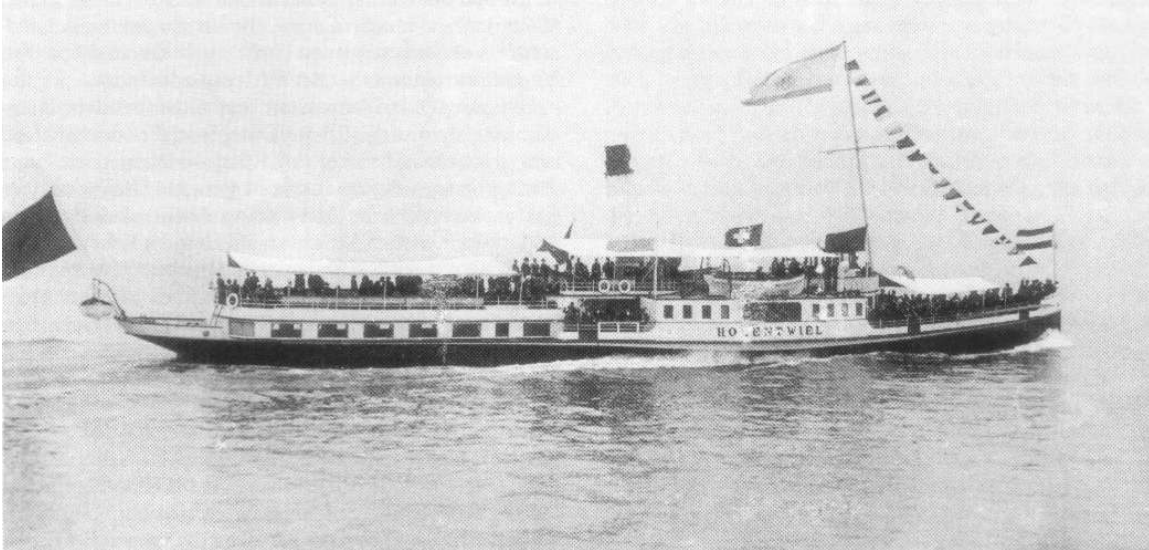


Die dampfende Zeitmaschine "Hohentwiel" wird 100 Jahre alt

Im März 1912 auf Kiel gelegt - 1962 durch die "München" ersetzt - als Clubrestaurant über die Zeit gerettet



Im Jahre 1911 beschloss die Direktion der württembergischen Staatseisenbahnen den inzwischen 41 Jahre alten Glatdeckdampfer "Eberhard" durch ein neues Salonschiff zu ersetzen. Das neue Schiff sollte mit geringfügig größeren Abmessungen dem 1909 in Dienst gestellten Dampfer "Friedrichshafen" entsprechen, der durch seine komfortable Inneneinrichtung und seinen betont eleganten Linien in der Fachpresse großen Anklang gefunden hatte. Mit der Planung wurden wie schon bei der "Friedrichshafen", die namhaften Konstrukteure der Zürcher Maschinenfabrik Escher Wyss & Cie, Josef Schätti und Franz Kretzschmar beauftragt. Schon im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts waren die deutschen Schifffahrtsunternehmen davon abgekommen, ihren Neubauten Namen von Monarchen oder Herrscherhäusern zu verleihen. Stattdessen wurden Städte- oder Landschaftsnamen bevorzugt. Zur Auswahl standen die Namen "Hohentwiel" und "Hohenstaufen". Die Entscheidung fiel zugunsten des mächtigen Basaltkegels des Hohentwiel, damals eine württembergische Exklave auf badischem Gebiet. Der Transport vom Limmatufer an den Bodensee erfolgte in offenen Güterwaggons, die in Romanshorn auf Trajektkähne verladen und dann in Friedrichshafen auf das Werftgleis verschoben wurden. Am 25. März 1912 begann der Zusammenbau. Für die Bauaufsicht waren Oberbaurat Eugen Kittel der Stuttgarter Generaldirektion und die Inspektoren Wilhelm Dauner und Max Kühne zuständig. Als ehemaliger Werftchef war Eugen

Kittel mit den örtlichen Verhältnissen bestens vertraut, bevor er 1892 nach Stuttgart abberufen wurde, um das Amt eines Oberinspektors im maschinentechnischen Büro der württembergischen Staatseisenbahnen zu übernehmen.



*Abbildung 1: Oberbaurat
Eugen Kittel führte die
Bauaufsicht.*

Am 20. August 1912 wurde der Neubau zum ersten Mal vom Stapel gelassen und zum Einbau der Kessel- und Maschinenanlage nach Romanshorn geschleppt. Im September 1912 begann der Innenausbau. Die Gestaltung des Hecksalons und seiner Nebenräume wurde wie bei der "Friedrichshafen" den Königlichen Lehr- und Versuchswerkstätten in Stuttgart übertragen. Für die Gestaltung des Hauptsalons war allerdings nicht mehr Bernhard Pankok, sondern Professor Paul Haustein zuständig, während die Raucher- und Damenkabine von den Professoren Hans von Heider und Rudolph Rochga entworfen wurde. Für die Vertäfelung des Salons wurden poliertes Rüsterholz und bei den Sitzmöbeln blaugraue Plüschpolster verwendet. Wegen der geringfügig größeren Länge gegenüber dem Schwesterschiff, konnte in die mit Ahornholz ausgetäfelte Damenkabine noch ein separater Waschraum eingebaut werden. Die gegenüberliegende Raucherkabine wurde mit Möbeln aus dunkelpoliertem Nussbaumholz und hellgrau lackierten Wandvertäfelungen ausgestaltet. Sämtliche elektrischen Anlagen wurden von der Stuttgarter Firma Reisser installiert. Die Schreiner- und Tischlerarbeiten wurden von der Königl. Hofschreinerei Brauer & Wirth in Stuttgart ausgeführt. Nur wenige Monate nach dem Untergang der "Titanic", hatte man auch schon bei der Bodenseeschiffahrt die notwendigen Konsequenzen aus dem Unglück

gezogen. Neben zwei großen Rettungsbooten auf den Radkästen und einer kleineren Heckgondel, wurden entsprechend der zulässigen Personenzahl auf allen Decks und Räumen 600 Schwimmwesten untergebracht. Das prächtige Wappenschild an den Radkästen des Dampfers, ein Bronzeguss auf rotem Grund, wurde wie schon bei der "Friedrichshafen" von der Hoferzgießerei Hugo Pelargus in Stuttgart angefertigt.

Die Abnahmefahrt führte am 21. April 1913 über eine Distanz von 42 Kilometern von der Klosterkirche Mehrerau bis zum Landungssteg Waldhaus Jakob am Eingang des Konstanzer Trichters. Dabei erreichte das Schiff bei 660 PS und 44 Umdrehungen in der Minute eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 26 km/h. Bei forcierter Fahrt konnte die Leistung der ventilgesteuerten Heißdampfmaschine bis auf 60 Umdrehungen und 950 PS gesteigert werden. Dabei konnte eine Geschwindigkeit von 29,13 km/h über die Dauer von einer Stunde mühelos gehalten und damit waren die vertraglich vereinbarten 28 km/h weit übertroffen. Die "Hohentwiel" erreichte zwar nicht ganz den im Vorjahr aufgestellten Rekord der "Bavaria" von 30,3 km/h, war aber mit diesem Ergebnis in der Lage, fast jede anfallende Verspätung mühelos aufzuholen.

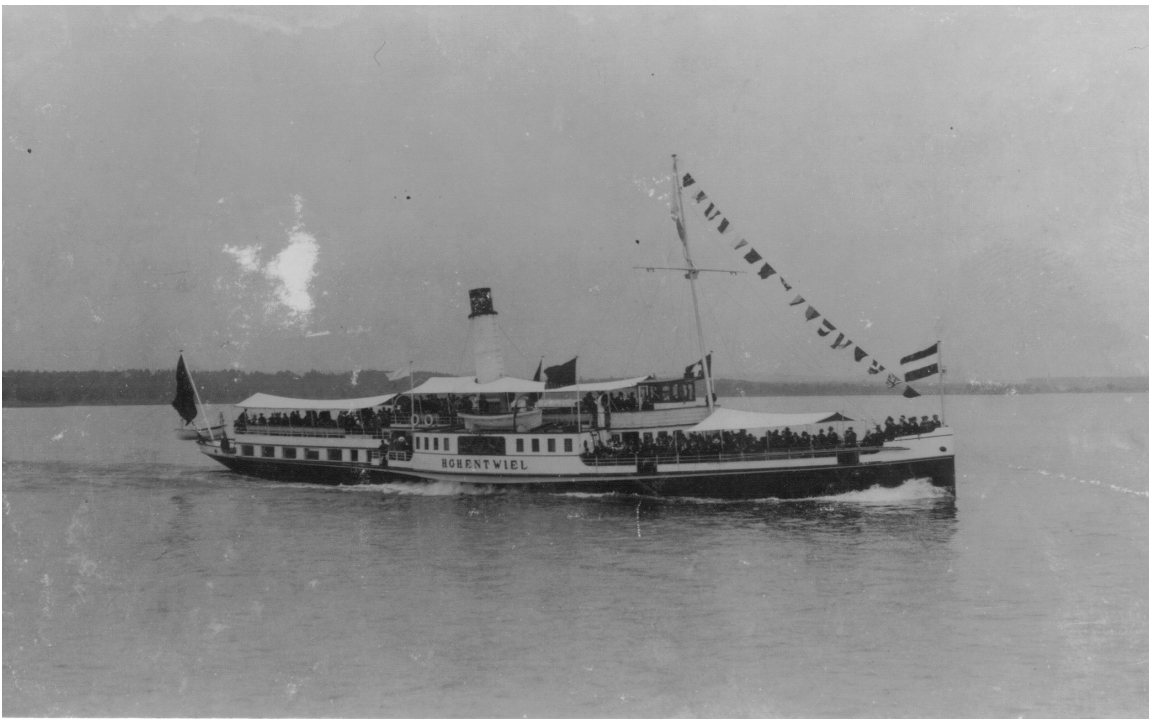


Abbildung 2: Erster Höhepunkt in einer langen Laufbahn: der 75. Geburtstag des Grafen Zeppelin am 8. Juli 1913. (Stadtarchiv Friedrichshafen)

Ein außergewöhnliches Schiff

Am 1. Mai 1913 wurde die "Hohentwiel" offiziell in Dienst gestellt. Dank seiner

leistungsfähigen Maschine und den hervorragenden See-Eigenschaften, bewährte sich das Schiff auf allen, damals von den württembergischen Dampfern befahrenen Oberseerouten von Anfang an ausgezeichnet. Selbst bei Windstärke 6 und mehr, war die "Hohentwiel" noch in der Lage, Kurs und Fahrstufe beizubehalten. Die als Musterbetrieb geltende Flotte der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen war nun auf einen stattlichen Bestand von sieben Salondampfern angewachsen. Das inzwischen älteste Schiff, der 1877 in Dienst gestellte Salondampfer "Christoph", wurde nun der Flottenreserve zugeteilt. Die Radkästen der 1913 abgewrackten "Eberhard" dienten noch einige Jahre als Lagerräume auf dem Werftgelände in Friedrichshafen. Mit der neuen "Hohentwiel" wurde auch der bisherige "Hofdampfer", die aus dem Jahre 1893 stammende "Königin Charlotte" etwas in den Hintergrund gedrängt. Die "Hohentwiel" hatte diesem eindrucksvollen Zeugen württembergischer Industriekultur des ausklingenden 19. Jahrhunderts keineswegs den Rang abgelaufen. Für die Geburtstagsfeiern des Königspaares, wurde nach wie vor die "Königin Charlotte" herausgeputzt. Aber damals wie heute war es üblich, das neueste Schiff bei repräsentativen Anlässen zu bevorzugen. Am 8. Juli 1913 feierte der "Luftschiffgraf", Ferdinand von Zeppelin mit seinen Mitarbeitern und der königlichen Familie an Bord der "Hohentwiel" seinen 75. Geburtstag. Am 12. August lud König Wilhelm II. von Württemberg seinen befreundeten sächsischen "Amtskollegen", König Friedrich August III. zu einer mehrstündigen Bodenseerundfahrt an Bord der "Hohentwiel" ein. Als begeisterter Bergsteiger versäumte es der König von Sachsen selten, bei seinen Klettertouren in den bayerischen und österreichischen Alpen dem württembergischen König auf seiner Sommerresidenz in Friedrichshafen einen Besuch abzustatten.



Abbildung 3: Im März 1914 trifft der Kursdampfer "Hohentwiel" in Konstanz ein. Im Großtopp weht ein Schnellzug-Anschlussflagge. (Sammlung Fritz)



Abbildung 4: König Wilhelm II. von Württemberg und seine Gemahlin Charlotte.

Aber um diese Zeit waren die Tage des höfischen Glanzes bei der württembergischen Bodenseeflotte schon gezählt. Der am 1. August 1914 ausbrechende Erste Weltkrieg leitete den Anfang vom Ende der Monarchie in Mitteleuropa ein. Wenige Wochen nach Kriegsausbruch, am 24. August 1914 wurde der aus Bregenz kommende Dampfer kurz vor dem Anlegemanöver in Wasserburg von einer Gewitterbö erfasst und auf den seichten Grund in Höhe des Strandbades

gedrückt. Mit Hilfe der bayerischen Dampfschiffe "Lindau" und "Bavaria" gelang es, die "Hohentwiel" wieder in tieferes Fahrwasser zu ziehen. Am Schiff waren keine nennenswerten Schäden entstanden. Wenn auch der Fahrplan von Jahr zu Jahr immer mehr ausgedünnt und die Fahrleistungen zurückgingen, blieb die "Hohentwiel" bis auf betriebsbedingte Unterbrechungen über die gesamte Kriegsdauer im Einsatz.

Als im Jahre 1920 alle deutschen Bodenseeschiffe in den Besitz der Deutschen Reichsbahn übergingen, wurden die königlichen Wappen der älteren württembergischen Schiffe gegen eine neutrale Strahlenkranzzier ausgewechselt. Von einer Namensänderung der drei "Königsschiffe" wurde jedoch Abstand genommen, da sich die Bevölkerung von Friedrichshafen auch nach seiner Abdankung mit dem populären und leutseligen König verbunden fühlte. Während seiner gesamten Regierungszeit war der Monarch ein Staatsoberhaupt zum Anfassen gewesen. Bis zu seinem Tode am 2. Oktober 1921, bewohnte Wilhelm II., der nun den Titel Herzog von Württemberg angenommen hatte, abwechselnd das Schloss Bebenhausen bei Tübingen und seine ehemalige Sommerresidenz in Friedrichshafen. Deshalb blieben auch die prunkvollen Wappenschilder mit den Insignien des einstigen Königreiches Württemberg an den Radkästen der Schwesterschiffe "Friedrichshafen" und "Hohentwiel" unangetastet. Erst im Jahre 1941 fielen diese wertvollen Bronzereliefs der kriegsbedingten Rohstoffknappheit zum Opfer.

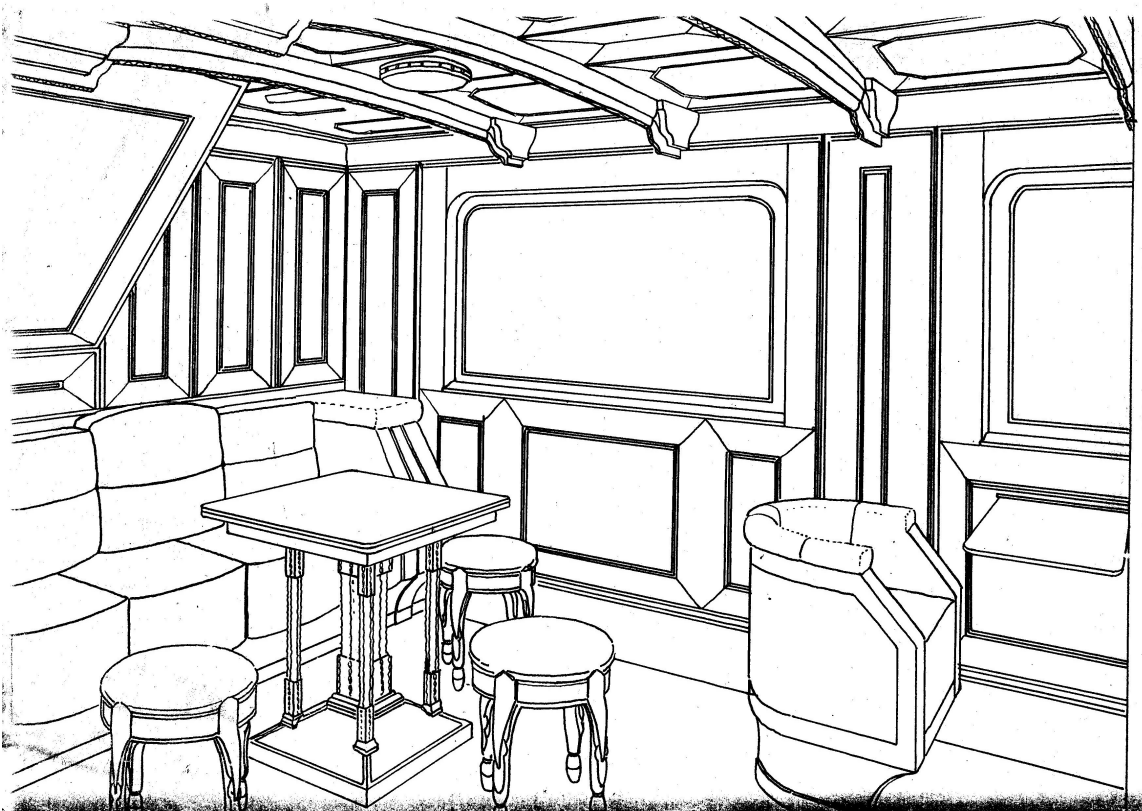


Abbildung 5: Die von Professor Heider entworfene Raucherkabine der "Hohentwiel".



Abbildung 6: Die von der Hofgießerei Pelargus angefertigten Wappenschilder wurden 1988 originalgetreu rekonstruiert.

Der Massentourismus fordert seinen Tribut

Allmählich begann sich die Bodenseeschifffahrt von den Wirren der Inflation und der Nachkriegsjahre zu erholen. Mit der zunehmenden Mobilität strömten nun in den Sommermonaten Touristen und Tagesausflügler aus allen sozialen Schichten an den Bodensee.

Das Hauptdeck und die Bugkajüte, die bislang den Passagieren der II. Klasse zur

Verfügung standen, reichten nicht mehr aus, um die Masse des weniger zahlungskräftigen Ausflugspublikums aufzunehmen. Wegen des immer rückläufigeren Güterverkehrs konnte bei den meisten Dampfschiffen die Personenzahl erhöht und das achtere "Salondeck" für die II. Klasse freigegeben werden. Aber bei ungünstiger Witterung mangelte es nun an geschützten Aufenthaltsräumen. Die Bullaugen in den Bugkajüten boten nur begrenzte Aussichtsmöglichkeiten. Im Jahre 1932 wurde deshalb von der Reichsbahndirektion Stuttgart beschlossen, die beiden leistungsstärksten württembergischen Dampfer nach dem Vorbild der modernisierten Romanshorer Schwesterschiffe "Rhein" und "St. Gallen" umzubauen. Als erstes Schiff war die "Hohentwiel" an der Reihe. Das Schiff verholte Anfang November 1932 nach Kressbronn, um einem tiefgreifenden Umbau unterzogen zu werden. Da die Werfthalle zu diesem Zeitpunkt noch durch den Romanshorer Neubau "Zürich" belegt war, wurden die Arbeiten am schwimmenden Schiff vorgenommen. Die halbrunde Glasabschlusswand zwischen den Stirnseiten der Radkastenbauten musste einem neuen, trapezförmigen Salonaufbau für I. Klasse weichen. Das Oberdeck erhielt ebenfalls einen kleinen Aufbau, der den Rauchsalon und die neue, zum Oberdeck führende Podesttreppe umschloss. Das um ein Stockwerk höher verlegte Kommandodeck erhielt eine über die gesamte Schiffsbreite reichende Brücke. Am 19. April 1933 kehrte die modernisierte "Hohentwiel" wieder in ihren Heimathafen zurück. Dort wurde das Schiff für einen kompletten weissen Farbanstrich aufgestapelt. Während der Probefahrten konnte kein wesentlicher Stabilitätsverlust festgestellt werden. Zur Verbesserung der Trimmlage mussten allerdings vier Tonnen Ballast in das Heckteil eingebaut werden. Aus Sicherheitsgründen wurde die 1923 auf 800 Passagiere erhöhte Personenzahl wieder auf 600 Fahrgäste reduziert.

Da der Hecksalon von nun an als Aufenthaltsraum für die II. Klasse diente, wurden die Polster Elemente entfernt und gegen einfache Holzbänke ausgetauscht. Die ursprüngliche Raumstruktur blieb vorerst noch erhalten. Am 23. Mai 1933 konnte der Dampfer wieder seinen regulären Dienst aufnehmen.

Abbildung 7: "Hohentwiel" und "Bavaria" waren bis 1929 die schnellsten Dampfschiffe auf dem Bodensee. (Sammlung Fritz)



Abbildung 8: Die "Hohentwiel" nach dem ersten Umbau von 1932/33. (Archiv BSB/Sammlung Fritz)

Der Umbau wird fortgesetzt

Nach ähnlichen Vorgaben wurde im Winterhalbjahr 1933/34 auch die "Friedrichshafen" modernisiert. Dieser Umbau sah nicht nur eine Neugestaltung der Fahrgasträume, sondern auch eine erhöhte Tragkraft vor. Zu diesem Zweck waren von den Ingenieuren der Bodanwerft wulstförmige Schwimmkörper mit abgeschrägten Kanten im Bereich der Schaufelräder entwickelt worden. Mit diesen Stabilitätsanbauten zu beiden Seiten des Vor- und Achterschiffes, konnte trotz einer erheblichen Gewichtszunahme der Schiffswiderstand verringert und der Geschwindigkeitsverlust in erträglichen Grenzen gehalten werden. Nach dem Vorbild der "Friedrichshafen" wurde 1934/35 auch die "Hohentwiel" abgeändert. Die vorderen Radkastenbauten wurden um rund anderthalb Meter gekürzt, um einen direkten Zugang in das Schiffsinne zu schaffen. Der kleine Salonaufbau auf dem Oberdeck wurde nach achtern durch einen gedeckten Windschutz erweitert. Die Stabilitätsanbauten bewährten sich hervorragend, dass die Tragkraft der "Friedrichshafen" auf 700 und bei der "Hohentwiel" bedenkenlos auf 850 Personen erhöht werden konnte. Obwohl sich die Leertonnage der "Hohentwiel" nach beiden Umbau-Etappen um 38 Tonnen erhöht hatte, erreichte der Dampfer auf den Probefahrten immer noch eine beachtliche Geschwindigkeit von 28 Stundenkilometern. Allerdings wurden bei diesen Umbauarbeiten alle Stilelemente im Hecksalons entfernt und durch cremefarben lackierte Sperrholzwände ersetzt. Beide Schiffe erhielten neue und grössere Steuerhäuser mit einem separaten Kapitänszimmer. Bis zur Indienstellung der "Schwaben" im Mai 1937, wurden die beiden verjüngten Dampfer auch für Sonderfahrten der NS-Organisation "Kraft durch Freude" (KdF) herangezogen. In der übrigen Zeit leisteten beide Schiffe als Spitzenreiter strengen Kursdienst im Obersee-Längsverkehr und erreichten eine jährliche Fahrleistung zwischen 35- und 40.000 Kilometern.



Abbildung 9: Bauzustand nach dem zweiten Umbau 1934/35. (Sammlung Fritz)

Den Fliegerbomben entronnen

Nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges änderte sich am Einsatz der beiden Dampfschiffe nur wenig. Als am 4. Juni 1940 der gesamte Querverkehr nach Romanshorn und Rorschach eingestellt wurde, beschränkten sich die Fahrten der württembergischen Schiffe ausschließlich auf die Obersee-Längsroute. Während die "Schwabern" wegen der reduzierten Treibstoff-Zuteilung nur noch selten für Ausflugsfahrten herangezogen wurde, blieb das 1931 erbaute Motorschiff "Ravensburg" noch bis Mitte 1941 im Einsatz. Außerdem waren in Friedrichshafen noch der Dampfer "Württemberg" und die vor Kriegsbeginn schon zur Ausmusterung vorgesehene "Königin Charlotte" vorhanden. Die "Königin Charlotte" wurde mehrfach zu Aushilfsdiensten nach Konstanz abgezogen. Nach dem ersten größeren Luftangriff in der Nacht vom 27./28. Juni 1943 auf die Stadt Friedrichshafen, erhielten alle deutschen Bodenseeschiffe einen dunkelgrauen Tarnanstrich. Insgesamt wurde Friedrichshafen zwischen 1943 und 1945 von 11 schweren Luftangriffen heimgesucht, denen 75 Prozent der Stadt zum Opfer fielen.

In den Abendstunden des 27. April 1944 lag die "Hohentwiel" auslaufbereit im Konstanzer Hafen. Das Schiff sollte fahrplanmäßig um 20.45 Uhr nach Friedrichshafen zurückkehren. Als der Flugmeldedienst der Deutschen Reichsbahn mehrere Einflüge alliierter Bomberverbände in den süddeutschen Raum feststellte, erhielt die "Hohentwiel" ein Auslaufverbot. Die ersten Bombergeschwader hatten jedoch andere Ziele im Visier und berührten das Bodenseegebiet nur am Rande. Währenddessen waren in Südengland mehr als 300 britische Lancaster-Bomber mit dem Ziel Friedrichshafen gestartet. Nach den verlustreichen Angriffen auf Nürnberg und Leipzig, flogen die Bomberverbände über die Bretagne ein und konnten somit das Zentrum der deutschen Abwehr umgehen. Die britischen Maschinen erreichten um 2.09 Uhr Friedrichshafen, das den bisher schwersten Angriff über sich ergehen lassen musste. Ziel war in dieser Nacht weniger die Rüstungsindustrie, sondern die Altstadt und der Hafen. Die seit einigen Wochen auf der Helling liegende "Friedrichshafen" wurde mitsamt der Werft von mehreren Spreng- und Brandbomben getroffen und brannte vollständig aus. Der am Vorabend aus Bregenz zurückgekehrte Dampfer "Württemberg" sank durch einen Nahtreffer auf ebenem Kiel. Fassungslos sah die Besatzung der in den späten Vormittagsstunden einlaufenden "Hohentwiel" das Inferno und die immer noch schwelenden Brände. Die Zerstörungen des Schwesterschiffes "Friedrichshafen" waren so groß, dass keine andere Möglichkeit mehr blieb, als das Wrack nach dem Ausbau aller verwertbaren Teile mit Beton auszugießen und im Schweb vor der Argenmündung zu versenken. Die "Württemberg" konnte zwar gehoben und auf die provisorisch instandgesetzte Helling gezogen werden, fiel aber dann am 20. Juli 1944 endgültig einem Tagesangriff amerikanischer Liberator-Bomber zum Opfer.

Nur die "Hohentwiel" blieb übrig

Von der einst so stolzen und eleganten württembergischen Dampferflotte, war nach Kriegsende nur noch die "Hohentwiel" übriggeblieben. Als Ausgleich für die beiden Kriegsverluste "Friedrichshafen" und "Württemberg" erhielt die Friedrichshafener Flotte im Jahre 1948 den Dampfer "Lindau" zugeteilt, der nach einer umfangreichen Generalüberholung ab 1949 vorübergehend in "Hoyerberg" umbenannt wurde. Die "Hohentwiel" hatte als eines der ersten Bodenseeschiffe über das Winterhalbjahr 1945/46 wieder einen kompletten, weissen Anstrich erhalten. Da während des Krieges auch das Farblager der Werft in Friedrichshafen vollständig ausbrannte, musste die weisse Farbe auf die Initiative des heimatverbundenen Oberlehrer Hannes Birkle bei mehreren Malerbetrieben im Hinterland von Friedrichshafen buchstäblich erbettelt werden. Trotz des immer noch eingeschränkten Fahrplans, stand die "Hohentwiel" ab 1946 wieder regelmässig im Einsatz. Im Jahre 1948 erlitt das Schiff beim Wendemanöver vor Meersburg einen Torsionsbruch an der backbordseitigen Radwelle, konnte aber vom österreichischen Salondampfer "Stadt Bregenz" zur Reparatur nach Konstanz eingeschleppt werden.

Auf der ersten Wettfahrt um das "Blaue Band des Bodensees" am 17. September 1950, belegte die "Hohentwiel" nach dem favorisierten Motorschiff "Austria" den ehrenvollen zweiten Platz. Im weiteren Verlaufe der 50er Jahre war die "Hohentwiel" vom Frühjahr bis zum Ende des Sommerfahrplans im strengen Liniendienst anzutreffen und erreichte eine jährliche Fahrleistung zwischen 15- und 20.000 Kilometern. Im Februar 1958 verzeichnete die "Hohentwiel" die letzten Wintereinsätze eines deutschen Dampfschiffes. Im Rahmen eines vierwöchigen Steuermanns-Lehrganges wurde der Dampfer vier Wochen lang auf der damals noch befahrenen Teilstrecke zwischen Friedrichshafen und Konstanz eingesetzt.



Abbildung 10: "Hohentwiel" um 1955 vor Meersburg. (Sammlung Fritz)
Abschied von Friedrichshafen

Am 29. Juli 1960 wurde mit der "Stuttgart" das erste deutsche Großmotorschiff der Nachkriegszeit in Dienst gestellt. Die "Hohentwiel" blieb zwar noch bis zum Ende der Hauptfahrplanperiode im Einsatz, wurde aber dann am 13. September als vorübergehender Ersatz für den ausgemusterten Dampfer "Stadt Meersburg" nach Konstanz verlegt. Dort wurde das Schiff überwiegend auf Kursen im Überlingersee eingesetzt. Eigentlich wäre auch die Laufbahn der "Hohentwiel" nach Saisonschluss 1961 beendet gewesen. Denn um diese Zeit befand sich auf der Bodanwerft in Kressbronn das Ersatzschiff "München" schon im Bau. Dann aber ereignete sich am 18. November 1961 ein Explosionsunglück, das die Fertigstellung der "München" um mehrere Monate hinauszögerte. Beim Auftragen einer hochbrennbaren Isoliermasse entstand an einem Spritzgerät ein Kurzschluss, der die Explosion auslöste. Der Knall war sogar noch am 13 Kilometer entfernten Schweizerufer und bis nach Friedrichshafen zu hören. Dabei waren mehrere Todesopfer und eine Anzahl Schwerverletzte zu beklagen. Die ganze Werfthalle wurde abgedeckt und auch das zur Hälfte fertiggestellte Neubauschiff erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Seine Indienststellung verzögerte sich dadurch um rund vier Monate. Dem Maschinenamt Konstanz blieb keine andere Wahl, als die schon zur Ausmusterung vorgesehene "Hohentwiel" noch einmal unter Dampf zu setzen. Ab Mai 1962 verkehrte die "Hohentwiel" wieder auf dem Überlingersee. Da ereignete sich am 24. Juli ein weiterer Zwischenfall. Auf der Fahrt von der Insel Mainau nach Unteruhldingen scherte ein Segelboot, dem die Schotleine gerissen war, direkt vor den Bug der herandampfenden "Hohentwiel". Der Kapitän reagierte sofort und leitete geistesgegenwärtig ein Stoppmanöver ein. Durch die abrupte Umsteuerung der Maschine, brach ein Kipphebel am Dampfeinlassventil. Eine Kollision konnte zwar vermieden werden, aber die "Hohentwiel" lag nun selbst manövrierunfähig auf Seemitte und blies dröhnend den überschüssigen Dampf ab. Das Motorschiff "Höri" schleppte den Havaristen nach Konstanz. Da

inzwischen die Indienststellung der "München" unmittelbar bevorstand, wurde der Schaden nur halbherzig repariert. Am 4. August 1962 wurde die "Hohentwiel" wieder unter Dampf gesetzt, um als Zuschauerschiff Fahrgäste in Unteruhldingen abzuholen. Beim Anfahren im Konstanzer Werfthafen brach die Bruchstelle erneut und damit schien das Schicksal der "Hohentwiel" besiegelt. Der Dampfer wurde zum 1. November 1962 aus der Flottenliste gestrichen und sollte über kurz oder lang an ein Schrottunternehmen verkauft werden. Da meldete sich überraschend der Bregenzer Segelclub. Auf der Suche nach einem geeigneten Clublokal war der Vorstand auf die "Hohentwiel" aufmerksam geworden und setzte sich mit der Deutschen Bundesbahn in Verbindung, die einem Verkauf sofort zustimmte. Mit der Auflage, das Schiff nicht mehr anderweitig in Betrieb zu setzen, wurde die "Hohentwiel" gegen die Summe des Schrottwertes von 10.000 D-Mark vom Bregenzer Segelclub erworben.

Am 22. April 1963 machte das von Kapitän Willy Slappnig (sen.) kommandierte Motorboot "Feldkirch" an der Backbordseite der "Hohentwiel" fest, um den Dampfer nach Bregenz zu überführen. Bevor der "Schleppzug" den Bregenzer Hafen erreichte, schienen die Passanten auf dem "Blumenmolo" ihren Augen nicht zu trauen. Die "Hohentwiel" näherte sich mit langsamer Fahrt und rauchendem Schornstein, ohne dass sich dabei die Schaufelräder drehten! Das "Bugsierboot Feldkirch" blieb aus diesem Blickwinkel unsichtbar. Erst im Hafen wurde das Geheimnis um den "Fliegenden Holländer" gelüftet. Der am ganzen See als Humorist bekannte Willy Slappnig, hatte mit Hilfe einiger in den Bunkern aufgefundener Kohlenreste ein Kesselfeuer entfacht!



Abbildung 11: Die "Hohentwiel" im Frühjahr 1962. (Foto Keller/Sammlung Fritz)



*Abbildung 12: Dornröschenschlaf als schwimmendes Clubhaus.
(Sammlung Fritz)*

Verstümmelung und Rettung

Zusammen mit der sich noch im aktiven Dienst befindenden "Stadt Bregenz", erhielt die "Hohentwiel" im Frühjahr 1964 einen kompletten Neuanstrich, bevor der ausrangierte Dampfer im Mai an seinen vorläufig letzten Liegeplatz im Bregenzer Seglerhafen westlich der Festspieltribüne geschleppt wurde. Als sichtbares Zeichen seiner neuen Staatsangehörigkeit, hatte auch die "Hohentwiel" die bei den österreichischen Schiffen üblichen rot-weiß-roten Schornsteinringe erhalten. Da für die künftige Verwendung als Clubrestaurant mehr Stauraum benötigt wurde, waren schon im Bregenzer Hafen die obere Hälfte der Schaufelräder abgetrennt worden. Zwei Jahre später kam es zu einer völlig unverständlichen Entscheidung des Landschaftsschutzes. Da ein liegendes Objekt nicht mehr den Eindruck eines aktiv im Dienst stehenden Schiffes erwecken durfte, mussten Steuerhaus und der schwarze Kaminabschluss demontiert werden. Danach wurde es still um den einstigen Stolz der württembergischen Dampferflotte. Auch wenn das Clubrestaurant in den Sommermonaten gut besucht war, begann der Dampfer an seinem Liegeplatz einsam vor sich hinzurosten. Für eine umfangreiche Sanierung fehlten dem Segelclub die notwendigen Geldmittel, weshalb das Restaurant im Jahre 1983 aus Sicherheitsgründen seine Pforten schließen musste. Das Schicksal des sich inzwischen in einem wrackähnlichen Zustand befindenden Schiffes blieb weiterhin

ungewiss. Buchstäblich fünf Minuten vor zwölf, gründete sich auf dem Gebhardsberg die Vereinigung "Internationales Bodensee-Schiffahrts-Museum".



Abbildung 13: Seit 1990 wieder unter Dampf zu neuen Ufern.

Wiedergeburt

Vorerst war eine Restaurierung als schwimmendes Museum vorgesehen, das mit Exponaten in einer Art Wanderausstellung von Hafen zu Hafen geschleppt werden sollte. Nach dem Beispiel der Schweizerseen, reifte aber schon bald der kühne Gedanke, die "Hohentwiel" wieder in einen fahrtüchtigen Zustand zu versetzen. Dieses Vorhaben wurde von den Schiffahrtsunternehmen am Bodensee wie von Fachkreisen kopfschüttelnd zur Kenntnis genommen. Bei einer anschließenden Untersuchung des Schiffsrumpfes auf der Helling in Fußach, konnte von einigen Schadstellen abgesehen, ein überraschend guter Zustand des Schiffsrumpfes festgestellt werden. Unter der Leitung des in Hard wohnenden Schiffingenieurs Reinhard E. Kloser, wurde das wagemutige Projekt in Angriff genommen. Kloser hatte sich als Leitender Ingenieur bei der Handelsschiffahrt und seiner Tätigkeit auf zwei alten "Liberty"-Frachtern aus dem Zweiten Weltkrieg fundierte Kenntnisse auf dem Gebiet der Dampfschifftechnik angeeignet. Organisatorische Unterstützung erhielt Kloser durch den zum Vereinsvorsitzenden gewählten, inzwischen verstorbenen Landrat Klaus Henninger aus Lindau. Im Jahre 1987 begannen Kloser und seine Helfer, das sich zumindest äusserlich in einem desolaten Zustand befindende Schiff zu "entkernen". Bis auf den Hecksalon

wurden alle Aufbauten samt den Radkästen demontiert. Alle Einzelteile der Maschine mussten sorgfältig zugeordnet und katalogisiert werden. Die Restaurierung des Schiffsrumpfes wurde 1987 durch den extrem hohen Wasserstand und einen durch starke Regenfälle verursachten Bruch des Rheindamms behindert. Trotzdem schritt der Wiederaufbau planmässig voran. Die demontierten Schaufelradhälften wurden durch eine Neuanfertigung ergänzt und 1988 konnte eine neue, leistungsfähige Kesselanlage eingebaut werden. Was noch zwei Jahre zuvor kaum einer der stillen Liebhaber undter den Seeanwohnern zu träumen wagte, nahm langsam aber kontinuierlich Gestalt an. Als provisorische Werkstätten dienten die abgetrennten Radkästen, von Kloser ironisch als "russische Feldschmiede" bezeichnet. Auf eine Rekonstruktion der demontierten Aufbauten aus dem Jahre 1933 konnte verzichtet werden, da das Schiff nach Vereinsbeschluss wieder in den Originalzustand von 1913 zurückversetzt werden sollte. Aber nun galt es, eine weitere Hürde zu nehmen. Die Pläne der ursprünglichen Inneneinrichtung waren damals nicht auffindbar. Man einigte sich deshalb auf den Kompromiss, den Hauptsalon nach den noch vorhandenen Unterlagen des Schwesterschiffes "Friedrichshafen" von Bernhard Pankok zu rekonstruieren. Die modernster Technik entsprechenden, aber unumgänglichen nautischen und navigatorischen Hilfsmittel, sollten vor dem Publikum diskret verborgen bleiben.

Am 17. Mai 1990 war das Werk vollbracht. Was noch wenige Jahre zuvor in weiten Kreisen als ein Vorhaben spleeniger Hasardeure bezeichnet wurde, war tatsächlich gelungen. Nach 28 Jahren war die "Hohentwiel" aus ihrem Dornröschenschlaf zu neuem Leben erweckt worden. Wie ein Phönix aus der Asche etablierte sich der Dampfer innerhalb kürzester Zeit zu einer viel bewunderten Hauptattraktion auf dem Bodensee.

Karl F. Fritz





Abbildung 14: Das Ruder der "Hohentwiel" fest im Griff. Kapitän Adolf Franz Konstatzky und Steuermann Herbert Kössler.