

## Der Eisenbahntrajekt am Bodensee. Schiffspost

Rubenthaler Robert, MSc

Die Schifffahrt am Bodensee und damit auch die Güterbeförderung ist bereits seit der Jungsteinzeit belegt. <sup>1</sup> Als die ersten Eisenbahnlinien 1847 den Bodensee erreichten, wurden die Güter zur Weiterbeförderung über den See auf Dampfschiffe verladen. Dies war sehr teuer und zeitaufwendig. 1857 gründeten die Schweizer Nordostbahn und die Königlich Württembergische Eisenbahn eine Betriebsgemeinschaft für den Güterverkehr. Dort tauchte auch zum ersten Mal der Gedanke auf einen Trajektverkehr über den See einzurichten. Vorbild dafür war die Eisenbahnlinie von Edingburgh nach Perth in Schottland wo 1849 ein Trajekt über einen Meeresarm eingerichtet wurde. 1866 begannen die Vorbereitungen, welche zum Bau der ersten Bodensedampffähre führten. Diese nahm 1869 den Betrieb auf und wurde bereits 1883 wieder aufgegeben. Grund waren die hohen Betriebskosten. Stattdessen wurden geschleppte Trajektkähne gebaut, welche von den Dampfschiffen gezogen wurden. Diese waren bis nach dem 2. Weltkrieg noch im Einsatz.<sup>2</sup>

1874 stellten die Bayerische Eisenbahn gemeinsam mit der Schweizer Nordostbahn den Dampftrajekt II in Dienst. (Abb. 1) Der Dampfer, von Escher Wyß & Co gebaut hatte eine Länge von 68,6 Meter und war über den Radkasten 18 Meter breit. Bei einer Tragfähigkeit von 300 Tonnen konnte er 16 bis 18 Eisenbahnwaggons befördern. 2 Dampfmaschinen mit zusammen 600 PS trieben den Dampfer an. Die Maschinen waren so angeordnet, dass die Schaufelräder sich steuerbord und backbord in verschiedene Richtungen drehen konnten. Dadurch war das Schiff in der Lage aus sehr engen Radius zu manövrieren. <sup>3</sup>



Abb. 1 Verlag Luis Gieser Leipzig, Lichtdruck 1904

<sup>1</sup> Vgl. (Landesmuseum, 2005), Seite 30 ff.

<sup>2</sup> Vgl. (Deppert, 1975), Seite 48 f.

<sup>3</sup> Vgl. (Fritz, 1990), Seite 37 f.

1884, nachdem auch die Österreichischen Staatsbahnen den Bodensee erreichten wurde auch in Bregenz die K u. K Österreichische Bodenseedampfschiffahrtsinspektion gegründet. Der Trajektverkehr war einer der wichtigsten Gründe für die Österreichische Bodenseeschiffahrt um den Warenverkehr nach Südwestdeutschland, der Schweiz und nach Frankreich zu fördern.<sup>4</sup> So wurden auch die ersten österr. Dampfer „DS Austria“ und „DS Habsburg“ 1884 als Glatdeckdampfer hauptsächlich für den Frachttransport gebaut.<sup>5</sup> Der Trajektverkehr wurde mittels Schleppkähnen, welche von den Dampfern gezogen wurden bereits 1884 aufgenommen. ( Abb. 2 und Abb. 3)



Abb. 2 Verlag Geographische Postkarte von Wilh. Knorr Bürgerschuldirektor in Grottau (Böhmen) , Farblithographie 1891.

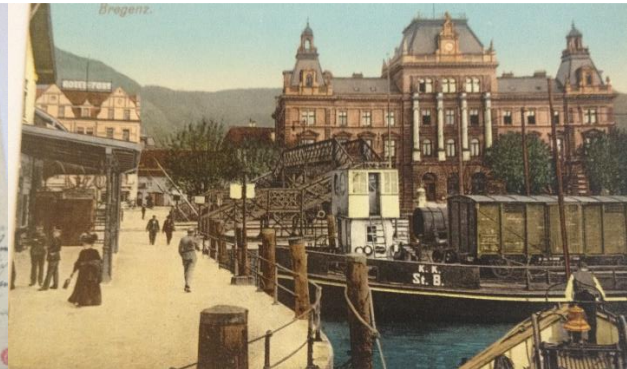


Abb. 3 Cromolithographiekarte ohne Verlagsangabe, verkauft im Hotel Post in Bregenz ca. 1905 bis 1910

Mit dem Eintritt der Österreichischen Staatsbahnen waren folgende Trajektlinien in Betrieb:

Verbindung	eröffnet	eingestellt	Anmerkungen
Lindau - Romanshorn	1869	1939	Im ersten Weltkrieg unterbrochen
Friedrichshafen - Romanshorn	1869	1976	Im 1. und 2. Weltkrieg unterbrochen
Lindau - Konstanz	1873	1899	
Bregenz - Konstanz	1884	1917	
Bregenz - Romanshorn	1884	1915	
Bregenz - Friedrichshafen	1884	1913	



Abb. 4 Verlag Gebr. Metz Basel, Farblithographie postalisch verwendet 1905



Abb. 5 Ohne Verlagsangabe, S/W Lithographie postalisch verwendet 1904

<sup>4</sup> Vergl. (Dieth, 1995), Seite 25 ff.

<sup>5</sup> Vergl. (Rudloff, 1981), Seite 19 f.

## Die Bedeutung des Eisenbahntrajekts für die Philatelie.

Mit den Eisenbahntrajekt wurden nicht nur Güter sondern auch Postsendungen befördert. Diese werden zur Bodenseeschiffpost gezählt.<sup>6</sup> Erkennlich sind solche Sendungen durch Leitvermerke, Durchgangsstempel oder Zollstempel eines der Trajekthäfen.<sup>7</sup> Zu beachten ist, dass neben den Trajektschiffen auch Linienschiffe Post befördert haben, deshalb ist eine genaue Zuordnung nur möglich wenn entweder keine Trajekt- oder keine Linienverbindung gab.

Abb. 6 Österreichische Auslandspostkarte mit Antwortteil. Aufgabestempel von Bregenz am 4.4.1910 nach Romanshorn. Ankunftsstempel von Romanshorn mit zusätzlichem Stempel für Schiffpost. Diese Karte kann nur mit einem Trajekt befördert worden sein, da es keine Linienverbindung zwischen Bregenz und Romanshorn gab.



Abb. 6

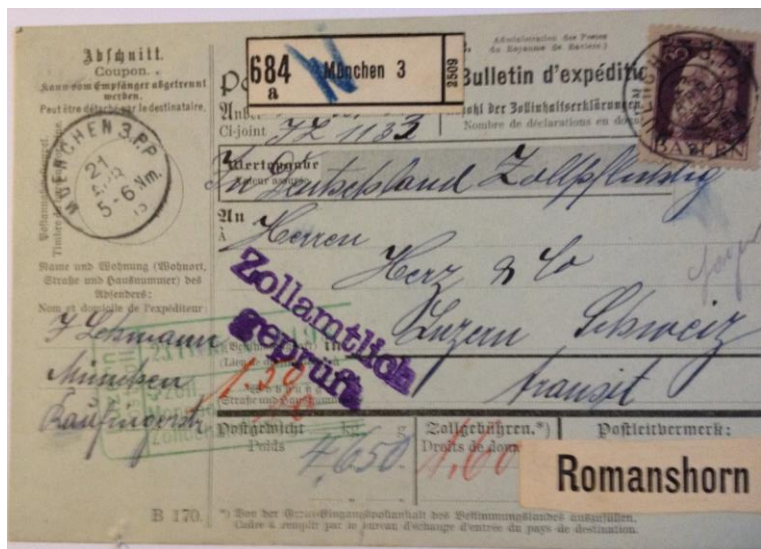


Abb. 7

Abb. 7 Paketkarte von München nach Luzern. Das Paket wurde von München mit der Eisenbahn nach Lindau befördert, (Leitvermerk Romanshorn) von Lindau mit dem Eisenbahntrajekt über den See nach Romanshorn und von dort mit der Bahn weiter nach Luzern. Aufgabe München 21.4.1915. Postzollstempel von Romanshorn in grün vom 23.4.1915.

<sup>6</sup> Vgl. (Lechner, 1989), Seite 12

<sup>7</sup> Vgl. (Frey, 2001), Seite 36 f.





Abb. 8

Abb. 8 Paketkarte von Zürich nach Düsseldorf mit Leitvermerk Romanshorn. Expresssendung aufgegeben in Zürich am 27.08.1971. Zollstempel Romanshorn vom 28.08.1971, Durchlaufstempel Friedrichshafen vom 30.08.1971. Zollstempel Düsseldorf vom 06.09.1971 auf der Rückseite. Ganz eindeutige Trajektbeförderung.

## Literaturverzeichnis

Deppert, W. (1975). *Mit Dampfmaschine und Schaufelrad*. Konstanz: Verlag Friedrich Stadler.

Dieth, A. (1995). *Rot Weiss Rot auf dem Bodensee*. Hard: Hecht Verlag.

Frey, H. (2001). *Die Schiffspost auf dem Bodensee*. ArGe Schiffspost im BDPH e.V.

Fritz, K. F. (1990). *Abenteuer Dampfschiffahrt auf den Bodensee*. Meersburg: Multi Media Verlag Marcel Hinze.

Landesmuseum, V. (2005). *Schiffahrt am Bodensee Vom Einbaum zum Katamaran*. Bregenz: Culturis Verlag.

Lechner, T. (1989). *Die Schiffspost auf dem Bodensee*. ArGe Schiffspost im BDPH e.V.

Rudloff, K. (1981). *Schiffahrt auf dem Bodensee Band 2 Die Blütezeit der Dampfschiffahrt*. Villingen: Verlag Eisenbahn.