

Michael Berg

**Die Motorschifffahrt auf dem Bodensee  
unter der Deutschen Reichsbahn und  
in der Nachkriegszeit**

Planung, Bau und Einsatz der Weißen Flotte  
1920 bis 1952

Herausgeber

TECHNOSEUM

Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim

**verlag regionalkultur**

2010

Herausgegeben vom **TECHNOSEUM, Landesmuseum für Technik und Arbeit**  
Museumsstraße 1 • 68165 Mannheim

**Titelbilder:** Historisches Bild: Lindauer Hafenszene zwischen 1936 und 1939.  
Farbbild: Das 1937 in Dienst gestellte Motorschiff „Schwaben“ am  
23. August 2009 vor Friedrichshafen

**Autor:** Michael Berg, M. A.  
Über Anregungen, Fragen und konstruktive Kritik würde sich der  
Autor freuen: reichsbahn.schiffahrt.bodensee@sofortsurf.de

**Haupttitel:** Die Motorschiffahrt auf dem Bodensee unter der Deutschen  
Reichsbahn und in der Nachkriegszeit

**Untertitel:** Planung, Bau und Einsatz der Weißen Flotte 1920 bis 1952

**Herstellung:** verlag regionalkultur (vr)

**Satz:** Katja Leschhorn, vr

**Umschlaggestaltung:** Heike Morath, TECHNOSEUM

**Schlussredaktion:** Wolf-Diether Burak, TECHNOSEUM

Zum Autor:

Der Autor legte bereits im Rahmen seines Geschichtsstudiums einen Schwerpunkt auf verkehrs- und technikgeschichtliche Fragestellungen und befasst sich seit mehreren Jahren speziell mit der motorgetriebenen Bodenseeschiffahrt zur Reichsbahnzeit. Gegenwärtig arbeitet er an einer Dissertation, welche anhand des historischen Aktenmaterials der Bodan-Werft die Planungs- und Baugeschichte der in denkmalschützerischer Hinsicht relevanten Bodenseeschiffe „Schwaben“ und „Baden“ darstellen wird.

ISBN 978-3-89735-614-6

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Diese Publikation ist auf alterungsbeständigem und säurefreiem Papier (TCF nach ISO 9706) gedruckt entsprechend den Frankfurter Forderungen.

Alle Rechte vorbehalten

© 2010 verlag regionalkultur

**verlag regionalkultur**

Heidelberg • Ubstadt-Weiher • Neustadt a.d.W. • Basel

*Korrespondenzadresse:*

Bahnhofstraße 2 • 76698 Ubstadt-Weiher

Telefon 07251 36703-0 • Fax 07251 36703-29

E-Mail [kontakt@verlag-regionalkultur.de](mailto:kontakt@verlag-regionalkultur.de) • Internet [www.verlag-regionalkultur.de](http://www.verlag-regionalkultur.de)

# Inhaltsverzeichnis

Einleitung .....	11
------------------	----

## 1: Geschichtlicher Überblick (I): Die Schifffahrt der Deutschen Reichsbahn auf dem Bodensee und der Weg zur Einführung der motorgetriebenen Einheiten .....21

1.1: Die Situation der deutschen Bodenseeschifffahrt nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn. Gründe für den Übergang von der Dampf- zur Motorschifffahrt .....	21
1.2: Exkurs: Zur touristischen Entwicklung der Bodenseeregion im 20. Jahrhundert .....	30
1.3: Der Bau zweier moderner Großeinheiten zu Vergleichszwecken: Das Dampfschiff „Stadt Überlingen“ (II) und das Motorschiff „Allgäu“ .....	33
1.4: Der Voith-Schneider-Propeller – eine revolutionäre Antriebsart .....	36

## 2: Die Motorschiffe und -boote der Deutschen Reichsbahn auf dem Bodensee, geordnet nach den einzelnen Häfen und dem Zeitpunkt ihrer Indienstellung .....43

2.1: Schiffseinsatzstelle Lindau .....	43
2.1.1: Schiffe .....	43
MS „Oesterreich“ (von 1938 bis 1945 beim RMA Lindau geführt) .....	43
MS „Allgäu“ .....	50
MS „Augsburg“ und MS „Kempten“ .....	71
MS „Deutschland“ .....	95
MS „Ostmark“ (von 1938 bis 1945 beim RMA Lindau geführt) .....	110
2.1.2: Boote .....	116
MB „Bayern“ .....	116
MB „Reutin“ .....	118
MB „Silberhecht“ .....	122
MB „Arthur“ .....	124
MB „Glückauf“ .....	126
2.1.3: Motortrajektschiffe der Linie Lindau-Romanshorn .....	127
„M. Tr. 11“ .....	128
„M. Tr. 12“ .....	130
„M. Tr. 16“ .....	131
2.2: Schiffseinsatzstelle Friedrichshafen .....	134
2.2.1: Schiffe .....	134
MS „Ravensburg“ .....	134
MS „Schwaben“ .....	141
2.2.2: Motortrajektschiffe der Linie Friedrichshafen-Romanshorn .....	152
M. Tr. „Schussen“ .....	153
„M. Tr. 16“ .....	160
2.3: Schiffseinsatzstelle Konstanz, Hafen Konstanz .....	161
2.3.1: Schiffe .....	161
MS „Mainau“ .....	159
MS „Baden“ (I) .....	164
MS „Baden“ (II) .....	173
MS „Karlsruhe“ .....	185

MS „Konstanz“ (kriegsbedingt unvollendet) .....	189
2.3.2: Boote .....	191
MB „Adler“ (I) .....	191
2.4: Schiffseinsatzstelle Konstanz, Hafen Radolfzell .....	192
2.4.1: Schiffe .....	192
MS „Stadt Radolfzell“ .....	192
MS „Höri“ .....	197
MS „Mettnau“ .....	200
MS „Schienenberg“ .....	202
MS „Radolfzell“ .....	206
2.4.2: Boote .....	210
MB „Nympe“ .....	210
MB „Reichenau“ .....	211

### **3: Geschichtlicher Überblick (II): Die Schifffahrt der Deutschen Reichsbahn auf dem Bodensee nach der Einführung der motorgetriebenen Einheiten ..... 215**

3.1: Zur Verwendung der motorgetriebenen Einheiten bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges .....	215
---	-----

### **4: Der Zweite Weltkrieg ..... 217**

4.1: Allgemeine Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges auf die deutsche Bodenseeflotte .....	217
4.2: Zur militärischen Nutzung diverser Einheiten während des Zweiten Weltkrieges.....	220
4.3: Die Weiße Flotte bei Kriegsende .....	221

### **5: Die Weiße Flotte in der Nachkriegszeit: Beschlagnahme, Rückgabe, Aufarbeitung und touristischer Neubeginn ..... 227**

### **Verzeichnisse ..... 235**

Abkürzungsverzeichnis .....	235
Verzeichnis verwendeter Fachbegriffe .....	236
Archivverzeichnis .....	237
Internetseitenverzeichnis (Auswahl) .....	237
Literatur- und Quellenverzeichnis .....	238
<i>Bücher</i> .....	238
<i>Artikel, Aufsätze und Beiträge aus Heften, Jahrbüchern, Zeitschriften und Zeitungen</i> .....	239
<i>Aufsätze und Artikel aus Zeitschriften und Zeitungen mit unbekanntem Verfassern, nach Medientitel und chronologisch geordnet</i> .....	240
<i>Quellen, chronologisch geordnet</i> .....	241
<i>Quellen mit unbestimmter zeitlicher Einordnung</i> .....	247
<i>Korrespondenz</i> .....	247
<i>Pläne</i> .....	248
<i>Prospekte</i> .....	248
<i>Verzeichnisse</i> .....	248

# 1: Geschichtlicher Überblick (I): Die Schifffahrt der Deutschen Reichsbahn auf dem Bodensee und der Weg zur Einführung der motorgetriebenen Einheiten

## 1.1: Die Situation der deutschen Bodenseeschifffahrt nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn. Gründe für den Übergang von der Dampf- zur Motorschifffahrt

Diese Arbeit befasst sich mit den Bodenseemotorschiffen der Reichsbahn. Darunter sind primär die durch die Reichsbahn entwickelten und erbauten, aber ebenso bereits bei ihrer Gründung übernommene bzw. später aufgekaufte kleinere Einheiten zu verstehen. Eine Darstellung der älteren bzw. der neueren Schifffahrtsgeschichte ist vor diesem Hintergrund in größerem Umfang nicht angebracht. Zahlreiche Autoren der verwendeten Literatur gehen jedoch auch auf diese Zeit in z. T. ausführlicher Weise ein<sup>22</sup>.

Die Anfänge der motorgetriebenen Bodenseeschifffahrt reichen bis in die Zeit vor der Gründung der Deutschen Reichsbahn zurück. So existierten bereits um die Wende zum 20. Jahrhundert einige kleine gewerbliche Schifffahrtsunternehmen, die ihre Lastsegelschiffe teilweise mit Petroleum- oder Dieselmotoren nachrüsteten, um diese unabhängig von den Wind- und Wetterverhältnissen einsetzen zu können. Auch einige kommunale oder lokale Personenschifffahrtsunternehmen verfügten über kleine motorisierte Einheiten, die z. T. sogar bereits mit geschlossenen Fahrgasträumen ausgestattet waren. Zu nennen wäre hier beispielsweise die 1897 gegründete „Motorbootgesellschaft Bodman“, die nach dem Ausbau des ersten, von Ludwigshafen nach Überlingen führenden Teilstücks der Bodensee-Gürtelbahn mit ihren Benzinmotorbooten „Hilda“ und „Luise“ den Querverkehr auf dem Überlinger See von Bodman nach Ludwigshafen aufnahm<sup>23</sup>.

Die badischen, württembergischen und bayerischen Länderbahnen wurden nach dem Ersten Weltkrieg aufgelöst und gingen durch die zum 1. 4. 1920 erfolgte Gründung der Deutschen Reichsbahn in den Besitz des Reiches über<sup>24</sup>. Bis 1924 wurde das Unternehmen – und somit auch die Verwaltung der Bodenseeschifffahrt – durch das Reichsverkehrsministerium geleitet, danach durch die reichsbahneigene Hauptverwaltung<sup>25</sup>. Für die Verwaltung der deutschen Bodenseeschifffahrt bedeutete diese Entwicklung keine wesentliche organisatorische Änderung.

---

22 U. a. bei: Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (Hrsg.): Scherff, Klaus: Die Bodensee-Schiffsbetriebe, Seite 15 bis 44, sowie: Fritz, Karl F.: Der Schiffsdienst auf Bodensee und Rhein, Seite 380 bis 444, sowie (im Hinblick auf die österreichische Schifffahrt): Dieth, Arnulf: Rot weiß rot auf dem Bodensee, Seite 7 bis 36 und 54 bis 97.

23 Autorensgemeinschaft Bodensee-Schifffahrt (Hrsg.): Schifffahrt auf dem Bodensee. Band 3, Seite 12, bzw. Auskunft von Herrn Karl F. Fritz, Konstanz.

24 Zur Organisation der Bodenseeschifffahrt zur Länderbahnzeit bei: Fritz, Karl F.: Der Schiffsdienst auf Bodensee und Rhein, Seite 402 f.

25 Rehberger, Georg: Die Bodenseeschifffahrt der Deutschen Bundesbahn und der übrigen Vereinigten Schifffahrtsverwaltungen. Teil 1. In: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1954, 5/1954, Seite 130, sowie: Autorensgemeinschaft Bodensee-Schifffahrt (Hrsg.): Schifffahrt auf dem Bodensee. Band 3, Seite 8.

Die Reichsbahn-Generaldirektionen (Gd) Karlsruhe und Stuttgart sowie die ED Augsburg – ab 1922 einheitlich als RBD bezeichnet – blieben weiterhin und relativ selbstständig für den badischen, württembergischen und bayerischen Flottenteil zuständig, mitsamt den dazugehörigen Kompetenzen über Werften, Anlegestellen und Häfen<sup>26</sup>. Eine organisatorische Änderung der Bodenseeschifffahrt trat 1924 durch die Auflösung der in Friedrichshafen und Konstanz noch bestehenden Schifffahrtsinspektionen ein. In Konstanz übernahm die Maschineninspektion (MI) den Schiffsbetriebsdienst sowie die Schiffsausbesserung, wohingegen die Verkehrsinspektion für Verkehrsangelegenheiten zuständig war. In Friedrichshafen fasste man Schiffsbetrieb und -verkehr beim Betriebsamt zusammen, wohingegen die Werft und der Unterhaltungsdienst dem Ausbesserungswerk unterstellt wurden. Das 1938 neugegründete Maschinenamt (MA) übernahm dann die gesamten Aufgaben mit Ausnahme des Verkehrsdienstes, der im selben Jahr an das Verkehrsamt Ulm abgegeben wurde. In Lindau waren die Aufgaben des „Betriebsamtes der Bodenseeschifffahrt“ bereits zum 1. 4. 1907 auf die neu eingerichtete MI übergegangen, die außer der Schiffsunterhaltung den Schiffsbetrieb und bis 1928 auch den Schiffsverkehr betreute. Nach 1928 ging diese Befugnis auf das Verkehrsamt Kempten über. Für bauliche Angelegenheiten standen den drei Schiffseinsatzstellen Konstanz, Friedrichshafen und Lindau die dortigen Bauinspektionen zur Verfügung<sup>27</sup>.

Diese komplexe verwaltungsmäßige Dreiteilung stand zwar dem bereits 1920 in einem Staatsvertrag über die „Verreichlichung der Länderbahnen“ verankerten Gedanken entgegen, alle Reichsbahn-Bodenseeschiffe unter einem zentralen Amt zusammenzufassen und von einer Direktion aus zu leiten, doch trotz entsprechend eingeleiteter Untersuchungen der Reichsbahn<sup>28</sup> wurde dieses Vorhaben bis 1945 nicht weiter verfolgt. Statt dessen erfolgten Maßnahmen, die die „Sicherung einer einheitlichen Verwaltungsarbeit auch bei Aufrechterhaltung der drei Ämter“ gewährleisten sollte. So sollten sich die Vorstände dieser Ämter durch eine enge Zusammenarbeit und durch einen „gemeinnützigen“ Einsatz ihres Schiffsparks so verhalten, „als ob sie zusammen eine Direktion bildeten“<sup>29</sup>. Die schließlich durch die Situation der Nachkriegszeit bedingte Neuorganisation der Bodenseeschifffahrt unter der französischen Besatzungsmacht mit der Verlagerung sämtlicher Zuständigkeiten zur Gd der SWDE

26 Brunner-Schwer, Hans Georg, Fritz, Karl F.: Bodenseemagazin-Spezial, Seite 32. Vgl. auch: Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (Hrsg.): Scherff, Klaus: Die Bodensee-Schiffsbetriebe, Seite 42, sowie: Fritz, Karl F.: Der Schiffsdienst auf Bodensee und Rhein, Seite 403.

27 Rehberger, Georg: Die Bodenseeschifffahrt der Deutschen Bundesbahn und der übrigen Vereinigten Schifffahrtsverwaltungen. Teil 1, Seite 130 f. Vgl. mit: Fritz, Karl F.: Der Schiffsdienst auf Bodensee und Rhein, Seite 403 und 419.

28 Vermerk der Gd der DRG und Schreiben an die RBD Augsburg, Karlsruhe und Stuttgart vom 29. 6. 1933. Bestand Bundesarchiv Berlin, Signatur R 005 / 022645 fol. 1-.

29 Schreiben der DRG-HV an die Präsidenten der RBD Augsburg, Karlsruhe und Stuttgart vom 29. 10. 1934. Bestand Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 421-1 Nr. 6165: Das Dokument beinhaltet eine detaillierte Darstellung der für den Winter 1934/35 beabsichtigten Neuorganisation der Bodenseeschifffahrt. Vgl. auch: Telegrammbrief der RBD Augsburg an den Vorstand des MA Lindau vom 21. 6. 1934 mit einer „Aufzeichnung des Dez. 11 über Fragen der Bodenseeschifffahrt“ vom 14. 6. 1934. Bestand Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 421-1 Nr. 6165: Dieses Dokument beinhaltet einen Abriss, der in anschaulicher Weise die bisherige Entwicklung zur Schaffung einer zentralisierten Verwaltung der Bodenseeschifffahrt darstellt. Demnach setzten erste Anregungen mit dem Ziel der Schaffung einer Zentrale in Konstanz bereits im Februar 1920 ein. Die in der Folgezeit durchgeführten Untersuchungen kamen dagegen zu dem Schluss, dass hinsichtlich der Infrastruktur, Verkehrsabwicklung, Verwaltung und des Personalaufwands der dreiteilige Zustand vertretbar bzw. sogar von Vorteil sei.

nach Speyer bzw. zur ED Karlsruhe, die in die gewünschte Richtung hätte führen können, wurde durch die frühe Bundesbahn zum Teil wieder rückgängig gemacht. Eine detailliertere Ausführung hierzu findet sich in Kapitel 5. Erst mit der weiter oben bereits kurz erwähnten, formell ab dem 1. 1. 1962 in Kraft getretenen Verlagerung aller wesentlichen Kompetenzen zum neugegründeten Amt „Bodensee-Schiffsbetriebe“ nach Konstanz bzw. zur BD Karlsruhe sollte sich dies ändern<sup>30</sup>.

Als vordringlichste Aufgabe galt den Eisenbahnverwaltungen der Länder in der unmittelbaren Zeit nach dem Ersten Weltkrieg ebenso wie der DR in den ersten Jahren ihres Bestehens, den kriegsbedingt abgewirtschafteten, durch Reparationsleistungen geschwächten bzw. zerstörten Schienenverkehr wiederherzustellen<sup>31</sup>. Obwohl die Bodenseeflotte von den Auswirkungen des Krieges nicht unmittelbar betroffen war, konnte sie während des Krieges und der Nachkriegszeit nicht optimal instand gehalten werden und präsentierte sich daher in einem entsprechenden Zustand. Parallel dazu genügten die meisten Einheiten in Komfort wie Größe den gewandelten Vorstellungen der zunehmenden Zahl von Reisenden immer weniger<sup>32</sup>. Zudem hatten sie überwiegend ein Alter erreicht, das größere Investitionen nicht mehr rechtfertigte. Aus den oben genannten Gründen war an die Modernisierung der Flotte jedoch nicht zu denken. In den ersten Jahren ihres Bestehens begnügte sich die DR daher lediglich damit, im Rahmen des Vertretbaren die zulässigen Personenzahlen ihrer Dampfschiffe zulasten der immer bedeutungsloser werdenden Frachtkapazitäten heraufzusetzen, um dem gestiegenen Platzbedarf der Hochsaison vor allem in der 2. Klasse gerecht werden zu können<sup>33</sup>. Den defizitären Charakter der Bodenseedampfschifffahrt mit einem benötigten Personalstamm von bis zu 9 Mann pro Schiff speziell im lokalen Verkehr und zur Winterzeit hatte die Reichsbahn zu diesem Zeitpunkt allerdings bereits erkannt<sup>34</sup>.

Ab 1924 wurde das Unternehmen jedoch durch die Inflation sowie durch Reparationsleistungen im Rahmen des „Dawes-Plans“ finanziell stark beansprucht. Zu diesem Zeitpunkt wurde

30 Rehberger, Georg: Die Bodenseeschifffahrt der Deutschen Bundesbahn und der übrigen Vereinigten Schifffahrtsverwaltungen. Teil 1, Seite 131 f., sowie: Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (Hrsg.): Scherff, Klaus: Die Bodensee-Schiffsbetriebe, Seite 80 f., sowie: Dieth, Arnulf: Rot weiß rot auf dem Bodensee, Seite 196. Detailliert auch bei: Fritz, Karl F.: Der Schiffsdienst auf Bodensee und Rhein, Seite 403 und 408. Auf Seite 420 ebd. geht der Autor ausführlich auf die besondere Rolle der ED Karlsruhe unter den SWDE in der Nachkriegszeit ein. Auf Seite 426 ebd. werden entsprechende Verfügungen der DB-HV wiedergegeben.

31 Unbekannter Verfasser: Die Bodenseeflotte der Deutschen Reichsbahn. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, 7/1935, Seite 178.

32 Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (Hrsg.): Scherff, Klaus: Die Bodensee-Schiffsbetriebe, Seite 42 ff. und 47.

33 Brunner-Schwer, Hans Georg, Fritz, Karl F.: Bodenseemagazin-Spezial, Seite 32 f.: Die Autoren erwähnen für die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg einen Rückgang länger bleibender Stammferiengäste aus gehobenen Kreisen zugunsten von Tages- und Wochenendausflüglern, die allen sozialen Schichten entstammten. Aufgrund eines gleichzeitig rückläufigen Gütertransports wurden als Antwort darauf die Ladeflächen der Vorschiffsbereiche der Dampfer in Plätze 2. Klasse umgewandelt. Vgl.: Fritz, Karl F.: Der Schiffsdienst auf Bodensee und Rhein, Seite 429: Trotz seiner rückläufigen Bedeutung wurde die Güterbeförderung auf den Bodenseeschiffen der Reichsbahn allerdings bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges aufrecht erhalten. Siehe auch: Brunner-Schwer, Hans Georg, Fritz, Karl F.: Von der „Allgäu“ zur „Graf Zeppelin“, Seite 11, sowie: Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (Hrsg.): Scherff, Klaus: Die Bodensee-Schiffsbetriebe, Seite 48.

34 Brunner-Schwer, Hans Georg, Fritz, Karl F.: Bodenseemagazin-Spezial, Seite 33, sowie: Nagel, P.: Die Personenschifffahrt auf dem Bodensee und ihre Entwicklung, Seite 804.

# 2: Die Motorschiffe und -boote der Deutschen Reichsbahn auf dem Bodensee, geordnet nach den einzelnen Häfen und dem Zeitpunkt ihrer Indienststellung

## 2.1: Schiffseinsatzstelle Lindau

### 2.1.1: Schiffe

**MS „Oesterreich“** (von 1938 bis 1945 beim RMA Lindau geführt)

**BAUWERFT:** Schiffswerft Korneuburg

**INDIENSTELLUNG:** 1928

**LÄNGE ÜBER ALLES:** 54,4 m

**BREITE ÜBER ALLES:** 1928: 7,4 m. Ab 1933: 9,8 m

**TIEFGANG LEER:** 1928: 1,41 m. Ab 1933: 1,58 m

**TIEFGANG BELADEN:** 1928: 1,61 m. Ab 1933: 1,78 m

**VERDRÄNGUNG LEER:** 1928: 241 t. Ab 1933: Unbekannt

**VERDRÄNGUNG BELADEN:** 1928: 294 t. Ab 1933: Unbekannt

**MAXIMAL ZULÄSSIGE FAHRGASTZAHL:** 700 Personen

**MOTOREN:** 2 direkt umsteuerbare Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotoren der Grazer Waggon- und Maschinenfabrik AG, Typ UHS, 2 x 270 PS

**ANTRIEBE:** 2 dreiflügelige Festpropeller, Patent Zeise

**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:** 25,85 km/h<sup>143</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg erlebte Österreich einen starken Anstieg des Reiseaufkommens, der sich auch in einer entsprechenden Zunahme der Zahl der beförderten Fahrgäste der österreichischen Bodenseeflotte äußerte. Nachdem sich Pläne, das bereits vor Jahren stillgelegte DS „Bezau“ mit einem Dieselantrieb zu versehen, als zu kostspielig erwiesen hatten<sup>144</sup>, beschloss die Verwaltung der BBÖ den Neubau eines größeren Motorschiffes<sup>145</sup>.

Wenngleich diese Einheit bei ihrer Indienststellung das größte Motorfahrgastschiff auf dem Bodensee darstellte, so entsprach es hinsichtlich seines Personen Fassungsvermögens noch in etwa den vor dem Ersten Weltkrieg gebauten Dampfschiffen<sup>146</sup>. Das Schiff wurde von der Ersten

143 Autorensgemeinschaft Bodensee-Schiffahrt (Hrsg.): Schiffahrt auf dem Bodensee. Band 3, Seite 28. Vgl. mit: Lampert, Helmut: 50 Jahre MS „Österreich“. Wechselvolle Geschichte des ersten großen Motorschiffes auf dem Bodensee. In: Bodensee-Hefte, 7/1978, Seite 26 f., sowie: Verzeichnis der Bodenseeschiffe des MA Lindau mit Dieselanlagen. RMA Lindau, 10. 12. 1943. Bestand Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 421-1 Nr. 6163.

144 Dieth, Arnulf: Rot weiß rot auf dem Bodensee, Seite 37.

145 Autorensgemeinschaft Bodensee-Schiffahrt (Hrsg.): Schiffahrt auf dem Bodensee. Band 3, Seite 10 und 28.

146 Nagel, P.: Die Personenschiffahrt auf dem Bodensee und ihre Entwicklung, Seite 802.

Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft entworfen, in der Korneuburger Werft gefertigt und dort probeweise zusammenmontiert, bevor es wieder zerlegt und in Einzelteilen per Bahn seinen Weg nach Bregenz nahm. Baubeginn der Endmontage war der 20. 2. 1928, der Stapellauf erfolgte am 11. 7. und bereits am 29. 7. 1928 gegen 11 Uhr konnte das Schiff durch den Mehrerauer Generalabt Dr. Kassian Haid und in Gegenwart des österreichischen Bundesministers für Handel, des Generaldirektors der BBÖ und zahlreicher weiterer Prominenz getauft und in Dienst gestellt werden<sup>147</sup>. Als Taufpatin fungierte dabei die Gattin des Vorarlberger Landeshauptmanns, Maria Ender<sup>148</sup>. Bei dem anschließend stattfindenden Frühstück betonte der Lindauer Oberbürgermeister im Namen des bayerischen Staatsministeriums für Handel, Industrie und Gewerbe, der bayerischen Staatsregierung, der Kreisregierung und in seiner Eigenschaft als Sprecher sämtlicher Bodenseestädte die *guten Wünsche für eine glückhafte Zukunft des neuen Schiffes* und gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass *das neue Schiff aufs Neue sämtliche deutschen Bodenseestämme zu guter Nachbarschaft binden möge. Seine Aussprache wurde begeistert und mit ausserordentlichem Beifall aufgenommen. Die anwesende österreichische Militärmusik intonierte daraufhin von sich aus das Deutschlandlied.*<sup>149</sup>

Auf dem Hauptdeck achtern befand sich der getäfelte und in hellen Farben gehaltene Damensalon, nach vorne zu schlossen sich Postkabine und Kassenraum an. Der Rauchsalon – ebenfalls getäfelt und in hellen Farben gehalten – bildete den Abschluss nach vorne. Unter Deck befand sich achtern eine Tanzbar, die auch als Kaffeesalon verwendet werden konnte und die mit einer lackierten Birnenholzvertäfelung, einem Buffet und einem Musikpodium ausgestattet war. Im Vorschiff befand sich unter Deck ein Speiseraum, der in Mahagoni gehalten war. Sämtliche Decken waren mit weiß lackiertem und geschliffenem Sperrholz verkleidet<sup>150</sup>. Die Innenausstattung der Fahrgasträume ging auf die Wiener Firma Portois & Fix zurück<sup>151</sup>.

Hinsichtlich der technischen Ausstattung ist anzumerken, dass die Propeller durch die Hamburger Firma Fr. Christiansen eingebaut worden waren. Die beiden Deutz-Hilfsdiesel wurden von der Wiener Firma Langen & Wolf geliefert, die elektrische Ausrüstung des Schiffes erfolgte durch die Wiener AEG Union Elektrizitäts-Gesellschaft<sup>152</sup>.

Wenngleich sich das Schiff wegen seiner überdurchschnittlich luxuriösen Innenausstattung und seiner gelungenen äußeren Form bei den Fahrgästen als besonders beliebt erweisen sollte<sup>153</sup>, so fielen im Betrieb doch einige Mängel auf, wie z. B. die zu schmal geratenen

147 Weidermann, Eva: Vom Schiffsjungen zum Kapitän, Seite 90 f. Vgl. auch: Dieth, Arnulf: Rot weiß rot auf dem Bodensee, Seite 138, sowie: Bericht des Lindauer Oberbürgermeisters vom 1. 8. 1928 über die Schiffstaufe des MS „Oesterreich“ in Bregenz. Bestand Bayerisches Hauptstaatsarchiv München, Signatur MWi 9108.

148 Lampert, Helmut: 50 Jahre MS „Österreich“, Seite 26.

149 Bericht des Lindauer Oberbürgermeisters vom 1. 8. 1928 über die Schiffstaufe. Bestand Bayerisches Hauptstaatsarchiv München, Signatur MWi 9108.

150 Weidermann, Eva: Vom Schiffsjungen zum Kapitän, Seite 91.

151 Lampert, Helmut: 50 Jahre MS „Österreich“, Seite 26.

152 Ebd.

153 Vorarlberger Landesmuseum (Hrsg.): Schifffahrt am Bodensee, Seite 151. Siehe auch: Dieth, Arnulf: Rot weiß rot auf dem Bodensee, Seite 37 f.: An dieser Stelle finden sich auch Abbildungen des Kaffeesalons im Unterdeck und eines als „Rauchsalon“ bezeichneten Raumes im Hauptdeck. Bei diesem nachweislich achtern gelegenen Raum (seine Lage ist durch einen an der Tür in Bildmitte sichtbaren Treppenaufgang außen bestimmbar) muss es sich jedoch um den Damensalon handeln, da der Rauchsalon bugseitig angeordnet war. Man vgl. hierzu auch Weidermanns Aussagen im Text oben. Auch das Fehlen von Aschenbechern spricht gegen eine Nutzung dieses Raumes als Rauchsalon (Anm. d. Verf.).



MS „Oesterreich“ hat den Hafen von Konstanz erreicht (Aufnahme vor 1933).  
Quelle: Stadtarchiv Konstanz

Scheuerleisten, die eine Gefahr für sich über die Reling beugende Passagiere bedeuteten, ebenso die mit Lärchenholz belegten äußeren Decks, die sich schnell abnützten und undicht wurden. Die Ventilation im Maschinenraum arbeitete nicht in ausreichender Weise und bei Kälte musste der Maschinenraum zuerst beheizt werden, um die schwer zu startenden Dieselmotoren zum Laufen zu bringen. Hinsichtlich der Fahreigenschaften war der außergewöhnlich lange Stoppweg des Schiffes auffällig, was in der Anfangszeit zu diversen Karambolagen führte. Ein starkes Schlingern des Schiffes bei seitlich anrollenden Wellen machte sich besonders auf dem Oberdeck extrem deutlich bemerkbar und führte zu entsprechenden Reaktionen bei den Passagieren. Dieses Problem konnte erst 1932/33 durch seitlich an den Rumpf angebaute Schlingerkiele vermindert werden<sup>154</sup>.

Generell war das mit Doppelschraubenantrieb versehene Schiff schwieriger zu navigieren wie die wenige Jahre später aufkommenden Schiffe mit Voith-Schneider-Propellern. Im Gegensatz zu dem 1929 in Dienst gestellten Doppelschraubenmotorschiff „Allgäu“ wurde MS „Oesterreich“ jedoch bis heute nicht mit diesem Antriebs- und Steuerungssystem nachgerüstet. Statt dessen wurde die Manöviereigenschaft über die Jahrzehnte durch diverse konstruktive und technische Änderungen verbessert<sup>155</sup>.

154 Weidemann, Eva: Vom Schiffsjungen zum Kapitän, Seite 91. Vgl. auch: Dieth, Arnulf: Rot weiß rot auf dem Bodensee, Seite 138: Nach Dieth wurden bei diesem Werftaufenthalt auch die seitlichen Galerien verbreitert.

155 Dieth, Arnulf: Rot weiß rot auf dem Bodensee, Seite 141 und 143 sowie Abb. auf Seite 63. Zu nennen wären demnach z. B. im Rahmen des Wiederaufbaus 1951 bis 1953 der Einbau eines Wendegetriebes, einer Dreiflächenruderanlage 1957/58, neuer, nun fünfflügeliger Schrauben 1961 sowie einer elektrohydraulischen Ruderanlage 1967.



MS „Oesterreich“ bei der Einfahrt in den Lindauer Hafen, nach 1933.

Die Boote auf dem Oberdeck sind mittlerweile verschwunden.

Quelle: Deutsche Bahn AG

Ursprünglich war die Freigabe des Oberdecks der „Oesterreich“ für Passagiere nicht vorgesehen. Nachdem man sich bald nach Indienststellung des Schiffs anders entschloss, musste die Deckenkonstruktion des Hauptdecks verstärkt werden<sup>156</sup>.

In den Jahren 1934 bis 1938 wurde MS „Oesterreich“ im Kursverkehr nach Konstanz eingesetzt, nach dem Übergang in Reichsbahnbesitz 1938/39 auch im Winterverkehr<sup>157</sup>.

Über die weitere Verwendung des Schiffes im Kursverkehr nach Kriegsbeginn existieren bei zwei Autoren widersprüchliche Angaben. Nach Weidemann blieb es zunächst aufgrund von Dieselrationierungen stillgelegt, nach Dieth stand es bis 1942 im Einsatz. 1943 wurde MS „Oesterreich“ mit einem blaugrauen Tarnanstrich zum Schutz vor Fliegerangriffen versehen<sup>158</sup>.

Ab 1944 wurde das Schiff militärisch verwendet. Eventuell stand es im Dienst der Deutschen Kriegsmarine, die es zu Torpedouübungen einsetzte<sup>159</sup>. Auch die Autoren Gröner, Jung und Maass berichten von einer Nutzung als Torpedoschul- und -versuchsschiff, allerdings

<sup>156</sup> Weidemann, Eva: Vom Schiffsjungen zum Kapitän, Seite 91.

<sup>157</sup> Ebd., Seite 92.

<sup>158</sup> Ebd. Vgl. mit: Dieth, Arnulf: Rot weiß rot auf dem Bodensee, Seite 138 f. Es ist anzunehmen, dass spätestens im Jahre 1941 aufgrund der Treibstoffverknappung eine Stilllegung der zivil genutzten motorgetriebenen Einheiten auf dem Obersee und dem Überlinger See erfolgt sein dürfte (Anm. d. Verf.).

<sup>159</sup> Vorarlberger Landesmuseum (Hrsg.): Schifffahrt am Bodensee, Seite 151. Vgl. auch: Weidemann, Eva: Vom Schiffsjungen zum Kapitän, Seite 92, sowie: Dieth, Arnulf: Rot weiß rot auf dem Bodensee, Seite 139, der mit Januar 1944 den Beginn der militärischen Nutzung vermutlich recht genau benennt.