

Die österreichische Bodensee-Dampfschiffahrt.

Von Prof. Dr. Karl Fuchs, Wien.

Bevor der Schienenweg den Arlberg durchbrochen hatte, gab es keine österreichische Bodensee-Dampfschiffahrt. Wohl verband die Vorarlberger Bahn (seit 1872) Bludenz mit dem kleinen, meist in idyllischer Ruhe träumenden Staatshafen von Bregenz, woli war eine mächtige Industrie in allen bedeutenden Orten des ‚Ländles‘ emporgeblüht, aber der Seeverkehr vom Bregenzer Hafen und nach demselben wurde, von der seit uralter Zeit heimischen Segelschiffahrt abgesehen, durch Schiffe der nachbarlichen Uferstaaten besorgt. Ja bis in die fünfziger Jahre war Fußach an der Rheinmündung, das in der Folge wegen der Richtung der ausgebauten Bahnlinien ganz aus dem Dampfschiffsverkehre ausgeschaltet ward, für die Dampfschiffahrt der Nachbarn das Hauptziel und nicht Bregenz. Die Landeshauptstadt Vorarlbergs mit dem romantischen Hintergrunde des Pfänder- und Gebhardsberges, das Eingangstor in den reizenden Bregenzer Wald, war eigentlich in erster Linie eine Touristenstadt voll altertümlichem Zaubers, der freilich heute durch die Bauten des großzügigen Verkehres vom Seeufer nach rückwärts an die Bergelehnen gebannt erscheint. Bevor Dampfschiffe den Bodensee befuhren, war Bregenz den anderen Städten des Seeufers ebenbürtig gewesen. Die berühmtesten Schiffbauer waren von jeher in Bregenz und auf der Insel Reichenau zu Hause, und 1809 konnte eine aus Segelschiffen der Bregenzer und Fußacher gebildete Flottille Konstanz überrumpeln und mit reicher Beute, selbst an Geschützen, heimkehren. Anders aber wurde es, als die Erfindung Robert Fultons auch am Bodensee eine Umwälzung der Verkehrsverhältnisse herbeiführte. Seit die Württemberger im Jahre 1824 mit dem Dampfer „König Wilhelm“ den Anfang der Schiffahrt mit Dampfkraft gemacht hatten, bemühten

sich Bayern, in der Folge Baden und die Schweiz um die Wette, sich auf dem See mit dem Baue von Dampfschiffen und Handelsvorteilen Konkurrenz zu machen. Vollends nach der Verstaatlichung der württembergischen (1854), bayrischen (1862) und badischen (1863) Dampfschiffahrts-Gesellschaften nahm der Personen- und Frachtenverkehr einen ungeahnten Aufschwung. Große Trajektfähren, eine von Friedrichshafen, eine von Lindau, förderten beladene Waggons nach Romanshorn, wo die Schweizerische Nordostbahn neben dem kleinen Staatshafen des Kantons Thurgau zwischen 1853—1856 einen bequemen Hafen mit Lagerhäusern und Schiffswerfte angelegt hatte, der für die derartigen Bauten am See fürderhin vorbildlich blieb. Von 1867 an datiert der Trajektverkehr zwischen Friedrichshafen und Romanshorn, von 1874 an der zwischen Lindau und Romanshorn, das sich aus einem unscheinbaren Fischerdorfe zu einem Brennpunkte des Verkehrs entwickelte. Gemeinsame Interessen bewirkten, daß sich die Dampfbootverwaltungen nach 1867 zur „Internationalen Schiffahrts- und Hafensordnung“ einigten. Sie betraf Rechtsverhältnisse auf dem See, Betrieb der Schifffahrt, Sicherheitsvorkehrungen und Kontraventionsfälle.

Jahrzehnte lang also hatten bereits Dampfschiffe, seit den siebziger Jahren auch Salonschiffe der Bayern, Württemberger, Badenser und Schweizer den smaragdgrünen Spiegel des schwäbischen Meeres durchfurcht, als nun auch die österreichische Staatsbahn, die nunmehr nach dem Ausbaue der Arlbergbahn das Herz der Monarchie mit deren äußerstem Westen verband, darangehen mußte, selbsteigen sich die Wasserwege des Sees zunutze zu machen. Es galt vor allem, Raum für den Verkehr durch Herstellung eines geräumigen Hafens zu schaffen, da der vorhandene kleine Staatshafen augenscheinlich für die nunmehr zu gewärtigenden Anforderungen nicht ausreichen konnte. Um den österreichischen Dampfern und Trajektkähnen Raum zu schaffen, gedachte man anfangs einen ganz neuen Hafen mit einem Kostenaufwande von 3 Millionen Kronen anzulegen; da aber Geldmittel in dieser Höhe nicht zur Verfügung standen, entschloß man sich, die vorhandene Anlage zu erweitern und dem Bedarfe anzupassen. Zunächst wurde in die südwestliche Ecke des Hafens die Trajektanstalt eingebaut und zum Schutze der in den Hafen einfahrenden Schiffe gegen das so häufige Gewelle aus West ein 80 m langer Molo aus Holz erstellt; über Rat des erfahrenen Inspektors Emil Krumholz

trug man in der Folge den unteren Molokopf ab, wodurch die Hafenukluke damals (1885) schon auf 50 m erweitert ward. 1886 wurde der Umbau des Hafens, der sich noch immer als unzulänglich erwies, fortgesetzt. Aus der Baugeschichte des Konstanzer Hafens wußte man, daß die völlige Trennung der Häfen für Güter- und Personenverkehr viele Unbequemlichkeiten nach sich ziehe; daher wurde ein Personenmolo in solcher Richtung in die Mitte des Hafens gegenüber der Hafenukluke eingebaut, daß die Auslauf- und Einlaufmanöver mit geringfügigen Schwenkungen vorgenommen und auf der linken Seite davon vornehmlich der Güter- und Trajektverkehr abgewickelt werden konnte, indes der Hafenteil an seiner Ostseite zur Unterbringung der Reserveschiffe und der zur Reparatur bestimmten Fahrzeuge bestimmt wurde. Trotz der Einheitlichkeit des Hafens wird so durch den Personenmolo der Personen- und Güterverkehr sowie die Reparaturwerkstätten auseinandergehalten, was sich für die exakte Abwicklung des Verkehrs aller Gattungen fürderhin als sehr zweckdienlich erwies. Ein Trockendock mit Schiffswerkstätte und Schiffsaufzug wurde mit dem modernsten Apparat dieser Art, wenn auch im bescheidenen Umfange, ausgestattet. Der Kran hat eine Tragfähigkeit von 5 Tonnen. Im Jahre 1891 war die Hauptsache der heutigen Hafenanlage vollendet, die mit ihrem Flächenraume von 48.420 m² die drittgrößte am See ist; größer ist der Konstanzer (71.480 m²) und Romanshorner Hafen. Es muß auch zugegeben werden, daß die Schiffswerfte in Romanshorn größeren Anforderungen entspricht als die in Bregenz. So verfügt jene über einen elektrisch betriebenen Kran von 20 Tonnen Tragkraft. Es ist eine Aufgabe der Zukunft, die Bregenzer Werfte noch weiter zeitgemäß auszugestalten. Ein besonderer Vorteil des Bregenzer Hafens ist seine breite Hafenukluke; sie mißt nach mehrfachen Erweiterungen jetzt 85 m und ist die größte unter allen Hafenukluken des Sees. In neuerer Zeit (1903 und 1904) wurde nur noch die östliche, hölzerne Hafenukluke durch eine solche aus Zement ersetzt und der Hafenukluke zwischen ihr und dem Trockendock vollendet. Ohne Zweifel ist der Bregenzer Hafen nach seiner räumlichen Anordnung unter den Häfen des Sees der bequemste; standen ja doch für den Umbau die Erfahrungen bei den Bauten der Häfen der Nachbarufer zur Verfügung. Ja, viele seiner Einrichtungen wurden für diese nunmehr hinwiederum vorbildlich. So gab man in Konstanz im Jahre 1890 die oben berührte Zweiteilung des Hafens auf und

baute einen Personenmolo, gleich dem Bregenzer, in den einheitlichen Hafen senkrecht vom Abfahrtsufer ein.

Eine zweite Sorge betraf nach dem Ausbaue der Arlbergbahn die Herstellung und später die Instandhaltung des für den Verkehr nötigen Schiffsparkes.

Im Jahre 1884 wurden von der österr. Staatseisenbahn die Schiffe „Austria“ und „Habsburg“ (Personen- und Remorqueurschiffe) in Dienst gestellt, beide mit Maschinen von 400 indizierten Pferdekräften, 23·5 km Geschwindigkeit und Tragkraft für 360 Personen. Im nächsten Jahre wurde der Dampfer „Kaiser Franz Josef“ (Salonschiff) erbaut, länger und breiter als die beiden erstgenannten, mit einer Maschine von 520 Pferdekräften, 25·6 km Geschwindigkeit und Tragkraft für 430 Personen. Es folgte 1887 die „Kaiserin Elisabeth“, 1892 „Kaiserin Maria Theresia“ (Salonschiffe) und 1910 „Stadt Bregenz“, dessen Taufe am 22. Juli stattfand; als Patin fungierte in Vertretung Ihrer kais. Hoheit der Gemahlin des Thronfolgers Erzherzogs Franz Ferdinand die Frau des Landeshauptmannes Rhomberg von Vorarlberg. Im Laufe des August wurde das stattliche Schiff, das schönste und größte der gesamten derzeitigen Bodenseeflotte, in den Dienst gestellt. Der Dampfer wurde vom Triester Stabilimento tecnico unter Aufsicht des Bregenzer Schiffahrtsinspektors Urbanek erbaut und übertrifft an Tragfähigkeit, komfortablen, modernen Einrichtungen und vollendeten technischen Installationen, die auf Grund der 25jährigen Erfahrungen der österreichischen Dampfschiffahrt auf dem Bodensee durchgeführt wurden, alle Passagierschiffe der anderen Uferstaaten, unter denen bisher die schweizerischen Halbsalonboote „St. Gallen“ und „Rhein“ den obersten Platz behaupteten. Ersteres wurde 1905, letzteres 1906 erbaut; beide haben eine Länge von 54 m, eine Breite von 6·60 m, eine Maschinenstärke von 600 Pferdekräften und eine Tragfähigkeit von 750 Personen. Ihnen kamen an Fassungsraum für die Höchstzahl von Personen und an Maschinenstärke nahe die Schiffe „Lindau“ und „Rupprecht“ (Bayern), „Friedrichshafen“, „König Karl“, „Württemberg“ und „König Wilhelm“ (Württemberg), „Greif“, „Zähringen“, „Stadt Überlingen“ und „Stadt Konstanz“ (Baden). Zum Teile sind diese Schiffe, wie „Zähringen“ und „Überlingen“, erst durch den in jüngster Zeit erfolgten Umbau auf ihre jetzige Form und Leistungsfähigkeit gebracht worden. „Stadt Bregenz“, erbaut nach den Typen der großen Dampfboote des Vierwaldstättersees, das erste

Schiff am See, das mit einem über den vorderen und rückwärtigen Teil des Verdeckes sich erstreckenden Doppelsalon ausgestattet ist, faßt 1000 Personen; über der Mitte des Salons erhebt sich der Rauchsalon, darüber das Steuerhaus mit vier Kommandoständen. Vom Oberdeck ragen zwei Maste empor, der vordere mit Raa für die Anschlußsignale, der rückwärtige mit Gaffeln teils zur Zierde, teils zur Stütze für die achteren Sonnenseile. Die Gesamtlänge des Schiffes beträgt 61 m, die größte Breite des eigentlichen Schiffsrumpfes 7 m, die einschließlich der Radkästen 14 m, die Seitenhöhe des Unterbaues 2·8 m, die des aufgesetzten Rauchsalons 2·25 m, die des Steuerhauses 2 m, die Gesamthöhe ungefähr 9·5 m. Das Schiff besitzt einen Dampfsteuerapparat, wie ein solcher bis nun nur in das Dampfboot „Habsburg“ seit 1908 eingebaut war. Derselbe ist am Heck, unmittelbar über dem Steuerruder angebracht und es erfolgt seine Betätigung vermittelt Glyzerinrohrleitung, wie dies auch bei den Schiffen auf hoher See üblich ist. Die Maschine von 800 Pferdekräften besteht aus zwei Zylindern und Verbundmaschine; am Hochdruckzylinder ist ein Kolbenschieber, am Niederdruckzylinder ein Flachschieber. Zwei Dampfkessel mit Flammrohren zu je 130 cm² Heizfläche haben einen Schmittschen Übersetzer eingebaut. Die elektrische Beleuchtung wird durch einen Lavalschen Turbinendynamo von 15 Pferdekräften besorgt. Die normale Fahrgeschwindigkeit beträgt 24, die Maximalgeschwindigkeit 26 km in der Stunde. Das schöne Schiff ist für die Bodenseeflotte der Nachbarstaaten, deren Betriebe um Dezennien älter sind als der Österreichs, ein wahrhaftes Musterstück.

Für den Güterverkehr, der nur zum geringeren Teile auch Aufgabe der Passagier- und Remorqueurboote sein konnte, wurden schon 1884 die Trajektkähne I—IV von der Österr. Baugesellschaft auf der Schiffswerfte Linz erbaut, jeder in der Länge von 43·6 m zwischen den Perpendikeln und von einer Tragfähigkeit von 250 Tonnen oder 8—10 beladenen Waggonen. Von ungefähr gleicher Tragfähigkeit sind die Trajektkähne der Württemberger, Bayern und Schweizer, während die badischen bis zu 300 Tonnen fassen. Von dem Baue von Dampffähren (Trajekten) sah man von vornherein grundsätzlich ab, da die württembergische, spottweise der „Kohlenfresser“, sich als unpraktisch erwiesen hatte, so daß sie schon längst außer Dienst gestellt wurde. Auch die Bayern waren in neuerer Zeit durch die Erfahrungen mit ihrer allerdings

noch zwischen Romanshorn und Lindau im Betriebe befindlichen Dampffähre vornehmlich auf die Verwendung der für den Schleppdienst bestimmten Kähne und Güterschleppboote gewiesen worden. Sie besitzen derzeit drei solche. Im Jahre 1885 wurde für den österreichischen Gütertransport auch der Propeller „Bregenz“ (Schraubenschleppdampfer) mit 250 Pferdekraften hergestellt.

Jahr	Dampfschiffahrtsanstalt der schweizerischen Bundesbahnen			Österreichische Dampfschiffahrtsanstalt		
	Anzahl der beförderten		Einnahmen in Mark	Anzahl der beförderten		Einnahmen in Mark
	Personen	Güter in Tonnen		Personen	Güter in Tonnen	
1884	114.400	160.000	439.000	3.515	36.000	39.000
1885	101.800	142.800	390.000	46.153	160.000	240.000
1886	106.400	159.600	439.000	71.520	163.000	320.000
1887	103.200	167.270	439.000	96.500	180.000	352.000
1888	118.100	207.600	552.000	89.000	256.700	437.000
1889	92.800	186.100	466.000	91.200	230.000	372.000
1890	107.200	173.900	473.000	124.800	185.000	350.000
1891	104.000	173.800	479.000	106.500	166.200	270.000
1892	112.400	131.600	387.000	124.700	108.100	251.000
1893	114.300	160.800	432.000	124.800	140.000	289.000
1894	118.700	138.100	399.000	156.000	152.000	279.500
1895	128.000	145.000	422.701	173.400	156.700	332.738
1896	120.000	189.000	406.031	170.200	160.000	333.613
1897	130.500	131.400	397.083	190.100	160.400	342.763
1898	136.000	145.300	433.170	225.900	163.400	385.839
1899	142.057	155.753	465.876	243.518	189.480	387.381
1900	161.580	162.785	495.369	225.900	185.190	393.124
1901	156.736	149.889	454.773	216.680	149.988	334.113
1902	139.437	152.360	467.957	208.302	167.264	335.563
1903	151.231	171.925	508.825	244.060	181.169	378.373
1904	157.614	179.625	530.567	248.265	171.069	362.188
1905	166.133	172.455	524.734	270.459	167.571	395.575
1906	181.156	202.950	600.081	297.765	160.444	352.054
1907	188.307	227.664	651.802	316.596	170.046	410.995
1908	193.926	225.253	647.222	271.807	144.080	490.690
1909	210.730	238.275	675.495	265.937	169.305	449.916

Die statistischen Ziffern des österreichischen Personen- und Güterverkehrs sowie der finanziellen Ergebnisse, wie sie aus den alljährlich erscheinenden amtlichen Berichten über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung ersichtlich sind, geben ein

erfreuliches Bild der stetigen, großzügigen Zunahme des Betriebes. Von den Staaten des Bodensees hatte von jeher die Schweiz die relativ günstigsten Betriebsergebnisse der Bodensee-Dampfschiffahrt. Eine Nebeneinanderstellung der Statistik der Dampfschiffahrtsanstalt der schweizerischen Bundesbahnen mit dem Sitze in Romanshorn und der Statistik der k. k. österreichischen Staatsbahnen für die letzten 25 Jahre weist das rasche Verhältnis des Steigens der Zahlen des Personen- und Frachtenverkehrs bis 1907 vom Hafen von Bregenz nach, von welchem Jahre aus mannigfachen widrigen Umständen ein vorläufiger Stillstand erfolgte. Es sei hier bemerkt, daß als Basis des Vergleiches das Jahr 1885 genommen werden muß, da die Zahlen des österreichischen Verkehrs vom Jahre 1884 nur die Zeit vom 15. September, dem Momente des Beginnes des Unternehmens, bis 1. Januar 1885 umfassen, also nicht als solche eines ganzen Jahres angenommen werden dürfen. (Siehe Tabelle vorhergehende Seite.)

Der Verkehr, der vor 1884 über Lindau nach Romanshorn ging, insbesondere in Getreide, womit Österreich in guten Jahren die Schweiz versorgte, wurde von da ab zum größten Teile von der österreichischen Schiffahrt direkt besorgt. Auch mit Konstanz entspann sich eine rege Verbindung. Schon anfangs 1884 waren die österreichischen Staatsbahnen dem Verbande der vereinigten Dampfschiffahrtsverbindungen für den Bodensee und Rhein als Mitglied beigetreten und hatten dessen gemeinsames Betriebsreglement, die Tarife, die Sicherheitsvorschriften und die sonstigen gemeinschaftlichen Betriebsvorschriften und Betriebseinrichtungen angenommen. Infolge des Eintrittes Österreichs in den Verband wurden mit Übereinkommen vom 1. Juni 1885 die wechselseitigen Verhältnisse neuerlich abgeklärt und geregelt und bestimmt, alljährlich zur Beschlußfassung über Verbandsangelegenheiten (Hafenordnung, Fahrpläne, Tarife, Abrechnung und Ausgleichung gemeinsamer Transporte, Fahrkurse, freie Fahrten usw.) Inspektorenkonferenzen abgehalten, über die seit 1889 genaue Protokolle geführt wurden. Österreich trat ferner 1886 der seit 1876 geschaffenen „Deutschen Personendienstgemeinschaft“, die von nun ab den Titel führte „Deutsch-österreichische Personendienstgemeinschaft“, bei. Man hatte nämlich schon 1876 bestimmt, daß die einzelnen Routen gemeinschaftlich von Schiffen mehrerer Staaten gegen entsprechende Abrechnung bedient werden sollten, wodurch eine öftere Befahrung derselben, auch der Zwischenstationen, er-

möglichst und Rückfahrten mit leeren Schiffen vermieden wurden. Schon 1874 waren bereits auch Trajektverträge zwischen den badischen und bayrischen Staatsbahnen einerseits und der Vorarlberger Bahn anderseits abgeschlossen, die ebenfalls nach 1884 in Kraft blieben. Diese Gemeinschaft im Personen- und Güterverkehre beugte dem in jedem Falle schädlichen wechselseitigen Konkurrenzkampfe vor. Als Gemeinschaftsstrecke für den österreichischen Personenverkehr kam die Route Bregenz—Lindau—Friedrichshafen—Konstanz in Betracht, für die Beförderung von Wagenladungs- und Stückgütern die Routen Bregenz—Konstanz, Bregenz—Friedrichshafen, Bregenz—Romanshorn und Bregenz—Rorschach. Insbesondere lebhaft gestaltete sich damals der Verkehr der Trajektkähne mit Romanshorn, zumal die schweizerische Dampfschiffahrtsanstalt damals die sprunghaft steigende Trajektierung zu bewältigen nicht in der Lage war.

Dem 1884 ernannten österreichischen Schiffsahrtsinspektor, k. u. k. Korvettenkapitän a. D. Emil Krumholz, einem gewiegten Fachmanne, der glücklicherweise zugleich die technischen und nautischen Agenden in seiner Hand vereinigte und so von vornherein nachdrücklicher zu wirken befähigt war, als die Inspektoren der anderen Verwaltungen, denen die erstere Befugnis fehlte, fiel die schwierige Aufgabe zu, binnen kürzester Zeit den Betrieb von Bregenz aus den seit langem hochentwickelten Verhältnissen der Nachbarstaaten ebenbürtig zu gestalten, was ihm dank seinen reichen seemännischen Erfahrungen in glänzender Weise gelang. Die Schiffsbemannungen setzte er zum großen Teile aus Leuten zusammen, die bereits im Dienste der österreichischen Kriegs- und Handelsmarine erprobt waren. Auch die neuen österreichischen Schiffe wurden, die Propeller „Bregenz“ und „Karoline“ abgerechnet, wegen des zuweilen tiefen Wasserstandes in den Häfen nach der Gepflogenheit der anderen Schiffsahrtsverwaltungen als Raddampfer ausgebaut, aber mit manchen auf die Sicherheit des Verkehrs und die Behaglichkeit des reisenden Publikums berechneten Einrichtungen versehen, die als Muster für die Nachbarn galten. So wurde der 1887 fertiggestellte Dampfer „Kaiserin Elisabeth“ als erstes unter den Fahrzeugen des Bodensees mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet, was sodann von allen Dampfschiffverwaltungen sowohl an neuen wie an älteren Schiffen durchgeführt wurde. Die Beleuchtung aller Räumlichkeiten und die Versorgung der Positionslichter erfolgt seitdem allgemein auf elektrischem

Wege. Bahnbrechend wurden die Österreicher auch für Einzelheiten der Ausrüstung der Dampfschiffe mit Rettungskähnen über den Radkästen (anstatt am Heck), mit den Crosby-Dreiklangpfeifen für Nebelwetter und für Signale aller Art, insbesondere mit dem Anschlußsignale auf dem Masttopp oder auf der Raa, Neueinrichtungen, die auf Grund von praktischen Versuchen ausgeprobt und dann auch von den Schiffen der anderen Staaten übernommen wurden. Im Laufe der Zeit hatten sich mehrfach verhängnisvolle Unfälle von Personendampfern, so der Untergang des bayrischen Dampfers „Ludwig“ am 11. März 1861, des schweizerischen Dampfers „Jura“ am 12. Februar 1864, des bayrischen Dampfers „Stadt Lindau“ am 8. Oktober 1887, ferner solche mit Trajektkähnen ereignet, welche zu Sicherheitsvorkehrungen mahnten, die bisher zum Teile mangelhaft und fachmännisch unrichtig waren. Es gab wohl seit März 1883 durch die Inspektorenkonferenz festgestellte gemeinsame „Sicherheitsvorschriften“ für die Schifffahrt, aber sie waren vielfach unvollkommen.

Der gefürchtetste Feind der Bodensee-Schifffahrt war von jeher der Nebel, der nicht selten so dicht ist, daß man nicht mehr als 50 m im Umkreis zu überschauen vermag. Allerdings waren auf den Bodenseedampfern seit 1850 statt der von der Segelschifffahrt übernommenen Nebelhörner Dampfpfeifen von den Schweizern für Nebelsignale eingeführt worden, doch auf deutschen Dampfern waren noch lange die Signale mit der Schiffsglocke beibehalten worden. Es hatte sich aber immer mehr gezeigt, daß die Signalisierung bei Nebelwetter nur auf verhältnismäßig geringfügige Entfernungen hörbar waren, und da gingen von Österreich die Vorschläge zu den so wichtigen diesbezüglichen Verbesserungen sowohl der akustischen als optischen Signalmittel aus. Die ersten Erprobungen wurden am 21. September 1901 vor Bregenz mit dem die Signale abgebenden Dampfschiffe „Maria Theresia“ vorgenommen und auf Grund dieser und der im nächsten Jahre vor Friedrichshafen mit den württembergischen Schiffen „König Karl“ und „Eberhard“ fortgesetzten Versuche wurden die gemeinsamen Reglements für das Signalwesen aller Dampfschiffe auf dem Bodensee festgelegt. Noch eine ganze Reihe von Neuerungen auf den österreichischen Dampfern, so die Verwendung von Drahttauen (seit 1892) statt der bisher gebräuchlichen teureren und weniger dauerhaften Hanftaue und die Stellwinde am Heck zur leichteren Verholung der Schiffe am Achterteil wurden für die anderen Schiffe

des Bodensees vorbildlich. Und im allgemeinen hatte Österreichs Eingreifen in den Verkehr auf dem Bodensee von 1884 an einen enormen Aufstieg des Verkehrs aller anderen Uferstaaten zur Folge. Nicht etwa, daß durch die österreichische Konkurrenz dem Verkehre der anderen Staaten ein Eintrag geschehen wäre! Im Gegenteil! Dadurch, daß der imposante Schienenstrang der österreichischen Staatsbahnen in Bregenz und Lindau ausmündeten, wurde der Reise- und Güterverkehr auch der Nachbarn in regste Wechselwirkung versetzt. Reisende, die in immer wachsender Zahl durch die Bahn nach Bregenz gebracht wurden, suchten die Anschlüsse der anderen Bahnen in Lindau, Friedrichshafen, Konstanz, Romanshorn und Rorschach zu gewinnen, und solche Reisende, die mit der Arlbergbahn nach Innerösterreich sich wenden wollten, kamen über den See von den Endpunkten der Bahnen anderer Staaten in immer größerer Menge. Noch zehn Jahre vor dem Beginne der österreichischen Bodensee-Schiffahrt hatte Bregenz über Friedrichshafen nach Konstanz täglich nicht mehr als zweimal eine regelmäßige Dampfverbindung, mit Lindau viermal. Die Vorarlberger Bahn strebte sogar begreiflicherweise mit allen Mitteln, ihr Reisepublikum von der Bodenseefahrt Bregenz—Lindau und zurück abzuhalten und nach ihrem Schienenwege zu weisen, was sie durch schlechte Anschlüsse leicht bewerkstelligen konnte. Heute wird fahrplanmäßig die Strecke Bregenz—Lindau—Friedrichshafen—Konstanz von Personenschiffen täglich neunmal in beiden Richtungen befahren und die Strecke Lindau—Bregenz täglich fünfzehnmal. Die erstgenannte Route wird teils nur mit Berührung von Friedrichshafen und Lindau, teils auch mit Berührung der Zwischenstationen (Schachen, Wasserburg, Kreßbronn, Hagnau, Immenstand und Meersburg) betrieben.

Zieht man den Gesamtverkehr auf dem Bodensee in Betracht, so ergibt sich denn auch eine ganz verblüffende Steigerung der Ziffern sowohl der Personenfrequenz als der Güterbeförderung. Im Jahre 1883 wurden auf allen Routen des Sees zusammen 595.960 Personen und 627.000 t, im Jahre 1904 an Personen 1,581.000 und an Gütern 728.149 t befördert; der Personenverkehr erfuhr also in dem genannten Dezennium eine Steigerung um rund 165%, der Frachtenverkehr eine solche von rund 16%. Wie sich der Personenverkehr gerade von Bregenz nach Konstanz längs des Nordufers des Sees verdichtet hat, geht aus der im Werke von Krumholz, „Die Geschichte des Dampfschiffahrtsbetriebes auf

dem Bodensee“ (Innsbruck, Wagner, 1906, S. 590) aufgestellten ziffernmäßigen Nebeneinanderstellung hervor:

Verkehrsgebiet	1894			1904		
	Einnahmen	Fahrtleistung	Einnahmen auf den Kilometer	Einnahmen	Fahrtleistung	Einnahmen auf den Kilometer
	Mark	km	Mark	Mark	km	Mark
Deutsch-österreichische Gemeinschaft	384.800	250.000	1.539	594.867	279.024	2.132
Bayrisch-schweizerische Gemeinschaft, d. i. Lindau—Romanshorn—Rorschach . . .	148.000	125.900	1.184	210.011	147.298	1.426
Württembergisch-schweizerische Gemeinschaft, d. i. Linie Friedrichshafen—Romanshorn—Rorschach	32.800	35.000	0.924	46.987	49.236	0.954

Es zeigt sich sowohl, daß im allgemeinen die Einnahmen, Fahrtleistungen und die Einnahmen für den Kilometer namhaft gestiegen sind, als auch, daß im besonderen auf der von den Österreichern befahrenen Route die Steigerung bei weitem am beträchtlichsten ist.

Diese Höhe des Verkehrs ist um so bemerkenswerter, als im Laufe der Zeit die Schienenwege allmählich den ganzen Bereich des schwäbischen Meeres umschlossen und naturgemäß ebenfalls einen guten Teil des Personen- und Frachtransportes übernommen haben. Die Linien der schweizerischen Nordostbahn Romanshorn—Rorschach, Rorschach—St. Margareten und Romanshorn—Konstanz, seit der Verstaatlichung im Jahre 1902 Bestandteile der Schweizerischen Bundesbahnen, waren 1871, die Vorarlberger Bahn bis Lindau zum Anschlusse an die K. bayrischen Staatsbahnen und nach St. Margareten zum Anschlusse an die Schweiz 1873, die Bahnstrecke Überlingen—Friedrichshafen zum Anschlusse der K. württembergischen Staatsbahn an die Schwarzwaldbahn im Jahre 1902 und die Strecke Friedrichshafen—Lindau zur Verbindung der K. württembergischen Staatsbahn mit der

K. bayrischen Staatsbahn und der K. k. österreichischen Staatsbahn im Jahre 1906 ausgebaut worden. Dies zog für die Betriebsziffern der österreichischen Dampfschiffahrt sowie für die der anderen Staaten allmählich einen rückstauenden Einfluß nach sich, der aber wohl nur vorübergehend sich äußern dürfte, weil die wohlthätige Wechselwirkung zwischen Bahn- und Schiffsverkehr, wie die Erfahrung sonst lehrt, allgemach solche Verhältnisse wieder ausgleicht. Ohne Zweifel hat aber vor allem der seit 1893 auf dem See eingeführte Motorschiffbetrieb dem Dampfschiffbetriebe erfolgreiche und von Jahr zu Jahr steigende Konkurrenz gemacht. Schiffsmeister A. Roth von Keßweil hatte als erster von den Segelschiffen seinen Segler von 50 t Tragkraft mit einem Petroleummotor von 4 HP ausgerüstet und rasch fand sein Beispiel Nachahmung, so daß heutzutage ein Segelschiff ohne Motor zu den Ausnahmen gehört. In neuerer Zeit werden einige Linien von Konstanz aus am Überlingersee, so nach Bodman und Ludwigshafen, von Privatgesellschaften mit Motorschiffen für Personentransport schwunghaft bedient. Es zeigte sich die Notwendigkeit, daß die internationale Schifffahrts- und Hafenordnung auch die Motorschiffe, da sie ja doch mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7—10 km fuhren und sich nicht, wie die alten Segelschiffe dies zumeist taten, auf Fahrten längs der Ufer beschränkten, in den Kreis der Sicherheitsvorschriften zog, was Inspektor Krumholz bewog, 1896 den betreffenden Regierungen eine diesbezügliche Denkschrift vorzulegen. Die Wirkung dieses Schrittes bestand darin, daß tatsächlich auf einer Konferenz in Konstanz internationale Bestimmungen in Hinsicht des Motorschiffbetriebes festgelegt wurden. In weiterer Abfolge dieser von Österreich ausgegangenen heilsamen Anregungen gestatteten seit 1905 die Dampfschiffverwaltungen billigerweise die Zuziehung der Vertreter des internationalen Bodensee-Motorsegelschiffsverbandes zu den seit 1885 üblichen regelmäßigen Inspektorenkonferenzen, wenn auf denselben Gegenstände verhandelt werden, welche sich auf den Motorschiffbetrieb beziehen. Da die Motorschiffe derzeit immer leistungsfähiger ausgestattet, insbesondere anstatt wie früher aus Holz nunmehr meist aus Eisen hergestellt werden, so fällt ihnen ein gut Teil des von ihnen billig besorgten Frachtenverkehrs (Holz, Steine usw.) zu.

Wie bei den statistischen Ausweisen der anderen beteiligten Staaten äußert sich auch bei Österreich die Wirkung dieser Verhältnisse, was z. B. aus einem Vergleiche der Betriebsergebnisse

von 1907 und 1908 erhellt. Der Personenverkehr von 1908 erfuhr gegenüber dem von 1907 eine Verminderung um 44.780 Personen (14,4%), der Frachtenverkehr um 30.300 t (über 15%). Im Jahre 1907 betrug der österreichisch-schweizerische Trajektverkehr 11.494, der österreichisch-badische 18.944 und der österreichisch-württembergische 6049 Wagen, im ganzen 36.487 Wagen; im Jahre 1908 sinken die drei Ziffern auf 9616, 18.128 und 4527, die Gesamtziffer auf 32.271 herab, wobei zu bemerken ist, daß am meisten der österreichisch-schweizerische (um 1878 Wagen) und der österreichisch-württembergische Betrieb (um 1522 Wagen) in Mitleidenschaft gezogen erscheint; der letztere offenbar wegen des Ausbaues der Bahnlinie Lindau—Friedrichshafen—Überlingen. Dementsprechend betrug auch die Gesamtleistung der Schiffe im Jahre 1907 (176.857 km) um 7461 km mehr als im Jahre 1908 (169.396 km). Gerade der Bodenseeverkehr Österreichs wurde deshalb besonders durch den Abschluß der Bahnlinie von Lindau bis zur Schwarzwaldbahn betroffen, weil sein Personenverkehr lediglich auf das Nordufer angewiesen ist. Die Statistik des schweizerischen Verkehrs zeigt trotz der Einbuße im Güterverkehr mit Österreich eine stetig steigende Tendenz in der Gesamtziffer, da ja die Bahnlinien am Südufer des Bodensees längst bestanden und dort der Rückschlag auf den Schiffsverkehr sich längst ausgeglichen hat. Die Übersichtstabelle des Verkehrs der Schweizer von 1906 bis 1909 möge dies veranschaulichen:

Zurückgelegte Kilometer.

1906	1907	1908	1909
142.805	151.308	158.145	159.416

Transportquantitäten und Einnahmen aus dem Personenverkehr.

Transportquantitäten				Einnahmen			
1906	1907	1908	1909	1906	1907	1908	1909
Personen	Personen	Personen	Personen	Francs	Francs	Francs	Francs
181.156	188.307	193.926	210.730	187.238 · 54	197.747 · 92	211.384 · 12	236.603 · 62

Transportquantitäten und Einnahmen aus dem Güterverkehr.

Transportquantitäten				Einnahmen			
1906	1907	1908	1909	1906	1907	1908	1909
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Francs	Francs	Francs	Francs
202.950	227.664	225.253	238.275	533.844·26	584.414·75	565.292·65	573.931·20

Das Erträgnis der österreichischen Bodenseeschifffahrt ist bis zum heutigen Tage freilich sehr bescheiden, da die gestellten Aufgaben bisnun außerordentliche Investitionen erforderten. Die bisherige Epoche war eine solche des Werdens, der Ausgestaltungen des Schiffsparks und der Hafenanlagen vornehmlich; auch galt es bisher in erster Linie, den Verkehr auf solche Höhe zu bringen, daß er in mustergültiger Weise die Zufuhr und Abfuhr des Personen- und Güterverkehrs der Arlbergbahn vollbringt. Daß auf den Reinertrag übrigens der Abschluß der Norduferbahn des Sees und der Aufschwung des Motorschiffbetriebes rückwirkte, zeigte der Einblick in die statistischen Ziffern. Auch hat in jüngster Zeit die durch die sozialen Verhältnisse notwendig gewordene und tatkräftig durchgeführte Erhöhung der Bezüge der Angestellten sowie die Fürsorge für Wohlfahrtseinrichtungen namhafte Ausgaben erfordert. Auf den ersten Blick läßt die amtliche Tabelle der letzten zehn Jahre erkennen, daß von einem Reingewinne des Unternehmens eigentlich nicht die Rede sein kann. (Siehe Tabelle nächstfolgende Seite.)

Die Differenzen der Ausgaben und Einnahmen, die in den Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben per Schiffskilometer anschaulich zum Ausdruck kommen, wurden von 1906 an ganz geringfügig, so daß 1908 die Ausgaben schon die Höhe von 98·86% der Einnahmen erreichten. Neu- und Umbauten von Schiffen verschlangen damals große Summen. Für 1909 gestaltete sich das Verhältnis des Reinertrages zu den Ausgaben noch ungünstiger, weil der Salondampfer „Stadt Bregenz“ hergestellt wurde. Die steigenden Anforderungen, welche an die Bodenseeschifffahrt Österreichs herantraten, um mit achtunggebietendem Nachdrucke inmitten der nachbarlichen, schon viele Dezennien auf dem schwäbischen Meere eingebürgerten Uferstaaten dazustehen und sich

Einnahmen in Kronen	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Transporteinnahmen:											
für Personen	159.770	187.648	164.404	144.932	166.831	179.195	204.073	201.228	225.384	254.747	232.330
" Reisegepäck	2.864	3.279	2.995	2.387	2.320	2.934	3.539	3.076	2.789	6.142	3.014
" Eigtüter	6.208	7.305	6.394	7.395	7.729	7.867	7.963	8.322	7.187	8.868	9.144
" Frachttüter	248.718	237.253	210.455	253.796	255.131	221.471	219.807	186.053	224.960	192.175	182.271
Summe der Transporteinnahmen	417.550	435.485	383.248	407.912	422.011	411.367	465.382	398.679	460.319	460.982	426.759
Verschiedene Einnahmen	38.192	27.014	9.896	10.602	20.686	14.736	17.898	20.433	28.961	29.758	23.157
Zusammen	455.742	462.499	393.074	418.414	442.697	426.103	483.280	419.112	489.280	490.690	449.916
Eigentliche Betriebsausgaben . .	354.498	375.580	368.479	337.207	332.880	345.713	348.921	379.354		486.104	479.958
Besondere, zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehörende Ausgaben	11.684	9.976	15.617	19.960	9.839	8.347	9.676	12.420			
Zusammen	366.182	385.556	383.996	356.767	342.719	354.060	358.597	391.774	466.518	485.104	479.958
Angaben in Prozenten der Einnahmen	84.99	86.24	96.14	82.69	78.88	84.04	74.97	96.15	95.35	98.86	106.68
Betriebsbeinahmen im ganzen per Schiffkilometer	2.71	2.89	2.65	2.73	2.73	2.67	2.87	2.48	2.77	2.90	2.56
Betriebsausgaben im ganzen per Schiffkilometer	2.10	2.34	2.48	2.19	2.05	2.17	2.07	2.24	2.64	2.86	2.74

ihnen in verhältnismäßig kurzer Zeit nach Überwindung mancher Kinderkrankheiten ebenbürtig zu erweisen, haben hier das Geschäft vorläufig im wörtlichsten Sinne zu einem Ehren- und Luxusgeschäfte gemacht. Eines aber ist sicher, daß Österreich heute das beste Schiffsmaterial, mit dem sich nur das der Schweizer messen kann, und auch eine ausgezeichnete Schiffsbemannung hat, da auch jetzt noch in der Regel nur Personen, die auf hoher See Dienste geleistet haben, in dieselbe aufgenommen wurden. Ohne Zweifel erreicht das Unternehmen in absehbarer Zeit auch eine klaglose Bilanz, da ja die Früchte vieler Saaten von heute erst reifen müssen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1910

Band/Volume: [54](#)

Autor(en)/Author(s): Fuchs Karl

Artikel/Article: [Die österreichische Bodensee-Dampfschiffahrt, 612-627](#)