



## Bildreihe

**Über 100 Jahre Österreichische Bodenseeschifffahrt 1884 - 1984**  
(3500085)

## Bildbeschreibung

14 Bilder

Hinweis:  
Texte und Bilder dürfen nur im Rahmen des Schulunterrichts in Vorarlberg verwendet werden!  
© Schulmediencenter des Landes Vorarlberg

# VORWORT

1984 beging die „Österreichische Bodenseeschifffahrt“ das 100-jährige Jubiläum ihrer ersten Schiffstufen, nämlich jene der beiden Bodenseedampfer Austria und Habsburg.

Aus diesem Anlass ist eine Bildreihe samt Begleittext entstanden, welche die Entwicklung der Österreichischen Bodenseeschifffahrt zeigt. Die bestehende Bildreihe wurde nun mit zwei Bildern erweitert, mit dem einer Lädine, dem unmittelbaren „Vor-fahr“ der Dampfschiffe, und dem des heutigen Bregenzer Schifffhafens, der Begleit-text wurde neu gegliedert, aktualisiert und ergänzt.

## **Zur Vorgeschichte der „Österreichischen Bodenseeschifffahrt“**

Bereits 1818 wurde vom Zürcher Mechaniker Johann Caspar Bodmer der Versuch unternommen, den Bodensee mit dem Dampfschiff Stephanie von Konstanz nach Meersburg und zurück zu befahren. Leider scheiterte dieses Projekt auf Grund technischer Mängel. Zudem entzogen die Gläubiger diesem wagemutigen Pionier das Vertrauen und die erforderlichen Geldmittel. So konnte er sein Vorhaben nicht weiter verfolgen.

Die Geburtsstunde der Bodenseeschifffahrt schlug dann am 1. Dezember 1824, als das Dampfschiff Wilhelm der Friedrichshafener Dampfboot-Gesellschaft seine regelmäßigen Fahrten zwischen Friedrichshafen, Rohrschach und Romanshorn aufnahm.

In den folgenden Jahren wurden in Konstanz, Lindau und Schaffhausen Dampfschiffahrtsunternehmen gegründet, die alle im Laufe der Zeit verstaatlicht wurden.

Nachdem im Jahre 1855 die Schweizerische Nordostbahn in Romanshorn mit einem Schiffspark aufgewartet hatte, dauerte es noch einige Jahre, bis Schiffe unter österreichischer Flagge das „Schwäbische Meer“ durchpflügten.

## **Zur Geschichte der „Österreichischen Bodenseeschifffahrt“**

An Versuchen, eine eigene Schifffahrtsgesellschaft zu gründen, mangelte es hier zu Lande nicht. Aber alle Bemühungen scheiterten letztlich an finanziellen oder organisatorischen Belangen. Erst im Zusammenhang mit dem Bau der Arlbergbahn entschloss sich die österreichische Regierung zur Gründung einer Schifffahrtsgesellschaft auf dem Bodensee.

Ausschlaggebend war die Heranführung der Bahnlinie an den Bodensee. Am 1. Dezember 1883 nahm die k. u. k. Dampfschiffahrtsinspektion als geschäftsführende Behörde in Bregenz ihre Tätigkeit auf. Die ersten österreichischen Dampfschiffe Austria und Habsburg konnten am 15. Dezember 1884 ihrer Bestimmung übergeben werden. Gleichzeitig wurden auch vier Trajektkähne in Dienst gestellt, mit denen man den Transport von Eisenbahnwaggons auf dem Bodensee durchführte.

Das Hauptaugenmerk des neuen Unternehmens galt damals also dem Gütertransport.

Ein Jahr später nahm auch der für den Trajektverkehr vorgesehene Schlepper Bregenz, ein Dampfboot, seine Fahrten auf. Für Ausflugs- und kleinere Gesellschaftsfahrten war das Dampfboot Caroline bestimmt, das in den folgenden Jahrzehnten mehrmals den Besitzer wechselte und schließlich 1929 in Konstanz ausgemustert wurde. Caroline und Bregenz waren übrigens die ersten Schraubendampfschiffe auf dem Bodensee.

Als Salondampfer nahm 1855 das Dampfschiff Kaiser Franz Josef I seine regelmäßigen Fahrten auf. In den Jahren 1887 und 1892 erhielt der Bregenzer Schiffspark durch die beiden Schwesterschiffe Kaiserin Elisabeth und Kaiserin Maria Theresia erneut wertvollen Zuwachs.

Im Jahre 1910 nahmen die k. u. k. österreichischen Staatsbahnen ihr größtes Dampfschiff Stadt Bregenz in Betrieb.

Das Dampfboot Bregenz wurde 1910 in Vorarlberg umbenannt, zwölf Jahre später verkauft und an die Donau gebracht.

Der Erste Weltkrieg bescherte dem Erfolgskurs der österreichischen Bodenseeschifffahrt ein unerwartetes Ende: Der internationale Gütertausch brach ab und der Personenverkehr verringerte sich innerhalb von zwei Jahren um mehr als die Hälfte.

Nach dem Kriegsende wurde der Flottenbestand merklich reduziert:

Die Erstbauten Austria und Habsburg kamen nicht mehr zum Einsatz. Der Trajektverkehr wurde eingestellt und erst im Jahre 1925 wieder aufgenommen. Aber bald zeichnete sich ab, dass dieser nicht mehr seine einstige Bedeutung erlangen würde, und nach und nach wurden die Trajektkähne an benachbarte Schifffahrtsunternehmen verkauft. Im Jahre 1925 begannen zudem Motorschiffe auf dem Bodensee zu verkehren, eine neue Generation von Schiffen, die in jeder Hinsicht ökonomischer als Dampfschiffe waren.

Mit dem Ende der österreichisch-ungarischen Monarchie wurden alle verbleibenden Dampfschiffe, soweit ihre Namen noch an die Habsburger-Zeit erinnerten, umbenannt: So wurde aus Kaiser Franz Joseph I Dornbirn, aus Kaiserin Elisabeth Bludenz und aus Kaiserin Maria Theresia Feldkirch.

Ermutigt durch die wieder ansteigende Frequenz im Personenverkehr stellten die österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1928 das erste große mit Diesel betriebene Bodenseeschiff, das Motorschiff Österreich, in Dienst. Elf Jahre später folgte die Austria, deren Name, den politischen Verhältnissen entsprechend, auf Ostmark umgeändert wurde. Dieses Motorschiff sollte die Lücke im Bregenzer Schiffsbestand ausfüllen, die durch den 1931 und 1937 erfolgten Rückzug der Dampfschiffe Feldkirch und Dornbirn entstanden war. Das Dampfschiff Bludenz überlebte seine Schwesterschiffe um Jahrzehnte und stand bis 1954 im Dienst.

Mit dem im Jahre 1938 erfolgten Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich verlor die „Österreichische Bodenseeschifffahrt“ nicht nur ihre Selbstständigkeit son-

dern auch ihre Flotte. Die Schifffahrtsinspektion Bregenz wurde aufgelöst und die Verwaltung der Schiffe vom Maschinenamt Lindau übernommen.

Der Zweite Weltkrieg wirkte sich für die Bodenseeschifffahrt erschwerend aus, auch deshalb, weil der Dieseltreibstoff rationiert wurde. Außerdem waren die Schiffe mit fortschreitender Kriegsdauer häufig feindlichen Luftangriffen ausgesetzt.

Nach Kriegsende gelang es schrittweise die ehemals österreichischen Schiffe in die neue österreichische Verwaltung zurückzuführen und fahrbereit zu machen. Das Motorschiff Österreich, welches im letzten Kriegsjahr als Torpedoversuchsschiff verwendet worden war, musste völlig neu aufgebaut werden. Es leistet heute noch unersetzliche Dienste.

Zur Ergänzung des Linienverkehrs reihten die österreichischen Bundesbahnen ab 1950 auch einige Motorboote in ihren Schiffsbestand ein, deren Aufgabenbereich sich seither vor allem auf Rundfahrten innerhalb der Bregenzer Bucht konzentriert.

Das heutige Flaggschiff der ÖBB-Flotte, das Motorschiff Vorarlberg, kreuzt seit 1965 auf dem „Schwäbischen Meer“. Es ersetzte damals das Dampfschiff Stadt Bregenz, welches verkauft und abgebrochen wurde. Der Name Vorarlberg steht im engen Zusammenhang mit der legendären Fußacher Schiffstaufe, die damals über die Grenzen Österreichs hinaus größtes Aufsehen erregt hat.

Im Jubiläumsjahr 1984 verfügte die österreichische Bodenseeschifffahrt über drei Motorschiffe: MS Vorarlberg, MS Austria und MS Österreich, sowie über drei Motorboote: MB Montafon (II), MB Dornbirn und MB Feldkirch. Die Aufgabenstellung dieser Boote und Schiffe, wegen ihres weißen Anstrichs zusammen oft als „Weiße Flotte“ tituliert, hat sich in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts gewandelt. Gewährleistete die anfangs vor allem die Handels- und Verkehrsbeziehungen der Uferanliegergemeinden, so stellt sie heutzutage überwiegend eine seasons- und witterungsabhängige Ausflugsschifffahrt dar. Sie ist so ein unverzichtbarer Teil der touristischen Infrastruktur in der Erholungslandschaft des Bodenseeraumes.

# Bildbeschreibung

## 01. Lädine – Vorfahr der Dampfschiffe

*Die Lädine war das typische Segelschiff seit dem Mittelalter bis Ende des 19.Jh. auf dem Schwäbischen Meer.*

Damit wurden vor allem Lasten („lädi“, alemannisch, „Last“), aber auch Personen über den See transportiert. Mit Motoren nachgerüstet fuhren sie, allerdings nur mehr vereinzelt, bis ca. 1925.

Der Rumpf der Lädine war aus Eichenholz, flach und an den Enden hochgebogen. Der Bug war länglicher gebaut als das Heck. Im vorderen Teil war ein Mast mit Seilen angetakelt, das ein trapezförmiges Rahsegel trug.

Meist auf der linken hinteren Backbordseite, am Heck, war ein geschwungenes Steuerruder mit querstehender Pinne angebracht. In der Regel konnten bei Flauten drei Ruderpaare im vorderen Teil eingesetzt werden.

## 02 Dampfschiff Habsburg

*Die Habsburg war ein herkömmlicher Glatdeckdampfer, wie auch die Austria, aber in verbesserter Ausführung.*

Erst die folgenden Schiffe Kaiser Franz Josef I, Kaiserin Elisabeth und Kaiserin Maria Theresia erhielten einen hinteren Salon, der wie bei vielen Bodenseedampfern versenkt im Achterschiff eingebaut war (Halbsalon). Diese Bauweise bot nicht nur eine geringere Windangriffsfläche gegenüber dem Ganzsalonschiff sondern auch eine optimale Unterteilung der Oberdeckflächen für die Passagiere der I. und II. Klasse.

Die Habsburg wurde 1914 außer Dienst gestellt, 5 Jahre später verkauft, 1921 im Bregenzer Trockendock zerlegt, in Bestandteilen nach Linz verfrachtet, dort im darauffolgenden Jahr wieder aufgebaut und in Continental umbenannt. Der Raddampfer diente fortan in der rumänischen Donauschiffahrt unter dem Namen „Anghel Saligni“ noch bis zu Beginn der 80er Jahre. Heute ankert dieses ehemalige Bodenseeschiff als schwimmendes Restaurant in einem Nebenflusslauf der unteren Donau.

## 03. Dampfschiff Stadt Bregenz

*Die Stadt Bregenz stellte bei ihrer Inbetriebnahme nicht nur das für damalige Verhältnisse größte und komfortabelste Bodenseeschiff dar, sondern unterschied sich auch in der Bauweise von den Dampfern.*

Erstmals erhielt das Vorschiff Deckaufbauten, wodurch mehr gedeckter Fahrgastraum geschaffen wurde. Nach dem Vorbild zeitgenössischer Vierwaldstättersee - Dampfer entstand so auf dem Oberdeck eine Raucherkabine.

Die Stadt Bregenz wurde im Laufe der Jahre mehrmals umgebaut und im Jahre 1952 aus Ersparnisgründen von Kohle- auf Schwerölfeuerung umgestellt. Die letzte Fahrt unternahm das Schiff am 11. August 1965 und wurde zwei Jahre später zum Leidwesen vieler Schifffahrtsfreunde abgewrackt. Damit verschwand nicht nur eines der schönsten Bodenseeschiffe, es ging auch ein gutes Stück Schifffahrtsromantik verloren.

#### **04. Schraubendampfboot Bregenz**

*Zum Schleppen der Trajektkähne stellten die k. u. k. österreichischen Staatsbahnen das Schraubendampfboot Bregenz ( im Fachjargon „Propellerboot“) in Dienst.*

Der Tiefgang des Schiffes konnte durch eine besondere Einrichtung verringert werden. Indem im Vorschiff eine für diese Zwecke eingebaute Zelle geflutet wurde, drückte sich der Bug tiefer ins Wasser und das Heck wurde dadurch ein wenig angehoben. Dieser Vorgang fand besonders bei Niederwasser und beim Einlaufen in den und Auslaufen aus dem Hafen Anwendung.

Der Bau von großen Schraubendampfern konnte sich am Bodensee wegen des enormen Propellerdurchmessers nicht durchsetzen, sodass auch weiterhin neuerebaute Dampfschiffe mit zwei seitlich angebrachten Schaufelrädern ausgestattet wurden, die neben einem begrenzten Tiefgang den besten Vortrieb ermöglichten.

#### **05. Trajektverkehr**

*Das Bild zeigt einen mit Eisenbahnwaggons beladenen Trajektkahn kurz nach der Betriebsaufnahme im Jahre 1884.*

Ein Trajektkahn, anfänglich noch mit einer Segeleinrichtung versehenes Wassergefährts, konnte auf zwei parallel verlaufenden Geleisen bis zu je acht Güterwaggons befördern.

Sämtliche Trajektkähne besaßen in Bugnähe einen Steuerhausaufbau, wobei die untere Kammer als Aufbewahrungsraum für die Wurf- und Verholtauete diente.

Besonders bei stürmischem Wetter erforderte das Steuern der oft auf Schlepphilfe angewiesenen Trajektkähne höchste Aufmerksamkeit der jeweiligen Kahnführer.

#### **06. Die Bregenzer Trajektanlage**

*Diese zur Abwicklung des Trajektverkehrs notwendige Vorrichtung wurde an der Südwestseite des Bregenzer Hafenbeckens erstellt.*

Ein Doppelgeleise führte von den Bahnhofsanlagen zur Hafenmauer und wurde über die Trajektbrücke, welche durch Gelenke mit dem Moloteil verbunden war, weitergeführt. Rechts und links dieser Doppelgeleise trugen zwei hohe, mächtige Säulen große Räder, über die starke Ketten liefen. An den einen Enden hingen schwere

Gewichte, an den anderen die Trajektbrücke. Durch die Gewichte wurden deren Lage beim Be- und Entladen der Schiffe reguliert.

Um den ankommenden Trajektkähnen das Einschwenken zur Trajektbrücke zu erleichtern, waren in entsprechenden Abständen zwei, je aus fünf Pfählen bestehende Bündel in den Seeboden gerammt gewesen.

Die größte Tagesleistung wurde an der Bregenzer Trajektbrücke am 13. November 1888 erreicht. An diesem Tag konnten 17 Trajektkähne mit insgesamt 278 Güterwaggons abgefertigt werden.

Nach Auflassung des Trajektverkehrs wurde die Anlage im Jahre 1927 abgebrochen. Wo sich einst ein lebhafter Güterverkehr abspielte, zieren heute gepflegte Blumenbeete den Molo.

## **07. Beginn des Motorschiff - Zeitalters**

*Die Österreichischen Bundesbahnen stellten im Jahre 1928 das erste große Personen-Motorschiff des Bodensees, die Österreich, in Dienst.*

Das in seiner äußeren Form auffallend schmucke Motorschiff fand überall großen Anklang. Es galt nicht zuletzt wegen seiner vornehmen und behaglichen Einrichtung als Luxusschiff.

Das Jahr 1925 ist ein Meilenstein in der Geschichte der Bodenseeschifffahrt.

Auf dem Untersee und Rhein nahm das Motorboot Konstanz seine Fahrten auf, wodurch der Übergang von der Dampf- zur Motorschifffahrt eingeleitet wurde.

Was anfänglich mehr nach einem Experiment aussah, sollte sich bald bewährt haben; Der Betrieb eines Motorschiffes war wesentlich wirtschaftlicher.

Gegenüber der Dampfmaschine war der Dieselmotor wartungsfreier und kostensparender. Und während ein Dampfkessel erst in langen, mühevollen Stunden aufgeheizt werden musste, fiel bei den angestellten Leistungsvergleichen zudem die sofortige Betriebsbereitschaft des Dieselmotors stark ins Gewicht. Auch konnte bei einem Motorschiff Personal eingespart werden. Letztlich waren die technischen Dimensionen aller Maschinenteile kleiner als jene bei Schraubendampfern.

Die Österreich wurde nach dem Zweiten Weltkrieg grundlegend umgebaut und nahm im Juli 1953 als modernes Fahrgastschiff wieder ihren Dienst auf.

## **08. Das Bregenzer Trockendock**

*Im Bild die MS Austria, welche im August 1939 als MS Ostmark vom Stapel lief und heute noch im Einsatz steht, im Bregenzer Trockendock*

Zur Instandhaltung des Schiffparks musste im Zuge des Hafenausbaues auch eine entsprechende Werft eingerichtet werden. Auf dem Kohlenlagerplatz des einstigen

Bergwerkes „Wirtatobel“ bei Bregenz setzten Ende der 1880er-Jahre die Aushubarbeiten für das Trockendock ein, welche im Herbst 1891 vollendet waren.

Um den weichen Untergrund zu festigen, wurden etwa 4000 Piloten in den Boden gerammt. Während des Baues ereigneten sich mehrmals Wassereinbrüche, sodass die Kosten des Projektes schlussendlich ziemlich hoch lagen. Daher erhielt die Anlage den Spottnamen „Millionenloch“.

Das Trockendock war durch einen Kanal mit dem Hafenbecken verbunden. Um die Einfahrt in das Dock zu ermöglichen, musste das Bahngleis auf eine Länge von 19 m unterbrochen werden. In diese Lücke schaltete man eine Drehbrücke ein, auf welcher der Schienenstrang seine Fortsetzung fand. Während der Zeit des Ein- und Ausdockens der Schiffe, das normalerweise nicht mehr als 10 bis 12 Minuten in Anspruch nahm, musste der Bahnverkehr Bregenz – Lochau angehalten werden.

Insgesamt wurden vier österreichische Bodenseeschiffe im Trockendock zusammengebaut.

Die am 1. Jänner 1940 erfolgte Auflösung der Schifffahrtsinspektion Bregenz führte zur Stilllegung der gesamten Werftanlage. Nachdem sich in Lindau eine bestens ausgerüstete Schiffswerft befand, zeigte die Deutsche Reichsbahn kein Interesse am Weiterbestand der hiesigen Einrichtung. Das Dock wurde zugeschüttet und der 38 m hohe Werftkamin durch Sprengung niedergelegt. Die Werkstättenhalle diente lange Zeit als Omnibusgarage und als Expositur der HTL Bregenz. Schließlich wurde sie abgebrochen.

Auf dem Areal wurde nach dem Millenniumsbeginn ein Wohnhauskomplex mit Einkaufszentrum und Tiefgaragen errichtet.

## **09. MS Austria in der Werft**

*Diese Aufnahme entstand im März 1954, als die Austria – dreimalige Trägerin des „Blauen Bandes“ – in der Friedrichshafener Werft renoviert wurde.*

Ab 1945, nachdem die österreichische Bodenseeschifffahrt ihre Selbstständigkeit wieder erlangt hatte, mussten die österreichischen Schiffe bei größeren Reparaturen oder zur Erneuerung des Unterwasseranstriches zu ausländischen Werften gebracht werden, weil in Bregenz keine Möglichkeit mehr bestand, diese Arbeiten durchzuführen.

Seit dem Jahre 1961 werden unsere Schiffe auf einem in Fußach errichteten Schiffsbauplatz, einem Filialbetrieb der österreichischen Schiffswerften AG Linz – Korneuburg, überholt. Dort entstand auch das Motorschiff Vorarlberg. Im Gegensatz zu den übrigen Werften am See werden in Fußach die Schiffe längsseits auf Stapel genommen.



## 10. Dampfschiff Bludenz im Tarnanstrich

*Im dunkelgrauen Tarnanstrich die Bludenz: Als die ersten Bomben auf deutsche Bodenseestädte fielen, erhielten immer mehr Schiffe zum Schutz vor weiteren Luftangriffen einen solchen Anstrich.*

Auch der Zweite Weltkrieg blieb für die Bodenseeschifffahrt nicht ohne Folgen. Unmittelbar nach Kriegsbeginn wurde der Dieseltreibstoff rationiert und es mussten immer mehr Motorschiffe stillgelegt werden.

Vor allem auf deutscher Seite war man nun froh, noch über eine stattliche Anzahl von Dampfschiffen zu verfügen, denn Kohle gab es im Reich genug. Im Fahrdienst standen während der Kriegsjahre auch die Dampfer Stadt Bregenz und Bludenz, welche beträchtliche Kilometerleistungen aufweisen konnten.

Die Bodenseeschifffahrt blieb so von den Folgen des Zweiten Weltkrieges vorerst verschont. Relativ spät, nämlich erst im Herbst 1944 erhielten die im Dienst stehenden Schiffe einen Tarnanstrich. Trotzdem musste der indes schon stark gedrosselte Schiffsverkehr wegen immer häufiger auftretender Fliegeralarme auf der Strecke Bregenz – Lindau – Friedrichshafen ganz eingestellt werden.

Kurz vor Kriegsende konnten in einer beispiellosen Aktion wagemutiger Idealisten zehn Schiffe, welche in Lindau und zum Teil in Bregenz vor Anker lagen, heimlich bei Nacht und Nebel in die neutrale Schweiz geschmuggelt werden, um sie so vor einer geplanten Versenkung durch die SS zu bewahren.

## 11. MS Vorarlberg, Flaggschiff der österreichischen Bodenseeflotte

*Besonderer Beliebtheit erfreuen sich die sonntäglichen Ausflugsfahrten zur Insel Mainau mit der Vorarlberg während der Sommermonate.*

Die „Weiße Flotte“ schloss sich im Jahre 1952 mit drei anderen Schifffahrtsunternehmen zum Verband „Vereinigte Schifffahrtsverwaltungen für Bodensee und Rhein“ zusammen.

Die österreichischen Schiffe bestreiten zusammen mit den Schiffen der Deutschen Bundesbahn den Obersee – Längsverkehr, d.h. Kursfahrten auf der Strecke Bregenz – Lindau – Friedrichshafen – Meersburg – Konstanz und umgekehrt.

Auf Grund des seit 1. Juni 1886 bestehenden deutsch-österreichischen Gemeinschaftsabkommens haben die österreichischen Schiffe einen Fahranteil von rund 25 Prozent zu leisten. Im selben Verhältnis werden auch die Einnahmen verteilt. Sonderfahrten werden von diesem Gemeinschaftsvertrag nicht berührt, so stellen diese auch die Haupteinnahmequelle der österreichischen Bodenseeschifffahrt dar.

## 12. Der alte Bregenzer Schiffshafen

*Der Bregenzer Hafen im Jahre 1884: Als er wiederum zu klein geworden war, wurde ein großzügiger Umbau in Angriff genommen.*

Im 19. Jahrhundert bereiteten die Häfen verschiedener Uferorte den Schifffahrtbetreibern große Probleme. Denn diese aus der Güter-Segelschiff-fahrtszeit stammenden Anlagen waren meistens sehr eng gehalten oder lagen so ungünstig, sodass die Dampfer bei schlechten Witterungsverhältnissen gefährliche Manöver durchführen mussten oder im schlimmsten Fall gar nicht anlegen konnten.

Auch der alte Bregenzer Hafen bildete da keine Ausnahme. Erst nach scharfer Kritik des Auslandes wurde die Hafenanlage 1849/50 saniert. Auf die beiden Hafenköpfe wurden runde Leuchttürme gesetzt, die in der Folge wegen ihres Aussehens im Volksmund als „Salz- und Pfefferbüchse“ bezeichnet wurden.

### **13. Der Bregenzer Hafen – 1984**

*Der Bregenzer Hafen, so wie er im Jubiläumsjahr aussah, in einer Luftaufnahme.*

Der große Molo und die Ausläufer der Seeanlagen dienen als Wellenbrecher zum Schutz der im Hafen liegenden Schiffe.

Der mittlere Molo, auf dem das Hafengebäude steht, wurde so ausgebaut, dass drei große Schiffe gleichzeitig anlegen können. Diese Lände, auch Personenmolo genannt, steht den Kurs- und Sonderschiffen zur Verfügung.

Gegen Nordosten entstand ein neuer Molo, der so genannte Reservemolo. Bislang diente er vor allem den einheimischen Schiffen während einer längeren Ruhepause als Ankerplatz. Zwischen Personen- und Reservemolo wurde 1977 ein eiserner Steg errichtet. Dieser wirkte sich für die Schifffahrt bald als sehr vorteilhaft aus, da der neue Molo nicht nur als Tankstelle, sondern auch als Abstellplatz seither benützt werden kann.

Der Bregenzer Hafen gilt heute mit einer Gesamtfläche von 48.820 m<sup>2</sup> als der drittgrößte Hafen am Bodensee und verfügt außerdem über die größte Einfahrtsbreite, wobei sich ein- und auslaufende Schiffe gefahrlos begegnen können.

### **14. Der Bregenzer Hafen – am Millenniumsbeginn**

*Der Bregenzer Hafen wurde 1996 umgestaltet.*

Die Sanierung der Hafenanlage und Schaffung zusätzlicher Liegeplätze für Privatboote war eine wichtige Voraussetzung für die Erhaltung des nunmehr modernisierten historischen Hafengebäudes.

Der Bregenzer Schiffshafen wurde zwischen 1842 und 1850 erbaut und später, als die ersten Dampfschiffe zu verkehren begannen, durch den großen Molo mit Leuchtturm erweitert.

Das Hafengebäudes beherbergt im Obergeschoss die Verwaltung der Bodenseeschifffahrt und im Erdgeschoss ein Hafenrestaurant mit großer Terrasse direkt am

Wasser. Dieses fügt sich harmonisch an das elegante Aufnahmegebäude mit Hafenmeisterei und Zolldienststelle.

Die Bodenseeschifffahrt ist heute ein Unternehmen der ÖBB. Ihre Gründung 1884 war eine direkte Folge der Eröffnung der Arlbergbahn (Landeck – Bludenz), womit eine durchgehende Bahnverbindung nach Wien geschaffen war. Seither wird der Schiffsverkehr auch vom österreichischen Bodenseeufer betrieben.

## Impressum:

### Über 100 Jahre Österreichische Bodenseeschifffahrt 1884 - 1984

Heimatkundliche Unterrichtsbildreihe

Medien-Nr. 3500085

14 Farbbilder

**Herausgeber:** Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Schulmediencenter  
6901 Bregenz

**Text:** Zoltán Huller

**Aufnahmen:** Archäologisches Landesmuseum Baden-Württemberg, Außenstelle Konstanz  
Sammlung Arnulf Dieth  
Metz  
Archiv der Landeshauptstadt Bregenz  
Prof. Walter Gnaiger  
Landesbildstelle  
Arno Rebenklauber

Bild Nr.12 vom BMLV mit Zahl !§. 083/85 -1.6./84 freigegeben.

**Idee, Gestaltung und Bildauswahl:** Landesarbeitskreis für Heimatkunde im Unterricht

Anton Böhler, Herbert Dünser, Zoltán Huller, Gerhard Kolbe, Wilfried Korherr, Edgar Maier, Arno Rebenklauber, Siegfried Schmidinger, Angelika Strele, Dietmar Wachter

Erscheinungsjahr: 1984

Aktualisierung: 2003