorf erbaute „Romandie“ (Tragfähigkeit 299 Personen). Es fährt nun als „Salzburg“. Dafür wird die „Falkenstein“ im November 2008 an Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte verkauft und nach Linz gebracht. Sie soll in nächster Zeit aufgearbeitet und für den Betrieb auf der Donau neben dem Dampfschiff Schönbrunn zu einem späteren Zeitpunkt wieder in Fahrt kommen. Heute verkehrt in der Hochsaison zwischen Strobl und St. Gilgen alle Stunden ein Schiff. Der „Kaiser Franz Josef I“ fährt im Zweistundentakt ohne Halt zwischen St. Gilgen und St. Wolfgang. Ausserdem werden zahlreiche Eventfahrten – z.B. das Piratenschiff, das Magic-Schiff, das Adventschiff – sowie Sonderfahrten für Hochzeiten, Familien- und Firmenfeiern angeboten.

Die Salzkammergutbahn GmbH ist heute eine 100%ige Tochter der Salzburg AG. Im Jahr 2014 wurden 399 650 Personen befördert.

## **DER SCHIFFSBETRIEB RATZ**

Im Jahr 1894 gründet Johann Ratz in St. Gilgen eine „Yacht- und Bootswerft“, die bald für die besondere Qualität ihrer Arbeit bekannt ist. Deshalb wird sie um die Jahrhundertwende auch vom k.k. Ministerium für öffentliche Arbeiten mit einer Staatsmedaille ausgezeichnet. Nach dem ersten Weltkrieg erhält die Firma Ratz die Konzession für einen Schiffsrundfahrtenverkehr in der Bucht von St. Gilgen. Sie eröffnet diesen 1919 mit dem auf eigener Werft gebauten 14-Personen-Boot Schalup. In den darauf folgenden Jahren kommen noch die ebenfalls von Ratz selber gebauten Boote Alarich (1928/12 Personen), Nöck (1929/12 Personen), Wälsungen (1930/5 Personen), Kismet<sup>I</sup> (1931/22 Personen) und Fafnir (1932/30 Personen).

Während des zweiten Weltkriegs baut die zum Rüstungsbetrieb erklärte Firma Ratz Beiboote für die Kriegsmarine. Nach dem Krieg beschlagnahmt die amerikanische Besatzungsmacht die Boote Schalup und Alarich, um mit den Soldaten Rundfahrten am See zu veranstalten. Durch Unachtsamkeit gerät die „Schalup“ 1946 vor dem Ferienhort in Brand und wird zur Gänze vernichtet. Die „Alarich“ wird nach der Rückgabe von der US-Armee nicht mehr in Betrieb genommen und 1948 entweder abgebrochen oder verkauft. Auch die Boote Nöck und Wälsungen werden 1946 bzw. 1947 vermutlich an Private verkauft - Unterlagen aus der Nachkriegszeit sind darüber nicht mehr auffindbar. Der Rundfahrtverkehr wird mit den Booten Kismet I und Fafnir im Jahr 1947 aber wieder aufgenommen.

Der zunehmende Fremdenverkehr macht die Anschaffung eines neuen, grösseren Bootes erforderlich. Ratz erwirbt vom Hallstättersee das von ihm selber als Zubringerschiff zum Gasthaus Gosaumühle 1913 gebaute Boot Gosaumühle. Er nimmt es 1953 als „Käthe“ in Betrieb (31 Personen). Es bleibt bis 1971 in Betrieb und wird am 26. Juli 1972 an Schuster in Grossegg am Millstättersee verkauft. Dort fährt es noch bis Anfang der 80-er Jahre und wird dann abgebrochen.

Der Anschaffung der Käthe folgt 1955 das Boot Kismet II, welches bis dahin in Flensburg als Lotsenboot (Barkasse) eingesetzt war. Erbaut 1944 in der Wertenswerft Hermelingen als offenes Boot, versieht es Ratz nun selber mit Aufbauten und richtet es für den

# Wolfgangsee

Rundfahrt- und Ausflugsverkehr mit bis zu 45 Personen her. Die alte Kismet I verkauft er an den Segelclub Kammer in Litzlberg am Attersee. Dort setzt man es noch einige Jahre als Regattaboot ein, ersetzt es dann jedoch durch ein neues Schiff. Danach liegt es viele Jahre am Ufer vor der Pichlmühle in Nussdorf am Attersee, ehe man es – völlig vermorscht – abbricht.

Im Jahr 1990 wird die „Kismet II“ während einer Fahrt ohne Passagiere bei St. Wolfgang durch eine Eisschicht am Bug leck. Das Leck wird erst auf der Rückfahrt nach St. Gilgen bemerkt. Der Schiffsführer kann gerade noch das Land erreichen. Dann sinkt das Boot. Bei den Bergungsarbeiten wird es am 8.2.1990 durch einen Bagger zerstört. Als Ersatz beschafft Ratz ein weiteres Lotsenboot aus Kiel. Es ist vom gleichen Typ wie die „Kismet II“, hat die gleichen Ausmasse, das gleiche Baujahr und die gleiche Bauwerft. Er baut dieses Boot in gleicher Weise um und setzt es 1969 als „St. Gilgen II“ in Betrieb. Im Jahr 1968 erhält die „Fafnir“ einen neuen Dieselmotor. Schliesslich erwirbt Ratz 1972 von der Stadtgemeinde Zell am See das 1909 bei Siemens in Berlin erbaute Motorboot Kitzsteinhorn (ex Grossglockner). Er versieht es mit neuen Aufbauten und gibt ihm den Namen „Zwölferhorn“. Damit wird die „Käthe“ überflüssig und am 26. Juli 1972 an die Firma Schuster am Millstättersee verkauft (siehe Darstellung der Schifffahrt auf dem Millstättersee). Dort fährt sie noch bis 1978 oder 1979, ehe sie verschrottet wird. Leider bleibt die „Zwölferhorn“ nicht lange in Betrieb. Im strengen Winter 1973/1974 wird ihr Bootskörper vom Eis eingedrückt und muss abgebrochen werden.

So stehen nur mehr die "Fafnir" und die "St. Gilgen" zur Verfügung. Der Zustand der Holzrümpfe ist jedoch sehr schlecht. Deshalb wird die "St. Gilgen 1989 und die "Fafnir" 1992 abgebrochen. Dafür kommt 1990 die "Wolfgang Amadeus", deren weiteres Schicksal bereits oben bei der ÖBB-Schifffahrt beschrieben ist. Ausserdem erwirbt Ratz einen alten Bootskörper von der Nordsee aus dem Landkreis Ammerland. Er erstellt selber neue Aufbauten und bringt das Motorboot als "Zwölferhorn" 1990 in Fahrt. Es kann 100 Personen befördern. Seit 1995 verfügt die Firma Ratz also nur mehr über dieses Schiff, mit dem Rund- und Ausflugsfahrten durchgeführt werden. Damit befördert er pro Jahr rund 25 000 Personen.

Heute beabsichtigt der Betrieb eine Konzession für ein zweites Schiff zu beantragen, um den Rundfahrt- und Eventverkehr auszudehnen.

## **GELEGENHEITSSCHIFFFAHRT WALTER HÖPLINGER**

Der Bootsverleih von Walter Höplinger in St. Wolfgang bietet ebenfalls seit 1971 Rund- und Ausflugsfahrten mit dem 1971 in der Schiffswerft Linz gebauten Motorboot Möve für kleine Gruppen bis zu 40 Personen an. Zusätzlich beschafft dieser Betrieb 1993 aus den USA von Corect-Raft in Orlando ein Schnellboot, das 8 Personen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 60 km/h über den See befördern kann. Im Jahr 2003 verkauft er dieses Boot an eine Wasserskischule in Wien und beschafft ein neues Schnellboot bei der Firma Master Craft Motorboote in Vonove (Tennessee, USA) für 10 Personen. Es trägt den Namen des Herstellers „Mastercraft“. Er betreibt damit Ausflugsfahrten und einen Wasser-Taxi-Dienst. Im Durchschnitt werden pro Jahr rund 2000 Personen befördert.

## **WEITERE KLEINBETRIEBE**

In jüngster Zeit bieten auch zwei andere Betriebe Ausflugs- und Taxifahrten mit Schnellbooten von Corect-Craft in Orlando (USA) an: Das Wassersportzentrum der Familie Engel in St. Gilgen seit 2011 mit den beiden im gleichen Jahr gebauten Schnellbooten Speedy und Petra für 6 Personen. Und das Hotel Furian seit 2010 mit der ebenfalls 2010 gebauten „Nautic“ für 7 Personen. Dieses biete 20-minütige Rundfahrten bis Strobl, 40-minütige bis St. Gilgen und 60-minütige rund um den ganzen See an.

Autor: Prof. Dr. Dr. Benedikt von Hebenstreit, München/Zürich  
Bearbeitung und Copyright: Schiffs-Agentur Schweiz 2016, letzte Aktualisierung 2017

## **Literatur**

- Gunter Mackinger, Schafbergbahn und Wolfgangseeschiffe, Verlag Kenning, Nordhorn, 2008
- Herbert Winkler, Die Schifffahrt auf dem Attersee, Mondsee, Wolfgangsee; in Marine-Gestern, Heute; Sonderpublikation der Arbeitsgemeinschaft für österreichische Marinegeschichte, Wien 1980