

Die "Zähringen" - ein Dampferschicksal im Spiegel der Zeit

Der wohl populärste badische Dampfer aus Großherzogszeiten war ein Kind des "Dreikaiserjahres" 1888. Mit der "Zähringen" feierte die Münchner Maschinenfabrik J.A. Maffei ihren gelungenen Einstand bei der Bodenseeschifffahrt. Der Stapellauf erfolgte am 21. Juni in Konstanz, die Endausrüstung am schwimmenden Schiff wurde auf den Tag genau einen Monat später abgeschlossen. Auf den anschließenden Probe- und Ballastfahrten erreichte das mit einer Dreifach-Expansionsmaschine von 600 PS ausgerüstete Schiff eine durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit von 25,6 km/h. Mit einer Gesamtlänge von 55,36 m und einer Breite über die Radkästen von 13,60 m, war die "Zähringen" das größte, im ausklingenden 19. Jahrhundert gebaute Dampfschiff für die badische Bodenseeflotte. Der Hecksalon und die Nebenräume wurden von der Münchner Waggonfabrik Joseph Rathgeber im neoklassizistischen Stil eingerichtet. Für den Bau der "Zähringen" musste eine Summe in Höhe von 225.000 Reichsmark aufgewendet werden. Erster Kapitän war der erfahrene, von der Insel Reichenau stammende Johannes Bruder, der zuvor acht Jahre lang den Dampfer "Greif" kommandiert hatte. Die Jungfernfahrt führte am 5. August direkt über den See nach Bregenz.

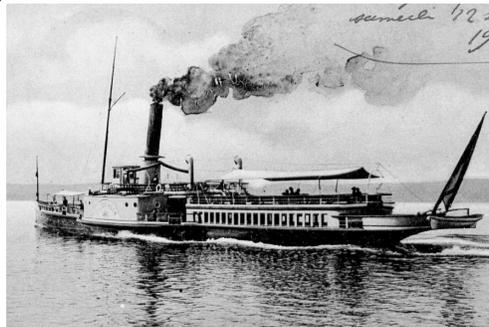


Abbildung 1: Die "Zähringen" vor der Verlängerung 1903/4 auf Kursfahrt. (Sammlung Fritz)

Störanfällige Maschine

Aber schon am 14. August 1888 erlitt das Schiff beim Anlegemanöver in Immenstaad einen Maschinendefekt. Während des Umsteuerungsmanövers entstand ein Riss am Schieberkasten des Hochdruckzylinders, der eine starke Dampfausströmung verursachte. Mehrere Passagiere gerieten in Panik und ein englischer Fahrgast sprang sogar Hals über Kopf in den See. Mit vereinten Kräften gelang es der Mannschaft und dem Stegwart, den völlig verängstigten Passagier unverletzt zu bergen. Die "Zähringen" musste von der "Kaiser Wilhelm" nach Konstanz geschleppt werden und fiel für zwei Monate aus. Der Schieberkasten

wurde als Garantiarbeit der Erbauerfirma Maffei vollständig erneuert. Obwohl die Dreizylinder-Maschine sehr sparsam arbeitete, erwies sich die in der Entwicklung noch nicht vollständig ausgereifte Anlage als sehr störanfällig. Ebenso wie bei den nachfolgenden bayerischen Schiffen "Prinz-Regent" und "Rupprecht", wurde aus Gründen der Gewichtsersparnis der Arbeitsweg des Mitteldruckzylinder nur über eine sogenannte Kurbelschwinge auf die Radwelle übertragen. Die Folge war, dass die Maschine bei raschen Umsteuerungs-Manövern nicht mehr reagierte und im toten Punkt einfach stehenblieb. Nach mehreren Unfällen, bei denen die "Zähringen" Kaimauern oder Anlegepfähle touchierte, wurde im Jahre 1903 beschlossen, den gesamten Maschinen- und Kesselkomplex komplett gegen eine Zweizylinder-Heissdampfanlage der Winterthurer Maschinenfabrik Gebrüder Sulzer auszuwechseln. Um den Längstrimm zu verbessern, wurde der Schiffsrumpf durch den Einbau eines drei Meter langen Segmentes zwischen Maschinenraum und Hecksalon von 52,4 m auf 55,5 m in der Schwimmlinie verlängert. Die ebenfalls erweiterten Radkasten-Anbauten verbesserten Infrastruktur der Schiffskasse und sanitären Einrichtungen. Um die Transportkapazität auf Kursen mit Güterbeförderung zu erhöhen, erhielt das Vorschiff gestreckte Galerien. Ebenfalls verbessert wurden auch die Sicherheitseinrichtungen. Anstelle der bisherigen Heckgondel erhielt die "Zähringen" zwei große Rettungsboote auf den Radkästen. Die ersten Probefahrten im Mai 1904 übertrafen sämtliche Erwartungen. Bei einer maximalen Maschinenleistung von 720 PS hatte sich nicht nur die Geschwindigkeit von ursprünglich 25,6 auf 26,7 km/h erhöht, sondern auch die bis dahin unzulänglichen Manövrier-Eigenschaften erheblich verbessert. Ausserdem arbeitete die neue Anlage ökonomischer, als die ursprüngliche Dreizylinder-Maschine. Die Fahrleistungen der "Zähringen" schnellten rapid in die Höhe und bald wurde der Dampfer mit durchschnittlich 300 Einsatztagen pro Jahr zum Spitzenreiter der badischen Flotte.



Abbildung 2: Der Gedenktag um die Schlacht bei Sedan während des Krieges von 1870/71 war am 2. September ein nationaler Feiertag, der auch von zahlreichen Konstanzern für einen Schiffsausflug genutzt wurde. Vollbesetzt verlässt die „Zähringen“ in Rückwärtsfahrt den Hafen. Bis auf die österreichische „Stadt

Bregenz“ haben alle badischen Schiffe Flaggengala gesetzt. (Sammlung Fritz)

Für den jeden Freitagmorgen um sechs Uhr direkt nach Unteruhldingen abgehenden Marktkurs, wurde in der Regel die "Zähringen" mit ihren grossen Freidecksflächen bevorzugt. Als am 1. Oktober der Sarg mit den sterblichen Überresten des auf der Insel Mainau verstorbenen badischen Großherzogs Friedrich I. mit der "Kaiser Wilhelm" nach Konstanz überführt wurde, gab die "Zähringen" dem Flaggschiff das Ehrengelait. Auch nach dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges blieb die "Zähringen" bis auf betriebsbedingte Unterbrechungen fast uneingeschränkt im Einsatz.

Ebenso wie bei dem elf Jahre älteren Dampfer "Greif", wurde nach dem Ende der Monarchien in Mitteleuropa von einer Namensänderung der "Zähringen" abgesehen. Die Namen des badischen Wappenvogels und des alten Herzogsgeschlechts der Zähringer symbolisierten ein Stück badischer Heimatgeschichte und blieben deshalb unangetastet.



Abbildung 1: An einem föhnigen Frühlingstag im Jahre 1928 steuert die "Zähringen" Meersburg an. (Sammlung Fritz)

Immer wieder dem Rotstift entronnen

Im Jahre 1937 sollte die "Zähringen" durch das Motorschiff "Karlsruhe" ersetzt werden. Eine Betriebsuntersuchung ergab aber, dass die Kesselanlage der aus dem Jahre 1901 stammenden "Stadt Konstanz" erheblich mehr abgenutzt war, als bei der "Zähringen". So wurde beschlossen, den älteren Dampfer noch bis auf weiteres in Betrieb zu halten und stattdessen die "Stadt Konstanz" auszumustern. Die "Zähringen" sollte definitiv im Jahre 1940 durch ein neues Zweideck-Motorschiff

mit dem Namen "Konstanz" abgelöst werden. Aber dann machte der am 1. September 1939 ausgebrochene Zweite Weltkrieg den Planungsstäben der Deutschen Reichsbahn einen Strich durch die Rechnung. Der Schiffsrumpf des Neubaus wurde in Kressbronn zwar fertiggestellt, aber nie vollendet. Mehrere der schon zur Ausmusterung vorgesehenen Dampfschiffe, erhielten durch die Rationierung des Dieseltriebstoffs über Nacht wieder einen neuen Stellenwert. Ein zweites Mal war die "Zähringen" einem scheinbar unabwendbaren Schicksal entronnen. Schon damals gab es für die Maschinenanlage keine schriftlichen Unterlagen und Betriebsanweisungen mehr. Sämtliche Instruktionen wurden von den Maschinisten mündlich an die Kollegen und Nachfolger weitergegeben. Am 22. Februar 1945 entging die "Zähringen" um Haaresbreite einem amerikanischen Fliegerangriff auf Überlingen. Im Rahmen der Operation "Clarion" bombardierte eine Staffel von Martin B-26-Marauder Bombern von ihrer Basis im französischen Epinal das Gelände um den Überlinger Westbahnhof. Die "Zähringen" hatte zu diesem Zeitpunkt gerade in Dingelsdorf angelegt und blieb vermutlich unentdeckt. Vorsorglich liess Kapitän Ernst Schatz, ohne selbst sein Schiff zu verlassen, die Passagiere in einem provisorischen Bunker hinter dem Restaurant "Seeschau" unterbringen. Als die Entwarnung durchgegeben wurde, konnte der Dampfer seine Fahrt unbehelligt fortsetzen.



Abbildung 3: Noch bis zum Umbau 1950/51 verkehrte die „Zähringen“ ohne nennenswerte Unterbrechungen im grauen Tarnanstrich der Kriegsjahre. (Foto Vahle/Sammlung Fritz)

Nach Inkrafttreten der Währungsreform im Jahre 1948, stand die Ausmusterung der "Zähringen" abermals zur Debatte. Nach Beendigung der Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten an den grossen Motorschiffen, sollte der Dampfer nun endgültig von der Bildfläche verschwinden. Dieses Mal war es der langjährige Stammkapitän Schatz, der sich mit Nachdruck gegen eine Ausmusterung der "Zähringen" einsetzte. In einem ausführlichen Schreiben an die damalige Direktion der Südwestdeutschen Eisenbahnen in Speyer, wies Schatz auf die sprichwörtliche Zuverlässigkeit, den sparsamen Kohlenverbrauch und die überdurchschnittlichen Seeigenschaften der "Zähringen" hin. In seinen Ausführungen wurde Schatz auch von mehreren Kapitänskollegen und dem damaligen Werftchef, Oberwerkmeister Held unterstützt. Kapitän Schatz, von der Bevölkerung am Überlingersee liebevoll "Schätzle" genannt, konnte mit seinen Argumenten die übergeordneten Dienststellen tatsächlich überzeugen. Die "Zähringen" trug noch immer den grauen Tarnanstrich der Kriegsjahre, als der Dampfer im Herbst 1950 zu einem Totalumbau nach Kressbronn verholte. Innerhalb von vier Monaten wurde die inzwischen 62 Jahre alte "Zähringen" vollständig modernisiert. Aus dem charakteristischen Schmalfensterband des Hecksalons wurde jede zweite Sprosse entfernt, sodass grossflächige Aussichtsfenster entstanden. Die Bullaugen an den Radkästen wurden ebenfalls durch rechteckige Fenster ersetzt und auf dem Vorschiff entstand ein kleinerer Fahrgastraum für die Zweite Klasse. Ebenfalls vollständig erneuert wurden das Steuerhaus und die Kommandobrücke. Die manuelle Kraftübertragung wurde durch eine elektrohydraulische Ruderanlage ersetzt. Der Kamin erhielt bis auf den Rauchabschluss eine weisse Mantelverkleidung. Das nun in jeglicher Beziehung moderne und zeitgemässe Aussehen des Dampfers wurde durch einen zusätzlichen Gaffelmast auf dem Salondeck ergänzt. Im Laufe der vielen Jahrzehnte hatte sich die "Zähringen", nicht zuletzt wegen ihrer sprichwörtlichen Zuverlässigkeit, besonders am Überlingersee einen fast legendären Ruf erworben. Der Dampfer aus Großherzogszeiten schien auch in den späteren Jahren gegen alle politischen Wechselbäder und eine im stetigen Wandel begriffene Flottenpolitik immun zu sein.

Modernisierung und Ende

Als das Schiff im Frühjahr 1951 wieder auf dem Überlingersee aufkreuzte, war die "Zähringen" kaum mehr wieder zu erkennen. Ein älter Einwohner aus Überlingen erinnert sich heute noch mit gemischten Gefühlen an die erste Ankunft des modernisierten Dampfers. Der inzwischen um die 70 Jahre alte Überlinger besuchte damals die fünfte Volksschulklasse. Unter dem Vorwand, die Toilette aufzusuchen, machte er sich heimlich aus dem Staub in Richtung Landungsplatz, wo zur Begrüßung der "Zähringen" die Stadtmusik das alte Bodenseelied "Auf dem Berg so hoch da droben" intonierte. Als er 10 Minuten später wieder in das



Abbildung 2: Nach dem Umbau von 1950/51 war die "Zähringen" kaum noch wieder zu erkennen. Hier eine Aufnahme aus dem Jahre 1958 vor Meersburg. An den Radkästen wird bereits das neue Reederei-Abzeichen der Deutschen Bundesbahn geführt. (Sammlung Fritz)

Klassenzimmer zurückkam, wurde er schon von seinem Lehrer mit erhobenem Rohrstock erwartet. Er hatte sein Vorhaben einem Klassenkameraden anvertraut und war von diesem prompt verpöffelt worden! "Mit dem red ich heut noch kein Wort...!", bekräftigte der sympathische ältere Herr seine Erinnerung an diesen Tag. Bei den Dreharbeiten für den Heimatfilm "Die Fischerin vom Bodensee" mit Marianne Hold und Gerhard Riedmann in den Hauptrollen, wurde die "Zähringen" auf ihre alten Tage noch zum Kinostar. Der 1956 entstandene Film wird auch heute noch von verschiedenen TV-Kanälen ausgestrahlt. "Typische Heimatschnulze jener Zeit", kommentieren nicht ohne Ironie die meisten Zuschauer. Aber einem "echten Seehasen" geht es beim Betrachten dieses Films weniger um die Handlung, sondern um das Lokalkolorit der 50er Jahre und hauptsächlich um die "Zähringen"....

An seinem 70. Geburtstag am 5. August 1958 verkehrte der Dampfer festlich beflaggt mit seiner langjährigen Stammbesatzung, Kapitän Karl Schwarz, Steuermann Helmut Nagel, Kassier Werner Brunner und Obermaschinist Oskar Reichle auf seinen beiden Stammkurspaaren im Überlingersee. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die "Zähringen" fast exakt genau eine Fahrleistung von zwei Millionen Kilometer erreicht, was mit einem kleinen Vers in der Tagespresse gewürdigt wurde:

"70 Jahre fuhr sie munter, bodenseehinauf- hinunter, Leistung im August gepeilt, 50 Mal die Erd' umeilt!"

Die zum 1. April 1960 bekannt gegebene Ausmusterung der "Zähringen", wurde zunächst am Überlingersee als ein schlechter Fasnachts- oder Aprilscherz empfunden. Im Vorjahr hatte die „Zähringen“ noch bis zum Fahrplanwechsel am 4. Oktober 1959 im Einsatz gestanden. Als aber das Schiff über die Osterfeiertage nicht mehr wie gewohnt auftauchte und stattdessen ab Mai die von Lindau abgezogene "Kempten" dem Stammkurs der "Zähringen" zugeteilt wurde, sahen sich die Anwohner der westlichen Bodenseeregion vor vollendete Tatsachen gestellt. Besonders am Überlingersee hatte man eher mit einer Stilllegung der "Stadt Meersburg" gerechnet, die wegen des höheren Kohlenverbrauchs ab 1958 nur noch zurückhaltend eingesetzt wurde.

Als im April 1961 mit den Abbrucharbeiten der "Zähringen" begonnen wurde, kommentierte der damalige Konstanzener Feuerwehrkommandant Hermann Sigg das unvermeidliche Ende dieses traditionsreichen Schiffes mit den Worten:



Abbildung 3: Das Traditionsschiff des Überlingersees. (Foto Lotte Eckener/Sammlung Fritz)

"Mit der "Zähringen" verschwindet nicht nur ein Schiff oder einige hundert Tonnen Stahl, sondern gleichermaßen ein Stück lieb gewonnener Seeheimat....!"

Karl F. Fritz

