

Geschichte der Schifffahrt

Auch hier handelt es sich um einen spätglazialen, beim Rückzug des Salzachgletschers entstandenen See. Er ist 3,8 km lang, 1,5 km breit sowie 68 m tief und bedeckt eine Fläche von 4,6 km². Der Hauptort Zell am See liegt am Fusse der 1965 m hohen Schmittenhöhe und des 1856 m hohen Sonnkogels. Auf der gegenüberliegenden Seite des Sees liegen der 1857 hohe Hahneckkogel, das 1667 m hohe Scheidereck und im Nordosten die 2011 m hohe Schwalbenwand. Aus der Ferne grüssen im Norden das Steinerne Meer (2.653 m), im Süden das Imbachhorn (2 470 m) und das Kitzsteinhorn (3 203 m). Im Süden liegt ferner der Nationalpark Hohe Tauern. Der See liegt zur Gänze im Gebiet der Stadt Zell am See, die auch sein Eigentümer ist.

Jahrhunderte lang wird der See nur von Fischern und von Bauern befahren, die von Thumersbach über den See nach Zell am See wollen. Typisch sind in dieser Zeit hölzerne flache Zillen, die mit einem Stehruder bewegt werden. Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Salzburg - Wörgl - Innsbruck am 6. August 1875 entwickelt sich ein rasch zunehmender Fremdenverkehr, erste Bootsvermieter nehmen ihr Gewerbe auf.

Schliesslich erteilt die Salzburger Landesregierung in Salzburg an den Ingenieur der Kaiserin-Eilisabeth-Bahn, Ferdinand Martiensen, und an Wenzel Steinhauser die Erlaubnis für den Betrieb einer Dampfschifffahrt auf dem Zellersee. Der Schraubendampfer wird schon 1880 bei der Sächsischen Dampfschiff- und Maschinenbauanstalt Dresden-Neustadt bestellt. Er kommt mit der Bahn zum Zellersee, wo er am 7. Juli 1881 den Namen Kronprinzessin Stephanie erhält. Er kann 45 Personen aufnehmen. Das Schiff dient in erster Linie dazu, den Fremden die Rundschau auf die umgebende Bergwelt zu präsentieren. In der Regel gab es 6- bis 8 einstündige Rundfahrten und 5 reine Überfahrten von Zell am See nach Thumersbach. Am 30.4.1887 kauft die Marktgemeinde Zell am See die Schifffahrt, die ab 1.9.1887 als Konzessionsträger fungiert. Zehn Jahre später – am 14. Juli 1897 – gerät die Dampfschiffshütte in Brand, das in Teer getränkte Pappdach steht sofort in Flammen. Auch die „Stephanie“ wird vom Feuer ergriffen und brennt aus. Als Ersatz leiht sich die Marktgemeinde von der k.k. Staatsbahn vom Bodensee den ebenfalls in Dresden-Neustadt erbauten Schraubendampfer Karoline aus (Tragfähigkeit 35 Personen). Er verkehrt in den restlichen Sommermonaten 1897 und im Sommer 1898. Da er etwas grösser ist als die „Stefanie“, kann er nicht in der wieder aufgebauten Schiffshütte untergestellt werden. Er bleibt auch im Winter im Freien, wo er einerseits wegen der Schneebelastung und andererseits wegen heftiger Winde am 14.1.1899 sinkt. Nachdem inzwischen im Jahr 1898 in der Schiffswerft in Linz die Instandsetzungsarbeiten der „Stephanie“ weit vorangekommen ist, wird die „Karoline“ gehoben und zurück zum Bodensee gebracht. Ab Sommer 1899 übernimmt wieder die „Stephanie“ den Gesamtverkehr.

Da die 5 täglichen Überfahrten nach Thumersbach nicht mehr ausreichen, erwirbt die Marktgemeinde in der Akkufabrik Wien ein Elektroboot (Kielboot) für 30 Personen, das am 12. Juni 1907 in Zell am See von Stapel läuft und auf den Namen Kronprinz Franz Ferdinand getauft wird. Es handelt es sich um das erste Elektroboot in Österreich. Nun besorgt der „Franz Ferdinand“ die Überfahrten und die „Stephanie“ die Rundfahrten.

Nachdem sich das Schiff Franz Ferdinand bestens bewährt, die Rauchwolken der „Stephanie“ hingegen den Komfort der Rundfahrten doch etwas beeinträchtigen, bestellt die Marktgemeinde ein weiteres Elektroboot – diesmal für 75 Personen. Es läuft am 10. Juli 1910 von Stapel, erhält den Namen Großglockner⁽¹⁾ und übernimmt den Rundfahrtendienst. Zuvor ist das Schiff 1909 auf einer Ausstellung in Berlin zu sehen, wo es auch gebaut wurde (elektrische Ausrüstung: Siemens-Schuckert-Werke Berlin). Die Stefanie (inzwischen mit „f“ statt „ph“ geschrieben) verlässt den See am 13. Juli 1910 und kommt zur Hallstättersee-Schiffahrt. Dort leistet sie – ebenfalls als „Stefanie“ – zuverlässig erst als Dampfschiff, dann ab 1949 als Dieselmotorschiff ihren Dienst. 1962/63 erhält sie noch neue moderne Aufbauten. Sie fährt im Winter 1978/79 das letzte Mal und wird erst 1980 – also hundertjährig – in Hallstatt abgebrochen.

Nach dem Ende der Habsburger Monarchie 1918 fällt beim „Franz Ferdinand“ der Zusatz „Kronprinz“ weg.

Im Jahr 1923 erhält die Elektroschiffahrt Konkurrenz. Georg Oberschneider – Inhaber einer Konzession für das Schiffsgewerbe – bekommt am 28. Oktober 1923 von der Marktgemeinde die Bewilligung zur Fahrgastbeförderung mit einem Motorboot. Ursprünglich wollte Oberschneider ein 8 bis 10 Personen fassendes Ruderboot mit einem Aussenbordmotor ausstatten. Dann aber erwarb er von der Bootswerft Ratz in St. Gilgen ein Benzinmotorboot für 17 Personen, dem er den Namen Rudolf Riemann gab.

Ende der 20-er Jahre – das genaue Datum war bisher nicht zu ermitteln, vermutlich zwischen 1928 und 1930 – wird das Elektroboot Franz Ferdinand abgebrochen. An seiner Stelle kauft die Marktgemeinde 1928 von einem Privatmann das Benzinmotorboot Gastein für 10 Personen. Da sich das Boot nicht bewährt, zerlegt man es schon Ende 1930 und ersetzt es durch das neue Benzinmotorboot Südtirol für 48 Personen. Dieses 1929 (nach anderen Quellen schon 1925) in der Donauwerft Vöss erbaute Boot ist zunächst 1930 bei der Wiener Frühjahrsmesse ausgestellt und wird angeblich – obwohl ein Motorschiff - sogar als „Schnelldampfer“ bezeichnet. Danach kommt es auf den Zellersee als Überfuhrschiff. Im Juli 1931 verkauft Georg Oberschneider – kurz vor seinem Tod – sein Boot Rudolf Riemann an die Stadtgemeinde, nachdem es zuvor schon Reibereien mit der Konkurrenz gegeben hat. Auch dieses Schiff wird in erster Linie für die Überfuhr eingesetzt. Im Zweiten Weltkrieg werden die Rundfahrten eingestellt, während der Überfuhrverkehr boomen. Zum Einsatz kommt nur die „Grossglockner“.

Nach dem Kriegsende muss die „Rudolf Riemann“ wegen ihres schlechten Zustands 1946 abgebrochen werden. Die Besatzungsmacht beschlagnahmt 1945 die „Südtirol“, die „Grossglockner⁽¹⁾“ ist zu diesem Zeitpunkt reparaturbedürftig. Zunächst ist also überhaupt kein Schiff verfügbar. Doch wird die „Grossglockner“ bald wieder instand gesetzt werden, sodass wenigstens ein Schiff eingesetzt werden kann. Auch die „Südtirol“ erhält eine Rekonstruktion und kommt 1946 mit dem neuen Name „Möve“ in Betrieb. Nun stehen wieder zwei Schiffe zur Verfügung.

Durch Zufall entdeckt der Sohn von Oberschneider, dem früheren Besitzer der „Rudolf Riemann“, im Winter 1946/47 am Bodensee eine Stahlschiffsschale, die ursprünglich für ein Zollwachboot vorgesehen war. Der Rumpf kommt per Bahn nach Zell am See und wird vom

städtischen Bauhof der Marktgemeinde – unterstützt von verschiedenen Firmen aus Zell am See – mit einem Aufbau und einem Motor versehen. Der Grund für diesen „Eigenbau“ liegt darin, dass die Schiffswerften in der Nachkriegszeit nicht über genügend Material verfügen, um den Ausbau vorzunehmen. Am 16. Oktober 1947 findet die erste Probefahrt, am 25. Oktober 1947 die Taufe auf den Namen Libelle statt. Das neue Boot kann 60 Personen befördern.

Im Frühjahr 1959 erhält die „Grossglockner^(I)“ statt des Elektromotors einen Dieselmotor. Damit endet die Elektroschiffahrt auf dem Zellersee.

Nachdem sich die „Möve“ allmählich als zu klein erweist und ein dringender Bedarf nach einem grösseren Motorschiff besteht, fasst die nunmehrige Stadtgemeinde Zell am See 1964 den Beschluss, ein neues Schiff zu bestellen. Da das günstigste Angebot aus Holland kommt, wird das Schiff bei der Bootswerft Molenaars Scheepswerf Zaandam bei Amsterdam in Holland bestellt. Die Lieferung ist zugleich die erste Bewährungsprobe des Schiffs: Das Boot fährt zunächst über den Nordseekanal zum Rhein, diesen hinauf bis Mannheim und dann über den Neckar bis Stuttgart. Nach 110 Fahrstunden und 1 050 km zurückgelegter Strecke gelangt es, nun auf einen Tieflader verladen, über die Autobahn von Stuttgart über München nach Kufstein und dann über die Bundesstrasse nach Zell am See. Am 25. Juni 1965 wird es in Zell am See zu Wasser gelassen und auf den Namen „Grossglockner^(II)“ getauft. Die alte „Grossglockner“ erhält den Namen „Kitzsteinhorn“.

Das Boot Möve (ex „Südtirol“) wird im gleichen Jahr an den Schifffahrtsbetrieb Schuster (auch Inhaber einer Hotelpension) in Grossegg am Millstättersee verkauft. Dort besorgt sie in erster Linie die Überfahrt von Grossegg nach Millstatt. Im Jahr 1971 kommt es zu einem Zusammenstoss mit der „Kärnten“. Danach kann das Schiff gerade noch zu seinem Heimathafen zurückfahren, sinkt aber und liegt nun in rund 40 m Entfernung vom Ufer am Grund des Sees.

Im Herbst 1966 entsteht eine neue Bootshalle, sodass seither die Boote ausserhalb des Wassers überwintern können.

Der steigende Fremdenverkehr macht die Beschaffung eines noch grösseren Schiffes für 150 Personen mit einem Oberdeck erforderlich. Nachdem die Angebote der österreichischen Werften nach wie vor zu teuer sind, erfolgt die Bestellung wiederum bei Molenaar in Holland. Das Motorschiff kommt auf dem gleichen Weg wie die „Grossglockner“ zunächst über die Flüsse und dann die Strasse nach Zell am See und geht am 18. Mai 1972 als neue „Kitzsteinhorn“ in Betrieb. Die alte „Kitzsteinhorn“ wird im Juni 1972 an den Betrieb Johann Ratz in St. Gilgen verkauft. Dort ist sie zunächst als „Zwölferhorn“ wenige Monate im Einsatz. Im Winter 1972/73 erleidet das Boot durch den Eisdruck so schweren Schaden, dass es abgebrochen werden muss.

Im Jahr 1995 wird die „Libelle“ umgebaut. Die Tragkraft wird auf Anordnung der Behörde auf 30 Personen herabgesetzt und 1 500 kg Ballastgewicht sowie ein neuer Motor eingebaut, um den Neigungswinkel zu verbessern. 1996 erhält auch die „Grossglockner“, 1997 die „Kitzsteinhorn“ einen neuen Motor.

VON DER MARKTGEMEINDE ZUR SCHMITTENHÖHENBAHN

Am 7. Mai 2001 übernimmt die Schmittenhöhenbahn AG die Schifffahrt von der Stadtgemeinde Zell am See mit den Schiffen Libelle, Grossglockner und Kitzsteinhorn. Grund dafür sind die Vorgaben der Europäischen Union zur Liberalisierung und Privatisierung von Einrichtungen der öffentlichen Hand, die nicht unmittelbar der Daseinsvorsorge dienen. Damit darf die Stadtgemeinde den Schiffsbetrieb nicht weiter führen. Heute fungiert der Betrieb als Schmitten-Schifffahrt Zell am See.

Wegen der hohen Passagierzahlen erweitert der neue Eigner die Flotte um ein viertes, grösseres Schiff. Erbaut in der Luxwerft in Mondorf wird es am 12. Mai 2005 auf den Namen „Schmittenhöhe“ getauft und in Betrieb genommen. Mit ihm können nun bis zu 250 Personen über den See gefahren werden. Schliesslich unterzieht der neue Besitzer im Winter 2002/03 in Eigenregie die „Kitzsteinhorn“ einer Generalüberholung und gestaltet ihr Innenleben im Stil eines klassischen Wiener Kaffeehauses. Zudem bekommt sie einen neuen Namen: Am 8. Juli 2013 erfolgt die Taufe (Umtaufe) auf den Namen Kaiserin Elisabeth.

Heute führt die „Schmittenhöhe“ von Mai bis Mitte Oktober von 11.00 bis 16.00 Uhr (in der Hochsaison von 10.00 bis 17.00 Uhr) stündliche Panoramafahrten von 45 Minuten Dauer durch. Im Juli und August ergänzt die „Kaiserin Elisabeth“ dieses Angebot durch weitere Rundfahrten von 11.30 bis 17.30 Uhr (dann Halbstundentakt). Die „Grossglockner“ bedient von Mitte Mai bis Mitte September in einem halbstündigen Turnus die Überfahrten, während die „Libelle“ seit 1972 nur mehr Reserveschiff ist. Sie kommt aber immer noch für besondere Aufgaben wie Seewasseruntersuchungen, aber auch für Sonderfahrten für Betriebsausflüge, Hochzeiten u.ä. zum Einsatz. Seit 2015 angeboten werden im Juli und August ausserdem Rundfahrten mit dem Nostalgieschiff Libelle. Dazu wird die „Libelle“ in ihren klassischen Zustand zurück versetzt und überholt.

Anzumerken ist, dass die Überfahrten in früheren Jahren ganzjährig erfolgten. Sie waren nur bei Vereisung des Sees eingestellt, was immerhin an 100 bis 125 Tagen zwischen Januar und April/Mai der Fall ist. Seit 30. September 1976 ruht der Überfahrtbetrieb im Winterabschnitt und wird durch Postautobusse rund um den See ersetzt. Hingegen fanden die Rundfahrten immer schon nur in der Sommersaison statt. In den letzten Jahren wurden rund 135 000 Personen pro Jahr befördert.

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