

Ungewöhnliches aus den letzten 170 Jahren Lindauer Hafen

Als ab dem 1. März 1854 vom neuen Bahnhof Lindau-Insel aus regelmäßig Züge ins Allgäu und weiter nach Augsburg und Nordbayern sowie zurück fahren war längst klar, dass der benachbarte und bereits 1811/12 erstmals umgebaute Lindauer Hafen in Zukunft nicht mehr ausreichen würde. Tatsächlich steigerten sich nun rasch die Menge der hier verladenen Güter sowie etliche Jahre später auch die Anzahl der Reisenden. Die seltene Lindauer Möglichkeit des direkten Umstiegs von Schiff zu Bahn und umgekehrt war optimal.



Blick auf das rege Transportgeschehen 1882 im Lindauer Hafen auf dem Ölbild von Josef Andreas Weiß. Der Tourismus spielte noch eine untergeordnete Rolle. Repro: Sammlung Schweizer, Lindau.

Bereits 1852 war mit den ersten staatlichen Arbeiten zur Erweiterung und Modernisierung des Lindauer Hafens begonnen worden. 1853 begannen die Bauarbeiten für den neuen Leuchtturm an der Hafeneinfahrt. Am 5. Oktober 1856 wurden der neue Hafen mit knapp 40.000 m² Wasserfläche samt dem von Prof. Johann von Halbig angefertigten bayerischem Löwen (6,5 m hoch) und dem neuem Leuchtturm (36 m hoch) festlich eingeweiht. Drei Wochen später wurde die bisherige Nebel-Signalglocke des mittelalterlichen alten Leuchtturms („Mangturm“, 20 m hoch)) auf dem neuen installiert.

Der Leuchtturmwärter Bertle bezog nun im alten Leuchtturm eine einfache Wohnung. Seine Toilette befand sich allerdings in dessen Erdgeschoss. Wegen der ungenügenden Wohnverhältnisse dort, wurde der Mangturm 1895 als Wohnung aufgegeben.

Im Jahre 1901 erhielt der neue Leuchtturm erstmals elektrisches Licht. Sein Leuchtfeuer aber wurde zunächst durch ein Ölfeuer in einer großen Pfanne erzeugt, danach mit brennenden Petroleum, dann mit Stadtgas. Das Nebelhorn wurde zunächst per Blasebalg zum Tönen gebracht. Erst seit 1936 konnte das Leuchtfeuer elektrisch

erzeugt werden. 1945 wurde zusätzlich in der ehemaligen Turmstube eine UKW-Empfangs- und Sendestation eingerichtet, welche nun einen Sprechfunkverkehr zwischen den Schiffen und dem Land ermöglichte.



***Blick von Osten in den Lindauer Hafen zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit zwei Salondampfern, ganz links die „Wittelsbach“, ab 1919 die „Augsburg“, seit 1879 der erste „Salondampfer“ auf dem Bodensee. Rechts ein Arbeitsschleppkahn von dem aus die Ankerpfähle des Stegs repariert werden.
Foto: Sammlung Schweizer, Lindau.***

1913 schlug der Blitz eines heftigen Gewitters in den neuen Leuchtturm. Doch die Blitzableiter hielten stand. Allerdings mussten entstandene Risse im Turm aufwändig repariert werden. Nun beschloss das seit 1862 auch für Hafen, Leuchtturm und Schifffahrt zuständige Lindauer Eisenbahn-Betriebsamt, den Leuchtturm über die dortige Hafenmole nicht mehr zu öffnen. Die Besucher, der Eintritt kostete damals 40 Pfennige, waren durch sowie für den Trajektverkehr an der Leuchtturmmauer sowohl zu störend als auch selbst gefährdet.

1869 war im Bereich südlich der Eilguthalle sowie entlang der inneren Leuchtturmmauer eine Eisenbahn-Trajektanstalt eröffnet worden. Mit ihrer Hilfe konnten bis 1938 Güterwaggons von den Bahnhofsgleisen auf Lastkähne verladen und per Trajektfähren von Lindau nach Konstanz (1873 – 1899) bzw. nach Romanshorn jeweils im Ganzjahresbetrieb transportiert werden. Grundsätzlich fuhren damals die Bodensee-Schifffahrtslinien das ganze Jahr über.

Deshalb mussten auch in den Wintern so lange als möglich die entstehenden massiven Eisschollen durch Trajektfähren aus dem Hafen gezogen werden. Dazu wurde eine Stange in der jeweiligen Eisscholle befestigt und diese mit einem Seil an der Fähre festgezurt. Auf der Eisscholle wurde die Stange zusätzlich von einem Mitarbeiter der Bodensee-Schifffahrt festgehalten. Dabei fiel beispielsweise der Lindauer Steuermann Müller im März 1929 in das eiskalte Wasser des Hafens und musste gerettet werden.

Solange die Zollgrenzen zu den Nachbarländern existierten, blühte auch im Lindauer Hafen der Schmuggel. So berichtete Lindaus Tagblatt beispielsweise am 11. September 1918 von merkwürdigen Viehtransporten, welche per Trajekt aus der Schweiz u.a. nach Lindau verschifft wurden: „Auf dem dick mit Sägemehl bestreuten Boden eines Wagens wurden Pakete von Wolle, Seife und Kaffee usw. vorgefunden. Die angehobene Untersuchung wird ergeben, ob die Schmuggelware bereits auf der Versandstation oder erst unmittelbar vor der Trajektierung verladen wurde.“



Wendemanöver des beladenen Trajektdampfschiffes II im Lindauer Hafen auf einer Postkarte mit Stempel von 1908. Foto: Sammlung Schweizer, Lindau.

Auch dem Staate unwillkommene politische Informationen wurden über Lindaus Hafen nach Süddeutschland geschmuggelt. In der Zeit der Bismarck'schen Gesetze gegen die Sozialdemokratie 1878 bis 1890 wurde die nun in Zürich hergestellte Zeitung „Der Sozialdemokrat“ vom Schweizer Ufer aus mit kleineren Lastenseglern in den Lindauer Hafen transportiert. Seit der Machtübertragung an die Hitlersche NSDAP 1933 wiederholte sich dies nochmals mit dem Regime nicht genehmen sozialistischen und kommunistischen Drucksachen. Der nach Rorschach geflohene Sozialdemokrat Valentin Baur berichtete später: „Wir haben insgesamt wenig Schriften nach Deutschland transportiert. Zeitweilig den „Neuen Vorwärts“ (...) Der Transport ging über Briefpost und nur an ganz bestimmte Adressen. Per Schiff wurden die Briefe mit deutschen Briefmarken von Lindau ins Reich geschleust. Josef Wittmann hat mich oft in Rorschach besucht.“

Eine ganz andere Situation herrschte, als Hauptmann Erwin Rommel am 19. April 1919 die Rote Räterepublik Lindau von Friedrichshafen aus militärisch gewaltsam beenden wollte. Seine kleine Flottille, bestehend aus einem bewaffneten Dampf- sowie einem Motorboot, kommandierte er vor den Hafen Lindaus, um die Stadt vom See her zu erobern. Doch wurde dies erfolgreich durch die mit Maschinengewehren bewaffneten Lindauer Soldatenräte an Löwe und Leuchtturm sowie am Südufer der Insel verhindert.

Während des NS-Faschismus war 1933 für Menschen jüdischen Glaubens noch eine Flucht aus NS-Deutschland möglich, auch über den Lindauer Hafen. Die Jugendliche Ruth Weikersheimer aus Memmingen schilderte dies Jahre später u.a. folgendermaßen: „Die Fahrt nach Lindau verläuft in gedrückter Stimmung. Renate muss immer wieder die geliebten Gesichter der Eltern ansehen (...) In Lindau verbringen sie noch einen von Trauer überschatteten Abend, am nächsten Morgen kommt der Abschied. Das Wetter passt zum Abschiednehmen, der Himmel ist grau und schwer. Das Schweizer Schiff ‚Helvetia‘ schaukelt unruhig auf den Wellen. Endlich hat Renate die Passkontrolle mit Leibesvisite hinter sich.

Vom Kai blicken die Eltern zu ihr hinauf, zwei einsame Menschen, vom Leid gezeichnet. Langsam manövriert das Schiff sich durch die schmale Hafenausfahrt. Renate kann nichts sehen. Heiß brennen die Tränen in ihren Augen.“



Vor dem Einrücken der Ende April 1945 vom Westen entlang des Bodenseeufers in die Alpen flüchtenden SS-Einheiten gelang mutigen Matrosen, ihren Kapitänen sowie zwei leitenden Beamten der Deutschen Reichsbahn sowie der Schweizerischen Bundesbahnen ein erfolgreicher Coup, um die verbliebenen Bodenseeschiffe aus den Häfen Lindau und Bregenz in die rettende Schweiz zu verbringen.

In den Jahren 1953 bis 1956 bemalte der Lindauer Eisenbahn-Magaziner Robert Schmid die Innenwände des Lindauer Leuchtturmes mit teils informativen, teils spaßigen Bildern und Texten zum Bodensee und dessen Schifffahrt, hier die ursprüngliche Größe des Sees nach dem Ende der letzten Eiszeit im Vergleich zur heutigen. Foto: Karl Schweizer.

In der Nacht zum 26. April 1945 wurden zwölf Dampf- und Motorschiffe aus Bregenz und Lindau heimlich von vorarlbergischen und deutschen Matrosen unter Leitung von u.a. dem Lindauer Kapitän i.R. Armin Fäßlin in die Schweizer Häfen Rorschach, Arbon und Romanshorn verbracht. Bis zur Seemitte wurde mit abgeblendeten Lichtern gefahren, danach mit Positionslichtern und weißer Flagge. In Lindaus Hafen verblieben nur die beiden Schwesterschiffe „Augsburg“ und „Kempten“, welche damals u.a. Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern der Reichsbahn als schwimmende Nachtlager dienten.



Für etliches Aufsehen sorgten politische Aktionen, bei welchen der Lindauer Hafen jeweils zur Demonstrationsfläche wurde. Im Spätsommer 1979 hängen Aktivisten als Schlussakkord des Lindauer „Wäsenkampfes“ gegen ein Großbauprojekt von Staatsregierung und Landratsamt auf dem Zecher Naturgelände „Wäsen“ ein Transparent quer über die Hafeneinfahrt. Umrahmt von einer Lindau- sowie einer Bayernfahne, hing dort die Parole „Am See Natur und nicht Beton“, bis diese von der Wasserschutzpolizei entfernt wurde.

Ein ähnliches Natur und Klima schützendes Anliegen hatten die Aktivisten, welche des Nachts im September 2019 ein Transparent mit der

Vier Aktivisten präsentieren ihre EU-kritischen Parolen auf der Aussichtsplattform des Lindauer Leuchtturmes anlässlich des Finanzministertreffens am 10. September 1994. Foto: Daniel Hartmann in der Sammlung Schweizer, Lindau.

Aufschrift „Unsere Lunge brennt“ quer über die Hafeneinfahrt hängten. Im Rahmen der Proteste gegen die politische Entwicklung der Europäischen Union am Lindauer Hafen anlässlich des Treffens der EU-Finanzminister am 10. September 1994 im Hotel Bayerischer Hof, kam es auch zu einer Aktion auf dem Leuchtturm gegenüber dem Hotel. Vier Aktivisten hissten dort das weithin sichtbare Transparent „Kampf dem Kapital – Gegen ein Europa der Bonzen und Banken“. Nach fünf Minuten hatte auch die Polizei die 139 Stufen des Leuchtturms erklommen und den textilen Protest wieder entfernt.

Im Winter 1986/1987 musste die Hafenmole zum Löwen komplett erneuert werden.

Im April 2010 konnte die Stadt Lindau das Hafengelände für knapp 1,8 Millionen Euro erwerben. Dem Linienschiffsverkehr mussten allerdings für die kommenden 50 Jahre genügend Wasserfläche und Anlegeplätze vertraglich zugesichert werden.

© Karl Schweizer, Oktober 2026, www.edition-inseltor-lindau.de;