

Der Schaufelraddampfer "Hohentwiel" : aus Schrott auf glanzvolle Fahrt gebracht. Die Baugeschichte der Restaurierung

Autor(en): **Bereuter, Ferdinand**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **81 (1991)**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947320>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Schaufelraddampfer «Hohentwiel» – aus Schrott auf glanzvolle Fahrt gebracht

Die Baugeschichte der Restaurierung

Ferdinand Bereuter

Die HOHENTWIEL wurde im Jahre 1911 als Halbsalondampfer bei Escher Wyss in Zürich bestellt und am 1. Mai 1913 durch die Königlich Württembergische Staatsbahn in Betrieb genommen. In jener Zeit hatte sie eine Doppelfunktion zu erfüllen, indem sie sowohl den fahrplanmässigen Dienst auf dem Obersee zu versehen wie auch privat dem württembergischen Hof zur Verfügung zu stehen hatte. Seinen Namen erhielt das Schiff nach dem 689 m hohen Berg Hohentwiel in der Nähe der Stadt Singen. Dieser Berg ist dank seines vulkanischen Ursprungs nicht nur von weitem sichtbar, er war einst auch ein bedeutender Sitz allemannischer Herzöge.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die HOHENTWIEL Bestandteil der Deutschen Reichsbahn. Im Zuge der Erneuerung der ganzen Bodenseeflotte erfuhr auch die HOHENTWIEL durch die Bodenseewerft in Kressbronn eine tiefgreifende Umgestaltung und erhielt in den Jahren 1933/34 u.a. auf dem Vorschiff einen Speisesalon und auf dem Oberdeck einen neuen Rauchsalon mit einem überdachten Treppenhaus. Leider wurde damals die Inneneinrichtung des Hecksalons geopfert, die wertvolle Wandtäferung zerstört und lieblos mit widerstandsfähigen Platten überdeckt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg fuhr die HOHENTWIEL zuerst unter Leitung und Aufsicht der französischen Besatzungstruppen, bis die neugegründeten Deutschen Bundesbahnen die ganze Schiffsflotte übernahmen und im Jahre 1957 mit dem stilisierten schwarz-rot-goldenen Wappen versehen.

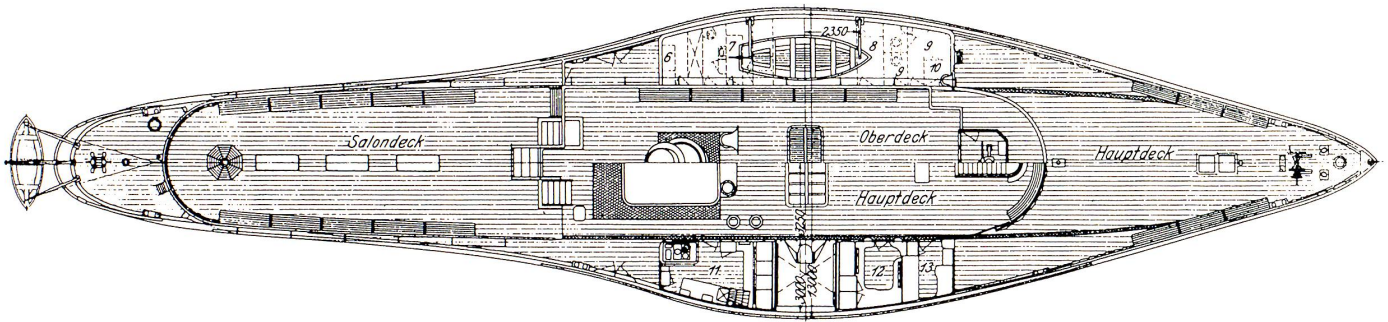
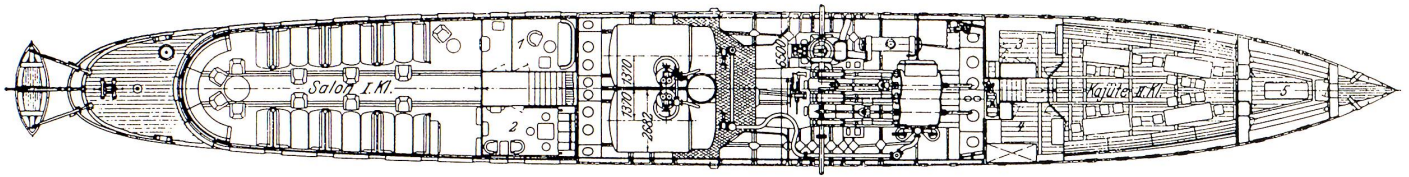
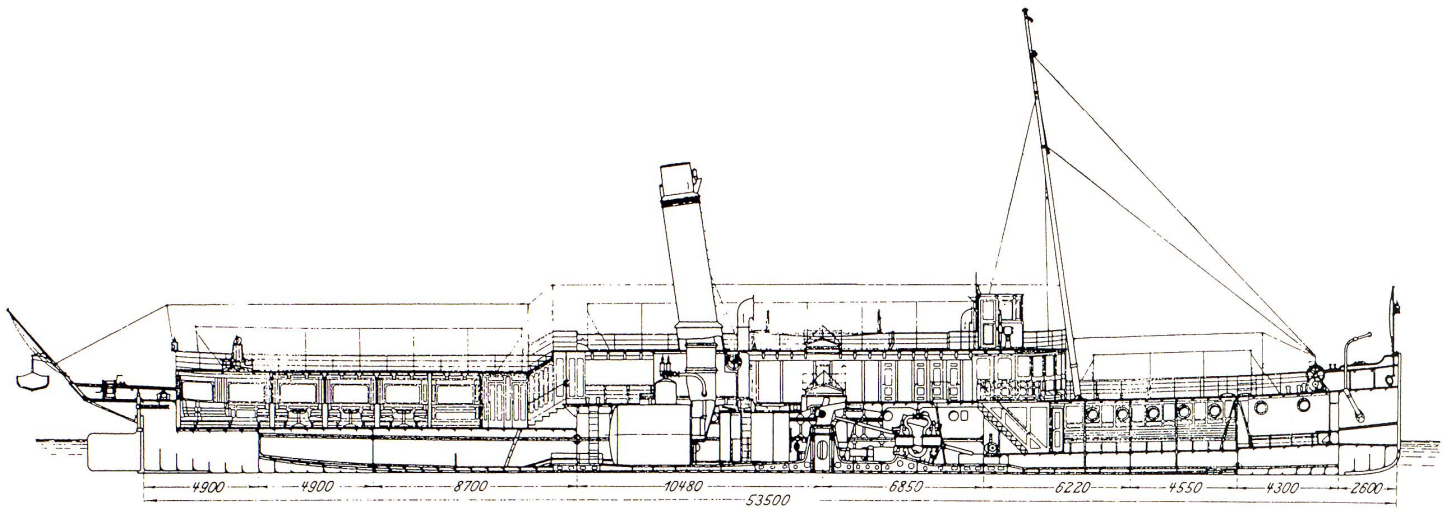
Nach knapp 50jährigem Dienst auf dem Obersee wurde die HOHENTWIEL am 1. November 1962 ausgemustert und diente schliesslich bis 1985 dem Bregenzer Segelclub als Clubheim. In dieser letzten Phase ihres ersten Lebens hatte das stolze Schiff rücksichtslose Veränderungen zu erdulden, und der Schneidbrenner amputierte wertvolle und lebenswichtige Teile. Um die Radkästen als Getränkelager nutzen zu können, wurden zum Beispiel die oberen Hälften der

beiden Schaufelräder abgeschnitten und der ingenieure Mechanismus zerstört – er sorgt dafür, dass die einzelnen Schaufeln immer im optimalen Winkel in das Wasser eintauchen, ihre volle Antriebskraft übertragen und mit dem geringstmöglichen Widerstand wieder austauschen. Ebenso wurde die herrliche Kolbenstange des Hochdruckzylinders kurzerhand abgesägt, nur um einem Fäkalientank Platz zu machen.

Bis zum Jahre 1983 hatte sich der Zustand der HOHENTWIEL derart verschlechtert, dass sich die Eigentümer gezwungen sahen, das unansehnliche Schiff verschrotten zu lassen. Dies war dann auch der Zeitpunkt, an dem sich eine Gruppe von Enthusiasten aller Anrainerländer zusammenschloss und am 10. November 1984 in Bregenz den *Verein Internationales Bodensee-Schiffahrtsmuseum* gründete. Der Verein machte sich damals zur Aufgabe, die HOHENTWIEL zu erhalten und wenigstens soweit zu restaurieren, dass der letzte Raddampfer auf dem Bodensee, als Ausstellungsschiff von Ort zu Ort geschleppt, die Geschichte der Bodenseeschifffahrt zeigen könne.

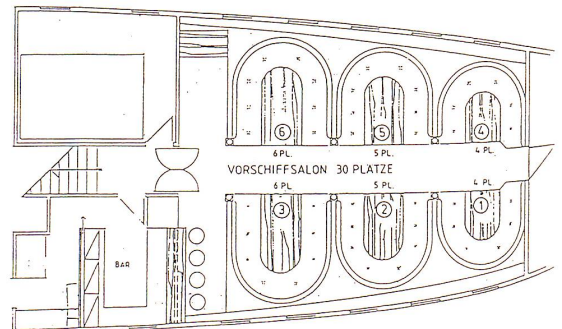
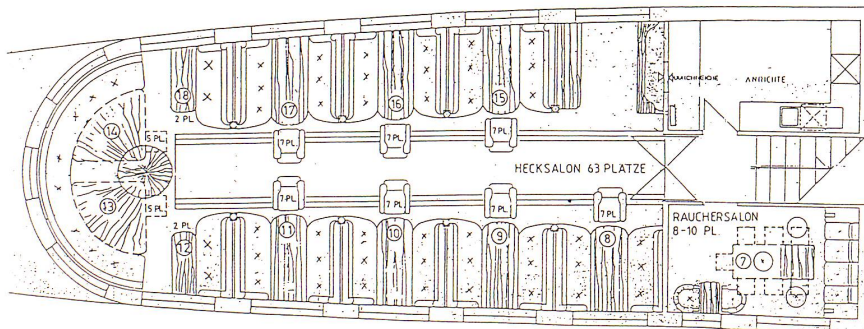
Von dieser ehemaligen Zielsetzung stammt auch der Name unseres Vereins. Doch schon bald wurde uns klar, dass diese Idee nicht richtig war und dass sich die Bevölkerung rings um den Bodensee nicht für eine Schiffsleiche interessieren, dafür aber um so mehr für ein Schiff begeistern würde, das originalgetreu restauriert und dank seiner herrlichen Dampfmaschine aus eigener Kraft losdampfen kann.

Voraussetzung zur Realisierung dieses Traumes war jedoch, die internationale Bodenseekonferenz, ein Zusammenschluss der Länder Vorarlberg, Bayern, Baden-Württemberg und der Kantone Thurgau und St. Gallen, für unsere Idee zu gewinnen. Mit grosser Freude durften wir erleben, dass die Verantwortlichen unsere Ziele unterstützten und dem Verein gesamthaft einen Beitrag in der Höhe von 50 Prozent der Restaurierungskosten zusicherten. Die andere Hälfte hat der Verein aus privaten Mitteln aufzu-



Technische Daten:

Länge über alles	56,84 m	Verdrängung leer	295,00 t	Höchstgeschwindigkeit	31,50 km/h
Länge der Wasserlinie	52,50 m	Verdrängung beladen	365,00 t	Höchstzulässige Anzahl Personen	700
Breite über alles	13,16 m	Gesamthöhe mit Mast	19,56 m	Rettungsmittel Ringe	67
Tiefgang leer	1,36 m	Schafelrad-Durchmesser	3,90 m	Westen	633
Tiefgang beladen	1,60 m	Maschinenleistung	950 PS	Boote	3



NIHT MASSTÄBLICH

bringen. Trotz sorgfältiger Vorabklärungen und einer unkonventionellen und kostensparenden Arbeitsmethode mit ungezählten Spenden und ehrenamtlich erbrachten Leistungen war es nicht zu vermeiden, dass die Kosten von den ursprünglich veranschlagten 2,7 Mio DM bis zum Abschluss der Restaurierungsarbeiten auf über 4 Mio DM angestiegen sind. Von diesem hälftigen Betrag übernahmen die Kantone St. Gallen und Thurgau aus ihren Lotteriefonds zusammen rund einen Drittel, d.h. über Fr. 600 000.—, wofür ihnen auch an dieser Stelle ganz herzlich gedankt sei.

Im Frühjahr 1987 waren die Vorarbeiten soweit gediehen, dass unter der Leitung des Schiffingenieurs und heutigen Kapitäns der HOHENTWIEL, R. Kloser aus Hard, die Demontagen in Angriff genommen werden konnten. Dabei galt es, die völlig von Rost zerfressenen Deckaufbauten, Kamin- und Kesselanlagen sowie alle Einbauten mit grosser Sorgfalt abzutragen und die notwendigen Massnahmenpläne als Grundlage für die Rekonstruktion auszuarbeiten. Bald einmal war nichts mehr vorhanden als eine leere Schiffsschale und die kahlgestohlene Dampfmaschine, gesamthaft ein deprimierender Anblick. Eine Überprüfung des Rumpfes mit Ultraschallgeräten ergab für uns die niederschmetternde Auskunft, dass 130 m² der Aussenhautfläche sowie ein grosser Teil der Spanten und Schottwände ausgewechselt werden mussten.

Das zweite Baujahr wurde dazu verwendet, gewissermassen den Rohbau des Schiffes wieder aufzubauen. So konnten anlässlich einer kleinen Feier die mühsam ergänzten Schaufelräder auf die Antriebsachse aufgezogen werden, in diese Zeit fiel auch die Neuanfertigung und Montage der Radkästen und der Deckaufbauten.

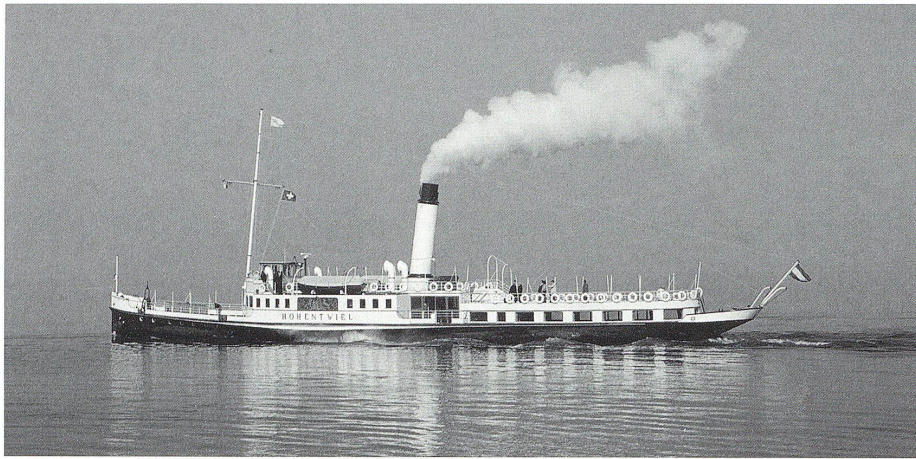
Ein weiterer Meilenstein war das Einsetzen der beiden neuen Dampfkessel, die in der Stunde nicht weniger als 8000 Liter Seewasser in Dampf verwandeln können und der Maschine die enorme Kraft von 950 PS verleihen. Schliesslich gab der Aufbau des neuen Kamins dem unansehnlichen Gebilde aus Stahl wieder den Ausdruck eines eleganten Dampfers und uns Verantwortlichen den notwendigen Mut zum zielbewussten Weitermachen.

Das Jahr 1989 war für alle Beteiligten eine sehr schöne Zeit, man begann wieder etwas zu sehen! In dieses dritte Baujahr fiel die minutiöse Restaurierung der Original-Dampfmaschine aus dem Jahre 1913. Sie ist das Herz des Schiffes, hat an Schönheit und Zuverlässigkeit bisher alle Erwartungen übertroffen und begeistert mit ihrer blitzenden und schnaubenden Präzision noch heute jung und alt.

Eine Augenweide ist auch der ganze Innen-



Die HOHENTWIEL mit Kurs auf den Hafen von Rorschach. Foto Werner Seiler.



Die HOHENTWIEL mit voller Kraft voraus.
Foto Werner Seiler.

ausbau. Beim Betreten des grossen Hecksalons, gebaut aus erlesenen Kirschhölzern nach den Originalplänen von Prof. Pankow, verschlägt es einem buchstäblich den Atem. Mit Staunen betrachtet man die herrlich gegliederte Decke, die eleganten Messinglampen, die Tische und Sessel bis hin zum kleinsten Detail – zum Beispiel die Messingkanten, versehen mit dem Schriftzug HOHENTWIEL und eingelassen in Stufen der Eichentreppen.

Diese Qualität setzt sich in allen Bereichen fort, nicht zuletzt auch bei den heute erforderlichen Belangen der Technik und der Sicherheit. So ist die HOHENTWIEL mit allen zeitgemässen Antriebs- und Navigationshilfen ausgestattet, wie zum Beispiel Bugstrahlruder, hydraulischer Steuerung und Radaranlage, die es dem Kapitän erlauben, das Schiff auf kleinstem Raum zu manövrieren und auch bei schlechter Witterung die Passagiere sicher an ihr Reiseziel zu bringen.

Am 29. Dezember 1989 war es endlich soweit, nach 27 Jahren Stillstand und Zerstörung wurde die Maschine zum ersten Mal wieder sehr behutsam unter Dampf gesetzt! Was wir im stillen nur gehofft hatten ist eingetreten; auf Antrieb begannen sich die einzelnen Teile mit leisem Zischen zu bewegen, zuerst langsam – und schliesslich drehten sich die mächtigen Schaufelräder mit bewusst reduzierter Leistung und zerrten stundenlang an den Stahlrossen der Vertäuung. Die HOHENTWIEL war wieder zu neuem Leben erwacht und sehnte sich nach freier Fahrt auf dem Bodensee!

Auf den Tag genau 77 Jahre nach ihrer ersten Probefahrt ging die HOHENTWIEL am 7. Februar 1990 auf ihre zweite Jungfernfahrt, die Bestandteil einer ganzen Anzahl von vorgeschriebenen Mess- und Kontrollfahrten war.

Zur grossen Freude der Beteiligten übertraf das Schiff bezüglich Zuverlässigkeit und Lauf-

ruhe alle Erwartungen, und die Bevölkerung rings um den Bodensee bereitete der neuerstandenen HOHENTWIEL überall einen festlichen und begeisterten Empfang.

Alles klappte «wie am Schnürchen» und nur einen Tag vor der offiziellen Einweihung am 17. Mai 1990 erhielt die HOHENTWIEL von der Bezirkshauptmannschaft Bregenz ihre Zulassung als Fahrgastschiff auf dem Bodensee mit einer Tragkraft von maximal 700 Personen, sie hat in ihrem ersten Jahr inzwischen klaglos in 153 Fahrten über 4100 Passagiere befördert und 13 625 km zurückgelegt.

Im Jahre 1987 wurde die Schweizer Sektion des Vereins gegründet mit dem Ziel, den Gedanken der HOHENTWIEL vermehrt unter die Bevölkerung zu tragen und die Interessen der Schweizer Mitglieder zu wahren. Von einem kleinen Häufchen begeisterter Freunde des Bodensees ist die Mitgliederzahl inzwischen auf über 1080 angestiegen. Mehrheitlich sind es Privatpersonen, aber auch Gemeinden und Firmen aus der Region helfen uns durch ihre Sympathie und ihre Beiträge, die verbleibende Bauschuld zu reduzieren; tragen dazu bei, ein Stück Geschichte unserer Nachwelt zu überliefern und gleichzeitig die völkerverbindende Idee der HOHENTWIEL zu verbreiten.

Die HOHENTWIEL hat heute ihren Liegeplatz im österreichischen Hard und wird von Ernst Schwarz, dem ehemaligen Chef des kantonalen Schiffsamtes, als kaufmännischem Geschäftsführer unserer Betriebsgesellschaft mit grossem Erfolg von Rorschach aus auf dem ganzen Bodensee eingesetzt. Dank seiner grossen Fachkenntnis ist es gelungen, das erste Betriebsjahr in allen Bereichen erfolgreich abzuschliessen.

Sektion Schweiz des Vereins Internationales Bodensee-Schiffahrtsmuseum, Rorschach.