

diger Arbeit wurde neben Schiffskörper und stählerner Schiffshaut auch die noch erhaltene Innenvertäfelung der Deckaufbauten restauriert und gemäß Befund gestrichen. Ergänzungen wurden in traditioneller Handwerkstechnik vorgenommen. So wurde das Deck in der damals üblichen Kalfater-Technik belegt.

Auch die Schiffstechnik erfuhr eine Einbeziehung in das Erhaltungskonzept. Die originalen Antriebsmaschinen wurden nach deren Restaurierung im Frühjahr dieses Jahres wieder in den Schiffskörper eingebaut. Neben vielen weiteren Detailarbeiten werden derzeit Kupplungen, Antriebswellen und Antriebsmaschinen zueinander ausgerichtet und in Funktion gebracht.

### Der Fähranleger und seine Restaurierung

Die 22 m lange Zufahrtsbrücke - eine nach Plänen von Theodor Lutz errichtete Stahlfachwerkkonstruktion - stellte mit ihrer beweglichen Lagerung den Prototyp künftiger Fähranleger dar.

Als der Fähranleger aus seinem Dornröschenschlaf auf dem Werksgelände der Firma Rettich geweckt wurde, sah die Stahlkonstruktion ziemlich desolat aus. Die Brücke präsentierte sich im für technische Stahlbauten üblich gewordenen unscheinbaren Grauglimmeranstrich – mit Algen überwuchert. Der Bohlenbelag der Brücke war verfault, die Quer- und Längsträger, soweit einsehbar, waren von Rost befallen. Auf der Brücke lagen die demontierten Pylone mit Hebeachse und anderen mechanischen Einzelteilen, dazwischen die abgebauten Geländer, irgendwo ragte quer die Auffahrklappe empor.



Der demontierte Fähranleger im „Bodmaner Exil“, 2008

Kopien der verlorenen Baupläne dienten als Grundlage für die Schadenskartierung. Diese ergab, dass es doch gar nicht so schlecht um den Anleger stand und die gesamte Hebeachse noch funktionierte. So konnte bei der Restaurierung der Austausch der Stahlteile auf ein Minimum reduziert werden. Neuteile wurden zum Schutz vor Korrosion nicht angeschweißt, sondern mit Schrauben fixiert.

Eine Untersuchung des Anstrichs zeigte, dass unter dem Grauglimmer der historische blaue Anstrich am Fachwerk der Brücke und an den Pylonen noch größtenteils intakt war. Anstelle des herkömmlichen Sandstrahlens führte die Firma Kärcher im Rahmen des Kultursponsoring eine Hochdruckreinigung durch. Somit konnte der historische Anstrich - nicht zuletzt als sinnvoller Korrosionsschutz - gehalten und mit einem mehrschichtigen Lacksystem nach Originalfarbton beschichtet werden.

Das elegante Saphirblau der mit hellgrauen Geländern ausgestatteten Brücke zeigt nun in frischer Harmonie mit der weißen, rot akzentuierten Fähre wieder die einstige Farbigkeit dieser damals zukunftsweisenden verkehrstechnischen Anlage.

### Aussichten

Bis zur endgültigen Abnahme durch TÜV und Schiffsfahrtsamt werden nur noch einige Wochen ins Land ziehen. Voraussichtlich zu Beginn des nächsten Jahres wird die älteste Binnenseeautomobilfähre Europas zu Ausflugsfahrten vom alten Anleger aus „in See stechen“.

*Franz Hiller, Katrin Hubert Kühne, Frank Mienhardt*



Die KONSTANZ bei einer der ersten Probefahrten, 1928

# Tag des offenen Denkmals 2010



Kultur in Bewegung  
- Reisen, Handel und Verkehr

## Fähre MEERSBURG ex KONSTANZ Anlegebrücke



Ensemble aus Fähre und Anlegebrücke, September 2010



Baden-Württemberg  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG  
LANDESDENKMALPFLEGE

STADTWERKE  
KONSTANZ

KONSTANZ  
Die Stadt zum See



## Die MEERSBURG ex KONSTANZ und ihr Anleger – vom Wiedergewinnen einer historischen Einheit

„Rettet die MEERSBURG ex KONSTANZ“: der Vereinsname ist Programm – und zugleich Hilferuf. Tatsächlich ging es bei der 1993 erfolgten Gründung des Vereins engagierter Bürger zunächst schlicht darum, die älteste Automobilfähre auf dem Bodensee, zuletzt zum Arbeitsschiff „Lukas“ degradiert und im Hafen einer Überlinger Segelschule dümpelnd, vor der bevorstehenden Verschrottung zu bewahren.

Die Fährverbindung zwischen Konstanz und Meersburg wurde im Jahr 1928 mit der Zielsetzung aufgenommen, das geographisch abgelegene Konstanz an das automobilen Straßennetz der nördlichen Seeregion anzubinden. Die anfänglich heftig umstrittene Fährverbindung entwickelte sich zum Fanal des automobilen Zeitalters am Bodensee und erreichte ständig wachsende Beförderungszahlen. Die erste Fähre KONSTANZ wurde bereits 1930 durch ein zweites Fährschiff unterstützt, blieb indes unter dem neuen Namen MEERSBURG über die großangelegte Hafenerweiterung der frühen Nachkriegszeit hinweg bis 1963 im Einsatz.

Die ersten Jahre im Wirken des Vereins waren bestimmt von der eigentumsrechtlichen Übernahme des altgedienten Fährschiffs, von einer breitangelegten Öffentlichkeitsarbeit, von restaurierungs- und finanzierungstechnischen Fragen, ehe das zwischenzeitlich unter Schutz gestellte

technische Kulturdenkmal im Jahr 1996 unter der neuen Konstanzer Rheinbrücke ein taugliches Reparaturdock und damit eine vorübergehende Bleibe fand. Nun konnten die umfangreichen Restaurierungsarbeiten beginnen.

Es waren auch Mitglieder des Vereins, welche als erste – wiederum im Jahr 1996 – auf den technikgeschichtlichen Wert der zugehörigen Anlagebrücke aufmerksam machten, Fähre und Anleger als historische Einheit erkannten und sich für die Wiederherstellung dieses Ensembles – möglichst am ursprünglichen Standort – stark machten. Die Unterschutzstellung im Jahr 2003 kam für den Erhalt des Anlegers am historischen Ort indes zu spät. Seit dem Hafenausbau 1951-53 als Wartungsanleger genutzt, musste er 2005 dem jüngsten Umbau des Fährhafens weichen und wurde – mit zunächst ungewissem Ausgang – auf dem Gelände der Stahlbaufirma Rettich in Bodman gelagert.

Im Lichte der neu erkannten Wertigkeiten wurde eine tragfähige Alternativlösung zwischen allen Beteiligten erarbeitet: Fähre und Anleger erhalten einen gemeinsamen Standort jenseits der neuen nordwestlichen Hafenmole mit eigens dafür geschaffener Pkw-tauglicher Zufahrt über das Gelände des Fährbetriebs. Die Kontinuität von Funktion und Ort wird so weitgehend gewahrt.

Nach 14jähriger Restaurierung – unter unmittelbar Regie des Vereins und betreut durch die Denkmalbehörden – wurde die MEERSBURG ex KONSTANZ im Mai 2010 seit

vielen Jahrzehnten erstmals wieder im Staader Fährhafen vertäut. Der Fähranleger – zwischenzeitlich ebenso fachkundig restauriert – wurde in Etappen in den vergangenen Wochen am „neuen alten“ Standort montiert. Dass diese historische Einheit – in Sichtweite zum ursprünglichen Ort – seit einigen Tagen wiederhergestellt ist und die Fähre schon bald wieder über den Anleger beladen werden kann, ist nicht allein, aber vorrangig dem jahrzehntelangen Kampf engagierter Bürger zu verdanken, die sich um das technikgeschichtliche Erbe unserer Kulturlandschaft verdient gemacht haben.

## Die historische Fähre und ihre Restaurierung

Die erste Bodensee-Automobilfähre wurde 1927/28 auf der Bodanwerft in Kressbronn gebaut. Hier die technischen Daten:

Länge über Alles	32.00 m
Breite über Scheuerleiste	9.40 m
Breite über Aufbau/Hauptspant	9.00 m
Fahrbahnbreite (PKW/LKW)	7.20 m
Seitenhöhe bis Fahrbahndeck	2.20 m
Gesamthöhe über Basis	6.20 m
Gesamthöhe über Wasserlinie	5.15 m
Tiefgang leer / beladen	1.00 m / 1.25 m
Verdrängung leer	ca. 140 t
Zuladung	ca. 60 t
Zulässige Personenzahl	200
Lademöglichkeiten an PKW (je PKW 3,3m)	15
Geschwindigkeit leer	17.50 km/h
Antriebsmotoren	MWM-Diesel
Antriebsleistung	2 x 90 PS
Propeller	Doppelschrauben
Stromversorgung	Gleichstrom 5KW/110 V
Baukosten	140.000 RM

Der Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Schiff weitestgehend in seinen ursprünglichen Stand von 1928 zu versetzen und die Fähre als betriebsfähiges Denkmalschiff des Bodensees und Baden-Württembergs wieder in Fahrt zu bringen.

Bei der Restaurierung wurde darauf Wert gelegt, die noch erhaltene originale Substanz zu erhalten. In zeitaufwän-



Die beladene Fähre KONSTANZ in einem ihrer ersten Winter am Anleger im Staader Fährhafen.