

Die österreichische Schiffspost am Bodensee.

Rubenthaler Robert, MSc

Am 1. Dezember 1824 nahm das Württembergische Dampfschiff „Wilhelm“ die ersten regelmäßigen Fahrten am Bodensee auf. Es folgten 1831 Baden, 1838 Bayern und 1851 die Schweiz mit eigenen Schifffahrtsgesellschaften. Die ersten Dampfer waren Glattdeckdampfer, welche über keine Passagierkabinen verfügten. Die Fracht und die Passagiere waren an Deck der Witterung ausgesetzt, trotzdem wurde immer auch Post mitbefördert. Allerdings nur Pakete und geschlossene Brief- und Wertbriefbeutel.

In Österreich wurden bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Versuche unternommen eine eigene Dampfschiffahrt zu gründen. 1830 überreichte Freiherr Carl von Lilien ein Schreiben an Staatskanzler Fürst Metternich, in welchem er auf die Dringlichkeit einer österreichischen Bodenseeschiffahrt hinwies. 1833 legte der Kreishauptmann von Bregenz Johann Ebner dem Landespräsidium von Tirol und Vorarlberg einen Entwurf vor, welcher die Gründung einer Dampfschiffahrtsgesellschaft auf Aktien mit Sitz in Bregenz vorsah. In den Jahren 1835 bis 1838 tauchten weitere Vorschläge auf, die wie alle davor nicht verwirklicht wurden. Von Seiten der österreichischen Regierung war kein Interesse und damit auch keinerlei finanzielle Unterstützung vorhanden. Selbst ein Angebot der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz an die Regierung in Wien, eine Badisch-Österreichische Gesellschaft zu gründen stieß auf keinerlei Resonanz. Die ersten 50 Jahre der Dampfschiffahrt am Bodensee und damit auch der Schiffspost fanden ohne österreichische Beteiligung statt. Die österreichischen Häfen von Bregenz, Hard und Fussach wurden aber von den badischen und württembergischen Dampfern angefahren und ab 1856 wurde auch Post auf der Linie Friedrichshafen-Bregenz und ab 1862 auch Konstanz-Bregenz befördert.

Dies änderte sich erst als 1880 mit dem Bau der Arlbergbahn begonnen wurde. Die österreichische Regierung beschloss gleichzeitig auch die Bildung einer Schifffahrt auf dem Bodensee im Anschluss an das Schienennetz der k.k. Staatsbahnen. Am 1. Dezember 1883 nahm die k.k. Bodensedampfschiffahrts-inspektion ihren Betrieb auf. Die Eröffnung des Schiffsbetriebes erfolgte am 15. September 1884 in Anwesenheit von Kaiser Franz Josef I. Ab 1885 wurde auch auf den österreichischen Dampfern die Schiffspost eingeführt.

Die österreichische Schifffahrt unterhielt einen Personenverkehr mit Schiffspost zwischen Lindau und Bregenz (Abb.1). Dies änderte sich, als Österreich am 1. Juni 1886 in die Deutsche Personengemeinschaft aufgenommen wurde. Im Vertrag wurde als Gemeinschaftsstrecke die Linie Konstanz-Meersburg-Friedrichshafen-Lindau-Bregenz festgelegt. (Abb.2) Die Fahrleistungen wurden zwischen den vier Verwaltungen gleichmäßig aufgeteilt. (Diese Regelung ist bis

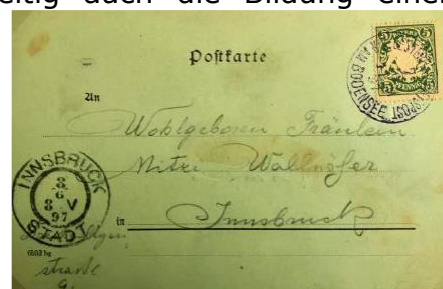


Abb. 1 Bordstempel vom 7.6.1897 mit bayerischer Inlandsfrankatur nach Innsbruck. Der Stempel in blau wurde nur auf der Linie Bregenz-Lindau verwendet. Zwischen Deutschland und Österreich galt Inlandsporto.

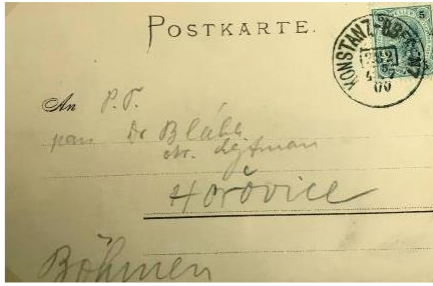


Abb. 2 Bordstempel Konstanz-Bregenz der österreichischen Schiffspost vom 5.7.1900 auf Ansichtskarte nach Böhmen.

heute gültig). Die Eisenbahnen, welche in allen Ländern bereits den See erreichten, brachten immer mehr Touristen, und damit änderten sich auch die Ansprüche an die Schifffahrt. Ein neuer Schiffstyp setzte sich durch, der Halbsalondampfer. (Halbsalon bedeutet, dass die Passagierkabinen zur Hälfte in den Schiffsrumpf eingebaut waren)

werden. Zur Portoberechnung war der zuletzt angelaufene Hafen maßgebend. Dadurch entstanden die bekannten 5 Länder Frankaturen. (Abb. 3)



Abb. 3 Bordstempel ohne Kursangabe mit 5 Länderfrankatur nach Mannheim vom 23.8.1899. Das Kartenporto betrug 5 Pfg. Die Karte ist daher mit 7 Pfg. überfrankiert. Eine portogerechte 5 Länderfrankatur Inland war mangels Wertzeichen nicht möglich.

1891 waren am alle Dampfer am See mit Schiffsbriefkästen ausgestattet. So vereinbarten die Uferstaaten am 1.6.1891, dass die Wertzeichen aller 5 Staaten auf allen Kursen zugelassen werden.

Zur Portoberechnung war der zuletzt angelaufene Hafen maßgebend. Dadurch entstanden die bekannten 5 Länder Frankaturen. (Abb. 3) Gleichzeitig fuhren auf vielen Kursen auch Postkondukteure mit, welche die Postabfertigung mittels Bordstempel vornahmen. (Abb.4)

In einer Kundmachung der k.k. Post und Telegraphen-Direction für Tirol und Vorarlberg vom 20. Februar 1898 wird festgehalten:

„Den Verschleiss österreichischer Postwerthzeichen, die Aushebung der Briefpostsendungen



Abb. 4 Bordstempel der badischen Schiffspost Kurs 24 Konstanz-Bregenz vom 14.7.1901 nach Mengentheim in Württemberg. Österreichisches Inlandsporto.

aus den Sammelkästen und die Weitersendung derselben besorgen auf den k.k. österreichischen Bodenseedampfern, welche von Postkondukteuren begleitet sind, diese, auf den übrigen k.k. österreichischen Dampfern die Schiffskassiere.“ Die Schiffskassiere hatten die Sendungen sofort nach Ankunft des Schiffes im



Abb. 5 Landungsstempel von Friedrichshafen vom 21.10.1929 mit österreichischem Porto. 16 Gr. Inlandsbrief + 30 Gr. Expressgebühr nach Autenried in Bayern.



Abb. 6 Landungsstempel von Bregenz auf deutscher Inlandspostkarte vom 28.9.1935 nach Witten.

Zielhafen dem dortigen Ortspostamt zu übergeben. Diese fertigten die Postsendungen mittels Landungsstempel ab. (Abb. 5 und 6)

1892 fuhren 5 k.k. österreichische Dampfschiffe im Linienverkehr auf dem Bodensee. DS Austria Bj. 1884, DS Habsburg Bj. 1884, DS Kaiser Franz Josef Bj. 1885, DS Kaiserin Elisabeth Bj. 1887 und DS Kaiserin Maria Theresia Bj. 1892, welche mit Schiffsbriefkästen ausgestattet waren.



Abb. 7 Bordstempel ohne Kursangabe vom 13.4.1910 mit fehlender Jahreszahl nach Rheineck in der Schweiz. Sammlerkarte, wie in der Bodenseeschiffpost häufig.

Am 1.5.1900 wurde die Frankatur geändert, so dass zwar immer noch die Wertzeichen aller 5 Länder am See gültig waren, aber für die Frankierung nur noch Wertzeichen eines Landes verwendet werden durften. Es galten die Portogebühren des Landes, dessen Wertzeichen verwendet wurden. (Abb. 7) Die wurde im Post- und Telegraphen-Verordnungsblatt Nr. 61 vom 20. August 1900 festgehalten. Mehrländerfrankaturen wurden nicht mehr befördert. Eine Ausnahme bildet Abb. 8.

Ab 1.6.1931 wurden Mehrländerfrankaturen wieder befördert, wenn das Porto eines Landes durch dessen Wertzeichen abgedeckt war. Die übrigen wurden ignoriert. Ab 15.1.1936 wurde dies nochmals gelockert. Es galten die Wertzeichen des Landes, welche den größten Teil des Portos abdeckten. Für den Rest wurde Nachporto erhoben. Diese



Abb. 8 Antwortteil einer dänischen Weltpostkarte mit Bordstempel der österr. Schiffspost Kurs 283 Bregenz-Konstanz vom 21.5.1903 nach Kopenhagen. Antwortteile mussten lt. Postkongress des Weltpostvereins 1891 in Wien von allen Mitgliedsländern befördert werden. Die zusätzlich aufgeklebte österr. Marke von 5 Heller war nicht notwendig, da das Porto bereits vom Absender des Frageteiles bezahlt wurde, und wurde vom Schiffspostkondukteur ignoriert. Die Entwertung erfolgte erst in Kopenhagen mittels Nachentwertungsstempel Ankunftsstempel Kopenhagen vom 23.5.1903.

Regelung galt bis zum Ende der Bodenseeschiffpost.

In den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts endete sowohl die österreichische Schiffspost am 30.4.1961, als auch die Ära der österreichischen Dampfschiffahrt am 11.8.1965 am Bodensee.

Quellenverzeichnis:

Bönke, D. (2013). *Schaukelrad und Flügelrad*. München: Geramond Verlag.

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.

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