

Die Eisenbahn fährt über den See 150 Jahre Trajektschifffahrt am Bodensee

Von Stefan Stern, Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau e.V. – Teil 1

Die Anfänge der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee

Der Beginn der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee datiert 1817, als der von dem Züricher Unternehmer J.C.Bodmer gebaute Raddampfer „Stephanie“ mit einer 2 PS-Dampfmaschine in vier Stunden von Konstanz nach Meersburg fuhr. 1824 eröffnete Dampfschiff DS „Wilhelm“ den ersten regulären Fahrbetrieb zwischen Friedrichshafen und Rorschach. Im Gegensatz zu Segelschiffen ermöglichten Dampfschiffe einen regelmäßigen und zuverlässigen Schiffsdienst. In den Folgejahren wurden in allen Bodensee-Anrainerstaaten Schifffahrtsgesellschaften gegründet, Dampfschiffe gebaut und neue Kurslinien eingerichtet. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts konnte ein funktionsfähiger Linienverkehr zwischen den großen Hafenstädten etabliert werden. Anfangs waren die Dampfschiffe hauptsächlich im Güterverkehr eingesetzt, die Personenbeförderung stand nicht im Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit. Erst 1850, also rund 30 Jahre nach Beginn der Dampfschifffahrt, gewann die Personenschifffahrt an Bedeutung, als die ersten Eisenbahnstrecken zum Bodensee gebaut waren.

Die Eisenbahn erreicht den Bodensee

Alle an den Bodensee angrenzenden Staaten planten und bauten ihre Strecken unabhängig voneinander. Zwischen Württemberg und Bayern entstand sogar ein regelrechter Wettlauf. Württemberg konnte 1847 seine Bahnstrecke zuerst eröffnen, allerdings nur auf einem kurzen



1930er Jahre: Hochbetrieb an der Trajektanstalt Lindau

Eine Tenderlok zieht soeben die ersten drei von insgesamt sieben Güterwagen vom Lindauer Motortrajekt M.Tr.11. Gut zu erkennen sind die zwischen Lokomotive und Güterwagen zwischengespannten Flachwagen. Rechts liegt der antriebslose Schleppekahn Tr.15. Bei beiden Kähnen ist das Steuerhaus am Bug, entladen wird über das Heck.

(DB Museum Nürnberg)

Teilstück zwischen Friedrichshafen und Ravensburg. Die endgültige Fertigstellung bis Ulm erfolgte erst 1850.

1854 hatte auch das Königreich Bayern den Bodensee mit der

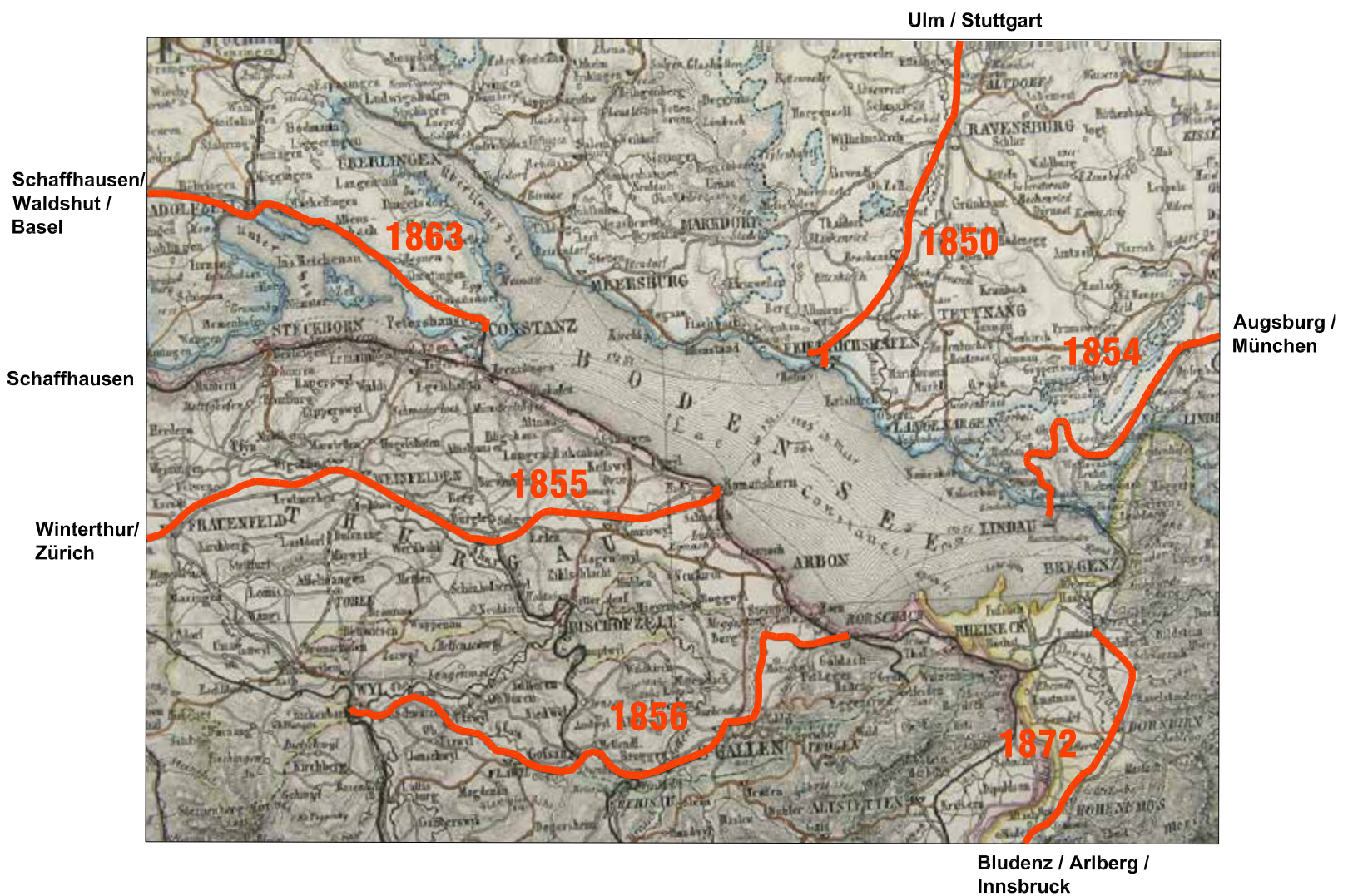
Eisenbahn erreicht. Die 554 km lange Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Hof bis Lindau war seiner Zeit die längste ganzheitlich geplante Bahnstrecke und die erste bayerische Eisenbahnmagistra-

le. Nachdem private Gesellschaften aus München, Augsburg und Nürnberg gescheitert waren, wurde der Bahnbau Staatssache. Planung und Bau der Strecke dauerten 18 Jahre. Der letzte Abschnitt von Aeschach über den Seedamm zur Insel ging im März 1854 in Betrieb.

Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn als erste bayerische Eisenbahnmagistrale

Der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn zeigt die verkehrstechnische Bedeutung der Stadt Lindau für Bayern. Der Lindauer Hafen war das Zentrum der bayerischen Dampfschifffahrt und als Knotenpunkt für die Verbindungen in die Schweiz und nach Österreich einer der bedeutendsten Häfen am Bodensee. Mit der Anlage des südlichen Endbahnhofs der Ludwig-Süd-Nord-Bahn auf der Insel Lindau wurden Bahn und Schiff gegenseitig miteinander verknüpft. Die Reisenden konnten zur Weiterfahrt in die Schweiz auf kurzem Wege zwischen Zügen und Dampfschiffen umsteigen.

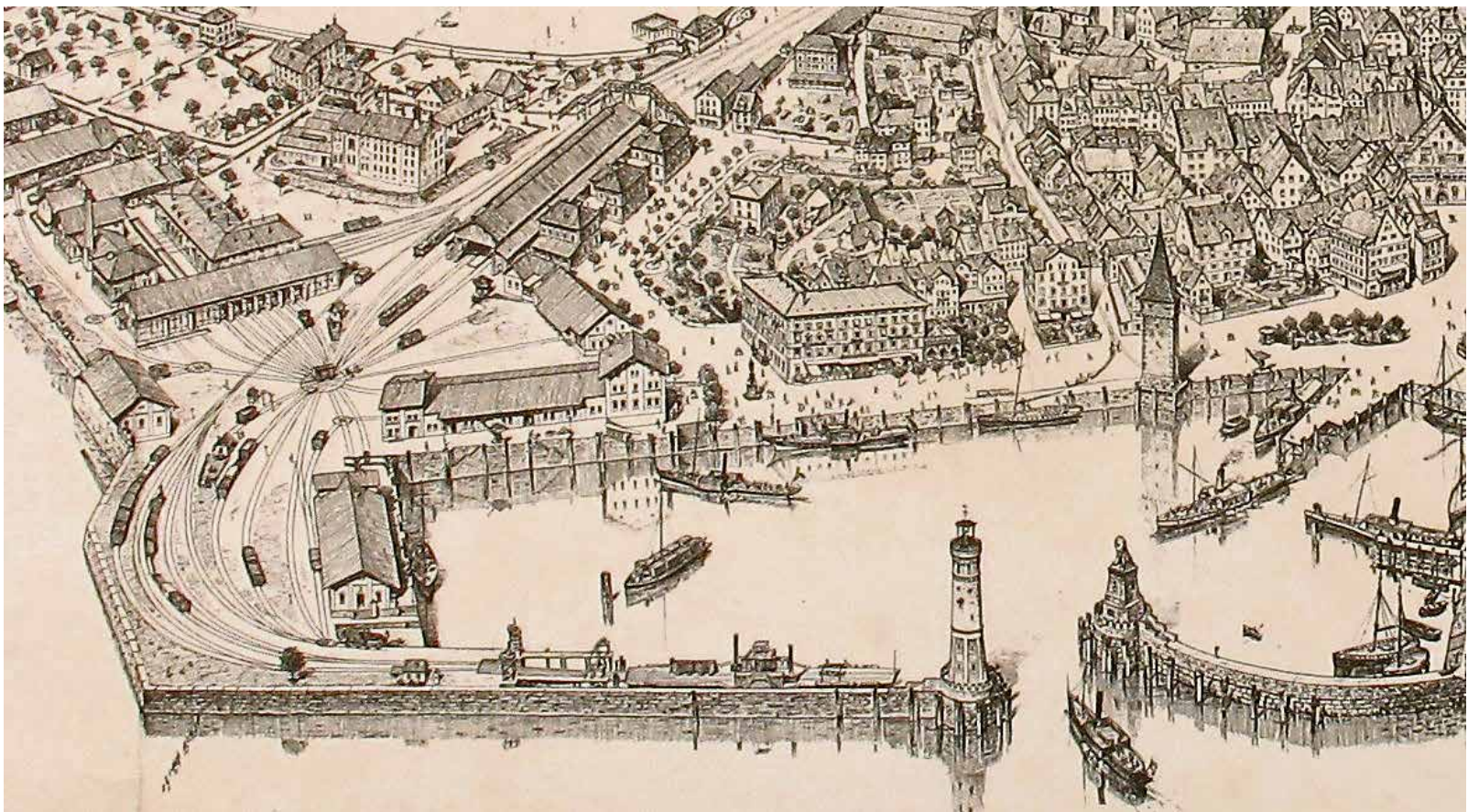
Wie kein anderer Bahnhof in Bayern wurde der Lindauer Bahnhof zusammen mit dem Seehafen, der zeitgleich mit dem Bahnhofsbau vergrößert wurde, als Gesamtensemble entworfen und gebaut. Außerdem wurde das südliche „Eingangstor“ von Bayern – in Rivalität zum württembergischen Friedrichshafen – repräsentativ gestaltet. Der einzige Zugang Bayerns zum Bodensee wurde mit dem bayerischen Löwen und dem neuen Leuchtturm monumental gestaltet. Heute ist der Seehafen in einzigartiger Weise nahezu unverändert im Zustand von 1856 erhalten.



Wettlauf der Staatsbahnen zum Bodensee 1850–1872

1850 hatte Baden-Württemberg in Friedrichshafen den ersten Bahnanschluss am Bodensee gebaut. Die Stadt Lindau konnte 1854 an die Bahn angebunden werden, kurz danach erreichten auch die Eidgenossen den See. Nach Bregenz kam die Bahn dagegen erst 1872, also knapp 20 Jahre später, und dann auch nur von Vorarlberg aus. Der Anschluss nach Tirol (Innsbruck) gelang erst 1884.

(Darstellung S. Stern, Verein Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau, Kartengrundlage Stieler's Hand-Atlas Karte Bodensee 1878)



Lindau, Ansicht des Seehafens und Bahnhofs, 1880

An der Trajektanstalt wird Dampftrajekt II beladen. Am Dalben im Hafenbecken hat ein mit acht Güterwagen beladener, nicht motorisierter Trajekt Kahn festgemacht. Dieser wird von Dampftrajekt II nach Beendigung des Ladevorgangs in Schlepp genommen. Außer zum zeitweiligen Festmachen von Kähnen wurde der Dalben vor allem zum Anlegen der Schleppkähne verwendet. Mit Hilfe von Schiffstauen wurden die antriebslosen Kähne mit dem Heck zur Trajektanstalt gedreht. Der Schleppkahn ist noch mit einem Segelmast ausgestattet. Zu Beginn der 1890er Jahre wurden die Masten wegen der unzulänglichen Segeleigenschaften entfernt.

(Ausschnitt aus der Luftansicht Lindau von E. Pfann und J. Egg, 1886, Stadtmuseum Lindau)

Da die Endbahnhöfe am Bodensee damals untereinander keine Gleisverbindung hatten, wurden die Verbindungen mit Dampfschiffen hergestellt. Während das Umsteigen der Passagiere problemlos ablief, war die Abwicklung des Güterverkehrs verkehrstechnisch unbefriedigend. Massen- und Stückgüter mussten im Bahnhof mühselig von Hand auf Karren und Pferdefuhrwerke geladen und zum Seehafen gefahren werden, um dort - wiederum von Hand - auf die Schiffe verladen zu werden. Zur Beschleunigung des Güterverkehrs waren neue Transporttechniken erforderlich. Vorreiter war England, das Mutterland der Eisenbahn, wo Eisenbahnfähren bereits seit 1833 im Einsatz waren. Sie wurden als „Trajekt“ bezeichnet (lateinisch *trajectus*: die Überfahrt). Statt die Güter einzeln umzuladen, sollten nunmehr also die Waggons mit Fähren über den See gesetzt werden. Über eine Rampe konnten die Waggons direkt auf die Schiffe fahren. Im Zielhafen wurden die Wagen zur Weiterfahrt in neuen Zügen zusammengestellt.

Verhandlungen mit der Schweiz

Die Einrichtung des Eisenbahnfährenverkehrs am Bodensee wurde von der schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft (NOB) in Romanshorn angeregt. Die NOB war bereits seit 1857 mit den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in einer Betriebsgemeinschaft Güterverkehr liiert. 1866 begannen die Verhandlungen mit der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahn zur Aufnahme des Trajektverkehrs zwischen Romanshorn und Lindau. Bei der Einrichtung eines ganzjährigen Eisenbahnfährenverkehrs auf dem Bodensee waren mehrere Probleme zu lösen:

- In den Endhäfen wurde der Bahnverkehr von verschiedenen Bahngesellschaften betrieben.



1930er Jahre: Westbecken des Lindauer Seehafens

Im Vordergrund die Trajektanstellung, an der soeben ein Trajekt Kahn beladen wird. An der Eilguthalle liegt ein weiterer Trajekt Kahn. Das neue Empfangsgebäude des Lindauer Bahnhofs wurde 1922 in Betrieb genommen. (DB Museum Nürnberg)

- In jedem Seehafen galt eine andere, örtlich bezogene Uhrzeit.
- Bei der Überfahrt musste witterungsbedingt mit Behinderungen durch Stürme, Wellengang und Nebel gerechnet werden.
- Da Zu- und Abfluss des Bodensees nicht reguliert sind, erschwerten Wasserstandsschwankungen von bis zu 3 m Höhe das Be- und Entladen der Schiffe.
- Aus Sicherheitsgründen sollten auf den Fähren keine Passagiere mitgenommen werden.

Die Lindauer Trajektanstellung

1868 wurde im Seehafen Lindau an der Eilguthalle die sogenannte „Trajektanstellung“ gebaut. Sie war mit zwei Gleisen an den damals noch auf der Insel befindlichen Güterbahnhof ange-



1898: Seehafen Lindau

Vor dem Denkmal von König Maximilian II hat Dampfschiff „Eberhard“ angelegt und wartet auf die mit dem Zug aus München ankommende Passagiere zur Weiterfahrt nach Romanshorn. Rechts das Hotel Bayerischer Hof. (Foto: Zabuesnig, Sammlung P. Fleck)

schlossen. Über eine bewegliche Hebebrücke wurden die Gleise mit dem Schiff verbunden. In Lindau war die Trajektbrücke mit ca. 25 m besonders lang, da

der Bahnkörper fast 7 m über dem mittleren Wasserspiegel lag. Die Brücke wurde im Handbetrieb mittels Ketten, die in Türmen beidseits der Brücke über



1905: Dampfschiff „Lindau“ mit Schlepptrajekt

Der Schlepverband vor der Hafeneinfahrt Lindau. Die „Lindau“ hat noch die erste Farbgebung mit schwarzem Rumpf, hellgrünen Decksaufbauten und schwarzem Schornstein. Das Schiff ist über die Toppen beflaggt, vermutlich handelt es sich um eine der ersten Fahrten nach der Indienststellung 1905. (Stiftung Seemuseum Kreuzlingen)



Sturmfahrt eines Schlepverbandes über den Bodensee

Das Dampfschiff hat zwei schweizerische Schlepkkähne im Schlepp, von denen zumindest der erste voll beladen ist. Die Schleppeleine steht unter starker Spannung. Ein Mitglied der Schiffsbesatzung beobachtet während der Überfahrt den Schlepverband. (Archiv der Landeshauptstadt Bregenz)



1905: Verunglückte Güterwaggons an der Lindauer Trajektmole
Bei einem Rangierunfall in Oberreitnau lösten sich 13 Güterwaggons vom Zug und rollten bergab bis zum Bahnhof Lindau. Die Wagen zerschmetterten zum Teil auf der Trajektbrücke und auf dem daran liegenden Trajekt Kahn. (DB Museum Nürnberg)



Romanshorn 1930er Jahre: Verunglückte Rangierlok
Entweder aufgrund technischen Versagens oder aus Unachtsamkeit rollte die Rangierlok auf die Trajektbrücke, die unter dem Gewicht der Lok zusammenbrach. An der Bahnhofsmole im Hintergrund liegt die Motorfähre MF „Schussen“. (Stadtmuseum Lindau)

ein Umlauftrad liefen, gehoben oder abgesenkt.

Die bayerische Verwaltung baute drei antriebslose Schleppkähne, die auf jeweils zwei Gleisen acht Eisenbahnwagen aufnehmen konnten. Be- und Entladen der Waggons dauerte etwa 40 Minuten. Eine Rangierlokomotive drückte die Güterwagen auf das Schiff oder zog sie vom Schiff an Land. Beim Be- und Entladen der Trajektkähne mussten die Waggons auf den beiden Schiffsgleisen gleichmäßig verschoben werden, um eine zu starke Schlagseite der leichten Schiffe zu vermeiden. Vor der Lok waren Flachwagen gekuppelt, so dass die schwere Lokomotive nicht auf die Brücke fahren musste. Im Gegensatz zu den normalen runden Eisenbahnpuffern hatten die Zwischenwagen rechteckige, senkrecht ausgerichtete Pufferteller. Damit konnte ein Verhaken der Puffer vermieden werden.

1869 begann der Fährbetrieb auf den Strecken Lindau-Romanshorn und Friedrichshafen-

Romanshorn. Betrieb, Instandhaltung und Reparatur wurden von Lindau übernommen. Die schweizerische NOB hatte die Hälfte der Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals sowie die Hälfte der Betriebs- und Unterhaltungskosten zu tragen. Die Einnahmen wurden hälftig geteilt. Da der Güterverkehr von Bayern in die Schweiz bedeutend umfangreicher war als umgekehrt, erhielten die bayerischen Staatsbahnen zusätzlich eine Prämie.

Gefährliche Manöver

Die antriebslosen Trajektkähne wurden von bayerischen oder schweizerischen Dampfschiffen im Linienverkehr über den See geschleppt. Die Schleppverbände bewältigten die 23 km lange Strecke zwischen Lindau und Romanshorn in eineinhalb Stunden. Bei Sturm konnte die Überfahrt auch länger dauern.

Das Anlegen der Schleppkähne an die Trajektmolen erforderte seitens der Schiffsführer viel Können. Bereits bei der Ha-

feneinfahrt wurden die Schleppseile losgeworfen und die Kähne mit der Restfahrt zu einem im Haf Becken stehenden Festmacherdalen gesteuert. Treibanker aus Segeltuch dienten zum Bremsen, wenn der Kahn zu schnell war. Da die Schiffe nur über das Heck beladen werden konnten, mussten sie zum Anlegen zudem gedreht werden. Von der Trajektmole aus wurden sie mit Seilen an die Trajektbrücke gezogen. Bei Sturm waren das schwierige und gefährliche Manöver.

Die schwierigen Betriebsabläufe führten unweigerlich zu Unfällen. Dank des hohen Könnens der Schiffspersonale gab es aber in der Geschichte des Trajektverkehrs insgesamt nicht mehr Unfälle als in der Personenschiffahrt. Am 6. Dezember 1895 brachen vor Lindau bei Sturm die Schleppseile von zwei beladenen Trajektkähnen. Die Schiffe strandeten am Eisenbahndamm, konnten aber durch den Salondampfer Maximilian wieder in tieferes Wasser gezogen werden.

Ein besonders schwerer Unfall ereignete sich in Lindau am 21. Juli 1905, der allerdings bahntechnisch im etwa 5 km entfernten Bahnhof Oberreitnau verursacht wurde. Beim Rangieren lösten sich 13 Güterwagen vom Zug und rollten mit zunehmender Geschwindigkeit bergab Richtung Lindau. Geistesgegenwärtig wurden im Bahnhof alle Weichen zur Trajektmole gestellt, so dass die Wagen auf den dort liegenden Trajekt Kahn rollten. Die ersten Wagen zertrümmerten auf dem Schiff, die nachfolgenden stürzten in den See oder entgleisten auf und vor der Trajektbrücke.

Fortsetzung folgt

IMPRESSUM:

Die Westallgäuer Heimatblätter sind die Heimatbeilage der Tageszeitung „Der Westallgäuer“, Weiler im Allgäu.

Redaktion: Redaktionsteam des Kreisheimattags des Landkreises Lindau unter Leitung von Bettina Deubel und Gerd Zimmer.

Kontakt: w.heimatblatt@gmx.de



„Dampftrajekt II“ im Lindauer Hafen, vermutl. um 1910
Dampftrajekt II war mit zwei unabhängig voneinander steuerbaren Dampfmaschinen ausgestattet, die über eine Achswelle jeweils ein Schaufelrad antrieben. Aufgrund seiner Länge benötigte Dampftrajekt II das gesamte Lindauer Hafenbecken zum Manövrieren. (Postkarte Sammlung Fügen)



1930er Jahre: Dampftrajekt II an der Trajektbrücke
Die in der Luftansicht von Pfann-Egg dargestellte Szenerie mit Dampftrajekt II an der Trajektbrücke ist hier photographisch festgehalten. Das Schiffs- und Rangierpersonal hat sich für den Fotografen aufgestellt.

(DB Verkehrsmuseum Nürnberg)