

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

## Impressum

Bei diesem Buch handelt es sich um den überarbeiteten Text der durch die Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) genehmigten Doktorarbeit des Autors.

Die beiliegende DVD ist Bestandteil des Buches. Beim Öffnen der Pläne empfiehlt es sich, die längeren Ladezeiten der teilweise sehr großen Dateien zu berücksichtigen und den Microsoft Office Picture Manager zu verwenden.

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

**Titelbilder:** Vorderseite: Bild: Sammlung Lukas Reimann, CH-Schaffhausen. Ausweis: Sammlung Berthold Luick, Konstanz.  
Rückseite: Bilder von oben nach unten: 1 und 2: Sammlung Bodan-Werft, Kressbronn. 3 und 4: Sammlung Stadtarchiv Konstanz. 5: Sammlung Michael Berg, Konstanz. 6: Sammlung ungenannt. Plan im Hintergrund: Sammlung Bodan-Werft, Kressbronn.

**Titel:** 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.

**Autor:** Michael Berg  
**Herausgeber:** Michael Berg  
**Satz:** Michael Berg  
**Umschlag:** Harald Funke (verlag regionalkultur)

ISBN 978-3-89735-894-2

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek  
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische 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. © 2015 verlag regionalkultur

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

Korrespondenzadresse:  
Bahnhofstraße 2 • D-76698 Ubstadt-Weiher • Tel. 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.....	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



## Einleitung.

Zur Reichsbahnzeit gelangte bei der deutschen Bodenseeschifffahrt ein beachtliches Schiffsneubauprogramm zur Verwirklichung, mit welchem sich innerhalb weniger Jahre der Schwerpunkt von der Dampf- zur Dieseltraktion verlagerte. Unter antriebstechnischen Gesichtspunkten stellen die Einführung des Dieselmotors und des Voith-Schneider-Propellers zudem die bislang letzte tiefgreifende Umbruchsphase in der Geschichte der Bodenseeschifffahrt dar.

Hinsichtlich der verschiedenartigen damals entstandenen Fahrzeuge – von kleinen Motorbooten für den lokalen Verkehr, über Motorschiffe von unterschiedlichen Größen und Verwendungszwecken (Kurs-, Sonder- und Winterverkehr), Schiffen und Booten von geringer Höhe für den Einsatz auf dem Untersee und dem Rhein bis nach Schaffhausen, motorisierten Trajektschiffen zur Beförderung von Eisenbahn-Güterwagen bis hin zu Arbeits- und Hilfsschiffen – kann von einer umfassenden und planvoll-durchdachten Modernisierung der deutschen Bodenseeschifffahrt gesprochen werden. In ihren besten Zeiten betrieb die Deutsche Reichsbahn auf dem Bodensee 25 Motorschiffe und -boote für den Personenverkehr sowie vier Motortrajektschiffe.

Bei der wesentlich kleineren Flotte der staatlichen österreichischen Bodenseeschifffahrt kam es in der Vorkriegszeit zur Indienstellung von zwei Motorschiffen. Dies galt auch für die staatliche schweizerische Bodenseeschifffahrt, die darüber hinaus drei ihrer bis dahin antriebslosen Trajektschiffe motorisierte. Die private schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein stellte ebenfalls zwei (allerdings wesentlich kleinere) Motorschiffe in Dienst und übernahm zudem ein gebrauchtes Motorboot der Stadtwerke Konstanz. Der Vollständigkeit halber zu nennen sind noch diverse kleinere Einheiten, die sich im Besitz weiterer privater Unternehmen befanden. Eine ähnlich umfassende Entwicklung wie bei der staatlichen deutschen Bodenseeschifffahrt unterblieb somit bei den übrigen Schiffsbetrieben am Bodensee. Auch auf anderen europäischen Binnenseen kam es in jener Zeit zu keinem vergleichbaren Neubauprogramm.

Im Rahmen des Neubauprogramms der Deutschen Reichsbahn für deren Bodenseeschifffahrt wurde dagegen bezüglich der Suche nach neuen konstruktiven und technischen Lösungen ein erheblicher Aufwand betrieben, wobei der sich erst allmählich herausbildende innovationsgeschichtliche Pfad auch hier zu einer relativ lang andauernden parallelen Existenz – und bedingt auch zu einer Konkurrenz – der unterschiedlichen Technologien von Dampfmaschine und Verbrennungsmotor führte. So kamen am Bodensee die ersten kleinen, noch benzinmotorgetriebenen Einheiten bereits in den 1890er Jahren auf, wohingegen die Ausmusterung der letzten Dampfschiffe erst in den 1960er Jahren stattfand.<sup>1</sup>

Vergleichbare entwicklungsgeschichtliche Überschneidungen gibt es auch bei anderen Verkehrsträgern. So lag bei der Eisenbahn in Deutschland beispielsweise etwa ein Jahrhundert zwischen der Präsentation der ersten Elektrolok im Jahre 1879 und der Außerdienststellung der letzten Dampfloks – in der BRD war dies 1977, in der DDR 1988.

---

<sup>1</sup> Anm. d. Verf.

Bei der staatlichen deutschen Bodenseeschifffahrt entstanden ab Mitte der 1920er Jahre zunächst kleinere und mittelgroße Dieselmotorschiffe. Erst anlässlich des Baus der ersten großen Einheiten mit einem geplanten Fassungsvermögen ab 1.000 Personen aufwärts wurden systematische Untersuchungen angestellt, welchem Antriebssystem unter ökonomischen Kriterien in Herstellung und Betrieb der Vorzug einzuräumen sei.

Aus diesem Grund gab die Reichsbahn Ende der 1920er Jahre ein Dampf- und ein Motorschiff mit vergleichbaren Leistungsvorgaben in Auftrag. Es waren dies das in Konstanz stationierte DS „Stadt Überlingen“ (II) sowie das für den Hafen Lindau bestimmte MS „Allgäu“.

Nach dem erfolgreichen Durchbruch einer neuen Technologie besteht die nächste Phase in der Regel in deren Verfeinerung. Im Falle der frühen motorisierten Bodenseeschifffahrt äußerte sich dies zunächst im Übergang vom Schrauben- zum Voith-Schneider-Antrieb und in der sich anschließenden konsequenten Weiterentwicklung von letzterem. Aber auch hinsichtlich der Motoren sind in den folgenden Jahrzehnten signifikante Fortschritte erkennbar, was unter anderem durch die Tatsache deutlich wird, daß die in den drei der Vorkriegszeit entstammenden deutschen Bodenseemotorschiffen „Baden“, „Karlsruhe“ und „Schwaben“ ab den späten 1960er Jahren verbaute zweite Motorengeneration noch heute in diesen Schiffen ihren Dienst versieht und somit die ursprünglich verbauten Aggregate in punkto Haltbarkeit deutlich übertraf.

Nicht selten steht die Suche nach „anderen Wegen“ am Anfang und am Ende einer technischen Entwicklung. Während die Einführung des Verbrennungsmotors nicht nur bei der Bodenseeschifffahrt in wirtschaftlicher Hinsicht eine klare Überlegenheit gegenüber der Dampfmaschine bedeutete (zu nennen sind Faktoren wie ein geringerer Betriebs- und Wartungsaufwand sowie eine sofortige Einsatzbereitschaft), zeichnet sich nunmehr im Hinblick auf die Endlichkeit fossiler Brennstoffe und die deshalb stetig steigenden Betriebskosten ab, daß das Ende dieser Antriebstechnik eines Tages bevorstehen dürfte. Zudem ist zu beobachten, daß die vorhandene, mittlerweile ausgereifte Technik an ihre Grenzen stößt. Nennenswerte Effizienzsteigerungen dürften kaum mehr möglich sein.

Die logische Konsequenz bestünde daher in der rechtzeitigen erneuten Suche nach alternativen Antriebstechniken, wie zum Beispiel in der des technisch mittlerweile realisierbaren elektrischen Schiffsantriebs. Für den Bau eines solchen Schiffes – zur Diskussion stand unlängst eine Autofähre für die Strecke Konstanz-Meersburg sowie ein kleineres Passagierschiff für den Untersee – sehen die Verantwortlichen bei der Stadt Konstanz gegenwärtig jedoch aus anderen Gründen keine Möglichkeit.

Auch eine solche Situation ist bezeichnend und charakterisiert sich dadurch, daß anstelle von wirklichen Systemalternativen oft noch einmal eine letzte „Optimierung“ des Vorhandenen versucht wird. Im Falle der Bodenseeschifffahrt äußert sich dies beispielsweise durch Planungen für strömungsgünstigere Umbauten der Schiffsrümpfe, wie es zum Beispiel bei MS „Graf Zeppelin“ durch Verlängerung des Hecks und Anbringung eines Bugwulstes bereits geschehen ist. Andererseits ist im Zusammenhang mit dem Ziel einer Betriebskostensenkung auch die Verwendung neuer technischer Komponenten zu beobachten, wie zum Beispiel im Rahmen von

Neumotorisierungen in Form des Ersatzes mittelschnellaufender – und daher ungleich haltbarer – Schiffsmotoren durch schnellaufende adaptierte LKW-Motoren oder der Verwendung des – laut Fahrpersonal weniger effizienten – Schottel-Propellers bei Neubauten anstelle des Voith-Schneider-Propellers.<sup>2</sup>

Die Bodensee-Großmotorschiffe „Baden“, „Karlsruhe“ und „Schwaben“ sind am Ende der schiffbaulichen Entwicklung der Reichsbahnzeit zu verorten. Diese begann 1926 – also nur ein Jahrzehnt zuvor – mit der Indienstellung des MS „Stadt Radolfzell“ als erstem, sehr viel kleinerem Neubaumotorschiff. Im Gegensatz zur „Stadt Radolfzell“ haben sich die drei genannten Großmotorschiffe in jahrzehntelangem Betrieb jedoch bewährt und verkehren noch heute im Kurs- und Sonderverkehr.

In Abgrenzung zu den MS „Karlsruhe“ und „Schwaben“, die ursprünglich vorwiegend für die Durchführung von Sonderfahrten der nationalsozialistischen „Kraft durch Freude“-Organisation konzipiert worden waren und erst nach dem Zweiten Weltkrieg in zunehmenderem Maße für Kursfahrten verwendet wurden, war das MS „Baden“ von Beginn an für den Einsatz im Kursverkehr vorgesehen.

Auch das ehemalige Güterschleppschiff und Arbeitsschiff „Möve“ (1877; 2005 ausgemustert) sowie das ehemalige Passagiermotorschiff „Friedrichshafen“ (1952; seit 2006 Arbeitsschiff) stellen in denkmalschützerischer Hinsicht relevante Einheiten dar.<sup>3</sup>

Die fünf Schiffe „Baden“, „Friedrichshafen“, „Karlsruhe“, „Möve“ und „Schwaben“ wurden daher mit Bescheid vom 9. 11. 2007 durch die Untere Denkmalschutzbehörde beim Baurechts- und Denkmalamt Konstanz unter Denkmalschutz gestellt. Die Obere Denkmalschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg stellte im Widerspruchsverfahren mit Schreiben vom 22. 9. 2008 fest, daß MS „Karlsruhe“ nicht unter Denkmalschutz gestellt werde.

In den folgenden Jahren wurde durch die BSB versucht, auch die Unterschutzstellung des MS „Schwaben“ zu revidieren. Wie die Stadtwerke in ihren Erläuterungen zum Abschluß 2010 schrieben, strebten sie für das laufende Jahr – also 2011 – eine Aufhebung der Unterschutzstellung des MS „Schwaben“ an. Der entsprechende Abschnitt lautet wie folgt: *Für das Jahr 2011 rechnet die BSB mit einer endgültigen Klärung des Verzichts auf den Denkmalschutz für MS „Schwaben“ sowie mit der Klärung der inhaltlichen Vorgaben des Denkmalschutzes für die verbleibenden drei Schiffe. Sowohl die inhaltlichen Vorgaben des Denkmalschutzbescheides als auch die Anzahl der von der Denkmalschutzbehörde in Betracht gezogenen Schiffe können die BSB in ihrer Existenz gefährden.*<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Engelskirchen, Lutz: *Innovationen im Verkehrswesen*. In: Gundler, Bettina, Hascher, Michael, Trischler, Helmuth (Hrsg.): *Unterwegs und mobil. Verkehrswelten im Museum*. Frankfurt/Main, 2005, Seite 58, 63 ff., 70 bzw. Anm. d. Verf.

<sup>3</sup> Anm. d. Verf.

<sup>4</sup> Auskunft Herr Dr. Beat Zumstein (Basel/Sankt Gallen), 4. 12. 2011, nach Auswertung der im Elektronischen Bundesanzeiger veröffentlichten Jahresergebnisse der Stadtwerke Konstanz der Jahre 2006 bis 2010.

Unter schiffahrtshistorischen Gesichtspunkten bzw. vor dem Hintergrund der vielfältigen schiffbaulichen Aktivitäten am Bodensee bedeutet die zwischenzeitlich durch das baden-württembergische Landesamt für Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Stuttgart (Dienstszitz: Esslingen) erfolgte („Baden“) bzw. über Jahre hinaus strittige, sich 2013 jedoch abzeichnende („Schwaben“) Unterschutzstellung zweier im regulären Verkehr stehender, somit öffentlich wahrnehmbarer und betriebswirtschaftlich sinnvoll einzusetzender Einheiten eine relativ moderate Auswahl. Durch die „Erfahrbarkeit“ als öffentliches Verkehrsmittel unterscheiden sich die Schiffe „Baden“ und „Schwaben“ zudem von dem ehemaligen Güterschleppschiff und Arbeitsschiff „Möve“ sowie von dem ehemaligen Passagierschiff und jetzigen Arbeitsschiff „Friedrichshafen“. Die längerfristigen Erhaltungsperspektiven jener beiden Schiffe dürften zudem aufgrund ihres schlechten Erhaltungszustands und der damit zusammenhängenden eingeschränkten weiteren Verwendungsmöglichkeiten als relativ gering einzuschätzen sein.

Seit einigen Jahren ist in schiffahrtsgeschichtlich interessierten Kreisen jedoch ein zunehmendes Interesse an den auf dem Bodensee noch im aktiven Einsatz befindlichen älteren Motorschiffen erkennbar. Dies stellt bereits insofern einen bemerkenswerten Umstand dar, da es die Abkehr von gängigen althergebrachten Dogmen bedeutet, wonach ein Dampfschiff pauschal als historisch wertvoll gilt, während einem Motorschiff dieser Status gerne verwehrt bleibt. Analog kann hierzu auf den automobilen Bereich verwiesen werden, wo der Zweite Weltkrieg lange Zeit eine Zäsur zwischen „verkehrsgeschichtlichem Kulturgut“ und „alten Klapperkisten“ darstellte. Dort wurde diese Auffassung indes bereits vor Jahrzehnten korrigiert – mit dem Ergebnis, daß heute auch Autos der achtziger und frühen neunziger Jahre als Klassiker betrachtet werden bzw. auf dem Weg dazu sind.

**Die Bodensee-Schiffsbetriebe bzw. die Stadt Konstanz als Eigner dürften vor dem Hintergrund der Aufwendung öffentlicher Gelder das berechtigte Ziel verfolgen, unter historischen Aspekten eher wenige ihrer Schiffe hochwertig zu erhalten anstatt einer Vielzahl in halbherziger Weise. Somit wird in der hier vorliegenden Arbeit eine bewußte Konzentration auf die Motorschiffe „Schwaben“ und „Baden“ erfolgen: Diese Schiffe sind einerseits in denkmalschützerischer Hinsicht relevant, bieten andererseits in Form einer weiteren, betriebswirtschaftlich sinnvollen Nutzung im aktiven Einsatz jedoch auch die Möglichkeit, der Öffentlichkeit eine bestimmte historische Epoche der Bodenseeschifffahrt anschaulich, da unmittelbar zu vermitteln.**

Schwerpunkte dieser Arbeit sind in der Einordnung der beiden genannten Einheiten in einen schiffahrtsgeschichtlichen Kontext zu sehen, dem eine umfassende Dokumentation ihrer Planungs-, Bau- und frühen Betriebsphase folgt. Anhand der daraus gewonnenen Erkenntnisse können die technik- und verkehrsgeschichtliche Bedeutung sowie der historische und somit denkmalschützerische Stellenwert fundierter beurteilt und adäquater eingeordnet sowie entsprechende Punkte bezüglich des weiteren Umgangs zur Diskussion gestellt werden.<sup>5</sup>

In dieser Vorgehensweise besteht eine klare Übereinstimmung zu Hanus, der in seinem Standardwerk zum Umgang der Denkmalpflege mit historisch bedeutsamen

---

<sup>5</sup> Anm. d. Verf.

Schienenfahrzeugen betont, daß *das öffentliche Interesse an der Erhaltung eines historischen Objekts [...] nicht erst bei einer genügenden [...] Anzahl interessierter Rezipienten gegeben [ist], sondern bereits beim Nachweis des historischen Zeugnischarakters und der Bedeutsamkeit des Objekts. Sofern das Interesse an der Erhaltung eines Gegenstandes in jedem Glied der Gesellschaft potentiell geweckt werden kann, darf von einem Denkmal gesprochen werden. [...] Ein öffentliches Interesse gilt als gegeben, sobald eine einzelne Person einen Gegenstand legitim als Denkmal interpretieren kann. [...] Ein Objekt kann demnach grundsätzlich als Denkmal benannt werden, auch wenn die finanziellen, personellen und juristischen Rahmenbedingungen für dessen Pflege und Erhalt nicht gegeben sind.*<sup>6</sup>

In diesem Zusammenhang ist ebenso die Faro-Konvention des Europarates zu erwähnen, die unter anderem besagt, *dass die Wahrnehmungsinteressen aller Beteiligten und aller am Objekt Interessierten ernst zu nehmen sind – nicht nur die der Eigentümer oder Verfügungsberechtigten oder der Institutionen, die im öffentlichen Auftrag handeln und rechtlich zuständig sind. Unmittelbare rechtliche Verbindlichkeit für die Einschätzung der Befunde [...] als Denkmal und für den Umgang mit demselben besitzt indessen natürlich das Denkmalschutzgesetz des Landes [...]. [Dem zuständigen Landesamt für Denkmalpflege obliegt] die „systematische“ (d. h. wissenschaftliche) Erfassung der Denkmale, was die Bewertung und Deutung des Schutzgutes einschließt.*<sup>7</sup>

Da meine Arbeit eine bewußte Abgrenzung bzw. Erweiterung von Untersuchungen des Denkmalschutzes darstellt, sollte es ihr möglich sein, die seit nunmehr einigen Jahren ergebnisoffen geführten Diskussionen um die Zukunft der Motorschiffe „Baden“ und „Schwaben“ entscheidend voranzubringen.<sup>8</sup>

Mein Dank gilt all den Personen, welche durch ihre Unterstützung einen Anteil an der Entstehung dieser Schrift haben. Zu nennen sind vor allem:

- Mein Doktorvater am Karlsruher Institut für Technologie, Prof. Dr. Kurt Möser, sowie mein Zweitgutachter, Prof. Dr. Ingo Heidbrink.
- Der Leiter der Abteilung „Forschung und Entwicklung“ bei Voith Turbo Schneider Propulsion in Heidenheim, Dr. Dirk Jürgens.
- Der Geschäftsführer der Bodan-Gruppe, Robert Dittmann, sowie seine Mitarbeiterinnen, Constanze Hörler, Kerstin Schömer und Petra Ulrich.
- Die Mitarbeiterinnen des Wirtschaftsarchivs Baden-Württemberg in Stuttgart-Hohenheim, Anne Hermann, Doris Jäkle und Silke Schöttle.
- Die Mitarbeiter des Stadtarchivs Konstanz, Norbert Fromm, Michael Kuthe und Matthias Märkle.

<sup>6</sup> Hanus, Christian: *Schienenfahrzeuge und Denkmalpflege*. Stuttgart, 2007, Seite 14, 19 f.

<sup>7</sup> Mense, Uta K., Schmidt, Leo: *Denkmallandschaft Peenemünde. Eine wissenschaftliche Bestandsaufnahme – Conservation Management Plan*. Berlin, 2013, Seite 106.

<sup>8</sup> Anm. d. Verf.

- Die leitenden Angestellten der Denkmalschutzbehörden in Esslingen und Konstanz, Dr. Hans-Peter Münzenmayer, Dr. Michael Hascher und Frank Mienhardt.
- Der Kurator der Schifffahrtsabteilung im schweizerischen Verkehrshaus in Luzern, Dr. This Oberhänsli.
- Der Schifffahrtshistoriker, Dr. Beat Zumstein.
- Der Vorsitzende der Schiffsuntersuchungskommission Konstanz, Andreas Ellegast.
- Die leitenden Angestellten der BSB-Werft in Friedrichshafen, Dieter Ehinger, Wilfried Groß, Gerald Kamm und Alexander München.
- Die Angehörigen des BSB-Fahrpersonals, Michael Boschner, Thomas Finkenzeller, Stefan Griebel, Matthias Hipp, Walter Hörmann, Peter Laser, Hermann Schollian, Michael Siegwart und Christian Sigel.
- Der BSB-Stationswart und Kenner der Geschichte der Bodenseeschifffahrt, Karl F. Fritz.
- Die Mitarbeiterinnen der Öffentlichkeitsarbeit der BSB bzw. der Stadtwerke Konstanz, Silke Rockenstein und Teresa Wolf.
- Der Betriebsleiter bei der schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein, Lukas Reimann.
- Die Kapitäne der österreichischen Bodenseeschifffahrt Vorarlberg Lines, Hans Wüstner und Luis Wüstner.
- Die Mitglieder des Vereins „Rettet die ‚Meersburg‘ ex ‚Konstanz‘! Verein zur Erhaltung der ersten Bodensee-Automobilfähre Baujahr 1928 e. V.“, Franz Hiller und Gernot Widmer.
- Die Mitglieder der „Initiative Bürgerstiftung Vorarlberg“, die sich unter Vorsitz von Peter Buschmann unter anderem für den Erhalt des MS „Österreich“ engagierten.
- Der ehemalige und jetzige Kapitän des Dampfschiffes „Hohentwiel“, Reinhard E. Kloser und Adolf Konstatzky.
- Der Betreiber der Internetseite [www.bodenseeschifffahrt.de](http://www.bodenseeschifffahrt.de), Florian Scholz.
- Allen weiteren Einrichtungen und Personen mit Bezug zur/Interesse an der Bodenseeschifffahrt. Mein besonderer Dank gilt hierbei denen, die mir Quellenmaterial zur Verfügung gestellt haben.
- Den Sponsoren, die eine Veröffentlichung der Arbeit ermöglicht haben.
- Dem Verlag regionalkultur in Ubstadt-Weiher. Seine Mitarbeiter haben mich bei der Veröffentlichung professionell unterstützt.

Konstanz und Munderkingen, im März 2015.

Michael Berg.