

Geschichte der Schifffahrt*

Der See liegt am Nordrand der Berge rund 40 Kilometer südöstlich von München auf einer mittleren Meereshöhe von 726 m. Er hat sich am Ende der Eiszeit durch das Abschmelzen der Gletscher gebildet. Mit einer Länge von 6,5 Kilometer, einer grössten Breite von 2,5 Kilometer und einer grössten Tiefe von 72 Meter bedeckt er eine Fläche von 9 km². Hauptzufluss ist die vom Süden kommende Rottach und Weissach sowie - neben kleineren Bächen - der vom Westen kommende Zeiselbach und Breitenbach und der vom Osten kommende Alpbach. Sein Wasser fliesst nach Norden über die Mangfall in den Inn und weiter in die Donau. Eingerahmt von der Gindelalmscheid (1335 m) und der Neureuth (1206 m) im Osten, vom Söllberg (1135 m) und Kogelkopf (1323 m) im Westen und vom Wallberg (1722 m) und Ringberg (1295 m) im Süden, schliesst im Norden ein etwas hügeliges Flachland an. Der Name des Sees kommt aus dem althochdeutschen: "tegarin seo" gleich „grosser See“.

LÄNDLICH, ELEGANT, HEILEND, HISTORISCH

Die Siedlungsanfänge am Tegernsee durch Keltenstämme reichen bis in die jüngste Steinzeit. Im Laufe der Jahrtausende entsteht auf jeder Seite des Sees ein bedeutsamer Ort. Am Nordende des Sees befindet sich Gmund - die „ländliche Seite“ des Sees -, an seinem südlichen Ende Rottach-Egern - die „elegante Seite“ des Sees -, an seinem Westufer Bad Wiessee - die „heilende Seite“ des Sees (Deutschlands stärkste Jodschwefelquellen) - und an seinem Ostufer Tegernsee - die „historische Seite“ des Sees. Hier gründeten 746 zwei adelige Brüder aus dem Geschlecht der Housi ein Kloster, das 747 der hl. Bonifatius einweihet. Es entwickelt sich im Laufe der Zeit zur mächtigsten Benediktiner-Abtei Oberbayerns. Im Jahr 1803 säkularisiert, befindet es sich heute im Besitz der herzoglichen Linie der Wittelsbacher und beherbergt neben einem Restaurant das weithin bekannte Bräustüberl der Tegernseer Brauerei sowie ein Gymnasium.

Der Erwerb der Bevölkerung hängt Jahrhunderte lang eng mit dem Kloster zusammen. Daneben ist die Fischerei eine wichtige Erwerbsquelle. Die Berufsschiffer betreiben aber auch eine Lohnschifffahrt mit einfachen geruderten Bretterkähnen, für die sie von der königlichen Seeadministration Tegernsee eigene Erlaubnisscheine benötigen. Hauptakteure dieser Lohnschifffahrt sind nach 1870 die Schifferfamilien Kellerer, Pöttinger, Rixner und Grieblinger, die später auch die motorisierte Fahrgastschiffe in Fahrt bringen. Schliesslich besitzen auch das Tegernseer Forstamt und die Abtei zu rudernde Dienstschiffe. Heute ist die Haupterwerbsquelle der Bevölkerung rund um den Tegernsee der Fremdenverkehr.

*) In Oberbayern liegen vier Seen: der Königssee, der Tegernsee, der Starnberger See und der Ammersee, auf denen die Personenschifffahrt zunächst von privaten Unternehmern betrieben wird. Am 9. April 1906 kauft der Staat die Ammersee-Schifffahrt einschliesslich der Schifffahrt auf der Amper und überträgt die Betriebsführung der königlich bayerischen Staatsbahn (später Deutsche Reichsbahn). Seit 1934 führt der Staat die Königsseeschifffahrt in Eigenregie, seit 1944 die auf dem Tegernsee und seit 1959 jene auf dem Starnberger See. Ab 1959 betreibt Bayern auch die Ammersee-Schifffahrt selber.

Er fasst nun die vier Schifffahrten in der „Staatlichen Seenschifffahrt“ zusammen, die gem. Art. 26 der Bayerischen Haushaltsordnung in die "Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen" eingegliedert ist. Im Zuge der Liberalisierung der EU wird die Gesellschaft privatisiert. Seit dem 1.1.1997 führt die neu gegründete Betriebsgesellschaft „Bayerische Seenschifffahrt GmbH“ unter dem Geschäftsführer Walter Stürzl die Schifffahrt. Der einzige Gesellschafter dieser GmbH ist aber wiederum der Freistaat Bayern. Die im Besitz des Staats befindlichen Grundstücke, betriebsnotwendigen Gebäude und Schiffshütten verpachtet der Staat dabei an die Betriebsgesellschaft, während alle Schiffe ins Eigentum der GmbH übergehen.

DIE ZEIT DER PRIVATEN SCHIFFSBETREIBER

Schon seit 1872 bewerben sich verschiedene Personen um die Erlaubnis zum Betrieb eines Dampfschiffs. Im bayerischen Staatsarchiv befindet sich noch ein sehr detaillierter Antrag des Carl v. Paschwitz für die Zulassung eines relativ grossen Schraubendampfers, der in Dresden gebaut werden sollte. Doch werden alle Gesuche im Hinblick auf die geringe Ausdehnung des Sees („es genügt die Ruderschiffahrt“) und auf eine befürchtete Ruhestörung von König Ludwig II abgelehnt. Erst am 3.8.1894 erhält Simon Pöttinger vom Nachfolger Ludwig II, dem Prinzregent Luitpold die Erlaubnis „zum Betrieb einer Lohnschiffahrt mittels eines Petroleum-Motorschiffs für die Strecken Tegernsee-Egern und Tegernsee-Abwinkel“ (heute ein Vorort von Bad Wiessee).

Noch im gleichen Jahr nimmt Pöttinger mit dem selbst gebauten 30-Personen-Motorboot Quirinus den Betrieb auf. Nachdem der Petroleum-Motor jedoch nicht befriedigt, wird das Boot 1896 umgebaut und erhält einen Benzinmotor.

Im Jahr 1898 gründet Pöttinger die Motorschiffahrt Simon Pöttinger & Co, (Konzession ab 6.2.1899), an der sich sieben Fischer beteiligen. Sie erhält am 22.8.1899 die Erlaubnis für den Betrieb eines weiteren Motorboots und stellt noch im gleichen Jahr die „Tegernsee I“ in Dienst.

Zwei Jahre später steigt Pöttinger aus der Gesellschaft aus, die ab 1900 als Motorschiffahrt Höss & Co firmiert. Sie bringt als drittes bzw. viertes Schiff 1905 die „Gabriele“ und 1906 die Ruprecht - beide für 70 Personen – in Fahrt. Leider waren bisher nähere Angaben über die „Tegernsee I“, die „Gabriele“ und die „Ruprecht“ nicht zu ermitteln. Schliesslich folgt als fünftes Schiff 1928 das bei Lürssen Vegesack erbaute 160-Personen-Motorboot Joseph Höss. Im Jahr 1936 wird die 42 Jahre alte Quirinus durch das bei Kellerer in Tegernsee erbaute 122-Personen-Motorboot Egern ersetzt, nachdem bereits einige Jahre zuvor die „Tegernsee I“ abgebrochen worden war.

WEITERE ZWEI BETRIEBE

Der Erfolg Pöttingers ermutigt Thomas Kellerer sich ebenfalls um eine Konzession zu bemühen. Thomas Kellerer ist nicht nur ein Bootsvermieter, sondern baut in Tegernsee auch eine eigene Schiffswerft auf. Im Jahr 1917 übernimmt seine Witwe Anna den Betrieb, heute führt ihn deren Sohn Thomas weiter. Die Bootswerft steht bis 1970 in Betrieb. Aus dieser Werft stammt eine Reihe kleinerer Motorschiff mit einem Fassungsvermögen bis zu 150 Personen, die nicht nur am Tegernsee sondern in ganz Deutschland und auch in Österreich eingesetzt sind. Heute steht wieder die Bootsvermietung im Mittelpunkt des Geschäfts

Kellerer wird im Jahr 1897 aber auch Schifffahrtsunternehmer. Er erhält in diesem Jahr die Erlaubnis zum Befahren der Strecke Kaltenbrunn (bei Gmund) - Bad Wiessee - St. Quirin und nimmt den Betrieb mit dem von ihm selber gebauten 30-Personen-Motorboot Benedictus auf. 1923 ersetzt er dieses Boot durch die bei Rambeck in Starnberg gebaute grössere „Bayern“ (115 Personen) und ergänzt seine Flotte schliesslich 1931 durch die – nun wiederum von ihm selber gefertigte - „Hubertus“ (84 Personen).

Der Anstieg des Fremdenverkehrs nach dem ersten Weltkrieg veranlasst nun auch die Gemeinde Tegernsee für ein eigenes Dampfschiff eine Konzession zu erwerben. Nachdem

diese jedoch nur für ein Benzinmotorboot erteilt wird, bestellt man 1924 bei Simmerding in Starnberg das 35-Personen-Motorboot Max Joseph I. Es kommt im Juni 1926 in Fahrt, sinkt aber schon am 21.11.1926, weil es ein Föhnsturm gegen das Fundament der Schiffshütte schleudert. Es wird gehoben und wieder in Stand gesetzt. Schon 1926 bestellt die Gemeinde bei Kellerer die "Tegernsee II" für 80 Personen und setzt sie ab 12.4.1927 ein.

Wegen mehrerer Kinderkrankheiten fährt sie erst in der Saison 1930 störungsfrei. Nachdem sich die "Max Joseph I" nicht sonderlich bewährt, wird das Schiff 1931 an die Reichsbahndirektion München verkauft, die es bis zum Abbruch 1940 auf der Amper als „Amper“ einsetzt. An seiner Stelle beschafft die Gemeinde bei Kellerer das 100-Personen-Motorboot "Max Joseph II". Schliesslich kauft sie 1938 bei Scheel & Jöhnk in Hamburg die „Tegernsee III“ für 150 Personen. Nachdem sie jedoch nur die Konzession für zwei Schiffe besitzt, erlaubt ihr die Regierung, neben der „Max Joseph II und der Tegernsee III ausnahmsweise die „Tegernsee II“ (jedoch als „Tegernsee alt“ bezeichnet) als Reserveschiff in Betrieb zu halten mit der Auflage, nicht mehr als zwei Schiffe gleichzeitig einzusetzen.

MIT ROTEM WINKEL

Alle bisher am Tegernsee eingesetzten Motorboote haben Benzinmotoren. Mit dem Beginn des zweiten Weltkriegs stellt sich eine Treibstoffknappheit ein. Daher wird 1940 die Treibstoffzuweisung für die Schifffahrten erheblich reduziert. Treibstoff erhalten nur mehr Motorboote, die trotz des Krieges fahren müssen und deshalb - wie auch die Motorfahrzeuge auf der Strasse - von Amts wegen mit einem roten Winkel gekennzeichnet sind. Deshalb schliessen sich am 1. Mai 1940 die drei Unternehmer Höss & Co, Kellerer und die Gemeinde zu einer Betriebsgemeinschaft zusammen. Diese erhält für 1940 noch zwei rote Winkel. Ab 1. Mai 1941 bekommt jedoch nur mehr die „Egern“ als einziges Fahrgastschiff diesen roten Winkel und bestreitet damit bis zum 15.10.1944 die Fahrgastschiff allein.

Dann darf auch sie nicht mehr fahren, die Betriebsgemeinschaft wird von der Behörde für „ruhend“ erklärt. Ab diesem Zeitpunkt bringt die staatliche Schifffahrt die beiden 93-Personen-Elektroboote Staufen und Hochkalter vom Königssee auf den Tegernsee, wo sie ab dem 15.10.1944 bis 1951 als "Wallberg II" und als "Hirschberg" verkehren. Danach kehren die beiden Schiffe an den Königssee zurück.

Schon 1945 verkauft die Gemeinde die noch als Reserveschiff vorhandene „Tegernsee II“ („Tegernsee alt“). Leider lässt sich ihr weiteres Schicksal nicht mehr rekonstruieren, weil Unterlagen aus der wirren Zeit nach Kriegsende nicht mehr vorhanden sind.

Nach dem zweiten Weltkrieg werden die Boote „Gabriele“ und „Ruprecht“ nicht mehr eingesetzt. Sie liegen von 1949 bis 1952 in der Egerner Bucht im Ortsteil Schweighof und dienen als Restaurantboote. Danach werden sie zum selben Zweck nach Berlin verkauft, wo sich leider ihre Spur verliert.

ÜBERNAHME DURCH DEN FREISTAAT BAYERN

Nach Kriegsende reaktivieren die Konzessionäre am 29. Juli 1946 die Betriebsgemeinschaft. Wenig Wochen später übernimmt jedoch die staatliche Seenschifffahrt am 1. September 1946 offiziell die Fahrgastbeförderung auf dem Tegernsee, nachdem sie schon seit 1944 mit

den Königssee-Elektrobooten aushilfsweise den gesamten Verkehr besorgt. Damit misslingt der Versuch, den Betriebszustand vor dem zweiten Weltkrieg wieder herzustellen. Am 15.10.1946 kommt es zu einer Vereinbarung zwischen der Betriebsgemeinschaft und der staatlichen Schifffahrt, nach welcher die Gemeinschaft die "Egern" leihweise der staatlichen Schifffahrt überlässt. Das gleiche gilt ab November 1946 für die „Tegernsee III“.

Schliesslich kauft der Staat 1951 von der Gemeinde die „Tegernsee III“ und die „Max Joseph II“, die den neuen Namen Wallberg II erhält. Im gleichen Jahr erwirbt er von Josef Höss & Co auch die „Egern“ und die „Josphe Höss“, welche sogleich in „Bad Wiessee“ umbenannt wird. 1954 gibt auch Kellerer auf und übereignet die „Bayern“ und die „Hubertus“ der staatlichen Seenschifffahrt.

Dazu kommt vom Ammersee im Jahr 1952 ein 1928 bei Brumm in Berlin erbautes kleines Vergnügungsboot eines hohen Nazifunktionärs, das ursprünglich den Namen Tina, dann den Namen Episode führt und nun nach Umbau am Tegernsee zur Beförderung von maximal 29 Personen als „St. Quirin“ eingesetzt wird.

FLOTTENERNEUERUNG

Nach dem Krieg ersetzt man die Benzin-Motoren durch Diesel-Motoren. Wenige Jahre später beginnt die Flottenerneuerung. Zunächst 1960 mit dem 150-Personenmotorschiff Rottach I, dann 1968 mit dem 130-Personenschiff Gmund und 1977 mit dessen Schwesterschiff Kreuth. Alle drei Schiffe kommen von der Werft Hitzler in Regensburg.

Eine Flottenergänzung erfolgt 2002 mit der „Rottach Egern“ und 2003 mit dem Schwesterschiff Tegernsee IV, beide von der Bodanwerft in Kressbronn. Nun fahren erstmals zwei grosse Schiffe für je 250 Personen am See, die auch einen Gastronomiebetrieb erlauben und für grössere Eventfahrten eingesetzt werden können.

Dafür werden in diesen Jahren die älteren Schiffe mit Ausnahme der „Bad Wiessee“ und der „Tegernsee II“ abgegeben:

- Die „Egern“ kauft 1970 der Schiffsbetrieb Wolfgang Trawöger am österreichischen Traunsee, wo sie als „Altmünster“ fährt (ab 2007 bei Traunsee-Schifffahrt Karl Eder in Gmunden, dort seit 2010 abgestellt).
- Die „Wallberg II“ kauft 1977 die österreichische Attersee-Schifffahrt, die sie „Hochlecken“ einsetzt. (Seit 1999 im Besitz des Hotel Schloss Freisitz in Gmunden für Ausflugsfahrten mit Hotelgästen)
- Die „Hubertus“ kauft 2000 die Schifffahrt am Südtiroler Reschensee, wo sie als „Hubertus Interregio“ in Fahrt kommt.
- Die „Rottach I“ wird 2002 an den Starnberger See transferiert um unter dem neuen Namen „Phantasie“ erst als Zubringerschiff zum Buchheim-Museum und heute im Rahmen der südlichen und Museums- Rundfahrten Verwendung findet.
- Die „Bayern“ verlässt im Juli 2006 den Tegernsee und kommt in der polnischen Gemeinde Sczeneck (Neustettin) auf den Trzesiecko (Streitzigsee), wo sie – gemeinsam mit der ehemaligen Gertraud vom Chiemsee – unter ihrem alten Namen Bayern Fährdienste verrichtet.

Alle diese Schiffe sind heute noch in Fahrt. Nicht mehr im Betrieb ist jedoch die „St. Quirin“. Zu klein und zu langsam, seit 1988 nicht mehr eingesetzt, wird sie 1994 der Gemeinde

Hausham geschenkt, die sie noch einige Jahre auf einem Kinderspielplatz aufstellt. Dort wird das Boot so stark beschädigt, dass man es 1997 abbricht.

Nachdem 2002 die neue grössere „Tegernsee“ IV ihren Betrieb aufnimmt, erhält die „Tegernsee“ II zu diesem Zeitpunkt den Namen "Wallberg II". Zu erwähnen ist schliesslich, dass seit 1936 noch das kleine Motorboot Nympe (maximal 10 Personen) als Arbeitsboot und für dienstliche Zwecke zur Verfügung steht.

Die letzte Veränderung kommt 2007. Nach 78 Dienstjahren scheidet die „Bad Wiessee“ (ex „Josph Höss“) aus der Flotte aus. Der Hotelier Klaus Hurler erwirbt sie, baut sie um und verwendet sie als Restaurantschiff vor dem Hotel Bischof am See – heute Hotel Villa am See mit der Schwingshackl Esskultur. Sie dient als „Seepavillion“ als Bar bzw, Bistro und befindet sich etwa dort, wo einst die „Gabriele“ und „Ruprecht“ als Restaurantschiffe lagen.

Passagieren der Tegernsee-Motorschiffe zeigt sich Bayern von einer seiner schönsten Seiten. Der grünblau schimmernde See im Tegernseer Tal ist umgeben von schmucken Ortschaften, bewaldeten Hügeln und saftigen Wiesen. Eine typisch bayerische Landschaft, die man während einer Schifffahrt auf besonders eindrucksvolle Art und Weise kennen lernen kann. Angeboten werden derzeit im Sommer je 5 grosse Rundfahrten (Linie A und B / 90 Minuten), sowie je 7 südliche Rundfahrten (Linie C und D / 70 Minuten). Dabei verkehren die Linie A und B bzw. C und D gegenläufig.

Autor: Prof. Dr. Dr. Benedikt von Hebenstreit, München/Zürich
Bearbeitung und Copyright: Schiffs-Agentur Schweiz 2015, aktualisiert 2018

Literaturverzeichnis Tegernsee

- Berichte über die Tegernsee-Schifffahrt in der Zeitschrift Tegernseer Tal: Heft 72/1974, S.14/15; Heft 112/1993, S. 30 - 33; Heft 129/1998, S. 46-50; Heft 135/2001, S,30 - 32; Heft 136/2002, S. 28-30
- H. Seitz, Die weiss-blaue Flotte, Personenschifffahrt auf Bayerns Seen und Flüssen, Ehrenwirth-Verlag München 1983