

Was oder wer ist Trajekt?

Autor(en): **Baer, Ruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft 111

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037507>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Was oder wer ist Trajekt?

Text: Ruedi Baer

Fotos: Eliane Huber, Anna Laich-Baer

Die wenigsten Leute am Jubiläum «150 Jahre Seelinie und Trajekt» konnten mit dem Begriff «Trajekt» etwas anfangen. Also hier die Aufklärung: Mit Trajekt wird der Seetransport (meist per Fähre) von Güterwagen auf Schienen bezeichnet. Also eine «Eisenbahnfähre». Das war bis in die Sechzigerjahre eine Betriebsart, an welche sich der Autor noch bestens erinnert. Wie damals das «Dampflökeli» schnaubend und rauchend die Güterwagen auf die Fähre schob, das war schon ein spezielles Bild. Trajektverkehr war auch üblich über das Meer von Deutschland nach Schweden, bevor die grosse Brücke den Trajektverkehr zum Erliegen brachte. Beim Bodensee-Trajekt war es der Strassenverkehr, der dem umständlichen «Isebähnle» den Garaus machte. Zu feiern war in Romanshorn, aber auch

rund um den See die Inbetriebnahme des Trajektverkehrs vor 150 Jahren, und der 150. Geburtstag der Seelinie von Kreuzlingen bis Rorschach, und dann auch weiter rund um den See.

Wir waren involviert, weil man das Verladen der Güterwagen irgendwie spannend inszenieren wollte. Die Organisatoren vom Locorama hatten die Idee, die Güterwagen nicht einfach auf einen Tieflader zu ziehen, sondern stilecht durch unseren «Shell» hinaufstossen zu lassen. Das gab viel zu tun, und für uns das erste Mal überhaupt die Gelegenheit, den «Shell» einzusetzen, wofür er in seinem richtigen Leben gebaut wurde, nämlich um Zisternenwagen zu bugsieren. Der Historiker mag ein Auge zudrücken, der «Shell» wurde damals,

früher nicht gebraucht für die Manöver beim Fährenbahnhof. Dazu diente ein «Tigerli», wenn sich der Autor richtig erinnert. Trotz miserabilem Wetter konnten für unseren «Wissensradar» schöne Videosequenzen gedreht und ein paar wunderbare Fotos gemacht werden. Die Güterwagen wurden nicht auf die Fähre gestossen. Das hätte auch gar nicht mehr geklappt, hat man doch seit damals den Fährenbahnhof verlegt und die Autofähren von heute haben auch keine Schienen mehr, oder sie sind unter den Deckplatten schön versteckt. Man hat die Güterwagen auf Egger'sche Tieflader verladen, und diese fuhren dann ganz süüferli auf die Fähre.

Am Samstag, 4.5. war dann erster Jubiläumstag, mit Einweihung eines neuen Zuges der Seelinie, Ansprachen und vielen Attraktionen. Bei leider sehr durchgezogenem Wetter, was der guten Stimmung der doch erstaunlich zahlreich erschienenen Zuschauer keinen Abbruch tat. Am meisten gefragt waren die Fahrten mit dem «Goofy», einem Rangierlökeli des Locorama quer durch die umfangreichen Romanshorer Gleisanlagen. Auch unser Angebot, ein Rundkurs mit dem Cars Alpins 4C, war sehr gefragt. Kaum eine Runde, auf der es überhaupt noch freie Plätze im Postauto gab.

Am Sonntag «schonte» das Wetter etwas, und schon um Neun ging es wieder los. Jetzt waren Peter Hungerbühler und der Schreiber gefragt. Wir durften mit dem «45gi» auf die Fähre, um der Fahrt einen historischen Anstrich zu



Unser «Shell» in seinem «Beruf»: Güterwagen rangieren, besser eigentlich Zisternenwagen rangieren. Endlich durfte er an die Arbeit und Güterwagen verladen. Allerdings nicht direkt in die Fähre, die ja keine Geleise mehr hat, sondern auf einen Tieflader.



Hier die beiden stolzen Zugfahrzeuge der Tieflader, auf denen schlussendlich die Güterwagen symbolisch auf die Fähre verladen wurden. Dazwischen, schon fast zwergenhaft klein, unser «Shell».

geben. Der Historiker muss jetzt auch noch das zweite Auge zudrücken, unser «45gi» war in Zürich bei der Tram-bahn angestellt, und nicht beim internationalen Fremdenverkehr quer über den Bodensee. Aber eine Augenweide war es halt trotzdem ... Als offizieller Wagenführer durfte ich mitfahren und den vielen Passagieren Auskunft geben über dieses wundersame Fahrzeug. In Lindau erwartete uns eine leibhaftige «Trachtenmusik», die beim Anlegen prächtig aufspielte. Dann ging es weiter nach Bregenz, auch dort legten wir an und Leute konnten ein- resp. aussteigen.

Jetzt ging es zurück nach Romanshorn, wo wir den Bus wieder auf festen Boden brachten.

Bald war der ereignisreiche zweite Tag zu Ende. Das Poschtauto 4C wurde von Fredi Halter, der den ganzen Tag wieder seine Runden gedreht hatte, nach Arbon gebracht. Für den Schreibenden war es eine historische Rückfahrt. Unter der «gestrengen» Aufsicht des Herrn Experten Peter Hungerbühler durfte ich den BOD (unsynchronisiert, keine Lenkhilfe, Gaspedal in der Mitte) von Romanshorn nach Arbon lenken, und bin somit jetzt

auch im Kreis der «BOD-Berechtigten» aufgenommen.

Unser Dank geht an Roland Parigger vom Locorama, der im Vorfeld eine unglaubliche Planungsleistung erbracht hat. Das Drehbuch für die drei Einsatz-tage umfasste fast 16 Seiten. Wenn man mit Eisenbahnen zu tun hat, geht es halt nicht einfach mit «fahre mr gschwind», da muss man jeden Meter Gleis vorreservieren, jede Weiche muss gestellt resp. geplant sein, und jede Fahrzeugbewegung. Uff, da haben wir es einfacher.



Zwei routinierte und verlässliche Chauffeure! Peter Hungerbühler (links) und Fredi Halter (rechts).



Sogar Briefmarken wurden für diesen Anlass hergestellt, welche man im Post-Eisenbahnwagen erwerben konnte.



Höhepunkt am Sonntag: unser «45gi», historisch zwar problematisch, aber sehr malerisch und eine Touristenattraktion, durfte auf der Fähre mitfahren von Romanshorn nach Lindau – Bregenz und wieder zurück.



Eine grosse Besucherattraktion: S' Rangierlötkeli «Goofy» vom Locorama in Romanshorn.



Samstag und Sonntag durften Zuschauer gratis den Rundkurs Fährenbahnhof – Festplatz – Autobau – Locorama in unserem 4C abfahren. Der Service wurde sehr geschätzt, jede Runde voll besetzt!