

Westallgauer Heimatblätter

Heimatbeilage der Tageszeitung „Der Westallgäuer“

Oktober 2019

Publikation des Heimattags für den Landkreis Lindau (Bodensee) e.V.

Im 98. Jahr

Die Eisenbahn fährt über den See 150 Jahre Trajektschiffahrt am Bodensee

Von Stefan Stern, Eisenbahn- und Schiffahrtsmuseum Lindau e.V. – Teil 2



Der Lindauer Seehafen im Jahr 1900

Das Aquarell zeigt eine seltene Ansicht des Seehafens von Nordwesten. Rechts vor dem Neuen Leuchtturm die Trajektanstalt, von der soeben ein voll beladener Trajekt Kahn abgelegt hat. Im Vordergrund die zur Trajektmole führenden Rangiergleise mit Flachwagen und einer anfahrenden Rangierlokomotive. Links mittig die Eilguthalle mit an der Rampe stehenden Güterwagen.

(Aquarell von Peter Bomhard, Nürnberg 2007, mit freundlicher Überlassung von H. Stadler)

Schiffsgiganten auf dem Bodensee

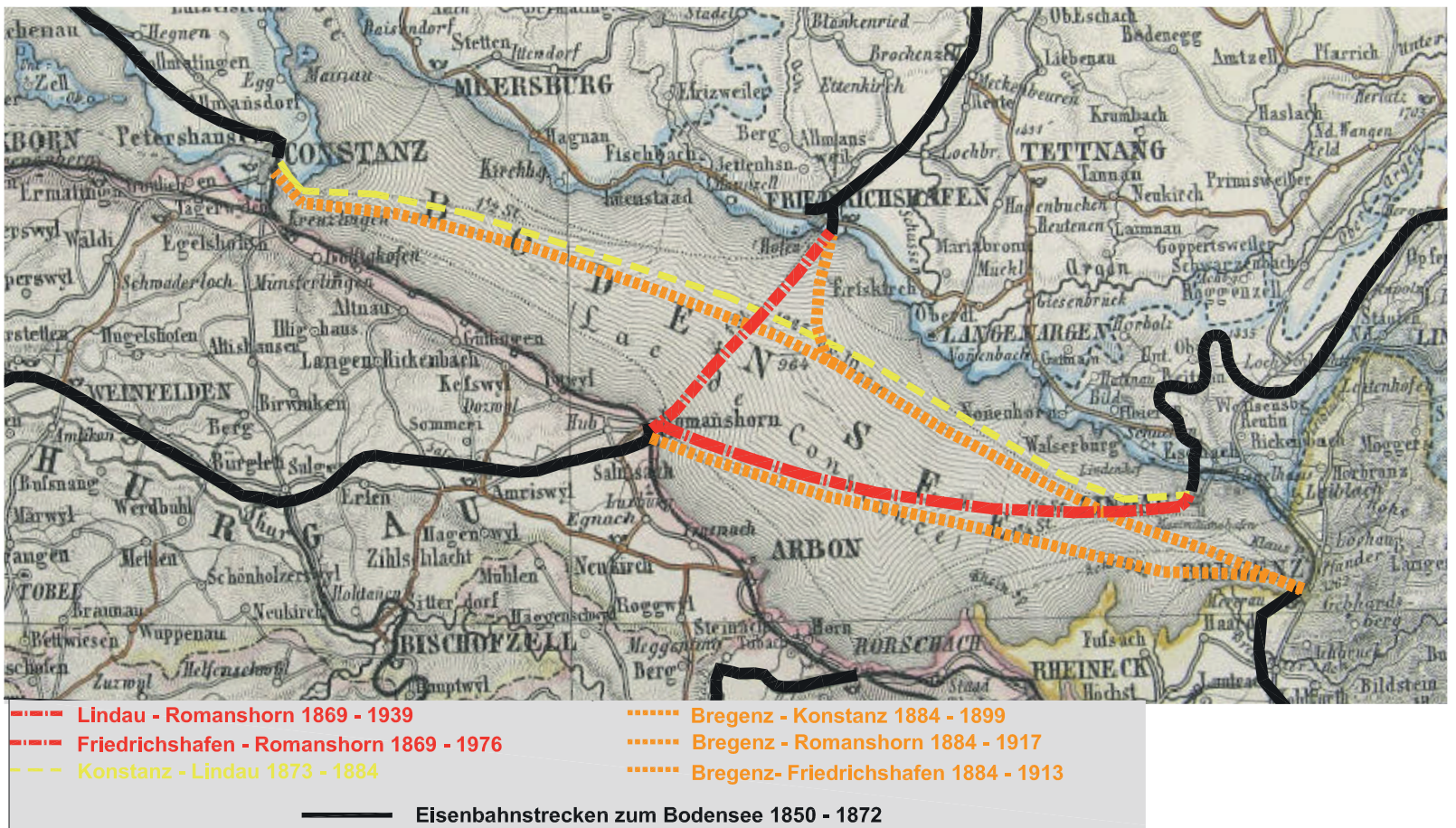
Anfangs verkehrten die Fährschiffe nach Bedarf täglich ein- bis dreimal in beide Richtungen. Bereits im ersten Jahr 1869 wurden 12.220 Güterwagen über den See trajektiert. Zwei Jahre später waren es bereits 21.620 Wagen. Schon bald reichten die antriebslosen Trajektkähne

nicht mehr aus zur Bewältigung des rasch zunehmenden Güterverkehrs. 1874 wurde daher der Raddampfer „Dampftrajekt II“ in Dienst gestellt. Im Gegensatz zum „Dampftrajekt I“, der die Linie Friedrichshafen-Romanshorn befuhr und aufgrund seines hohen Kohlenverbrauchs als „Kohlenfresser“ bezeichnet wurde, war das Lindauer Dampfschiff mit einem Kohlen-

verbrauch von 550 kg/Stunde ökonomischer. Es war insgesamt 42 Jahre bis 1916 im Einsatz. Mit stattlichen 73 m Schiffslänge ist Dampftrajekt II bis heute das längste Schiff, das jemals auf dem Bodensee unterwegs war. Die Ladekapazität betrug 14 bis 16 Eisenbahnwaggons, zusätzlich konnten zwei Trajektkähne mit jeweils 8 Waggons in Schleppe genommen werden.

Trajekte von Konstanz nach Bregenz

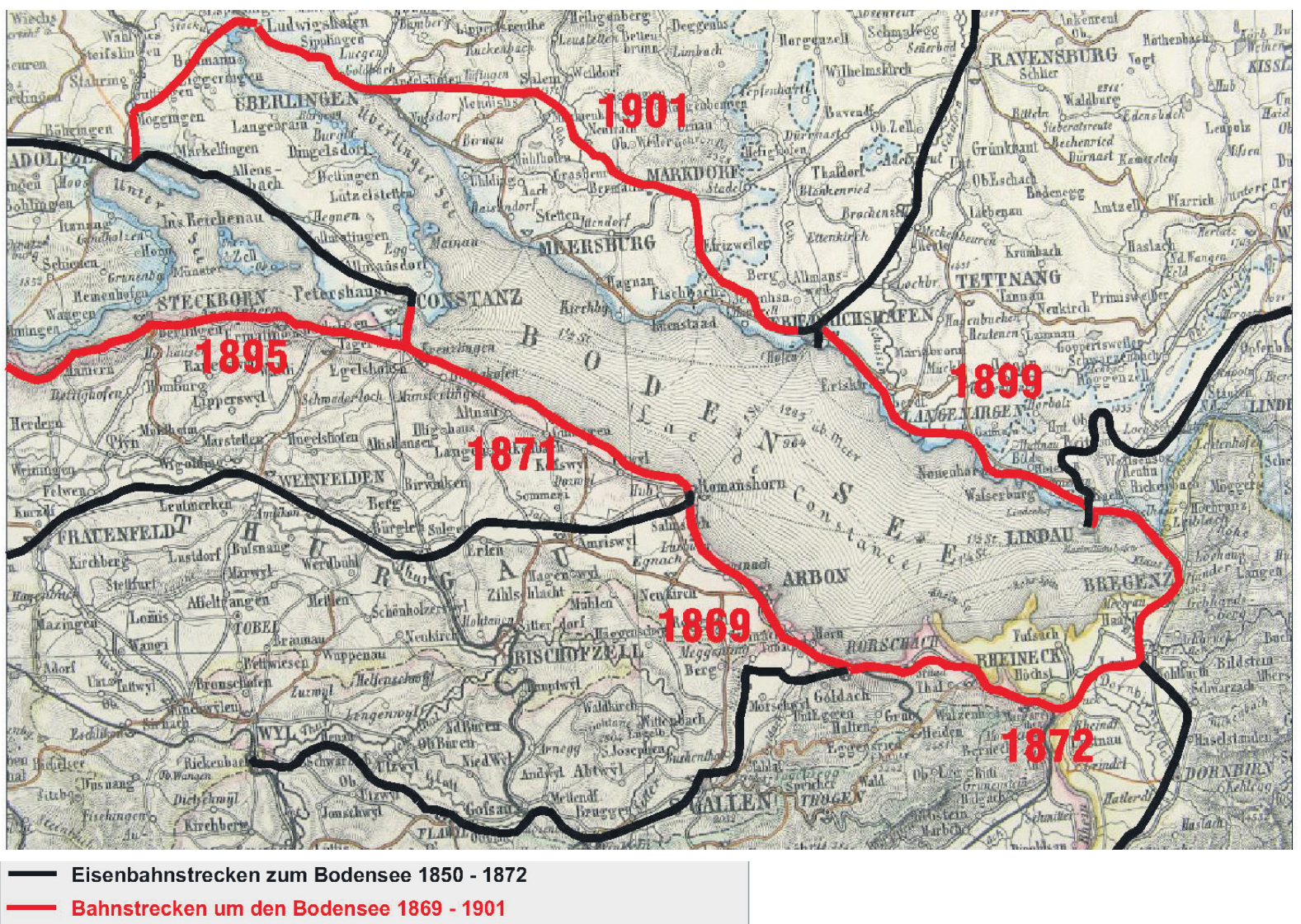
Auch die badischen Staatseisenbahnen waren am Trajektverkehr interessiert, da sie am Bodensee im Ost-West-Schienenverkehr nur geringe Kilometeranteile hatten. Mit Eisenbahnfähren eröffnete sich ihnen die Möglichkeit, Waggons auf der Schiene von Basel bis Konstanz



Trajektklinien am Bodensee 1869-1976

Die Grafik zeigt die im Zeitraum 1869-1976 bestehenden Trajektkurse. Die in Längsrichtung des Sees verlaufenden Strecken zwischen Konstanz und Bregenz sowie zwischen Bregenz nach Romanshorn und Friedrichshafen wurden nur ungefähr 2 Jahrzehnte befahren. Mit Ausbau der Bahnstrecken rings um den See (siehe nächste Grafik) wurden sie unwirtschaftlich.

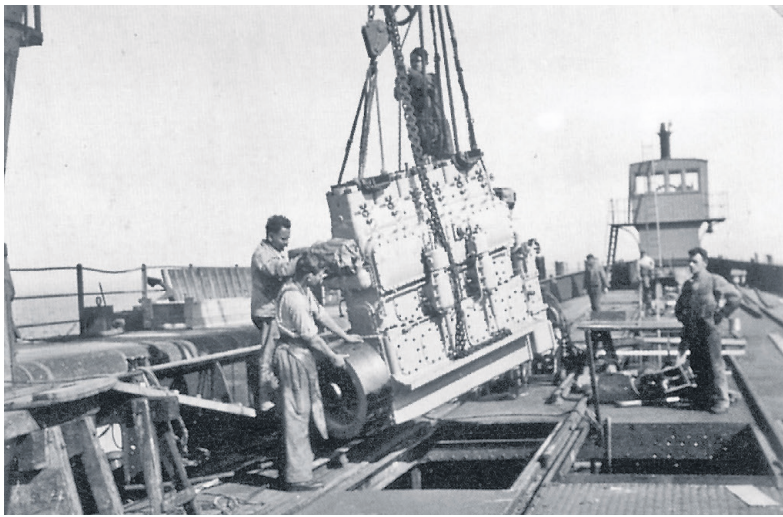
(Darstellung S.Stern, Verein Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau, Kartengrundlage Stieler's Hand-Atlas Karte Bodensee 1878)



Bahnbau am Bodensee 1872-1901

Vorarlberg baute seine Bahnstrecken am Bodensee zwar erst 1872, jedoch stellte es als erstes Land grenzüberschreitende Anschlüsse nach Deutschland und in die Schweiz her. Etwa zeitgleich wurde in der Schweiz die Seelinie zwischen St.Margrethen und Kreuzlingen gebaut. Erst rund dreißig Jahre später ging die Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Lindau in Betrieb.

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



1930er Jahre: Motorisierung des Trajektkahns „Tr.II“

Der antriebslose österreichische Trajektkahn wurde 1925 von der Deutschen Reichsbahn gekauft und in Lindau als Tr.15 eingesetzt. 1934 übernahm die Schweizerische Bundesbahn SBB das Schiff. Auf der Werft Romanshorn erfolgte der Umbau zu Motortrajekt „M.Tr.3“. Das Schiff war dann bis 1966 im Trajektverkehr eingesetzt. (Stadtarchiv Lindau)

und dann weiter per Schiff nach Lindau zu fahren. Von Lindau aus wurden die die Güterwagen von den bayerischen Staatsbahnen weiter nach Bregenz gefahren. 1873 konnte der Trajektverkehr zwischen Konstanz und Lindau eröffnet werden. Bereits elf Jahre später wurde Bregenz statt Lindau neuer Zielhafen. Mit Inbetriebnahme der Arlbergbahn 1884 wurde das bis dahin isolierte Bahnnetz der Vorarlberger Bahn mit dem gesamtösterreichischen Bahnnetz verbunden und in Bregenz ein weiterer Trajekthafen gebaut.

Ausbau der Bahnstrecken am Bodensee

1872 wurde die Bahnstrecke zwischen Lindau und Bregenz eröffnet, 1901 war das deutsche Bodenseeufer mit Fertigstellung der Bodenseegürtelbahn durchgehend befahrbar. Alle Hafenhöfe des Bodensees waren nunmehr über Gleise miteinander verbunden und der Bahnverkehr wurde wirtschaftlich günstiger als der Fährverkehr. Allerdings waren die eingelei-

sigen Bahnstrecken wenig leistungsfähig und die zweimalige Grenzabfertigung nach Österreich und der Schweiz verursachte einen hohen Zeitaufwand. So blieben die Trajektverkehre im Wesentlichen vorerst unverändert, lediglich die Linie Konstanz - Bregenz wurde bereits 1899 aufgegeben. Selbst die Strecke Bregenz - Friedrichshafen wurde erst 1913 eingestellt.

Während des Ersten Weltkriegs ging der Warenverkehr mit der neutralen Schweiz zurück. Dampftrajekt II wurde wegen ungenügender Auslastung stillgelegt. Das Schiff lag über zwölf Jahre ungenutzt im Lindauer Hafen und wurde 1927 in Altenrhein abgewrackt.

Trajektverkehr ab 1920

Nach dem Ersten Weltkrieg übernahm die Deutsche Reichsbahn (DR) als Nachfolgerin der deutschen Ländereisenbahnen die deutsche Bodenseeflotte und damit auch die Eisenbahnfähren. In den folgenden Jahren wurden die Hafenanlagen ausgebaut und die Schiffe moderni-



1954: Motortrajekt der SBB vor Romanshorn

Der Trajektkahn wurde 1884 als motorloses Schleppschiff in Dienst gestellt. Nach der Motorisierung um 1930 und diversen Umbauten wurde das Schiff als M.Tr.2 bis 1963 im Trajektverkehr eingesetzt.

(Foto Werner FRIEDLI, _ETH-Bibliothek Zürich Bildarchiv Stiftung Luftbild, LBS_H1-017575 - CC / BY-SA 4.0)

siert. Alle älteren Trajektkähne unter 40 m Länge wurden stillgelegt.

1925 ließ die DR auf der Bodanwerft Kressbronn zwei Schleppkähne motorisieren und als Motortrajekte „MTr.11“ und „MTr.16“ von Lindau aus einsetzen. Nach „Anschluss“ Österreichs an Deutschland wurde der Trajektverkehr von Lindau nach Romanshorn 1939 eingestellt, da die DR nunmehr auf ihren eigenen Strecken bis an die Grenze zur Schweiz fahren konnte.

Im Zweiten Weltkrieg kam der Fährverkehr zum Erliegen. Nach 1945 bemühten sich die Schweizerischen Bundesbahnen SBB um die Wiederaufnahme des Trajektverkehrs zwischen Romanshorn und Friedrichshafen. Auf deutscher Seite stand man dem Vorhaben aufgrund der Kosten reserviert gegenüber. Zudem setzte die deutsche Politik im Gegensatz zur Schweiz verstärkt auf den Ausbau des motorisierten Straßenverkehrs. Dennoch konnte Anfang 1948 der Trajektverkehr wieder mit vier Schiffen aus der Vorkriegszeit

aufgenommen werden, darunter auf deutscher Seite M.Tr.16 und die Motorfähre MF Schussen. 1959 bauten die SBB sogar zwei neue Eisenbahnfähren, die auch für den Autotransport eingesetzt werden konnten.

Im Zeitraum 1948 bis 1968 wurden pro Jahr durchschnittlich 35.000 bis 40.000 Güterwagen befördert. Aus Kostengründen wurde die Verschiffung von Eisenbahnwaggons 1976 aber aufgegeben. Die letzte Eisenbahnfähre zwischen Romanshorn und Friedrichshafen verkehrte am 30. Mai 1976.

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



1954: Motorfähre MF Schussen mit italienischen und deutschen Güterwagen

(Foto Werner Friedli - ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, LBS_H1-017576, httpdoi.org/10.3932ethz-a-000359551)

Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau (Bodensee) e.V

Der Verein „Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau (Bodensee) e.V.“ befasst sich mit der Verkehrsgeschichte von Stadt und Landkreis Lindau im 19. und 20. Jahrhundert. Ziel ist die dauerhafte Präsentation der historischen Eisenbahn und Schifffahrt, bevorzugt auf der Insel in den Gebäuden des früheren Bahnbetriebswerks oder im historischen Empfangsgebäude des Lindauer Inselbahnhofs. Weitere kleinere Dauerausstellungen zur Ludwig-Süd-Nordbahn und zu den ehemaligen Nebenstrecken im Landkreis Lindau könnten in Röthenbach, Weiler und in Lindenberg eingerichtet werden.

Kontakt: www.verkehrsmuseum-lindau.de
E-Mail: vorstand@verkehrsmuseum-lindau.de
Telefon: 083 82/94 52 34 (Stefan Stern)

Ein bisschen Abenteuer muss sein

Geologische Exkursion führt zu den Fenstern der Erdgeschichte zwischen Eistobel und Isny

von Erika Nerb

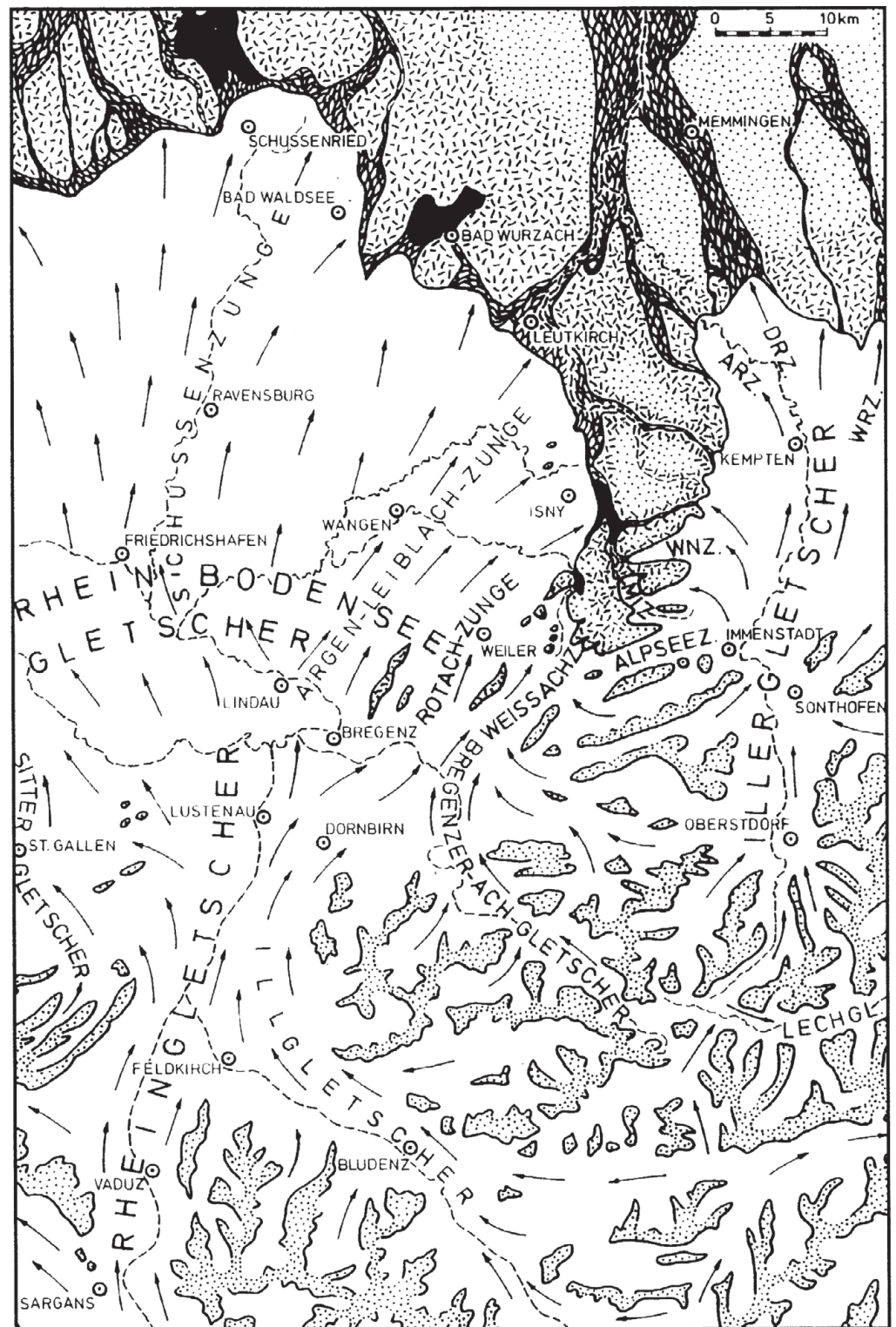
Ein bisschen Abenteuer muss sein. Durch unwegsames Gelände gehen, sich nasse Füße holen, Boden von einem Bachufer probieren, Kletterfelsen, Steilwände und Erdformationen anschauen um deren Entstehungsgeschichte zu erfahren. Geologie hautnah erleben, das durften etwa 25 Heimatpfefer, Landschafts- und Naturinteressierte. Sie trafen sich Ende September in Schüttentobel bei Ebratshofen, um bei der dritten geologischen Exkursion im Westallgäu teilzunehmen. Der erlebnisreiche Tag wurde vom Kreisheimattag Lindau initiiert und vom stellvertretenden Vorsitzenden Gerd Zimmer organisiert.

Wurde vergangenes Jahr das Gebiet rund um den Pfänder erkundet, standen diesmal geologisch interessante Standorte zwischen Eistobel, Maierhöfen, Gestratz und Isny auf dem Programm. Diplom-Geologe Professor Herbert Scholz (ehemals TU München) und seine Frau Dr. Dorothea Frieling, ebenfalls Diplom-Geologin (LMU München), die die jährlichen Exkursionen leiten, ergänzten sich bei den Erklärungen der einzelnen Standorte. Anhand von geologischen Karten brachten sie die Entstehungsgeschichte der stummen Zeitzeugen sehr anschaulich, wissenschaftlich, aber auch humorvoll den Teilnehmern nahe.

Entlang des einstigen Gletschers

Bei der diesjährigen Lehrfahrt ging es geologisch gesehen im Wesentlichen am östlichen Rand des einstigen Rhein-Bodensee-Vorlandgletschers entlang, der zusammen mit dem Iller-Vorlandgletscher in der letzten Eiszeit (Würmeiszeit) vor etwa 20000 Jahren das Westallgäu größtenteils bedeckte. Am Höhepunkt dieser Eiszeit waren Eistobel, Schüttentobel und Jugetach eisfrei, erklärte der Professor in Schüttentobel. Eine Gletscherzunge endete bei Ebratshofen. Das Nordende des Eistobels wurde von einem weiteren Lappen des gleichen Gletschers abgedämmt. So konnte das Wasser des Eistobels nicht frei abfließen, und es entstand ein Schmelzwassersee bei Schüttentobel. Die Teilnehmer erfuhren auf diese Weise Interessantes zur Entstehungsgeschichte des Eistobels und dass es sich beim heutigen Sägewerk um den ältesten Industriestandort des Landkreises Lindau handelt. Bereits 1724 wurde das „Kaiserliche und Königliche Eisenhüttenwerk“ mit einer Großschmiede, Kohlebrennerei und Holzschleiferei errichtet.

Neben den Gesteinsschichten, die von den Eiszeiten stammen, gab es während des Tages auch welche zu sehen, die vom Meer vor Jahrmillionen entstanden sind. Endmoränen, Blockmoränen, Nackentälchen, Schwemmfächer und Bändertone sind nur einige Begriffe der Geologie, die an den entsprechenden Standorten erläutert wurden. In Seltmans wurde beispielsweise auf eine Endmoräne hingewiesen, ein flacher Hügel in der Landschaft. Schillsandstein wurde mit Salzsäure am Fuße des Sonneckzuges



würmeiszeitliche Maximalstände Seen Schmelzwasserrinnen Gletscher
riß- und mindeleisz. Maximalstände Gletscher immer eisfrei gebliebene Gebiete

Karte der Maximalstände von Iller-Vorlandgletscher (rechts) und östlichem Rhein-Bodensee-Vorlandgletscher (links).

getestet und an der Kletterwand hörten die interessierten Teilnehmer, dass die teilweise überhängende Felswand aus Molasse-Konglomeraten und teilweise rötlich gefärbten Sandsteinen aufgebaut ist. Sie haben einen hohen Gehalt an Gneisgeröllen und gehören zur Oberen Meeremolasse. „Die groben

Konglomerate sind hier anders aufgebaut als im Pfändergebiet“, so Scholz, denn dort herrscht Kalkgeröll und Dolomit vor, kein kristallines Gestein. Hier dagegen findet man Glimmer (Gneise). Der Fluss, der diese Konglomerate gebildet hat, kam einst aus dem Silvrettgebiet. *Fortsetzung folgt*