

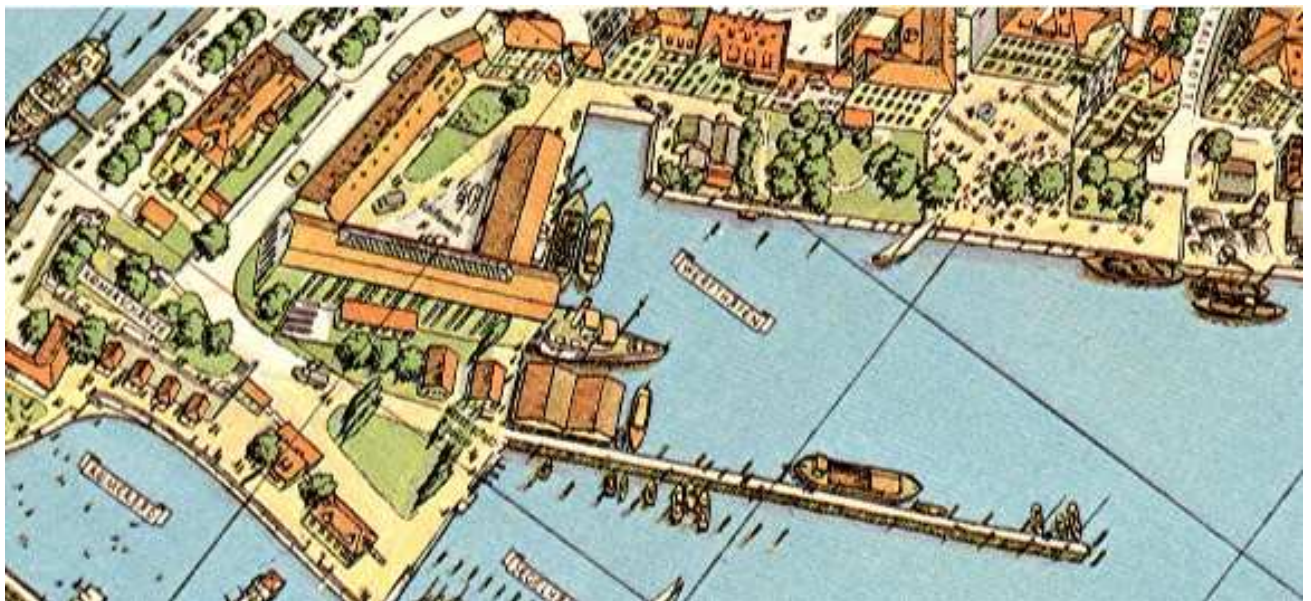
Als auf Lindaus Werft noch Schiffe gebaut wurden

Im Jahre 1846 schrieb der Vorstand der 1835 gegründeten Lindauer Dampfboot Aktiengesellschaft an den Magistrat (heute Stadtrat) folgenschwere Zeilen. „Zur Vornahme der regelmäßigen Ausbesserung unserer Schiffe, besonders aber in Fällen großer Beschädigung derselben, ist die baldigste Herstellung einer Schiffswerfte zur gebieterischen Notwendigkeit geworden. Bereits 1847/48 wurde diese Lindauer Werft an der Stelle der früheren Schießstatt im Bereich der heutigen Yachtschule errichtet.

Wenige Jahre danach, 1855, wurden darauf auch nicht mehr nur Schiffe repariert, sondern das erste Schiff erbaut, die erste „Stadt Lindau“. Damit wuchs der Besitz an Schiffen bei Lindaus Dampfboot AG auf sechs Schleppschiffe und die fünf Dampfboote Ludwig, Concordia, Maximilian, Merkur und besagte Stadt Lindau. Doch diese, die Dampfboot AG selbst und ihre Werft wurden im Jahre 1861 gegen Bargeld vom Bayerischen Königreich verstaatlicht.

Die ersten Trajektkähne, jene Lastschiffe zum Transport von Eisenbahnwagons der 1869 eröffneten Trajektroute von Lindau nach Rorschach, wurden auch auf der Lindauer Werft hergestellt. 1887 musste die „Stadt Lindau“ zur Reparatur in die Werft geschleppt werden. Sie war im Oktober vor dem Lindauer Hafen nach einem Zusammenstoß mit der „Austria“ gesunken. Tauchereinsatz ermöglichte jedoch ihre Bergung und den Transport in die Werft.

Wurde auf der Werft ein Schiff gebaut, waren dessen Teile zuvor mehrheitlich in der



Das Lindauer Werftgelände und der Werfthafen bis hin zu den Lastkähnen an der früheren Kalkhütte aus der Vogelperspektive auf dem Luftbildplan von Helmut Skaruppe in den 1950er-Jahren. Repro: Schweizer

jeweiligen Schiffsbaufabrik vorgefertigt worden. Arbeiter dieser Fabriken montierten dann zusammen mit den Lindauer Werftarbeitern die an den Bodensee transportierten Einzelteile zusammen. Auf diese Art wurde beispielsweise 1891/92 der Salondampfer Rupprecht von der Ratgeber'schen Fabrik aus München auf der Lindauer Werft auf Kiel gelegt. Im Jahre 1905 erfolgte auf die gleiche Art der Bau einer neuen „Stadt Lindau“. Die Dampfmaschine für den Antrieb stammte von der Münchner Firma Maffay.

Mit den Arbeitern aus der Landesmetropole München kamen auch verstärkt klassenbewusstere Ansichten zu Lindauer Arbeitern. Diese wollten deshalb bereits 1891

erstmals für Lindau den 1. Mai als ihren Arbeitertag begehen. Durch die Bregenzer (!) Behörden alarmiert, mobilisierte Lindaus Bezirksamt (heute Landratsamt) Polizei und Militär, um diese Pläne der „Anhänger der sozialdemokratischen Partei“ zu vereiteln, „da die Veranstaltung das Einschreiten der bewaffneten Macht notwendig machen könnte.“ Doch so weit kam es nicht, da sich die Lindauer Arbeiter an diesem Tag hinter dem Rücken der Behörden denen in Vorarlberg anschlossen. 1904 arbeiteten 23 Personen auf Lindaus Werft, 4 Tagelöhner, 17 Handwerker, 1 Werkmeister und 1 Verwalter.

Die Arbeit auf der Werft und das Einbringen eines Schiffes in die Werft war in jenen Tagen meist noch harte Schinderei, wie Emil Krumholz dies schilderte. „Das



Blick vom „Offizierscasino“ auf Lindaus Werftgelände am 26. August 1959. Original im DB Museum Nürnberg, Fotoarchiv, Negativ-Nr. AN 30904. Repr: Schweizer.

Aufziehen auf den Stapel war immer eine langwierige Arbeit, weil die Aufzugsvorrichtungen ganz primitiv waren und die Reibung, welche beim Gleiten des Schiffsschlittens auf dem Stapel erzeugt wurde, nur mit dem Aufwande großer Kraft zu überwinden war. Manches Dampfschiff benötigte zwei bis drei Tage zum Verholen und es mussten hierbei zu Bemannung der Gangspille, welche den Aufzug bewerkstelligten, 200 bis 250 Soldaten gemietet werden.“ Nach der Modernisierung der Werft im Jahre 1893 benötigte die hierfür angeschaffte Dampfmaschine noch 12 bis 14 Stunden.

1926/27 ließ die neue Werftbesitzerin, die Deutsche Reichsbahn, Lindaus Werfthalle mit der Helling erneut modernisieren und deutlich erweitern, um die inzwischen wesentlich größer gebauten Bodensee-Schiffe auch weiterhin aufnehmen zu können.

1960 veröffentlichte die Gewerkschaft der Eisenbahner, heute TRANSNET, einen bislang unter Verschluss gehaltenen Plan der Bundesbahndirektion zur Schließung der Lindauer Werft im Rahmen der Umstrukturierung ihrer Bodenseeflotte und ihrer drei Werften. Die Gewerkschaften kündigten einen „Kampf bis aufs Messer“ um die Schiffswerft und die dortigen Arbeitsplätze an, teilweise unterstützt von der Stadt Lindau. Auf der anderen Seite erreichte die Bundesbahndirektion eine Sende- und Verbot für eine Reportage des Bayerischen Rundfunks darüber. Doch der Kampf ging verloren und die Werft wurde Ende Dezember 1960 geschlossen. Die Stadt Lindau erwarb daraufhin das ehemalige Werftgelände.

© Karl Schweizer

Fundorte/Quellen:

Stadtarchiv Lindau: Akt B I 827 „Erbauung einer Schiffswerfte“; Karl Schweizer „100 Jahre 1. Mai in Lindau“, Lindau 1990, S. 14f; „Kampf bis aufs Messer um die Schiffswerft?“ in Lindauer Zeitung vom 20.10. 1960; „Gegen die Schließung der Lindauer Schiffswerft“ in „Südkurier“, Konstanz, vom 24. 9. 1960.