

100 Jahre Chiemseebahn

Von Michael Rother

Vorbemerkung

Als der bayerische König Ludwig II. am 13. Juni 1886 nach seiner Inhaftierung in Schloß Berg am Starnberger See ertrinkt (königstreue Bayern sprechen auch heute noch von Mord), stirbt mit ihm einer der aufreudigsten Monarchen des letzten Jahrhunderts. Neben zahlreichen anderen Bauten hinterläßt er auf der Herreninsel im Chiemsee das teilvervollendete Schloß Herrenchiemsee, dem französischen Versailles nachempfunden.

Der König hat bei seinem Tod über 14 Millionen Mark Schulden. Nicht zuletzt um diese Verbindlichkeiten abzutragen, wird das Schloß Herrenchiemsee noch im Todesjahr Ludwigs, also noch 1886, durch seinen Nachfolger, den Prinzregenten Luitpold, für die Bevölkerung zur Besichtigung freigegeben. Damit nimmt der Verkehr auf und zum Chiemsee, ohnehin schon eines der beliebtesten oberbayerischen Ausflugsziele, einen rasanten Aufschwung; übrigens waren die Schulden des von vielen Bayern noch heute hoch verehrten Königs bereits 1899 beglichen.

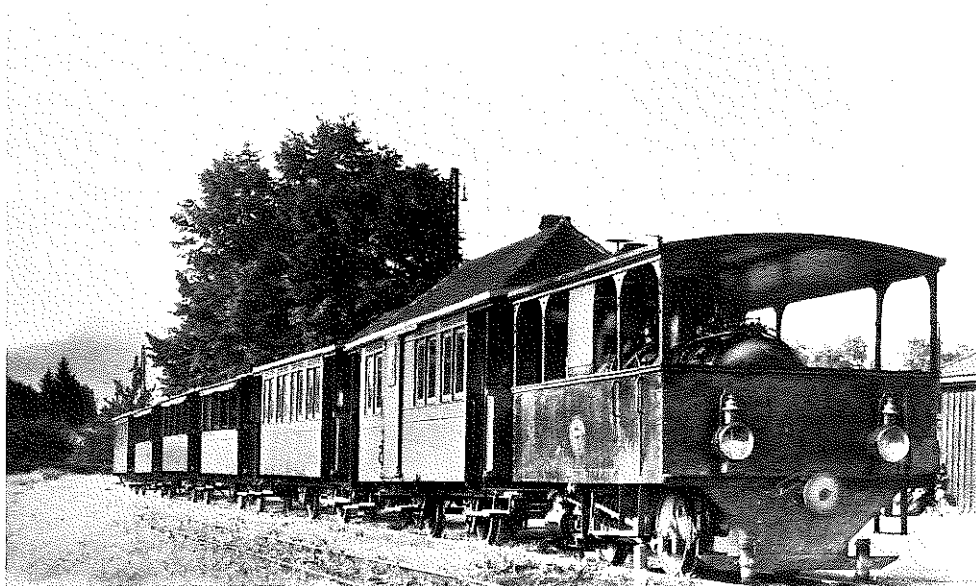
Die Entstehung der Chiemseebahn

Vom Staatsbahnhof Prien zur Anlagestelle der »Chiemsee-Schiffahrt Ludwig Feßler« in Stock liegt eine halbe Stunde Fußweg. Als das Verkehrsaufkommen zunimmt, reicht der von der Schiffahrtsgesellschaft angebotene Pferdeomnibus zur Beförderung nicht mehr aus. Zahlreiche Fuhrleute, mehr oder weniger im Umgang mit Pferd und Wagen geübt, besorgen den Transport vom Bahnhof zur Dampferanlagestelle. An schönen Tagen sind auf der schmalen Straße bis zu sechzig (!) Fuhrwerke unterwegs. Teilweise sind es nur notdürftig



Fast wie vor 100 Jahren – Der Zug aus Prien fährt in die Endhaltestelle Stock ein!

Foto: Rother



Chiemseebahnzug etwa 1955, abfahrbereit im Bahnhof Prien der Chiemseebahn. Noch ist das 3-Licht-Spitzensignal nicht Pflicht. Die alten Lampen sind noch erhalten und sollen wieder an der Lok angebracht werden. Sammlung Rother

zusammengenagelte Karren. In einer örtlichen Zeitung steht zu lesen, es sei „ganz wunderbar, daß nicht schon mehrere Unglücke vorgekommen sind ... es wäre höchst wünschenswert, daß diesem wüsten Treiben ein Ende gemacht würde“. Und wenig später: „Ein Maurer, welcher vom Fahren wenig verstanden, schaffte sich einen Gaul an, um das einträgliche Geschäft eines Lohnkutschers zu betreiben. Aber der liebe Mann warf um. Eine hochgestellte Dame fiel durch dieses Umwerfen aus dem Wagen, und wurde ihr ein Fuß abgefahren, der amputiert werden mußte. Der ungeschickte Roßlenker erhielt nun 1 1/2 Monate Gefängnis und die verletzte Dame hat einen Stelzfuß.“

Es war absehbar, daß das Getöse der Stellwagen, insbesondere bei Ankunft und Abfahrt der Züge am Staatsbahnhof, mit allen seinen unangenehmen Begleiterscheinungen, zu einer Beeinträchtigung der Geschäfte der Feßler'schen Dampfschiffahrt führen würden, da sie ja der mittelbare Anlaß des Treibens war. Ludwig Feßler entschließt sich daher zum Bau einer schmalspurigen Eisenbahn zur Verbindung des Bahnhofes Prien mit der Schiffsanlagestelle in Stock. Am 31. August 1886 fordert er die Lokomotivfabrik Krauss & Comp. in München auf, den Plan für die Bahn auszuarbeiten, was später zur Grundlage der gemeinsamen Gesellschaft wird.

Die ortsansässigen Fuhrunternehmer haben allerdings nicht die Absicht, sich so ohne weiteres „die Butter vom Brot nehmen zu lassen“. Als die Pläne für die Bahn offenbar werden, versuchen sie, quasi als Bürgerinitiative, den Bahnbau in letzter Minute zu verhindern. Am 5. März 1887 erreicht das bayerische Innenministerium ein Brief:

„Allerdurchlauchtigster Großmächtigster Prinz-Regent
Allergnädigster Prinz und Herr
Hohes Königlich-Preussisches Staats-Ministerium des Innern.

Betr. Allerunterthänigste Vorstellung, Protest und Verwahrung gegen eine von der Gemeinde Prien angestrebte Erbauung einer Trambahn von Prien nach Stock...“

Dabei liegt der Gemeinde Prien nichts ferner, als sich an der Bahn zu beteiligen. Ein diesbezügliches Angebot der Firma Krauss schlägt sie aus, später auch die konzessionsurkundlich vorgesehene Beteiligung (Beschuß des Gemeindeausschusses vom 26. Juli 1887, da die Rentabilität bezweifelt wird; die Gemeindeväter haben drei Jahre später versucht, ihre Entscheidung zu revidieren, allerdings ohne Erfolg! Neben ihrem Irrtum über die Absichten der Gemeinde bringen die Antragsteller vor allem Zweifel an der Rentabilität der Bahn vor, aber auch, daß zahlreiche Kutscher arbeitslos werden, würde die Bahn gebaut. Aber die Einsprüche finden kein Gehör. Am 19. Mai 1887 liegt im Innenministerium das Schreiben



Auch Landschaftsaufnahmen sind entlang der Chiemseebahn möglich. Dieses Bild „schoß“ am 15. Juni 1970 Stephan Beständig.

„betr. Entschluß des Regenten“ vor. Am 5. Juni 1887 wird

„Im Namen seiner Majestät des Königs Luitpold, von Gottes Gnaden königlicher Prinz von Bayern, Regent, dem Kommerzienrathe Krauß in München und dem Dampfschiffahrtsbesitzer Feßler in Prien ... die Konzession zur Bestellung und zum Betriebe einer schmalspurigen Eisenbahn ... auf die Dauer von 99 Jahren erteilt.“

Am gleichen Tag wird die Firma »Chiemsee-Bahn Feßler & Comp. Prien« als offene Handelsgesellschaft in das Handelsregister eingetragen.

Die Strecke

Mit dem Streckenbau wird schon vor der Konzessionserteilung begonnen. Er dauerte 70 Tage, erforderte die Summe von 153.000 Mark und ist am 19. Juni 1887 vollendet. Ausgeführt wird der Bau von der »Localbahn-Actien-Gesellschaft« in München, deren Hauptaktionär Krauss ist.

Die Trasse der Bahn ist zunächst 1,9 km lang, später wird sie im Zuge der Bahnhofsverlegung (siehe weiter unten) auf 1,7 km Streckenlänge zurückgehen. Die Spurweite beträgt 1,0 m, die stärkste Neigung 1 : 400, der kleinste Halbmesser auf der Strecke 60 m. Der Oberbau ist als hölzerner Querschwellen-Oberbau ausgeführt, der Schwellenabstand beträgt 85 cm. Die Schwellen selbst sind 1,75 m lang, 18 cm breit und 12 cm tief. Die „Stahlschienen bester Qualität“ von 15-16 kg/m werden zunächst mit Unterlegplatte auf die Schwellen genagelt, später auch geschraubt (die Schienen liegen teilweise heute noch). Die Weichen weisen ein Verhältnis von 1 : 6 auf.

Der Verlauf der Bahn zeigt keine Besonderheiten, bis auf eine, diese ist aber wirklich bemerkenswert: Der Endbahnhof in Prien ist auf der Straßenseite des Staatsbahnhofs angelegt, so daß die Schmalspurbahn die an dieser Stelle viergleisige Hauptbahn fast im rechten Winkel kreuzt. Flügelnsignal und Haltescheiben sichern die Kreuzung zwischen „klein und groß“ bis zum Winter 1908/09. Dann wird der Bahnhof der Chiemseebahn auf die „Seeseite“, d. h. anschließend an das Gleisfeld des Bahnhofes Prien verlegt, wodurch die betrieblich untragbar gewordene Gleiskreuzung entfällt. Dadurch geht die Streckenlänge auf 1,70 km Länge zurück, die Betriebslänge beträgt jetzt 2,04 km.

Die Fahrzeuge

Die Lokfabrik Krauss & Comp., Filiale München-Sendling, liefert für die Chiemseebahn eine zweiachsige Trambahnlokomotive (Bn2t) unter der Fabriknummer 1813 aus der fünf Maschinen umfassenden Bauserie LVIIIk. Krauss, dessen Werke Sendling und Linz insgesamt 345 Trambahnlokomotiven für fast ganz Europa baut, kann hier auf einen Standardtyp zurückgreifen, der lediglich bestellerspezifisch modifiziert wird. Ebenso werden die neun Personenwagen und zwei Güterwagen (je 7,5 t Tragkraft) über Krauss geliefert, der als „Generalausrüster“ fungiert, die Wagen allerdings nicht selbst baut, sondern bei der »Maschinenbau-Actienges. Nürnberg«, einer Vortäuferei der späteren MAN, bestellt.

Sowohl die Lok als auch die Wagen sind, bis auf zwei Ausnahmen, fast unverändert noch bei der Chiemseebahn im Einsatz. Diese Ausnahmen sind die ehemalige Wagennummer 1,

der Salonwagen, der an das »Museum« Marxzell in Baden-Württemberg abgegeben wurde und dort seit einigen Jahren mehr oder weniger schlecht untergebracht ist. Mehrere Versuche, für diesen Artikel Fotos von dem Fahrzeug zu machen, scheiterten an der Haltung des »Museums«, so daß derzeit nur die alten Zeichnungen vorliegen. Die zweite Ausnahme ist einer der Güterwagen, der vermutlich verschrottet worden ist. Der zweite Güterwagen dient noch heute als Lagerwagen.

Modernisierungen

Weniger aus Modernisierungs- als aus Altersgründen muß der Lokkessel während der Winterpause 1957/58 erneuert werden. Bei der Lokfirma Jung in Jungenthal kann ein gebrauchter Kessel erworben werden. Der unter der Nummer 10848 im Jahre 1950 gebaute Kessel wird am 28. März 1958 an die Chiemseebahn geliefert. Als Besonderheit ist zu erwähnen, daß die Beschickung nicht wie üblich von hinten, sondern von der linken Seite erfolgen soll. Jung muß daher den Kessel erst umbauen, bevor ihn der TÜV Koblenz am 21. Januar 1958 abnehmen kann.

Eine echte Modernisierung ist dagegen die Ausrüstung von Lok und drei Wagen des Zuges mit einer selbsttätigen, einlösisigen Druckluftbremse der Bauart Knorr, die am 10. Mai 1961 abgenommen wird. Bis zu diesem Zeitpunkt ist der Zug handgebremst worden, wozu bei der Lok eine Wurfhebelklotzbremse, bei den Wagen 2, 3 und 9 Spindelhandbremsen dienten.

Diese Wagen erhalten nun auch die Bremsausrüstung, die restlichen Wagen werden mit Luftleitungen ausgerüstet. Ende 1982 wird eine Reservelok beschafft. Von der Hallberger Hütte GmbH in Saarbrücken-Brebach kauft die Bahn eine KHD-Diesellok, die in der eigenen Werkstatt optisch an die Dampflok angeglichen wird.

Betrieb

Von Anfang an wird der Fahrbetrieb nur in den Sommermonaten durchgeführt. Daran hat sich nichts geändert, auch heuer beginnt die Saison am 23. Mai und endet Ende September.



„Stahlschienen bester Qualität“ forderte der Bauvertrag. Die Tatsache, daß diese Schienen z. T. noch heute liegen, beweist, daß dieser Forderung genügt wurde. Foto: Rother

Die Betriebsverhältnisse sind äußerst einfach. Da sich jeweils nur ein Triebfahrzeug im Einsatz befindet (die Reservelok ist tatsächlich nur Reserve), und die Fahrstrecke mit 1,7 km noch dazu recht kurz ist, kommt man mit einem Minimum an Vorschriften aus. Von den beiden Straßenkreuzungen wird eine durch Ampeln gesichert, die zweite, kurz vor der Endhaltestelle Stock, im Schrittempo überquert.

Eine vom Bezirksamt Rosenheim angeordnete Haltestelle kurz vor der Endhaltestelle am Hafen Stock wird bald wieder aufgegeben. Sie sollte den Fahrgästen, die kein Schuff benutzen wollten, Gelegenheit zum Verlassen des Zuges bieten. Da aufgrund der Nähe zur Endhaltestelle der Bedarfshalt oft mit dem Fahrtende gleichgesetzt wurde, versuchten irrtümlich ausgestiegene Passagiere auf den wieder anfahrenen Zug aufspringen. Nachdem die Presse auf die Gefährlichkeit dieser Situation hingewiesen und die zuständigen Beamten sich davon überzeugt haben, entfällt der Halt ersatzlos.

Damals wie heute beträgt die Fahrzeit 7-8 Minuten. Die Vorräte werden stats in Stock ergänzt. Es gibt keinen Wasserkran, ein Gartenschlauch erfüllt den gleichen Zweck.

Auch der Güterverkehr gestaltet sich mehr als einfach. Im wesentlichen werden nur Lebensmittel für das Kloster auf der Fraueninsel befördert, die Einnahmen aus dem Güterverkehr spielen in der wirtschaftlichen Bilanz keine Rolle. Da sich das Güteraufkommen sozusagen nebenbei abwickeln läßt, werden die „Gütergleise“ bei der Bahnhofsverlegung 1908/09 zugunsten des neuen Bahnhofes aufgegeben. Nach dem Zweiten Weltkrieg wird die Güterbeförderung ganz eingestellt.

Wirtschaftlichkeit

Nach ihrer Eröffnung ist die Chiemseebahn ein durchaus rentables Unternehmen. Dies stellt auch die Gemeinde Prien fest, die sich 1889/90 mit 100.000 Mark an der Bahn beteiligen will, nachdem sie noch drei Jahre vorher jede Beteiligung ausgeschlagen hatte. Nun sind es die Eigentümer der Bahn, die ablehnen.



„Das doppelte Lokchen“ – die linke fährt mit Dampf. Das Gebäude im Hintergrund beherbergt das „Bw“, wo die Fahrzeuge auch die Winterpause untergestellt und gewartet werden. Foto: Rother

Die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, 1895 beantragt, kommt vermutlich aus aktienrechtlichen Gründen nicht zustande.

1924 versichert die Bayerische Versicherungsbank die Bahn mit 43.100 Goldmark auf 10 Jahre. 1927 gibt die Gesellschaft selbst ihr Anlagekapital mit 228.000 Reichsmark an.

Während der beiden Weltkriege gehen die Fahrgastzahlen und damit die Betriebseinnahmen drastisch zurück. Zwischen 1919 und 1939 werden meist nur noch bescheidene Erträge erwirtschaftet. Nach 1945 kann der Verkehr zunächst nicht wieder aufgenommen werden, die Werkstatt wird zu einer Reparaturstelle für amerikanische Militärfahrzeuge. Erst 1949 verkehrt wieder ein Zug der Chiemseebahn. Jetzt aber beginnt sich auch hier die Konkurrenz des Autos bemerkbar zu machen.

Die Chiemseebahn beginnt in den fünfziger Jahren rote Zahlen zu schreiben, was sich bis heute nicht mehr geändert hat.

Seit 1961 ist die Chiemseebahn Alleineigentum der Firma Feßler.

Ihren Fortbestand verdankt die Bahn zwei Faktoren: zunächst dem Traditionsbewußtsein der Familie Feßler, die den Betrieb bis heute mit erheblichen Mitteln subventioniert, und der großen Bedeutung für den Fremdenverkehr. Insbesondere seit Dampflokomotiven im Eisenbahnverkehr Seltenheitswert bekommen haben, ist die Chiemseebahn auch ein beliebtes Reiseziel für Eisenbahnfreunde geworden. Wo sonst ist eine Bahn zu finden, die sich seit hundert Jahren so wenig verändert hat?

Zukunftsaussichten

Die ursprüngliche Konzession der Chiemseebahn ist am 5. Juni 1986 abgelaufen. Am 13. März 1986 beantragt die Eigentümerin der Bahn, die Firma »Chiemsee-Schiffahrt Ludwig Feßler« eine Verlängerung, welche ihr mit Schreiben vom 4. Juni 1986 (!) vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr erteilt wird. Bis zum 5. Juni 2036 dürfen die Züge nun weiterhin verkehren.

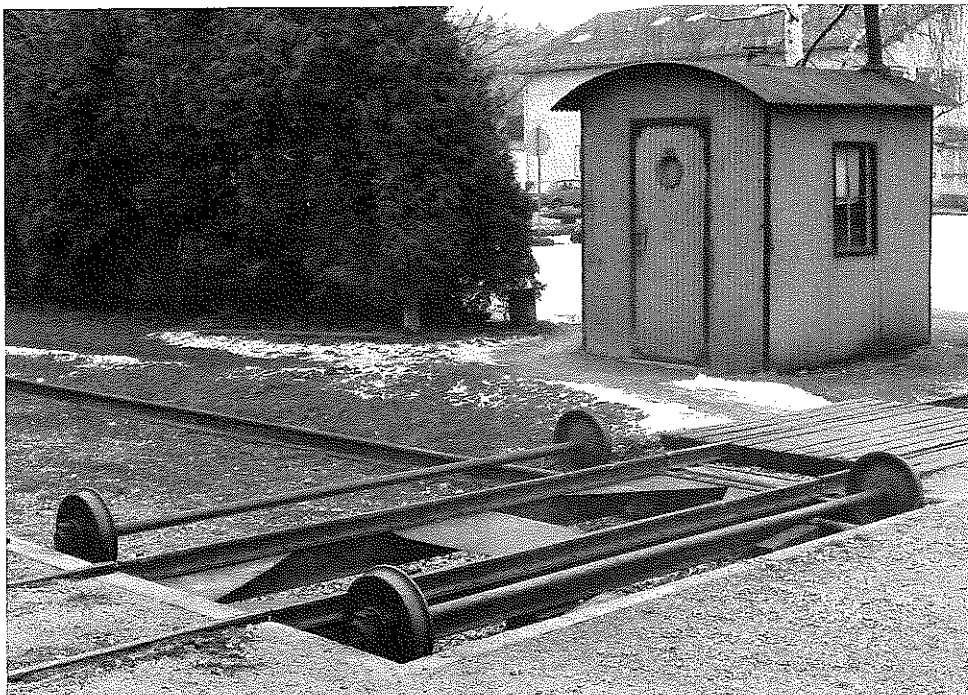
Das Auto, einst Konkurrentin der Bahn, verschafft ihr heute viele zusätzliche nostalgisch „angehauchte“ Fahrgäste. Darüber hinaus ist es die Attraktion für den Fremdenverkehr, der dafür sorgen dürfte, daß auch bis zu diesem Termin ungeachtet der „Wirtschaftlichkeit“ eine der bemerkenswertesten Kleinbahnen in der Bundesrepublik Deutschland erhalten bleiben wird.

Vom 9. bis zum 19. Juli wird das Jubiläum mit einer Festwoche begangen. Während dieser Zeit soll die Bahn zum Fahrpreis von 1887 benutzt werden können.

Eventuell gibt es einen Sonderstempel der Bundespost; dies stand bei Redaktionsschluß nicht fest.

Der Autor dankt dem Betriebsleiter der Chiemseebahn, Herrn Weiß, für seine wertvolle Unterstützung.

Michael Rother



Die Schiebebühne im „Bw“ der Chiemseebahn in Stock. Über die Schiebebühne werden nur die Wagen verschoben, die Lok hat ein eigenes Zufahrtsgleis zum Schuppen. Foto: Rother

Die Fahrzeuge im einzelnen

Daten der Dampflok (Ausführung 1887):

Hersteller: Krauss & Co., München-Sendling

Baujahr	1887
Fabrik-Nr.	1813
Serie	LVIII k
Leistung	60 PS
Zugkraft	1490 kg
Dampfdruck	14 at
Zylinder-Durchmesser	225 mm
Kolbenhub	350 mm
Rostfläche	0,43 qm
Heizfläche	21,5 qm
Kohlenraum	600 Liter
Wasserraum	1120 Liter
Raddurchmesser	840 mm
Radstand	1,8 m
Achslast vorne	6,6 t
Achslast hinten	6,7 t
Dienstgewicht	13300 kg
Länge über Puffer	4,700 m
Stephensonsteuerung	
Preis 1887	12500 Mark

Daten des Tauschkessels:

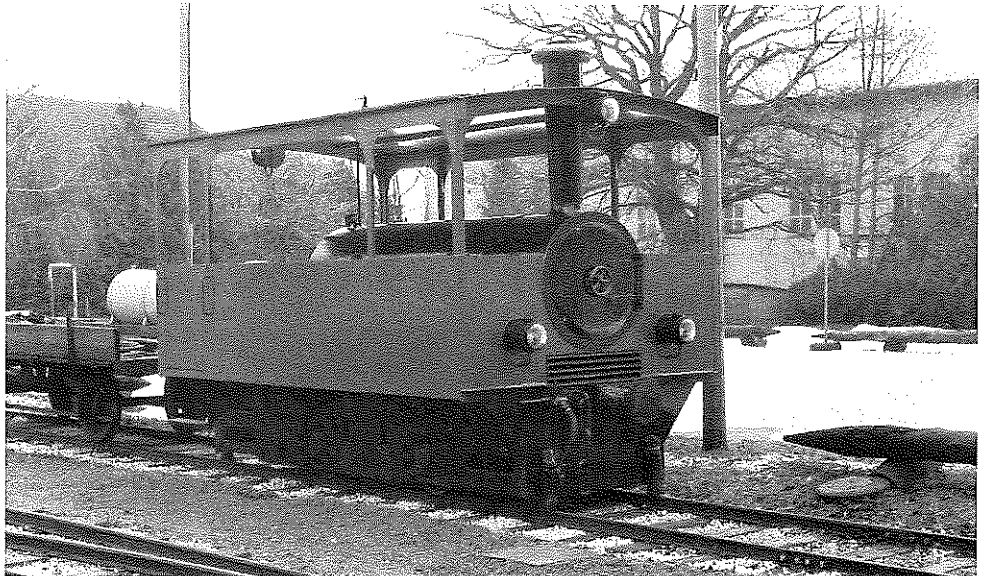
Hersteller	Jung, Jungenthal
Baujahr	1950
Umbau	1957/58
Rostfläche	0,56 qm
Heizfläche	27,2 qm
Dampfdruck	13 atü
Durchmesser d. Langkessels innen	876 mm
Länge zwischen d. Rohrwänden	2050 mm
Anzahl der Heizrohre	102

Daten der Diesellok

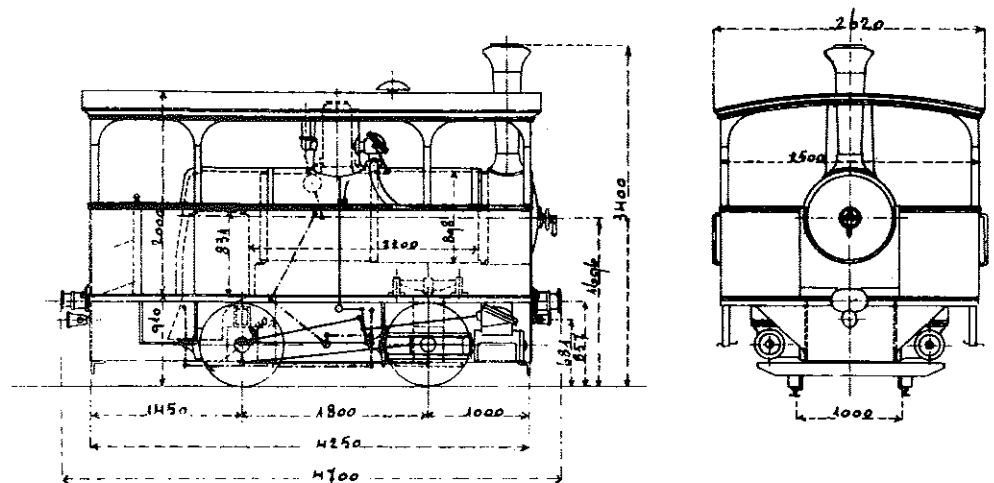
Hersteller	Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln, Werk Westwaggon
Typ	KG 125 BS
Baujahr	1962
Fabriknummer	57499
Achsfolge	B
Dienstgewicht	14 t
Höchstgeschwindigkeit	18 km/h
Raddurchmesser	550 mm
Radstand	1450 mm
Länge über Puffer	5400 mm
Motorleistung	125 PS
Zugkraft	4600 kg
Kraftstoffvorrat	125 l
Kraftübertragung	Deutz-Wandler-Getriebe Gelenkwelle
Fahrtwendeschaltung	mechanisch
Motorbauart	A 6 L 714, 6 Zylinder in 90°-V-Stellung



Die Lok ist auch nach einer langen Betriebsaison „wie aus dem Ei gepellt“ – bester Pflegezustand der Fahrzeuge ist bei der Chiemseebahn selbstverständlich. Foto: Rother



Die KHD-Diesellok wurde optisch an den Fahrzeugpark angeglichen. Auch hier wird Traditionsbewußtsein unter Beweis gestellt. Foto: Rother



Skizze der Lok 1, 2 (LAG)

Wagen Nr. 1, Salonwagen

ca. 1977 an Museum Marxzell abgegeben, keine weiteren Daten bekannt. In einer Fahrzeugaufstellung vom 3. Juli 1962 wird der Wagen bereits als abgestellt geführt.

Wagen Nr. 2

Hersteller Maschinenbau-AG Nürnberg
Baujahr 1887
Fabriknummer 40323
Bauart geschlossen, mit Plattform, Bi
Bremse Druckluft Bauart Knorr, Spindel-
Handbremse
Gewicht 4770 kg
Radstand 3900 mm
Länge über Mittelpuffer 8400 mm

(im folgenden werden nur von Nr. 2 abweichende Daten aufgeführt)

Wagen Nr. 3

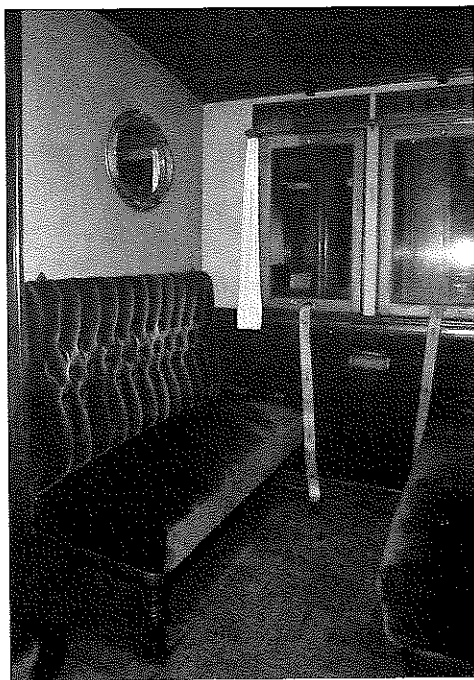
wie Nr. 2, Fabriknummer 40327

Wagen Nr. 4–Nr. 8

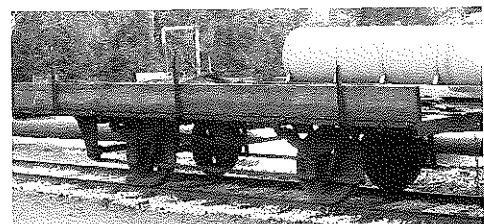
halboffene Sommerwagen ohne eigene Bremse (Leitungswagen)
Fabriknummern (Nr. 4) 40324, (Nr. 5) 40325, (Nr. 6) 40326, (Nr. 7) 40328, (Nr. 8) 40329.
Gewicht je 4270 kg

Wagen Nr. 9

Gepäckwagen mit A- und B-Abteil, Baujahr 1888, Fabriknummer 40519; Bremse wie Nr. 2
Gewicht 5260 kg
Alle Wagen haben, mit Ausnahme des A-Abteils im Gepäckwagen, Holzbestuhlung. Die Lackierung ist einheitlich grün. Die Lok war laut Bestellung „grasgrün mit strohgelber Fassung“.



Das einzige Polsterklasse-Abteil (in Wagen Nr. 9) läßt etwas von der Ausstattung des Salonwagens ahnen.

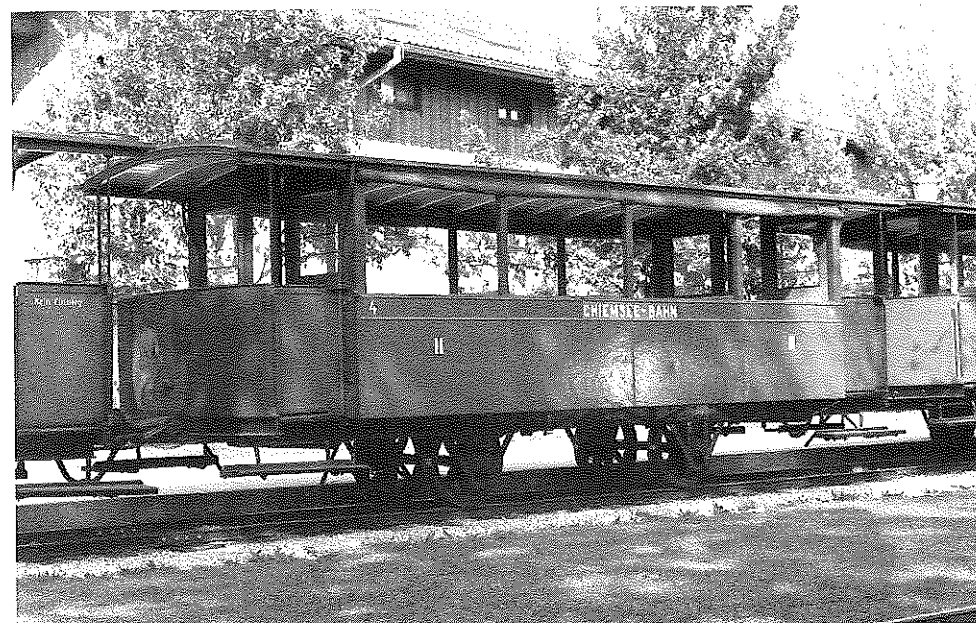


Einer der beiden einzigen Güterwagen der Chiemseebahn.

Alle Fotos: Rother



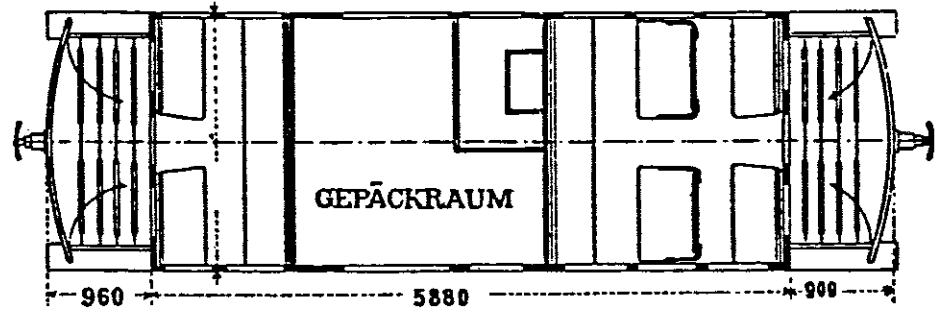
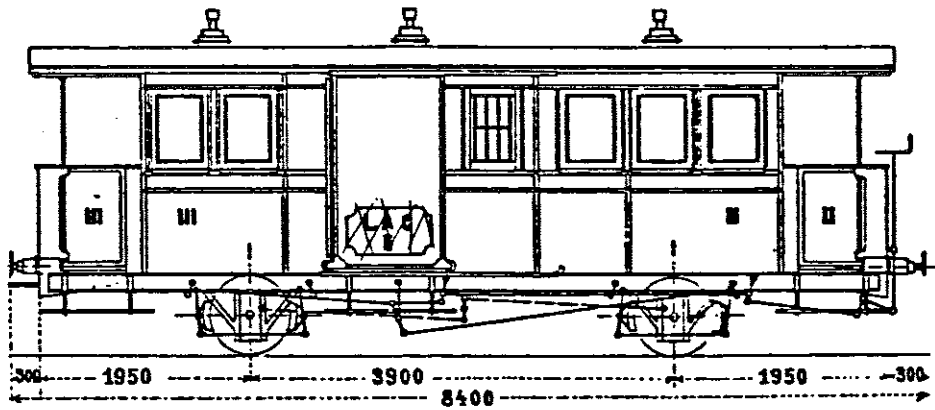
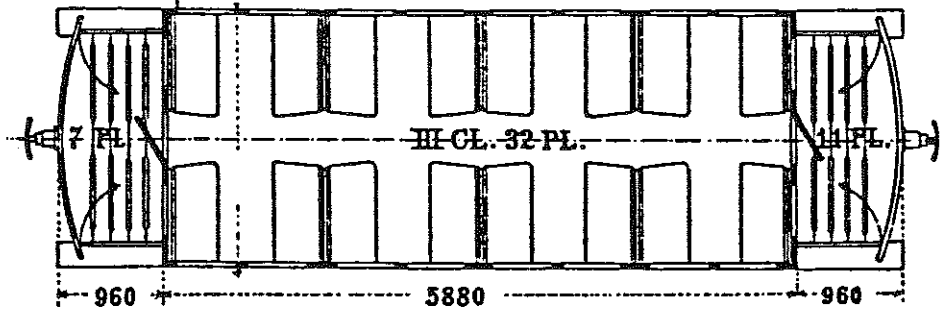
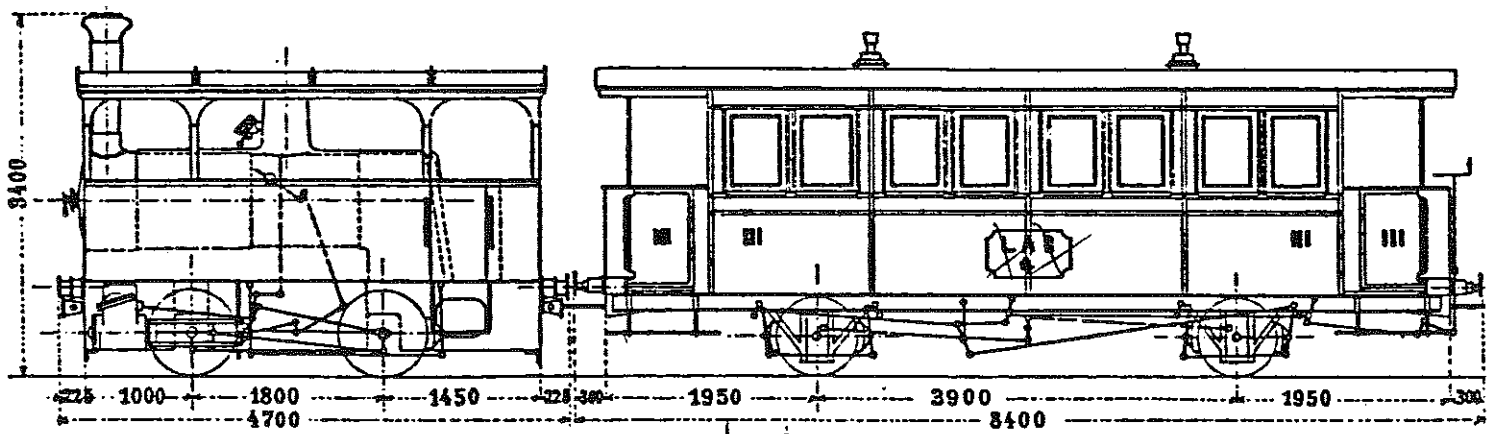
Wagen 2 (wie Nr. 3) am 28. September 1986 in Stock.



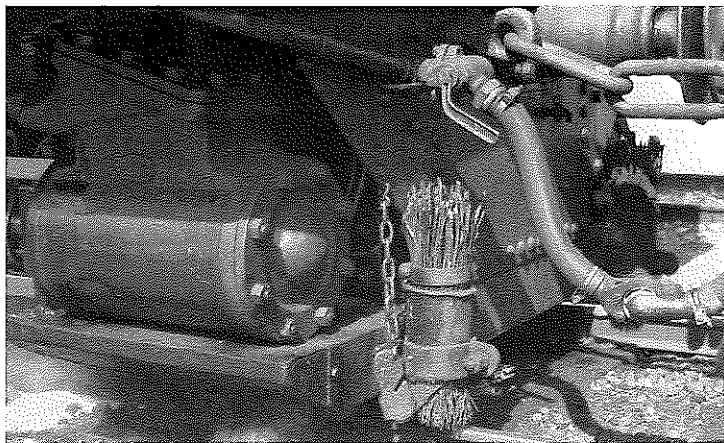
Wagen 4 (- 8), ebenda.



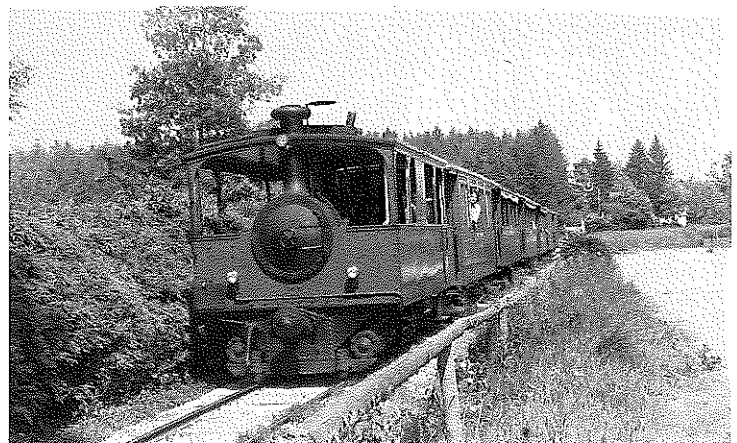
Wagen 9, ebenda.



Dies ist eine der ersten Zeichnungen der Fahrzeuge der Chiemseebahn. Sie tragen noch das LAG-Zeichen, das aber vermutlich nie tatsächlich angebracht wurde. Der zweite (untere) Wagen, der später die Nr. 9 erhielt, wurde umgebaut; der Zeitpunkt läßt sich allerdings nicht mehr feststellen.



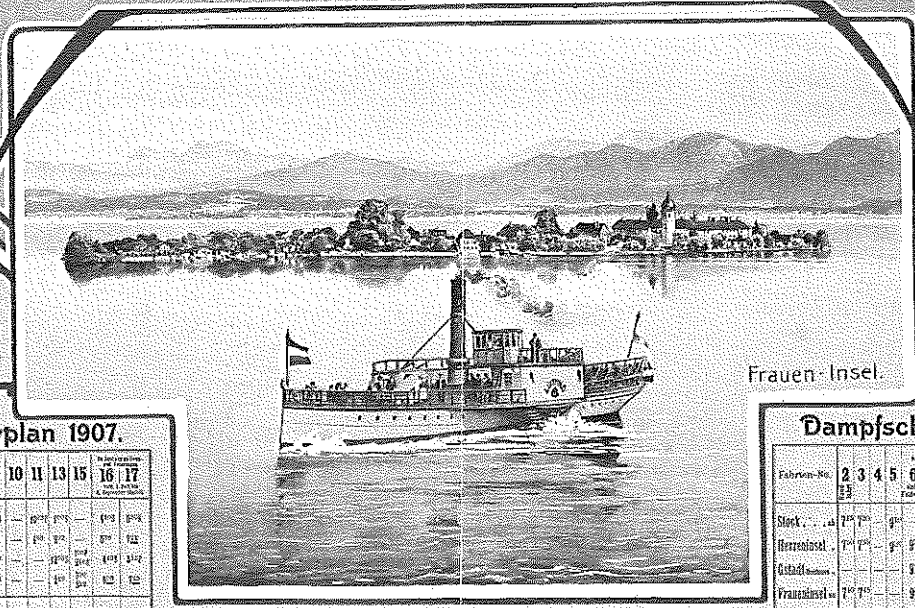
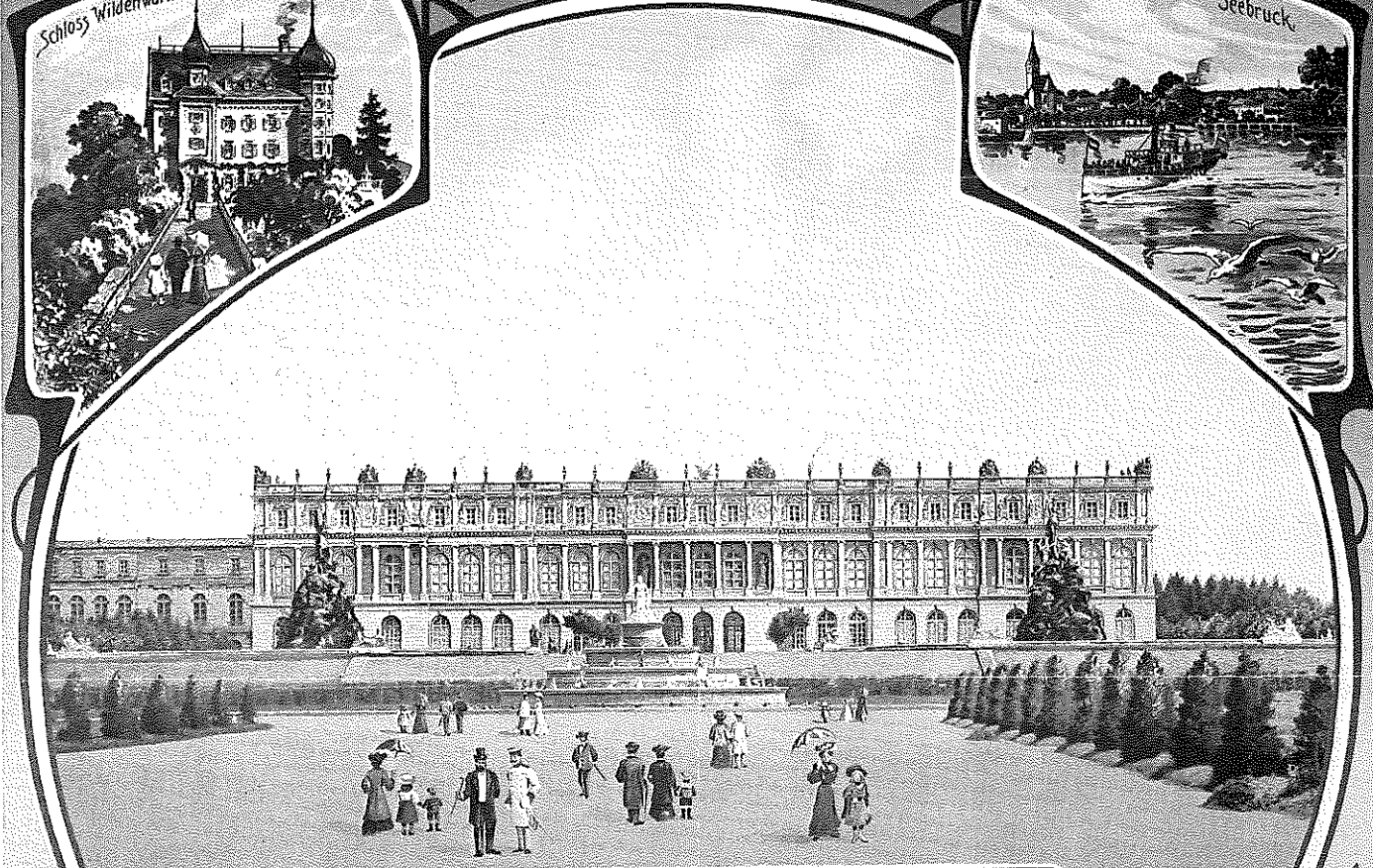
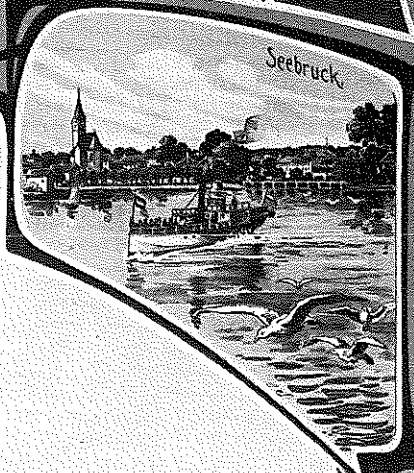
Schienenräumer nach Kleinbahnart an der Lok der Chiemseebahn.
Foto: Rother



Noch einmal: Chiemseebahn unterwegs. Das Bild ist 17 Jahre alt und läßt erkennen, wie wenig sich in den letzten zehn Jahrzehnten bei dieser Bahn geändert hat.
Foto: Beständig

CHIEMSEE

KÖNIGS-SCHLOSS



Frauen-Insel.

Eisenbahn-Fahrplan 1907.

Fahrten-Nr.	1	2	3	5	6	7	9	10	11	13	15	16	17
München	12:07	12:12	12:17	12:22	12:27	12:32	12:37	12:42	12:47	12:52	12:57	13:02	13:07
Prin.	12:12	12:17	12:22	12:27	12:32	12:37	12:42	12:47	12:52	12:57	13:02	13:07	13:12
Sölling	12:17	12:22	12:27	12:32	12:37	12:42	12:47	12:52	12:57	13:02	13:07	13:12	13:17
Prin.	12:22	12:27	12:32	12:37	12:42	12:47	12:52	12:57	13:02	13:07	13:12	13:17	13:22
Chiemsee-Kahn													
Prin.	12:27	12:32	12:37	12:42	12:47	12:52	12:57	13:02	13:07	13:12	13:17	13:22	13:27
Stock	12:32	12:37	12:42	12:47	12:52	12:57	13:02	13:07	13:12	13:17	13:22	13:27	13:32
Stock	12:37	12:42	12:47	12:52	12:57	13:02	13:07	13:12	13:17	13:22	13:27	13:32	13:37
Prin.	12:42	12:47	12:52	12:57	13:02	13:07	13:12	13:17	13:22	13:27	13:32	13:37	13:42
Abfahrt der Züge von München nach München	12:47	12:52	12:57	13:02	13:07	13:12	13:17	13:22	13:27	13:32	13:37	13:42	13:47
Sölling	12:52	12:57	13:02	13:07	13:12	13:17	13:22	13:27	13:32	13:37	13:42	13:47	13:52

Dampfschiff-Fahrplan 1907.

Fahrten-Nr.	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Stock	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10
Herrngierssee	12:05	12:10	12:15	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15
Gstadt	12:10	12:15	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20
Fraueninsel	12:15	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25
Fraueninsel	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30
Fraueninsel	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35
Gstadt	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40
Chieming	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40	13:45
Seeruck	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40	13:45	13:50
Gstadt	12:45	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40	13:45	13:50	13:55
Fraueninsel	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40	13:45	13:50	13:55	14:00
Herrngierssee	12:55	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40	13:45	13:50	13:55	14:00	14:05
Stock	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40	13:45	13:50	13:55	14:00	14:05	14:10

Das kgl. Schloss Herrngierssee ist dem Besuche geöffnet.
 Eintrittspreis 3 Mark.
 An Sonn- und Feiertagen 1 Mark 50.