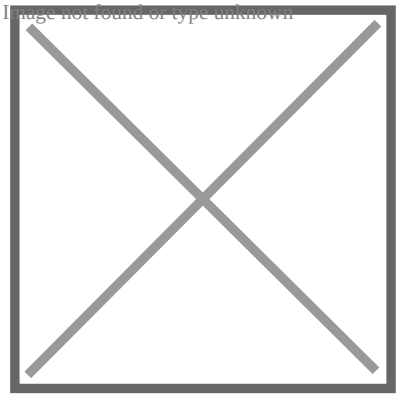
Image not found or type unknown



BR-Radio: Dampfschifffahrt auf dem Chiemsee erlaubt

Beitrag

Da hat man mal eine gute Idee und dann fuchst es hinten und vorne. Solange bis man die Idee, weil pleite, einem anderen Ã¼berlÃ¤sst – der die ChiemseedampfschiffahrtskapitÃ¤nsmÃ¼tze nimmt und reich wird – vonÂ Regina Fanderl.

Beinahe wÃ¤re Wolfgang Schmid, genannt der „Dampf-Wofei“ ein wohlhabender Unternehmer geworden. Aber halt nur beinahe. Das Problem: die Zeit war noch nicht reif fÃ¼r seinen Traum. FÃ¼r das erste dampfbetriebene Passagierschiff auf dem Chiemsee! Dabei hat der 1805 geborene Zimmerermeister Wolfgang Schmid aus Grassau tatsÃ¤chlich ein schalenfÃ¶rmiges Schiff aus Fichtenholz gebaut und mit modernster Technik ausgestattet. Die Dampfmaschine kam vom kÃ¶niglichen Hofbrunnenmeisters Franz HÃ¶ss in MÃ¼nchen. Der Kessel vom Kupferschmiedemeister Joseph Fessler daselbst. Die Bewilligung zum Betrieb der Dampfschifffahrt lieÃ? nicht lange auf sich warten und der Wofei organisierte einen veritablen Stapellauf. Am 7. Juli 1843 stach der namenlose Schaufelrad-Dampfer mit 60 Personen an Bord von der Feldwies in den See und nahm – â??sehr langsamâ??, so berichteten Augenzeugen – Kurs auf die Frauen- und die Herreninsel, wo damals noch kein MÃ¤rchenschloss stand. Auch dem Wofei seine Karriere als Reeder verlief alles andere als mÃ¤rchenhaft. Der Rumpf seines Dampfers erwies sich als wenig stabil und musste ersetzt werden. Mangels Einnahmen kam bisweilen statt MaschinenÃ¶l nur SalatÃ¶l zum Einsatz. Und einmal soll er zur Befeuerung sogar die SitzbÃ¤nke des Schiffes verheizt haben. Am meisten aber wurmten den Wofei die Kosten fÃ¼r die stÃ¤ndigen Wartungs- und Reparaturarbeiten an der Kesselanlage. Kaum war mal Geld in der Kasse, floss es auch schon wieder zu FeÃ?ler nach MÃ¼nchen. Ein Gfrett!

Als der Kessel im Winter 1847 schon wieder in MÃ¼nchen war, wurde es dem Wolfgang Schmid zu dumm. Er zog sich aus dem Draufzahl-Unternehmen zurÃ¼ck und Ã¼berlieÃ? Schiff und Konzession dem Kupferschmied FeÃ?ler. Ein schwerer Fehler, wie sich herausstellte. Zwar dÃ¼mpelte das FeÃ?ler- Schiff auch noch ein paar Jahre herum – aber dann begann KÃ¶nig Ludwig II. mit dem Bau des Schlosses auf der Herreninsel!Â FeÃ?ler Ã¼bernahm mit einem neuen Schleppdampfer die Arbeiter-und Materialtransporte. Noch mehr boomte das GeschÃ¤ft des MÃ¼nchner Kupferschmieds, als Prinzregent Luitpold nach dem Tod Ludwigs ,1886, das unvollendete Schloss zur Besichtigung freigab. FeÃ?ler lieÃ? alsbald den eleganten, 500 Personen fassenden Raddampfer â??Luitpoldâ??

vom Stapel. Mit der Eisenbahn kamen nun Scharen von Besuchern am Priener Bahnhof an und mussten mit Pferdekutschen an den zwei Kilometer entfernten Hafen befÃ¶rdert werden. Viel zu umstÃ¤ndlich fÃ¼r ein ansonsten florierendes GeschÃ¤ft. Die Lokomotivfabrik Krauss & Company bekam den Auftrag, eine Schmalspurbahn zu bauen. Mit dem â??Bockerlâ?? war endgÃ¼ltig der Grundstein gelegt fÃ¼r die bis heute ungebrochene Flut von Touristen zu den Chiemsee-Schiffen.

Und was wurde aus dem Dampf-Wofei, dem Pionier? Viel ist nicht bekannt. Eigentlich nur, dass es in seinem Heimatort Grassau eine Wolfgang-Schmid-StraÃ?e gibt. Immerhin.

Text: Regina Fanderl – Sprecher: Johannes Hitzelberger

Foto: HÃ¶tzelsperger – Raddampfer „Ludwig FeÃ?ler“

Kategorie

1. Tourismus

Schlagworte

1. Chiemgau
2. Chiemsee
3. Prien am Chiemsee