

## Geschichte der Schifffahrt

Der in Deutschland oft auch als schwäbisches Meer bezeichnete Bodensee liegt im Alpenvorland. Er besteht aus dem Obersee mit dem Überlingersee, dem Untersee und dem Seerhein, der Ober- und Untersee verbindet. Sein Becken entsteht in der Würm-Eiszeit, die vor rund 10 000 Jahren endet, durch den Gletscherschliff des Rheingletschers, der aus dem alpinen Rheintal kommt. Insofern stellt der Bodensee einen typischen Gletscherrandsee dar. Mit einer Länge von 63 km, einer grössten Breite von 14 km und einer Fläche von 536 km<sup>2</sup> ist er nach dem ungarischen Plattensee und dem Schweizer Genfersee der drittgrösste See Mitteleuropas. Seine grösste Tiefe beträgt 254 m. Auf Grund der Erdkrümmung verfügt der Bodensee in seiner Südost-Nordwest-Ausdehnung über eine Aufwölbung der Oberfläche von rund 80 m. Daher kann man zum Beispiel auch bei guter Sicht nicht von Bregenz aus Konstanz sehen.

Sein Wasser kommt aus 10 Hauptzuflüssen, von denen der grösste der Alpenrhein ist. Der Abfluss des Seewassers erfolgt durch den Hochrhein, der bei Schaffhausen über einen imposanten Wasserfall weiter nach Norden zur Nordsee fliesst. Im See befinden sich neben sechs kleineren Inseln drei grosse Inseln: die Mainau, ein touristisches Ausflugsziel mit botanischen Anlagen und Tiergehegen; die Reichenau mit dem ehemaligen Kloster und drei früh- und hochmittelalterlichen Kirchen (ein UNESCO-Weltkulturerbe) und die Lindau mit einer interessanten Altstadt und einem berühmten Spielkasino. Für die Schifffahrt gefährlich sind insbesondere die oft besonders heftigen Winde mit starken Sturmböen und Wellenhöhen bis zu 3,5 m.

Das Südwestufer des Sees liegt in der Schweiz, das östliche Ende in Österreich. Der westlichste Teil des Nordwestufers gehört bis zum Ende des Ersten Weltkriegs zum Grossherzogtum Baden, der mittlere Teil zum Königreich Württemberg und der östlichste, relativ kurzen Uferabschnitt zum Königreich Bayern. Nach dem Ende der Monarchie 1918 gehört das gesamte Nordwestufer zum republikanisch gewordenen Deutschen Reich, nach 1945 zur Bundesrepublik Deutschland.

## GROSSE SEESCHLACHTEN

Die Seeufer waren schon in der Jungsteinzeit zwischen 3000 und 1800 v. Chr. besiedelt. Ab 400 v. Chr. wohnen hier Kelten, später kommen die Römer. Alle befahren mit Einbäumen, einfachen Holzbooten und Flössen, später auch Segelschiffen, Galeeren und Lädinen (Nauen) den See. Die Römer richten auf der Mainau einen Marinestützpunkt ein. Im Jahr 15 v. Chr. kommt es zu einer grossen Seeschlacht zwischen den Kelten aus Bregenz und den Römern. Jahrhunderte später lösen die Alemannen die Römer ab. Auch danach gibt es einen regen Schiffslängs- und querverkehr nicht nur für Güter sondern auch für Personen. Im Übrigen findet im Dreissigjährigen Krieg eine weitere grosse Seeschlacht statt – diesmal zwischen den Österreichern und den Schweden.

## DIE ERSTEN BAYERISCHEN DAMPFSCHIFFE

Die Motorisierung der Schifffahrt am Bodensee beginnt 1817. Der Züricher Johann Caspar Bodmer nimmt in diesem Jahr in Konstanz den Dampfer Stephanie in Betrieb. Doch weist das Schiff solche Mängel auf, dass es mehr steht als fährt und im Volksmund deshalb zur

„Steh-fahr-nie“ wird. Dann entsteht im Jahr 1824 im Königreich Württemberg die Friedrichshafener Dampfbootgesellschaft und im gleichen Jahr auch im Bayerischen Lindau ein Schifffahrtsunternehmen, obwohl der Uferanteil des Königreich Bayerns an der Gesamtuferlänge des Bodensees (273 km) nur 6,6 % beträgt. Danach folgt 1830 im Grossherzogtum Baden noch die Dampfschifffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz. Gegenstand der folgenden Schilderung ist die bayerische Bodenseeschifffahrt.

Im Jahr 1824 beschafft Johann Friedrich Cotta Freiherr von Cottendorf und Konsul Edward Church für Lindau den hölzernen Schaufelraddampfer Max Josef mit einer Tragfähigkeit von 85 Personen bei der Firma Church & Fawcett in Liverpool. Ab Dezember 1824 im Betrieb, darf er aber auf Grund von Einsprüchen der Schifferzünfte von Bayern aus nicht eingesetzt werden. Er wird nach Konstanz verlegt und fährt 1825 als Ersatzschiff für den in Reparatur befindlichen Dampfer Wilhelm der württembergischen Dampfbootgesellschaft Friedrichshafen.

Erwähnenswert ist in dieser Zeit eine Sonderfahrt des bayerischen Max Josef am 22. April 1825 stromabwärts auf dem Rhein bis Schaffhausen. Die Rückfahrt stromaufwärts dauert jedoch zwei Tage, weil die Maschine zu schwach ist und es immer wieder zu einem Dampfangel kommt. Als bei Büsingen, noch nicht sehr weit von Schaffhausen entfernt, das Schiff wieder einmal zu wenig Dampf hat und ankern muss, verlassen die 60 bis 70 Passagiere das Schiff, das dann leer weiter fährt.

Ab 1826 ersetzt die württembergische Dampfbootgesellschaft nur mehr gelegentlich den bayerischen „Wilhelm“ ein, wenn ihr Dampfer sich in Reparatur befindet. Sonst führt er nur Gütertransporte im badischen Teil des Bodensees aus, bis die badische „Dampfschifffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Oberrhein“ in Konstanz 1830 offiziell gegründet ist. Er fährt zwischen Meersburg, Überlingen und Ludwigshafen, manchmal sogar bis Rorschach. Nachdem beim Nachheizen in Überlingen Funken aus dem Schornstein ein kleines Haus in Brand setzt, erhält er nicht nur einen gekrümmten Aufsatz am Kamin sondern auch den Spitznamen „Der Brandstifter“.

Schon 1828 muss der verfaulte Rumpf durch eine neue Schale aus Eichenholz ersetzt werden. Doch hält auch dieser nicht lang. Zudem sinken die Frachtraten, weshalb bald kein Bedarf für den Einsatz des bayerischen „Max Josef“ besteht. Der Versuch Cottas, das Schiff an die bayerische Regierung zu verkaufen, scheitert, so dass das Schiff schliesslich im Winter 1829/30 abgebrochen und die bayerische Bodensee-Schifffahrt zunächst aufgegeben wird.

## **DAMPFBOOTAKTIENGESELLSCHAFT LINDAU**

Erst 1835 entsteht in Lindau ein neuer Betrieb, die „Dampfboot-Aktiengesellschaft“. Sie bestellt ebenfalls in England bei Fairbain & Millwall in London ein Schiff mit eiserner Schale – das erste dieser Art auf dem Bodensee. Es kommt 1837 als „Ludwig I“ in Betrieb und hat eine Tragfähigkeit von 450 Personen. Ihm folgen, erbaut von Escher Wyss Zürich 1840 die Dampfer Concordia (350 Personen), 1845 Maximilian (130 Personen), 1847 Merkur (200 Personen) und 1855 Stadt Lindau (600 Personen). Die „Concordia“ und „Merkur“ sind so niedrig gebaut, dass sie auf dem Untersee und Rhein die Brücken in Konstanz, Diessenhofen und Stein am Rhein durchfahren können.

Im Jahr 1861 rammt der Schweizer Dampfer Stadt Zürich die „Ludwig I“, die sehr schnell sinkt, 15 Personen ertrinken. Als Ersatz kommt der 400-Personen-Raddampfer Jura. Bei Escher Wyss Zürich im Jahr 1854 für die Société des bateaux à vapeur du Lac de Neuchatel erbaut, bedient er dort die Strecke Neuchatel-Yverdon. Durch den Bahnbau beschäftigungslos geworden, scheidet im Jahr 1861 eine Abgabe an den Vierwaldstättersee. Schliesslich verkauft man das Schiff im gleichen Jahr an die Dampfboot-Aktiengesellschaft Lindau.

Hier ist es nur vom 11. März 1861 bis 12. Februar 1862 im Einsatz. An diesem Tag wird die Jura wie ihr Vorgänger „Ludwig“ ebenfalls von der „Stadt Zürich“ gerammt und sinkt. Die meisten Passagiere können gerettet werden, 3 Personen ertrinken. Im Jahr 1964 entdecken Taucher das damals noch gut erhaltene Schiff in 45 m Tiefe in der Nähe von Münsterlingen. Das Wrack steht seit 2004 als „Unterwasser-Industrie-Denkmal“ unter Denkmalschutz. Bestrebungen der Stiftung Historische Schifffahrt Bodensee in Tägerswil, das Schiff zu heben und als Nostalgie-Schiff wieder herzustellen, sind bisher gescheitert. Auch ist das Wrack durch die vielen Tauchbesuche und die Souvenirjäger schon seit Jahren ausgeplündert, weshalb eine Hebung nicht mehr zu erwarten ist. In jüngster Zeit erwägt die Stiftung eventuell einen Nachbau.

Die bis dahin im privaten Besitz befindliche Dampfbootgesellschaft wird 1862 verstaatlicht und in die „königlich bayerische Staatseisenbahnen“ eingegliedert. Die „Ludwig“ wird 1863 gehoben und 1865 als Lastdampfer Rorschach wieder in Dienst gestellt. 1870 wird der Antrieb entfernt und das Schiff nur mehr als Lastkahn eingesetzt. Im Jahr 1871 sinkt dieser erneut in einem Weststurm, wird zwar wieder gehoben, jedoch danach sogleich verschrottet.

Von 1862 bis 1865 verlegen die „Concordia“ und die „Maximilian“ Kabel im See. 1869 kommen zwei weiterer Raddampfer zum Einsatz: Als erstes Schiff am See mit Dampfheizung die „Ludwig“ II (300 Personen/ Bauwerft Escher Wyss); als zweites die „Bavaria“ (400 Personen / Bauwerft Sulzer Winterthur). Im gleichen Jahr erhalten „Maximilian“, 1872 dann auch „Stadt Lindau“, 1876 „Merkur“ und 1878 die „Bavaria“ I einen neuen Kessel und eine neue Maschine. Die Maschine der Bavaria ist die erste Compoundanlage, die Sulzer herstellt.

### **DAMPFTRAJEKTVERKEHR LINDAU – ROMANSHORN**

Im Jahr 1874 kommt neu von Escher-Wyss das Schiff „Dampftrajekt II“ in Betrieb. Es ist gemeinsames Eigentum der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) bzw. deren Nachfolger sowie der königlich-bayerischen Eisenbahnverwaltung. Mit einer Tragkraft von 450 t können bis zu 18 beladene Eisenbahnwagen befördert werden. Voll beladen kann es zudem zusätzlich zwei Schleppkähne ziehen und erreicht immer noch eine Geschwindigkeit von 12 km/h. Eingesetzt auf der Strecke Lindau - Romanshorn nimmt es bei Bedarf auch eine begrenzte Zahl von Fahrgästen mit. Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs im Einsatz, dann arbeitslos ab 1924 im Lindauer Werfthafen abgestellt, wrackt man 1928 das Schiff schliesslich in Altenrhein ab.

## HALBSALONDAMPFER

Waren die bisher beschafften Dampfschiffe durchwegs Glatdeckdampfer, folgen nun drei Halbsalondampfer: 1879 Wittelsbach (500 Personen, Bauwerft Escher-Wyss), 1890 Prinzregent (660 Personen, Bauwerft Maffei München) und 1892 Rupprecht (700 Personen, Maschine Maffei, Bodanwerft Kressbronn). Dafür werden 1882 die „Concordia“ abgebrochen und die „Merkur“ ausser Dienst gestellt. Der beabsichtigte Umbau der „Merkur“ zu einem Lastschiff unterbleibt, er wird 1890 ebenfalls verschrottet. Im Jahr 1887 rammt der österreichische Dampfer Habsburg die „Stadt Lindau“ vor der Lindauer Hafeneinfahrt. Sie sinkt, wird gehoben, aber wegen zu grosser Schäden nicht mehr wiederhergestellt und 1888 abgewrackt. Die Glatdeckdampfer „Ludwig II“ baut man 1889, die „Bavaria“ 1890 in Halbsalondampfer um.

Somit stehen zur Jahrhundertwende 6 Dampfschiffe zur Verfügung (Maximilian, Ludwig II, Bavaria, Wittelsbach, Prinzregent und Rupprecht). Es folgen 1904 und 1912 noch die Schwesterschiffe „Lindau“ und „Bavaria“ II für jeweils 750 Personen, beide erbaut von Maffei und Bodanwerft. Dafür kommen 1906 der letzte Glatdeckdampfer „Maximilian“ und 1912 die „Bavaria“ II zum Schrotthändler. Bei der Indienstellung der „Bavaria“ II am 11.6.1912 stehen in Lindau kurze Zeit zwei Schiffe mit gleichem Namen unter Dampf, weil auch die Bavaria (I) noch Rundfahrten durchführt.

Als letztes Schiff erwirbt die königlich Bayerische Staatseisenbahn Ende 1919 noch das 1908 erbaute Motorboot Gemmingen, das zuletzt von 1914 bis 1918 für den Grenzschutz Lindau und 1919 für die Hafenmeisterei Lindau in Fahrt war. Sie gibt dem 32-Personen-Boot den Namen Bayern.

## FUSIONEN UND DAS ENDE DER BAYERN LÄNDERBAHN

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs und damit dem Ende der Monarchie werden die Namen nach dem Königshaus durch neue Namen ersetzt. Schliesslich werden mit Wirkung vom 1. April 1920 die Länderbahnen aufgelöst. Die Schifffahrtsbetriebe der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahn (zuerst 1818 Schifffahrtsunternehmen des Herrn Bodmer Konstanz, dann Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein Konstanz), der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (früher Friedrichshafener Dampfbootgesellschaft, dann Württembergische Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft) und der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen gehen in den Besitz der Deutschen Reichsbahngesellschaft – Generaldirektion der Südwestdeutschen Eisenbahnen (nach 1945 Deutsche Bundesbahn) über.

Damit hat die staatliche Bayrischen Bodenseeschifffahrt zu bestehen aufgehört. Über das weitere Schicksal der von der Bahn übernommenen 7 Schiffe gibt die folgende Tabelle Auskunft.

Ludwig II	1920 von der Deutschen Reichsbahngesellschaft abgebrochen
Augsburg	1928 von der Deutschen Reichsbahngesellschaft abgebrochen
Nürnberg	1937 von der Deutschen Reichsbahngesellschaft abgebrochen
München	1949 Umbau in Bodanwerft (neue Aufbauten). 1958 von der Deutschen Bundesbahn abgebrochen

Lindau	1932 Umbau in Bodenwerft (neue Aufbauten, seitliche Anschwellung). 1959 von Deutscher Bundesbahn abgebrochen. Lief 1945 bis 1949 unter dem Namen „Hoyerberg“
Bavaria	1930 Umbau in Bodanwerft (neue Aufbauten, seitliche Schwimmkörper). 1959 von Deutscher Bundesbahn ausser Dienst, 1960 abgebrochen
Bayern	Umbau 1929. 1956 von Deutscher Bundesbahn abgebrochen

Im Übrigen hat auch die Deutsche Reichsbahn (nach dem Zweiten Weltkrieg Deutsche Bundesbahn, heute Deutsche Bahn) die Schifffahrt aufgegeben und am 15. Mai 2003 an die Stadtwerke Konstanz GmbH verkauft. Sie firmiert dort nun als Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH BSB.

## **BAYERISCHE SCHIFFFAHRT HEUTE**

Seit 1920 gibt es in Lindau keinen bayerischen Schiffsbetrieb mehr. Doch gründet 1988 das Ehepaar Uwe und Marlen Wiehrer wieder ein bayerisches Unternehmen für Rund- und Sonderfahrten ab der Anlegestelle Lindau-Spielbank: Den „Schiffsbetrieb Wiehrer Lindau“. Er erwirbt zunächst aus einem Privatbesitz ein 1968 erbautes Motorboot, adaptiert es als Fahrgastschiff für 26 Personen und setzt es als „Bahagus“ ein. Da sich das Boot jedoch bald als zu klein erweist, wird es 1995 nach Deutschland als Arbeitsschiff für die Betonwerke Rettich an der Müritz verkauft.

Als Ersatz kommt das 72-Personen-Motorboot Delphin. Im ostpreussischen Pilau 1928 erbaut gehört es zu den ältesten Schiffen auf dem Bodensee. Das Boot fährt bis 1975 als „Seehase“ in Unteruhldingen (Betrieb Unser), danach bis 1986 für den Schiffsbetrieb Heidegger in Überlingen. Nach einem Gastspiel bei der St. Niklausen-Schiffsgesellschaft in Luzern kommt es 1995 zum Schiffsbetrieb Wiehrer. Dort bleibt es bis zum Winter 2003/04, ehe es Emil Bügler und Peter Baumgartner in Ermatingen kauft, wo es unter Namen „Ermatingen“ Charter- und Sonderfahrten durchführt. Zum Saisonende 2005 wird das Boot über Leo Ullmann in Zürich weiter nach Berlin verkauft. Dort führt es – luxuriös restauriert – für die Gäste eines Hotels Rundfahrten auf den Berliner Gewässern aus.

Im Winter 1999/2000 erwirbt Wiehrer ein 1988 für die US-Armee in Berlin-Wannsee als „US 66“ erbautes Motorboot für 80 Personen. Die Arme verkauft das Schiff 1994 an die Dahme-Schifffahrt Kaubisch. Diese baut das Boot um, gibt ihm den Namen Liberty und setzt es auf dem Teupitzer See in Brandenburg ein. Von 2000 bis zum Herbst 2002 fährt es für Wiehrer. Im Jahr 2003 wird es an Kapitän Thie in Stuttgart (Neckar Käpt'n Stuttgart) für Rundfahrten auf dem Neckar verkauft, wo es unter dem gleichen Namen auch heute noch im Einsatz ist.

Da sich die zuletzt eingesetzten Motorboote als zu klein erweisen, kauft Wiehrer im November 2002 das elegante Motorschiff Wolfsberg. Das Schiff wird 1988 für die Schifffahrt Grüninger in Ermatingen nach den persönlichen Plänen von Max Grüninger erbaut und kann 250 Personen aufnehmen. Der Verkauf kam durch den Tod von Grüninger zustande. Seither führt das Boot von Lindau aus mit grossem Erfolg Rund-, Sonder- und Eventfahrten durch.

## Literaturverzeichnis Bodensee

- W. Deppert, Mit Dampfmaschine und Schaufelrad – Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, Verlag Stadler, Konstanz, 1975
- E. Liechti, J. Meister, J. Gwerder, Die Geschichte der Schiffahrt auf Bodensee, Untersee und Rhein, Verlag Meier, Schaffhausen, 1981
- M. Ruh, Die ersten Dampfschiffe auf Untersee und Rhein, Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen Nr. 21/1969, Buchdruckerei Ernst Augustin, Thayngen 1968 (enthält auch einen Bericht über Fahrt des Max Josef nach Schaffhausen sowie zwei sehr schöne Litographien des „Max Josef“ und des „Merkur“)
- K. Scherff, Die Bodensee-Schiffsbetriebe, ifu-Verlag regionalkultur, Heidelberg / Ubstadt / Basel 2004
- H. Seitz, Die weiss-blaue Flotte, Personenschiffahrt auf Bayerns Seen und Flüssen, Ehrenwirth-Verlag München 1983