

Bodenseeschifffahrt

Geschichte
der



120 JAHRE
Bodenseeschifffahrt
1884 - 2004 **Bregenz**

-Von der Gründung bis zur Neuzeit

Die Gründung der österreichischen Bodensee-Dampfschifffahrt in Verbindung mit den K.K. Österreichischen Staatsbahnen

Am 13. März 1880 beschloss der österreichische Reichsrat das Gesetz über die Erbauung der Arlbergbahn Innsbruck - Bludenz. Am 3. Mai des gleichen Jahres wurde dieses Gesetz auch vom Herrenhaus angenommen und am 8. Mai von Kaiser Franz Josef I. sanktioniert. Während der Erbauung dieser Bahnstrecke wurde die schon seit 1872 bestehende Vorarlberger Bahn Lindau - Bludenz ab 1. Juli 1882 von den k.k. Österreichischen Staatsbahnen übernommen.

Nun war endlich der Zeitpunkt gekommen, um auch für Österreich eine Dampfschiffahrtsanstalt in Angliederung an das Staatsbahnnetz zu gründen. Als vorrangig angesehen wurde die Errichtung eines Trajektendienstes für den Güterverkehr und per Gesetz vom 4. Juni 1883 wurden die Geldmittel zur Errichtung einer Trajektanstalt in Bregenz bereitgestellt.

Als geschäftsführende Behörde des neuen Schiffahrtsunternehmens nahm am 1. Dezember 1883 die k. k. Bodensee-Dampfschiffahrtsinspektion Bregenz ihre Tätigkeit mit den Vorbereitungen für die Betriebseröffnung auf. Als leitender Beamter dieser Behörde wurde der k.k. Korvettenkapitän Emil Krumholz ernannt, der in der Folge nicht nur die österreichische Schifffahrt zu einem Musterbetrieb gestaltete, sondern in seinem Werken auch die gesamte Bodenseedampfschifffahrt maßgeblich förderte.

Den 15. September 1884 kann man als Geburtstag der Österreichischen Bodenseeschifffahrt bezeichnen. Unter persönlicher Teilnahme von Kaiser Franz Josef I. fand an diesem Tag die offizielle Eröffnung statt.

Ausbau der Bregenzer Hafenanlagen

Der alte staatliche Schiffshafen von Bregenz mit den beiden runden Leuchttürmen auf den Molenköpfen – im Volksmund liebevoll „Salz- und Pfefferbüchse“ genannt - hätte den Anforderungen des neuen Schiffahrtsunternehmens keinesfalls genügt.

Darum wurde sofort mit dem Um- bzw. Ausbau des Hafens begonnen. Die beiden alten Molenköpfe wurden abgetragen und ihre Fundamente gesprengt. Der westliche Mob, als Wellenbrecher zum Schutz der im Hafen liegenden Schiffe bestimmt, wurde auf eine Länge von 80 Metern nach Norden Richtung See verlängert. Da sich der Seegrund am Molenkopf als nicht tragfähig für einen massiven Leuchtturm erwies, wurde vorerst als Träger für die Signallichter ein Holzmast aufgestellt, der im Jahre 1903 durch den heute noch bestehenden eisernen Gittermast ersetzt wurde.

Das östliche Mob (heutiges Personenmolo), auf dem sich das Hafengebäude befindet, wurde so ausgebaut, dass



ausreichend Platz für drei Schiffe zur Verfügung stand Das Hafengebäude selbst wurde vergrößert, in diesem wurden die Amtsräume für den Hafenmeister, die Hafenkassa sowie eine große Zollhalle untergebracht. Der bahnseitig gelegene Teil wurde zur Haltestelle Bregenz-Hafen der Staatsbahnen umgestaltet.

Am 1. Juni 1890 wurde der Personenschiffsverkehr vom Westmolo auf den neuen Personenmolo verlegt und am gleichen Tag auch die Bahnhaltestelle Bregenz-Hafen eröffnet. Am 26. Mai 1891 wurde ein eiserner Übergangssteg (ähnlich der früheren Gulaschbrücke) über die Bahnstrecke beim Hafen dem Verkehr übergeben. Dieser Übergangssteg wurde im Jahre 1955 wieder abgebrochen.

An der Südseite des Hafenbeckens wurden die für den Trajektendienst notwendigen Einrichtungen geschaffen. Ein Doppelgleis, das seine Fortsetzung auf der durch Gelenke mit der Hafenmauer verbundenen Trajektbrücke fand, stellte die Verbindung mit den Bahnhofsanlagen her. Rechts und links dieses Übergangsstückes trugen zwei hohe, mächtige Säulen große Räder. Über diese liefen starke Ketten für den Hebemechanismus der Trajektbrücke. An den einen Enden hingen schwere Gewichte, an den andern hing die Trajektbrücke. Mit diesem Hebemechanismus wurde beim Be- und Entladen der Trajektkähne die unterschiedlichen Höhen reguliert. Zwei starke Pfahlbündel im Hafenbecken ermöglichten das Einschwenken der ankommenden Kähne zur Trajektbrücke.

Gegen Norden wurde ein neuer Molo, der sogenannte Reservemolo erstellt und dadurch ein zweites Hafenbecken geschaffen. Nach diesen um 1890 in der Hauptsache vollendeten Arbeiten war der Hafen von Bregenz mit 48.820 m² Fläche der drittgrößte Hafen am Bodensee.

Die ersten österreichischen Bodensee-Dampfschiffe

Zur Jahreswende 1883/84 wurde auf dem Bregenzer Ried (heutiges Areal des Festspiel- und Kongreßhauses) eine provisorische Werft mit zwei Hellingen errichtet, auf denen die ersten österreichischen Glatteckdampfschiffe „Austria“ und „Habsburg“ gebaut wurden. Das DS „Austria“ lief am 05. Juni und das DS „Habsburg“ am 10. Juni 1884 vom Stapel. Die beiden Schiffe wurden von der Prinzessin Karolina von Thurn und Taxis getauft, was ein neuer Vorgang in der Geschichte der Bodenseeschifffahrt war.

Außer den beiden Dampfern wurden 4 Trajektkähne in Dienst gestellt. Sie hatten auf dem Deck zwei Geleise und konnten je 8 Güterwaggons aufnehmen. Der Trajektverkehr wurde zwischen Bregenz - Friedrichshafen, Konstanz und Romanshorn durchgeführt.

Das Personal für die neue Schifffahrt wurde vom geschäftsführenden Vorstand bis zum Matrosen in der Hauptsache aus dem Personalstand der österreichischen Kriegs- und Handelsmarine übernommen.



Im Jahre 1885 wurde das erste Salonschiff „Kaiser Franz Josef I“ und die Propellerboote „Bregenz“ und „Karoline“ in Dienst gestellt. Der steigende Verkehr machte den Bau von zwei weiteren Salonschiffen notwendig. Im Jahre 1887 das Salonschiff „Kaiserin Elisabeth“ und 1892 das Salonschiff „Kaiserin Maria Theresia“. Als größtes und schönstes Dampfschiff Österreichs, der klassische Salondampfer des Bodensees überhaupt, kam 1910 das DS „Stadt Bregenz“ in Betrieb. Das neue, 1000 Personen fassende Dampfschiff durfte als einziges österreichisches Schiff auch unter der Republik seinen Namen behalten.

Der Erste Weltkrieg

Der Erste Weltkrieg hatte zur Folge, dass im Personen- und Güterverkehr der Bodenseeschifffahrt ein gewaltiger Rückgang zu verzeichnen war. Der internationale Gütertausch und der Trajektverkehr kamen dadurch zum Stillstand.

Nach dem Weltkrieg war die Herrschaft der Habsburger zu Ende. Durch eine Verordnung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 18. Dezember 1919 wurden die Schiffsnamen, soweit sie an die Habsburgerzeit erinnerten, durch solche von Vorarlberger Orten ersetzt. Von den Radkästen der Schiffe wurden die österreichischen Kaiserkronen entfernt und durch die entsprechenden Städtewappen ersetzt. An Stelle der österreich-ungarischen Handelsflagge führten die Schiffe nun die rot-weiß-rote Staatsflagge. Auch nach dem Krieg vergingen mehrere Jahre, bis sich der Schiffsverkehr auf dem Bodensee wieder erholte. Der Trajektverkehr von und nach Bregenz blieb ganz eingestellt. Die Trajektkähne wurden teils an andere Verwaltungen, teils an private Unternehmen verkauft.

Das Zeitalter der Motorschiffe

Ein neues Zeitalter brach für die Bodensee-Dampfschiffahrt an, als die Österreichischen Bundesbahnen im Juli 1928 das Doppelschrauben-Dieselmotorschiff "Österreich" in Dienst stellte.

An die Stelle des Rades trat bei diesem Schiff die Propellerschraube, an die Stelle der Dampfmaschine der Dieselmotor. Das MS „Österreich“ das erste große Motorfahrgastschiff auf dem Bodensee, wurde in der Werft Korneuburg erbaut und die Schiffsteile mit Bahntransport nach Bregenz geliefert, wo im Trockendock das Schiff zusammengestellt wurde. Der Stapellauf erfolgte am 11. Juli 1928, die Schiffstaufe wurde am 29. Juli 1928 vom Abt Dr. Kassian Haid vom Kloster Mehrerau vorgenommen. Am 11. Januar 1939 wurde im Bregenzer Trockendock ein zweites, großes Motorschiff auf Kiel gelegt, das wieder von der Werft Korneuburg erbaut wurde. Am 15. August des gleichen Jahres lief es vom Stapel und erhielt den Namen „Ostmark“.



Seine Planung und Bauvergebung fielen noch in die Zeit vor dem Anschluß an das Deutsche Reich. Als letztes im Trockendock erbautes Schiff konnte es noch vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges seine Probefahrten aufnehmen. Im Verkehr auf dem Bodensee konnte es aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg unter dem neuen Namen „Austria“ eingesetzt werden.

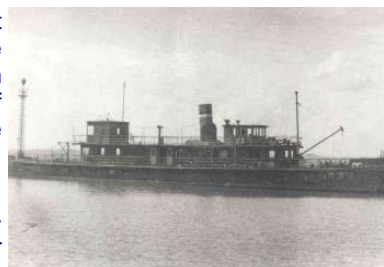
Auflassung der österreichischen Bodensee-Dampfschiffahrt

Mit dem Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich im Jahre 1938 ging mit den Österreichischen Bundesbahnen auch die Österreichische Bodensee-Dampfschiffahrt an die Deutsche Reichsbahn über. Sie wurde der Reichsbahndirektion Augsburg bzw. dem Reichs-Maschinenamt Lindau überstellt und hatte nun als selbständiges Unternehmen aufgehört. Die österreichische Flagge verschwand bis auf weiteres vom Bodensee und die österreichischen Schiffe wurden in Lindau stationiert. Das in Bregenz beheimatete Personal - soweit es nicht zum Heeres- oder Arbeitsdienst eingezogen war - mußte seinen Dienst täglich in Lindau antreten, Bregenz war jetzt nur noch eine Landestelle.

Der Zweite Weltkrieg

Der zweite Weltkrieg wirkte sich auf die Bodenseeschiffahrt noch schlimmer aus. Am 1. Januar 1940 wurde die Schiffsverkehrsinspektion Bregenz aufgelöst. Die Schiffswerft mit ihren Werkstätten wurde stillgelegt und deren Einrichtungen der Werft in Lindau übergeben. Die Werkstättenhallen wandelte man in Garagen um und das Trockendock wurde zugeschüttet.

Zum Schutz gegen die Angriffe aus der Luft wurden die Schiffe mit einem dunkelgrauen Anstrich getarnt. Im Januar 1944 begann die deutsche Marine bei Immenstaad mit Übungen zum Abschießen von Torpedos. Zu diesem Zweck wurde leider das elegante Motorschiff Österreich verwendet, das Schiff erlitt bei diesen Übungen schwere Beschädigungen.



Im Oktober 1944 wurde der Schiffsverkehr auf der Strecke Bregenz - Lindau - Friedrichshafen eingestellt, da er durch die immer zahlreicher werdenden Fliegeralarme unrentabel wurde. Mit dem Näherrücken der Front gegen den Bodensee wuchs für die Schiffe die Gefahr, in die Hände der Franzosen zu fallen. Um dies zu verhindern, traf eines Tages im April 1945 vom Lindauer Kreisleiter der Befehl ein, Vorbereitungen zu ihrer Versenkung zu treffen. Einige Getreue, denen die Zukunft der Schiffahrt am Herzen lag, die sich aber auch über ihr Schicksal beim Mißlingen ihres Unternehmens im klaren waren, fassten den Entschluß, bei höchster Gefahr die ehemals österreichischen Schiffe „Ostmark“, „Stadt Bregenz“, „Österreich“ und „Bludenz“ heimlich in die neutrale Schweiz zu fahren, um sie vor der Versenkung zu bewahren. Nachdem die Schweizer Behörden auf Anfrage den Schiffen Schutz zugesagt hatten, wurden sie mit 6 bayrischen Schiffen in der Nacht zum 26. April 1945 unbemerkt von der Partei und den Behörden aus den Häfen gebracht. Im Morgengrauen gingen die Schiffe in verschiedenen Schweizer Häfen vor Anker, wo sie in Sicherheit waren und bis zum Ende des Krieges blieben.



Am 16. Oktober 1945 konnte das Dampfschiff „Stadt Bregenz“ als erstes Bodenseeschiff nach dem Krieg die Kursfahrten auf der Strecke Bregenz - Konstanz wieder aufnehmen. Ein paar Monate später war auch das Motorschiff „Austria“ einsatzfähig, welches in den Jahren

1950, 1952 und 1953 das blaue Band des Bodensees erringen konnte.



Die weitere Geschichte in Kurzform

1950 -1956 In diesen Jahren wurden von den Österreichischen Bundesbahnen 4 Motorboote – „Silvretta“, „Montafon“, „Feldkirch“ und „Dornbirn“ - in Dienst gestellt, von denen heute nur noch das MB „Feldkirch“ im Einsatz ist.

1955 Errichtung eines neuen Werkstätengebäudes, wodurch wenigstens einige Voraussetzungen zur Schiffsinstandhaltung erfüllt wurden.

1963-1965 Im Jahre 1963 bestellten die Österreichischen Bundesbahnen wiederum bei der Schiffswerft Korneuburg ein neues, in Größe und Leistungsfähigkeit der „Austria“ entsprechendes Motorschiff, das für die Saison 1965 zur Verfügung stehen sollte. Das Schiff wurde im Sommer 1964 auf der Werk in Fußach zusammengebaut und am 22. November von Stapel gelassen. Es sollte den Namen „Karl Renner“ erhalten, was im Lande Vorarlberg heftigen Protest auslöste, da man den Namen „Vorarlberg“ wollte. Das Vorarlberger Volk erreichte mit ihren Protesten schließlich ihr Ziel, mit Verspätung konnte das neue Schiff MS „Vorarlberg“ am 12. August 1965 seine Kursfahrten aufnehmen.

1975/1976 Ankauf des Donauschiffes „Kriemhild“. Nach umfangreichen Umbauarbeiten wurde das Schiff im April 1976 unter dem Namen „Montafon“ in Dienst gestellt.

1977 Im Herbst wird zwischen Personen- und Reservemolo ein neuer Anlegesteg mit Liegeplätzen für zwei große Schiffe errichtet. Dieser wird als Tank- bzw. Werkstättensteg bezeichnet, dient jedoch vor allem in der Hochsaison auch als Anlegesteg für die Personenschifffahrt.

1978 Zwischen dem Hafengebäude und dem Werkstätengebäude wird ein zusätzliches Werkstätten- und Lagergebäude errichtet. Dadurch können die alten Holzschuppen im hinteren Bereich der Hafenanlage abgebrochen werden.

1990 In diesem Jahr kann wieder ein neues Motorschiff für 300 Personen unter dem Namen „Stadt Bregenz“ in Dienst gestellt werden. Der Stapellauf erfolgte am 25. April und die Schiffstaufe am 08. Juni 1990.

1991-1993 Während der Wintermonate wird das „MS Austria“ in zwei Bauetappen generalüberholt.

1993 Im Hafen Bregenz werden in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Bregenz 76 Dauerliegeplätze für Sportboote errichtet. Vor Beginn der Schifffahrtssaison wird auch der öffentliche Uferweg zwischen Fahnenrondell und Hafengebäude verbreitert. Während des ganzen Jahres werden die Arbeiten für das neue Hafengebäude durchgeführt

1994 Rechtzeitig zu Beginn der Schifffahrtssaison kann das neue Hafengebäude mit Hafenrestaurant am 30. April feierlich eröffnet werden. Zu diesem Anlaß wurde die 23. Internationale Flottensternfahrt der VSU mit Ziel in Bregenz durchgeführt.

1998-2000 Während der Wintermonate wird das „MS Vorarlberg“ in zwei Bauetappen generalüberholt und zum modernsten Fahrgastschiff am Bodensee umgebaut.

Die österreichische Bodenseeschifffahrt Heute

Die Aufgabenstellung für die Bodensee-Schifffahrt hat sich gegenüber ihren Anfängen vor allem in den letzten drei Jahrzehnten grundsätzlich gewandelt. Gegenüber dem Verkehrsmittel von damals, das die Handels- und Verkehrsbeziehungen der Ufergemeinden untereinander zu gewährleisten hatte, stellt sich die Schifffahrt heute überwiegend als eine saison- und witterungsabhängige Ausflugsschifffahrt dar. Sie entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem wichtigen touristischen Angebot für Bregenz und Vorarlberg. Vor allem für Ferien- und Ausflugsgäste, aber auch für Erholungssuchende aus dem Nahbereich ist der Bodensee mit seinen herrlichen Uferlandschaften ein beliebtes Ausflugsziel.

Die Großschifffahrt auf dem Bodensee wird von den Bodenseeschiffsbetrieben Konstanz (BSB), der Schweizerischen Bodenseeschifffahrt AG Romanshorn (SBS), der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) und der Bodenseeschifffahrt Bregenz (ÖBB) auf der Basis eines Verkehrsverbundes betrieben. Dieser Verkehrsverbund auf internationaler Ebene unter der Bezeichnung "Vereinigte Schifffahrtsunternehmen für den Bodensee und Rhein" (VSU) geht in seinen Anfängen auf die Jahre 1860 bis 1865 zurück.

Das Angebot von Ostern bis Mitte Oktober ist breit gefächert.

Kursfahrten nach feststehenden Fahrplänen auf dem Obersee, dem Überlingersee, dem Untersee und Rhein. Diese Fahrpläne sind mit den Eisenbahn- und Busfahrplänen abgestimmt.

Ausflugsfahrten und Rundfahrten zu den schönsten Zielen, darunter auch solche, die mit Kursschiffen nicht erreicht werden können. Diese attraktiven und öffentlich bekannt gemachten Ausflugsfahrten ergänzen erfolgswirksam das fahrplanmäßige Angebot.

Sonderfahrten auf Bestellung geben dem Anlaß entsprechend eine etwas außergewöhnliche Note. Für Tagungen, Familienanlässe, Hochzeiten, Vereins- und Betriebsausflüge werden Fahrgastschiffe mit einem Fassungsvermögen von 100 - 1200 Personen ganzjährig angeboten. Die heizbaren Innenräume vermitteln auch bei kühler oder regnerischer Witterung ein behagliches Gefühl.

Nachmittagsfahrten an den Adventsontagen mit Nikolaus und Knecht Ruprecht an Bord und die traditionelle Silvester-Gala-Kreuzfahrt runden das vielseitige Programm ab.

Die Flotte der Österreichischen Bundesbahnen

Der Schiffspark der Österreichischen Bundesbahnen besteht aus sechs Schiffseinheiten mit einem Fassungsvermögen von 100 - 1.200 Personen je Einheit, bzw. 3.360 Personen im Gesamten.

[zurück](#)[Home](#)Ausstellung "Anker klar" im VLM [drucken](#) 

Vorarlberg Lines - Bodenseeschifffahrt - Ihr Partner für Ausflugsfahrten auf dem Bodensee

Unsere Flotte

-Die Flotte der Vorarlberg Lines - Bodenseeschifffahrt

MS AUSTRIA



1.200 Personen

MS VORARLBERG



1.000 Personen

MS ÖSTERREICH



600 Personen

MS STADT BREGENZ



300 Personen

MS ALPENSTADT BLUDENZ

MS MONTAFON

MB FELDKIRCH



250 Personen



160 Personen



100 Personen

Voralberg Lines - Bodenseeschifffahrt - Ihr Partner für Ausflugsfahrten auf dem Bodensee