



Am Bodensee mit Dampfzug und Motorschiff

Unser Clubausflug vom Sonntag, 28.05.2019

Schiff und Bahn waren in der Anfangszeit der Eisenbahn in der Transportkette eng verbunden. Bahnlinien entstanden zuerst dort, wo es aus topographischen Gründen keine Schiffsverbindung geben konnte, wobei vor allem die Bedürfnisse des Güterverkehrs eine Rolle spielten. Auch bei Bahnbauten in der Schweiz kalkulierte man bei gewissen Verbindungen noch lange den Schiffsverkehr ein. Am Bodensee spielte im 19. und bis Mitte des 20. Jh. der Eisenbahn-Fährverkehr zwischen Romanshorn, Friedrichshafen und Lindau eine beachtliche Rolle, weil die Bahnen erst so nach und nach per Schiene verbunden wurden. An das Gütertrajekt zwischen Friedrichshafen und Romanshorn kann sich der Schreiber noch gut erinnern (eingestellt 1976). Heute findet man kaum mehr Spuren davon. Wo heute Autos auf die Fähre fahren, gab es früher Gleise... So ist es also durchaus angebracht, die einst enge Verbindung zwischen Wasser- und Schienentransport auch einmal bei der Reise eines Eisenbahnclubs zu würdigen.

Ein früher Start ab Frick war nötig, damit das kombinierte Programm, das René für uns organisiert hatte, abgewickelt werden konnte. Ganz ohne eine Prise Abenteuer ging's dann doch nicht. In Frick klappte es noch, aber ab Zürich harzte es bei den SBB: unser Zug fährt wegen einer technischen Panne mit mehr als 10 Minuten Verspätung ab, und nachher geht es nur langsam voran. Erkundigung durch den Reiseleiter ergeben: wir müssen in Winterthur umsteigen auf den direkten Zug nach Romanshorn, doch ist der auch verspätet. Zum Glück erreicht René den Verantwortlichen des Dampfzugs: man kann in Güttingen warten, bis der Regio ab Romanshorn, den wir aushilfsweise nehmen müssen, den Bahnhof passiert hat. Das klappt denn auch, und endlich sind wir drin im Dampfzug des Vereins „Historische Mittlerturgau-Bahn“, der von der Ec 3/5 Nr. 3 befördert wird und ein buntes Bild bietet: Gereiht ist er aus einem F2 ex BT, einem FZ2 ex MThB mit Aussengalerie, der mit einer Bar ausgestattet wurde, einem als Restaurant umgerüsteten Ci ex SBB und einem zum Salon bleu umgebauten Güterzugbegleitwagen Asi (Db „Sputnik“ ex SBB) mit Aussichtsplattformen samt Bestuhlung. Der Dampfzug fährt bis Tägerwilten, wo umgesetzt wird, dann zurück – unterwegs mit Wasserfassen in Güttingen – nach Romanshorn. Während der Fahrt gab es genug Gelegenheit für Fotos, da Kreuzungen und Überholungen abgewickelt werden mussten. Das Mittagessen wird im Restaurant «Zum Schiff» am See, gleich hinter dem Bahnhof serviert. Als wir auf den Bahnhof zurückkommen, wird gerade der Mostindien-Express (ex BDe 3/4 der BT) mit dem Tem 273 (ex SBB) ins fahrleitungslose Depot des Vereins rangiert (ehemals Depot SBB, jetzt „Locorama“).



Wer sich über die verwickelte Geschichte der Bahnen am Bodensee informieren will, ist mit einem Artikel im Eisenbahn-Amateur vom Mai dieses Jahres gut bedient. Die Mittelthurgau-Bahn MThB hat ja seinerzeit viel Staub aufgewirbelt, weil sie 1997 als erste Privatbahn den Betrieb auf einer SBB-Linie übernommen hat. Die Staatsbahn hatte die Linie Romanshorn–Schaffhausen ziemlich vernachlässigt, bot einen schlechten Fahrplan und hatte Bahnhöfe zurückgebaut. Mit der MThB kam modernes Rollmaterial (Flirt-Triebwagen) und einzelne Bahnhöfe erhielten wieder Kreuzungsgleise, damit der Fahrplan verdichtet werden konnte. Schon 1994 ging die MThB ins benachbarte Ausland, indem sie nach einer Ausschreibung den Regionalverkehr zwischen Konstanz und Engen übernahm («Seehas»), später auch jenen von Radolfzell nach Stockach («Seehäsle»). Leider musste die Bahn 2002 Konkurs anmelden, weil man sich finanziell überhoben hatte. Schade um ein innovatives Bahnunternehmen! Ursprünglich betrieb die Bahn die Linie von Wil über Weinfelden nach Kreuzlingen (ca. 60 km); regelmässig führten die Züge weiter nach Konstanz. Die MThB fiel dadurch auf, dass sie den Verkehr noch lange mit Dampflokomotiven und Dieseltriebwagen abwickelte. Elektrifiziert wurde sie erst 1965.



Für uns geht es nach dem Mittagessen per „Eilzug“ (früher hätte man dem so gesagt, und so getraue ich mich) ohne Halt bis Münsterlingen-Hafen nach Konstanz. Das Schiff, das wir



besteigen möchten, kommt wegen des Grossverkehrs erst mit einer halben Stunde Verspätung in das Hafenbecken hinein. Es handelt sich um die MS «Österreich», ein hervorragend restauriertes Motorschiff mit Baujahr 1928, das im art-déco-Stil eingerichtet ist. Wir bekommen während der rund zweistündigen Rundfahrt im Ostteil des Überlingersees Mehlspeisen à discretion am Buffet, an dem man sich selbst bedienen kann. Im Salon spielt ein Pianist zeittypische Schlager. Gegen 1700 sind wir zurück in Konstanz und erreichen gerade noch den direkten Zug Richtung Zürich.

Mit dem Wetter hatten wir ein weiteres Mal während einer FEC-Reise fabulöses Glück: Am Morgen nebelte es, aber am See war es sonnig und recht warm. Die Berge waren nur andeutungsweise sichtbar, ansonsten waren sowohl die Dampffahrt wie auch die Fahrt mit dem Schiff unter einem fast wolkenlosen Himmel zu erleben. Leider kamen nur 13 Personen mit, davon zwei Partnerinnen – die Nichtteilnehmenden haben mit dieser Fahrt wirklich etwas verpasst. René war gefordert, bei der Vorbereitung sowieso, aber auch während der Reise, hat das aber prima hingekriegt, wofür wir ihm gerne herzlich danken. Abenteuer der erwähnten Art sind verständlicherweise nicht gerade der Traum eines Reiseleiters.

Jürg Rychener