

KÄRNTEN

LANDSCHAFT, VOLK, KULTUR

2. JAHR

GELEITET VON JOSEF FRIEDRICH PERKONIG

HEFT 9

Die Anfänge der Wörthersee-Schifffahrt

Von Dr. Martin Wutte

(Schluß)

Bei Lustschifffahrten mit Kobel- oder Kammerlplätten betrug die Löhnung, ohne Rücksicht auf die Zahl der Reisenden, bei Tag 12, bei Nacht 24 Kreuzer für jeden Schiffmann, außerdem ein Trinkgeld von 4 bis 6 Kreuzern. Die gewöhnlichen Kobelplätten faßten 6 bis 10 Personen, waren 6 Klafter lang, 3 Fuß 10 Zoll weit und 1 Fuß 5 $\frac{1}{2}$ Zoll tief und kosteten 15–20 fl., große Kobelschiffe für 16–20 Personen 30–40 fl. Ein Kobel bestand aus einem kleinen Kämmerchen mit Tisch, Bänken, Türen und Glasfenstern. Für ein solches Schiff brauchte man 4–6 Schifflleute, je nach dem man geschwinder oder weniger rasch fortkommen wollte, für die größten aber 10. Eine Einrichtung mit Segel kostete 8–12 fl. Auf der Donau kostete eine Kobelplätte, die mehr als 100 Zentner trug, 25–30 fl.

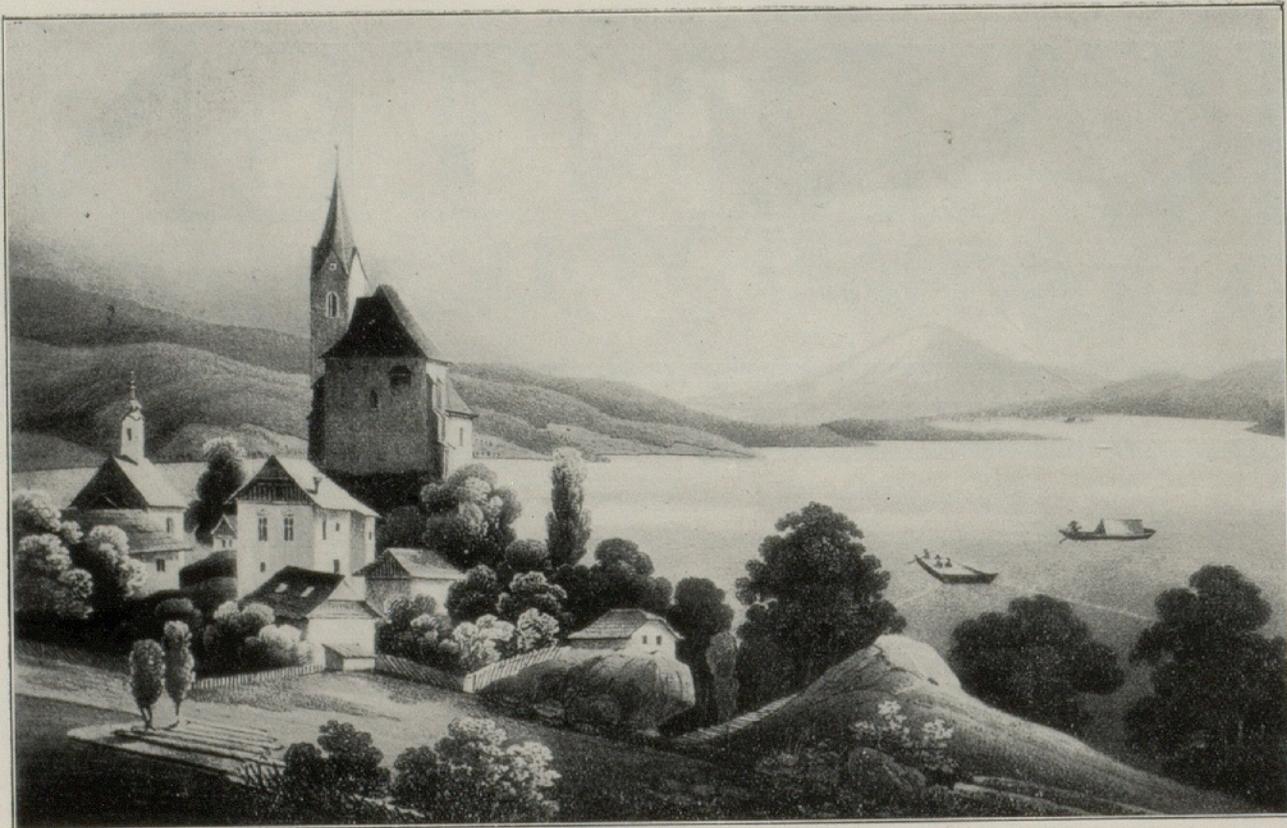
Die Bauart der Schiffe auf dem Gmundnersee hatte nach Ansicht Ployers viele Vorteile gegenüber den Wörtherseeschiffen. Diese wurden von der Spitze gegen das Hinterteil zu immer breiter und lagen mit ihrer ganzen Fläche auf dem Wasser. Die Schiffe am Gmundnersee liefen jedoch nach hinten und nach vorne in eine Spitze aus und lagen nur in der Mitte auf dem Wasser, wodurch der Reibungswiderstand geringer wurde. Weiters waren die Wörtherseeschiffe im Vergleich zu denen am Gmundnersee viel zu schwer gebaut, weshalb sie infolge ihrer eigenen Schwere zu tief ins Wasser gingen. Ferner hatten sie kein Steuerruder und konnten sie nur durch die zwei Seitenruder gelenkt werden, was die Fahrt verlangsamte und bei starkem Wind Gefahren brachte. Die Ruder waren rückwärts in einem schiefen Winkel zum Schiff angebracht, was das Lenken erschwerte.

Außerdem waren deren Löffel viel zu klein und wurden Segel überhaupt nicht verwendet, ebenso nicht Pferde zum Ziehen.

Was die Größe der Schiffe anbelangt, so konnten im Lendkanal Schiffe mit mehr als 10 Klafter Länge (60 Schuh) nicht verwendet werden, da solche im Kanal nicht umkehren konnten. Ployer schlug vor, größere und längere Schiffe zu bauen und sie so wie die Gmundner Schiffe nach vorne und nach hinten spitz zulaufen zu lassen, damit sie nicht umgekehrt werden müßten und so auch im Kanal verwendet werden könnten.

Sehr gehemmt wurde die Schifffahrt am Wörthersee durch den hohen Preis der Schiffe. Waren sie doch ungefähr viermal so teuer als am Gmundnersee! Ueberdies wurde die Schifffahrt auch durch die geringe Geschwindigkeit der Fahrt und die hohe Löhnung der Fuhrleute verteuert.

Da es am Wörthersee außer den „Fischerschinakeln“ keine kleinen Fahrzeuge gab, so empfahl Ployer, kleine Schiffe nach Art der Gmundner Kobelplätten für Lustfahrten und Reisende zu bauen. Er zweifelte nicht, daß sie sich am Wörthersee mit noch größerem Nutzen einführen ließen als am Gmundnersee, denn das Publikum würde nicht allein viel Unterhaltung, sondern auch wahren Nutzen davon haben. Jeder, der eine Spazierfahrt vornehmen wolle — und solche Leute werde es in einer Stadt wie Klagenfurt wahrscheinlich viele geben — oder der eine notwendige Reise nach Oberkärnten oder von dort herunter nach Klagenfurt unternehmen müsse, würde es begrüßen, wenn er die lange Strecke von Klagenfurt nach Velden um die Hälfte wohlfeiler als zu Land und mit besserer Bequemlichkeit zurücklegen könnte. Zu Gmunden standen



Maria Wörth 1854

Nach Wagners Ansichten von Kärnten

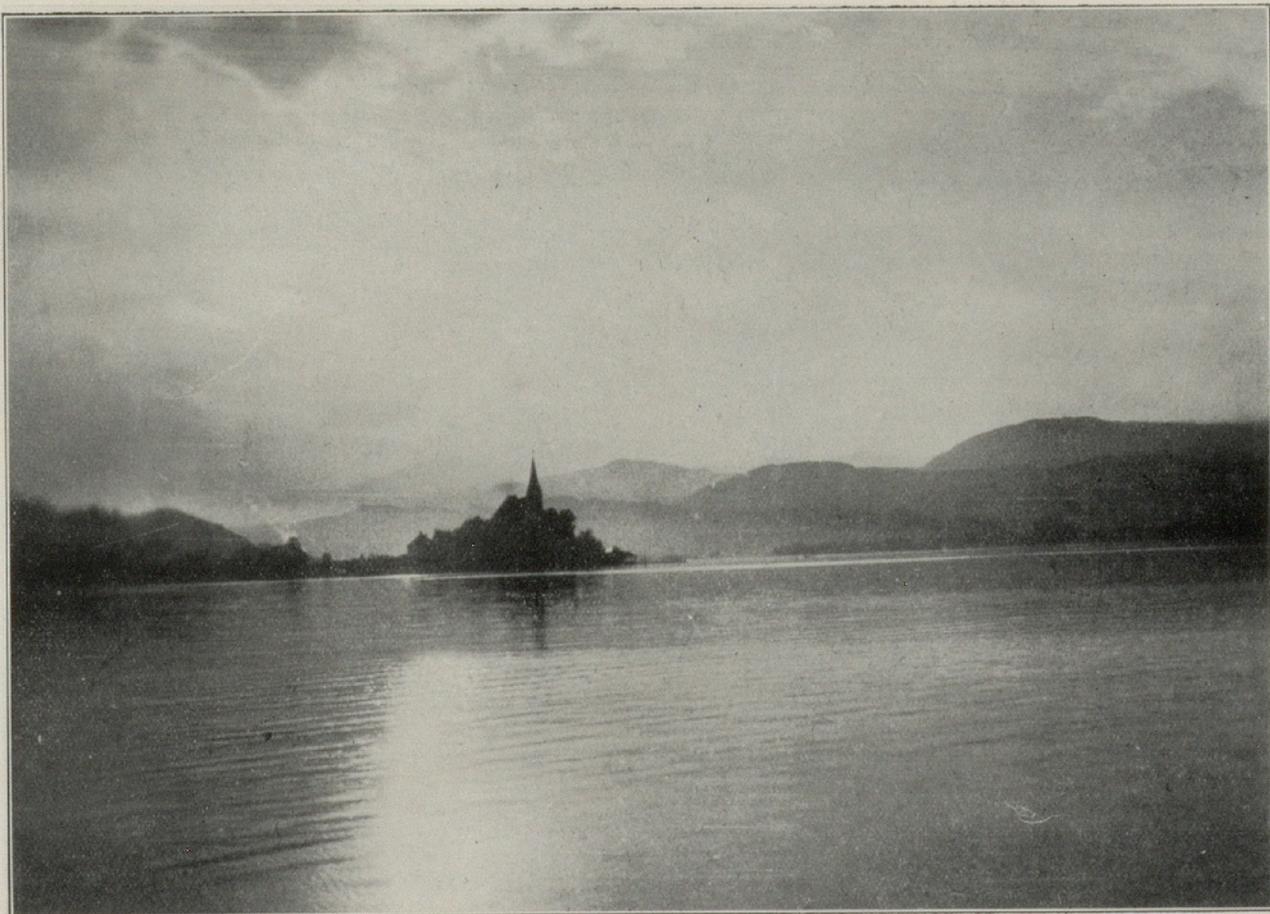
dergleichen Lust- und Transportschiffe von verschiedener Größe nach der Reihe am Ufer, die hiezu gehörigen Kobel aber auf dem Lande. Je nach der Größe des verlangten Schiffes und der Menge der Passagiere nahm der Schiffmann die auf dem Land stehenden Teile der Kobel und stellte sie im Schiffe auf. In weniger als einer Minute war ein Kobel-Zimmer für die Fahrgäste fertig und das Schiff zur Abfahrt bereit. Ployer rief, diese Einrichtung auch am Lendkanal zu treffen. Wenn hier 3—4 und in Velden 1—2 Schiffe stünden, so würde, meinte er, dies für den Anfang genügen. Später könnte man die Zahl der Schiffe vermehren. Die Kosten — 180 Gulden für 6 Schiffe, 20 Gulden für Segel — wären, wenn für jedes Schiff 20 Kreuzer Miete gezahlt würde, schon bei 600 Fahrten hereingebracht. Wenn das Publikum vielleicht anfangs nicht viel Lust zu Spazierfahrten haben sollte, so würden doch Reisende die Schiffe benutzen, schon wegen der Billigkeit. Denn die Wagenfahrt von Klagenfurt nach Velden war dreimal so teuer. Endlich schlug Ployer vor, die Schiffe am Lendkanal durch Pferde ziehen zu lassen, wobei ein Pferd leicht zwei bis drei Schiffe ziehen könnte.

Zur Durchführung der vorgeschlagenen Verbesserungen empfahl er, das Salzoberamt in Gmunden oder die vereinigte Hof-

kammer in Wien um Entsendung zweier Schifflente, die sich auf den Schiffbau verstehen, zu bitten, Diese sollten dann am Wörthersee ein großes Frachtschiff und ein kleines Lustschiff mit einem Kobel als Muster bauen. Da man in Gmunden zur Verfertigung eines Frachtschiffes, wenn das Holz vorgerichtet war, acht Tage, für ein Kobelschiff vier Tage brauchte, so hätte dieser Versuch auch nicht allzu viel gekostet.

Ployer war sicher der erste, der an eine bessere Ausgestaltung eines Personenverkehrs am Wörthersee dachte und die Bedeutung des Sees für die Erholungsbedürfnisse der Klagenfurter erkannte.

Da Kärnten damals dem Gubernium in Graz unterstand und die Landschaft ohne dessen Bewilligung nichts unternehmen durfte, so wurde der Plan Ployers dem Gubernium unterbreitet und dieses gebeten, einen Betrag von 400 Gulden aus dem landschaftlichen Generaleinnehmeramte zum Bau eines Probeschiffes durch Gmundner Schifflente zu bewilligen. Das Gubernium legte den Plan der Wiener Hofbaudirektion vor, die ihn günstig beurteilte. Dessenungeachtet geriet der Plan infolge der Franzosenkriege ins Stocken. Erst für das Jahr 1800 finden wir eine Anweisung von Taggeldern für Josef und Simon Wiesauer, Schiffbau-



Maria Wörth

Phot. Dr. Wedel

meister aus Gmunden, ohne daß wir Näheres über den Zweck ihrer Anwesenheit erfahren.

Im Jahre 1807 verkehrten auf dem See und dem Lendkanal außer drei landschaftlichen Schiffen mit Bewilligung der Landschaft drei Bauernschiffe aus dem Gerichte Keutschach und je ein Schiff aus den Gerichten Pörtschach und Velden. Außerdem gab es noch 13 Bauernschiffe (10 aus dem Gerichte Pörtschach, 2 aus dem Gerichte Keutschach und 1 aus dem Gerichte Velden), die keine Bewilligung der Landschaft zur Holzfracht hatten.

In der Franzosenzeit erhielt die Schifffahrt am Wörthersee besondere Bedeutung, indem der größte Teil der militärischen Frachten von Klagenfurt nach Velden zu Schiff erfolgte. 1805 hören wir sogar, daß die drei landschaftlichen Schiffe für ein Manöver bei Krumpendorf verwendet wurden.

Nach den Franzosenkriegen verfiel die landschaftliche Schifffahrt immer mehr. 1815 war nur mehr ein landschaftliches Schiff vorhanden. Ein Haupthemmnis war die immer mehr zunehmende Verschlammung des Lendkanals. Um 1820 war die Schifffahrt auf ein Drittel ihres früheren Standes zurückgegangen. Aber noch immer wurden jährlich 2000 Meiler Roheisen, 20.000 Vierling Getreide

und 9000 Zentner verschiedene Waren von Klagenfurt nach Velden und 5000 Zentner in umgekehrter Richtung verfrachtet. Erst als der Lendkanal 1826 geräumt wurde,*) nahm sie neuen Aufschwung, obschon die Landschaft eigene Schiffe nicht mehr hielt, sondern sich mit den im Lendhafen zu erlegenden Gebühren fremder Schiffe begnügte. Hatte das landschaftliche Schiffsfahrtsgefälle 1815 bis 1824 jährlich durchschnittlich nur 404 Gulden eingetragen, so stieg es von 410 Gulden Reichsmünze im Jahre 1827 auf 2510 Gulden im Jahre 1857. Von da an fiel es, insbesondere seit der Erbauung der Bahnlinie Klagenfurt—Villach 1864. 1869 betrug es nur mehr 1040 Gulden.

Für den Personenverkehr war so gut wie gar nicht vorgesorgt. Erst dem Fremdenverkehr blieb es vorbehalten, ihn zu beleben. Der Anfang wurde 1853 gemacht, indem Eduard Freiherr v. Herbert eine Aktiengesellschaft zur Erbauung eines Dampfschiffes gründete und am 20. September von der Statthalterei Graz die Bewilligung für eine täglich zweimalige Fahrt mit dem neu erbauten Dampfschiff „Maria Wörth“ erhielt.

*) Vergleiche „Klagenfurter Zeitung“ Nr. 14 bis 17, vom 17. bis 20. Jänner 1929.