

175 Jahre Linienschifffahrt auf dem Traunsee Lacus Felix* – Schlösser – Schwäne – Schiffe

Im Artikel von Prof. Dr. Benedikt v. Hebenstreit (DZ3/2002) wird die Schifffahrt auf dem Traunsee ausführlich dargestellt. Das 175 jährige Jubiläum der Personenschifffahrt gibt Anlass, die vergangenen Jahre aktuell zusammen zu fassen. In Mittelpunkt des Beitrags sollen dabei die geschichtlichen Zusammenhänge und die Schiffe stehen. Kommen Sie mit, auf einen historischen Ausflug, zu Österreichs zweitältester Linienschifffahrt.

Geschichtlicher Eingang: Salzkammergut, Traunsee, Salzschifffahrt.

Unter dem geografischen Begriff Salzkammergut verstand man ursprünglich die Talschaften am Oberlauf der Traun, gelegen im südlichen Oberösterreich sowie geringe Teile der Steiermark und Salzburgs. Die Erträge durch den Salzabbau und Salzhandel mussten in die sogenannte „Kammer“ des Landesherren, dessen Grundbesitz als „Kammergut“ bezeichnet wurde, abgeführt werden. Das Salzkammergut war ein Staat im Staate und stand unter dem Ärar des Kaiserhauses Österreich (Habsburg). Für deren Verwaltung war die (ungnädige) Hofkammer (landläufig als Salzamt bekannt) in Gmunden („Das Tor zum Salzkammergut“), zuständig. Das geflügelte Wort meint auch heute noch: „Beschweren Sie sich beim Salzamt!“ (was so viel bedeutet wie es ist umsonst...)

Seit seiner Besiedelung wird der Traunsee als Wasserweg mit Ruder und Segel genutzt. Dies entstand vorwiegend aufgrund seiner topografischen Lage und den steilabfallenden Felsen am südlichen Seeufer.

Ein urkundlicher Nachweis aus dem Jahre 826 gibt Aufschluss über die rege Salzschifffahrt der 118km langen Fließstrecke der Traun (Hallstatt – Gmunden – Linz) zur Donau und folgend bis zum Schwarzen Meer. Die Hochblüte der Salzschifffahrt ist mit 1721 datiert, als 1631 Schiffe Gmunden in einem Jahr verließen. Nur wenige davon kamen im Gegenzug zurück. Im Jahre 1836 wurde die Pferdeisenbahn Gmunden – Lambach – Linz (- Budweis) eröffnet.

Mit der Erfindung der Dampfmaschine und deren vielseitigen Anwendung beginnt auch für die Schifffahrt eine schnelle verkehrstechnische Entwicklung.

Englische Pioniere als Gründer der Traunsee Schifffahrt – Andrews und Ruston

Im Jahre 1828 bewarb sich ein Konsortium um John Andrews für ein Privileg bei der Hofkammer Wien, welches letztlich 1829 zur Gründung der „Ersten k.k. privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ (später DDSG) führte und aus welche er 1836 aufgrund eines Zerwürfnisses ausschied. Zu diesem Zeitpunkt besuchte er gemeinsam mit seinem Schiffbaumeister Josef John Ruston das Salzkammergut und dessen Seen, wofür sie eine Konzession zur Ausübung der Dampfschifffahrt auf fünf Salzkammergut-Seen erhielten. Joseph John Ruston zeichnete die Pläne für den ersten hölzernen Traunsee Dampfer, dessen Bau 1838 begann. Nach einer schwierigen Beschaffung der Dampfmaschine erfolgte am **15. Mai 1839** die Indienstellung des Raddampfers „Sophie“ und stellte somit die regelmäßige Verbindung zwischen Gmunden (Norden) und Ebensee (Süden) her. Beide weiteten Ihre Geschäftstätigkeit bis nach Böhmen aus und als John Andrews im Jahre 1847 starb, heiratete Joseph John Ruston dessen Witwe. Ein neuer (hölzerner) Schiffsrumpf wurde 1848 als Ersatz für die schadhafte „Sophie“, durch die Ruston-Werft, erbaut. Im Jahre 1854 bauten „Joseph John Ruston“ und sein Bruder „John Joseph Ruston“ in Klosterneuburg eine Schiffwerft, welche aber 1859 nach Wien-Floridsdorf übersiedelte. Um dem aufkommenden Verkehr gerecht zu werden wird in der Ruston-Werft 1857 mit dem Bau eines stählernen Schiffskörpers begonnen, welcher nach dem Transport in Gmunden-Ort endgültig zusammengebaut wird und als „Elisabeth“ 1858 seinen Betrieb aufnimmt. Erst 1862 gelang es Joseph J. Ruston die Traunsee-Dampf-Schifffahrt von den Erben Andrews, welche zu diesem Zeitpunkt über die beiden Dampfer „Sophie“ (II) und „Elisabeth“ verfügen zu erwerben. Er ließ auf seiner Werft in Floridsdorf den Raddampfer „Sophie“ (III) bauen, welcher in Gmunden Ort fertiggestellt wurde. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts erreichte der Fremdenverkehr im Salzkammergut eine wahre Blüte sodass 1870 der Bau eines weiteren Stahlschiffes in

Floridsdorf und die Fertigstellung in Rindbach erfolgte. Erst 1872 konnte die „Gisela“ als drittes und größtes Traunseeschiff, geliefert von der Ruston-Werft in Betrieb genommen werden. Bedingt durch die Eröffnung der Kronprinz-Rudolf-Bahn im Oktober 1877 konnte das Salzkammergut wesentlich besser erreicht werden, was die Aristokratie des Wiener Hofes in Massen ins Salzkammergut führte („Sommerfrische in Bad Ischl“). Als Joseph J. Ruston im März 1895 stirbt, geht die Traunsee-Dampfschiffahrt an seinen Neffen (dem Sohn von John Joseph Ruston) „John Ruston (II)“ über. Aufgrund der Konkurrenz durch die Bahnlinie beschaffte John Ruston (II) 1895 den Schraubendampfer „Marie Valerie“, um in den Wintermonaten die unrentablen großen Dampfer abstellen zu können. Dies war der Anfang vom Ende der Dampfer-Hochblüte: Zunehmende Reparaturen von Maschinen- und Kesselanlagen, teure Kohle und letztlich der Ausbruch des 1. Weltkrieges, sowie der Umstand, dass die Ufergemeinden großes Interesse daran hatten, die Traunsee Schiffahrt in österreichischer Hand zusehen.

Mit Elektroschiffahrt in die Zukunft - Ära Rudolf Ippisch und Rudolf Ippisch jun.

Als der „Schusterjunge“ Rudolf Ippisch von seinen „Wanderjahren“ heimkehrte, bewirbt er sich 1909 um eine Schiffahrtskonzession, zu dessen Ausführung er das Elektroboot „Elektra“ beschafft und somit als Visionär der Elektro-Schiffahrt gilt. (Vergleichsweise Elektroschiffahrt auf dem Königsee ab 1909, auf dem Attersee ab 1913). Der Erfolg gab ihm Recht, insbesondere weil er auch die kleinen Uferorte versorgte, dadurch werden in den Jahren 1911 und 1912 die „Traunstein“ und „Glückauf“ die „Sonnstein“ und „Karbach“ als weitere Elektroboote in Betrieb genommen. Die massive Bekämpfung durch Ruston blieb erfolglos, ehe der Kriegsausbruch ein schlagartiges Ende herbeiführte. Rudolf Ippisch verhandelte mit dem internierten John Ruston (II) wegen einer Zusammenführung beider Schiffsbetriebe ohne Erfolg. Nach neuerlichen Verhandlungen im darauf folgenden Jahr werden die fünf (Ruston) Dampfer an Ippisch verkauft und 1918 beide Betriebe zur „Traunseer-Schiffahrts-Gesellschaft“ fusioniert. Nach Kriegsende werden die Dampfer „Sophie“(III) und „Undine“ 1920 unrühmlich an einen dubiosen Geschäftsmann veräußert. Die Weltwirtschaftskrise führte jedoch dazu, dass sich der Ertrag durch die Inflation entwertete! Die „Marie Valerie“ wurde an die „I. Konzessionierte Attersee-Dampfschiffahrt“ 1821 vermietet und 1923 verkauft, womit nur mehr die Raddampfer „Elisabeth“ und „Gisela“ zur Flotte gehörten.

Mit Eröffnung der Seilschwebbahn auf den Feuerkogel 1927, hat der umtriebige Rudolf Ippisch einen Aufschwung erzielt, der sich auch auf die Schiffahrt positiv auswirkte, welche auch noch nach dem sogenannten Anschluss 1938 durch die KdF-Fahrten florierte. Dies führte zur Generalüberholung der „Gisela“ 1926 und der „Elisabeth“ 1930/31, der Beschaffung der Motorboote „Lenau“ 1938, und dem nach Plänen der „Sonnstein“ erfolgtem Nachbau „Feuerkogel“ als Dieselmotorschiff durch das eigene Personal im Jahre 1941, sowie zum Ankauf der „Möve“ 1943. Der 2. Weltkrieg brachte wie vielerorts den Schiffsverkehr zum Erliegen, von dem er sich erst gegen Ende der Besatzungszeit erholt. Als der Visionär Rudolf Ippisch 1953 stirbt, geht der als „Traunseer Schiffahrts- und Seilschwebbahn GmbH“ firmierte Betrieb an Rudolf Ippisch jun. über.

Dieser erwirbt 1953 von den amerik. Besatzern die „Schwalbe“ (ex. „Nob“) und setzt es ab 1954 als „Rudolf Ippisch“ im Linienverkehr ein. Zu dieser Zeit erholt sich auch der Fremdenverkehr zusehends, sodass, 1960 die „Christina“ angekauft wird. Im Herbst 1967 erfolgte die Außerdienststellung der „Elisabeth“, welche 1970 abgebrochen wurde. Das Elektroboot „Ludgard“ wird 1970 zur „Stadt Gmunden“ umgebaut, die „Sonnstein“ und die „Karbach“ 1971 bzw. 1976 wegen Batterieschwäche abgestellt, zudem die „Lenau“ 1976 außer Dienst gestellt. Bedingt durch den schadhaften Kessel, muss die „Gisela“ 1975 abgestellt werden, wird aber durch finanzielle Beteiligung des Landes OÖ mit einem neuen Dampfkessel 1976 wieder in Betrieb genommen. Neben dem zunehmenden Alter der Schiffe und der Unterhaltskosten ergibt sich auch seit den frühen 50er Jahren ein harter Konkurrenzkampf um Fahrgäste. Als Rudolf Ippisch (II) unerwartet 1976 starb, wurde von dessen Erben die Traunsee Schiffahrt zum Verkauf angeboten, welche nach zähen, aber fairen Verhandlungen 1977 an den größten Konkurrenten, namens Karl Eder übergang.

Schlösserfahrt und Innovation als Erfolgsmodell - Ära Karl Eder.

1951 beginnt Karl Eder sich als Schifffahrtsunternehmer selbstständig zu machen. Geprägt aus seiner Jugendzeit voller Not, Entbehrung und politischen Umbruchs beginnt er mit Fleiß seine unternehmerische Tätigkeit. Mit dem Motorboot „Erika“ führte er 20 minütige „Schlösserfahrten“ durch, die sich bald als Publikumsmagnet etablierten, sodass bereits 1958 mit der „Christophorus“ ein weiteres Ausflugsschiff notwendig wird und zudem 1960 die „Franzl“ hinzukommt. Mit Blick auf Expansion versucht er 1961 durch Übernahme der „Hallstättersee – Schifffahrt“ sich ein weiteres Standbein zu schaffen, welches er bedingt durch räumliche und wirtschaftlich schwierige Bedienungen 1967 wieder verkauft, um sich seinem Kernunternehmen zu widmen. Mit der Kiellegung der „Johann Orth“ 1965 und Inbetriebnahme 1966, hat sich Karl Eder den Traum von einem neuen Schiff erfüllt und damit einen Standard gesetzt. Mit dem Ankauf der „Leoni“ (vom Starnbergersee), welches nach Umbau als „Grünberg“ 1973 in Betrieb ging standen nun entsprechende Kapazitäten zur Verfügung. Mit 67 Jahren entschließt er sich zur Übernahme der Traunsee-Schifffahrt von Ippisch und verfolgt zielstrebig die Modernisierung der übernommenen, aber teilweise veralteten Flotte durch Umbau der Elektroboote „Sonnstein“ und „Karbach“ auf Dieselbetrieb.

Mit Bescheid der OÖ Landesregierung wird 1980 der „Gisela“ behördlich die Betriebsbewilligung entzogen und in Ebensee abgestellt. Unter dem Aspekt eines kleinen und vor allem privatwirtschaftlich geführten Schifffahrtsunternehmens, welches sich aus Einnahmen der Sommersaison finanzieren muss, ist es für Karl Eder undenkbar die alte Dame einer neuerlichen Generalsanierung zu unterziehen. Mit 74 Jahren übergibt er die Traunsee Schifffahrt in die Hände seines Sohnes Karlheinz und steht ihm als enger Berater weiterhin zur Seite.

Die „Gesellschaft Freunde der Stadt Gmunden“ haben sich dem Schicksal der „Gisela“ angenommen und erfolgreich zum Ende geführt, dessen Realisierung Karl Eder 1986 erleben durfte, was ihm, mit auf seinen Namen benannten Fahrgastschiff „Karl Eder“, nicht mehr beschieden war, er verstarb nach einem ereignisreichem Leben, im Alter von 84 Jahren, am 28. Mai. 1994

Vom Verkehrsmittel zum Tourismus Leitbetrieb - Ära Karlheinz Eder.

Im Jahre 1981 trat Karlheinz Eder in den elterlichen Betrieb ein, den er ab 1984 mit viel Engagement und Innovationsgeist als damals jüngster Schifffahrtsunternehmer Österreichs übernahm und fortan neu ausrichtete. Neben der Qualitätsverbesserung und einer neuen Marketingstrategie stand auch die Flotten-Erneuerung am Programm. Als erster Meilenstein fällt hierzu sicherlich die - nach sechsjähriger Renovierungs- und Umbauzeit durch die „Freunde der Stadt Gmunden“ - realisierte Wiederinbetriebnahme und Eingliederung des Raddampfers „Gisela“ in die Traunsee-Flotte. Neben Verkäufen von kleinen Einheiten (MS „Sonnstein“ an den Inn) und Umbauten (MS „Christina“) erfolgte der Ankauf der „Kriemhild“ 1989 und die Indienstellung als „Oberösterreich“ im Jahre 1990, womit der Traunsee sein erstes großes Salon-Fahrgastschiff erhält. Im Jahr 1994 bestellt Karlheinz Eder bei der Lux-Werft ein für 232 Personen ausgelegtes 2-Deck Schiff, welches im April 1995 als „Karl Eder“ den Betrieb aufnimmt. Damit werden die kleineren Einheiten überflüssig und folglich verkauft: MS „Feuerkogel“ 1993 an den Neckar, MS „Gmunden“ (ex. „Christina“) 1994 an den Altmühlsee, MS „Karbach“ 1996 zur Landesgartenschau nach Schmieding/Wels. Die „Johann Orth“ erhielt 1995 und die „Grünberg“ 1999 eine Generalüberholung. Im Oktober 2000 erfolgte der Verkauf der „Oberösterreich“ an den Millstättersee, wo sie als „Kärnten“ runderneuert fortan im Einsatz steht. Als Ersatz wird 2001 von der Attersee-Schifffahrt (Stern&Hafferl) das MS „Attersee“ angemietet und später angekauft, als „La Citronella“, ab 2002 als „Joseph J. Ruston“ eingesetzt und 2005 nach Berlin („La Belle“) verkauft. Um die Lücke der „Oberösterreich“, der 2004 verkauften „Johann Orth“ und der „Grünberg“ 2005 zu schließen, wird im Frühjahr das (Lux-) Neubauschiff „Poseidon“ in Betrieb genommen. Mit diesen eleganten 250 Personen Salon-Motorschiff verfügt die Traunsee Schifffahrt über entsprechende Flotten-Kapazität und hat sich mit unterschiedlichen aber wirtschaftlichen Schiffseinheiten, als touristischer Leitbetrieb der Traunsee-Region positioniert.

Im Jahr 2006 erwirbt Karlheinz Eder die „Maria Theresia“ und 2008 die „Altmünster“ von der Schifffahrt Trawöger in Altmünster. Zur OÖ Landesausstellung „Salzkammergut“ erfolgt ein Shuttleverkehr mit dem

MS „Altmünster“ zwischen Gmunden Esplanade, dem Seeschloss Orth und Gmunden Weyer. Eine Adaptierung als Nostalgieschiff erhält die „Rudolf Ippisch“ 2002, welche nach wie vor als Klassiker auf dem See anzutreffen ist. Neben den Instandhaltungsmaßnahmen musste auch die betriebliche Infrastruktur erneuert werden. So entstanden Betriebsräume in Gmunden-Weyer, die Erneuerung des Ticketschalters am Gmündener Stadtplatz sowie die Adaptierung der Werkstätten samt Modernisierung der Slipanlage in Ebensee (2011), um für Schalenkontrolle der „Karl Eder“ (2012) und der Generalüberholung und Restaurierung der „Gisela“ (2012/2013) gerüstet zu sein. Obwohl bereits neue Projekte ins Auge gefasst werden, steht 2014 das Jubiläum „175 Jahre Traunsee Schifffahrt“ im Mittelpunkt, welches im November 2014 durch das 59. Internationale Binnenschifffahrtstreffen seinen krönenden Abschluss finden wird.

Infobox: Eigentümer der Traunsee – Schifffahrt

1837 – 1847	John Andrews
1847 – 1862	Erben Andrews
1862 – 1895	Joseph John Ruston
1895 – 1916	Joseph John Ruston (II)
1916 – 1953	Rudolf Ippisch sen.
1953 – 1977	Rudolf Ippisch jun.
1977 – 1984	Karl Eder
1984 – heute	Karlheinz Eder

Weitere Literatur:

1. Herbert Winkler: Die Schifffahrt auf dem Traunsee, Hallstättersee, Grundlsee
ARGE für Österr. Marinegeschichte Wien 1978/1983
2. Dampferzeitung 3/2002: Artikel Prof. Dr. B. v. Hebenstreit: Traunsee-Schifffahrt
3. Dieter Winkler, Horst F. Mayer: Salzkammergut Seen, Edition S, ISBN 3-7046-0276-0, 1992
4. Wolfgang Ebner: 150 Jahre Traunsee Schifffahrt 1839-1889, Eigenverlag Traunsee Schifffahrt
5. Wolfgang Ebner: 125 Jahre Raddampfer Gisela 1871-1996
6. Severin Schenner: Der Hallstättersee – Vom Salzmutzen zum Linienschiff, Sutton Verlag, ISBN
7. Land OÖ: Salzkammergut – Katalog zur OÖ Landesausstellung 2008

Anmerkungen:

*Lacus Felix: römische Bezeichnung für den Traunsee: „glücklicher See“

Freunde der Stadt Gmunden:

http://www.salzkammergut-rundblick.at/aktuelles/000007_news_21783.htm

www.traunseeschifffahrt.at

[http://de.wikipedia.org/wiki/Gisela_\(Schiff\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Gisela_(Schiff))

Der Autor bedankt sich bei Kpt. Karlheinz Eder (Traunsee Schifffahrt) für seine wertvollen Hinweise und Korrekturen.