

Michael Berg

**BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHER BALLAST  
ODER  
VERKEHRSGESCHICHTLICHES KULTURGUT?**

**Eine Beurteilung der geschichtlichen Relevanz der  
Bodensee-Motorpassagierschiffe „Baden“ und „Schwaben“  
als Grundlage für Überlegungen zu einem möglichen weiteren Erhalt.**

verlag regionalkultur

2015

## Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.....	9
1: Methodischer Ansatz.....	15
1.1: Fragestellung und beabsichtigter Erkenntnisgewinn.....	15
1.2: Untersuchung der Forschungslage.....	18
1.3: Untersuchung der Quellenlage.....	22
1.3.1: Schriftliche Quellen.....	24
1.3.2: Pläne.....	27
1.3.3: Photographische Quellen.....	29
1.3.4: Oral History.....	30
2: Geschichtliche Einordnung.....	31
2.1: Die deutsche Bodenseeschifffahrt zur Reichsbahnzeit.....	31
2.2: Exkurs: Zur touristischen Entwicklung der Bodenseeregion in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Bodenseeschifffahrt.....	41
2.3: Der Bau zweier moderner Großeinheiten zu Vergleichszwecken: Das Dampfschiff „Stadt Überlingen“ und das Motorschiff „Allgäu“.....	44
2.4: Der Voith-Schneider-Propeller – eine revolutionäre Antriebsart.....	47
2.5: Zur Verwendung der motorgetriebenen Einheiten bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges.....	54
2.6: Allgemeine Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges auf die deutsche Bodenseeflotte....	57
2.7: Zur militärischen Nutzung diverser Einheiten während des Zweiten Weltkrieges.....	60

2.8: Die deutsche Bodenseeschifffahrt bei Kriegsende.....	62
2.9: Die deutsche Bodenseeschifffahrt in der Nachkriegszeit: Beschlagnahme, Rückgabe, Aufarbeitung und touristischer Neubeginn.....	66
3: Erhaltenswerte Kulturgüter oder betriebswirtschaftliche Altlasten? Eine Darstellung unterschiedlicher Positionen zum Thema.....	74
3.1: Dr. Michael Hascher, Fachbereich „Technische Kulturdenkmale“ beim Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart.....	74
3.2: Dr. This Oberhänsli, Kurator der Abteilung „Schifffahrt“ im Verkehrshaus Luzern; Dr. Beat Zumstein, privater Schifffahrtshistoriker, Basel/Sankt Gallen.....	79
3.3: Andreas Ellegast, Leiter des Schifffahrtsamts Konstanz von 1990 bis 2012, Vorsitzender der Schiffsuntersuchungskommission Konstanz seit 1990.....	93
3.4: Jörg Handreke, technischer Geschäftsführer Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH von 2004 bis 2013, Unternehmenssprecher von 2010 bis 2012.....	103
3.5: Ergänzungen zu Kapitel 3.4: Dr. Beat Zumstein, privater Schifffahrtshistoriker, Basel/Sankt Gallen.....	105
3.6: Florian Scholz, <a href="http://www.Bodenseeschifffahrt.de">www.Bodenseeschifffahrt.de</a> .....	112
4: Einordnung der Motorschiffe „Baden“ und „Schwaben“ in einen binnenschifffahrtsgeschichtlichen Kontext.....	114
5: Untersuchung der Planungs-, Bau- und frühen Betriebsgeschichte der Motorschiffe „Baden“ und „Schwaben“.....	121
5.1: Motorschiff „Baden“.....	121
5.1.1: Planung und Bau.....	122
<b>Angebote und Auftragserteilung</b> .....	125
<b>Antrieb:</b> Doppelschrauben, Voith-Schneider-Propeller oder eine Kombination aus beidem?.....	130

<b>Elektrische Ausrüstung</b> durch BBC Mannheim.....	153
<b>Elektrische Synchronisierungsanlage</b> .....	157
<b>Festbeleuchtung</b> .....	164
Weitere <b>konstruktive Änderungen</b> während der Planungs- und Bauphase; Nachbesserungen nach der Übergabe.....	164
<b>Maße</b> (Höhe des Schiffes).....	170
<b>Motoren</b> .....	170
<b>Radioanlage</b> .....	185
<b>Schiffbauliche Entwicklung</b> .....	185
<b>Schiffsname</b> .....	186
<b>Stapellauf</b> ; Probefahrten und Abnahme.....	187
<b>Steuerhaus</b> .....	189
<b>Zugekaufte Bauteile</b> .....	189
5.1.2: Betrieb.....	191
5.2: Motorschiff „Schwaben“.....	199
5.2.1: Planung und Bau.....	200
<b>Angebote und Auftragserteilung</b> .....	202
<b>Elektrische Ausrüstung</b> : AEG Berlin.....	206
<b>Elektrische Ausrüstung</b> : BBC Mannheim.....	213
Gemeinsamer <b>Grundrahmen</b> für Motoren und Generatoren.....	222
<b>Heizungsanlage</b> .....	223
<b>Innenausbau</b> und künstlerische Ausgestaltung.....	225
<b>Kochherd</b> .....	243
<b>Konstruktive Änderungen</b> während der Planungs- und Bauphase.....	243
<b>Krängung/Krängungsversuche</b> .....	249
<b>Motoren</b> .....	249

<b>Probefahrten</b> und Abnahme im Allgemeinen.....	268
<b>Radioanlage</b> .....	272
Bau des <b>Schiffskörpers</b> im Allgemeinen.....	274
<b>Stapellauf</b> .....	276
<b>Steuerhaus</b> .....	278
Die Entwicklung des „ <b>Voith-Bodan-Hecks</b> “.....	279
<b>Voith-Schneider-Propeller</b> (einschließlich der Anbauteile).....	284
5.2.2: Betrieb.....	296
6: Zur Erwähnung der neuen Motorschiffe „Baden“ und „Schwaben“ in den lokalen Zeitungen am Beispiel der Friedrichshafener Tageszeitung „Seeblatt“.....	304
6.1: Zeitungsberichte zu Motorschiff „Baden“.....	304
6.2: Zeitungsberichte zu Motorschiff „Schwaben“.....	307
7: Weitere, durch den baden-württembergischen Denkmalschutz untersuchte Bodenseeschiffe mit fraglicher Erhaltungsperspektive.....	325
7.1: Ehemaliges Lastsegel- und Arbeitsschiff „Möve“ (1877).....	325
7.2: Motorschiff „Karlsruhe“ (1937).....	327
7.3: Ehemaliges Motorpassagierschiff „Friedrichshafen“ (1952; heute Arbeitsschiff).....	330
8: Vier Fallbeispiele zum Umgang mit weiteren historischen Bodenseeschiffen.....	332
8.1: Dampfschiff „Hohentwiel“ (1913).....	332
8.2: Motorschiff „Konstanz“ (URh) (1925).....	334
8.3: Motorfährschiff „Konstanz“ (I) (1928).....	337
8.4: Motorschiff „Österreich“ (1928).....	341

9: Die Motorschiffe „Baden“ und „Schwaben“ – Gegenwart und Zukunft.....	344
9.1: Zur Bedeutung der Motorschiffe „Baden“ und „Schwaben“ .....	344
9.2: Die Motorschiffe „Baden“ und „Schwaben“ – eine Darstellung der gegenwärtigen Situation.....	350
9.3: Grundlegende restauratorische Ansätze.....	354
9.4: Der zukünftige Umgang mit den Motorschiffen „Baden“ und „Schwaben“ – diskussionsrelevante Aspekte.....	359
Fazit.....	383
Nachtrag.....	386
Anhang 1: Charta von Barcelona. Europäische Charta über die Konservierung und Restaurierung von historischen Wasserfahrzeugen in Fahrt.....	388
Anhang 2: Übergabeliste von Archivalien der Bodan-Werft (Kressbronn) an das Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg (Stuttgart-Hohenheim); Stand Juli 2008.....	391
Anhang 3: Erläuterungen zu der auf CD beiliegenden Dokumentation.....	397

Verzeichnisse.....	398
A: Abkürzungsverzeichnis (Auswahl).....	398
B: Verzeichnis verwendeter Fachbegriffe (Auswahl).....	400
C: Internetseitenverzeichnis.....	402
D: Literaturverzeichnis.....	408
D.1: Einzelpublikationen.....	408
D.2: Aufsätze und Sammelwerke.....	411
D.3: Aufsätze und Sammelwerke von unbekanntem Verfassern.....	413
E: Quellenverzeichnis.....	415
E.1: Schriftliche Quellen, chronologisch geordnet.....	415
E.2: Schriftliche Quellen mit unbestimmter zeitlicher Einordnung.....	420
E.3: Aktenmaterial Bodan-Werft (Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg, Bestand Y 021).....	422
E.4: Planzeichnungen Bodan-Werft (Archiv Bodan-Werft).....	437
E.5: Generalpläne.....	442

### 3: Erhaltenswerte Kulturgüter oder betriebswirtschaftliche Altlasten? Eine Darstellung unterschiedlicher Positionen zum Thema.

In diesem Kapitel soll den im engeren und weiteren Sinne in die Thematik involvierten Stellen das Wort erteilt werden.

Dies betrifft den Vertreter derjenigen Abteilung des Landesamtes für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, die maßgeblich an der Unterschützstellung der hier behandelten historischen BSB-Schiffe beteiligt war (3.1), den Kurator der Schiffsabteilung eines international bekannten Technik- und Verkehrsmuseums und einen privaten Schiffshistoriker, die unter anderem wertvolle Hinweise für einen erfolgreichen weiteren Betrieb der Schiffe unter historischen Gesichtspunkten liefern (3.2) sowie den Leiter der Schiffsuntersuchungskommission Konstanz, der unter anderem die rechtlichen Rahmenbedingungen erläutert, die im Kontext des weiteren Betriebs und Erhalts der betreffenden Einheiten von Relevanz sind (3.3). Mit der Geschäftsführung der BSB kam bedauerlicherweise trotz wiederholter Versuche kein vergleichbar substantielles Gespräch zustande (3.4), so daß in dem darauffolgenden Kapitel anhand von BSB-Jahresberichten, VSU-Pressemappen und Beteiligungsberichten der Stadt Konstanz die Situation des Unternehmens näher beleuchtet werden mußte (3.5). Abschließend wird mit [www.Bodenseeschiffahrt.de](http://www.Bodenseeschiffahrt.de) die einzige private Internetseite vorgestellt, die sich in umfassender Weise mit der Bodenseeschiffahrt befaßt (3.6). Von Interesse ist hierbei vor allem das Forum der Seite, das den „Fans“ eine Möglichkeit des Austausches bietet.

Den Bodensee-Schiffsbetrieben GmbH als Eigner kommt bezüglich des weiteren Umganges mit ihren historischen Einheiten eine zentrale Bedeutung zu. Eine umfassende Diskussion aller relevanten Punkte in Form einer Expertenrunde mit Vertretern der oben genannten Stellen kam bislang bedauerlicherweise nicht zustande. Dies nachzuholen wäre dringend anzuregen.

#### 3.1: Dr. Michael Hascher, Fachbereich „Technische Kulturdenkmale“ beim Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart.

Gespräch vom 9. Juni 2009.

**Hascher:** Einleitend muß ich darauf hinweisen, daß das Landesamt für Denkmalpflege als Behörde Ihnen nur bis zu einem bestimmten Punkt Informationen geben kann. Schließlich sind wir nicht die Besitzer der Denkmale. Ähnlich werden es die Bodenseeschiffsbetriebe wohl auch halten. Außerdem bin ich erst seit Februar 2009 im Amt und kann – auch aus Zeitgründen – nicht die gesamte bisherige Entwicklung anhand unseres Aktenmaterials zurückverfolgen. Ich denke, das ist auch nicht meine Aufgabe. Wie sich die Diskussion entwickelt, bekommen Sie vermutlich auch über die anderen Ansprechpartner, die Presse und so weiter relativ gut heraus.

**Berg:** Das verstehe ich natürlich.

Können Sie mir in genereller Weise den Ablauf skizzieren, bis ein Objekt als Denkmal gilt? An welchem Punkt befinden sich die Bodenseeschiffe momentan?



**Hascher:** Einfache Kulturdenkmale (KD) nach § 2 des Denkmalschutzgesetzes für Baden-Württemberg (DSchG) werden nur erkannt, ein Eintragungsverfahren gibt es nur bei Kulturdenkmälern von besonderer Bedeutung (§ 12). Auch für Kulturdenkmale nach § 2 muß ein Begründungstext geschrieben werden. Das ist meines Wissens momentan noch in Arbeit.

Wenn nach dem baden-württembergischen Denkmalschutzgesetz ein Objekt die Voraussetzungen erfüllt, gilt es prinzipiell als Denkmal nach § 2 DSchG. Es wird nachrichtlich in eine Liste aufgenommen und wird im Weiteren als Denkmal behandelt. Gravierende Umbauten oder sogar ein Abbruch sind dann ohne eine zuvor erteilte denkmalrechtliche Genehmigung nicht zulässig. Gegenwärtig läuft bei den fünf historischen Bodenseeschiffen die Diskussion noch, inwiefern sie die genannten Kriterien erfüllen.

Etwas anderes wäre ein Eintragungsverfahren. Darum geht es jedoch bei den Bodenseeschiffen nicht. Hier haben wir es vielmehr mit einem Prozeß zu tun, bei dem es herauszufinden gilt, welche Kriterien die Schiffe besser bzw. schlechter erfüllen. Erschwerend kommt hierbei ein Umstand hinzu, der eigentlich im DSchG nicht vorgesehen ist, nämlich, daß sich die Bodenseeschiffsbetriebe mit Händen und Füßen dagegen wehren, Denkmale zu haben. Das können sie zwar nach dem DSchG nicht, aber man muß daher genau prüfen, daß die Kriterien stimmen und für alle gelten.

**Berg:** Meines Wissens prüfen Sie das ehemalige Güterschleppschiff „Möve“ sowie die Passagierschiffe „Baden“ (II), „Schwaben“, „Karlsruhe“ und „Friedrichshafen“ auf deren Eignung als einfaches Kulturdenkmal nach § 2 DSchG. Ist das korrekt, oder prüfen Sie auch neuere Schiffe?

**Hascher:** Nein, nur diese fünf.

**Berg:** Eine vollständige Garantie für einen langfristigen Erhalt ist aber auch bei einem positiven Ausgang Ihrer Prüfung nicht gegeben, auch denkmalgeschützte Objekte können zerstört werden. Mit welcher Begründung ist das möglich?

**Hascher:** Entscheidend hierbei ist § 6 DSchG über die Zumutbarkeit für den Eigentümer. Besonders bei einem überdurchschnittlich hohen Erhaltungsaufwand bzw. wenn eine wirtschaftliche Nutzung nicht mehr möglich, sprich unzumutbar ist, kann auch bei einem Denkmal schlimmstenfalls ein Antrag auf Abbruch bzw. Verschrottung gestellt werden. In einem solchen Fall wäre dies kaum zu verhindern. Auf diesen Zumutbarkeitsparagrafen beziehen sich die BSB, manchmal zum unpassendsten Zeitpunkt des Verfahrens. Aber um den geht's eigentlich.

Das Erkennen beziehungsweise Nichterkennen eines Denkmals obliegt jedoch nicht dem Eigentümer; dies stellt ein öffentliches Interesse dar. Der Eigentümer kann es nicht ablehnen, ein Denkmal zu besitzen.

Er hat Vorteile, da er sein Objekt zum einen entsprechend vermarkten kann, zum Beispiel durch Nostalgiewerbung. Manche Eigentümer nehmen das auch gerne wahr und haben deshalb sogar ein Interesse daran, ein Denkmal zu besitzen. Zum anderen kann der Eigentümer auch gezielt darauf hinweisen, daß er im Sinne der Öffentlichkeit handelt und öffentliches Gut im Sinne der Allgemeinheit erhält. Drittens kann der Eigentümer Fördermittel aus verschiedenen Quellen – wie zum Beispiel dem Land oder der Stiftung Denkmalschutz – erhalten. Diese gelten jedoch

ausschließlich dem Erhalt der Denkmalsubstanz, also nicht für einen wirtschaftlichen Betrieb, Museumsmaßnahmen oder ähnliches.

**Berg:** Wie genau muß man sich den Beginn einer solchen Diskussion vorstellen? Begeben sich die Denkmalschützer selbst auf die Suche, oder ist es eher so, daß Ihre Behörde seitens der Bürger Hinweise auf erhaltenswerte Objekte erhält?

**Hascher:** Beides. Einerseits gibt es die sogenannte Inventarisierung, welche die Aufgabe hat, den Denkmalbestand der einzelnen Kreise durchzuarbeiten und aufzunehmen. Andererseits erreichen uns in der Tat auch Hinweise von Bürgern. Sehr oft werden wir auch im Zusammenhang mit Planfeststellungsverfahren – also Baumaßnahmen – kontaktiert.

**Berg:** Seit wann beschäftigt sich der Denkmalschutz mit dem Thema „Erhalt von Bodenseeschiffen“? Meines Wissens gab es bereits zu früheren Zeiten denkmalschützerische Untersuchungen an Bodenseeschiffen, so an MS „Allgäu“ (erstes deutsches Bodenseegroßmotorschiff) sowie an MS „Kempten“ (erstes Passagierschiff mit Voith-Schneider-Propellerantrieb überhaupt). Warum fielen diese Schiffe durch?

**Hascher:** In dem Fall der Bodenseeschiffe begann die Diskussion 1995 mit einem Schreiben an meine Kollegin Wichmann in Freiburg, mit der ich mich auch abgestimmt habe. Sie ist zuständig für die Inventarisierung und betreut zweieinhalb oder noch mehr Landkreise, beschäftigt sich also noch mit anderen Dingen als den Bodenseeschiffen. Man hat sich dann in einem größeren Rahmen mit den Bodenseeschiffen generell befaßt. Eine herausragende Sache war dabei die Entwicklung um die alte Fähre „Meersburg“ ex „Konstanz“, bei der es die Vereinslösung gab. In diesem ganzen Prozeß haben wir uns weitere Schiffe angesehen. Ein paar davon sind dann leider rausgefallen, da sie leider nicht zu halten waren...

So MS „Kempten“: Sie war bereits Kulturdenkmal, war jedoch aufgrund ihres Zustands leider nicht zu retten. Die „Allgäu“ dagegen war vor allem aufgrund des Ausbaus des Doppelschraubenantriebs kein Denkmal: Das Interessante des Schiffes war nicht mehr erhalten, und wir können nur Objekte unter Denkmalschutz stellen, die über materielle Substanz, über materielle Quellen verfügen. Der Aspekt, den es in Denkmalschutzgesetzen anderer Bundesländer gibt, nämlich, daß ein Objekt in irgendeiner Weise mit der Geschichte verbunden ist, existiert im baden-württembergischen Denkmalschutzgesetz nicht. Wenn also beispielsweise Goethe mit einem Schiff gefahren wäre, so wäre das für uns irrelevant. Vielleicht, wenn er eine Kerbe hineingeschlagen hätte...

Nein, kurzum: Wenn grundlegende Merkmale – wie zum Beispiel im Fall der „Allgäu“ der originale Doppelschraubenantrieb – nicht mehr vorhanden sind, gilt das Objekt nicht mehr als Denkmal.

**Berg:** Wie ist das Verhältnis des Denkmalschutzes zu den BSB, zu den Stadtwerken Konstanz beziehungsweise zur Stadt Konstanz als Eigentümerin der Schiffe und gleichzeitig als unterer Denkmalschutzbehörde?

**Hascher:** Prinzipiell gut. Die Stadt Konstanz verfügt über zahlreiche Denkmale und es gibt eine gute Zusammenarbeit mit Herrn Mienhardt von der unteren