

Das 1888 in Dienst gestellte badische Dampfschiff Zähringenvoll besetzt und über die Tappen geflaggt – vermutlich während der Bodenseewoche. Es war ein Arbeitstier und befuhr den Überlinger See von Konstanz aus mit Passagieren und Waren aller Art – vom geräucherten Felchen bis zum Mastochsen. Am Freitag, wenn sie dem Marktkurs nach Konstanz zugeteilt war, bot das beladene Vorschiff ein besonders illustres Bild von Bauern und ihren Karren.
Foto: Archiv KYC



DER SEGELSPORT IN DER GRÜNDERZEIT DES BODENSEE-SEGLER-VERBANDES: ABENTEUERLUST UND NATURERLEBNIS

→ Der Bodensee wurde schon seit Jahrtausenden befahren. Als der Segelsport in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts seinen Anfang nahm, traf er daher auf bestehende Strukturen und Organisationen. Allerdings waren diese wie die Gesellschaft selber auf Grund der Industrialisierung in einem schnellen Wandel begriffen.

Noch transportierten in Schifferzünften organisierte Fahr- und Schiffsleute mit den letzten besegelten Lastkähnen Waren, Tieren und Menschen in beachtlichem Umfang über den See. Die einen profitierten vom Industriewandel und bildeten neue Gesellschaftsschichten, die plötzlich Mittel und Zeit hatten, neben dem Broterwerb auch noch bewusst eine Freizeit zu gestalten. Die anderen, die Schifferzünfte und ihre Mitglieder mit ihren überkommenen Strukturen waren unwillkürlich dem Untergang geweiht. Sie hinterliessen einzig nach einem über hunderte Jahre geprägten harten Alltag einen Hauch nostalgischen Naturerlebnisses und vergangener Abenteuerromantik. Ansonsten verschwanden sie in der historischen Versenkung. Die Dampfschiffe hatten sie überholt und, unabhängig von Wind und Wetter, robust, langlebig und sicher den See mit all diesen Vorzügen innerhalb weniger Jahrzehnte erobert. Nur diese waren jetzt in der Lage, die steigenden Ansprüche des Warenaustausches zu erfüllen, den die schnell wachsende Industrie in Europa forderte. Sie garantierten ebenso zuverlässige Anbindung an den Weitertransport von Mensch und Waren auf der Schiene. Die Dampfschiffahrt wie die Eisenbahn waren deshalb auch ein gewisses Prestigeobjekt, in das Landesfürsten und gut Betuchte ihr Geld steckten.

Der Dampfschiffsverkehr entwickelte sich rege. Und ausser Trajekt- und Motorschiffen oder auf Motorbetrieb umgebaute Lastensegler befuhren mehr als 30 Dampfer um 1911 den Bodensee. In dieser Zeit waren sie das wichtigste Verkehrsmittel auf dem See. Im Schnitt waren die Dampfer rund 55 Meter lang und im Hauptspant 6,25 Meter breit. Sie wurden von Verbund- oder Niederdruckdampfmaschinen angetrieben, die um die 600 PS entwickelten und sie rund 20 Stundenkilometer schnell machten. Je nach Dampfschiff konnten sie 500 bis 700 Personen fassen. Sie hatten einen 150-Meter-Steuerradius und konnten durch Umsteuern der Maschinen von "Voller Kraft auf "Zurück in rund 20 Sekunden zum Stehen gebracht werden, wobei sie noch eine Strecke von 100 Meter zurücklegten. Die wichtigen Trajektfähre, welche in Schleppzügen von Dampfern oder eigens hierzu gebauten kleinen Schraubendampfern gezogen wurden, transportierten beladene Eisenbahnwaggons. →

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ über dem See vor Lindau. Alles ist auf dem Wasser, um das damalige Wunderwerk der Technik zu empfangen.

