170 Jahre Eisenbahn in Stadt und Landkreis Lindau
100 Jahre Bahnhofsgebäude Lindau-Insel

Ein Überblick

Karl Schweizer

18 611
Gew. Lok u. Tender
Dr. Gew.
Wasser
Kohle
Kaum Bremse K-GP
u. elbett Lastbh. G-P
Luftzeiß 7

170 Jahre Eisenbahn in Stadt und Landkreis Lindau

100 Jahre Bahnhofsgebäude Lindau-Insel

Ein Überblick

„Und wenn das Ding noch so beschissen ist – mit einem Bahnhof fängt alles an“
„Cheyenne“ im Western „Spiel mir das Lied vom Tod“
von Sergio Leone, 1968.

Gewidmet Dr. Winfried Wolf, welcher während der vergangenen zwei Jahrzehnte
den Kampf um den Erhalt der Lindauer Eisenbahnanlagen
und des Bahnhofes auf der Insel Lindau unermüdlich unterstützte.

170 Jahre Eisenbahn in Stadt und Landkreis Lindau

100 Jahre Bahnhofsgebäude Lindau-Insel

Ein Überblick

von Karl Schweizer

Mit einem Beitrag von Andreas Kleber

www.edition-inseltor-lindau.de

Herzlichen Dank für Hilfen verschiedener Art an Christian Bandte, Walter Bergmann, Karl-Heinz Brombeis, Christian Dietlein, Renate Dietlein, Karl Dietlein †, Manfred Döll, Manfred Dötterl, Thomas Gretler, Gallus Halder, Monika Hertel-Brombeis, Wolfgang Hierenbach, Andreas Kleber, Martin Koch, Raimund Kolb, Andreas Kurz, Alois Lehner, Andreas Lindenmüller, Wilhelm Locher, Werner Ludwig, Lisa Neff, Uwe Peschka, Martin Reich, Manuela Schlichtling, Rosi Schneider, Adolf Schweinberger †, Ingrid und Walter Seinsch, Siegfried Späth, Heiner Stauder, Monika Steng, Walter Steng, Stefan Stern, Hans Stübner, Reinhard Thorbecke, Helmut Weingärtner, Arthur Wetzel, Winfried Wolf, Jürgen Wisckow.

Bildinformationen:

Titelbild: Lindaus Hauptbahnhof im Juli 2011 am idealen Standort direkt am Hafen. Foto: Karl Schweizer.
Titelinnenseite: Lokführer Heinrich Rahn (rechts) mit Heizer Herbert Trau auf der S 3/6 18 611 im September 1963 im Bahnwerk Lindau. Foto: Peter Kristel in der Sammlung Helmut Weingärtner.
Buchrückseite: Der RE 3987 von Ulm über Kempten nach Lindau passierte im April 2021 soeben Harbatshofen. Foto: Karl Schweizer.
Rückinnenseite: Lokomotivführer-Anwärter Helmut Weingärtner am Triebwerk der badischen 4h (S 3/6) 18 319 im Bahnbetriebwerk Lindau im Jahre 1959. Foto: Sammlung Helmut Weingärtner.

Gefördert durch die Stiftung Erinnerung Lindau von Ingrid und Walter Seinsch

Hergestellt im Allgäu zu Löhnen, die ein Leben hier ermöglichen.

Layout/Satz/Gestaltung: Siegfried Späth
Druck und Weiterverarbeitung: Druckerei Kleb, Wangen-Haslach

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Angaben sind im Internet abrufbar unter: http//dnb.ddb.de

ISBN: 978-3-9811305-8-4

© edition inseltor Lindau, Herbst 2021

Inhalt

	Seite
Die Vorbereitungen zum Eisenbahnbau	6
Der Eisenbahnbau	9
Lindauer Bodensee-Eisenbahndamm und erster Bahnhof	14
Die Eisenbahn ändert Arbeit und Leben	19
Die Trajektfähren	29
Die neue Bahnlinie Lindau–Bregenz ab 1872	31
Anschluss an das württembergische Allgäu	34
Weiler, Lindenberg und Scheidegg erhalten ihren Bahnanschluss	38
Vollendung der Bodenseegürtelbahn 1899	43
Lindau erhält zwei neue Bahnhöfe	48
Die Eisenbahner und Eisenbahnerinnen	52
Kesselschmied und Eisenbahngewerkschafter Adam Stoiber	55
Die erste Eisenbahner-Wohnungsgenossenschaft in Lindau ab 1899	62
Unfälle und Kuriositäten	65
Die Eisenbahn und der Erste Weltkrieg 1914–1918	67
Novemberrevolution 1918 und meuternde Soldaten am Bahnsteig	71
Die zweite Hochphase der Eisenbahn in Deutschland ab 1919	76
Der Eisenbahner-Waisenhort in Lindenberg	82
Die Jahre des NS-Faschismus und des Zweiten Weltkriegs	84
Die dritte Blütezeit und ein langes Siechtum	103
Als Autos noch per Eisenbahn nach Lindau kamen	112
Der TransEuropa-Express TEE "BAVARIA" von Andreas Kleber	114
Walter Bergmann - Der Mister Bahnhof Lindaus	120
Das Eisenbahnnetz in Westdeutschland sowie im Landkreis Lindau wird stückchenweise zerstört	127
Ein Vierteljahrhundert Kampf um den Erhalt von Lindaus Hauptbahnhof beim Insel-Stadtzentrum	135
„Bahn für Alle" - Forderung für eine zukunftsfähige Eisenbahn in Deutschland	154
Anmerkungen	156

Die Vorbereitungen zum Eisenbahnbau

Bereits in den Exil-Briefen des in Reutlingen geborenen Nationalökonomen Friedrich List von 1828 tauchte in der von ihm vorgeschlagenen bayerischen Hauptlinie von Bamberg nach Süden der Zielbahnhof Lindau auf. Doch Bayerns König Ludwig I. war ein Anhänger von Schiffskanälen.

Nachdem 1835 zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahn in einem deutschen Staat ihren Betrieb aufgenommen hatte und diese ihren privaten Betreibern Gewinne einbrachte, regten sich auch andernorts Kapitalbesitzer, um mit diesem neuartigen Transportmittel Geld zu verdienen.[1]

Noch 1835 wurden in Lindau im Wesentlichen aus der wohlhabenden Bürgerschicht heraus zunächst eine Dampfschifffahrts-Aktiengesellschaft und danach ein Komitee zur Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahnstrecke von Lindau nach Augsburg gegründet und im Folgejahr auch genehmigt.[2] Die beteiligten Personen waren in beiden Gesellschaften zu einem großen Teil dieselben. Neben stadtbekannten Fern-, Getreidehändlern und Bankiers, sowie Mitgliedern des Magistrats gehörten zu den Finanziers der Dampfboot-AG auch der aus Ravensburg stammende Maurermeister Johann Jacob Götzger sen., der Retter des „Diebsturmes" im Jahre 1817, dessen Sohn Johann Jacob jun., städtischer Werkmeister und führender liberaler Kopf des rebellierenden Lindauer Kleinbürgertums in der Revolution von 1848/49, sowie der damals einzige jüdische Lindauer Geschäftsmann, Jacob Alexandersohn.

Darstellung der britischen Lokomotive samt britischem Lokomotivführer, welche als „Der Adler" 1835 von Nürnberg nach Fürth den ersten Zug in einem deutschen Staat zog. Diese vermutlich vom Lindauer Eisenbahnchronisten Robert Schmid stammende Wandmalerei im ehemaligen Verwaltungstrakt der Reutiner Lokremise wurde beim Abriss der Remise im Jahre 2000 mit zerstört. *Foto: Jürgen Wisckow.*

Während die 75.000 Gulden Startkapital für die Lindauer Dampfboot-Aktiengesellschaft recht zügig zusammen kamen[3], wurden bei der Lindauer Eisenbahn-Aktiengesellschaft von den 6 Millionen gezeichneter Gulden Stammkapital gerade mal 1% tatsächlich auch eingezahlt. Nach der Vermessung des zukünftigen Lindauer Bahngeländes auf Staatskosten waren den Privatinvestoren die finanziellen Risiken dieses „Eisenbahngeschäftes" klarer geworden.

1839 wurde in München bekannt, dass der Württembergische König den dortigen Eisenbahnbau staatlich finanzieren ließ. Die Hauptstrecke sollte von Heilbronn über Stuttgart sowie Ulm nach Friedrichshafen an den Bodensee führen. Ein Jahr später entschloss sich Bayerns Ludwig I., nun auch in seinem Königreich den Bahnbau von Hof über Nürnberg und Augsburg nach Lindau staatlich finanzieren und durchführen zu lassen. 1841 wurde in Nürnberg die erste königliche Eisenbahnbau-Commission eingerichtet. Für 51,5 Mio. Gulden sollte die „Ludwigs-Süd-Nord-Bahn" von Hof nach Lindau errichtet werden. 1844 wurde mit den Arbeiten für den Streckenabschnitt Augsburg-Lindau begonnen. Am 22. März 1847 konnten die ersten 60 Kilometer bis Kaufbeuren eingeweiht und in Betrieb genommen werden. Doch nun bewirkte eine Wirtschaftskrise Finanzierungsschwierigkeiten des bayerischen Staates, welche zur Einstellung der Bahnbauarbeiten führten.

Inzwischen gewann die Konkurrenz im Wettlauf zur Verkehrsdrehscheibe Bodensee, das Königreich Württemberg, einen deutlichen Vorsprung. Uwe Schmidt, der Chronist der oberschwäbischen „Südbahn", skizzierte dies u.a. folgendermaßen. „König Wilhelm I. erteilte am 1. Oktober 1845 die Weisung, den Bau der Südbahn von Friedrichshafen nach Ulm in die Wege zu leiten, der im Februar 1846 begann (...) Am 8. November 1847 wurde die knapp 20 Kilometer lange Strecke von Friedrichshafen nach Ravensburg als achte württembergische Eisenbahnstrecke eröffnet (...) Am 29. Juni 1850 erreichte der erste von Stuttgart kommende Zug den Bahnhof in Ulm. Damit war der Bau der württembergischen Eisenbahn vollendet und eine durchgehende Fahrt vom Bodensee nach Heilbronn möglich (...) Der Bau der Allgäubahn, der eine wichtige Funktion im überregionalen Ost-West-Transitverkehr zukam, begann 1868.

Händische Ausgrabung eines Geländeeinschnittes für die Eisenbahnzufahrt in den heutigen Landkreis Lindau östlich von Harbatshofen 1851/52. *Aquarell von Karl Herrle im DB-Verkehrsmuseum Nürnberg.*

Der erste Teilabschnitt zwischen Waldsee und Saulgau mit dem Kreuzungspunkt Aulendorf wurde am 25. Juli 1869 dem Verkehr übergeben, noch im selben Jahr der westliche Zweig bis Herbertingen und der östliche bis Leutkirch am 1. September 1872. Am 15. August 1874 erhielt Isny den Eisenbahnanschluss."[4]

Bereits bei der im Auftrag des neuen bayerischen Wittelsbacher-Königs, Maximilian II., erfolgten militärischen Niederschlagung der Allgäuer Demokratiebewegung der Bürgerrevolution von 1848/49 hatte sich den Mächtigen u.a. im Königreich Bayern gezeigt, welchen Nutzen das neue Verkehrsmittel für ihren Machterhalt spielen konnte. „Truppen wurden ins Allgäu verlegt, die Garnisonen in Kempten und Lindau verstärkt (...) Die Verlegung vom Lager Donauwörth oder aus Augsburg erfolgte immer über den Kaufbeurer Bahnhof."[5]

Doch erst im April 1851 beschloss die 1. Kammer des bayerischen Landtages die weitere Finanzierung des Eisenbahnbaus in Richtung Lindau. Bereits 1852 kam die Schienenverlängerung bis Kempten zustande, 1853 jene bis Immenstadt und am 1. September 1853 die Inbetriebnahme der Strecke bis Oberstaufen.

Eine Bahnbauarbeiter-Rotte bei der Reparatur der Strecke von Röthenbach nach Weiler im Juli 1952.

Original in der Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.

Der Eisenbahnbau

Im Sommer 1851 begonnen, standen die Arbeiten durch das Gebiet des heutigen Landkreises Lindau unter der technischen Leitung von Friedrich August Pauli vor etlichen massiven Problemen. Zu den Besonderheiten der Strecke zwischen Oberstaufen und Lindau gehörte die kurvenreiche Überwindung eines Höhenunterschiedes von 380 Metern auf einer Länge von rund 51 Kilometern. Deshalb entschied die Bau-Commission bei Beibehaltung der britischen Spurweite von 1435 mm die Anwendung des „americanischen Locomotivsystems“ mit einer möglichen Steigung von mehr als 1:100 und Kurven von weniger als 1000 Fuss Radius.

Bei Jungensberg im Nordosten des heutigen Landkreises Lindau wurde die Obere Argen mit einer noch heute erhaltenen dreibogigen 52 m langen Steinbrücke überquert. In Richtung Bahnhof Harbatshofen sollte der Zwerenberg zuerst untertunnelt werden, was dann aber durch den tiefen und steilen Harbatshofener Geländeeinschnitt für die Bahn gelöst wurde. Weiter Richtung Westen musste der Ellhofener Tobel mit einer 33 m hohen und 233 m weiten Brücke überspannt werden, welche zunächst aus Finanzgründen oberhalb der steinernen Brückensäulen mit einer Holzkonstruktion aus schweizerischem Lärchenholz ausgeführt wurde.

Alex RE 3988 im Oktober 2020 auf der Eisenbahnbrücke über das Ellhofer Tobel in Richtung München.

Foto: Karl Schweizer.

Auf dem Weg zum heutigen Bahnhof Röthenbach wurde in Handarbeit der damals längste Eisenbahndamm aufgeschüttet. Allein hier, am künstlichen Bahndamm bei den heute zu Röthenbach gehörenden Dörfern Rentershofen und Oberhäuser, wurde mit Unterbrechungen von 1848 bis 1852 rund fünf Jahre gearbeitet, damals der größte von Menschenhand erschaffene Bahndamm der Welt. „Die Ausmaße waren gewaltig: Länge 525 Meter, Höhe 53 Meter, Sohlenbreite 242 Meter, Kronenbreite neun Meter, aufgeschüttetes Material ca. 2,24 Mio. Kubikmeter. Rund 3000 Arbeiter hatten den Damm in fünf Jahren errichtet (…) Der Bahnbau war gefährlich: 44 Arbeiter kamen allein beim Renterhofener Dammbau durch Unfälle ums Leben."[6]

Das Gerücht, im Inneren der rund 2,24 Mio. m³ Dammschüttmaterial befände sich auch eine abgestürzte Materiallokomotive lässt sich wohl nie belegen[7].Den Arbeitern standen damals nur ihre von Hand geschobenen Materialloren zur Verfügung.
Weiter in Richtung Lindau wurde bei Muthen in der Gemeinde Maria-Thann die Laiblach in rund 30 Metern Höhe mit dem 165 m langen Muthener Viadukt überquert, auch „Hämmerlebrücke" genannt. Ursprünglich im oberen Brückenteil auch aus Lärchenholz errichtet, wurde diese 1881 durch eine zunächst eingleisige Stahlbrücke ersetzt, der im Jahre 1901 wegen des zweigleisigen Ausbaus der „Allgäubahn" eine zweite hinzugestellt wurde, deren gemeinsame heutige Form beide durch die Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen von 1926 erhielten.

Zwischen Hergatz und Hergensweiler mussten die morastigen und bis 5,20 m mächtigen torfigen Bereiche des Degermooses, des Uferbereichs des Stockenweiler Weihers sowie des Lerchenweihers überwunden werden. Viel Ausweichraum bot das dort nur drei Kilometer breite bayerische Staatsgebiet nicht. Glücklicherweise konnte dabei auf die zuvor bei Immenstadt/Allgäu gemachten Erfahrungen mit sumpfigem Untergrund zurückgegriffen werden.

Schlussendlich wurde die Bodenseefläche zwischen dem Dorfe Aeschach und der Stadt Lindau mit Hilfe eines zunächst eingleisigen, 550 m langen und Hochwasser sicheren steinernen Dammes überwunden. Materialmengen in für damalige Verhältnisse unbekannt großen Dimensionen wurden bewegt. Dies in der Regel in Handarbeit und mit einfachem Werkzeug.

Die aus der damaligen Ziegelei bei Harbatshofen stammenden Ziegel für die Hochbauten waren nicht wetterfest genug und über den Winter teilweise wieder zerfallen. Deshalb musste die staatliche Ziegelei in Biesenberg mit Sonderschichten die entstandene Materiallücke schließen.

Gar mancher Bürger erschrak über diese nun erstmalig im Allgäu auftretende Masse von lohnabhängigen Arbeitern. Waren beispielsweise für die Arbeiten am Rentershofener Damm ursprünglich bereits 568 Erdarbeiter mit 144 Fuhrwerken eingeplant worden, so arbeiteten dann im ganzen Raum Röthenbach tatsächlich zeitweise bis zu 1200 Arbeiter gleichzeitig am Bau der Eisenbahnlinie[8].

In jenen Jahren kurz nach der gescheiterten Bürgerrevolution von 1848/49 versetzte diese Ansammlung von Arbeitern die Obrigkeiten in permanente Beunruhigung: „Ein Teil der Bevölkerung betrachtete die Ansammlung so vieler Arbeiter, die aus den untersten Schichten der Gesellschaft stammten, mit unverhohlenem Misstrauen. Man befürchtete Angriffe auf das Eigentum, die Untergrabung der Sittlichkeit, nicht näher erläuterte Excesse..."[9]

Die vom königlichen Landgericht Lindau eigens erlassenen Bestimmungen enthielten deshalb beispielsweise folgende undemokratischen Vorschriften:

„Bei Eintritt der Polizei-Stunde hat jeder Arbeiter sich in seiner Wohnung zu befinden; das Schreien und Lärmen auf öffentlicher Straße ist zu jeder Zeit verboten, und ziehen Übertretungen der vorerwähnten Bestimmungen entsprechende Arreststrafe und nach Umständen auch sofortige Arretierung nach sich.

Händische Aufschüttung des Rentershofener Eisenbahndammes bei Röthenbach-Oberhäuser 1851/52.

Aquarell von Karl Herrle im DB-Verkehrsmuseum Nürnberg.

Die Zeche in den Wirtshäusern an Sonn- und Feiertagen vor und während des vormittägigen Gottesdienstes ist allgemein verboten und wird daher den Eisenbahnarbeitern der Besuch der Wirtshäuser während der vorerwähnten Zeit gänzlich verboten...". [10]

Andererseits trieben Händler, Gastwirte und Bauern die Preise für Getränke, Lebensmittel und Wohnungsmieten regelmäßig dann in empfindliche Höhen, wenn in ihrer Gegend an der Errichtung der Eisenbahnlinie gearbeitet wurde. Auch wurde die Pflicht zur pünktlichen Auszahlung der Arbeiterlöhne durch Bauunternehmer („Akkordanten") der verschiedenen Bauabschnitte („Loose") öfters, nicht beziehungsweise nicht rechtzeitig eingehalten. Dies beantworteten die Arbeiter auch im Allgäu immer wieder mit Kündigung, Wegzug oder auch durch spontane Streiks, so auch im Frühjahr 1852 in Knechtenhofen bei Oberstaufen. Der erhalten gebliebene Bericht der Eisenbahnbau-Commission hierüber liest sich wie folgt:

„War anfänglich von den Unternehmern festgesetzt worden, dass alle 14 Tage ausgemessen und bezahlt werde, so wurde dies nur selten eingehalten, und gar häufig die Löhne erst in der 3., noch öfter 4. oder 5. Woche, dann oft nur teilweise bezahlt (...)

Wiederholt traten Fälle ein, wo sämtliche Rollbahnarbeiter ihre Arbeit einstellten und Bezahlung forderten, gleiches von Seiten der Steinhauer, Maurer und Schmiede, und immer war es eine nicht geringe Aufgabe des Sektions-Vorstandes, die oft aufs heftigste aufgeregten Arbeiter (im 3. Loose 200-300 Mann) wieder zur Arbeitsaufnahme zu bringen und das gänzliche Verlassen der Arbeit zu verhindern, nicht minder dem Abtrotzen von noch höheren Löhnen zu begegnen.

ALEX RE 84107 auf der Hämmerlebrücke bei Muthen im Oktober 2020 in Richtung München unterwegs.

Foto: Karl Schweizer.

Nun ist seit mehr als 14 Tagen keine Auszahlung an die Arbeiter erfolgt (...) Gestern Früh stellten, durch einige Unruhestifter aufgeregt, sämtliche Erdarbeiter des 3. Looses die Arbeit ein und verließen den Bauplatz, weil die Zahlung für die letzten zwei Wochen nicht erfolgte.

Alle Bemühungen der Akkordanten und des Bauführers, dies zu verhindern, waren vergebens (...) Um die gänzliche Auflösung der benötigten Arbeiterzahl und die drohenden Exzesse zu verhindern, wurden den Unternehmern 4500 Gulden angewiesen und diese aufgefordert, die nötigsten Zahlungen zu leisten und ihnen zugesagt, dass der Amtsvorstand sich auf den Bauplatz begebe um die Ruhe wieder herzustellen. Es wurden die renitenten Arbeiter zusammengerufen und nachdem selbe zur Wiederaufnahme ihrer Arbeit gebracht worden waren die Rädelsführer ausgehoben und dem kgl. Landgericht zur Bestrafung oder Weglieferung übergeben. Dann erfolgte die Auszahlung...".[11]

Spontan und bis auf die „Rädelsführer" in der Regel unorganisiert waren diese Streiks und Proteste u.a. deshalb, da König Max II. von Bayern nach Niederschlagung der Revolution 1849 jegliche politischen Vereine und gewerkschaftlichen Arbeiterorganisationen verbieten lassen hatte und dies von den königlichen Behörden auch intensiv überwacht wurde.

Der bereits erwähnte torfhaltige und deshalb wenig tragfähige Untergrund im Bereich des Degermooses südlich von Hergatz bot für den späteren Betrieb der Dampfeisenbahn der Anfangsjahre allerdings auch ein vorübergehend willkommenes Heizmaterial, den Torf. In den Anfangsjahrzehnten des Eisenbahnwesens Mitte des 19. Jahrhunderts wurde ein Teil der damaligen Lokomotiven mit Holz und Kohlen, ein anderer für etliche Jahre mit Holz und Torf beheizt. Wurde beispielsweise die ab 1852 bei J.A. Maffei in München gebaute Lokomotive „Bodensee" der Classe B IV mit Holz und Kohlen befeuert, so entwickelte die Feuerbüchse der ebenfalls bei Maffei hergestellten Lokomotive „Wien" der Classe B V die nötige Hitze durch das Verbrennen von Stichtorf und Holz. Die Höchstgeschwindigkeit der damaligen rund 30 Tonnen schweren Lokomotiven lag bei rund 70 km/h.[12]

Hierzu ließ die Bahnverwaltung entlang der Bahnstrecke bei ausgewählten Bahnhöfen Torfschuppen anlegen. Örtlich bekannt wurde im Jahre 2019 vor dem Hintergrund von Immobilienspekulationen die noch immer erhaltene Lindauer Torfremise am Westrand des ehemaligen Bahnbetriebswerkes auf der Hinteren Insel.[13] Mit extra zum Schutz vor Fahrtwind und Regen geschlossenen Torftendern und Torftransportwagen wurde das relativ leichte Brennmaterial damals transportiert. Die großen Torfabbaugebiete der bayerischen Staatsbahnen lagen zu jener Zeit beispielsweise bis 1876 in den staatlichen Mooren Haspelmoor und Kolbermoor in Oberbayern. Auch aus dem weit kleineren Degermoos wurde vorübergehend Torf für Teile des Eisen-

bahnbetriebes auf der neuen Ludwig-Süd-Nord-Bahn gewonnen, getrocknet und verheizt. „Dieser wurde dann beim entstehenden Bahnhof Hergatz gelagert und getrocknet. Schon Ende 1852 stand dazu ein Torfmagazin bereit. Da eines aber nicht genügte, übernahm die Bahn zwei Trockenstadel der stillgelegten Biesenberger Ziegelei [bei Meckatz, K.S.] und ließ sie in Hergatz wieder aufbauen (...) Die drei Schuppen zogen sich am nördlichen Hang hin und reichten fast so weit wie das gesamte Gleisgelände:"[14] Ortschronist und Oberlehrer August Schäffler schilderte dies in seiner 1941/42 verfassten Chronik von Hergensweiler mit folgenden Worten: „Als Mitte des vorigen Jahrhunderts die Ludwig-Süd-Nord-Bahn (1852) gebaut wurde, kam auch das torfreiche Staatsanwesen zur Verwertung (...) [Als] der Absatz des Torfes geringer wurde, schwand die Rentabilität des Torfmoores immer mehr. Im Jahre 1868 wollte der Staat der Gemeinde Hergensweiler das Moor kostenlos überlassen, allein die damalige Gemeindeverwaltung lehnte dieses Anerbieten ab, wahrscheinlich aus dem Grund, weil die meisten Bauern selbst genügend Torfstiche besaßen. Infolgedessen gestattete die Moorverwaltung den an das Moor angrenzenden Grundbesitzern sich vom Moor einen beliebigen Teil abzustecken.

Nach dieser Schenkung ließ der Staat das ganze Moor kanalisieren und übernahm selbst den Betrieb, der von einem gewissen Meßmer geleitet wurde. Von den Haupttorfstichen aus wurde ein Schienengeleise bis zur Staatsbahn gelegt und so eine praktische Verbindung mit dem Bahnhofe Hergatz hergestellt. Gegenüber dem Bahnhofsgebäude wurde eine lange Reihe von Torfhütten errichtet und darin der Torf für den Bedarf des Eisenbahnbetriebes und der Industrie eingelagert. Der Akkordant [Unternehmer mit Vertrag zur Erledigung eines genau festgelegten Auftrages, K.S.] Grau übernahm nach dem Betriebsleiter Meßmer dann den Betrieb im Moore mit seinen Torfarbeitern."

Und Unternehmer Grau verstand es, ähnlich wie bei dem inzwischen aus dem englischen Industriekapitalismus her berüchtigten „Trucksystem", den Arbeitern seines Betriebes wöchentlich umgehend wieder einen Teil ihres kargen Lohnes abzunehmen. August Schäffler hierzu: „Der Genannte eröffnete dann später als praktischer Mann in einem einfachen Wohnhäuschen des Moores einen Bierausschank für seine Arbeiter und da in diesem Lokal am Samstag jeder Woche die Löhne an die Arbeiter ausbezahlt wurden und keine andere Wirtschaft in der Nähe war, so wurde meistens von den Torfstechern der größte Teil des Lohnes am Samstag und Sonntag in der Wirtschaft verbraucht. Selbstverständlich machte dabei der Wirt Grau ein sehr gutes Geschäft."[15]

Ausfahrt einer bayerischen S 3/6 aus dem Bahnhof Hergatz in den 1950er-Jahren. Links im Hintergrund befanden sich ehemals die Torfschuppen.

Foto: Sammlung Schweizer, Lindau.

Lindauer Bodensee-Eisenbahndamm und erster Bahnhof

Der neu errichtete Lindauer Bahndamm mit Bahntor an der Inseleinfahrt im Jahre 1854, gemalt mit drei Durchlässen.

Auch beim Bau des Lindauer Eisenbahndammes halfen die zuvor bei Immenstadt/Bühl am Alpsee gemachten Erfahrungen der Ingenieure. Dort hatte bereits ein 730 m langer Damm am Seerand und durch das Sumpfgelände zwischen Großem und Kleinen Alpsee gebaut werden müssen. Vor dem späteren Leiter der Lindauer Eisenbahnbau-Commission, Sektionsingenieur Ludwig Fries, stand nun seit Sommer 1851 die anspruchsvolle Aufgabe, ausgehend vom Aeschacher Ufer nördlich der Insel Lindau die Durchquerung des Bodensees durch Errichtung eines Hochwasser sicheren Steindammes für zunächst ein Gleis zum gewünschten Zielbahnhof auf der noch großteils unbebauten Hinteren Insel Lindaus zu ermöglichen. Zwar gab es einzelne beteiligte Ingenieure und eine Minderheit auf der Insel Lindau selbst, welche den Bahnhof lieber auf Aeschacher Gemarkung in der Nähe des heutigen Carl-Bever-Parkplatzes gesehen hätten, doch die Regierung in Augsburg, Eisenbahnbau-Vorstand Oberingenieur Pauli sowie vor allem das Lindauer Bürgertum sowie dessen Gremien ließen über Jahre hinweg keinen Zweifel daran aufkommen, dass der Bahnhof auf der Insel gebaut werden müsse. So schrieben beispielsweise die Gemeindebevollmächtigten der Stadt Lindau am 8. Januar 1847 an den Lindauer Magistrat: „Unter der Gesamtbürgerschaft tritt der Wunsch, dass der zu erbauende Eisenbahnhof in die Stadt (Insel) verlegt werden müsste, immer lebhafter hervor, und diesseitiges Collegium hat in seiner letzten Sitzung den einstimmigen Beschluss gefasst, bei dem löb-

Aquarell von Karl Herrle im DB-Verkehrsmuseum Nürnberg.

lichen Stadtmagistrat den Antrag zu einer gemeinschaftlichen Sitzung zu stellen, um über diesen wichtigen Gegenstand Beratung zu pflegen, ob und welche Schritte von Seiten der Commune in dieser Beziehung bei der allerhöchsten Stelle gemacht werden wollen." Das königliche Hafenkommissariat Lindau hielt den Gedanken einer Errichtung des Bahnhofes in Aeschach ausdrücklich „für einen vollständigen Irrsinn"[16].

Der Damm wurde sicherheitshalber im Flachwasserbereich der „Lindauer Halde" errichtet, bevor diese etwas westlich davon in zwei Terrassen um 10 m in die Tiefe abstürzt. Der Seegrund befand sich seit dem bayerischen Gemeindeedikt von 1818 bereits im Besitz des Staates. Der Bauleitung unterliefen allerdings etliche folgenschwere Fehler. Baubeginn war 1851 während des sommerlichen hohen Wasserstandes. Ohne Befestigung des Untergrundes und der Dammränder wurde zunächst viel lösliches Erdmaterial beispielsweise aus dem Schinderloch-Einschnitt zwischen den nördlich Lindaus gelegenen Dörfern Oberreitnau und Schönau in den See gekippt, wodurch dieses von der Westströmung abgetragen und im Seearm des „Kleinen Sees" verteilt wurde. Erst danach transportierten bis zu 18 große Segelschiffe, Lädinen, Steine der Bregenzer Ach, des Rheines und der Argen, sowie Schweizer Bruchsteine und Bregenzer Nagelfluh für den Dammunterbau heran.

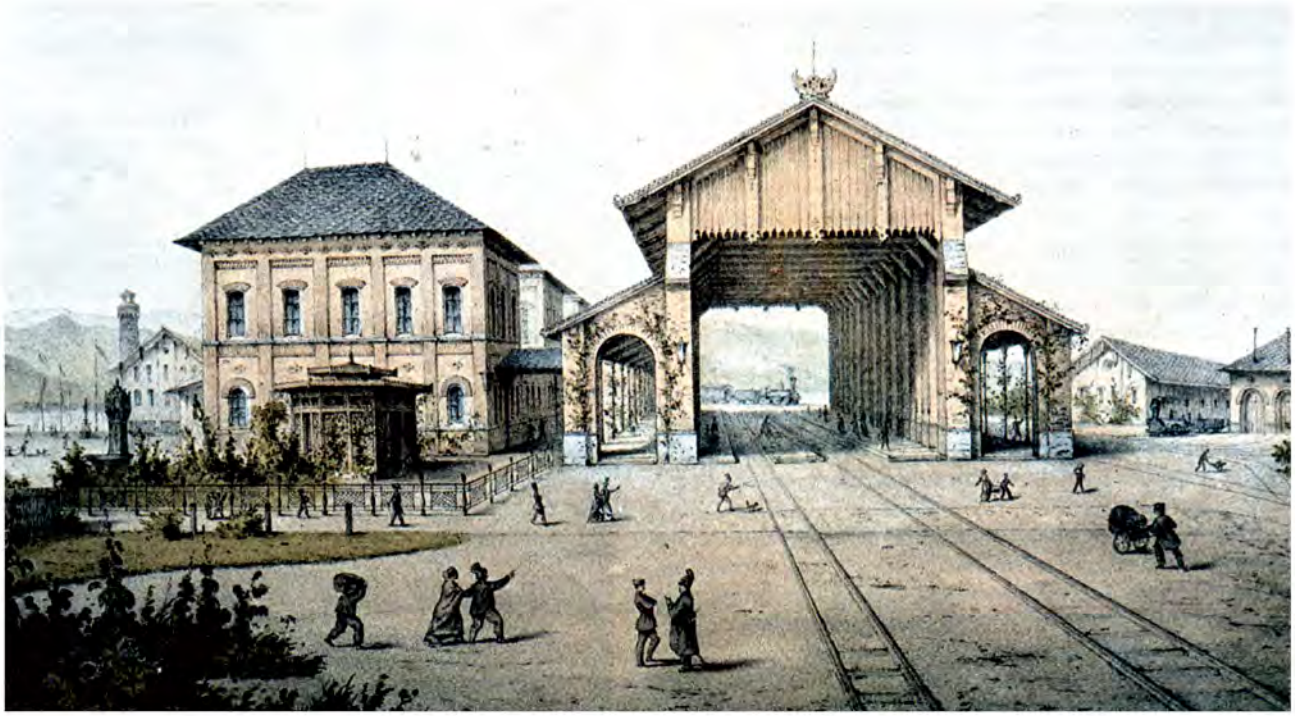
Doch auch diese verteilten sich bis 1853 immer wieder auf dem Seegrund. Eine genauere Untersuchung von dessen Beschaffenheit brachte zutage, dass dieser zwar im unteren Bereich aus hartem Material besteht, worüber aber eine weichere Schicht lagert, welche

Lindaus erste Bahnhofsplanungen, handschriftlich eingezeichnet auf dem ersten gedruckten amtlichen Lindauer Stadtplan des Jahres 1823 durch Architekt und Baubeamten Anton Harrer im Jahre 1852. Auf dem Druck von 1823 sind noch u.a. die reichsstädtischen Handelsschuppen des Hafenareals erkennbar. *Original in der Sammlung Schweizer.*

auf Grund der Gewichtesbelastungen immer wieder nachgab und so zu Dammabsenkungen führte. Deshalb musste die ursprünglich auf den Namenstag des Königs, den 12. Oktober 1853 vorgesehene Einweihung der vollendeten Süd-Nordbahn verschoben werden. Doch auch das nun ins Auge gefasste Frühjahr 1854 verging ohne eine offizielle Einweihung, welche feierlich erst am 13. Juli 1854 unter Anwesenheit des Königs stattfand. Für rund 58 Mio. Gulden statt der geplanten 54 Mio. war in zehn Jahren eine von Hof bis Lindau ganz Bayern durchquerende Eisenbahnlinie erschaffen worden. Seit 12. Oktober 1853 allerdings war provisorisch bereits ein Bahnbetrieb von der Gemeinde Aeschach aus gestartet und dieser dann erst ab 1. März 1854 planmäßig vom Bahnhof Lindau aus aufgenommen worden.

Um in der Zeit des stockenden bayerischen Bahnbaus ab 1847 den Bahnhofsstandort Lindau-Insel nicht zu gefährden, hatten Magistrat und Gemeindekollegium der Stadt am 18. März 1851 beschlossen, feiwillig in voraus eilendem Gehorsam „dem Staate alle die in dem Stadtplane bezeichneten Gemeinde-Realitäten und Gebäudlichkeiten, wie solche zur Anlegung des Bahnhofes und der Bahnstrecke in der Stadt erforderlich werden, hiermit eigentümlich zu überlassen, und zwar gratis."

Zusätzlich wurden 18 private Grund- und Hausbesitzer auf der „Hinteren Insel" enteignet, um ausreichend Platz für die umfangreichen Anlagen des Bahnhofs, der Post, des Zolls und der Bahnmeisterei zu erhalten. Die erhaltenen Entschädigungen waren aber derart gering, dass es unmöglich war, davon neue Häuser zu kaufen oder bauen zu lassen. Der Magistrat beschloss deshalb den Ankauf anderer Grundstücke, um diese wiederum günstig an die Enteigneten weiter verkaufen zu können. Die ehemalige Zunft der Schiffer und



Lindaus Bahnhofsanlage im Jahre 1856 mit dem Bildtitel „Hauptbetriebsgebäude und Einstiegshalle im Bahnhof Lindau", von Anton Harrer. Rechts angedeutet das erste Bahnbetriebswerk, in der Mitte die hölzerne Bahnsteighalle, links hintereinander die aus Ziegeln gemauerten drei Gebäude für die Bahnverwaltung, die Warteräume sowie jene für Post und Telegraph. Nördlich von diesen ist Lindaus erste öffentliche Toilette als eiserner Rundbau zu sehen. Zum Hafen hin befand sich der Güterbahnhof. *Repro in der Sammlung Schweizer, Lindau.*

Fischer erhielt aus der Stadtkasse 3000 Gulden für ihr abgebrochenes Zunfthaus, um damit die nun ökonomisch in eine prekäre Lage gedrängten Mitglieder unterstützen zu können.[17]

Posthalter und Wirt „Zur Krone", Wilhelm Spaeth, erhielt die Baugenehmigung, am Bahnhofsplatz auf zu erwerbendem städtischen Grund ein repräsentatives Hotel erstellen zu lassen, den „Bayerischen Hof".

Recht bald erkannten die Stadtoberen Lindaus auch zwei fundamentale Auswirkungen des neuen Bahndammes auf die Stadt. Bereits 1867 schrieben die Gemeindebevollmächtigten an den Magistrat, dass auch sie anerkennen, „welch große Bequemlichkeit sowohl für Hiesige, als für Fremde, die ungehinderte Passage über den Bahndamm darbietet." 1866 war mit den Bauarbeiten für die Verlegung eines zweites Gleis auf dem Damm begonnen worden. Zur weiteren Benützung für Fußgänger wurde nun auf dessen Ostseite ein mit einem Eisengeländer abgesicherter Fußweg eröffnet.

Andererseits beschwerte sich der Magistrat bereits 1858 über die beginnenden Ablagerungen im neuen „Seearm", dem heutigen „Kleinen See". Doch das Königliche Oberpost- und Bahnamt in Augsburg verschloss sich diesen Beschwerden gegenüber, ließ sogar die Schließung des ursprünglich dritten Wasserdurchlasses zu und noch 1914, als zur Verlegung eines dritten Gleises erstmals der gesamte Damm verbreitert wurde, weigerte sich die Behörde, der Forderung der Stadt Lindau nach Öffnung des Dammes zum Zwecke einer besseren Durchflutung des „Kleinen Sees" mit Hilfe einer 50 Meter breiten Brücke zu entsprechen.

Sanierungsarbeiten an der Westseite des Lindauer Bahndammes im November 2020. *Foto: Karl Schweizer.*

Die Eisenbahn ändert Arbeit und Leben

Bahn und Post ergänzten sich ab nun für lange Jahre beinahe ideal. Deshalb wurde im neuen Bahnhof Harbatshofen auch bereits 1853 ein Postamt eröffnet, im Bahnhof Röthenbach 1857 und jenes in Lindau zusammen mit dem Telegrafenamt 1853 aus der „Krone" in die neuen Bahnhofsgebäude verlegt. Vom Bahnhof Röthenbach aus wurde 1869 eine Telegraphenleitung nach Weiler verlegt. In Folge der inzwischen rasch wachsenden Strohhutfabrikation im Westallgäu wuchs das über den Bahnhof Röthenbach versandte Frachtaufkommen kontinuierlich an. Zuliefernde Poststationen in Lindenberg 1861 sowie in Scheidegg 1862 kamen hinzu[18]. Als Bonaventura König 1897 die Brauerei Simmerberg im Westallgäu umbauen und auf Dampfbetrieb umstellen ließ, ermöglichte ihm der naheliegende Bahnhof Röthenbach, hierzu die Beauftragung der Münchner Baufirma Kunz. Kein Zufall war es, dass in Lindau mit dem ursprünglich vorgesehenen Eisenbahneröffnungsjahr 1853 auch erstmals eine Tageszeitung herausgegeben wurde.

Das geschäftige Treiben entlang der neuen Verkehrsader lässt sich mit Hilfe von Auszügen aus dem von Joseph Lang verfassten und 1861 erschienenem „Handbuch für Reisende" trotz gelegentlicher Ungenauigkeiten erahnen:

„Harbatshofen, dem Landgerichte Weiler zugeteilt. Gewöhnlicher Kreuzungspunkt der Züge mit Wassernahme. Mittlere Personenfrequenz, während sich der Güterverkehr lediglich auf Käse, Holz und Bretter beschränkt. – Sehenswert ist hier die Brücke über den Ellhofer Tobel [Tobel heißt hier soviel wie Schlucht, enges Tal K.S.], erbaut nach Howe'schem System mit drei Öffnungen von 124, 144 und 124 Fuß Weite [Ein bayerischer „Fuß" wurde damals mit 29,2 cm Länge gemessen, K.S.]. Berühmter hoher Damm bei Rentershofen, rechts im Tale liegend. Auftragshöhe von 180 Fuß, Kronweite 32 Fuß, Sohlenbreite 900 Fuß, endlich Dammlänge selbst 1900 Fuß; zur Ausführung dieses Dammes waren 90 Millionen Kubikfuß Erde erforderlich. Links der Weiler Oberhäuser, dann rechts unten im Tale das zerstreut liegende Dorf.

Der Eisenbahnviadukt über die Obere Argen östlich von Harbatshofen vom Jahre 1852, heute noch benützt.

Aquarell von Karl Herrle im DB-Verkehrsmuseum Nürnberg.

Röthenbach, Gerichts Weiler, mit 260 Einwohnern und einer berühmten Lederfabrik, die vortreffliches Saffian-Leder liefert.

Ein Teil der in dieser Gegend lebenden industriösen Bevölkerung, wohlhabendem Mittelstande angehörend, fertigt Strohgeflechtwaren, besonders Hüte, ein anderer spinnt, webt oder stickt Leinen- und Baumwollwaren; außerdem trifft man hier gute Viehzucht, während der Getreidebau unbedeutend ist.

— Die Bewohner des Allgäuer-Bezirkes sind aufgeweckten Geistes, freundlich und gefällig, die Sprache ist hierum von der der Immenstädter etwas verschieden und redet man namentlich mehr schweizerisch.

— Schöne Aussicht über das sich weit hinziehende Hügelland.

— Von hier liegt das württembergische Städtchen Isny, der Sitz des Grafen von Quadt, etwa drei Stunden entfernt (...)

Post- und Bahnexpedition mit durchschnittlich sehr gutem Verkehr, denn auch von hier aus gehen massenhafte Sendungen von Vieh, Butter, Käse und Brettern nach den schon erwähnten Richtungen. Die Fahrzeit von und nach Augsburg ist 4 Stunden 37 Minuten und 6 Stunden 44 Minuten. Die Verbindung mit Weiler wird durch einen Postomnibus unterhalten. Neigung der Bahn bis Lindau. Einschnitt mit hoher Überfahrtsbrücke. Links der Bahn nahe die uralte Kapelle zu den drei Heiligen; nebenan der Weiler Riedhirsch; rechts nahe das schöne Pfarrdorf Heimenkirchen mit hübscher Kirche und großer

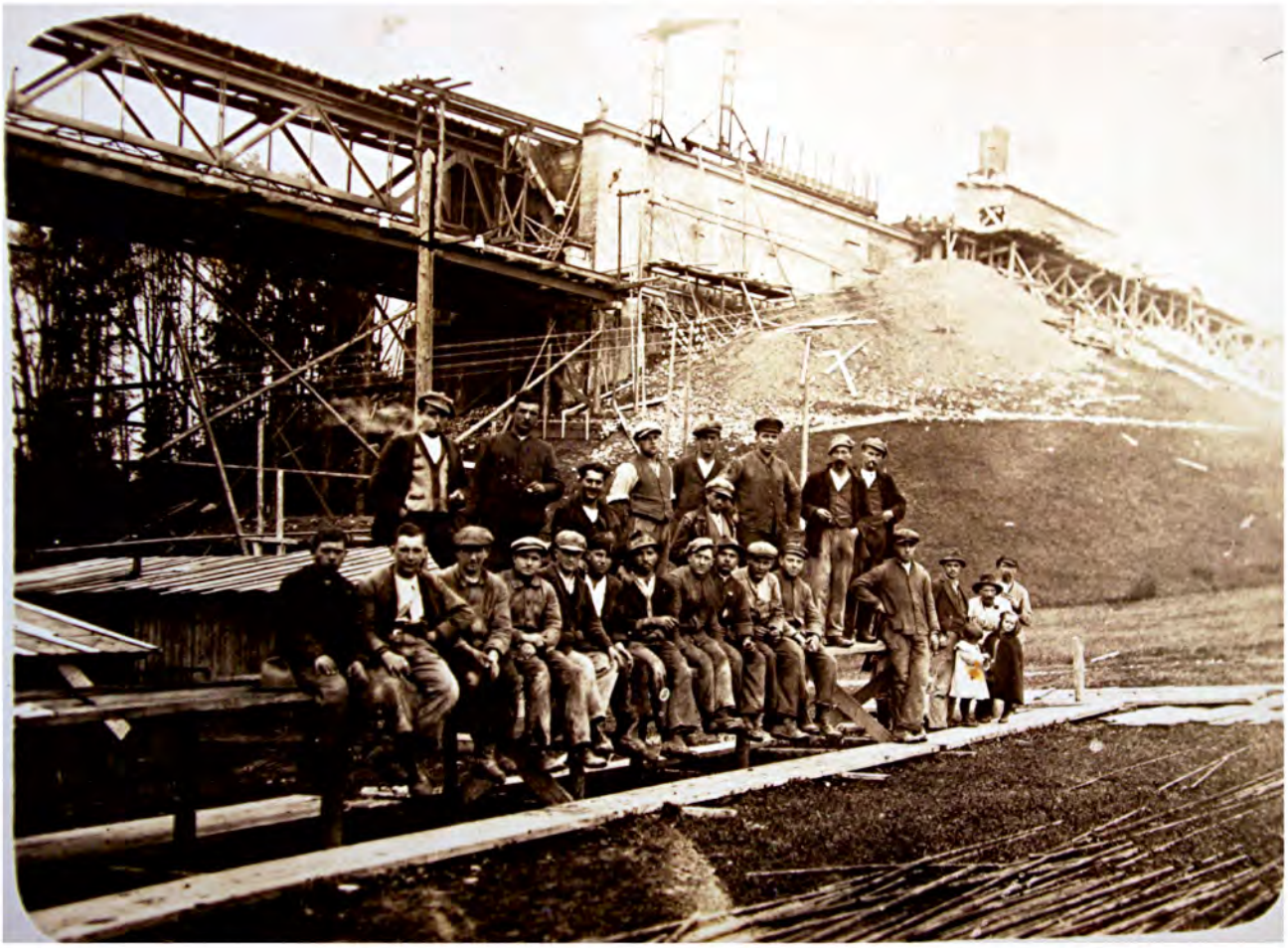
Die Belegschaft des Bahnhofs Röthenbach am 10. Januar 1902. *Foto in der Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.*

Brauerei, und dem nahen Bergschloss Sirgenstein, durch welches die Straße nach Lindau führt; in gerader Richtung nach Süden ist in großer Entfernung auf höchster Bergkuppe das Schloss Wald-Zeuln [die Waldburg, K.S.] im Württembergischen sichtbar, das eine reizende Fernsicht bis auf den Bodensee hin bietet; es ist Eigentum des Fürsten von Zeuln. Rechts dann der Weiler Meckatz und die Einöde Kappen; links Biesenberg, daselbst Straßenkreuzung mit der Bahn. Rechts das Dorf Muthen; links oben 10 Minuten das Pfarrdorf Mellatz und Ruhlands. Rechts Torfgrund und Weiler Spattweg. Bedeutende Bahnkrümmung zur Gewinnung des rechten Leiblach-Ufers. Überbrückung des 500 Fuß breiten Leiblachtales durch eine Brücke mit drei Öffnungen ebenfalls nach Howe'schem System. Rechts der schöne Wallfahrtsort Maria-Than mit großer Kirche und weißgedecktem Turm; dann Pfarrdorf Wombrechts, schon i. J. 835 unter dem Gaugrafen Ulrich bekannt.

Sonntag den 17. d. Mts.
Eröffnung der neuen
Bahnhofrestauration
Röthenbach, wozu höflich einladet
Jos. Ant. Kolb, Bahnhofrestaurateur.

Oeffentliche Sitzung des kgl. Landgerichtes Weiler.
Am 5. September 1871.

Röthenbach-Oberhäuser erhält eine erste Bahnhofsrestauration. Anzeige im Anzeige-Blatt für das westliche Allgäu vom 8. September 1871. *Repro: Karl Schweizer.*



Die Eisenbahnbauarbeiter, welche 1901 die „Hämmerle-Brücke" mit einem zweiten Gleis versahen.

Original im Ortsarchiv Hergatz-Wombrechts, Repro: Karl Schweizer.

Links Dörfchen Mywiler und endlich Halt auf der Station Hergatz, im Gericht Lindau, Post- und Bahnexpedition mit Wassernahme und großen Torfmagazinen zur Lagerung des für die kgl. Bahnverwaltung gewonnenen Torfes.

Der Personenverkehr leidlich gut, der Gütertransport mittelmäßig; von dem nahen Eisenwerke Neuravensburg wird viel Eisen versendet.

Gegenüber dem Bahnhof der Weiler Wigratzbad, nebenan das Pfarrdorf Opfenbach mit grünem Turm, rechts Adelgunz. Links die Ausläufer der österreichischen Hochalpen, auf deren Rücken der Pfarrort Möggers mit Kirche und Turm gut sichtbar ist. Führung der Bahn durch das Deger Torfmoor; links die Weiler Ober- und Unter-Nützenbruck; dann Dorf Stockenweiler nahe der Bahn; rechts Volklings mit dem Weiler gleichen Namens, über welchem die Ruine Neu-Ravensburg (württembergisch) sich erhebt.

— Beginn der Obstbaumzucht, liebliche Ansicht auf die Vorarlberger- und Schweizer-Gebirge. Links Pfarrdorf Hergensweiler mit schönem Turm.

Dann Schlachters. Post- und Bahnexpedition mit guter Personenfrequenz, während sich der Güterverkehr bloß auf etwas Obst, Wein und Abstoß von Schlachtvieh nach Österreich beschränkt. Links Straße nach Lindau, dann Pfarrdorf Weißensberg, Rehlings und Kitzenweiler, rechts Metzlers und Waltenberg, Hohenreuten und Einfahrt nach Oberreitnau, Pfarrdorf und Haltestelle mitten im Dorfe und rings von Obstbäumen umgeben, mit geringem Verkehr.

Links in der Tiefe, zunächst dem Bahngebäude, die Goldschmiedsmühle und etwas höher die Ruine einer Burg, welche 1698 durch Gideles Syrkenstein und dessen Gattin, geborene v. Schreckenstein, erbaut wurde, welche Familie im vorigen Jahrhundert erlosch. Einschnitt beim sogenannten Schinderloch, Führung der Bahn im Halbkreis im Tale des Taubenberges. Links das, auch wie im Obstbaumwalde gelegene Dorf Schönau; Links ein vorspringender Rebenhügel, an dessen Fuße das baumreiche Dorf Bodolz; dann der Hoierberg, auf dessen Plateau eine kleine Villa mit Turm, welcher Höhepunkt die vor uns liegende Schweiz, den Bodensee, wie das Vorarlberger und Alpen-Gebirg beherrscht. Eigentum des Privatiers Gruber dahier.

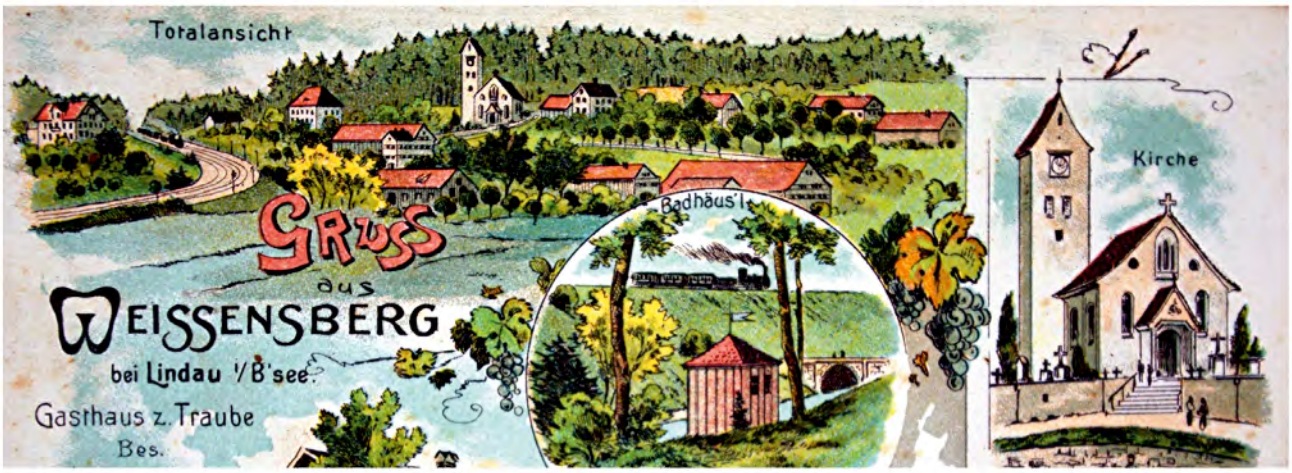
Die Eisenbahn bei Wombrechts. Ausschnitt aus einer Postkarte mit Stempel vom 31. Mai 1905.

Original in der Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

Das unbenützte Bahnhofsgebäude von Schlachters im August 2012. *Foto: Karl Schweizer.*

Die Bahnhaltestelle Schönau auf einer Postkarte (Ausschnitt) mit Stempel vom 7. November 1915.

Sammlung Karl Dietlein, Lindau.



Die Eisenbahn als Prestigeobjekt zweimal auf zwei Ausschnitten einer Weißensberg-Postkarte mit Stempel vom 4. November 1902. *Original in der Sammlung Karl Dietlein, Lindau.*

Der Bahnhof Oberreitnau im August 1896. *Foto in der Sammlung Schweizer.*

Rechts Enzisweiler und über demselben alsbald das Pfarrdorf Wasserburg, mit weißgebautem Kirchturm und einem Schlosse, im 13. Jahrhundert der Sitz des Grafen Ulrich VIII., begraben zu Langenau. Links die zerstreut liegenden Gehöfte der Dörfer Holdereggen und Aeschach. Als im Jahre 948 Lindau abbrannte, zogen viele Bewohner hierher nach Aeschach, wo eine feste Burg stand und gingen erst nach Zerstörung dieses Castells wieder auf die Insel Lindau zurück. Links hart am See Schlösschen des kgl. württemb. Hauptmannes Balava. Rechts schönes Gartenanwesen und Sommer-Residenz des Baron Lotzbeck.

Führung der Bahn durch den Bodensee auf einem circa 2000 [Fuß, K.S.] langen Bahndamme und endlich Einfahrt in das Bahnareal Lindau. Gasthöfe: ‚Bayerischer Hof', ‚Goldene Krone', ‚Goldene Sonne', ‚Deutsches Haus'. Ehemalige freie Reichsstadt in reizender Lage auf einer Felseninsel im Bodensee, daher auch das ‚bayerische Venedig' genannt (...) Lindau ist der Sitz eines Landgerichtes, Rent-, Oberzoll-, Bau- und endlich eines Post- und Bahnamtes (...) Sehenswert ist ferner der großartige Maximilians-Hafen, 1812 errichtet, mit 10 Tagwerken Flächenraum und 10 – 16 Fuß Tiefe (...) welcher durch die Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Verbindungen ungemein an Lebhaftigkeit gewonnen hat (...)

Der Bahnhof umfasst circa 16 Tagwerke und auf diesem Flächenraume die gesamten aus Ziegelsteinen gebauten Betriebsgebäude mit einer Neben-Reparatur-Werkstätte etc., welche Baulichkeiten den Bahnhof, der dies kleine Inselland von Nordost nach Süden durchschneidet, gleichsam mit der Stadt verbinden. Dieser äußerst freundlich gelegene Bahnhof, mit seiner ebenso geschmackvollen Einstieghalle, deren geräumige Corridors mit roten und weißen Ziegelsteinen belegt sind, während um die massiven eisernen Tragsäulen üppige Wildreben sich schlingen, liegt von Augsburg 5 Stunden 40 Minuten und nach Augsburg 8 Stunden 20 Minuten Fahrzeit entfernt (...) Der Güterverkehr ist teils durch den Gewerbs- und Handelsfleiß der Lindauer, welcher großenteils ihre Wohlhabenheit begründete, teils in Folge des durch die Lage der Stadt bedingten starken Speditions-Geschäftes, ein äußerst lebhafter und ist namentlich der sehr bedeutende Transit zwischen Italien, der Schweiz, Sachsen und Preußen hervorzuheben. Das gleich lohnende Verhältnis bietet die Personenfrequenz...".[19]

Stahlstich des Bahnhofes Lindau. Rechts ist noch der Fuchslochturm vorhanden, welcher erst 1869 zur Errichtung der Trajektanstalt abgerissen wurde. Ebenfalls rechts im Vordergrund symbolisch dargestellt einige Handelsgüter aus dem Güterbahnhofsbereich.

Repro in der Sammlung Schweizer.

Fuhren zunächst täglich nur drei „gemischte Züge“ (Personenzüge mit angehängten Güterwagen) von Lindau nach Augsburg und drei in ungekehrter Richtung, zuzüglich dem täglichen Postzug ab Mai 1854, so wurde deren Zahl dem wachsenden Bedarf entsprechend bis 1872 auf sechs Personenzugpaare und ab 1882 auf sieben Zugpaare erhöht. 1869 fuhren 38.000 Personen mit der Bahn von Lindau ab, 1867 waren es 50.000 und bis zum Jahre 1900 konnte deren Zahl auf rund 130.000 gesteigert werden. Die Faszination Eisenbahn erfasste immer mehr Menschen und bot bisher nicht gekannte Möglichkeiten der Massenmobilität.

Das Verkehrsmittel Eisenbahn war bereits nach wenigen Jahren ein derartiges Erfolgsmodell, dass Friedrich Boulan bereits 1870 über Lindaus Bahnhof schrieb: „Die Bahnhofsgebäude, in schöner Symmetrie erstellt, leiden ebenfalls an dem Mangel der meisten bayerischen, diesem Zwecke bestimmten Gebäude: — sie sind zu klein. Allerdings ging es in Bayern nicht anders als in anderen Staaten – die Verhältnisse sind weit über die Rechnungen hinausgegangen, welche für sie bestimmt waren.“[20]

Michael Felder, Bauer und Schriftsteller aus Schoppernau im Bregenzer Wald, schilderte dies für das Jahr 1857 mit folgenden Worten: „ Wieder warf die scheidende Sonne ihre letzten Strahlen auf den stillen See, als ich über die lange Brücke der freundlichen Inselstadt zuschritt. Ich hörte das Pfeifen und Schnauben des Dampfrosses und eilte sogleich auf den Bahnhof, während ich wieder einmal recht lebhaft an meinen guten Seppel [Felders Vetter, K.S.] denken musste. Der hatte uns oft von der Eisenbahn erzählt, aber wir konnten ihm nie recht glauben. Es war zu traumhaft, zu wunderbar. Und nun sah ich die eisernen Stränge vor mir, die Leipzig und Paris und ganz Europa mit dieser Inselstadt verbanden. Mir wurde weit und frei neben den glänzenden Schienen. Es war also doch

In der linken Bildhälfte die Darstellung der ersten Lindauer Bahnhofsanlage auf dem Stahlstich von P. Pfann und J. Egg, lithographiert von Dr. C. Wolf & Sohn, München, 1886 (Ausschnitt). Rechts oben die Getreideschuppen sowie die Schranne rund um den Lindauer „Diebsturm“. *Original in der Sammlung Schweizer.*

nicht bloß Geschwätz, was man von dem Siege des Menschengeistes über Raum und Zeit sagte...".[21]

Zahlreiche örtliche Firmen profitierten von der neuen Transportmöglichkeit im regionalen und überregionalen Rohstoff- und Absatzmarkt, darunter auf der „Hinteren Insel" ab 1865 die Lindauer Gasfabrik sowie seit 1879 die Inselbrauerei, in der Gemeinde Reutin die 1874 eröffnete Milchfabrik im Dorf Rickenbach sowie die 1878 von Reichart erworbene „Köchlinfabrik" im benachbarten Dorf Reutin.

Die Finanzen der Stadt Lindau selbst wurden für etliche Jahre durch eine außerordentliche Blüte ihrer Einnahmen aus der idealen Ergänzung zwischen Eisenbahnanbindung und der seit Herbst 1822 wieder im städtischen Besitz befindlichen Getreideschranne verbessert. Da der Höhenunterschied zwischen dem Bahnhof und dem Oberen Schrannenplatz rund 2,50 m betrug, entfiel zwar ein zunächst geplanter direkter Gleisanschluss. Doch wurde am östlichen Gleis oberhalb der Bahnhofshalle eine Verladerampe errichtet, die später zu einer Verladehalle ausgebaut wurde.

Von deren östlicher Seite wiederum kam das Getreide durch die Kornkarrer zunächst noch per Pferdefuhrwerk mit bis zu 6 Zentnern Ladung zur eigentlichen Schranne am heutigen „Oberen Schrannenplatz", gelegentlich aber inzwischen auch direkt zu den wartenden Schiffen im Hafen. Symbolträchtig war die längst brüchige alte Stadtmauer unterhalb des Diebsturmes deshalb 1853 durchbrochen worden. 1863 wurde die neue Rollbahn auf Schmalspurschienen der Bahn über die heutige Zeppelinstraße und den Inselgraben für den Transport der stetig wachsenden Getreidemengen als Transithandel zu den am Mangturm wartenden Lastschiffen in Betrieb genommen. Die Bahn lieferte bis zur Lindauer Verladerampe, die städtische Schranne übernahm die Lagerung, den Weitertransport zu und die Verladung auf die Schiffe. Ein jahrelang lohnendes Geschäft für beide Seiten sowie für die privaten Getreidehändler Lindaus.

Karl Martin, Chronist der Lindauer Schranne, schilderte diese Arbeitssituation zwischen der Verladerampe („Podium") im Bereich des heutigen Lebensmittelmarktes, den neuen Getreideschuppen, der alten Schranne und dem Hafen folgendermaßen: „ Inzwischen war aber der Getreideboom schon losgebrochen (...) 1861 meldete der Schrannenmeister einen täglichen Wageneinlauf von 120 Güterwagen. Dafür standen dann am Podium 80 m Ausladelänge (gleich sechs Wagenlängen), auf der anderen Seite 16 bis 18 Rollwagen (Ladefähigkeit 50 Ztr. pro Wagen), allerdings erst ab 1863, und ein im unmittelbaren Schrannenbereich sogar zweigleisiges Schienennetz zu Schranne und Hafen zur Verfügung (...)

Jetzt wurde jenseits der heutigen Zeppelinstraße allmählich ein ganzes Lagerviertel aufgebaut, das fast bis zum früheren Loserturm reichte. 19 Getreideschuppen wurden gezählt. Das ermöglichte der Schranne immerhin noch eine ihrer wesentlichen Aufgaben, die Lagerung, zu erfüllen. Wir hören sogar noch 1870 von einer allerdings auf acht Tage begrenzten Lagerfreizeit (...)

Als am 1. März 1854 der erste planmäßige Zug einfuhr, war Lindau nicht nur mit Augsburg und München verbunden, sondern hatte durch die bayerische Transversale nach Hof Anschluss an das norddeutsche Bahnnetz mit den großen Getreidemärkten Leipzig, Berlin, Stettin und Königsberg gefunden. Fünf Jahre später hatte sich die Schiene von München aus nach Salzburg vorgeschoben und damit nicht nur die niederbayerischen Getreideböden berührt, sondern auch über Wien die Getreidesteppen Osteuropas erschlossen...".[22] Das wirtschaftlich beteiligte Privatkapital profitierte inzwischen massiv von der Tatsache, dass die in der Regel mit Steuergeldern finanzierte Errichtung des Eisenbahnnetzes wie anderswo so auch in Deutschland eine „Preisrevolution" zur Folge hatte: „Zwischen 1850 und 1900 sank demnach der Preis für eine Tonne, die über einen Kilometer befördert wurde („Tonnenkilometer") auf rund ein Drittel – von 10,2 Pfennige auf 3,7 Pfennige (...) Im gleichen Zeitraum stieg die gesamte Transportleistung in der deutschen Industrie und Landwirtschaft um das 115fache an. Die dafür von Industrie und Landwirtschaft zu bezahlenden Transportkosten erhöhten sich jedoch nur um das 42fache."[23]

Die Eisenbahn auf zwei Ausschnitten einer Weißensberg-Postkarte mit Stempel vom Jahre 1921.

Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

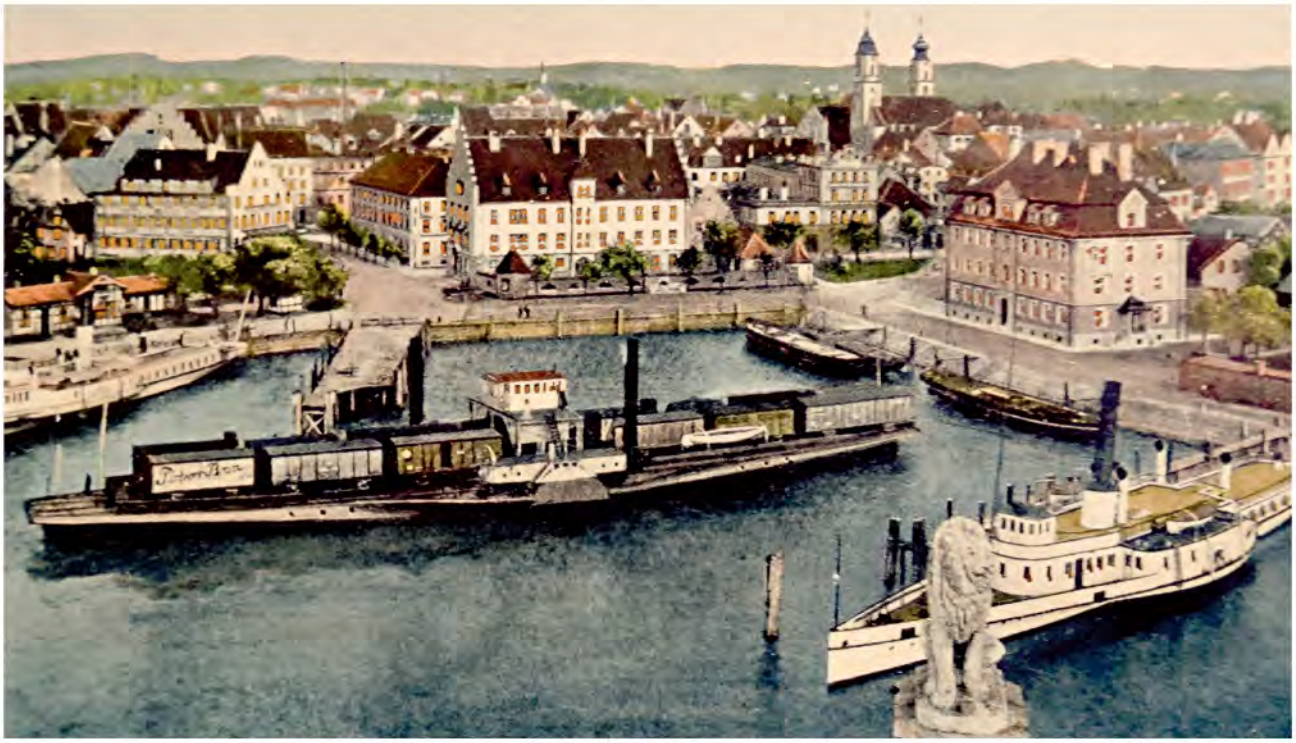
Die neue Eisenbahnstrecke unterhalb des Dorfes Taubenberg bei Bodolz auf einer Postkarte (Ausschnitt) mit Stempel vom 7. November 1908.

Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

Die Trajektfähren

Die Schweizer Nord-Ost-Bahngesellschaft unter Leitung von Alfred Escher hatte bereits 1866 ein Abkommen zur Errichtung einer Güterzug-Trajektfähre zwischen Romanshorn und dem mit Lindau konkurrierenden Friedrichshafen erreicht. Im Februar 1869 startete das erste selbstfahrende Trajektschiff, erbaut bei Escher-Wyss in Zürich, auf dem Bodensee seine Fahrten zwischen diesen beiden Städten.

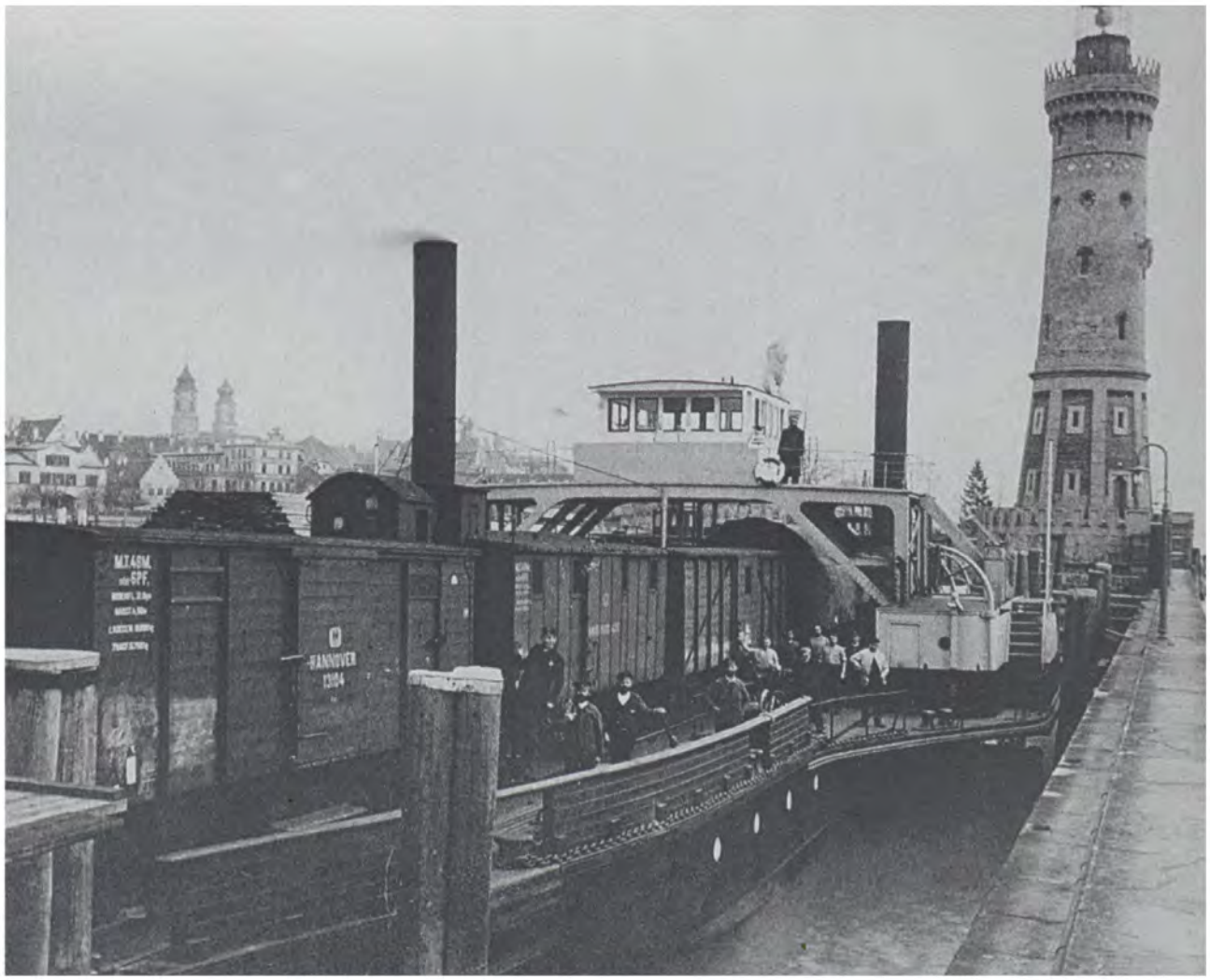
Nach Abriss des Fuchslochsturmes im Jahre 1869 und entsprechenden Geländeaufschüttungen wurden vier Trajektgleise zur neuen Ladebühne verlegt. Eine Rangierlok belud nun die Schleppkähne mit den Wagons. Pro Kahn konnten bis zu acht Wagen aufgenommen werden. Ein Personendampfer, ab 1874 ein ebenso bei Escher, Wyss & Cie. gebautes Trajektschiff mit eigenem Dampfantrieb, welches ebenfalls 16 Wagen aufnehmen konnte, setzte so bis zu 32 Waggon, also einen ganzen Zug über den See; pro Tag und Richtung bis zu 100 Wagen. Dieses erweiterte Transportgeschäft rentierte sich für die beteiligten staatlichen Bahn- und Schifffahrtsgesellschaften. Bereits im ersten Betriebsjahr wurden auf diese Weise ab Lindau 12.200 Waggon transportiert. Durchschnittlich wurden jährlich 30.900 Wagen über den See geschleppt, 1883, im letzten Jahr vor Eröffnung der dann konkurrierenden Bahnroute durch den Arlbergtunnel, gar die Rekordzahl von 47.999 Wagen.



Kolorierte Postkarte mit dem beladenen Dampftrajektschiff „Dampftrajekt II" im Lindauer Hafen im Jahre 1910.
Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

Bis 1868 zogen auch die Königliche Bayerische Eisenbahngesellschaft und die Stadt Lindau nach, von der Inselstadt aus eine schwimmende Verlängerung des Schienennetzes von Lindau über den Bodensee nach Romanshorn zu errichten. Im Januar 1869 lief der erste Schlepp-Trajektkahn vom Stapel der Lindauer Werft. Im Bereich der früheren Fuchslochbastion mit ihrem malerischen Fuchslochturm sowie entlang der Hafenmole zum 1856 eingeweihten neuen Leuchtturm wurden nun die Güterwagen zunächst noch per Handwinde auf die Kähne gezogen.

Als dritte Trajektlinie kam 1872 die badische zwischen Konstanz und Lindau hinzu. Drei Jahre später wurde ihre Route bis Bregenz verlängert. 1884, im Jahr der Eröffnung der Arlbergbahn und der Inbetriebnahme einer eigenen staatlichen österreichischen Dampfschifffahrt wurden von Bregenz aus unter nun österreichischen Beteiligung Trajektlinien nach Konstanz, Romanshorn und Friedrichshafen eröffnet. Nachdem 1854 der Württembergische Staat die dortige Bodenseeschifffahrt übernommen hatte, waren dem im Jahre 1863 die Monarchien Baden und Bayern gefolgt. Wurden innerhalb von 15 Jahren zahlreiche Trajektlinien über den See eröffnet, so kam deren teilweiser Niedergang im Anschluss an die Schießung des Eisenbahnringes rund um den See, der bis 1901 vollendeten „Bodenseegürtelbahn". Zwischen 1913 und 1917 folgte die Schließung aller drei ab und nach Bregenz verkehrenden Trajektlinien. Bereits 1899 war der badische Trajekt Konstanz–Lindau beendet worden.[24]



Ein beladenes Trajektdampfschiff mit Lade- und Schiffspersonal an der Lindauer Leuchtturmmole im Jahre 1902.
Sammlung Schweizer, Lindau.

Die neue Bahnlinie Lindau-Bregenz ab 1872

Bereits mit Staatsverträgen von 1865 sowie 1870 hatten die Regierungen der Schweizer Eidgenossenschaft, Österreichs und Bayerns die Bodensee-Verbindung ihrer Länder mit einem Schienenstrang vereinbart. Eine weitere Beschleunigung des Waren- und Personenverkehrs rund um den See war das Ziel. Die Nordostbahn der Schweiz hatte von Zürich aus bereits 1858 St. Margarethen und 1871 bis Kreuzlingen/Konstanz alle Schweizer Bodenseestädte erschlossen.

Auf dem Lindauer Bahndamm war bereits 1866 ein zweites, das spätere „Österreichische Gleis" verlegt worden. Am 1. Juli 1872 begann der Einweihungsreigen. Als Vertreter der Stadt Lindau nahm Bürgermeister Britzelmayer zunächst an der ersten Eisenbahnfahrt von Bregenz nach Bludenz teil. Sein dortiger Trinkspruch im Gasthaus „Adler" stand etwas im Widerspruch zur militärischen Bedeutung deutscher Eisenbahnen im Krieg gegen Frankreich zwei Jahre zuvor:

„Bald, meine Herren, wird der eiserne Strang, der alle politischen Grenzen durchbricht, auch die Stadt Lindau mit der Linie verbinden, deren Eröffnung wir

Das Lindauer Eisenbahntor mit Blick nach Aeschach, welches 1872 abgerissen wurde.

Original in der Sammlung Schweizer, Lindau.

hier heute feierlich begehen; möge diese Bahn dazu beitragen, Verkehr und Wohlstand zu heben und zu befördern, möge sie dazu beitragen, die freundlichen Beziehungen der Nachbargaue lebendig zu erhalten und zu festigen."

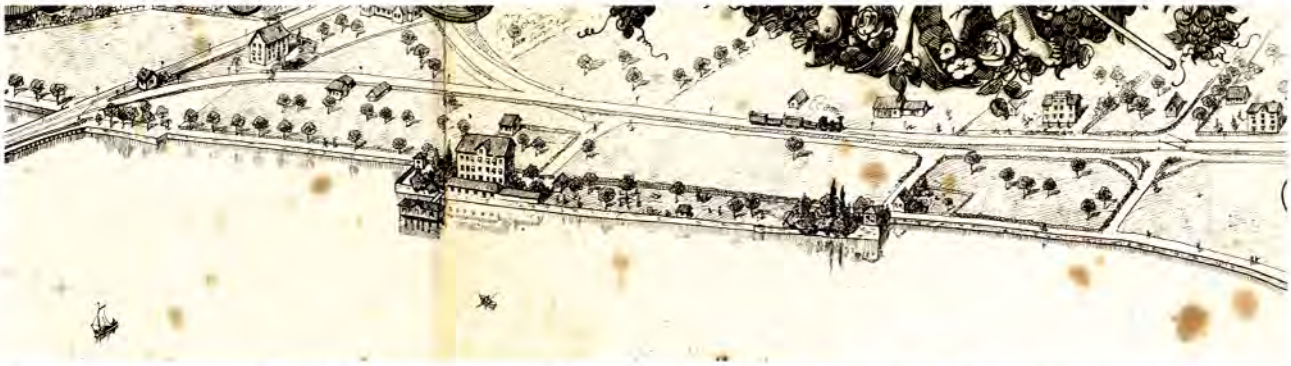
Die Eröffnung des 5,94 km langen Anschlusses von der Insel zur Laiblachgrenzbrücke am 24. Oktober 1872 fiel hingegen nüchterner aus. Das Tagblatt notierte etwas erstaunt:

„Von privater Seite wird uns mitgeteilt, dass die neue Bahnstrecke Lindau-Bregenz durch Ablassung eines Zugs der heute Abend 9 Uhr von Bregenz dahier eintrifft, eröffnet wird.

Wie es scheint, fallen die sonst üblichen Eröffnungsfeierlichkeiten dahier weg, wenigstens ist die städtische Behörde offiziell davon nicht benachrichtigt worden. Es bleibt aber ohne dies jedermann unbenommen, seine Teilnahme an dem für Lindau nicht unwichtigen Ereignisse durch Beflaggen der Häuser etc. kundzutun." Das ungewöhnliche Eisenbahn-Inseltor von 1853 etwa an der Stelle der heutigen Thierschbrücke war zuvor wieder abgerissen werden.

Die Strecke vom Grenzfluss Laiblach bis zum kommenden Reutiner Rangierbahnhof und weiter bis zur Insel Lindau wurde an die mit dem Betrieb bis zum Stadtbahnhof auf der Insel betraute k. k. Österreichische Bahngesellschaft verpachtet. Täglich verkehrten zunächst jeweils fünf, später sechs Züge in jede Richtung.

Mit der nachfolgenden Eröffnung der Bahnverbindung von Bregenz nach St. Margarethen am 23. November 1872 wurde Lindau über die Vorarlberger Bahn an das Schweizer Bahnnetz bis Chur, Zürich sowie Basel angeschlossen und die kommende „Bodensee-Gürtelbahn" rund um den See bereits zur Hälfte vollendet.



Darstellung der ersten Eisenbahnverbindung nach Österreich entlang des Aeschacher Ufers auf dem Stahlstich von P. Pfann und J. Egg, lithographiert von Dr. C. Wolf & Sohn, München, 1886 (Ausschnitt).

Original in der Sammlung Schweizer.

Zur Bedeutung der neuen Bahnstrecke für den Raum Lindau gehörte, dass die noch bis 1922 selbständige Landgemeinde Reutin nun Ihren ersten Güter- und Rangierbahnhof erhalten hatte, verbunden mit einer Zollexpositur. Bereits 1878 kam eine Personenhaltestelle „Lindau-Lokalbahnhof" (heute Lindau-Reutin) hinzu, sowie der Bau der 1,77 km langen Gleisverbindung von Reutin zum Anschluss an die Allgäubahn in Aeschach-Holdereggen.

Lindau entwickelte sich in den Folgejahren rasch zu einem internationalen Bahnknoten, verstärkt nochmals ab 1899/1901 durch die Vollendung der „Bodenseegürtelbahn" auch am nördlichen Bodenseeufer auf den Staatsgebieten der Königreiche Bayern, Württemberg sowie des Groherzogtums Baden mit direktem Anschluss nach Frankreich, in die Schweiz sowie zu den Benelux-Staaten.

Der erste durchgehende Schnellzug fuhr am 1. November 1873 von Zürich über Lindau nach München sowie zurück. Die Vollendung der Bahnstrecke von Buchloe bis Geltendorf hatte dies mit ermöglicht. Bereits 1892 sind direkte Kurswagen von Görlitz

Das hölzerne erste Reutiner Bahnhofsgebäude auf einem Postkartenausschnitt um das Jahr 1900. Erst mit den Umbaumaßnahmen am Reutiner Bahnhof im Jahre 2020 wurden dessen umgebauten Reste abgerissen.

Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

Hauptbahnhof und Berlin Anhalter Bahnhof nach Lindau nachgewiesen. Man fuhr nachmittags ab, wachte morgens in Augsburg auf und kam gegen Mittag in Lindau an. In gegenläufiger Richtung fuhr man am frühen Nachmittag in Lindau los, wurde morgens in Hof geweckt und erreichte Berlin bzw. Görlitz zur Mittagszeit. Auch ab Dresden liefen direkte Kurswagen, die Touristen an den Bodensee brachten. Für Sommer 1909 ist erstmals ein direkter Schlafwagen von Berlin nach Lindau nachgewiesen."[25]

Lindaus damalige Stellung als bereits kleiner internationaler Eisenbahnknotenpunkt sowie seine landschaftlich herausragende Lage führten zu außergewöhnlichen Konferenzen in der Stadt. So meldete das Lindauer Tagblatt vom 25. Mai 1882 beispielsweise: „Wie wir erfahren, wird die mitteleuropäische Winterfahrplankonferenz pro 1882/83 am 28. Juni dahier abgehalten werden. Als wichtigster Gegenstand der Tagesordnung wird die definitive Bestimmung nicht nur der Anschlüsse, sondern auch des Wagenübergangs, der Einstellung von Schlafwagen etc. im belgisch-deutsch-schweizerisch-italienischen Verkehr via Gotthardbahn bezeichnet. Die Delegierten werden jedenfalls am 29. Juni die Gotthardbahn mittels Extrazug bereisen."

Postkarte der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft mit Lindau als Hintergrundsmotiv sowie Datum vom 6. März 1901.

Sammlung Schweizer, Lindau.

Anschluss an das württembergische Allgäu

Jahrelang stockten die Bemühungen insbesondere der Städte Wangen und Memmingen, das württembergische und das bayerische Eisenbahnnetz mit einer Strecke von Memmingen über Leutkirch, Kisslegg und Wangen nach Hergatz zu verbinden. Kleinstaatliche Orientierung der königlichen Regierungen an Profit und Kontrolle der jeweils eigenen Warenströme verhinderten seit 1865 die Realisierung entsprechender Vorschläge. Auf württembergischer Seite hatten von Aulendorf an der württembergischen Südbahn aus (Bad) Waldsee 1870, Kisslegg 1871, Leutkirch 1872, Isny 1874 und Wangen 1881 ihre Bahnanschlüsse erhalten. Auf bayerischer Seite war von der Ludwig-Süd-Nord-Bahn ausgehend 1874 die Strecke Buchloe – Memmingen eröffnet und bereits 1862 von Ulm/Neu-Ulm kommend die Illertalbahn bis Memmingen sowie ein Jahr später bis Kempten vorgedrungen. Erst als 1887 die Reichs-Heeresverwaltung in Berlin aus militärischen Gründen die Verbindung der beiden königlichen Eisenbahnnetze im Allgäu einforderte, ging es plötzlich schnell. Noch im gleichen Jahr wurde in München der entsprechende Staatsvertrag abgeschlossen. Die Bauarbeiten ab Memmingen wurden im Herbst 1888 begonnen, jene für die 3,2 km Strecke ab Hergatz bis zur Landesgrenze, bzw. bis zum 5,5 km entfernten Bahnhof Wangen bereits im August 1888. Der amtliche Baubericht schildert dies u.a. folgendermaßen: „In der Station Hergatz wurde außer verschiedenen kleineren Umbauarbeiten eine große Drehscheibe neufundiert, die Laderampe, eine kleine Drehscheibe und zwei Krahnen seitlich verschoben (...) Bei diesen Arbeiten waren verwendet in der Höchstzahl 138 Arbeiter, 1 Lokomotive mit 18 großen Rollwagen, außerdem 12 kleine Rollwagen und 3 Pferdefuhrwerke (...)

An Unterbaukies wurden von Röthenbach bei Lindau noch 2600 cbm beigeschafft und eingebettet.

Blick auf die nördlichen Bahnhofsanlagen von Hergatz von Westen aus. *Fotosammlung der Ortsheimatpflege Hergatz.*

Behufs Vergrößerung der Warteräume in der Station Hergatz wurde bei den Anbauten des Betriebshauptgebäudes erweitert, ein neues Nebengebäude mit Waschküche hergestellt (...)

Ferner wurde ein Dienstwohngebäude, 2 Wohnungen und 2 Dienstzimmer enthaltend, sowie eine Unterstandshütte neu erbaut (...)

Die Eröffnung des Betriebes hat am 15 Juli 1890 stattgefunden."[26] Sechs Tage zuvor hatte das Lindauer Tagblatt am 9. Juli über die abschließende Belastungsprobe der drei im Stadtgebiet Wangen neu erbauten Eisenbahnbrücken für die Trasse nach Hergatz wie folgt berichtet: „Am vergangenen Samstag hat die Belastungsprobe der eisernen Brücken über den Nieratzer Weg und die Lindauer Straße, sowie des großen Viadukts über den Fabrikkanal und die Argen mit drei schweren Güterzugslokomotiven und einigen Pack- und Personenwagen stattgefunden. Das Resultat ist ein sehr befriedigendes gewesen."

Bekanntmachung.

Die Eisenbahn-Strecke Hergatz-Wangen betr.

Die Betriebseröffnung der Eisenbahn-Strecke Wangen—Hergatz wird am

Dienstag, den 15. Juli Vormittags

stattfinden.

Die bürgerlichen Collegien der Oberamtsstadt Wangen haben hieher sehr freundliche Einladung zur Theilnahme an der Feier dieses freudigen Ereignisses ergehen lassen, durch welches seit 30 Jahren gehegte Wünsche und Bestrebungen dieser Stadt erfüllt worden.

Die Züge verkehren von obigem Tage an fahrplanmäßig.

Nachmittags ½4 Uhr findet ein **Festmahl** im Gasthof zur „alten Post" (Otto Finck) statt. Nachmittags ist gesellige Unterhaltung in den verschiedenen Gasthäusern und Wirthschafts-Gärten.

Nachdem von Wangen aus geboten worden ist, die fragliche Einladung den Angehörigen der Stadt Lindau mitzutheilen, wird Vorstehendes allgemein bekannt gegeben.

Lindau, den 12. Juli 1890.

Stadt-Magistrat.

v. Lossow.

Die amtliche Bekanntmachung zur Streckeneröffnung Wangen – Hergatz im Lindauer Tagblatt vom 13. Juli 1890. *Original im Stadtarchiv Lindau.*

Am 13. und 16 Juli stellte dieses Tagblatt auch die neuen Zugverbindungen vor. So konnte man jetzt ab dem 15. Juli zu folgenden Zeiten von Hergatz nach Wangen per Eisenbahn fahren: 5.36 Uhr, 7.30 Uhr, 12.17 Uhr, 13.55 Uhr, 17.10 sowie um 21.10 Uhr. Von Wangen nach Hergatz fuhren die täglichen Züge zu folgenden Zeiten ab: 5.15 Uhr, 6.45 Uhr, 10.31 Uhr, 13.23 Uhr, um 15.19 sowie um 19.58 Uhr.

Die nun durchgehende Bahnstrecke von Memmingen über Wangen nach Lindau bot zunächst folgende durchgehenden Züge ab Memmingen: 5.10 Uhr, 7.54 Uhr, 13.01 Uhr sowie um 18.22 Uhr. Die Fahrzeit betrug zwischen 2 ¾ und 3 ½ Stunden. In der Gegenrichtung von Lindau her existierten täglich nur zwei durchgängige Züge, um 10.05 Uhr sowie um 14.15 Uhr. Lindaus Tagblatt hierzu am 16. Juli: Die „neue direkte Verbindung zwischen Lindau, Kißlegg und Memmingen befriedigt nicht sehr; vermutlich sind dabei die Rücksichten gegen die Linie Lindau-Kempten-Memmingen maßgebend gewesen."

Noch lange Jahrzehnte war in Fahrplankonferenzen der Bahnbehörde bei der Vergabe von Zugläufen zwischen München, Augsburg und Lindau die Konkurrenz der politischen Protagonisten der beiden Linien entweder über Kempten oder über Kißlegg nach Memmingen spürbar. Selbst zu Beginn des 21. Jahrhunderts, als es darum ging, welche der beiden Strecken elektrifiziert werden sollte, war dies ein erneuter Diskussionspunkt.

* **(Bahneröffnung.)** Wangen, 7. Juli. Am vergangenen Samstag hat die Belastungsprobe der eisernen Brücken über den Nieratzer Weg und die Lindauer Straße, sowie des großen Viadukts über den Fabrikkanal und die Argen mit 3 schweren Güterzugslokomotiven und einigen Pack- und Personenwagen stattgefunden. Das Resultat ist ein sehr befriedigendes gewesen. — Für den Eröffnungstag am 15. Juli werden große Vorbereitungen getroffen. Man hofft eine recht große Zahl von Festgästen dahier zu begrüßen. Wangen wird auch seinen alten Ruf als „Feststadt" diesmal zu wahren wissen. In ¾ Stunden wird man künftighin Lindau von Wangen aus erreichen können.

Kurzbericht im Lindauer Tagblatt vom 9. Juli 1890 über die erfolgreiche Belastungsprobe an den neuen Eisenbahnbrücken zwischen Wangen und Hergatz sowie mit einer kurzen Vorausschau auf die am 15. Juli 1890 erfolgenden Einweihungsfeierlichkeiten zur neuen Eisenbahnverbindung zwischen dem württembergischen Allgäu und dem bayerischen Hergatz. *Original im Stadtarchiv Lindau.*

Die Eisenbahnverbindungen im Westallgäu um das Jahr 1910 auf einer Postkarte von Eugen Felle, Isny.

Sammlung Schweizer, Lindau.

Weiler, Lindenberg und Scheidegg erhalten ihren Bahnanschluss

Das Westallgäu um die Orte Simmerberg, Weiler, Scheidegg und Lindenberg erlebte im 19. Jahrhundert seinen bis heute wirkenden grundlegenden Strukturwandel. Die Landwirtschaft wurde zunehmend vom Flachs- und Getreideanbau auf Milchwirtschaft umgestellt, diese selbst aber zunehmend vom Industriekapitalismus in Form von Tabak-, Strohhut- und Textilfabriken, später auch durch die Milch verarbeitende Industrie sowie durch Metallindustrie ergänzt bzw. verdrängt, sowie an Wirtschaftskraft eingeholt und überboten. Der „Fremdenverkehr" erlangte erst Mitte des 20. Jahrhunderts Bedeutung. Von Lindenberg ausgehend war im Westallgäu das zunächst bäuerlich-handwerkliche Gewerbe der Strohhutfertigung seit dem 17. Jahrhundert verbreitet worden. Den Beginn der industriellen Fertigung markierten 1833, 1835 sowie 1860 die Gründungen der Lindenberger Firmen J. Milz & Co., Aurel Huber und F. Feuerle (Mercedes), in Scheidegg 1865 jene von Anton Gruber. Dem überregionalen Verkauf dienten bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Einrichtung von Lindenberger Handelsniederlassungen in Biberach, Ulm und Nördlingen. Ab 1878 bediente man sich zum Bezug von qualitativ besseren Rohstoffen und Vorprodukten erstmals des Weltmarktes und bezog, zunächst über London, u.a. aus China Strohgeflechte. 1884 wurden Lindenberger Strohhüte bereits bis Südamerika verkauft. Die rund 4 Millionen im Jahre 1900 im gesamten Westallgäu produzierten Hüte konnten nicht mehr länger per Postkutsche („Omnibus") zur Bahnstation Röthenbach-Oberhäuser transportiert werden. 1862 waren diese „Kariolpostverbindungen" ab Lindenberg und Scheidegg eingerichtet worden, ab Weiler bereits im Jahre 1853. Wer ab 1853 im Bahnhof Röthenbach den Zug verließ hatte von dort aus täglich fünf Postkutschenverbindungen nach Weiler, Lindenberg, Scheidegg und Isny sowie zurück. Am Bahnhof Harbatshofen existierte täglich eine Postkutschenverbindung nach Weitnau und von Hergatz aus waren es drei Kutschenverbindungen nach Wangen bzw. von Wangen zum Bahnhof Hergatz.

Ein erstes Bahnprojekt von Röthenbach über Weiler nach Bregenz um 1867 wurde nicht verwirklicht und die zahlreichen Weilerner Eingaben der 1870er und 1880er Jahre blieben zunächst in München erfolglos. Schlussendlich erhielt die Marktgemeinde Weiler 1891 die staatliche Konzession für Bau und Betrieb einer in Gemeindebesitz befindlichen Bahnlinie. 1893 wurde die 5,7 km lange Strecke bis zum Bahnhof Röthenbach eröffnet, die auf dieser kurzen Strecke einen Höhenunterschied von 76 Metern überwand und 347.000 Mark gekostet hatte. Täglich zunächst vier Züge in jede Richtung sicherten jetzt den Anschluss an die große Welt, was anfangs 19 Minuten bei der Bergfahrt und nur 11 bei der Talfahrt in Anspruch nahm. Nach dem Zweiten Weltkrieg ermöglichte der Einsatz stärkerer Lokomotiven eine Fahrzeit von 12 Minuten in jede Richtung.

Die Verwaltung erfolgte durch einen aus Gemeinderäten und privaten Kapitalgebern bestehenden Betriebsausschuss. Trotz anfänglicher Fahrpreise von nur 8,3 Pfennigen in der zweiten und 5 Pfennigen in der 3. Wagenklasse erwirtschaftete die Lokalbahn sowohl im Personen-, als auch beim Gütertransport positive Ergebnisse. 1904 wurde die Betriebsführung den Königlichen Bayerischen Eisenbahnen übergeben, 1920 die gesamte Bahn für 320.000 Mark an den bayerischen Staat zum Weiterbetrieb verkauft.

In Lindenberg erfolgte die Gründung eines Eisenbahnkomitees bereits 1883, zu dessen führenden Köpfen der Strohhutfabrikant Konrad Reich und der Großhändler Aurel Kohler aus Goßholz zählten. Erst 1896 erfolgte die staatliche Baugenehmigung einer Bahnverbindung von Scheidegg nach Röthenbach-Bahnhof. Die Gemeindekassen zahlten aus Steuergeldern die nötigen Grunderwerbungen selbst, welche infolge der Preissteigerungen durch private Grundbesitzer die eingeplanten Kosten um rund 60 % überstiegen.

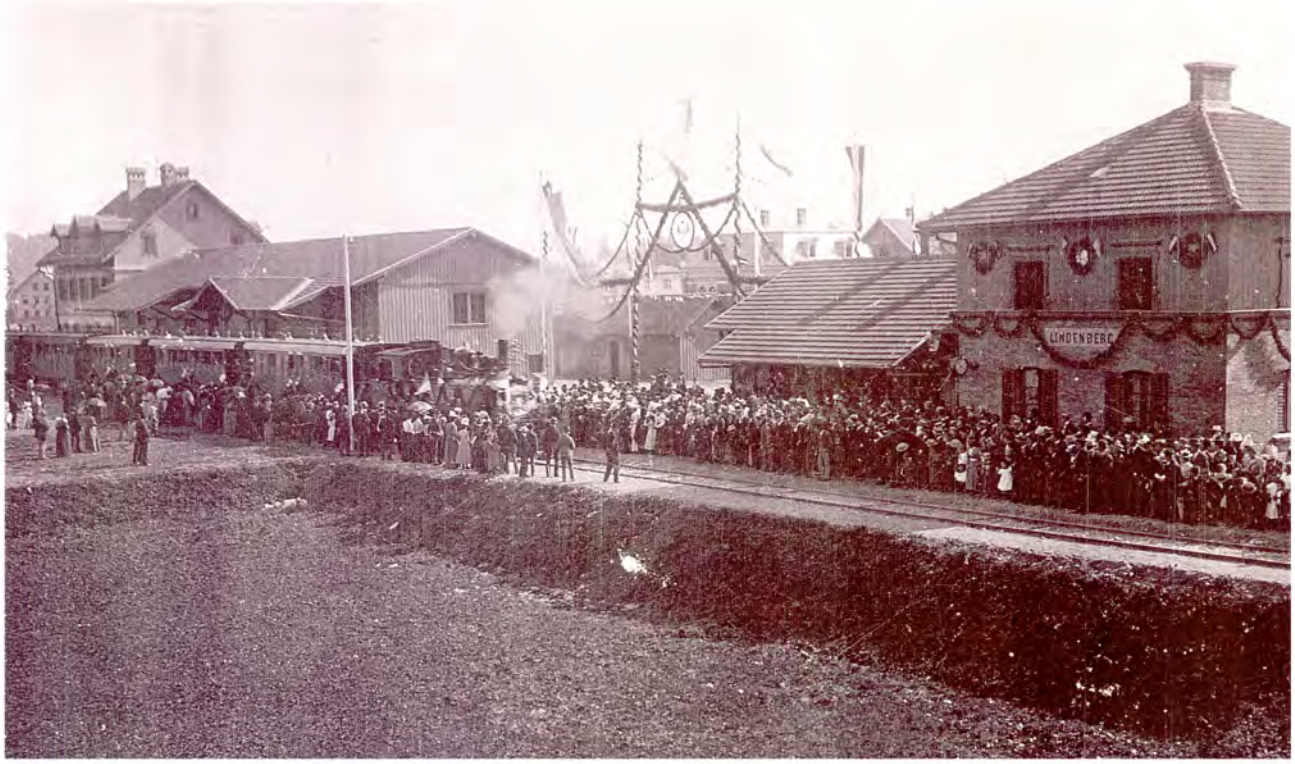
Am 1. Oktober 1901 konnte die 9,9 km lange Strecke von Röthenbach über Lindenberg bis Scheidegg mit einem großen Fest eingeweiht werden. „Das ‚Anzeige-Blatt für das westliche Allgäu' kommentierte die Eröffnung der Bahnlinie von Röthenbach nach Scheidegg wie folgt: ‚Mit der endlichen Fertigstellung der Lokalbahn Röthenbach-Scheidegg ist das westliche Allgäu um eine große Errungenschaft reicher geworden. Es sind namentlich die dabei hauptsächlich beteiligten Gemeinden Lindenberg und Scheidegg in ihrem Siegeslaufe industriellen Aufschwungs auf einer epochemachenden Staffel angelangt, was für die wicklung dieser beiden Gemeinden von großer Bedeutung sein wird. Die Freude über diese Errungenschaft ist auch eine allgemeine und riesig große und daher konnten es sich diese beiden hochbeglückten Gemeinden nicht nehmen lassen, die geplanten Festtage mit dem gestrigen Tage schon zu eröffnen, wozu die erste Probefahrt günstigen Anlass bot. Beide Gemeinden und sämtliche beteiligten Ortschaften hatten sich in Festesgewand gelegt und in Lindenberg und Scheidegg waren je herrliche Ehrenpforten vor den Bahnhöfen errichtet und boten den hohen, zu erwartenden Gästen den Willkommensgruß…'."[26a]

Neben den Bahnhöfen in Scheidegg und Lindenberg gab es nun die Bahnhaltestellen Auers-Riedhirsch sowie Goßholz. Sechs Zugpaare verkehrten täglich und benötigten bei der Talfahrt ab Scheidegg anfangs 35 Minuten und bei der Bergfahrt ab Röthenbach 40 Minuten. 1914 waren es bereits 8 Zugpaare auf der mit 28,6 Promille mit am steilsten Bergstrecke einer Nebenbahn in Bayern.[27]

Der aus Lindau stammende Journalist Walter Götzger (1902 – 1989), zu jener Zeit verantwortlicher Redakteur bei der „Fränkischen Tageszeitung" in Nürnberg, schilderte etwas volkstümelnd im Kriegsjahr 1943 im „Anzeige-Blatt für das westliche Allgäu" aus Weiler eine Urlaubs-Fahrt mit der Eisenbahn von Röthenbach in Richtung Lindenberg und Scheidegg wie folgt.

„Gestehen wir's doch: Wem von uns allen ist Röthenbach eigentlich mehr als die Geranien umrankte Umsteigestation nach Lindenberg-Scheidegg und hinüber nach Weiler? Abseits dem Schienenstrang liegt nahezu unberührt vom Weltenschlag des Verkehrs das stille Dorf.

Blick von Süden auf die Bahnhofsanlage von Weiler/Allg. im Jahre 1934. Rechts ein „gemischter Zug" aus Personen- und Güterwagen.
Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.



Der festlich geschmückte Bahnhof Lindenberg bei der Einweihung am 1. Oktober 1901.

Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.

Ob aber die wenig gewordenen D-Züge nun vom See heraufprusten oder aus Richtung Oberstaufen in schärferem Tempo lindauwärts gleiten – immer hemmen in Röthenbach knirschend die Bremsen den Gleichtakt des Räderschlags … Und immer verhallt zwischen den Schienenbändern in einem wechselvollen Landschaftsbild voll Allgäuer Weite und vertrautem Behaglichsein dann der Umsteigruf der Schaffner.

Nah beisammen stehen jeweils die beiden Zügle unter Dampf und in sonst ungewohnter Hurtigkeit setzen die Passagiere alsbald zum Sturm auf die paar bereitstehenden Wagen an.

‚So, - sind'r au wieder im Land' frägt ein Nadenbergbauer, und in Sekunden ist der Kontakt hergestellt, den eine Trennung in Zeit und Raum durch Jahrzehnte unterbrochen hielt. Wenn sie mir auch einzeln unbekannt sind, irgendwie scheinen sie ausnahmslos alte Bekannte, die da auf primitiven Holzbänken ringsum sitzen samt Rucksäcken, Koffern und Körben. Von den Mannsleuten werden mehr als ein Halbdutzend auf den vertraut klingenden Vornamen Aurel hören. Wenn sie nach kurzer Fahrt dann der Bahn entstiegen sind, begegnet uns wohl eins ums andere aus der Reihe dieser gemütlichen Bauerngeschlechter entweder auf der Rieder Höh' droben, auf dem Weg zum Hansenweiher hinaus oder in den sauber gekehrten Lindenberger Gassen.

‚Hond Ihr Euer Ohmad guet hinna?' sagt fast unvermittelt einer der mitfahrenden Landleute. Kein Wunder: Seine Frage löst eine Fülle anderer Gedankensplitter, die dem Allgäubauern heute Tagesprobleme sind, vom Hühnerfutter angefangen bis zu den immer schon hierzulande aktuell gewesenen Dingen in punkto Viehfutter und Milchwirtschaft.

Mit hörbarem Rumpler bleibt der ‚Express' nun plötzlich stehen. Ein paar Hälse recken sich, dann sagt eine sonore Stimme: ‚Aha, - Auers-Riedhirsch!' ‚Also Pfügott mitnand!' ruft ein anderer Bauer, und schon ist auch unser Platznachbar draußen bei der Tür.

Nur etliche Minuten vergehen wieder, dann hält das Zügle erneut den Schnaufer an. ‚Goßholz' steht mit

Blick von Süden auf die Bahnhofsanlagen von Scheidegg um 1920.

Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.

großen Buchstaben auf weißer Grundierung im Blickfeld des Fensterrahmens. Ein Haufen Käskisten sind hier aufgestapelt und warten wohl des Abtransports via Röthenbach nach weit entfernten Städten. Über die Waisenhort-Station rollt die kleine Wagenkette schließlich Lindenberg zu. Die Lokomotive schreit wie ein ungeratenes Kind in langgezogenen Lauten, aber man weiß ja: das sind gutgemeinte Vorsichtsrufe am Straßenübergang. Zwischen fast lückenlosen Dahliengassen laufen die Schienen im Sonnenlicht flimmernd zum Bahnhof der Strohhutstadt. Wartende belagern dort schon das hölzerne Bahnsteiggitter und halten vergnüglich Ausschau nach angekündigtem Besuch.
Auch wir sind indessen auf Lindenberger Boden (...) Und dort steht sie ja, die getreue Gastgeberin vom Nadenberg! Fern leuchtet von der Höhe das rote, spitze Turmdach ihres Hauses mit der barockgeschwungenen grünen Kapellenkuppel nebenan – Gemächlich geht's empor dann zum vertrauten Berg. Das Zügle aber schnauft bereits pfeifend weiter - Scheidegg zu."[28]

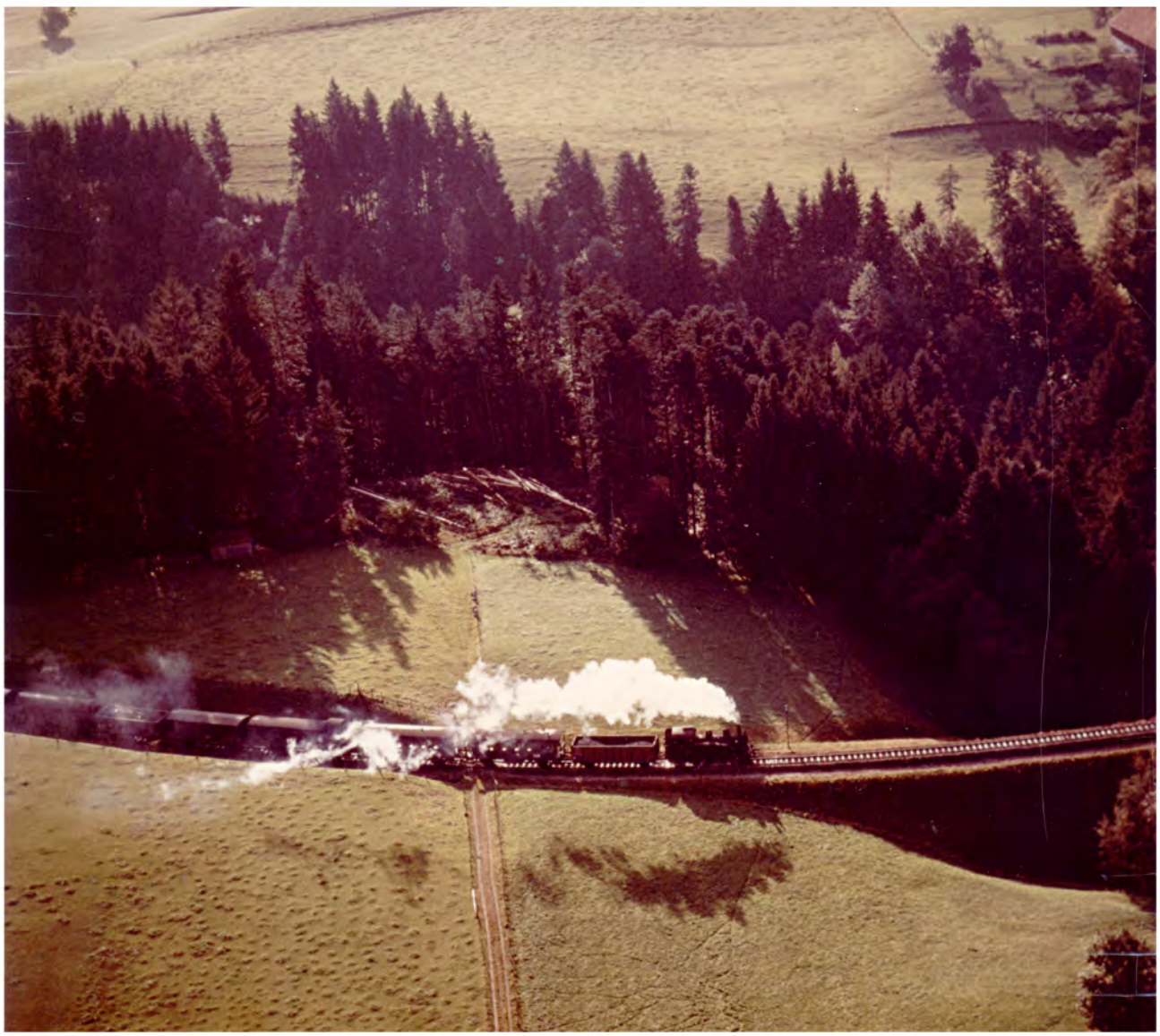
Die Eisenbahnverbindung zum Endbahnhof Scheidegg war nicht nur 9,9 Kilometer lang, sondern endete mit 784 Metern über N.N. beim vierthöchst gelegenen Bahnhof des Allgäus. Diese 1901 neue Eisenbahnlinie ab dem Bahnhof Röthenbach verhalf nicht nur vielen der bisherigen sowie der noch kommenden Firmen im Westallgäu zu wirtschaftlichem Aufschwung.

Bereits ab dem Bahnhof Röthenbach verlief später das „Ausziehgleis 21" zum Baywa-Lagerhaus bei Dreiheiligen. Der Haltepunkt Goßholz verfügte über ein doppelt angebundenes Gütergleis („Ladegleis") u.a. für die landwirtschaftlichen Produkte des Ortes, für Viehtransporte und lebensnotwendige Güter.

Kurz vor Lindenberg wurde im Mai 1936 der neue Bedarfshaltepunkt „Eisenbahner-Waisenhort" für benachteiligte Kinder und Jugendliche eröffnet. Der rege Betrieb an dieser Haltestelle wurde allerdings mit Beginn des Zweiten Weltkriegs unterbrochen, als das Heim für Kriegsverwundete Verwendung fand.

Die Bahnhofsanlage Lindenbergs wurde entsprechend dem damaligen wirtschaftlichen Aufschwung der Bergstadt nach wenigen Jahren deutlich erweitert. Bestanden bei der Einweihung 1901 nur die Gleise Gleise 1 und 2 sowie das doppelseitig angebundene Ladegleis zur Belieferung der Hutfabrik Mayser-Milz, sowie der Zoll- und Lagerhalle als auch des

Lagerplatzes, so wurde dieser Lagerplatz später auf die gegenüberliegende Seite nach Westen verlegt, die zusätzlichen Gleise 3 bis 6 sowie eine neue Kopf- und Seitenrampe für die Güterverladung errichtet. Weiter Richtung Scheidegg verfügte nicht nur das städtische Gaswerk über einen Gleisanschluss, sondern wurde 1935 bei Kilometer 7,4 der zusätzliche Haltepunkt Waldsee errichtet, welcher allerdings 1961 wieder geschlossen wurde. Auch das 1960 eröffnete Werk der Firma Liebherr verfügte zu jener Zeit über einen eigenen Gleisanschluss. Die Bahnhofsanlagen in Scheidegg bestanden neben den beiden Hauptgleisen aus einem langen Ladegleis mit Ladehof, einem Lagerplatz auch für private Lagerplatzmieter sowie Privatgleisanschließer. Die Güterhalle am Gleis 1 hatte nicht nur eine Verladerampe sondern auch ein kleines Nebengebäude mit Toiletten. Hinzu kam ein Lokschuppen für zwei Lokomotiven.



Ein „gemischter Zug" unterhalb von Goßholz auf dem Weg nach Lindenberg in den 1960er-Jahren.

Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.

Vollendung der Bodenseegürtelbahn 1899

Während das schweizerische Bodenseeufer per Bahn bereits 1871 von Kreuzlingen bis St. Margarethen erschlossen und im Jahr darauf über Bregenz auch die Verbindung nach Lindau hergestellt worden war, bereiteten die drei deutschen Staaten am Nordufer einer dortigen Streckenführung lange Zeit Probleme. In Baden wurde von Westen her 1895 Überlingen mit der Bahn erschlossen, die weitere Streckenführung zum württembergischen Friedrichshafen aber blieb etliche Jahre unklar. Die bayerische Regierung fürchtete, dass durch eine Bahnverbindung von Friedrichshafen nach Lindau der eigenen Strecke Ulm-Memmingen-Kempten-Lindau Konkurrenz erwüchse. Erst der Staatsvertrag von 1895 ermöglichte den Bau der Eisenbahn zwischen den beiden Bodenseestädten. Nach vier Jahren Planungs- und Bauzeit wurde die rund 24 km lange Strecke von Lindau nach Friedrichshafen mit einem bayerischen Anteil von 8,9 km durch einem Festakt und Böllerschüsse am 1. Oktober 1899 eröffnet. Erst am 1. Oktober 1901 wurde dann die für 8 Mio. Mark errichtete und 27,8 Kilometer lange Bahnverbindung von Friedrichshafen nach Überlingen eröffnet.

Den Baugrund zwischen Lindau und Friedrichshafen hatte die Bahn bereits für einen späteren zweigleisigen Ausbau erworben, wenn auch nur ein Gleis verlegt wurde.

Der Untergrund auf bayerischer Gemarkung bereitete an zwei Stellen Schwierigkeiten, unterhalb des Hoyerbergs wegen des früher bis dort hin reichenden Bodensees und eines späteren dortigen Weihers sowie im Moor nördlich des Weihers am Wasserburger Büchel. Wiederholt senkte sich der Bahndamm in diesen Bereichen, so beispielsweise noch Anfang Mai 1899 unterhalb des Hoyerberges, als der Damm innerhalb einer Stunde auf einer Länge von 30 Metern abriss und fast spurlos 3 bis 4 Meter tief in den nebenan

Der Bahnhof Enzisweiler bei Bodolz auf einer Postkarte mit Stempel vom 17. März 1926.
Im Hintergrund das Hotel Traube, heute der Lebensmittelmarkt. *Sammlung Karl Dietlein, Lindau.*

liegenden Streuewiesen versank. Seit der Einweihung 1899 aber senkte sich der Damm nur noch um weitere sechs Zentimeter. Am Wasserburger Büchelweiher erreichten die Senkungen während der Bauzeit eine Tiefe von bis zu 18 Metern. Um die Bauarbeiten trotz-

Blick auf die Güterhalle des Bahnhofs Wasserburg auf einer Postkarte mit Stempel vom 24. April 1906 (Ausschnitt).
Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

dem termingerecht beenden zu können, wurden für den Bereich unterhalb des Hoyerbergs zusätzlich drei Eisenbahnbaukompanien des bayerischen Militärs eingesetzt und im Lindauer Alten Zeughaus untergebracht.

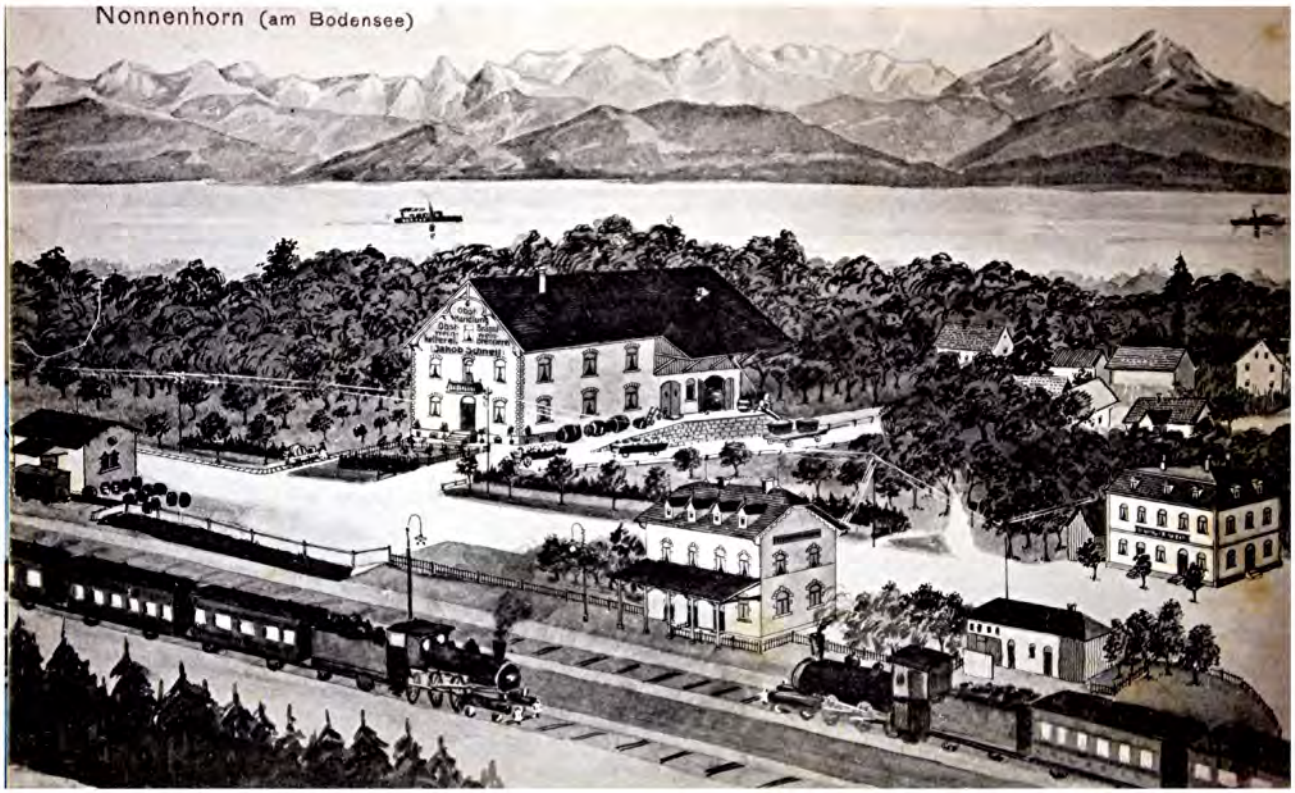
In Hemighofen, dem heutigen Kressbronn, rächten sich Bahnbauarbeiter um den 1. Mai 1899 an dem für sein herrisches und schikanöses Verhalten bekannten Vorarbeiter Breitenbacher in der Form, dass sie diesen während des Schienenlegens festhielten und lebensgefährlich auf ihn einschlugen.

Mit Eröffnung der Strecke erhielten Enzisweiler, Wasserburg und Nonnenhorn eigene Bahnhöfe für Personen- und Güterverkehr. Der Höhenunterschied zwischen Lindaus Bahnhof zu jenem in Nonnenhorn beträgt seither 8,51 m. Den Betrieb der Strecke übernahmen vertragsgemäß bis zum Lindauer Bahnhof die württembergischen Eisenbahnen. 14 Tage nach Eröffnung wurden in den Stationen Eriskirch und Hemighofen Grenzsteuerämter zur Kontrolle der Ein-, Aus- und Durchfuhr von steuerpflichtigen Gütern eröffnet.

Auf der zentralen Allgäustrecke der bayerischen Süd-Nord-Bahn wurden 1901 wegen der guten Erfahrungen mit den bisherigen Lokalzügen zwischen Lindau und Hergatz weitere Haltestellen eröffnet: In Aeschach am „Holben" beim Gasthaus Idyll in Richtung Allgäu sowie in Bodolz, Schönau und Rehlings. Allerdings waren diese Züge damals noch sehr langsam. Ein Lokalzug benötigte für die steile Strecke von Lindau nach Röthenbach bei Einrechnung aller 16 Neuanfahrten 2 Stunden. Bereits

ein Jahr nach den ausdrücklich begrüßten Haltestelleneröffnungen wurde öffentlich kritisiert dass Züge immer wieder Verspätung hatten und trotzdem an diesen Haltestellen noch immer keine Wartehäuschen aufgestellt worden waren, so beispielsweise in einem engagiertenLeserbriefschreiber von 1902. Auch andere Gemeinden mussten anfangs hartnäckig und mit vielfältigen Argumenten darum kämpfen, bis sie einen Bahnalt erhielten, wie Heimenkirch und bis 1913 Hergensweiler. Bereits am 28. Dezember 1888 hatte deswegen beispielsweise das offizielle Amtsblatt des Kgl. Bezirksamtes Lindau und Weiler einen privaten Leserbrief aus der Allgäuer Zeitung wiedergegeben. Darin wurde u.a. argumentiert: „Der Vorwand, dass wegen der zu großen Bahnsteigung keine Haltestelle errichtet werden könne, ist nach eigener Anschauung des Autors dieses Artikels kein stichhaltiger. Denn kürzlich habe in nächster Nähe von Heimenkirch ein Zug gehalten und sei dann wieder weiter gefahren. Vielleicht war es eine Probe. Also, der Beweis ist geliefert...".

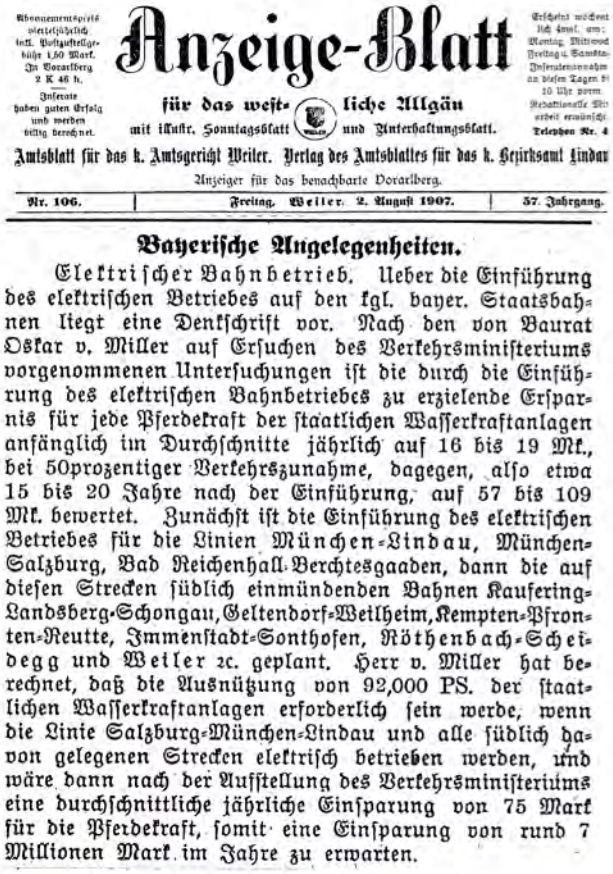
Die Gemeindeverwaltung von Heimenkirch nutzte die Eisenbahn-Bauaktivitäten an der „Allgäu-Bahn", um nach anfänglicher eigener Skepsis gegenüber dem neuen Transportmittel Eisenbahn, nun den seit 1893 wiederholt erfolglosen Bemühungen um eine eigene Bahnstation endlich zum Erfolg zu verhelfen. Und es gelang tatsächlich. Dies auch deshalb, weil sich die Gemeinde verpflichtet hatte, die notwendigen Arbeitskräfte selbst und auf eigene Rechnung zu stellen, was aber kein Problem darstellte. Bis Weihnachten 1899 waren die neuen Bahnhalte Heimenkirch und Biesenberg errichtet. Eine einfache Wellblechhütte diente vorerst als provisorisches Bahnhaltsgebäude. Am 6. Januar 1900 erfolgte die festliche Einweihung der neuen Bahnstationen mit allem Drum und Dran, mit Feuerwerk, Triumphbogen, einem Festzug, Böller-Salven sowie einem Festessen im Saal der „Sonne". 347 privilegierte Teilnehmende ließen sich hier mit einem Zwölfgänge-Menü verwöhnen.[29]



Die Nonnenhorner Bahnhofsanlagen zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf einer Postkarte ohne Stempel.

Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

Der Lindauer Bahndamm erfuhr 1899 an seinem nördlichen Ende die erste Verbreiterung, um von dort ein zweites Gleis nach Reutin abzweigen lassen zu können. Die Allgäustrecke zwischen Oberstaufen und Oberreitnau wurde in den Jahren 1899 bis 1901 zweigleisig ausgebaut, was auch eine Verbreiterung der Brückenbauwerke erforderlich machte. Bereits 1878 war der Streckenabschnitt zwischen Oberreitnau und Aeschach zweigleisig ausgebaut worden.



Abonnementspreis vierteljährlich inkl. Postaufteilgebühr 1,50 Mark. In Vorarlberg 2 K 46 h. — Inserate haben guten Erfolg und werden billig berechnet.

Anzeige-Blatt

für das westliche Allgäu mit illustr. Sonntagsblatt und Unterhaltungsblatt.

Erscheint wöchentlich 4mal, am: Montag, Mittwoch Freitag u. Samstag. Inseratenannahme an diesen Tagen bis 10 Uhr vorm. Redaktionelle Mitarbeit erwünscht. Telephon Nr. 4

Amtsblatt für das k. Amtsgericht Weiler. Verlag des Amtsblattes für das k. Bezirksamt Lindau

Anzeiger für das benachbarte Vorarlberg.

Nr. 106. | Freitag, Weiler, 2. August 1907. | 57. Jahrgang.

Bayerische Angelegenheiten.

Elektrischer Bahnbetrieb. Ueber die Einführung des elektrischen Betriebes auf den kgl. bayer. Staatsbahnen liegt eine Denkschrift vor. Nach den von Baurat Oskar v. Miller auf Ersuchen des Verkehrsministeriums vorgenommenen Untersuchungen ist die durch die Einführung des elektrischen Bahnbetriebes zu erzielende Ersparnis für jede Pferdekraft der staatlichen Wasserkraftanlagen anfänglich im Durchschnitte jährlich auf 16 bis 19 Mk., bei 50prozentiger Verkehrszunahme, dagegen, also etwa 15 bis 20 Jahre nach der Einführung, auf 57 bis 109 Mk. bewertet. Zunächst ist die Einführung des elektrischen Betriebes für die Linien München-Lindau, München-Salzburg, Bad Reichenhall-Berchtesgaaden, dann die auf diesen Strecken südlich einmündenden Bahnen Kaufering-Landsberg-Schongau, Geltendorf-Weilheim, Kempten-Pfronten-Reutte, Immenstadt-Sonthofen, Röthenbach-Scheidegg und Weiler 2c. geplant. Herr v. Miller hat berechnet, daß die Ausnützung von 92,000 PS. der staatlichen Wasserkraftanlagen erforderlich sein werde, wenn die Linie Salzburg-München-Lindau und alle südlich davon gelegenen Strecken elektrisch betrieben werden, und wäre dann nach der Aufstellung des Verkehrsministeriums eine durchschnittliche jährliche Einsparung von 75 Mark für die Pferdekraft, somit eine Einsparung von rund 7 Millionen Mark im Jahre zu erwarten.

Bekanntgabe der ersten bayerischen Elektrifizierungspläne der Allgäubahn über Kempten im Anzeigeblatt für das westliche Allgäu vom 2. August 1907.
Heimatkundliches Dokumentationszentrum des Landkreises Lindau, Weiler/Allg.

Am 2. August 1907 berichtete das Anzeige-Blatt für das westliche Allgäu von einer offiziellen Denkschrift des bayerischen Verkehrsministerium, welche die Elektrifizierung der Strecke von München über Kempten nach Lindau vorschlug, mit anschließender Elektrifizierung fast aller weiteren Allgäuer Bahnstrecken: „Zunächst ist die Einführung des elektrischen Betriebes für die Linien München-Lindau, München-Salzburg, Bad Reichenhall-Berchtesgaden, dann die auf diesen Strecken südlich einmündenden Bahnen Kaufering-Landsberg-Schongau, Geltendorf-Weilheim, Kempten-Pfronten-Reutte, Immenstadt-Sonthofen Röthenbach-Scheidegg und Weiler, etc., geplant."

Inzwischen hatte Lindau nach jeder Himmelsrichtung Bahnanschluss zum europäischen Eisenbahnnetz erhalten. Dies wirkte sich auch angesichts des entstehenden Tourismus aus. So konnten bereits im Sommer 1911 in Lindau täglich 78 ankommende und abfahrende Züge gezählt werden. Immer häufiger erreichten damals schon Sonderzüge, beispielsweise sogenannte „Blütenzüge", die Inselstadt.

Andererseits wurden inzwischen auch Kurs- und Schlafwagen des Fernverkehrs über Lindau geführt. Dadurch bestand beispielsweise 1901 die Möglichkeit die von Berlin über München kommenden Kurswagen nach Zürich und über den Gotthard bis nach Mailand zu benützen. Über Bregenz und Feldkirch bestand Anschluss zum täglichen Zug von Zürich über Innsbruck nach Wien, über Radolfzell und Basel in das vom deutschen Kaiserreich 1871 einverleibte Elsass-Lothringen sowie nach Frankreich und weiters über Frankfurt ins Ruhrgebiet sowie in die Niederlande. Von Basel kommend führte eine Verbindung über Lindau und München bis Salzburg, über Friedrichshafen und Ulm war der Stuttgarter Raum erreichbar sowie über Augsburg und München Berlin und Osteuropa. Die erste Blütezeit der Eisenbahn in Deutschland und Mitteleuropa dauerte bis zum Kriegsbeginn 1914. Für die Region um Lindau symbolisierte allerdings spätestens 1910 die Eröffnung der Reutiner Saurer-LKW-Fabrik aus Arbon eine beginnende Systemkonkurrenz durch den motorisierten Straßenverkehr.

Die nun vollendete Einbindung in das europäische Fernstreckennetz führte neben den Millionen „Namenlosen" und den regelmäßig in der untertänigen Presse erwähnten adeligen Personen auch manch andere prominente Persönlichkeit über Lindaus Bahndamm in die Inselstadt und wieder hinaus. Bereits 1898 fuhr

mit dem „Rorschacher Schiff“ aus der Schweiz übersetzend die polnisch-deutsche Revolutionärin Rosa Luxemburg von Zürich kommend über Lindau nach München und weiter nach Berlin. In einem Brief an Ihren Lebensgefährten Leo Jogiches notierte sie u.a., dass sie, obwohl im Damencoupe der Bahn reisend, ab Lindau keine Nachzahlung hatte leisten müssen.

Wladimir Uljanow, russischer Revolutionär und Kommunist, welcher als Lenin zu Weltruhm gelangte, wohnte zu Beginn des 20. Jahrhunderts unter verschiedenen Pseudonymen u.a. in München im Exil. Am Sonntag, den 29. September 1901 fuhr er zusammen mit seiner Frau Krupskaja sowie dem alten russischen Marxisten Juli Ossipowitsch Martow von München über Lindau nach Zürich zum Vereinigungsparteitag der sich im Exil befindenden Auslandsorganisationen der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei Russlands. Der weltberühmte Schriftsteller Franz Kafka hielt 1911 in „Die erste Eisenbahnfahrt“ u.a. fest: „In Lindau war im Bahnhof, aber auch während der Einfahrt und der Ausfahrt viel Gesang in der Nacht“.

Manchen Lindauerinnen und Lindauern ist noch im Gedächtnis, wie Anfang Juli 1954 die deutsche Fußballnationalmannschaft, nachdem sie zwei Tage zuvor in Bern Weltmeister geworden war, mit dem Sonderzug von Radolfzell nach Lindau kam, dort übernachtete und sich vom Publikum feiern ließ, bevor sie nach München weiterfuhr.[30]

Die deutsche Fußballweltmeister-Mannschaft am 6. Juli 1954 im Hauptbahnhof Lindau auf ihrer Weiterfahrt nach München.
Sammlung Schweizer, Lindau.

Lindau erhält zwei neue Bahnhöfe

1907 erstreckte sich die Anlage des Reutiner Rangierbahnhofes bereits auf 21 Gleise, 39 Weichen und eine Gesamtlänge von über 9 km. Trotzdem reichte der Platz für das Transportaufkommen längst nicht mehr. Im gleichen Jahr begannen die Umbauarbeiten für geplante 3 Millionen „Goldmark" an deren Ende von 1913 bis 2019 das Bahnhofsareal mit seiner markanten Dimension stehen sollte. Die Arbeiter der Münchener Firma Wayß & Freitag baggerten hierzu rund 170.000 Kubikmeter Aufschüttgut für ein neues Bahnhofsgelände mit Personenbahnhof, einer Güterhalle, einem Maschinenhaus, Übernachtungsheim, Kohlenlager, die Mühle Egg sowie die neuen städtischen Lagerhäuser im Heuried aus dem See.

Reutins damals selbständige Gemeindevertretung wünschte sich für die neue Anlage mit nun knapp 24 km Gesamtgleislänge den Namen „Bahnhof Reutin", doch die königliche Generaldirektion in München hatte hierfür bereits 1910 den Namen „Lindau Ost" festgelegt. Am 1. November 1911 wurden die auf pfahlfundierten Betonplatten ruhende Güterhalle an der Ladestraße sowie das Betriebsgebäude an der Bregenzer Straße eröffnet, 1912 das Güterabfertigungsgebäude. 1913 kamen die erste „Kamelbuckel-Brücke", das Industriegleis zur Nestle-Milchfabrik in Rickenbach sowie die Lokomotivrotunde (halbkreisförmiger Lokschuppen mit Güterlock-Drehscheibe) am Ostende der Anlage hinzu. Seit 1911 wurden Güterwagen nur

Gleisbauarbeiter bei den Umbauarbeiten des Reutiner Güterbahnhofes um 1911. *Sammlung Karl Dietlein, Lindau.*

noch nach Reutin gefahren. Von dort aus auf die Insel Lindau wurden mit einer Extra-Lokomotive nur jene Güterwagen für den Eisenbahntrajekt im dortigen Hafen sowie für die Versorgung der Bahn mit Material wie beispielsweise Kohlen weitertransportiert.

Täglich konnte ab jenen Jahren auch der Lindauer „Orientexpress" beobachtet werden: „Das Betriebspersonal, das am Bahnhof Reutin eingesetzt war, hatte einen eigenen Zubringer, von uns scherzweiße Orientexpress genannt. Er bestand aus zwei alten kleinen Personenwagen, die von einer D VI gezogen wurden. Das Züglein startete an der Betriebswerkstätte auf der Insel und endete an der Lokrotunde in Reutin. Der Kurs wurde werktäglich zu Arbeitsbeginn und –ende, also viermal am Tag gefahren; denn es gab ja eine Mittagspause. Reutin diente auch weiterhin als Personenbahnhof und hatte hierzu 1911 ein repräsentatives neues Bahnhofsgebäude erhalten. Dort fand eine eingehende Passkontrolle statt, wenn man nach Österreich weiterfahren wollte. Zur Visitation musste man natürlich aussteigen und es dauerte fast eine Ewigkeit, bis es in Richtung Bregenz weiterging", erinnerte sich Dr. Wilhelm Kinkelin an seine Jugendjahre.

Im Sommer 1911 beschwerten sich „heimatliebende Reutiner" im Tagblatt per ausführlichem Leserbrief über die Architektur des Ostteils des neuen Reutiner Bahnhofsgebäudes als einem „hässlichen Bau, der jedes Auge beleidigt". 1921 beschloss Reutins Gemeinderat als Bedingungen für den Fall einer Eingemeindung in die Stadt Lindau einstimmig u.a., „dass Reutin Personenanschlusszüge an die in Lindau beginnenden oder endenden Schnellzüge erhält und die durch Reutin fahrenden Schnellzüge auch daselbst halten (...) Dem Ortsteil Rickenbach ist der Anschluss am Personenzugverkehr zu ermöglichen..."[31]

Die Erweiterungs- und Umbauarbeiten am Reutiner Güterbahnhof lösten bei der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen im München im Jahre 1911 erstmals die Überlegung aus, künftig die Fernzüge auf der Strecke München–Lindau–Zürich nicht mehr auf die Insel fahren zu lassen. „Die Züge sollten stattdessen in Reutin halten, wobei der Stadtbahnhof über Pendelzüge angeschlossen werden sollte (...)

Die neue Reutiner Bahn-Güterhalle an der Ladestraße nach ihrer Einweihung am 1. November 1911. Sie ist 312 Meter lang, 17 Meter breit und ruht auf einer pfahlfundierten Betonplatte. *Sammlung Schweizer, Lindau.*

Aber man hatte in München die Rechnung ohne die Lindauer gemacht. Nach vehementen Lindauer Protesten und unter Darlegung der durch definitive Zahlen untermauerten Benutzung dieser Züge durch Schiffs- und Umsteigereisende im Lindauer Stadtbahnhof im Verhältnis zu den Durchgangsreisenden nahm die Generaldirektion von dem Plan wieder Abstand...".[32] Die Bedeutung der Insel als Stadtzentrum hatte gesiegt.

Doch die alten Bahnhofsanlagen auf der Insel entsprachen bereits 45 Jahre nach ihrer Einweihung nicht mehr den verkehrlichen Erfordernissen und dies obwohl 1893 im Bereich der Sternschanze Geländeaufschüttungen für Güterabstellgeleise erfolgten und 1895/96 westlich der Karlsbastion eine Lokomotiv-Rotunde (halbkreisförmiger Lokschuppen) für 16 Lokomotiven mit Drehscheibe errichtet worden war.

Die örtliche Presse und zunehmend auch Münchner und Augsburger Zeitungen berichteten über die Missstände in „Bayerns südlichstem Verkehrszentrum". Lindaus Magistrat und Gemeindecollegium wandten sich 1901 mit einer dringenden Petition an „die hohe Kammer der Reichsräte der Krone Bayerns in München. Darin schilderten sie die Verhältnisse in Lindaus Stadtbahnhof als dem Handel und dem Fremdenverkehr in Stadt und Umland höchst abträglich. Vor dem Hintergrund der zuletzt 325.000 beförderten Personen, den 2,5 Mio. ab- und antransportierten Zentnern Waren und den inzwischen 121 täglichen Zügen seien beispielsweise die Wartesäle zweiter und dritter Klasse zu klein geworden, der „Königssalon" eng und dunkel, die Toilettenanlagen wegen Überlastung unhygienisch, der Bahnsteig des Gleises der Bodenseegürtelbahn ohne Überdachung. Der Bereich für die Güterverladung sei längst zu klein und teils mit Fäkalien verschmutzt, die Viehverladerampe völlig unzureichend und kein ausreichender Kran zur Verladung der Weinfässer vorhanden.

Doch erst nach dem Bau des neuen Hauptpostgebäudes am Nordrand des Bahnhofsplatzes, der Luitpoldkaserne und der Thierschbrücke in den Jahren 1902 bis 1903, der Eröffnung des neuen Reutiner Güter- und Personenbahnhofes 1911/13 sowie der Verlagerung der städtischen Lagerhäuser von der heutigen Zeppelinstraße auf der Insel in die unmittelbare Nähe des Reutiner Bahnhofes am heutigen Heuriedweg im Jahre 1912, wurde 1913 mit dem Neubau des Stadtbahnhofes als reiner Personenbahnhof auf der Insel begonnen. Die Stadt hatte sich bereits 1901 „ein

Der neue Personen-Bahnhof in Lindau-Reutin auf einer kolorierten Postkarte aus den 1920er-Jahren.

Sammlung Schweizer, Lindau.

geräumiges, zweckmäßiges und auch den Anforderungen der Ästhetik und des Comforts einigermaßen genügendes“ Gebäude gewünscht.

Der Erste Weltkrieg 1914–1918 bescherte dem Bahnhofsneubau allerdings ab 1915 eine längere Unterbrechung. Der Zugbetrieb lief während der ganzen Bauzeit dennoch weiter.

Personal des Bahnhofes Lindau an der Absperrung zu den Gleisen der hölzernen Bahnsteighalle am Südende der Überdachung des Gleises für die Züge nach Vorarlberg und in die Schweiz zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Links ein Gepäckträger, welcher einer Reisenden zwei Koffer abnimmt, rechts der Fahrplan in die Richtungen Friedrichshafen, in das Allgäu sowie nach Vorarlberg und in die Schweiz. Im Hintergrund in der Mitte Güterwaggons, links Personenwaggons.

Original in der Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

Die Eisenbahner und Eisenbahnerinnen

Fotos des Jahres 1902 zeigen am Bahnhof Harbatshofen elf Männer mit Dienstmütze und am Bahnhof Röthenbach deren 25. Das Adressbuch der Stadt Lindau von 1909 führt namentlich 324 Bahnbeamte und Bedienstete für die Bahnstation, die Güterstation auf der Insel, die Bahnmeisterei, die Maschineninspektion, die Betriebswerkstätte und die Bahnstation Rangier-Bahnhof Reutin auf. 16 davon arbeiteten für die k. k. österreichische Bahnvertretung in Reutin.

Das Personal wurde in Arbeiter und Beamte unterschieden, wobei die unteren und mittleren Beamten dem Status heutiger Angestellten entsprachen und nur rund ein Siebtel den Rang eines höheren Beamten erhielt. Bewerber für den mittleren Dienst mussten u.a. nachweisen, dass sie einen Schulabschluss etwa der heutigen mittleren Reife entsprechend besaßen und dass sie über genügend Geld verfügten, um sich in den drei Ausbildungsjahren ohne Gehaltsbezug selbst versorgen sowie die Behebung von persönlich verschuldeten Schäden bezahlen zu können. Die Masse der Bahnarbeitsplätze war im niederen Dienst angesiedelt, welcher u. a. Bahnwärter, Nachtwärter, Schaffner, Kassendiener und Lokomotivführer umfasste. Letztere mussten vorher schon eine Handwerkerlehre am besten als Schlosser absolviert haben.

Der Bahnübergang samt Haltestelle Aeschach-Langenweg mit dem Bahnwärter Markus Roth in den 1930er-Jahren.
Sammlung Rosi Schneider, Lindau.

Die Arbeiter in den Bahnwerkstätten wurden zu Tageslöhnen, Zeitlohn oder Akkordlohn bezahlt. Für rund die Hälfte der Werkstättenarbeiter, insbesondere Schlosser, bestand die Möglichkeit, nach zehn Arbeitsjahren in den Beamtenstatus übernommen zu werden. Der Aufstieg vom ausgebildeten Schlosser über den Heizer bis zum Lokomotivführer war in Abhäng-

igkeit vom Wohlwollen der Vorgesetzten möglich. Erst die Reformen von 1898 ermöglichten Werkstättenarbeitern nach dreijährigem Arbeitsverhältnis einen Jahresurlaub von drei Werktagen. Auch konnte die Senkung der wöchentlichen Arbeitszeit von 65 auf 60 Stunden erreicht werden. Die Belegschaften wurden penibel strengen Disziplinregelungen unterworfen. Wer auch nur fünf Minuten zu spät zum Arbeitsbeginn erschien, erhielt ein Viertel des Tageslohnes abgezogen. Für die Qualität der Arbeitsausführung und die Pflege des Werkzeugs hafteten die Arbeiter mit dem eigenen Geldbeutel. Die Aufrechterhaltung der Arbeitsdisziplin gegen Streiks und unerwünschte gewerkschaftliche Betätigung wurde auch dadurch gefördert, dass bei den bayerischen Staatsbahnen rund ein Drittel der Stellen des niederen und mittleren Dienstes für „Militäranwärter", also ehrenhaft aus dem Militärdienst ausgeschiedenen Männern reserviert blieb.

Stempel des Lindauer Eisenbahn-Betriebswerkstättenarbeiter-Verbandes um 1910.
Original im Stadtarchiv Lindau, Sign. B-II.134-20.

Für die Beamten wurde 1899 eine tägliche Höchstarbeitszeit von 14 Stunden beim Stationspersonal sowie den Bahnwärtern, bei den Schaffnern sowie den Lokomotivführern von 16 Stunden festgelegt. Nur zweimal im Monat stand den Stationsbeamten ein 24-stündiger Ruhetag zu. Fünf Jahre zuvor war der Jahresurlaub für die beiden oberen Gehaltgruppen auf acht Tage, jener der niederen Gehaltsgruppen auf drei Tage festgesetzt worden. Die Gehälter der unteren Beamten waren derart niedrig, dass viele von ihnen zusätzlich einem Nebenerwerb nachgingen, statt sich in der zu kurz bemessenen Freizeit zu erholen, was eine Untersuchung von Dienstunfällen samt deren Ursachen zu Tage förderte.[33] Für Lindau beurteilte das Tagblatt vom 9. August 1896 die Arbeitsverhältnisse in den Diensträumen der alten Bahnhofsgebäude folgendermaßen. „Wir glauben nicht zu viel zu sagen, wenn wir behaupten, dass der Aufenthalt in diesen Räumen, in denen Luft oder Licht entweder fast vollständig mangeln oder durch den Rauch der Lokomotiven und den üblen Geruch der Abort- und Kehrichtgruben erheblich beeinträchtigt werden, die auch wegen ihrer leichten Bauart im Winter kaum zu erwärmen sind, nicht nur der Gesundheit in hohem Maße nachteilig, sondern auch eines Menschen unwürdig ist....".

Seit 1850 war den Eisenbahnern in Bayern per Dienstvorschrift die Mitgliedschaft in vom Staate unerwünschten Vereinen verboten. Mitgliedschaft gar in sozialdemokratischen Gewerkschaften oder der SPD führte zu Eintragungen in der Personalakte und erheblichen beruflichen Nachteilen. Trotzdem gehörten gerade in Lindau auch Eisenbahner zu den Pionieren der selbstorganisierten Arbeiterbewegung.

Bereits 1899 meldete sich der Ortsvorstand des Verbandes bayerischer Eisenbahnwerkstätten- und Betriebsarbeiter beim Magistrat der Stadt an. 1903 schloss dieser sich dem erst 1898 gegründeten „Süddeutschen Eisenbahnarbeiterverband" an, einer der Vorläuferorganisationen der heutigen „Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft" EVG. Als Organisationszweck enthielten die Statuten, „ die Erzielung möglichst günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen, sowie das gute Einvernehmen mit allen obrigkeitlichen Staatsbehörden zu unterhalten." Zudem wurde die Einrichtung von Unterstützungskassen für erkrankte Mitglieder, außergewöhnliche Notfälle und die Begräbniskosten festgelegt. Als Kampfmittel galten Eingaben und Petitionen, sowie im Unterschied zum monarchietreuen „Bayerischen Eisenbahnerverein", grundsätzlich der Streik. Dem Gründungsvorstand gehörte auch der die Werktätigen stetig organisierende Eisenbahn-Kessel-

schmied Adam Stoiber im Bahnbetriebswerk Lindau an.

Daneben und zahlenmäßig deutlich stärker waren die obrigkeitstreuen Verbände, wie der bereits 1881 gegründete „Lokalverein der Verkehrsbeamten Lindaus", dem es 1899 gelang, die Landesdelegiertenversammlung seiner Organisation nach Lindau zu holen. Der durch Standesdünkel begünstigten organisatorischen Zersplitterung des Eisenbahnpersonals sind die 1902 gegründeten separaten Lindauer Ortsgruppen für die Lokomotivheizer sowie die Lokomotivführer, verbunden mit den Dampfboot-Maschinisten geschuldet sowie diverse weitere lokale Kleingruppen.

Erinnerungsblatt der Lindauer Ortsgruppe der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer vom Jahre 1928.

Sammlung Alois Lehner, Lindau.

Kesselschmied und Eisenbahngewerkschafter Adam Stoiber

Georg Anton Adam Stoiber wurde am 19. April 1865 in Bernried im bayerischen Bezirksamt Waldmünchen als Sohn der Maria Stoiber, geb. Graf, und deren Ehemann, dem Schmiedemeister Josef Stoiber, geboren und römisch-katholisch erzogen. Er lernte den Beruf des Kesselschmiedes. Dieser war damals infolge des immer stärkeren Ausbaus der Dampfmaschinenanwendung und speziell der Eisenbahn mit Dampflokomotiven, beispielsweise im Raum München in Gestalt der Lokomotivfabriken von Maffei ab 1841 sowie ab 1866 jener von Krauss, ein gefragter Facharbeiterberuf.

Adam Stoiber (1865 – 1941).

Sammlung Schweizer, Lindau.

Im Februar 1887 heiratete Adam Stoiber in München in erster Ehe die 1864 geborene Amalie Schneeberger aus Oberviechtach in der Oberpfalz. Mit ihr hatte er zwei Söhne, Anton (1885) und Lorenz (1892), sowie eine Tochter, Aurelia (1897). Der im Februar 1885 in München geborene Sohn Anton wurde Schlosser und arbeitete auch als Bahnwärter. Sohn Lorenz erlernte den Beruf des Schreiners.

Von München kommend, war Adam Stoiber berufsbedingt bereits im März 1892 nach Lindau gezogen und arbeitete hier als Kesselschmied im Maschinenhaus der Betriebswerkstätte der Königlichen Bayerischen Staatseisenbahnen. Sohn Anton arbeitete seit seinem nachgeholten Umzug nach Lindau im Februar 1904 zunächst im hiesigen städtischen Elektrizitätswerk.

1906 wohnten Adam Stoiber sowie seine Familie in der Bürstergasse[34] auf der Insel Lindau. Am 1. Juli 1907 zogen er und seine Familie von der Insel Lindau ins benachbarte Reutin. Hier wohnten sie zunächst als Mieter im Gemeindeteil Isigatsbühl, dann im Köchlin, Rothmoos Nr. 14,[35] später in der Kemptener Straße Nr. 45, dann in Nr. 43. Sohn Anton Stoiber, damals Bahnschlosser, zog ebenfalls nach Reutin, Sandbühl 4 ¼ , erhielt hier 1910 das Bürgerrecht sowie 1915 das Heimatrecht.

In Reutin verstarb im September 1909 Adam Stoibers Ehefrau Amalie. Gut ein Jahr später, im September 1910, heiratete Adam Stoiber die am 20. April 1870 in Motzach in der damals selbständigen Gemeinde Reutin geborene evangelische Margarethe Reutin, verwitwete Brög. Deren Vater, Georg Reutin, war Weinwirt. Margarethe brachte mit Wilhelm aus ihrer ersten Ehe einen Sohn mit in die für beide Partner zweite Ehe. Dieser Sohn erlernte den Beruf des Küfers. Tochter Aurelia aus erster Ehe verstarb bereits als fünfzehnjährige Schülerin im Jahre 1912 in Reutin.[36]

Zusammen mit insbesonders August Böhme entwickelte Adam Stoiber in Lindau und Umgebung im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts innerhalb des Personals der Eisenbahn eine engagierte Organisationsarbeit zur Gründung von „freien", also sozialdemokratischen Schutz- und Kampforganisationen für die Interessen der Eisenbahn- und Schifffahrtsarbeiter

sowie Angestellten, kurze Zeit später auch allgemein für die Lohnabhängigen in Stadt und Bezirk Lindau. Im September 1896 war Adam Stoiber Gründungsmitglied und bis 1903 1. Vorsitzender des „Spar- und Darlehensvereins der Arbeiter in der königlichen Betriebswerkstätte Lindau".[37] Im August 1899 wurde Adam Stoiber 1. Bevollmächtigter der Zahlstelle Lindau des „Verbandes der bayerischen Eisenbahnwerkstätten- und Betriebsarbeiter"[38]. Dieser nannte sich ab 1903 „Süddeutscher Eisenbahnaverband".

Lindaus Ortsverband der damals noch klassenkämpferischen Arbeiterpartei, der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, SPD, wurde zweimal gegründet, erstmals am 4. Januar 1899 und erneut im Mai 1905. Adam Stoiber war 1902 als „Maschinenschlosser" 1. Vorsitzender des SPD-Ortsverbandes Lindau[39] und 1905 Kassier,[40] dies wiederum auch 1907. 1909 wurde er wieder 1. Vorsitzender.[41]

Erinnerungsfoto der Arbeiter der Lindauer Eisenbahnwerkstätte im Juni 1900.

Sammlung Helmut Weingärtner, Zeisertsweiler.

Die Situation für Gewerkschaftsmitglieder in Lindau bis 1914 schilderte 1929 der damalige Vorsitzende des Ortsausschusses Lindau des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes, Felix Ostertag (SPD), u.a. wie folgt: „Die Lohn- und Arbeitszeitverhältnisse waren nicht die günstigsten für eine aufblühende Fremdenstadt. Dem Zwange der Verhältnisse nachgebend, erfolgten in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts dann auch schon Zusammenschlüsse der Zahlstellen einzelner Organisationen, um auf freigewerkschaftlichem Boden die Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern (...)

Es seien hier einige Namen genannt, welche sich für den Zusammenschluss der Gewerkschaften bemüht hatten: Die jetzt noch in der Lindauer Gewerkschaftsbewegung tätigen Kollegen Stoiber, Böhme, Fromberger, Blichter und der leider viel zu früh verstorbene Kollege Amann. Die

Agition setzte im ganzen Bezirk bis nach Lindenberg ein. Wütend blickten die Arbeitgeber auf das Anwachsen der Organisationen und mancher Kollege und treue Mitstreiter für bessere Arbeitsbedingungen wurde als Agitator zum ‚Hetzer' und ‚Aufwiegler' gestempelt und musste seine Arbeitsstätte verlassen.

Aber eine gute Organisation ist hart wie Stein, und auch die Lindauer Arbeitgeber mussten nachgeben. Die Arbeitsbedingungen wurden besser, die Arbeitszeit und die Lohnverhältnisse tariflich geregelt. Der Gewerkschaftsverein schlichtete zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern manche Streitfrage und übernahm auch die Vertretung gegenüber den Behörden (...) Aber nicht immer wurden die Streitfragen glatt geregelt; manch harter Kampf musste geführt werden. Aussperrung und Streik blieben den Lindauer Gewerkschaftsmitgliedern nicht erspart, Nichtanerkennung der Tarife war auch nicht selten. Aber diese Stürme wurden schließlich doch abgewehrt, dank der guten Organisation. Wenn auch bei diesen Kämpfen mancher Kollege auf der Strecke blieb (Maßregelung und – auch jetzt noch übliche – schwarze Listen), so war das erst recht ein Ansporn zur Sache zu stehen...".[42]

Als die verschiedenen freien, also von Kirche, Staat sowie liberalen und kirchlichen Parteien unabhängigen Lindauer Einzelgewerkschaften im März 1901 sich eine gemeinsame lokale Dachorganisation schufen, den Gewerkschaftsverein Lindau im Bodensee, war dessen erster Vorsitzender wiederum Adam Stoiber.[43] 1907 zählte dieser Lindauer Gewerkschaftsverein, organisiert in elf Einzelgewerkschaften, zusammen 338 Mitglieder.[44]

Nachdem beispielsweise im März 1912 die Belegschaft der Obstverwertung Gierer in Schönau (heute Lindauer Fruchtsäfte) in der damals selbständigen Gemeinde Hoyern streikte, da dort zwei Küfer entlassen worden waren, wurden die Streikenden vom Lindauer Gewerkschafts-Verein massiv öffentlich unterstützt.

Außerdem gründeten freie Gewerkschafter und politische Sozialdemokraten damals auch in Lindau

Südd. Eisenbahner-Verband.
Ortsverwaltung Lindau.
Einladung
zu der am 25. Februar abends 8 Uhr in den
Sälen des „COLOSSEUM" in Reutin
stattfindenden großen
Faschings-Unterhltg.
mit TANZ.
Zur Aufführung gelangt:
1. der Weltuntergang; 2. Nachmitternacht;
3. Ueberall Geister,
heiterkeitserregende ländl. Szenen, Bauern- und Gespenster-Komödien.
Eintritt für Herren 50 Pf., eine Dame frei, jede weitere Dame 30 Pf.
Maskenzeichen sind an der Kasse zu lösen.
Anständige Masken erwünscht.
Günstige Fahrgelegenheit Lindau ab 8[18] Uhr.
Das Comité.
Sonntag den 26. Februar nachm. 4 Uhr
Nachkränzchen bei August Schlechter.

Anzeige mit Bekanntgabe des Faschingsballs des Süddeutschen Eisenbahnerverbandes im Lindauer Tagblatt vom 25. Februar 1911. Stadtarchiv Lindau.

einen Verein zur Erlangung des Heimat- und Bürgerrechtes. Frauen durften auch während der rund 110 Jahre dauernden Herrschaft der Wittelsbacher im Königreich Bayern grundsätzlich nicht wählen. Für die männliche Hälfte der Einwohnerschaft war das aktive und insbesonders das passive Wahlrecht zudem an ein überdurchschnittliches Einkommen, bzw. an Besitz gebunden. Erwachsene männliche Dienstboten und Armenhilfeempfänger hatten beispielsweise grundsätzlich kein Wahlrecht.

Die SPD schrieb hierüber noch 1914: „Diesen Anspruch auf Verleihung des Bürgerrechts hat jeder bayerische Staatsangehörige, der volljährig, selbständig ist, das Heimatrecht in der Gemeinde besitzt oder in der Gemeinde seit zwei Jahren wohnt, zwei Jahre eine angelegte direkte Steuer und zwei Jahre die ihn treffenden Gemeindenabgaben entrichtet hat."

Um das Bürgerrecht aber auf Antrag auch zu erhalten, musste zusätzlich eine Bürgerrechtsgebühr bezahlt werden. Die Stadt Lindau verlangte dafür beispielsweise im Jahr 1904 von Lindauern zwischen 40 und 100 Mark, für Deutsche zwischen 60 und 120 Mark und

für Ausländer zwischen 100 und 250 Mark.[45] Doch dies war für die Masse der lohnabhängig Arbeitenden unbezahlbar. Deshalb bestanden „vielerorts Vereine zur Erwerbung des Heimat- und Bürgerrechts. Die Parteigenossen sammeln in diesen Vereinen, durch geringe wöchentliche oder monatliche Teilzahlungen allmählich die Kosten für Erwerbung des Bürgerrechts an und erlangen so das Gemeindewahlrecht."[46] Hermann Brugger und Adam Stoiber wurden als bisherige lohnabhängige Arbeiter u.a. deshalb nun Gastwirte, weil ihnen als dann selbständige Gewerbetreibende dieses Heimat- und Bürgerrecht verliehen werden musste,

Statuten

des

Vereins

Verkehrs-Beamter

Lindau.

Gegründet am 24. März 1881.

München.

Druck des Literarischen Instituts von Dr. M. Huttler & Cie.

1886.

Statuten des Lindauer Vereins der Verkehrsbeamten von 1881. *Stadtarchiv Lindau, Sign.: B-II-134-44.*

und die verschiedenen Organisationen der Arbeiterbewegung durch sie auch günstige Versammlungsräume zur Verfügung gestellt bekamen.

Als am 9. November 1918 auch die Lindauer Arbeiter- und Soldatenräte mit der „Novemberrevolution" den ersten Weltkrieg beendeten sowie die Adelsherrschaft in Deutschland mit Parolen beendeten, wie „Eine neue Zeit ist angebrochen und unser Bayerland ist nach Absetzung der Dynastie zur freien Republik erklärt worden!",[47] wurde Adam Stoiber, inzwischen Gastwirt in Reutin bei Lindau, ab dem 12. November mit in das Direktorium des revolutionären Arbeiter- und Soldatenrates Lindaus samt Umgebung aufgenommen.[48] Bis zur gewaltsamen Niederwerfung der Bayerischen Räterepublik im Mai 1919 war Adam Stoiber als Arbeiterrat auch Beisitzer in den Sitzungen des Gemeinderates Reutin.[49]

Nachdem der bayerische Revolutionsministerpräsident, Kurt Eisner, Mitglied der revolutionären USPD, am 21. Februar 1919 in München auf dem Weg zum Landtag ermordet worden war, rief Adam Stoiber für den Ortsverein Reutin der SPD zusammen mit Vertretern des Lindauer Arbeiter- und Soldatenrates sowie der SPD in Lindau-Insel zum Gedächtnisumzug mit Gedächtnisfeier für den Ermordeten auf.[50] Rund vier Wochen zuvor schon war es Stoibers Reutiner SPD-Ortsverband und nicht jener von Lindau-Stadt, auf dessen Einladung Kurt Eisner (USPD) am 17. Januar 1919 im Reutiner „Kolosseum" eine große Wahlveranstaltung abhalten konnte, obwohl es zu jener Zeit in Lindau sowie Reutin noch keinen USPD-Ortsverband gab.[51]

Neben dem Reutiner Ortsverband der SPD von 1911 existierte in Reutin bereits seit 1905 ein Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität" mit 90 Mitgliedern.[52]

Die Traditionsfahne der Sozialdemokratischen Partei, SPD, von 1913 war nicht nur jene der SPD Lindau, sondern gleichzeitig auch jene des 1911 gegründeten selbständigen SPD-Ortsverbandes in Reutin.

Die Wein- und Mostwirtschaft an der Reutiner Köchlinkreuzung, heute die „Weinstube Reutin", stammte aus dem Jahre 1905 und gehörte zunächst Metzgermeister Wilhelm Brugger.[53] Bereits im Verzeichnis der Gastwirtschaften Reutins vom Jahr 1905 wird diese Wein- und Mostwirtschaft aufgeführt, nun allerdings geleitet von der Wirtin Margarethe Brög, der späteren

zweiten Ehefrau Adam Stoibers.[54] Im Gemeindegebiet Reutins existierten 1905 dreizehn Gastwirtschaften. Ab 1916 wurde Adam Stoiber als der Besitzer der genannten Wein- und Mostwirtschaft aufgelistet. Stoiber war damals 51 Jahre alt. Doch bereits im Mai 1912 hatte er als Reutiner „Wein- und Mostwirt" den Gemeinderat darum gebeten, dort auch Bier in Flaschen ausschenken zu dürfen, weil „der Wein von Jahr zu Jahr teurer werde und als Volksgetränk nicht mehr in Betracht kommt."[55] Doch dies wurde ihm vorerst nicht genehmigt. Bereits im darauf folgenden Jahr war die Obsternte im Raum Lindau witterungsbedingt derart schlecht, dass es deutliche Probleme mit der Erzeugung von Most und Wein gab. Stoiber wiederholte deshalb im September 1913 seinen Antrag, nicht ohne darauf hinzuweisen, dass drei Viertel seiner Kundschaft Arbeiter und die Weinpreise erneut gestiegen seien. Nun erhielt seine „Weinstube Stoiber" eine Konzession zum Ausschank von Flaschenbier.[56]

Inzwischen hatte längst die Zeit begonnen, in welcher sich Adam Stoiber als führender Reutiner Sozialdemokrat und Wirt einer Arbeitergaststätte auch zur Lokalpolitik in der Gemeinde Reutin aktiv zu Wort meldete. Im März 1919 war der bisherige Reutiner Bürgermeister, Ludwig Wiedemann, mitten in den Revolutionsmonaten aus gesundheitlichen Gründen und Erreichens der Altergrenze von diesem Amt zurückgetreten. Im April fanden Neuwahlen statt. Das „Anzeigeblatt für das westliche Allgäu" aus Weiler/Allg. meldete dazu am 8. April 1919: „Reutin, 7. April. Bei der Bürgermeister-Ersatzwahl in unserer Gemeinde wurden gestern für den Gemeindesekretär Hans Wittmann (bürgerlich) 718, für den Gastwirt A. Stoiber (Sozialist) 384 Stimmen abgegeben; damit dürfte Wittmann als Gewählt gelten."

Fahne des Lindauer Eisenbahnvereins, heute das Bahn-Sozialwerk, zu Beginn des 20. Jahrhunderts.
Sammlung Walter Bergmann.

Doch Adam Stoiber hatte aufmerksam hingeschaut und bei der großen Lindauer Volksversammlung zur Ausrufung der Bayerischen Räterepublik in Lindau im Hotel „Seegarten" im Rahmen seines Redebeitrages auch auf eine Unregelmäßigkeit bei den Reutiner Bürgermeisterwahlen am Vortage hingewiesen. „Lindau, 8. April. Bei der Versammlung im Seegarten erwähnte Herr Stoiber, dass die Bürgermeisterwahl in Reutin als ungültig betrachtet werden müsse, weil Stimmzettel aus zweierlei Papier zur Verwendung gekommen seien und da die Abgabe ohne Couvert erfolgte, sofort zu erkennen gewesen sei, welchem Kandidat der Wähler die Stimme gab.[57]

Hans Wittmann wurde in Reutin also zunächst nur kommissarischer Bürgermeister. Die Bürgermeisterwahlen mussten im Dezember 1919 wiederholt werden. Zuvor fanden allerdings im Juni 1919 auch in Reutin die Neuwahlen zum Gemeinderat und zum Bezirkstag (heute Kreistag) statt. Die Novemberrevolution von 1918 hatte durchgesetzt, dass nun das allgemeine aktive und passive Wahlrecht für alle Männer und Frauen ab 21 Jahren galt, unabhängig von deren Geschlecht, Beruf, Einkommen oder Religionszugehörigkeit.

Adam Stoiber kandidierte 1919 als Sozialdemokrat zum nun 20-köpfigen Reutiner Gemeinderat auf Platz 2 der Liste „Ortsgruppe" und wurde am 15. Juni auch gewählt.[58] Ebenso hatte er auf der Liste „Einheitsvorschlag" von SPD, Bayerischer Volkspartei BVP, Deutscher Demokratischer Partei DDP und dem Bauernbund zum Bezirkstag kandidiert und wurde hierbei auch gewählt.[59]

Eisenbahn-Verein Lindau (B)

Reichsverband der Eisenbahn-Vereine Berlin
Bezirks-Verband Augsburg.

Personen-Ausweis Nr. 81

Gültig 2 Jahre vom Tage der Ausstellung an.

Die im nebenstehendem Lichtbild dargestellte

Adelinde STEUR

ist zur Benützung von Vereins-Sonderzügen nach den Bestimmungen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft berechtigt.

Unterschrift des Inhabers:

Adelinde Steur.

Lindau (Bodensee), den 22. März 1935

Der Vorstand des Eisenbahnvereins:

Eisenbahn-Verein Lindau (Bodensee)

Ausweis des Lindauer Eisenbahnvereins für Adelinde Steur von 1935. *Sammlung Schweizer, Lindau.*

Im Dezember 1919 lautete das Reutiner Wahlergebnis wie folgt: „Bei der gestern stattgefundenen Bürgermeisterwahl wurde der bisherige Bürgermeister Herr Wittmann mit 797 Stimmen gewählt. Als Gegenkandidat war von den sozialdemokratischen Parteien Herr Ludwig Siebert, rechtskundiger Bürgermeister in Lindau, aufgestellt. Auf dem verteilten Wahlflugblatt begründeten die Sozialdemokraten die baldige Aufrollung der Eingemeindungsfrage. Herr Siebert erhielt 267 Stimmen."[60] Am 1. Februar 1922 vereinigte sich die Stadt Lindau mit den Gemeinden Aeschach, Hoyern und Reutin zu „Groß-Lindau" und die Mandate in den bisherigen Gemeinderäten sowie im Stadtrat liefen aus. Neuwahlen zum Stadtrat von nun „Groß-Lindau" wurden angesetzt. Dabei kandidierte auch Adam Stoiber für die SPD. Die Sozialdemokraten erhielten bei diesen Wahlen am 26. März 1922 acht von 30 Sitzen. Adam Stoiber aber war nicht mehr gewählt worden.[61]

Als sich am 15. Juni 1929 die sozialdemokratischen Parteien rund um den Bodensee mit rund 10.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern zum Treffen der „Sozialistischen Bodensee-Internationale" in Lindau trafen, wurde in der dafür gedruckten Festzeitung Adam Stoiber mit Wort und Bild als einziger noch lebender Veteran der frühen Lindauer Arbeiterbewegung vorgestellt und mit dem Kosenamen „Vater Stoiber" versehen.[62]

Adam Stoiber starb am 27. Juni 1941 im damaligen Lindauer "Verbands- krankenhaus Hoyren", der heutigen „Asklepios-Klinik", an u.a. Herzschwäche.[63]

Eine letzte Bosheit beging das längst vollständig faschistisch und auf Glorifizierung des NS-deutschen Überfalls auf die Sowjetunion vom 22. Juni 1941 ausgerichtete Lindauer Tagblatt, seit 1934 zwangs-

Blick auf das südliche Reutin im Bahnhofsbereich auf einer Postkarte mit Stempel vom 1. Juni 1926. Links unten das Zeppelin-Flugzeugwerk, darüber an der Kemptener Straße die Fabrikhalle der Arboner LKW-Firma Saurer von 1909, ab 1917 das Zeppelin-Flugzeugwerk. In der Mitte des unteren Randes des großen Bildes die Arbeiter-Gaststätte Colosseum, heute das Bodenseehotel, darüber der Beginn der Rickenbacher Straße mit rechts oben den ersten Wohnblöcken der Eisenbahner-Wohnungsgenossenschaft, rechts der Straße die Wohnhäusser der gehobeneren Zollbeamten. Rechts unten die Ansicht des 1911 eröffneten neuen Reutiner Personenbahnhofes mit dem Fußgängersteg über die Gleisanlagen. *Original in der Sammlung Karl Dietlein, Lindau.*

vereinigt mit der Lindauer Nationalzeitung der NSDAP, bei der Gestaltung der Todesanzeige von Adam Stoiber.

In der Ausgabe vom 1. Juli 1941 wurde dem Toten, Georg Anton Adam Stoiber, der Vornamen Adolf Hitlers verpasst. Ein Versehen?

Die erste Eisenbahner-Wohnungsgenossenschaft in Lindau ab 1899

Die ländliche Gemeinde Reutin bei Lindau, seit 1922 ein Stadtteil der Stadt Lindau, war Ende des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts der industriell am dynamischsten wachsende Teil des heutigen Lindaus. Seit der Einweihung der Eisenbahnlinie Bregenz-Lindau 1872 und dem sich seither entwickelnden Reutiner Rangier- und Güterbahnhof samt Personenzughalt wuchs nicht nur die Industrieansiedlung, sondern auch die Reutiner Einwohnerschaft von 1.908 „Seelen" im Jahre 1895 auf 3.076 Männer und Frauen im Jahre 1910. Unter ihnen waren auch immer mehr Eisenbahner. Die aufkommende Wohnungsnot im bisher bäuerlich geprägten Reutin harrte einer Lösung.

Bayerischer Eisenbahnerverband.

Baugenossenschaft Lindau.

Einladung.

Behufs endgiltiger Annahme des Baugenossenschaftsstatuts vom 18. Juni ds., welches vom k. Landgerichte Kempten in mehrfacher Hinsicht eine Bemängelung erfuhr, wird nunmehr auf

Sonntag den 3. Dezember 1899 Nachmittags 2 Uhr im „Colosseumssaale" eine

General-Versammlung

berufen, zu welcher die bereits unterschriebenen Baugenossen, sowie alle übrigen Angehörigen der k. bayer. Staatseisenbahnen (einschl. Dampfschiffahrt) dringend eingeladen werden.

Der Vorstand.

Einladung zur endgültigen Gründungsversammlung der Lindau-Reutiner Wohnbau-Genossenschaft des Bayerischen Eisenbahnerverbandes im Lindauer Tagblatt vom 29. November 1899. *Stadtarchiv Lindau.*

Am 3. Dezember 1899 gründeten Mitglieder des Bayerischen Eisenbahnerverbandes in Lindau, heute einerseits Teil der Eisenbahner- und Verkehrsgewerkschaft EVG, andererseits der Gewerkschaft der Lokomotivführer und Zugbegleiterinnen GdL, im damaligen Arbeiterlokal „Colosseum" gegenüber dem Reutiner Bahnhofsgebäude, heute das Bodensee-Hotel am Berliner Platz, die Baugenossenschaft Lindau für Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in Lindau und Umgebung. Deren in der Satzung festgelegtes Ziel sei „der Erwerb von Grundstücken und Erbbaurechten, sowie der Bau oder Erwerb von Häusern zur Beschaffung billiger und gesunder Wohnungen (...) Die Grundstücke und Gebäude der Genossenschaft haben dauernd dem Gegenstand des Genossenschaftsunternehmens zu dienen und dürfen daher nicht veräußert werden."[64]

Am Sonntag, den 29. März 1903 wurde nach den bereits erstellten beiden kleineren Genossenschaftshäusern samt Garten und Spielplatz etwas abseits der Rickenbacher Straße beim „Buttlerhügel" nun direkt an der Straße nach Rickenbach der erste der drei großen genossenschaftlichen Wohnblöcke eingeweiht, der festlich geschmückte Wohnblock B mit drei integrierten Wohnhäusern, heute Rickenbacher Straße 17 bis 21. Siebenundzwanzig neue Familienwohnungen waren erstellt worden, mit „Badezimmer, Waschküchen, Keller-Lokalitäten, Bodenkammern und Speicher-Trockenräumen" wie das Lindauer Tagblatt am 28. und 30. März 1903 berichtete. Und dies alles „zu bedeutend billigeren als den ortsüblichen Mietpreisen". Der Erfolg der ersten zwei großen Genossenschaftsbauten von 1903 und 1907, heute die Hausnummern 17 bis 25 an der Rickenbacherstraße in Reutin, galt als mustergültig und wurde viel beachtet.

Im Sommer 1931 zählte die Genossenschaft 250 Mitglieder und unterhielt 53 bewohnte Mietwohnungen.[65]

Lindaus seit 1919 neuer Erster Bürgermeister Ludwig Siebert hatte angesichts der vom Ersten Weltkrieg (1914–1918) hinterlassenen immensen Wohnungsnot auch mit Blick auf die Reutiner Genossenschaftswohnungen bereits im Juni 1920 u.a. die Baugenossenschaft „Selbsthilfe" in Nürnberg um Informationsmaterial gebeten. Auch er sei „hier mit der Gründung einer Baugenossenschaft befasst", was am 28. April 1932 zur Gründung der „Gemeinnützigen Baugesellschaft Lindau(B) mit beschränkter Haftung", heute die GWG, führte, allerdings ohne Genossenschaftsstruktur. Im Sommer 1925 gründete sich zudem in Lindaus städtischem Theatersaal der Verein

„Lindauer Notgemeinschaft für Wohnungsbau". Doch Häuser baute diese keine.

Dafür beantragte die erfolgreiche Lindauer Eisenbahner-Wohnbaugenossenschaft im August 1931, mitten in der katastrophalen Weltwirtschaftskrise, Baugenehmigung und eine staatliche Bezuschussung in Form eines Baudarlehens, um auf dem inzwischen entwaldeten Reutiner Buttlerhügel zwölf weitere Genossenschaftswohnungen bauen zu können. Doch der bayerische Staat wollte wegen der krisenbedingten Finanznot kein Baudarlehen gewähren und das Neubauprojekt musste verschoben werden.

Der Geschäftsbericht zu 1931 skizzierte das alltägliche Genossenschaftsleben in und rund um die Reutiner Genossenschaftshäuser u.a. wie folgt: „So wurden von fleißigen Genossen die Obstbäume gedüngt, Baumscheiben gehackt und da und dort mit Hand angelegt. Wieder andere erstellten Tische und Bänke zum geselligen Beisammensein, sodass oft an schönen Sommerabenden das Bild einer großen Familie gegeben war."[66] Zur Jahreswende 1931/32 wurde die Genossenschaft als gemeinnützig anerkannt, was ihr allerdings durch das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz von 1989 wieder verloren ging.

Der NS-Faschismus besetzte dann im Rahmen seiner „Gleichschaltungen" im Juli 1933 die Aufsichtsrats- und Vorstandsposten mit eigenen Parteimitgliedern. Der seit 1931 beabsichtigte Neubau von 12 Wohnungen wurde im November 1935 endgültig nicht genehmigt. Im Mai 1942 wurden alle Eisenbahner-Wohnungsgenossenschaften im heutigen Regierungsbezirk bayerisches Schwaben zu einer in Augsburg

Die ersten beiden großen Wohnungsbauten der Reutiner Eisenbahner-Wohnungsbaugenossenschaft in der Rickenbacher Straße Nr. 17 bis 25 in den 1920er-Jahren.

Archiv der Ortsgruppe Lindau der Wohnungsgenossenschaft der Eisenbahner Schwaben e.G.

zentralisierten Genossenschaft zusammengefasst.

Nach dem NS-Regime, dessen Zweitem Weltkrieg sowie der daraus resultierenden erneuten Wohnungsnot auch in Lindau, ließ die Lindauer Ortsverwaltung der Eisenbahner-Baugenossenschaft u.a. auf dem östlichen Buttlerhügel in den Jahren 1949 und 1951 neue Häuser mit zusammen 36 weiteren Wohnungen für Eisenbahnerfamilien errichten. Weitere Wohnblöcke bis hin zur Rickenbacher Straße 55 folgten und boten preiswerten modernen Wohnraum. [67]

Heute vermietet die Lindauer Eisenbahner-Wohnungsgenossenschaft in Reutin 193 Mietwohnungen an Genossenschaftsmitglieder, von denen längst nur noch ein Teil tatsächlich bei der Eisenbahn arbeitet. Wohnungsmieter müssen gleichzeitig auch Genossenschaftsmitglieder sein und deshalb zuvor zwei bis vier Genossenschaftsanteile zu je 160,- € erworben haben.

Jährlich einmal hat jedes Mitglied auf der Hauptversammlung ein Stimmrecht. Auf jeweils drei Jahre wählen die Lindauer Mieterinnen und Mieter zudem acht Vertreterinnen und Vertreter in den Mieterbeirat. Wöchentlich einmal finden im Genossenschaftsbüro in der Rickenbacher Straße durch die ehrenamtlich tätigen Hausverwalter Helmut Maschke und Martin Reich Sprechstunden statt. Die Warteliste für die mit 4,50 € bis 6,70 € Kaltmiete pro Quadratmeter vorbildlich günstigen Wohnungen umfasst derzeit rund 200 Interessierte. Preisgünstiger guter Wohnraum ist auch in Lindau nach wie vor sehr gesucht. [68]

Hinzu kamen bis ins Jahr 2000 die preiswerten 147 Wohnungen der Eisenbahn-Siedlungsgesellschaft Augsburg in Reutin. Diese wurden als Folge der Bahnprivatisierung von 1994 allerdings an den deutschen Zweig des Annington-Konzerns verkauft und damit ihrer bisherigen Sozialbindung beraubt.

Das gemeinsame Waschhäuschen aus den 1950er Jahren zwischen den Genossenschaftswohnblöcken Rickenbacher Straße 94 und 96 im Juni 2020. Heute noch werden dort zwei Waschmaschinen benützt. *Foto: Karl Schweizer.*

Unfälle und Kuriositäten

Die bekanntesten Unfälle sind jene, die dem erheblichen Höhenunterschied der Bahnstrecke im Kreisgebiet geschuldet sind, also jene der Verselbständigung von Eisenbahnwaggons. So machten sich beispielsweise während der abendlichen Rangierarbeiten auf dem Oberreitnauer Bahnhof am 21. Juli 1905 gleich 14 Güterwagen selbständig, da noch keine Runge-Knorr-Luftdruckbremsen verwendet wurden und alles von Hand gebremst werden musste. Die Talfahrt Richtung Lindau gewann stetig an Tempo, teils entgleisten Waggon und wurden später an Schienenweichen wieder auf die Gleise gerissen. Im Stadtbahnhof Lindau konnten noch die Weichen in Richtung Trajektfähre gestellt werden. Dort wartete ein bereits beladener Trajektkahn. Die ersten zwei heranrollenden Wagen wurden zertrümmert, die vier nächsten überschlugen sich in den See, der siebte blieb auf der beschädigten Brücke hängen und der Rest entgleiste davor. Ähnliches geschah 1908 ab Schlachters durch einem mit Schienen beladenen Güterwagen.

Bereits 1856 wandte sich das im ersten Bahnhofsbau untergebrachte Telegrafenamt an den Lindauer Magistrat, da es immer häufiger vorkomme, dass in den längs des Bahndammes geführten Freiluft-Telegrafenleitungen sich die Schnüre Lindauer und Aeschacher Angler verfingen, „was mannigfache Störungen in der telegrafischen Korrespondenz zur Folge habe". Daraufhin wurde das Angeln auf dem Damm verboten.

Ein Eisenbahnwaggonunfall auf der Lindauer Trajektanstalt um 1900, unbeschriftete Postkarte.

Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

1903 wurde Rangiermeister Preller, Vater von sieben Kindern, während der Arbeit der Kopf abgequetscht.

Während der Hyper-Inflationszeit 1921-1923 kamen täglich verarmte Lindauer zur Bahnmeisterei, um aus dem Schlackenabfall der Dampflokomotiven Koksreste zur Wohnungsbeheizung herauszusuchen.

Am 2. Juli 1929 meldete das Lindauer Tagblatt über die Stadtratssitzung des Vortages u.a. folgende Lindauer unsoziale Kuriosität gegen verarmte und dadurch zahlungsunfähige Mieter und Mieterinnen.

„Die wiederholte Androhung, solche Mieter städtischer Wohnungen, die aus bösem Willen ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, in Baracken bzw. Eisenbahnwaggons unterzubringen, soll nun verwirklicht werden. Der Bauausschuss legt einen Antrag vor, vorerst zwei Eisenbahnwaggons von der Reichsbahndirektion Stuttgart zu erwerben und für den beabsichtigten Zweck zu verwenden. Die beiden Waggons sollen an der Ecke beim Gleisanschluss unweit des Lagerhauses [im Heuried, K.S.] erstellt und mit den erforderlichen Einrichtungen versehen werden (Wasser, Herd, Abort). Der Kostenbetrag für Anschaffung dieser beiden Wagen einschließlich der Aufstellung und Einrichtung beläuft sich auf insgesamt 3.000 Mark. Der Antrag und die Kostendeckung aus laufenden Mitteln wird mit allen gegen zwei sozialdemokratische Stimmen angenommen.“ Die zuständigen städtischen Beamten und Angestellten wurden angewiesen, „den weiteren Vollzug der Angelegenheit unverzüglich durchzuführen. Die Auswahl der einzuweisenden Mieter hat durch den Wohnungs- und Wirtschaftsausschuss in gemeinsamen Zusammenwirken zu geschehen.“ [69]

Am 14. Oktober 1943 meldete das in Weiler/Allgäu erscheinende „Anzeige-Blatt für das westliche Allgäu“ folgendes ländliche Unglück. „Harbatshofen. Zwei Kühe vom Zug überfahren. Am Dienstag vormittag durchbrach das Weidevieh des Gast- und Landwirts Herrn Rist (vormals König) in Oberthalhofen die Umzäunung und geriet zum Teil auf das Bahngeleise. Zwei schöne Kühe wurden von dem heranbrausenden Schnellzug München-Lindau überfahren und getötet. Der Besitzer erleidet einen großen Schaden.“

1950 verurteilte das Amtsgericht Weiler einen auf der Lokalbahn Röthenbach–Weiler erst seit zwei Jahren beschäftigten Hilfsschaffner, welcher aus einem nicht ordnungsgemäß verschlossenen Korb zwei Würste abgezweigt hatte. Zusätzlich entwendete er einem liegen gebliebenen Pelzmantel die Geldbörse mit 320,- DM und gab nur das Kleidungsstück ordnungsgemäß ab. Wegen Amtsunterschlagung wurde er zu drei Monaten Gefängnis verurteilt.

Anfang 1966 stieß bei Röthenbach ein Nahgüterzug wegen zu früh geöffneter Schranken auf einen Postomnibus. Fünf Tote und 26 Verletzte waren zu beklagen.

Zu Jahresbeginn 1973 konnte trotz Gegenwehr mit einer selbstgebauten Pistole der in Bechtersweiler wohnende Attentäter verhaftet werden, welcher im Juni 1970 mit Hilfe eines durch Heu getarnten „Eigenbau-Entgleisungsapparates“ aus zwei U-Eisen und zwei Stahlwellen erfolglos versucht hatte, den aus München kommenden abendlichen D-Zug rund 1200 m oberhalb des Bahnhofes Oberreitnau zum Entgleisen zu bringen.

Die Eisenbahn und der Erste Weltkrieg 1914–1918

Am 28. Juni 1914 wurden der Neffe des Kaisers Franz Joseph I. von Österreich-Ungarn, Kronprinz und Erzherzog Franz Ferdinand sowie dessen Frau, Herzogin Sophie von Hohenberg, in Sarajewo, der Hauptstadt von Bosnien-Herzegowina, erschossen. Attentäter war der 19jährige serbisch-bosnische Gymnasiast Gavrilo Princip, Mitglied der Mlada-Bosna-Bewegung /Junges Bosnien aus christlichen Serben, Kroaten sowie Muslimen, welche Bosnien-Herzegowina von der österreichischen Besatzung befreien wollten.

Die kaiserliche Regierung Österreich-Ungarns stellte daraufhin dem Königreich Serbien (sic!) ein Ultimatum bis zum 28. Juli, welches von diesem wegen der damit verbundenen Eingriffe in seine innere Souveränität nicht vollständig erfüllt werden konnte und wollte. Daraufhin begann die kaiserliche österreichische Armee mit deutscher Rückendeckung am 28. Juli 1914 ihren Angriff auf Serbien. Die kaiserliche deutsche Reichsregierung erklärte am 1. August 1914 gegen das mit Serbien verbündete russische Zarenreich den Krieg sowie am 3. August gegen die Republik Frankreich. Der 1. Weltkrieg hatte begonnen.

Die zentrale Rolle der Eisenbahn in den nun folgenden viereinhalb Kriegsjahren war die, den Transport von Soldaten, Kriegsmaterial und Versorgungslogistik zu übernehmen. Sie wurde dem offiziell erklärten Kriegszustand untergeordnet. Ab 1. August 1914 hatten die verbliebenen zivilen Züge auch in Stadt und Bezirk (Landkreis) Lindau zum Teil große Verspätungen, bis zu einer Stunde und mehr.

Truppentransport in den Ersten Weltkrieg im Sommer 1914 vom Bahnhof Lindau-Insel aus.

Foto von Martin Koch im Stadtarchiv Lindau.

Die Meldungen des Lindauer Tagblattes beispielsweise in der Ausgabe vom 3. August beinhalteten täglich Beispiele, wie die einsetzenden Zwänge der Kriegslogik auch Hysterie erzeugten: „Unangenehmer Vorfall. Heute Nacht fuhr das Zollboot, in dem sich ein Offizier und ein Zollbeamter befanden, an den Eisenbahndamm, ohne auf den Anruf der die Brücke bewachenden Feuerwehrleute Antwort zu geben. Erst

auf einen Schuss hin erfolgte dies. Man könnte von solchen Herren doch erwarten, dass sie den in patriotischem Eifer freiwillig Dienst Tuenden nicht solche Schwierigkeiten machen …“.

Die ersten kasernierten Soldaten des hiesigen 20. Bayerischen Infanterieregiments in Lindaus damals drei Kasernen wurden bereits in der Nacht vom ersten zum zweiten August am Reutiner Güterbahnhof verladen und an die entstehende Front gegen Frankreich verschickt. Kriegstrunkene Militär- und Amtspersonen sowie die beteiligten Pfarrer überboten sich dabei in feindseliger Stimmungsmache, wie auch der reißerische Bericht im Lindauer Tagblatt vom 4. August 1914 erkennen lässt. Da es sich aber ganz offensichtlich um einen österreichisch-deutschen Angriffskrieg handelte, war zunächst noch nicht viel von einer angeblichen Verteidigung Deutschlands die Rede, um so mehr aber von Ehre, Ruhm und Treue. Die Lebenslüge von einer angeblich notwendigen Verteidigung Deutschlands folgte rasch.

„Lindau, 1. August 1914. Mobil! Am Samstag Abend durcheilte die durch unsere Extrablätter verbreitete Nachricht, dass mobil gemacht sei, wie ein Flugfeuer die Stadt, (…) Abends zog unser Militär aus, geleitet von den Segenswünschen ganz Lindaus. Am Bahnhof Reutin angekommen, formierte sich das Regiment in einem offenen Viereck, während die letzte Seite offiziellen Persönlichkeiten, darunter Prinzessin Therese mit Hofdame, Bezirksamtmann [heute Landrat, K.S.] Graf Hirschberg, Bürgermeister Hofrat Schützinger, eine Deputation der städtischen Kollegien [heute der Stadtrat, K.S.], die Geistlichkeit, österreichische Offiziere und solche des Beurlaubtenstandes, Offiziersdamen usw. einnahmen.

Herr Oberst von Reck hielt eine kurze markige Ansprache, in der er ausführte: Kameraden, die ernste Stunde ist gekommen, in der ihr im Verein mit allen deutschen Bundestruppen in den Kampf zieht, zur Ehre und zum Ruhm unseres Vaterlandes. Im Vertrauen auf Gott, der die deutschen Waffen vor 44 Jahren segnete und zu dem wir hoffen, dass er sie auch diesmal segnen wird. Im Vertrauen auf unsere Friedensausbildung und von dem Willen beseelt, es den Vätern gleich zu tun, die vor 44 Jahren ihr Blut fürs Vaterland vergossen. Ich ermahne Euch, Eure Pflicht zu tun, eingedenk des Fahneneides. Er schloss mit einem Hoch auf den obersten Kriegsherrn, S. M. den König und den obersten Bundesfeldherrn, S. M. den Kaiser, in das begeistert eingestimmt wurde, seitens der Offiziere mit hocherhobenen Degen (…)

Herr [katholischer, K.S.] Pfarrer Aubele rief dem Regiment den Abschiedsgruß des Priesters und Garnisonsältesten zu. Seine Pflicht sei sonst, Friede und Liebe zu predigen, heute erinnere er an die beschworene Pflicht, an den Fahneneid. Er erinnerte an das Wort: Die Soldaten sollten die Herzen auf Gott schlagen lassen und die Fäuste auf den Feind. Er ermahnte zu einem kurzen Gebet. Weihevoll klang ‚Das Gebet‘. – Tief ergriffen lauschte man der Melodie, sie klang ganz anders als im Manöver oder im ‚vaterländischen Potpourri‘ im Konzertsaal. Herr Pfarrer Aubele erteilte hierauf den Segen und dann bestieg man den Extrazug.

Unter Blitz und Donner fuhr der Zug, begleitet von den Wünschen tausender hinaus in die dunkle Nacht an den Feind, in die dunkle, schlachtenblitzdurchzuckte Zukunft. Seis ein Omen: Wie Gottes Zorn, wie Blitz und Ungewitter sollen sie hineinfahren und niederschmettern den Feind, der unser Volk herausgefordert hat.

In ähnlicher Weise vollzog sich der Ausmarsch unseres dritten Bataillons, nur dass hierbei Herr [evangelischer, K.S.] Pfarrer Wolfart statt Herrn Pfarrer Aubele sprach.“ [70]

In den nächsten Wochen folgten immer wieder Kurzberichte über die Verschickung der nun täglich neu eingezogenen Reserve- und Ersatztruppen. Diese Truppentransporte von Lindau aus an die Fronten des Krieges dauerten die ganzen Kriegsjahre an, wenn auch der frenetische Jubel von Teilen des örtlichen Bürgertums rasch abnahm.

Dafür erschienen in beiden damaligen Lindauer Lokalzeitungen sowie im Westallgäuer Anzeige-Blatt aus Weiler/Allgäu immer mehr Berichte über ankommende Kriegsverletzte.

Blick in das Innere eines Lazarettwagens der Bahn im Ersten Weltkrieg ohne Verletzte. *Sammlung Schweizer, Lindau.*

Der erste größere Verwundetentransport mit 110 Kriegsopfern traf in Lindau am 6. September 1914 ein. Der Bericht darüber im Lindauer Tagblatt vom 8. September nutzte diese Gelegenheit gleich auch dazu, erneut Kriegspropaganda zu betreiben:

„Für gestern Nachmittag 6.10 Uhr wurde die Ankunft eines Verwundeten-Transportzuges mit 240 Mann gemeldet, die in den 2 Reservelazaretten, sowie in den Vereinslazaretten Hospiz, Elisabethenhaus und Krankenhaus verteilt werden sollten. Um 5 Uhr stellte sich die Sanitätskolonne auf der nördlichen Seeauffüllung auf. Als Transportmittel wurden benützt: 3 Lastautos mit vorzüglich gefederten Systemen, in den je 4 Tragen für Schwerverwundete eingehängt waren, ferner 1 Brückenwagen mit einem System für 6 Schwerverwundete auf Tragbahren, dann ein solcher mit einem System für 4 Tragen, ferner 5 Räderbahren, der Sanitätslandauer, zu welchem in liebenswürdiger

Weise Frau Prinzessin Therese ihre Pferde zur Verfügung stellte. Auch die Equipage gab die Prinzessin zum Transport Leichtverwundeter her. Zum Transport Leichtverwundeter waren ferner 2 Lastautos improvisiert. Ebenfalls zum Transport Leichtverwundeter wurden von verschiedenen Herrschaften Personenautos in zuvorkommender Weise zur Verfügung gestellt. Es war ein interessanter Anblick, sehen zu können, wie die Kolonne, ungefähr 80 Mann stark, mit ihren Fahrzeugen von der Seeauffüllung abrückte.

Mit etwas Verspätung fuhr der Zug in Lindau Stadt ein, woselbst sich sämtliche Herren Militär- und Zivilärzte, sowie die Vertreter der verschiedenen Behörden eingefunden hatten. Nachdem in Heimenkirch dem Zuge bereits 50 Leichtverletzte entnommen waren, verblieben für hier nur noch etwa 110 Mann. Die Damen des Frauenvereins waren bei Ankunft des Zuges bereit, die Verwundeten mit heißen Getränken zu laben. Ein hiesiger Weinhändler stellte zur Erquickung ein größeres Quantum Wein zur Verfügung.

Inzwischen wurde die Verteilung der Patienten in die verschiedenen Lazarette durch den Chefarzt der hiesigen Garnison, Herrn Sanitätsrat Dr. Kimmerle, angeordnet. Nun begann die Tätigkeit der Sanitätskolonne. In etwa 1 Stunde waren sämtliche Verletzte ausgeladen und in die Lazarette überführt. Die ganze Tätigkeit vollzog sich in der größten Ruhe und ohne jegliche Störung.

Unter den Verletzten befanden sich auch zwei französische Infanteristen und ein Russe, der in der französischen Armee focht. Die meisten von diesen hatten sehr schwere Verletzungen und boten den Zuschauern ein trauriges Bild. Unsere deutschen Verwundeten hatten einen vorzüglichen Humor und es sind sämtliche von dem Wunsche beseelt, möglichst bald von ihren Verletzungen geheilt zu werden, um neuerdings wieder mit voller Kraft gegen den Feind hinauszuziehen. Die Bevölkerung begrüßte unsere deutschen Verwundeten mit kräftigen Hurrarufen.[71]

Verabschiedung Lindauer Soldaten vom Reutiner Bahnhof aus in den Krieg im August 1914.

Foto von Martin Koch im Stadtarchiv Lindau.

Novemberrevolution 1918 und meuternde Soldaten am Bahnsteig

Bereits in den Jahren 1917/18 zeigte sich in der Bevölkerung der kriegsführenden Länder eine langsam anwachsende Kriegsmüdigkeit. Hinzu kam das Fanal der Februarrevolution sowie der Oktoberrevolution 1917 im russischen Zarenreich. Der russische bolschewistische Revolutionär Lenin konnte vor diesem Hintergrund zusammen mit weiteren 31 russischen revolutionären Frauen und Männern mit Unterstützung der obersten deutschen Heeresleitung ab dem 9. April 1917 aus dem langjährigen Schweizer Exil über das deutsche Kaiserreich, Schweden und Finnland nach Petrograd, später Leningrad, heute Sankt Peterburg reisen. Dabei wurde anfangs überlegt, dass der hierfür militärisch bewachte deutsche D-Zug-Wagen mit den Revolutionären über St. Margarethen, Vorarlberg und Lindau gelenkt werden könnte. Ausgewählt wurde aber die Strecke über Schaffhausen, Singen, Stuttgart, Frankfurt und Berlin an den deutschen Ostseehafen Saßnitz.

In Lindau spielte im Herbst 1918 die Eisenbahn eine zentrale Rolle bei den inzwischen offenen Widersetzlichkeiten gegen die Fortführung des Krieges und für dessen revolutionäre Beendigung.

In seinem Wochenbericht an die Bezirksregierung in Augsburg vom 2. November 1918 notierte Lindaus Bürgermeister Schützinger unter der Überschrift „Volksstimmung" u.a.:„Am vergangenen Samstag, den 26. fanden in dem benachbarten Friedrichshafen größere Friedensdemonstrationen der Zeppelinarbeiter statt, bei welcher Gelegenheit auch Rufe wie: Nieder mit dem Kaiser! Hoch die deutsche Republik! laut wurden.

Wenn auch Unruhen bisher nicht vorkamen, so gab diese Kundgebung doch auch hier Anlass zu allen möglichen beunruhigenden Gerüchten. Als am Montag, den 28. früh 4 Uhr ein Transport des hiesigen Ersatzbataillons ins Feld rückte, zeigte sich bei den Soldaten, meist ganz jungen Burschen, ein sehr renitenter Geist. Mehr als die Hälfte waren schon tags zuvor nicht zum Appell erschienen. Aufrührerische Rufe, ähnlich wie in Friedrichshafen, wurden laut und viele weigerten sich, den Zug zu besteigen. Der Zug musste ganz langsam anfahren, damit die noch außerhalb der Wagen stehenden Soldaten auch in den Zug verbracht werden konnten. Aus den Wagenfenstern schrieen einige dann noch heraus: In Ulm kommen wir doch noch heraus!"[72]

Die danach rasch einsetzende Revolution der Arbeiterinnen, Arbeiter und Soldaten führte in Bayern am 8. November 1918 zum Sturz des bayerischen Königtums sowie in ganz Deutschland am 9. November zum Ende des Kaisertums, den Beginn des Friedens und einer parlamentarischen Demokratie. Als Versammlungsorte beschlossen die Arbeiter-Bauern- und Soldatenräte im Bezirk Lindau für ihre kreisweiten Zusammenkünfte der verkehrsgünstigen Lage wegen die Bahnhofswirtschaften in Hergatz und Röthenbach/Allg. In Lindau wurde von den Räten ein Kohlenzug angehalten, welcher für Innsbruck bestimmt war, und dessen Fracht für Heizzwecke an die hiesige Bevölkerung verteilt.

Zwei Tage vor den ersten Parlamentswahlen, in welchen nun auch die volljährigen Frauen in Deutschland das revolutionär erworbene Wahlrecht erstmals ausüben konnten, versuchten interessierte Lindauer Offizierskreise in der Bevölkerung eine hysterische Stimmung gegen Sozialismus und Kommunismus zu erzeugen. Der Stadtmagistrat veröffentlichte zusammen mit der offensichtlich irregeleiteten Spitze des Arbeiter- und Soldatenrates am 10. Januar 1919 folgende völlig aus der Luft gegriffene Alarmanzeige: „An die Einwohnerschaft Lindaus! Da ein Angriff von Spartakusleuten zu erwarten ist, die voraussichtlich mit dem Mittags-Schnellzug hier eintreffen, wird die Einwohnerschaft Lindaus aufgefordert, sich in den Häusern aufzuhalten. Alle gedienten Mannschaften, die sich im Stadtbezirk Lindau befinden und vom Militär entlassen sind, haben sich zur Bildung einer Bürgerwehr sofort im Feuerwehrhaus einzufinden. Gefahr ist im Verzug!"[73]

Die nördliche Lindauer Bahnhofsanlage zu Beginn des 20. Jahrhunderts, der Bereich, in welchem am 28. Oktober 1918 die Lindauer Soldatenrebellion stattfand, auf einer Postkarte mit einem Stempel von 1914.

Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

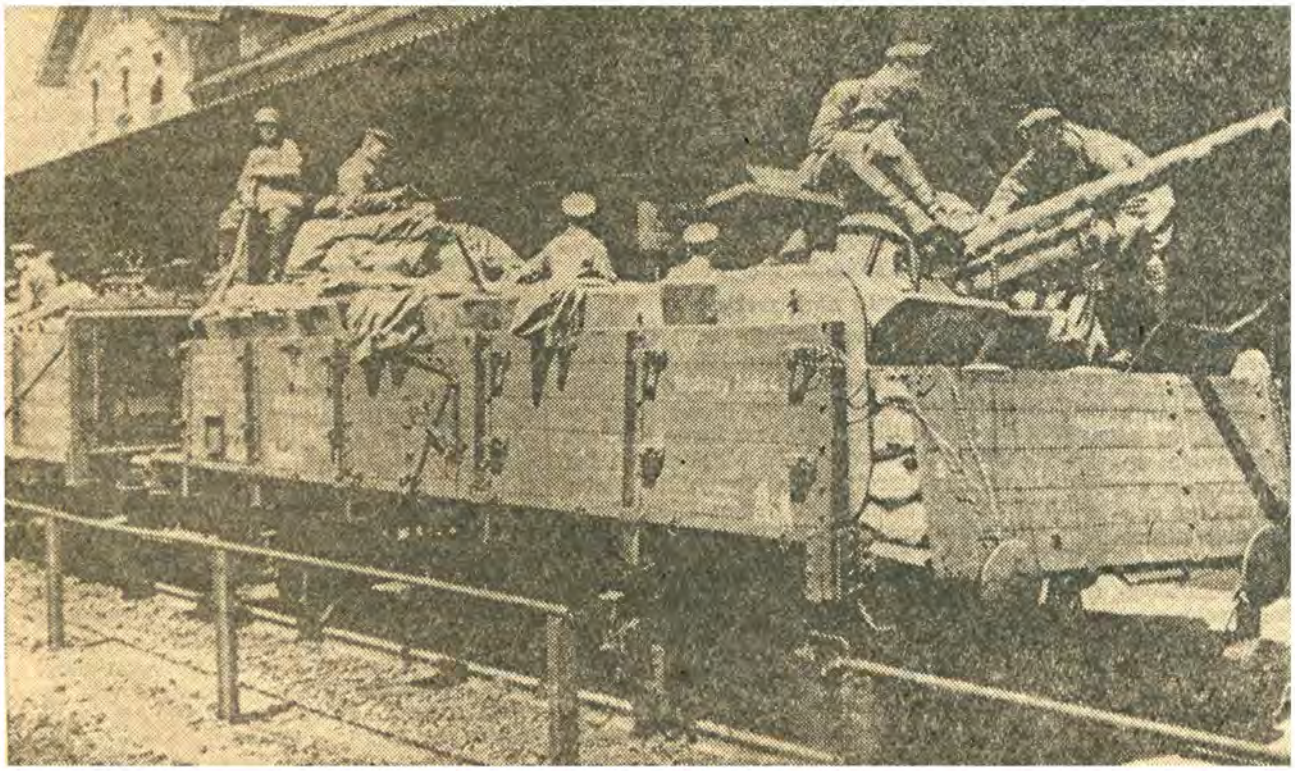
Was war geschehen? Am 1. Januar 1919 hatten sich u.a. der Spartacusbund/Gruppe Internationale, die Bremer und Hamburger Linksradikalen sowie ein kleiner Teil der revolutionären Obleute in Berlin zur Kommunistischen Partei Deutschlands/Spartacusbund KPD zusammengeschlossen, um für ein sozialistisches Räte-Deutschland zu kämpfen. Bei den anstehenden Wahlen wollte man noch nicht kandidieren. Bereits am 15. Januar 1919 wurden die bekanntesten Köpfe der KPD/Spartacusbund, Rosa Luxemburg und Karl Liebknecht, in Berlin in Abstimmung mit Regierungsmitglied Gustav Noske (SPD) durch Freikorpssoldaten ermordet.[74]

In den Kemptener Arbeitervororten Kottern und Schelldorf fanden am 9. Januar Versammlungen von Anhängern der neuen KPD/Spartacusbund statt. Die Teilnehmer forderten eine sofortige Erhöhung der Arbeitslosenunterstützung und die Besetzung der bürgerlichen Zeitungen in Kempten, drangen anschließend in die Unterkünfte des Kemptener Grenzschutzbataillons I ein und nahmen von dort die Waffen mit. Ein Kommando der Rebellen erbeutete am nächsten Tag im „Kornhaus" fünf Maschinengewehre, eine weitere Gruppe in der alten Realschule zwei Maschinengewehre und 16 Gewehre. Am Tag danach, dem Tag der Landtagswahlen, wurden diese „Spartakisten" im „Pfrontener Hof"[75] verhaftet. Von Lindau war dabei niemals die Rede.

In Lindau allerdings wurde gezielt eine politische Hysterie entfacht, „weil die Stadtverwaltung von militärischer Seite aufs bestimmteste von einer vorhandenen Gefahr versichert wurde"[76] , wie Lindaus Tagblatt tags darauf berichtete. Von der hiesigen Garnison aus wurde am 10. Januar 1919 der Schnellzug von München über Kempten nach Lindau in Hergatz von bewaffneten Soldaten nach den angeblich 150 Kemp-

tener „Spartakisten“ durchsucht, ohne entsprechend gesinnte Menschen oder gar Waffen zu finden. Dies wiederholte sich an der Haltestelle Aeschach-Holben. Hier nun stellten die Soldaten fest, dass ein Mitglied des bisherigen bayerischen Königshauses sich in einem Abteil befand, Prinzessin Therese. Trotzdem wurde der Zug bei der folgenden Einfahrt in den Bahnhof Lindau auf Befehl des befehlshabenden Offiziers von Soldaten mit einem Maschinengewehr beschossen, ohne allerdings jemanden zu verletzen.[77]

Die am 7. April 1919 ausgerufene radikaldemokratische Räterepublik Lindau im Verbund mit der Räterepublik Bayern wurde am 19. April 1919 durch Mehrheitsentscheid der zu einer Volksversammlung versammelten Einwohnerschaft Lindaus infolge der Belagerung durch konterrevolutionäre Truppen unter Befehl von Hauptmann Erwin Rommel wieder beendet.[78] Nach der blutigen Niederschlagung der Bayerischen Räterepublik in München ab dem 1. Mai 1919 besetzten konterrevolutionäre Soldaten des Freikorps Wolf als Teil des Freikorps Schwaben am 17. Mai 1919 auch die Inselstadt Lindau sowie die sie umgebenden noch selbständigen Festlandsgemeinden Aeschach, Hoyern, Ober- und Unterreitnau sowie Reutin. Mit fünf Sonderzügen für rund 2.000 Mann Freikorpstruppen samt Infanterie, Reiterei, Geschützen und Panzerwagen im Auftrag der Regierung Hoffmann (SPD) trafen diese in Lindau ein. Die frühere Macht der Arbeiter- und Soldatenräte wurde nun endgültig unterdrückt. Die bisherigen Arbeiter- und Soldatenräte Rupflin, Traidl, Deutelmoser und Wenz, alle von der USPD, wurden verhaftet und 400 revolutionsfeindliche Bürger in einer neuen „Volkswehr“ bewaffnet.[79]



Das konterevolutionäre Freikorps Wolf, welches am 17. Mai 1919 Lindau samt den Landgemeinden besetzte, um die Rätebewegung endgültig zu unterdrücken. *Sammlung Schweizer, Lindau.*

Das Lindauer Bahnbetriebswerk mit der östlichen Seitenwand der Lokomotivremise sowie einer von Hand bewegten Drehscheibe um 1910. Auf der Drehscheibe eine österreichische 106, links davon eine bayerische P 3/5.

Fotosammlung des Lindauer Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseums.

Die zweite Hochphase der Eisenbahn in Deutschland ab 1919

Das Empfangsgebäude des 1913 begonnenen und kriegsbedingt ab 1915 unterbrochenen Neubaus des Lindauer Bahnhofes beim Stadtzentrum Insel wurde deutlich näher an den Hafen gerückt und erfüllte bei seiner Inbetriebnahme am 15. Dezember 1921 samt Vorplatz die leicht überzogen lokalpatriotische Prophezeiung des Lindauer Tagblattes vom 26. Februar 1901: „Wenn aber erst einmal der Bahnhofsbau vollzogen und das zukünftige Postgebäude den Maxplatz nach Norden imposant abschließen wird, da erst wird Lindau sich rühmen können, den anderen Bodenseestädten gleichgestellt und vielleicht in manchem überlegen zu sein...".

Die renommierte deutsche „Zeitschrift für Bauwesen" widmete in ihren Heften 7 bis 9 im Jahre 1923, mitten in der Hochphase der vom Ersten Weltkrieg herrührenden Hyperinflation, dem neuen Lindauer Bahnhofsgebäude auf der Insel einen reich bebilderten Artikel von Architekt und Oberregierungsbaurat W. Heilmann aus Augsburg. Dieser schrieb darin u.a.:

„Nach Abbruch des alten Hauptzollamtsgebäudes und der Zollschuppen wurde Ende 1913 mit dem Bau begonnen (…) Diese Arbeiten (…) waren deshalb so schwierig, weil es galt, die unter Gelände befindlichen Räume für Sammelheizung, Bierkühlanlage, Kohlen- und Vorratskeller für die Wohnungen, den Bahnhofswirt und für Dienstzwecke vollkommen sicher gegen den oft sehr hohen Seewasserstand abzudichten. Diese Dichtung ist nach dem gleichen System wie bei dem Hamburger Elbtunnel seinerzeit angewendet, durchgeführt worden (…) Die Betonböden der Keller erhielten zur Aussteifung gegen den auftretenden Wasserdruck Eiseneinlagen (…) bis der Bau Anfang 1915 wegen des durch die fortgesetzten Einberufungen immer geringer werdenden Arbeiterstandes gänzlich eingestellt werden musste. Das Gebäude war bis auf die Dacheindeckung, welche vorläufig mit Dachpappe erfolgte, im Rohbau vollendet. Erst im Frühjahr 1919 konnten die Arbeiten wieder aufgenommen werden (…)

Nachdem die im Gebäude befindlichen Wohnungen möglichst bald bezugsfähig gemacht und die Räume für die Schiffszollrevision und die Bureaus der Betriebs- und Bauinspektion seinerzeit sogleich nach Fertigstellung belegt werden mussten, ist am 15. Dezember 1921 der Betrieb nebst Fahrkartenausgabe und Gepäckabteilung in das neue Gebäude übergesiedelt und dieses damit dem Verkehr übergeben worden. Der Umzug der Bahnhofswirtschaft erfolgte in der ersten Hälfte des Januar 1922.

Der Neubau trägt der bedeutsamen Lage der schönen Inselstadt als Eingangspforte des Reiches und internationalem Verkehrsplatz vollauf Rechnung, sowohl nach Zahl und Abmessung der dem starken Verkehr dienenden Räumlichkeiten, wie in der monumentalen äußeren Erscheinung. Es ist der Eisenbahnverwaltung besonderer Dank zu wissen, dass sie in weitschauender Weise keine Opfer gescheut hat, den Bau, wie er im Frieden entworfen, durchzuführen und trotz der Ungunst der Zeiten im Äußeren und im Inneren würdig auszustatten. Mit Rücksicht darauf, dass das Gebäude den Seestürmen stark ausgesetzt ist, wurde auch an der Verwendung der besten Baustoffe festgehalten, was sich durch die geringeren Unterhaltskosten als wirtschaftlich erweisen wird (…)

Erdgeschoss. Die große zentral gelegene, von der Straße, wie vom Kopfbahnsteig her durch Windfänge zugängliche Schalterhalle, an die sich die Räume für bayer. und österr. Fahrkartenausgabe, Gepäck, Geldwechsel sowie die breiten Verkehrsgänge unmittelbar anschließen. Durch letztere sind erreichbar nach Norden, die für zu Land Reisende dienende bayer. bzw. österr. Zollrevision mit ihren Abfertigungs- und Niederlagsräumen sowie Untersuchungskabinen, Räume für Polizei, Arrest, ferner Aufenthaltsräume für österr. Bahnpersonal; nach Süden: Platzkartenverkauf, Auskunft, die auch vom Kopfbahnsteig zugänglichen Männer- und Frauenaborte mit Waschgelegenheiten, Handgepäck, Wartesaal III. Klasse, der zwischen den

Die repräsentative Ostfassade des Lindauer Bahnhofs, der etwas renovierungsbedürftige Hauptausgang der Bahnreisenden zum Lindauer Stadtzentrum im Mai 2021. *Foto: Karl Schweizer.*

zwei Wirtschaftsräumen liegende Büfetraum, der auch Bier- und Speiseaufzug nach dem Obergeschoss enthält, ferner der bayerische Zollrevisionsraum für die mit Auslandsschiffen ankommenden Reisenden, mit Abfertigungs- und Niederlagsräumen, Untersuchungskabinen und Vorstandsbureau, Abseits vom Verkehr der Reisenden sind die Räume für den Stationsvorstand, Aufsichtsbeamten, Telegraphie, Kanzlei, Bahnsteigschaffner, das Rettungszimmer, verschiedene Reserveräume, sowie das Konferenzzimmer und ein Repräsentationsraum mit Vorraum und Toiletten (…)

Blick in die große Schalter- und Wartehalle des Lindauer Bahnhofs im Mai 2021. *Foto: Karl Schweizer.*

Im Äußeren stellt sich das Gebäude als ein in ruhigen einfachen Formen gehaltener Putzbau mit teilweiser Hausteinarchitektur dar. An bedeutsamen Stellen ist plastischer Steinschmuck angebracht. Vor allem fällt dem von der Stadt her Kommenden der wuchtig hervorragende Schalterhallenbau auf, dessen Zweckbestimmung in den großen doppelten Eingangstüren und den vier mächtigen Fenstern sinnfällig in Erscheinung tritt. Dieser Bauteil ist auch stofflich hervorgehoben und bis zum Hauptsims in gestocktem Beton aus Kleingeschläge des Cannstädter Travertins hergestellt, dessen warme gelbliche Tönung voll zur Geltung kommt. Der mächtige verputzte Giebel ist mit einer in Travertin gehauenen Uhrengruppe, Tag und Nacht darstellend, geschmückt. Zwei ebenfalls in Travertin erstellte sitzende Kolossalfiguren vermitteln den Übergang zwischen dem vorspringenden Unterbau und der zurücktretenden Hauptmasse des Bauteils (…)

Die Uhrenanlage ist elektrisch betrieben. Im Telegraphenbureau ist eine Hauptuhr mit Rieflerschem Nickelstahl-Kompensationspendel I. Klasse und automatischem Selbstaufzug aufgestellt, von welcher sämtliche durch Schwachstromleitungen angeschlossenen Nebenuhren in unmittelbarer Abhängigkeit sind (…)

Die Gesamtkosten des Gebäudes und der Nebenanlagen betragen ungefähr 50.000.000 Mark gegenüber dem im Frieden auf rd. 1.570.000 Mark veranschlagten Bedarf, nachdem ein Teil der Rohbauarbeiten, sowie der gesamte Innenausbau, ferner die Bahnsteige und ihre Überdachungen in einer Zeit ständiger Lohn- und Baustoffsteigerungen erstellt werden mussten…“[80]

Als 1922 ein privater Unternehmer die bisherige hölzerne Empfangshalle der ersten Bahnhofsgebäude Lindaus von 1853 mit einer Rangierlok abreißen ließ, trafen in kürzester Zeit auf dem Gelände zahlreiche „Helfer“ ein, welche das Abbruchmaterial privat verwerten wollten.[81]

Es waren die Jahre der „Weimarer Republik“, jene Zeit, welche ab 1920 mit der Gründung der „Deutschen Reichsbahn“ statt der bisherigen Länderbahnen ein Zeichen für tatsächliche Einigkeit im Eisenbahnbetrieb setzte. Sie kann als die zweite Hochphase der Eisenbahn in Deutschland bezeichnet werden, vorübergehend eingeschränkt nur durch die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise 1929 - 1933. Auch nach 1933 setzte sich diese Hochphase trotz des NS-Regimes noch bis 1939 fort. Der Beginn des Zweiten Weltkriegs 1939 änderte dies, als die Eisenbahn erneut als zentrales Transportmittel für den Krieg zu dienen hatte.

Die gesamte Streckenlänge aller deutscher Eisenbahnen hatte im Jahre 1870 noch 18.876 km betragen. Im Jahre 1921 umfasste dieses zivile Streckenetz bereits 57.652 km und wurde bis 1932 auf 58.208 km weiter ausgebaut.[82]

In Lindau erreichte 1922 die nun erweiterte stählerne Fußgängerbrücke über die Gleise des neuen Lindauer Stadtbahnhofes, ab 1967 gelegentlich in Erinnerung an den Vietcong als „Ho-Chi-Minh-Pfad“ benannt, ihre größte Breite bis zum Jahre 2021.

In den Jahren 1922 bis 1924 wurden die dortigen Stellwerke 1, 2, 3 und 4 neu errichtet.

1923 erhielten selbst die Wagen der 4. Klasse auf der Strecke Lindau–Radolfzell Fenstervorhänge, wenngleich diese auch von einigen Fahrgästen öfters zerrissen wurden.

1921 erregten österreichische Eisenbahner den Unmut des Lindauer Bezirksamtes, weil diese zum 1. Mai ihre Lokomotiven mit Kränzen und sozialistischen Symbolen geschmückt und so die Vorarlberger Züge nach Lindau gelenkt hatten.

Im Januar 1932 veranstaltete die aus dem Süddeutschen Eisenbahnerverband hervorgegangene sozialdemokratische Lindauer Ortsgruppe des Reichsverbandes der Eisenbahner im Lindauer Gewerkschaftshaus in der Grub mit ihrem Bezirksleiter Vogel aus Nürnberg eine Veranstaltung gegen die politischen Umtriebe der NSDAP. Die Lindauer Kommunisten hatten hierzu aus München den ehemaligen Eisenbahner Söllner als Diskussionsredner organisiert.

Blick auf das 1918/1919 errichtete Edelweiß-Milchwerk in Schlachters samt Bahnanschluss auf einem Gemälde von Rudolf Reschreiter in der Heimatstube Weißensberg. *Repro: Karl Schweizer.*

Robert Schmid, ehemaliger Lindauer Eisenbahner, skizzierte als Rentner in seiner handschriftlichen Chronik zu den Lindauer Bahnhöfen, dem Eisenbahntrajekt sowie der Werft diese für die Eisenbahn auch in Lindau erfolgreichen „Weimarer Jahre" ab 1919 u.a. folgendermaßen:

„1920. Die Eisenbahn benötigt einen schmalen Streifen Grund an der Ostseite der ehemaligen [Insel-, K.S.]Brauerei. Die ehemalige Brauerei wird von der Stadt zu Wohnungen umgebaut. Von zwölf fertiggestellten erhalten sechs Eisenbahner.

1921. Die Büros der Betriebs- und Bauinspektion sind nun im neuen Bahnhof, Westseite (...) 15. Dezember, (...) Beginn der Abbrucharbeiten am alten Bahnhof (es sind größere Zielgesteine wie heute üblich).

Auf den Bahndamm kommen 1921/24 aus der Stadt mit Säcken und Handwägelchen bedürftige Leute, um den Koks aus der abgeladenen Schlacke auszusuchen. Wenn der Schlackenwagen kommt, sind die fleißigsten schon da. Die Eisenbahnwagen hängen in allen Richtungen und sinken oft bis zur Achse in die lockere Auffüllung.

1922. 15. Januar, Wirtschaftsbetrieb im neuen Bahnhof. 6. April, die alte Bahnsteighalle wird von einer Rangierlok umgerissen. Den Akkordanten ging der Abbruch verlustreich langsam. Eine Menge ‚Helfer' sind beim Wegräumen plötzlich da. Die Bahnsteigdächer werden aufgestellt. Der Übergangssteg wird auf beiden Seiten verlängert. Die Bahnhofshalle wird vollendet. Der Bahnhofsplatz wird fertig gestellt, die Randsteine gesetzt. Die „Sacharin-Villa" [ehemalige Zollhalle u.a. zur Kontrolle des Sacharinschmuggels aus der Schweiz, K.S.] wird abgebrochen und bei der Lokrotunde auf der Hinteren Insel wieder aufgestellt. 1922/24, die Stellwerke 1, 2, 3, 4 werden gebaut.

1923. 9. Juli, im nördlichen Bahnhof auf dem Südende des Dammes stoßen ein Übergabezug und ein österreichischer Leerzug zusammen. Der Lokführer und der Heizer des Übergabezuges springen noch rechtzeitig ab. Die Lok, in die Flanke gestoßen, fällt um. Zwei Wagen des Leerzuges werden total zertrümmert. Ein Toter und drei Verletzte. Die noch handbediente Weiche war falsch gestellt.

1924, es liegen nun vier Gleise auf dem Bahndamm. Zwei von und nach München–Friedrichshafen und zwei von und nach Reutin. Die Weichen 7, 8 und 9 sind nun entfernt, ebenso das Ausziehgleis. Der Damm ist nun an der breitesten Stelle 40 m breit, wovon die Hälfte für Gleise benützt ist.

Die Durchlässe sind verlängert. 22. Juli, ein großer

Zugunglück auf dem Lindauer Bahndamm am 9. Juli 1923. *Sammlung Karl Dietlein, Lindau.*

Sturm wirft die angerostete, aus T-Schienen bestehende Telegrafenleitung auf der Westseite des Dammes auf die Gleise. Die Züge sind eine Stunde aufgehalten. Am 7. August wirft ein nochmaliger Sturm die neu erstellten Holzmasten auf der Ostseite über den Dammweg.

1925, Radfahrerweg. Ein Rasenstreifen trennt.

1926/27. Am Südufer wird aufgefüllt, ursprünglich für Bahnhofserweiterung vorgesehen, wird dann 1928 der Uferweg daraus, 1954 der Schützingerweg, der östliche Teil von der Eisenbahn, der westliche zur Karlsbastion von der Stadt gebaut.

1926/27/28 wird die Bahnmeistereiwerkstätte unterhalb der ehemaligen Brauerei gebaut.

1927. Schmuck der Bahnanlagen amtlich gefördert. Wird von hohen Beamten als Dienstablenkung getadelt.

1930, 22./23. November. Ein großer Sturm wirft die verstärkte Telegrafenleitung über den Dammweg. Bündel von drei Masten knicken.

1931/32, in der Sylvesternacht klettert im Kamin der Betriebswerkstätte eine rote Fahne hoch. Nachmittags kommt ein Kaminfeger und holt die Fahne herab.

1932, die Ligusterhecke auf dem Bahndamm wird gepflanzt. Der ganze Damm ist von Stadtgärtner Bruderhofer mit Polyanta-Rosenbeeten belegt worden. Sein Nachfolger entfernt diese wieder eilig.“ [83]

Der Eisenbahner-Waisenhort in Lindenberg

Die 1929 aus drei Vorgängerstiftungen wie dem Eisenbahner-Tochterhort von 1902 sowie dem Eisenbahner-Knabenhort von 1922 zusammengeschlossene deutschlandweite Stiftung Reichsbahn Waisenhort hatte bereits seit 1931 Kinder zur Erholung im Haus „Tannhof" der Stadt Lindau in Lindenberg untergebracht. „In den fünf Jahren, in denen der Waisenhort das Ferienheim benützte, haben mehr als 2000 Kinder aus allen Teilen Deutschlands unvergessliche Tage im bayerischen Allgäu verlebt."[84]

Nun trat die Stiftung mit ihrer Absicht an die Stadt Lindenberg heran, auch dort eines ihrer großen Erholungsheime für bis zu 150 Kinder bauen zu wollen. Die Stadt Lindenberg vermittelte zu einem günstigen Preis ein geeignetes Gelände auf der „Alpe". Im Februar 1934 wurde der von der Stadt Lindenberg vermittelte Kaufvertrag für das Grundstück des bisherigen Sutterschen Anwesens abgeschlossen. Die Bauarbeiten mit zahlreichen Arbeitsplätzen in der örtlichen Bauindustrie konnten beginnen. Die Stadt ließ das Gelände mit einer neuen Straße, Wasser-, Abwasser-, Gas- und Stromleitungen erschließen. Am 23. Mai 1936 wurde die neue und nun größere Lindenberger Filiale des Reichsbahn-Waisenhortes, ab 1950 der Eisenbahner-Waisenhort, an der Jägerstraße eröffnet.[85] Er wurde extra mit einer Bahn-Bedarfshaltestelle an der Strecke von Röthenbach nach Lindenberg/Scheidegg ausgestattet. „Bis zum Krieg blieb das Heim seiner ursprünglichen Aufgabe treu. Im September 1939 wurde der Reichsbahnwaisenhort Reservelazarett. Am 7. Dezember des gleichen Jahres kam der erste Verwundetentransport. Eine neue Epoche begann.

Das Hauptgebäude des ehemaligen Eisenbahner-Waisenhortes in Lindenberg im April 2021. *Foto: Karl Schweizer.*

Vom April 1946 bis 1. Oktober 1949 waren dort französische und teilweise auch deutsche Kinder im Heim untergebracht. Ende 1949 stand das Heim wieder unter deutscher Leitung. Etwa 60 Buben und Mädchen aus allen Teilen der Bundesrepublik verbringen hier [gleichzeitig, K.S.] jahraus, jahrein unter der Betreuung staatlich geprüfter Hortnerinnen in der gesunden Luft und ruhigen Lage einen mehrwöchigen Erholungsaufenthalt. Es sind Kinder, die den Ernährer verloren haben, oder Vollwaisen sind. Die soziale Herkunft spielt bei der Auswahl und Verschickung der Kinder keine Rolle. Entscheidend sind die Bedürftigkeit und der Gesundheitszustand. Die Heimleitung liegt seit vielen Jahren in den Händen von Frl. Liselotte Leiner, einer tüchtigen und erfahrenen Kraft. In dem schönen, freundlichen und geräumigen Heim fühlen sich die Kinder wohl, die laufend ärztlich und zahnärztlich überwacht werden. Erwachsene Besucher kommen sich vor wie in einem Kinderparadies, denn es ist für jede erdenkliche Art von Unterhaltung gesorgt. Wöchentlich zweimal kommt eine Gymnastiklehrerin zu Sport und Spiel, daneben wird gebastelt, gelesen und gesungen. So ist der Eisenbahnerwaisenhort eine echte Erholungsstätte für vielfach schwer geprüfte Kinder, die hier durch eine aufmerksame und verständnisvolle Betreuung ihr seelisches Gleichgewicht und ihrer Gesundheit wieder erlangen sollen."[86]

Im Jahre 2003 wurde der Eisenbahner-Waisenhort Lindenberg im wirtschaftsliberalen Geiste der Umwandlung der Deutschen Bundesbahn in die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft von 1994 trotz Protesten u.a. durch die Gewerkschaft der Eisenbahner GdED als „unprofitabel" verkauft. Das neue Nutzungskonzept bestand zunächst aus einer 60-Betten-Privatklinik. Heute befindet sich in dem Gebäudekomplex das private „Humboldt-Institut".

Blick auf die ehemalige Bahn-Bedarfshaltestelle Eisenbahner-Waisenhort an der Ellgasser Straße in Lindenberg im Juli 2021 sowie auf die ehemalige Eisenbahntrasse von Riedhirsch her Links die Straße hinauf zum ehemaligen Eisenbahner-Waisenhort. *Foto: Karl Schweizer.*

Lindau und Lindenberg profitierten in der ersten Hälfte des NS-Regimes sichtlich von den häufigen Urlauber-Sonderzügen der NS-Tourismusorganisation „Kraft durch Freude".

1935 fand die Eröffnung eines neuen Bahnhaltepunktes Waldsee zwischen Lindenberg und Scheidegg statt. 1936 erhielt Lindaus Bahnhof beim Stadtzentrum Insel den Titel Hauptbahnhof, der bisherige Personenhaltepunkt Lindau-Zech wurde in Lindau-Siebertsdorf umbenannt und der bisher nur für die Strecke Lindau-Kempten zugelassene Haltepunkt Lindau-Aeschach wurde auch für die Züge von und nach Friedrichshafen geöffnet. Im östlichen Teil des großen Lindau-Reutiner Güterbahnhofsgeländes wurde 1937 eine Halle für zukünftig mit Dieselmotoren angetriebene Triebwagen erstellt.

Nach der Einverleibung Österreichs durch NS-Deutschland 1938 wurde 1939 der Personenhaltepunkt Siebertsdorf zunächst geschlossen. Auch die bisherige Eisenbahntrajektfähre Lindau–Romanshorn wurde 1939 eingestellt. Im Vorjahr waren noch 23.500 Wagon mit 163.986 Tonnen Fracht auf diese Weise über den See transportiert worden. Nun mussten für Züge aus Deutschland nach Österreich und bis zur Grenze zur Schweiz keine zeitraubenden Grenz- und Zollpapiere mehr ausgestellt werden. Andererseits gehörte zur Effizienzsteigerung des Schieneweges innerhalb der deutschen Kriegsplanungen, dass 1939/1940 vom Bahnhof Reutin bis zum Bahnhof Lochau in Vorarlberg ein zweites Gleis verlegt wurde.

Das Gebäude der ehemaligen Bahnhaltestelle in Lindau-Zech (Postkartenausschnitt). *Sammlung Karl Dietlein, Lindau.*

Recht schnell wurden ab 1933 die Lindauer Bahnhofs- und Hafenanlagen zu einem Dreh- und Angelpunkt für Fluchten aus dem Machtbereich des deutschen Faschismus und dessen zunehmenden Terrors in Richtung der Schweiz und bis März 1938 auch nach Österreich einerseits. Andererseits dienten Lindaus Bahnhöfe und Hafen auch immer wieder dazu, dass Antifaschistinnen und Antifaschisten unzensierte Informationen in den Machtbereich der NSDAP einschmuggeln konnten.

Die jüdische Jugendliche Ruth Weikersheimer aus Memmingen schilderte unter dem Pseudonym „Renate" nach dem 2. Weltkrieg ihre 1933 noch legale Flucht vor den alltäglichen antisemitischen Angriffen

in ihrer Heimat, einer Flucht über Lindaus Bahnhof und Hafen:

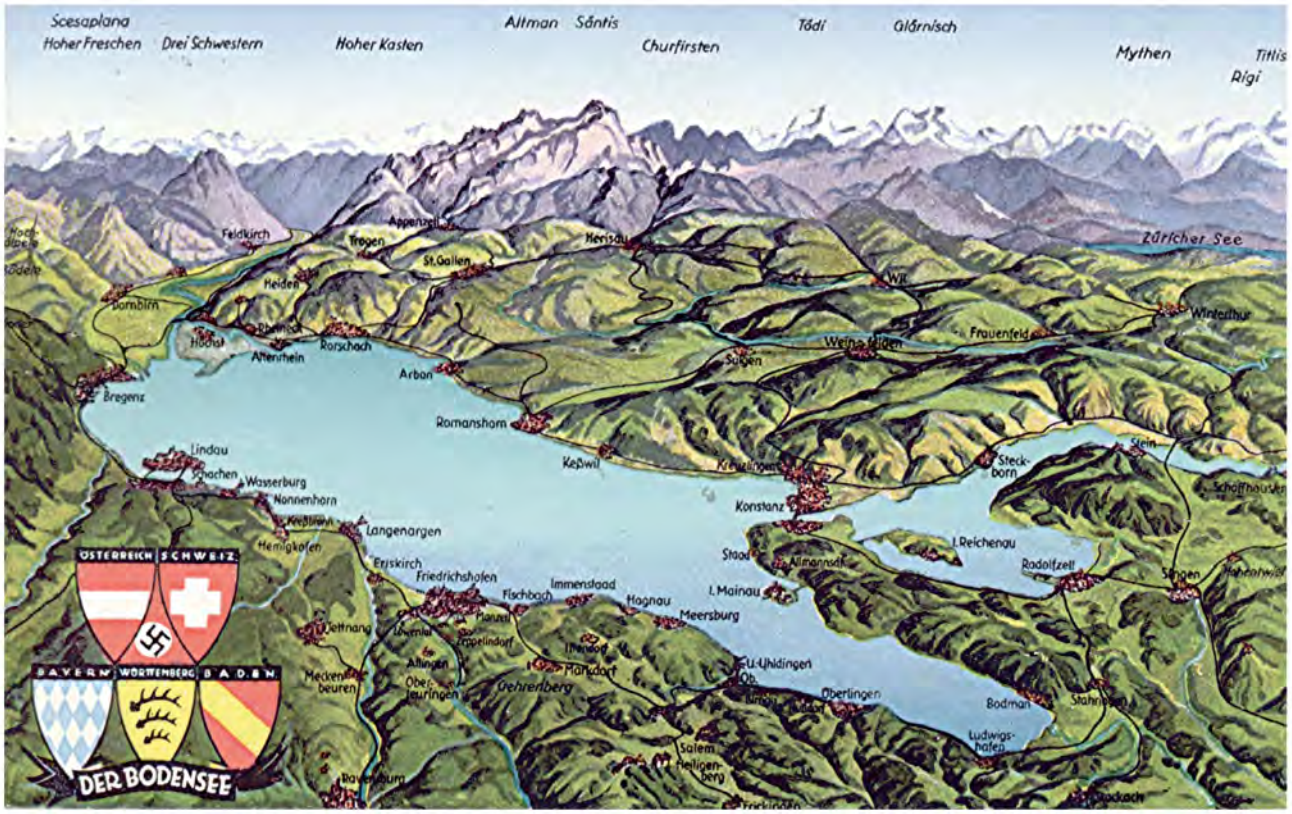
„Der Abschied von allen Freunden liegt hinter ihr, sie hat den Tag ihrer Abreise verschwiegen. Die Koffer sind aufgegeben, nur Resi kam mit auf den Bahnsteig und trägt ihr kleines Gepäck. Sie kann die Tränen nicht zurückhalten (...) Endlich ist es soweit, der Stationsvorsteher mit der roten Mütze gibt das Signal zur Abfahrt. Renate hat sich in die Ecke des Abteils gedrückt. Die Eltern begleiten sie bis Lindau, von dort aus geht ihr Weg allein weiter über den Bodensee (...)

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."[87]

Je länger das NS-Regime im Sattel saß, desto schwieriger wurde ein Entkommen aus seinem Machtbereich. Lindaus damalige NS-Postille, das „Südschwäbische Tagblatt", meldete beispielsweise am 8. August 1942 u.a denunzierend. „Ehrloses Mädchen kam nur bis Lindau (...) Auf dieser Flucht hat sie ihn bis Lindau begleitet. Beide wurden kurz vor Lindau von der Zugkontrolle aufgegriffen." Was war geschehen?

Die Bauerntochter Käthe Angermaier hatte sich auf dem elterlichen Bauernhof im Mai 1942 auf eine streng verbotene Liebebeziehung mit dem französischen Kriegsgefangenen Jean Monnier eingelassen. Dieser musste täglich vom Kriegsgefangenenlager im Dorf bei Erding aus als Arbeitskraft auf dem Bauern-



Die Darstellung der Bodenseeregion zu Beginn des NS-Regimes ab 1933 auf einer Postkarte.

Sammlung Karl Dietlein, Lindau.

hof der Familie Angermaier zur Arbeit erscheinen.

Von Heimweh getrieben, plante Jean Monnier zusammen mit einem weiteren Kriegsgefangenen auf einem der Nachbarhöfe die Flucht zurück in die Heimat. Käthe Angermaier wusste, dass sich Monnier deshalb im Heustock des elterlichen Hofes versteckt hatte und nicht mehr ins Lager zurückgekehrt war. Zusammen mit ihm wollte sie nach Frankreich fliehen. Gemeinsam trafen beide in der Frühe des 22. Juni 1942 am Bahnhof Erding ein. Dort kauften sie Fahrkarten und stiegen in den Zug Richtung Lindau ein. Nach einem heimlichen Grenzübergang in die Schweiz wollten beide nach Frankreich weiterreisen. Hierfür hatte Käthe Angermaier ihr Erspartes sowie zwei Koffer mit Wäsche mitgenommen. Außerdem hatte sie Jean Monnier mit frischer sauberer Kleidung eines ihrer beiden Brüder ausgestattet.

Noch vor ihrer Ankunft auf dem Hauptbahnhof in Lindau wurden beide im fahrenden Zug von der Bahnschutzpolizei Lindau kontrolliert. Als Reisedokumente konnten sie neben den Fahrkarten nur die Arbeitsbücher von Käthe und das eines ihrer Brüder vorlegen. Doch dem Polizisten fiel das gebrochene Deutsch von Jean Monier auf. Er ließ daraufhin per Bahnfunk die Polizei auf dem Hauptbahnhof Lindau verständigen.

Dort angekommen, wurde das Liebespaar verhaftet. Monnier kam zunächst in das Armeegefängnis in Lindaus Peronne-Kaserne (heute der Luitpoldpark) und wurde im September 1942 vor dem Münchner Kriegsgericht angeklagt. Käthe Angermaier wurde zuerst in das Lindauer Amtsgerichtsgefängnis eingeliefert und kam von diesem aus in das Landgerichtsgefängnis in Kempten. Hier musste sie auf den Gerichtsprozess gegen sich warten.[88]

Gegen Ende des Regimes und seines Weltkrieges fuhren einige wenige Sonderzüge mit Genehmigung von „höchster Stelle“ aus dem Dritten Reich in Richtung Schweizer Grenze, zwei davon auch über Lindau. In einer kalten Dezembernacht 1944 sahen vom pechschwarz verdunkelten Lindau-Reutin aus über tausend KZ-Häftlinge von Bergen-Belsen erwartungsvoll aus ihrem Zug in die hell erleuchtete freie Schweiz, dem Ziel ihrer außergewöhnlichen Reise. Am nächsten Tag kamen sie tatsächlich unbehelligt in St. Gallen an.

Im März 1944 war das mit dem deutschen Faschismus verbündete Ungarn von der deutschen Wehrmacht besetzt worden. Damit eskalierte im Land für rund 742.000 Jüdinnen und Juden die Gefahr, durch das Zusammenspiel von deutschem SS-Terror und ungarischen faschistischen „Pfeilkreuzlern“ unter Regierungschef und Judenfeind Döme Sztójay deportiert und ermordet zu werden. In weniger als zwei Monaten hatte das Regime unter Aufsicht von SS-Reichsführer Heinrich Himmlers Beauftragtem, SS-Obersturmbannführer Adolf Eichmann, bereits rund 450.000 Jüdinnen und Juden aus Ungarn zur Ermordung in das KZ Auschwitz verschleppt. Die Ausgabe von schwedischen „Schutzpässen“ an rund 4.500 ungarische Jüdinnen und Juden durch den Beauftragten des Internationalen Roten Kreuzes, Raoul Wallenberg (1912-1947), erzielte hiergegen erste Erfolge.

Eine andere Rettungsstrategie verfolgte ein über den von den Nazis eingesetzten Budapester „Judenrat“ tätiges Netzwerk, die „Wa áda“ um Andreas Biss, Joel und Hansi Brand, Samu Springmann sowie Rudolf (Rezsö) Kasztner (1906—1957) und dem Diplomaten Carl Lutz aus Appenzell-Ausserrhoden. Sie versprachen Eichmann, Himmler und SS-Obersturmbannführer Kurt Becher im Austausch für zu rettende ungarische Jüdinnen und Juden 10.000 Lastwagen beispielsweise der Arboner LKW-Fabrik Saurer, sowie zusätzlich rund 5 Millionen US-Dollar. Dabei arbeiteten sie mit Argumenten, Bestechung und Bluff, wissend, dass ihre Versprechungen weder von internationalen jüdischen Organisationen noch von einer Regierung der damaligen westlichen Welt gedeckt waren. Als Anzahlung übergaben sie unter den noch lebenden ungarischen Juden gesammelten Schmuck und ungarisches Geld im Wert von rund 2 Millionen Reichsmark, immer in Gefahr, auf der Stelle verhaftet oder erschossen zu werden.

Ihr Kontaktmann zum angeblichen „internationalen Judentum“ war der St. Galler Textilkaufmann Saly Mayer, welcher zu jener Zeit Europavertreter des

US-amerikanisch-jüdischen „Joint Distribution Committee“ war. Die Verhandlung zwischen dem SS-Menschenhändler Kurt Becher und seinen beiden Adjutanten einerseits, sowie Saly Mayer und Rezsö Kasztner andererseits, fanden teils auf der Rheinbrücke von St. Margrethen, in St. Gallen sowie in Zürich statt. Sie hatten Erfolg, auch weil die SS-Führer sich von ihrem Menschenhandel immer deutlicher Vorteile für die Zeit nach dem absehbaren Ende des „Dritten Reiches“ versprachen. Am 9. Juli trafen die ersten 1.684 ungarischen Jüdinnen und Juden nicht im KZ Auschwitz, sondern im KZ Bergen-Belsen nördlich von Hannover ein.

Nach weiteren Verhandlungen konnten die ersten 318 von ihnen am 21. August 1944 in einem Sonderzug über Basel in die rettende Schweiz einreisen. Am 4. Dezember fuhr ein weiterer Zug mit 1.368 „Austauschjuden“ von der Verladerampe des Hunger- und Seuchen-KZ Bergen-Belsen als „Kasztner-Transport“ nach Süddeutschland. Der damals elfjährige Ladislaus Löb erinnerte sich später: „Als ich am 6. Dezember erwachte und aus dem Fenster schaute, sah ich Berge. Das Land war mit Schnee bedeckt. Am frühen Abend erreichten wir Lindau (...) Etwas später hielten wir im österreichischen Bahnhof Lustenau, wo uns Krumey und Kasztner erwarteten. Kasztner wurde begeistert begrüßt, aber dann passierte ein paar Stunden nichts. Heute weiß ich, dass die SS zu dieser Zeit einen Versuch machte, Kasztner noch einmal zu erpressen.“ Kasztners Familie war mit im Zug, er selbst aber durfte nicht mit in die Schweiz. Um 21 Uhr endlich ertönte das Signal zum Aufbruch. „Wir stiegen in einen warmen, hell erleuchteten Schweizer Zug um. Am 7. Dezember um ein Uhr früh kamen wir in St. Margrethen in der Schweiz an. Kurz darauf ging es erst einmal nach St. Gallen. (..) Wir waren den Nazis entkommen“, wie sich Ladislaus Löb weiter erinnerte.

Gerettete jüdische Häftlinge des deutschen KZ Bergen-Belsen, welche per Sonderzug am 7. Dezember 1944 in St. Gallen ankamen.

Sammlung Schweizer, Lindau.

Ein zweiter Zug mit weiteren 168 KZ-Häftlingen aus dem KZ Bergen-Belsen kam am 24. Januar 1945 in St. Gallen an. Unter den 45.117 im März 1945 an Hunger und Seuchen gestorbenen Häftlingen in Bergen-Belsen waren auch das 15-jährige jüdische Mädchen Anne Frank aus Frankfurt/Main und Amsterdam sowie ihre Schwester Margot. [89]

In der Regel aber endete eine Zugfahrt der Opfer des verbrecherischen deutschen Faschismus auch über Lindauer Bahnhöfe nicht derart erfreulich.

Seit Juni 1944 mussten Häftlinge aus dem KZ Dachau für die großen Friedrichshafener Rüstungsbetriebe im Westen Überlingens ähnlich wie bei Hohenems unter Aufsicht der SS unterirdische Stollen zur Verlagerung der Produktionsanlagen in den Sandstein graben. Der ehemalige Stuttgarter Journalist Erich Schairer wurde 1943 der Reichsbahn als uniformierter Fahrkartenkontrolleur für die Strecke Lindau-Friedrichshafen zugewiesen. Er schilderte nach 1945 seine diesbezüglichen Lindauer Erlebnisse u.a. wie folgt:

„In dem Zug, den ich eben abgefertigt hatte, saß mein 25jähriger Sohn, ein guter, friedfertiger, etwas träumerischer Junge, den sie zur SS gepresst hatten. Er hatte ein paar kurze Tage Urlaub gehabt, die er wortkarger als früher hingebracht hatte. Er schien innerlich aus dem Gleichgewicht (...)

Als ich nach der Abfahrt des Zuges den Bahnsteig verließ, kam ich an einem Güterwagen vorüber, den ich nachher in den Münchner Zug stellen musste. Ich warf einen Blick durch die offene Türe. Da lagen, kauerten und standen unter der Bewachung von ein paar Bewaffneten etwa dreißig bis vierzig Dachauer Schutzhäftlinge in ihren gestreiften Verbrecherkleidern. Grünlich-bleiche Gesichter mit wirren Bartstoppeln, zum Skelett abgemagerte Gestalten. Sie wurden aus Überlingen ins Dachauer KZ zurückgebracht, weil sie zu schwach und krank waren, um noch weiter ausgeschunden werden zu können. Wer weiß, was mit ihnen jetzt geschehen würde? Sie stierten apathisch vor sich hin; kaum einer, der vielleicht daran dachte, dass

Der Bahnhof Goßholz bei Lindenberg mit Güterverladegleis, Güterwagen und einem „gemischten Zug" Richtung Röthenbach.

Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.

von drüben, sechs Kilometer über den See entfernt, die Schweiz, das Land der Freiheit herüberleuchtete.

Dem oder jenem sah man es an: Er war ein ‚Intellektueller', ein geistiger Mensch wie ich selber. Müsstest Du, der Du hier mit der roten Mütze in hübscher Uniform herumspazierst und freilich auch lieber in der Schweiz drüben säßest, müsstest Du, dachte ich, nicht eigentlich auch unter diesen Schächern sein, die nun sterben würden, weil sie gegen den Mann protestiert hatten, den auch ich für einen Verbrecher hielt?"[90]

Doch war insbesonders der Bahnhof in Lindau-Reutin auch immer wieder ein Ort der Widerständigkeit gegen das NS-Regime, auch mit Unterstützung etlicher sozialistisch-sozialdemokratischer sowie kommunistischer Eisenbahner Vorarlbergs. So meldete die Geheime Staatspolizei, GESTAPO, Augsburg beispielsweise in ihrem zusammenfassenden „Bericht über die illegale marxistische u. kommunistische Bewegung für das Jahr 1937" an die GESTAPO in Berlin u.a.:

„Lediglich im Bereich des Grenzkommissariats Lindau konnte im Laufe des Jahres 1937 die Wahrnehmung gemacht werden, dass vom Auslande her immer wieder versucht wird, in die Reihen der Arbeiterschaft Unruhe und Unzufriedenheit hineinzutragen. So sind im Frühjahr des Jahres im Bahnhof Lindau-Reutin, früh morgens, mehrere Exemplare der ‚Roten Fahne' verstreut gefunden worden. Die Ermittlungen waren ergebnislos, doch wird mit Sicherheit angenommen, dass diese Streuaktion von österr. Bundesbeamten durchgeführt worden ist.

Es sind beim Grenzpolizeikommissariat Lindau wiederholt auch Meldungen darüber eingegangen, dass von der Schweiz über Österreich direkt versucht werden sollte, illegales Material nach Deutschland einzuführen.

Die österr. Behörden in Vorarlberg und Tirol haben in jüngster Zeit zwei größere Aktionen gegen einen größeren Kreis von Kommunisten durchgeführt, darunter auch in der bereits bekannten Menschenschmuggelsache nach Rotspanien. In beiden Fällen konnten Verbindungen nach Deutschland festgestellt werden."[91] „Rotspanien" hieß im damaligen NS-Sprachgebrauch die junge Republik Spanien, welche sich gegen den Militärputsch der spanischen Generäle um Francisco Franco wehrte. Die Franco-Putschisten wurden vom deutschen NS- sowie vom italienischen Mussolini-Faschismus massiv militärisch unterstützt. Meist jüngere Antifaschistinnen und Antifaschisten aus der ganzen Welt unterstützten in Form der „Interbrigaden" ihrerseits den Verteidigungskampf der Republik Spanien gegen die Franco-Putschisten.

1935 feierten die Deutsche Reichsbahn sowie der NS-Staatsapparat groß den hundertsten Jahrestag der ersten Fahrt eines Zuges in Deutschland, der Zug mit der Lokomotive „Adler" auf der Strecke von Nürnberg nach Fürth von 1835. Dazu beauftragte der bayerische Reichsbahndirektor Albert Gollwitzer (NSDAP) in Rücksprache mit der Reichsbahndirektion den jungen deutschen Filmregisseur und Fotographen Willy Zielke, einen modernen abendfüllenden Film zu drehen. Zielke schuf als Regisseur, Drehbuchautor und Kameramann 1935 in München den epochalen Eisenbahnfilm „Das Stahltier". Dies erkannte auch seine Kollegin und NS-Propagandafilmemacherin Leni Reifenstahl. Aus Angst vor der exzellenten Konkurrenz Zielkes erreichte Riefenstahl, dass ihr persönlicher Fürsprecher Adolf Hitler den bereits fertig gestellten Film für Aufführungen in der Öffentlichkeit verbieten ließ. Dem schloss sich anschließend auch Reichspropagandaminister Josef Goebbels an. Der Film wurde deshalb nur intern führenden Vertretern der Reichsbahn sowie des Staatsapparates vorgeführt.[92] Die zentrale Lokomotive im Filmepos „Stahltier" war die bayerische S 3/6-Schnellzuglokomotive mit der Lokomotivnummer 18 507. Diese war nach der Zeit des Faschismus vom 17. April 1953 bis zum 7. Oktober 1954 sowie nochmals in den Monaten Oktober und November 1957 im Bahnwerk Lindau stationiert. Heute befindet sich ihr Lok-Schild in der Sammlung des Lindauer Eisenbahnfreundes und Sammlers Jürgen Wisckow.

Der vom deutschen NS-Regime 1939 ausgelöste Zweite Weltkrieg (1939–1945) hatte ähnlich wie im Ersten Weltkrieg auch diesmal auf die Eisenbahn in

Stadt und Landkreis Lindau massive Auswirkungen. Einige diesbezügliche Notizen aus dem in Weiler/Allgäu herausgegebenen „Anzeige-Blatt für das westliche Allgäu" des Jahres 1943 verdeutlichen dies sowie die darin eingeflochtene Propaganda:

„26. Juli 1943. Die polizeiliche Zugkontrolle erstreckt sich bei Inländern zunächst auf die Feststellung der Person (...) Männliche Personen im wehrpflichtigen Alter werden darüber hinaus einer Prüfung ihres Wehrverhältnisses unterzogen (...)

In Verbindung hiermit hat auch der Reisende einen Nachweis seiner Beschäftigung, etwa an Hand einer Bestätigung seines Arbeitgebers, eines Werkausweises des laufenden Jahres und ähnliches zu erbringen."

„13. August 1943. Der Weg über`s Fenster ist verboten. Bei der derzeitigen Überfüllung der Reisezüge wird öfters wahrgenommen, dass Reisende durch die Fenster in den Zug einsteigen und ihn auch auf diesem Wege verlassen. Dies ist nicht nur verboten, sondern bedeutet auch eine Gefährdung der Reisenden selbst und der Mitreisenden. Bei weiterer Nichtbeachtung des Verbotes müsste, wie von zuständiger Stelle mitgeteilt wird, bahnpolizeilich eingeschritten werden."

„11. November 1943. Zur Eindämmung nichtkriegswichtigen Reiseverkehrs wird die Ausgabe aller vom 18. November 1943 ab gültigen Reichsbahn-Netzkarten, Anschluss-Netzkarten, Bezirkskarten, Anschluss-Bezirkskarten und Bezirks-Teilmonatskarten von der Vorlage einer Bescheinigung der Behörde oder Berufsorganisation abhängig gemacht, aus der hervorgeht, dass die Benutzung einer solchen Karte im dienstlichen oder beruflichen Interesse geboten ist. (...) Monats- und Teilmonatskarten auf Entfernungen über 100 Kilometern werden ab Dezember 1943 nicht mehr ausgegeben."

„10. Dezember 1943. Betriebsappell der Eisenbahner. Im Nachgange zu der großen Feier in Berlin wurden bei allen Ämtern der Deutschen Reichsbahn am Mittwoch Betriebsappelle abgehalten, so auch in Lindau im Terrassensaal des Bahnhofs. Derselbe war von 200 Eisenbahnbeamten und –bediensteten besucht. Oberreichsbahnrat Vogt hieß die Gefolgschaftsmitglieder und Gäste von Staat, Partei und Wehrmacht herzlich willkommen (...)

Reger Zustiegsverkehr im Bahnhof Weiler/Allg. in den 1930er-Jahren. *Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.*

Der Maschinenamts-Vorstand sprach sodann von den gewaltigen Leistungen der Deutschen Reichsbahn im Kriege, von den zahlreichen blauen und grauen Eisenbahnern und Eisenbahnerinnen, die im Felde stehen und ihre soldatische Pflicht vorbildlich erfüllen. Schließlich erinnerte Parteigenosse Vogt daran, dass viele tapfere Eisenbahner ihr Leben für die Gemeinschaft hingegeben haben. Anschließend wurden die Rundfunkübertragungen im Gemeinschaftsempfang angehört. Der Appell wurde von musikalischen Darbietungen eines Trios festlich umrahmt."

„21. Dezember 1943. Lindau. Verbundenheit zwischen Reichsbahnern und Soldaten. Am Sonntagvormittag war es das Reservelazarett Marienheim, das von Lindauer Reichsbahnkameradschaftswerk mit einer weihnachtlich-musikalischen Feierstunde bedacht wurde. Der Präsident der Reichsbahndirektion Augsburg, Dr. Hellmann, sprach in seiner gewinnenden Art zu den Verwundeten. Wohin der Soldat komme auf seinen weiten Fahrten nach Ost und West, nach Süd oder Nord, auf der Fahrt in die Lazarette oder in den Heimaturlaub, überall komme er in Berührung mit den Eisenbahnern. Immer noch sei die Eisenbahn das wichtigste Transportmittel; ebenso wichtig sei es, dass ihr Betrieb bis ins Kleinste funktioniere. Jeder Eisenbahner, ob er an der Front, in den besetzten Gebieten oder in der Heimat ist, stehe auf seinem Posten…".

„Kameradschaftsabend" der Lindauer Eisenbahnbeschäftigten mit Hitlerbild im Bahnhofsterrassensaal am 10. Juni 1944.
DB-Verkehrsmuseum, Nürnberg.

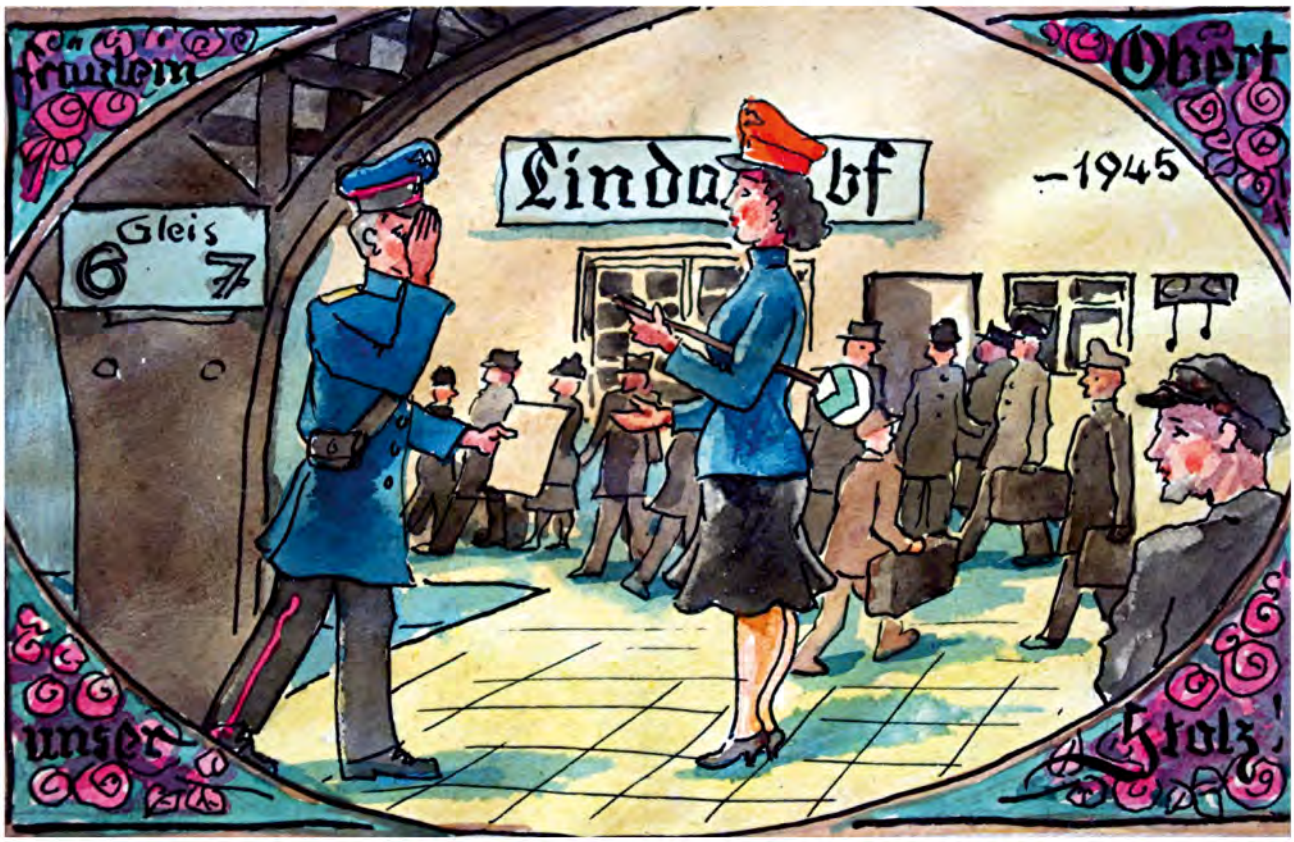
Die folgende Meldung aus dem „Anzeige-Blatt für das westliche Allgäu" bringt u.a. zum Ausdruck, wie die extreme Arbeitsüberbelastung für das Eisenbahnpersonal durch den Krieg und die Ausdehnung des Transportgebietes der Deutschen Reichsbahn in die von der deutschen Wehrmacht besetzten Länder hinein durch Einsatz von Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern, aber vordringlich durch die Öffnung der bisherigen Männerdomäne Eisenbahn für arbeitende Frauen gelöst werden sollte. Unterschwellig wurde den Frauen dabei auch bereits mit der Beendigung der bisherigen Freiwilligkeit zugunsten einer kommenden verschärften Dienstpflicht gedroht.

„10. April 1943. Frauen im Dienst der Reichsbahn. Wer auch nur etwas über die Dinge nachdenkt, der

muss staunen, wie im vierten Kriegsjahr die Deutsche Reichsbahn, dieser größte Betrieb im Reiche, immer noch vorzüglich funktioniert und seinen gewaltigen Aufgaben gerecht wird. Dabei hat die Deutsche Reichsbahn, deren Betriebsumfang von 50.000 auf 160.000 Schienenkilometer angestiegen ist, die durch den Mangel an Arbeitskräften bedingten Sorgen ganz besonders empfindlich zu spüren.

Die Reichsbahn hat nun seit langer Zeit die deutschen Frauen aufgerufen, sich freiwillig zum Dienst bei ihr zu melden. So zahlreich die Meldungen auch erfolgt sind, der Bedarf ist immer noch groß und es wäre sehr zu wünschen, dass weitere Frauen und Mädchen im Alter von 18 bis 45 Jahren sich zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Reichsbahnverkehrs melden würden.

Die Verwendungsmöglichkeiten für die Frau sind im Reichsbahnbetrieb überaus vielfältig. Neben der Bürotätigkeit kommt vor allem die Beschäftigung im Fahrdienst in Frage. An einen ersten Unterricht an der Sperre [die Bahnsteige waren damals noch abgesperrt, ein Zutritt nur mit gültiger Fahr- oder Bahnsteigkarte möglich, K.S.] schließt sich ein siebentätiger Kurs für die theoretische Ausbildung an, bei dem die Frauen die verschiedenen Fahrausweise kennen lernen und ferner erfahren, wie mit der Beleuchtung und Beheizung der Wagen, mit der Bremsprobe umzugehen ist und was beim Verkehr mit dem reisenden Publikum beachtet werden muss. Viele weitere Möglichkeiten des Fraueneinsatzes gibt es in den Reichsbahnausbesserungswerken.



Hommage an die Lindauer Bahnsteigwärterin Frl. Obert durch Robert Schmid während der Endphase des NS-Regimes.

Repro: Sammlung Schweizer, Lindau.

So wichtig und nützlich heute die Heranziehung auch ausländischer Hilfskräfte bei der Reichsbahn sein mag, - eine wirklich entscheidende Hilfe zur Meisterung der vielen Schwierigkeiten, denen der Verkehr heute begegnet, kann der Deutschen Reichsbahn doch nur von den deutschen Frauen und Mädchen kommen. Es steht zu hoffen, dass der Ruf zur freiwilligen Meldung auch weiterhin von recht großem Erfolg begleitet ist."

Dass die damalige Arbeit bei der Eisenbahn keineswegs immer eine friedliche war, zeigt u. a. folgende Meldung vom Juli 1943, welche textgleich sowohl in der Lindauer Ausgabe des „Südschwäbischen Tagblattes", wie auch im „Anzeige-Blatt für das westliche Allgäu" vom 13. Juni 1943 veröffentlicht wurde:

„Lindau. In den ersten Morgenstunden des vergangenen Samstag hat im Hauptbahnhof Lindau ein Polizeibeamter in Ausübung seines Dienstes sein Leben eingebüßt, während der Täter im Handgemenge sich mit der eigenen Waffe tödlich verletzte.

Unter den Fahrgästen des um 0.14 Uhr eingetroffenen Eilzuges aus München befand sich ein verdächtiger Zivilist, der von zwei Bahnpolizeibeamten im Hauptbahnhof einer Kontrolle unterzogen wurde. In seiner mitgeführten Aktentasche wurde zunächst Munition zu einer Pistole gefunden. Im weiteren Verlauf dieser Kontrolle beobachteten die Beamten, dass der Vorgeführte, der von auffallend kräftiger Körperstruktur war, plötzlich etwas verschwinden lassen wollte. Wie sich dann herausstellte, war es eine scharfgeladene Pistole. Es kam zum Handgemenge, in dessen Verlauf der Verbrecher vier Schüsse abgab. Drei davon trafen den Bahnschutzpolizeiunterzugführer Hermann Hagen aus Lindau; besonders schwer war ein Bauchschuss. Der vierte Schuss ging dem Täter durch den Kopf; an den Folgen ist er kurze Zeit darauf erlegen. Hagen wurde sofort zur Operation ins Kreiskrankenhaus Lindau eingeliefert und ist trotz aller ärztlicher Mühen noch im Laufe des Samstagsvormittag gestorben. Hagen, der aus Lustenau in Vorarlberg gebürtig

Blick auf den abgegrenzten Bereich des Querbahnsteigs im Lindauer Hauptbahnhof während des NS-Regimes. Die verlogene Propagandaparole an der Wand lautet: „Schach den Kriegstreibern der Welt! Jede Stimme dem Führer!".

Sammlung Schweizer, Lindau.

ist, stand im 26. Lebensjahr und wird als tüchtiger und pflichtbewusster Beamter geschildert. Die Person des Täters, der eine Menge Papiere mit den verschiedensten Namen bei sich führte, steht noch nicht fest; die Nachforschungen sind im Gange." Vom Ergebnis dieser Nachforschungen erfuhr das lesende Publikum während der folgenden Monate nichts. Es blieb beispielsweise die Frage offen, ob es sich beim Festgenommenen um einen gewöhnlichen Kriminellen, einen Spion oder einen verzweifelten Flüchtling gehandelt hatte.

Der Lindauer Eisenbahner Robert Schmid schilderte die Verhältnisse auf Lindaus Hauptbahnhof während des 2. Weltkrieges u. a. folgendermaßen: „Ein buntes Gemisch von Völkern macht sich bemerkbar im Bahnhof. Zuerst kriegsgefangene Franzosen. Da es manchem gelingt, die nahe Schweizergrenze zu erreichen, kommen sie in das Innere des Landes. Dann folgen Serben, später Russen. Alle werden mit Gleisarbeiten beschäftigt. Dann folgt der große Schub von Zivilarbeitern aus den besetzten Gebieten, Männer,

Abtransport von Zwangsarbeiterinnen aus der Sowjetunion vom Augsburger Güterbahnhof nach Südbayern am 30. Juni 1942. *DB-Verkehrsmuseum, Nürnberg.*

Frauen, Kinder. Das Ausländerlager der Bahnmeisterei zählte zuletzt 28 Kinder (...)

Züge mit Evakuierten trafen ein, am Schlusse einen offenen Kohlenwagen mit Bettzeug, Kinderwagen und Koffern. Die Zahl der beschädigten Eisenbahnwagen nahm zu (...) Tiefflieger schossen Loks lahm. Die Geschosse durchschlugen sogar die Bandagen der Räder und natürlich die Kessel. Der Zugsverkehr schrumpfte zusammen...“.[93]

Auf der Strecke Lindau–Immenstadt standen gegen Kriegsende kilometerweit abgestellte Transportzüge nach Nirgendwo, voll mit Lebensmitteln, Munition und anderen Militärgütern.

Um die militärische und zivile Produktion NS-Deutschlands während des Zweiten Weltkriegs überhaupt aufrecht erhalten zu können, verschleppten die deutschen Besatzungsbehörden rund 13 Millionen Männer, Frauen, Jugendliche und Kinder aus den von der Wehrmacht besetzten Ländern nach Deutschland. Neben KZ-Häftlingen und Kriegsgefangenen mussten auch im Landkreis Lindau zwischen 1939 und 1945 über 1.200 Menschen Zwangsarbeit verrichten. Allein 1.285 waren im Landkreis in Gemeinschaftslagern, „Civilian Workers Camps“, untergebracht, davon innerhalb des Lindauer Stadtgebietes 770 Menschen. Hinzu kamen beispielsweise in der Gemeinde Bodolz 115 Zwangsarbeitende sowie in Schlachters 135. Weitere Lager befanden sich in Ebratshofen mit 65 Menschen, in Scheidegg mit 70 Menschen, in Wombrechts mit 65 Menschen, in Hergatz am Bahnhof sowie in Hergensweiler für 55 Menschen.[94] Die einzeln auf Bauernhöfen Arbeitenden sind hierbei noch nicht mitgezählt.

Östlich des Kamelbuckels am Reutiner Güterbahnhof war im März 1943 ein Barackenlager der Stadt Lindau zusammen mit der Reichsbahn für Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter errichtet worden. Die dort eingesperrten zeitweise 110 Männer, 72 Frauen und 28 Kinder aus ganz Europa arbeiteten für die Bahn sowie die Lindauer Industrie- und Rüstungsbetriebe. Eine Sowjetbürgerin diente als Heizerin auf einer Rangierlokomotive.

Die ehemalige Zwangsarbeiterin Anna Teres aus der damaligen Sowjetunion in den Grenzen vom Mai 1941 erzählte im Jahre 2008 über diese Zeit in ihrem Leben wie folgt.

„Ich komme aus Ruda Sczutkowska bei der Stadt Lubaczow im Kreis Lemberg (Lwow) im damals polnischen Galizien. Meine Mutter war Polin. Ich war Ukrainerin.

Als die deutsche Wehrmacht 1939 nach Lemberg kam, lebten dort noch viele Juden. Wir selbst wohnten an der Hauptstraße nach Lubaczow. Die Straße war etwas hoch über dem Graben an der Seite gebaut. An einem Tag kam ein junger Jude die Straße entlang gelaufen. Ich war als junges Mädchen auch an der Straße. Da kamen deutsche Soldaten angefahren. Sie fragten mich, wer ich sei. Ich antwortete, dass ich Ukrainerin sei. Der Junge antwortete, dass er Jude sei. Da zwangen die deutschen Soldaten mich, dass ich den Rock hoch hebe und den Juden, dass er mich auf den Hintern küsst. Ich konnte nichts dafür, aber ich schäme mich bis heute deshalb. Dem Jungen verpassten die Soldaten dann einen Fußtritt und stießen ihn die Böschung hinunter. Danach lief der dann weiter. Ich aber bin schnell nach Hause gegangen.

Ich bin 1942 in einem Kontingent mit einem Transport in Güterwaggons nach Deutschland gekommen. Es hieß, dies sei nur für drei Monate. Wir sollten bei Bauern arbeiten. Ich war damals 22 Jahre alt. Ich hatte mich nicht dafür gemeldet. Wir mussten nach Deutschland gehen. Uns war kein Lohn versprochen worden. Es hieß, dass wenn die Getreideernte fertig sei, dann könnten wir wieder heim. Aber das war gelogen.

Zuerst war ich in Schrobenhausen bei Augsburg auf einem Bauernhof. Ich bin aber oft in die Kirche gegangen während der Zeit auf dem Bauernhof. Da habe ich vom Nachbarbauernhof eine Frau kennen gelernt. Die stammte aus Danzig und konnte gut Deutsch. Die wurde geholt, weil ich so oft weinte. Ich selbst konnte ja nicht reden, da man mich nicht verstand. Ich konnte Polnisch und Ukrainisch. Man meinte, mit mir wäre etwas passiert.

Als die Erntearbeiten fertig waren, war auch die Zeit von drei Monaten vorbei. Doch wir durften nicht nach Hause. Alles war gelogen. Ich hatte furchtbares Heimweh. Ich konnte die deutsche Sprache nicht verstehen. Nach dem Bauernhof kam ich in ein Sammellager in Augsburg-Göggingen. Dort waren sehr viele von uns Zwangsarbeitern aus verschiedenen Nationen. Ich erinnere mich in Augsburg an ein Lager der Firma Messerschmitt und an eines der Reichsbahn. Ich kam in das Reichsbahnlager und musste auf der Strecke arbeiten. Wir waren 14 Mädchen. Wir mussten die Gleise reparieren. Das war harte Arbeit. Das Material war Splitt. Unser Werkzeug waren Schaufeln und Pickel. Entlang und unter der Strecke wurden neue Signalkabel verlegt. Wir mussten dafür die Schächte und Kanäle ausgraben und die Kabel darin verlegen.

Von Augsburg-Göggingen aus sollte ich ursprünglich nach Neuburg an der Donau kommen. Ich wollte aber nicht, weil ich mit meiner Freundin zusammen bleiben wollte. Also habe ich mich krank gestellt, obwohl ich nicht krank war. Aber beim nächsten Transport sollte ich dann doch mitfahren (…)

Von Nördlingen kamen wir 1943/44 nach Hergatz. Unser Lager war im alten Maschinenhaus, dem Lokschuppen auf der Westseite der Gleise, schräg gegenüber dem Bahnhofsgebäude. Dort hat man für uns Doppelbetten und Dreifachbetten aufgestellt. Wir waren wieder die 14 Frauen wie zuvor in Nördlingen. Aber wir mussten jetzt als Frauen mit Männern im Lager zusammen sein. In Hergatz waren wir ungefähr 50 bis 60 Menschen insgesamt im Lager, Kinder und Erwachsene aus Polen, der Sowjetunion, Jugoslawien usw. Unser Lager in Hergatz war bewacht. Ein Wachmann hieß Wagner, einer Fiedler. Der lud mich am ersten Sonntag nachdem ich ins Lager gekommen war allein zu sich nach Hause zum Mittagessen ein. Ein

Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter in den Jahren 1943/44 in Hergatz. Zwei der Kinder sowie zwei der Erwachsenen fehlen auf diesem Foto. *Sammlung Schweizer, Lindau.*

dritter Wachmann kam aus Lindau. Der hatte oft eine SS-Uniform an.

Wir erfuhren, dass damals in Leutkirch am Sonntag eine Ukrainische Messe gelesen wurde, also ein griechisch-katholischer Gottesdienst. Meine Freundin und ich wollten dort hin. Daheim hatte ich neun Jahre lang im Chor gesungen. Doch der Lagerführer aus Lindau hat uns das nicht erlaubt. Der rief am Bahnhof von Hergatz an, damit wir dort keine Fahrkarten nach Leutkirch kaufen konnten. Wir bekamen auch keine.

Wir durften für das Geld einkaufen. Doch wir haben fast nichts bekommen dafür. Weil damals gab es nur etwas, wenn man Lebensmittel- oder Kleiderkarten dazu hatte. Nur wir beiden Ukrainerinnen bekamen als „Galizierukrainerinnen" zwei Wochenmarken, aber nicht für Fleisch, Wurstwaren oder Brot. Die wurden uns abgeschnitten. Die anderen im Lager bekamen auch diese Marken nicht.

Wir bekamen unser Essen am Abend ja im Lager. Das Essen kam vom Lager der Kriegsgefangenen in

Die drei Zwangsarbeiter aus der Sowjetunion (von links) Alexander Boiko, Lasorenti Boiko und Semon Chomenko, welche am Bahnhof Röthenbach für die Deutsche Reichsbahn arbeiten mussten, fotografiert am 28. Juni 1944.

DB-Verkehrsmuseum, Nürnberg.

Deshalb sind wir am Sonntag ganz früh aufgestanden, aus dem Lager geschlichen und zu Fuß nach Wangen gelaufen. Dort kauften wir am Bahnhof Fahrkarten und fuhren mit dem Zug nach Leutkirch.

Dort standen aber am Eingang zum Gottesdienst Polizisten. Da wir aus Bayern kamen, Leutkirch aber in Württemberg liegt, mussten wir unseren ganzen Monatslohn, also 40 Reichsmark, als Strafe bezahlen. Aber das machte mir nichts aus.

Wir haben sowieso nichts bekommen für das Geld. Mir war wichtig, dass wir in den Gottesdienst kamen. Ich bekam damals 35 bis 40 RM Monatslohn. Meine Freundin, die sieben Jahre jünger war, erhielt 25 RM.

Schlachters, die dort für die Firma Geiger arbeiten mussten. Am Freitag wurde in der Küche im Lager in Schlachters immer für drei Tage gekocht und wir bekamen das Essen für Freitag, Samstag und Sonntag. Das wurde in großen Kübeln zu uns gebracht. Weil es im Herbst 1944 so warm war und unser Essen nicht gekühlt wurde, begann das Essen in den Kübeln zu gären. Das hat so stark gegärt, dass man es nicht mehr essen konnte. Daraufhin streikten wir in Hergatz. Wir sagten, dass wir dieses verdorbene Essen nicht essen. Weil wir streikten, bekamen wir auch kein Brot. Daraufhin kam einer von der Reichsbahn. Der war schon in Ordnung, denn der gab uns dann Brot.

Auch in Hergatz mussten wir auf der Strecke arbeiten. Wieder mussten wir für neue Signalkabel Kanäle und Schächte graben und die Kabel darin verlegen. Im Winter 1943/44 mussten wir außerdem in Oberstaufen Schnee schaufeln. Es hatte so viel geschneit.

In Hergatz waren wir ein dreiviertel Jahr. Danach kamen wir im Herbst 1944 in das Kamelbuckel-Lager in Lindau-Reutin. Wir durften im Lager aber nicht überall hingehen. Ehepaare durften in der gleichen Baracke sein. Das Lager sah auch so aus, wie es auch aussah, als ab Mai 1945 die französischen Soldaten dort Nazis festhielten. Um das Lager herum war Stacheldraht und es wurde von bewaffneten Wachmännern bewacht. Eine Baracke war gemauert gewesen. Die anderen waren aus Holz. In einem Teil des Lagers zum Kamelbuckel hin waren französische Gefangene. Die waren von uns ganz abgesperrt. Das waren nur Männer. Die mussten für Escher-Wyss arbeiten. Das Lager reichte von der Kamelbuckelbrücke bis hinter die Fink-Häuser und im Osten alles bis zu dem Lokomotivschuppen.

In dem Raum in dem ich war, waren etwa 30 Personen untergebracht. Es gab dort Dreistockbetten. Ich lag immer auf dem oberen Bett. Es waren glaube ich drei Zimmer in jeder Baracke. Eine Extrabaracke war die Küche. Dort wurde das Essen für die Häftlinge gekocht.

Essensausgabe an Zwangsarbeiter in Lindau westlich des damaligen Filmpalastes im Jahre 1944.

DB-Verkehrsmuseum, Nürnberg.

Nach der Niederschlagung des Warschauer Aufstandes im Herbst 1944 wurden auch polnische Leute in das Kamelbuckel-Lager verschleppt. Eine Polin brachte einen schönen Pelzmantel mit. Aber sie hatte keine Schuhe. Sie sollte aber dann auch zum Arbeitseinsatz gehen. Aber ohne Schuhe wollte sie das nicht. Deshalb wurde sie vom Wachpersonal geschlagen. Sie konnte doch nichts dafür, dass sie keine Schuhe hatte. Sie musste dann trotzdem zur Arbeit außerhalb vom Lager.

Auch hier mussten wir wieder für die Reichsbahn arbeiten. Dabei wurden wir von deutschen Kapos bewacht. Wir mussten auch zum Beispiel hinter dem Filmpalast auf der Insel arbeiten. Dort mussten wir auch Koks von Wagen von Hand abladen und wieder Kanäle und Schächte für die Kabel der neuen Signalanlage ausheben und die Kabel verlegen. In der Woche mussten wir 6 Tage arbeiten. Am Sonntag mussten wir nicht arbeiten. Den Weg zur Arbeit mussten wir immer laufen. Dabei wurden wir nicht bewacht. Eine Frau und ein Mann versuchten schwimmend in die Schweiz zu entkommen.

In der Ladestraße mussten wir in den Lagerhallen arbeiten. Wir mussten Packete laden und Koks von Hand umladen. Wo der Koks dann hinkam, weiß ich nicht. In den Güterbahnhofshallen war alles mögliche gelagert, auch amerikanische Zigaretten. Von uns Gefangenen wurden manchmal Zigaretten gestohlen und in das Lager geschmuggelt. Damals wurden drei von uns, die in den Güterhallen arbeiteten, einmal eingesperrt. Einer hatte vor Hunger einen Käse gestohlen. Der kam nicht in das Kamelbuckel-Lager zurück, sondern in das KZ Dachau. Die beiden anderen kamen wieder zu uns in das Lager zurück. Aber ihre Körper waren in der Haft so angeschwollen, dass sie in das Krankenrevier mussten.

Im Hintergrund das ehemalige NS-Zwangsarbeiterlager östlich des Lindauer „Kamelbuckels", fotografiert nach 1945 vom damaligen städtischen Gaswerk aus, heute die Stadtwerke Lindau. *Fotosammlung im Archiv der Stadtwerke Lindau.*

Am schlimmsten für mich waren während der ganzen Zeit immer wieder die Demütigungen. Aber ich traf auch gute Menschen. Einer der Wachmänner hat uns einmal in der Nacht geweckt und gab uns Essen, das in der Küche des Lagers übrig war. Wir hatten Schüsseln, Holzlöffel und Schöpfer. Was übrig blieb, wurde sonst an die Schweine eines Bauern verfüttert.

Wir erlebten 1945 vier Fliegerangriffe auf den Reutiner Güterbahnhof. Da gab es Tote. Aber das Lager wurde nicht getroffen. In den Lagerhallen an der Ladestraße waren viele Dinge gelagert, auch Stoffe. Die Vorräte waren von der Wehrmacht gelagert worden. Lindauer brachen dann gegen Kriegsende die Halle auf. Dass der Krieg im April 1945 zuende ging, haben wir gewusst. Das erzählte einer dem anderen bei uns. Die Wachmannschaft war dann auf einmal weg und wir waren frei.

Direkt nach dem Kriegsende wurden in den Lagerbaracken deutsche Soldaten von den französischen Soldaten als Gefangene eingesperrt. Da mussten wir nicht mehr in den Hallen arbeiten.

Nach der Befreiung konnte ich bei der Bahn die Büros putzen. Davon erhalte ich heute noch eine kleine Rente. Im Dachboden des Reutiner Bahnhofes wohnten damals zwei oder drei Familien und auch die Schwester meines späteren Mannes.

Dort wurde für uns ein Zimmer hergerichtet. Es wohnten dann dort noch zwei andere junge Frauen, die bei der französischen Armee arbeiteten. Die brachten uns Butter und so Dinge mit. Die schützten uns auch vor aufdringlichen französischen Soldaten.

Nach dem Krieg erhielt ich durch meinen Bruder schlechte Nachrichten aus der Heimat. Ich hatte auch etwas Angst vor den Sowjetsoldaten dort. Ich lernte in Lindau meinen späteren Mann kennen und ging deshalb nicht mehr zurück nach Lubaczow."[95]

Nach dem Ende der NS-Zeit wurden durch die französische Militärregierung im gleichen „Kamelbuckellager" bis 1946 bisherige NS-Größen aus Stadt und Landkreis inhaftiert.

Gegen Ende des Krieges kasernierte die Deutsche Reichsbahn noch 1945 Zwangsarbeitende auch auf

Das NS-Zwangsarbeiterlager in Schlachters östlich der von Lindau kommenden Bahnlinie.

Fotosammlung der Ortsheimatstube Sigmarszell.

den beiden im Lindauer Hafen liegenden Schiffen „Augsburg“ und „Kempten“.

Ende April 1945 erlitt das Reutiner Bahnhofsgelände, welches als Drehkreuz für die örtliche und regionale Rüstungsindustrie und zahlreiche Kohlenzüge nach Italien gedient hatte, durch alliierte „Jabos“ in vier Luftangriffen am 23., 24., 25. und 27. April starke Schäden. Die Menschen flohen in den großen Bunker, in Keller, unter Waggons und in die Binsen. Dreizehn Tote waren zu beklagen, darunter zehn Zivilisten, von denen die Hälfte Frauen waren. Kein Fliegeralarm hatte gewarnt.[96] Nachher plünderten Hunderte von Lindauerinnen und Lindauern eine der Bahnhofslagerhallen, in welcher sich „Liebesgaben“ aus der Schweiz stapelten.

Für Röthenbach/Allgäu und dessen Bahngelände stellte sich das Ende des Kriegsgeschehens laut dem Verkehrs- und Heimatverein von Röthenbach folgendermaßen dar.

„Gegen Ende des Dritten Reiches war im Kiesabbaugelände der Firma Dominikus, heute AKS, ein Motorenversuchsgelände des Mercedes-Flugzeug-Motoren-Testbetriebes. Einige Ingeneure wohnten bei Familie Hug und im Gasthaus Prinz in Rentershofen sowie in Ellhofen (...) Am 20. April war eine Genesungskompanie von 240 Mann mit der ganzen Munition in der Tenne im Gasthof Prinz untergebracht. Am 24. April 1945 beim Angriff auf den Bahnhof in Röthenbach durch Jagdflugzeuge zwischen 10 Uhr und 10.30 Uhr wurden gleich 125 Personen entlassen und der Rest der Kompanie wurde mit Pferdewagen in den Bregenzer Wald gebracht.

Als ein Materialzug (Nachschubzug) von Lindau kommend im Bahnhof Röthenbach einfuhr, dann

Ein liegen gebliebener Militärzug im Bahnhof Harbatshofen nach Ende von NS-Regime und Zweitem Weltkrieg im Mai 1945.

ECPAD Ivry sur Seine bei Paris.

weiter fuhr Richtung Tobelbrücke bei Ellhofen, um im schützenden Wald zu stehen, wurde der Zug von Jagdflugzeugen im Tiefflug angegriffen. Einige Häuser wurden getroffen, der Stadel von Hornstein brannte. Sie durchschossen das Haus von Werner Epple, die Kugel verfing sich jedoch im Wäschekorb. Da sich beim Angriff alle im Keller aufhielten, wurde niemand verletzt.

Die Werkstatt vom Bahnhof, die ‚Schreinerei', wurde durch den Beschuss getroffen und brannte. Auch an der ‚Kaserne' am Oberen Bahnhof waren einige Einschläge sichtbar (...)

Die US-Amerikaner rückten von Maierhöfen Richtung Heimhofen-Oberstaufen vor und die Franzosen rückten von Steinegaden nach Röthenbach ein (...) Auch am Bahnhof wurde am 1. Mai 1945 von den Franzosen eine Kommandantur eingerichtet, im Haus Rabbe Johann, heute Familie Knöpfle (Haus vor dem Josefsheim)."[97]

Die Haltestelle Lindau-Aeschach in den frühen 1950er-Jahren in Richtung Allgäu mit der wartenden 75 033, einer württembergischen T-5-Lokomotive. Im Hintergrund rechts das Gleis der Bodenseegürtelbahn nach Friedrichshafen.

Sammlung Schweizer, Lindau.

Die dritte Blütezeit und ein langes Siechtum

Obwohl Stadt und Landkreis Lindau während des Zweiten Weltkrieges bei Weitem nicht derart verheerend bombardiert worden waren, wie beispielsweise die benachbarte Rüstungsmetropole Friedrichshafen, hinterließ das Kriegsgeschehen auch hier mit Beginn des Waffenstillstandes am 8. Mai 1945 deutliche Spuren. Robert Schmid skizzierte die Lindauer Situation unmittelbar nach Kriegsende u.a. folgendermaßen. „Am 10. August fährt wieder ein erster fahrplanmäßiger Zug nach Röthenbach und Friedrichshafen, in denen Zivile mitfahren können, aber nicht ohne ‚Laissez Passer' [Passierschein, K.S.] und wäre es nur nach Enzisweiler. Ein französischer Posten kontrolliert. Nach Österreich verkehren Züge nur für Militär. Der Hunger erreicht 1945/46 den Höhepunkt. Im Prioritätsbetrieb der Kantine gibt es am 15. Juli als Mittagessen nur eine Kleistersuppe und eine ungekochte Birne. Am 10. Oktober auf 23 Kaffee suchende Arbeiter nur acht beschädigte Tassen. Beamte und Arbeiter löffeln eine Zeit lang vormittags eine dünne Kartoffelsuppe, dann geht auch diese aus. Unter den Soldaten sind neben anderen auch große Flegel, die mit den Gewehrkolben stoßen, Pflastersteine vom Übergangssteg auf die Wagendächer werfen (…) In den Zugsgarnituren ist viel zerstört, alle Fenster herausgeschlagen, Aborte und Beleuchtung demoliert. Im Laufe der Zeit schafft Gouverneur Fonds de Renaults Ordnung.

September 1945 wird der Fracht- und Eilgutverkehr wieder aufgenommen, in der Hauptsache nur Lebensmittel. Auf dem Frachtbrief französische Stempel. Die Not ist groß. Während der zeitweiligen Stromsperre werden selbst Signallampen von der Strecke gestohlen. Im Dezember 1945 ist bei 8 – 10° Kälte der Bahnhof ungeheizt, da für die Zentralheizung der Koks fehlt. Man sieht an manchen Orten Ofenrohre zum Fenster herausragen. Am 4. Juni 1945 wird endlich die Verdunklung aufgehoben und damit der Dienst erleichtert. Fast sechs Jahre hatte der Ran-

Zugausfahrt vom Bahnhof Harbatshofen in Richtung Oberstaufen in den 1950er-Jahren.

Sammlung Alois Lehner, Lindau.

gierer seine gefährliche Arbeit im Dunkeln verrichtet, schwerliche und ungewohnte Arbeit getan…".[98]

Lindaus späterer Verkehrsamts- und Tourismusdirektor Hans Stübner war in seinem ersten erlernten Beruf Eisenbahner. Der gebürtige Immenstader hatte 1959 mit 14 Jahren eine dreijährige Ausbildung als „Jungwerker" auf dem Bahnhof Immenstadt. sowie in Kempten begonnen. Jahrzehnte später erinnerte er sich auch an seine kurze Dienstzeit zu Beginn der 1960er-Jahre am damals noch vorhandenen Bahnhof in Harbatshofen in der heutigen Nordostecke des Landkreises Lindau, damals ein Teil des Landkreises Sonthofen. „Im August 1962 ging meine Jungwerkerzeit erfolgreich zu Ende. Ich wurde danach auf vielen Stationen dienstplanmäßig eingesetzt. Mein Dienstgrad war jetzt ‚Bundesbahn Betriebswart'. Zum Dienststellenbereich des Bahnhofs Immenstadt gehörten auch die kleinen Bahnhöfe und Haltestellen Seifen, Bühl, Ratholz, Thalkirchdorf, Oberstaufen und Harbatshofen.

Dort war ich immer wieder als Ablöser in der Urlaubs- oder Krankheitsvertretung eingesetzt. Ich hatte ein NSU-Quickly Moped um diese Dienstorte zu erreichen.

Nach einer Spätschicht im Sommer in Harbatshofen verschloss ich im hohen Tempo die Türen des Bahnhofs und fuhr in Eile heim. Ich war ganz jung verheiratet. An diesem Bahnhof hatte ich eine Schranke zu bedienen, die auf meinem Heimweg lag und ich hatte vergessen, sie nach dem letzten Zug wieder zu öffnen. Kommando zurück und Frust."[99]

Von Oktober 1945 bis Ende 1952 wurde der gesamte Bereich des Landkreises Lindau als Teil der französischen Besatzungszone der Reichsbahndirektion in Karlsruhe unterstellt. Im September 1945 errichtete das Bayerische Rote Kreuz im Lindauer Hauptbahnhof

Der Lindauer Stadtbus, als er noch von der Deutschen Bundesbahn betrieben wurde, am Ortseingang des Dorfes Lindau-Rickenbach. *Sammlung Werner Ludwig, Lindau.*

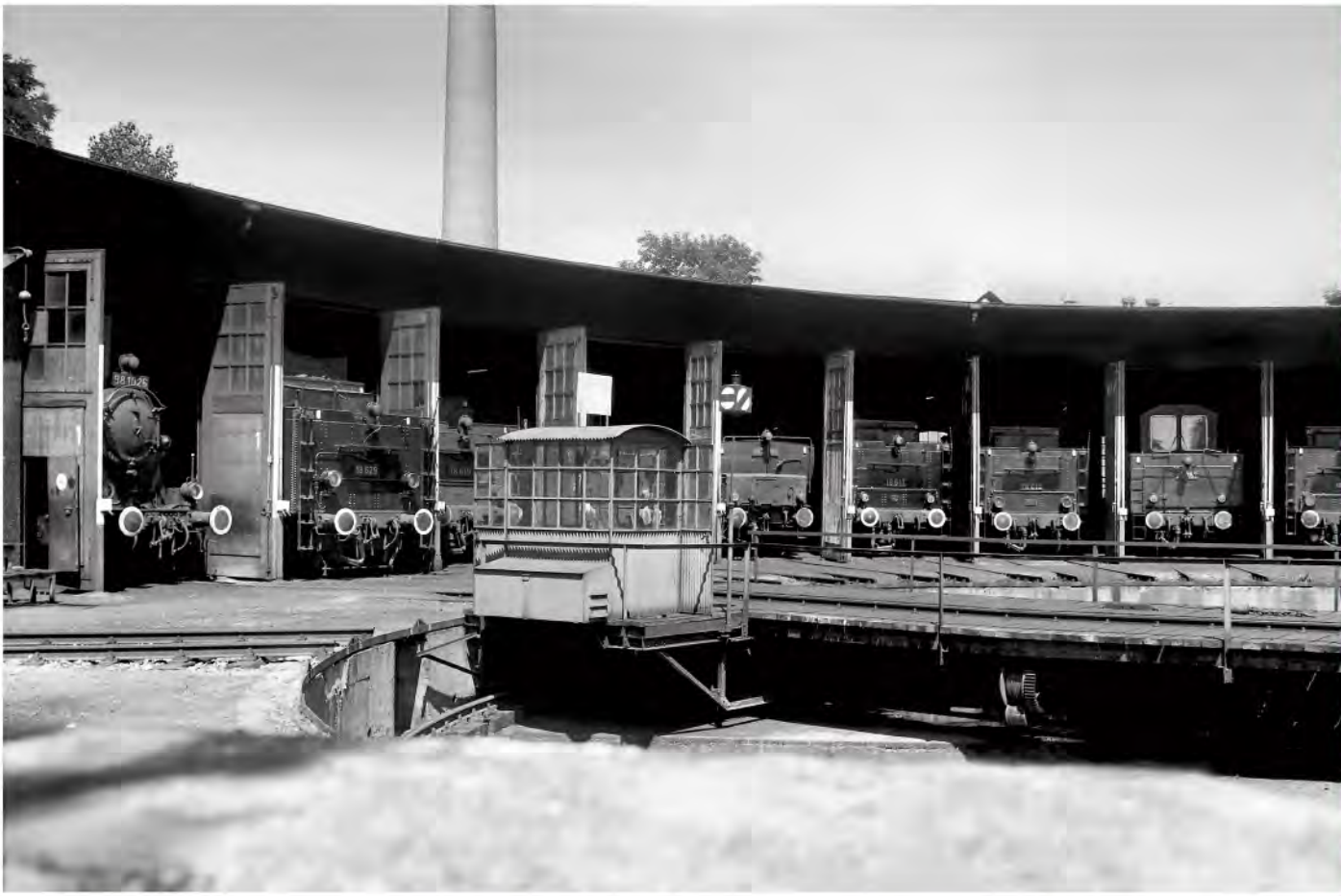
eine Nachforschungsstelle für Flüchtlinge. 1949 erhielt die Haltestelle Lindau-Siebertsdorf den Namen Lindau-Zech. Die Strecke von Lindau nach Bregenz wurde auf Initiative der Österreichischen Bundesbahnen ÖBB bereits 1954 elektrifiziert. Dadurch konnten die elektrisch betriebenen Züge der ÖBB nun auch bis zum Lindauer Hauptbahnhof fahren. Die 1937 eingeweihte Triebwagenhalle östlich des Reutiner Kamelbuckels diente bereits 1952 nicht mehr der Inspektion und Reparatur von Dieseltriebwagen, sondern als Werkstätte für die von der Deutschen Bundesbahn betriebenen Omnibusse beispielsweise für den Lindauer Stadtbusverkehr. Vom 1. November 1954 bis zum 21. Oktober 1995 betrieb die Deutsche Bundesbahn, ab 1994 die Deutsche Bahn AG, den Lindauer Stadtbus.

Alois Lehner, langjähriger Lindauer Lokomotivführer, schilderte für den „Lindauer Bahnboten" vom Februar 2001 seine Arbeit als Betriebsarbeiter und Schlosser im Maschinenhaus des Lindauer Bahnbetriebswerkes in den Jahren von 1949 bis 1953 folgendermaßen. 1945 hatte er in Lindau seine Ausbildung zum Junglokführer begonnen, war von 1946 bis 1949 als Maschinenschlosser-Lehrling im Ausbesserungswerk Friedrichshafen, 1950/51 für ein Jahr Hilfsmatrose auf der Bundesbahn eigenen Lindauer Werft, wurde 1953 Hilfslokführer und war zwischen 1955 und 1985 in Lindau Lokführer, Oberlokführer, Hauptlokführer und Lok-Betriebsinspektor. Während der Dampflokomotivenzeit fuhr er Züge u.a. mit den schnellen bayerischen Dampflokomotiven S 3/6 Nr. 18 480, 18 481, 18 482 sowie 18 496 auf den Strecken nach Singen, Ulm, Augsburg und München. Nach Ende der Dampflokomotivenzeit 1975 auch im Betriebswerk Lindau fuhr er die neuen Diesellokomotiven V 200, V 218 210 sowie die überlange V 320. 1949 war er der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, GdED, beigetreten, 1970 in die Gewerkschaft der Lokomotivführer (und Zugbegleiterinnen) GdL übergetreten.

„Für den Dienst auf Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn bestand eine Zugförderungsvorschrift, die DV 948 B/1, in der unter anderem die Grundregeln für die Ordnung der Arbeiten im technischen Vor- und Abschlussdienst geregelt waren. Diese Vorschrift enthielt auch Bestimmungen zu Schutzmaßnahmen von Anlagen und Sachen [Maschinen, Werkzeuge, etc., K.S.].

Bahnbetriebswerker Alois Lehner (links) und Lokputzer Helmut Gschwendner im Bahnbetriebswerk Lindau 1949. *Sammlung Alois Lehner, Lindau.*

Die Anlagen zur Lokunterhaltung im Bahnbetriebswerk Lindau waren bestens gegliedert. Die Loks wurden nach Beendigung des Betriebsdienstes im Gleis 48 zunächst bekohlt, anschließend auf den hier bestehenden Putzgraben gefahren, hier die angefallene Schlacke auf dem Rost der Feuerbüchse entfernt, die Lösche aus der Rauchkammer geschaufelt und in auf Gleis 49 bereit stehende Güterwagen verladen. Gleichzeitig wurden die Wasservorräte im Tender ergänzt. Dem Speisewasser im Tender wurde hierbei eine genaue, je nach Wasserhärte des Speisewassers dosierte Soda-Nalko-Mischung (Soda- Natriumbikar-



Lokparade in der Lokremise samt Drehscheibe des Bahnbetriebswerks Lindau im Jahre 1962. Zu sehen sind einige Lokomotiven der Baureihe 18 (bayerische S 3/6), der Baureihe 39 (preußische P 10), Güterzuglokomotiven der Baureihe 50, der Personenzuglokomotivenbaureihe 38 (preußische P8) sowie eine Rangierlokomotive der Baureihe 98 (bayerische GtL 4/5).

bonatgemisch) beigefügt, welche Kesselsteinbildung an den Feuerbüchs- und Kesselwänden verhinderte, und den anfallenden Schlamm im Kessel am Waschtag leicht auswaschbar hielt. Der Nalko-Anteil sollte ein Schäumen des Wassers im Kessel während der Fahrt und somit einen Wasserschlag im Triebwerk verhindern.

Einige Meter weiter konnten, soweit erforderlich, die Sandvorräte [für die Bremsen, K.S.] auf dem Lokkessel ergänzt werden. Nach Beendigung dieser Arbeiten wurden die Lokomotiven im Maschinenhaus mit ihrem Schornstein, umweltfreundlich, unter dem Rauchabzug bis zu ihrem nächsten Einsatz abgestellt. Jede Lok hatte innerhalb einer bestimmten Frist (etwa monatlich) einen sogenannten Waschtag. Nach Entfernung des Feuers und Abkühlung des Lokkessels, in der Regel über eine Nacht, wurde das noch heiße Wasser abgelassen und zum Abspritzen des Triebwerks der betreffenden Lok, auch zur Reinigung des Maschinenhausbodens, verwendet. Hernach wurden die Waschluken am Kessel geöffnet und der Kessel innen ausgewaschen.

Die härtesten Arbeiten leisteten um 1950/60 die Betriebsarbeiter im Kohlenlager, welche auch zum schweißtreibenden Feuerputzen eingesetzt wurden. Die angelieferten Kohlen mussten aus 20-Tonnenwagen zu dieser Zeit noch per Hand mit Schaufeln in die eine halbe Tonne fassenden ‚Kohlenhunde' oder auf Halde geschaufelt werden.

Fotos: Raimund Kolb, Fotomontage: Jürgen Wisckow.

Alle unter Feuer abgestellten Loks wurden von einem sogenannten ‚Feuermann' beaufsichtigt, welcher besonders dafür verantwortlich war, dass der Mindestwasserstand im Kessel nicht unterschritten, der zulässige Kesseldruck nicht überschritten und das Ruhefeuer erhalten blieb. Ein ‚Rohrbläser' hatte zunächst die Feuerbüchsenrohrwand zu reinigen und die Sonde von der Rauchkammer oder der Feuertüre aus mit Pressluft durchzublasen, um diese von Feuerungsrückständen zu reinigen.

Für anfallende Reparaturen oder Fristarbeiten waren ‚Lokschlosser', ‚Kesselschmiede' und ‚Schweißer' eingesetzt. Exakte Maßarbeit musste von ersteren z.B. bei Treib- und Kuppellagerschäden verrichtet werden. Eine unangenehme, im Hochsommer wegen Verwesungsgeruchs von Insekten am Zylinderblock belastete Schwerstarbeit zwischen heißen Kolbenstangen der S 3/6 war die Reparatur von undichten Hochdruck-Stopfbüchsen. Unheimlich waren anfallende Arbeiten an unter Dampf und Feuer stehenden Lokomotiven für die Kesselschmiede, wie das Schließen von undichten Stehbolzen der Feuerbüchswände, das Auswechseln oder Ersetzen von Feuerroststäben in den Feuerbüchsen, welche nur durch den Einstieg über die Feuertüre oder den Kipprost ausgeführt werden konnten.

Die schmutzigste Arbeit, Treibwerk- und Kesselreinigung während der Standzeiten im Haus, der in Betrieb befindlichen Loks, verrichteten ‚Lokputzer'. Die hierbei anfallende ölige Putzwolle wurde zum Anheizen kalter Loks verwendet.

Bekohlung der Dampflokomotiven mit Hilfe von „Kohlenhunten" im Bahnbetriebswerk Lindau um 1960 durch Sepp Köhler.
Foto: Erich Wimbauer in der Sammlung Jürgen Wisckow, Lindau.

Von einer Umweltbelastung durch Giftstoffe im Bereich des Maschinenhauses kann keine Rede sein, denn der Fußboden und die Putzgräben im Haus waren aus Beton und letztere an einen Ölscheider angeschlossen. Lediglich von abgestellten Loks auf dem Putzgraben im Gleis 49 an der Drehscheibe und von ausfahrenden Loks im Gleis 47 konnte Öl in den seitlich unbefestigten Boden gelangen.

Hingegen waren die Arbeiter im Bahnbetriebswerk damals noch unbekannten gesundheitlichen Gefahren ausgesetzt. Die mit Holzschuhen bekleideten Lokschlosser reinigten zunächst ihre zumeist mit Öl verschmutzten Hände in einer krebserregenden Flüssigkeit (Chlorverbindung), welche mittels Sägemehl entfernt und anschließend mit Seife abgewaschen wurde. Der Armaturenschlosser arbeitete stets mit Asbestdichtungen und Graphit ohne Atemschutz auf dem Führerstand und am Kessel. Musste ein Speisewasser-Vorwärmer entkalkt werden, so wurde dieser ohne Vorsichtsmaßnahme für Hände und Augen mittels eines fahrbaren kleinen Krans in ein Säurebad getaucht. Dennoch war ein Unfall im Maschinenhaus höchst selten. Die tägliche Arbeitszeit der Beschäftigten endete mit einer Waschzeit von 20 Minuten zum Feierabend.

Über alles hatte zu meiner Maschinenhauszeit als Betriebsarbeiter und Schlosser in den Jahren 1949/53 Werkmeister Bieringer selig gewacht."[100]

Die Bahn als Massenverkehrsmittel erlebte in ganz Europa bis zu den 1970er-Jahren ihre bisher dritte Blütezeit. So rollten 1952 allein 66 Urlauber-Sonderzüge mit zusammen rund 10.000 Touristen auf die Insel Lindau, zuzüglich 155 Tages-Sonderfahrten mit weiteren 44.700 Reisenden. Umgekehrt fuhr beispielsweise 1954 ein Sonderzug von Lindau aus zum Oberjoch-Bergrennen.

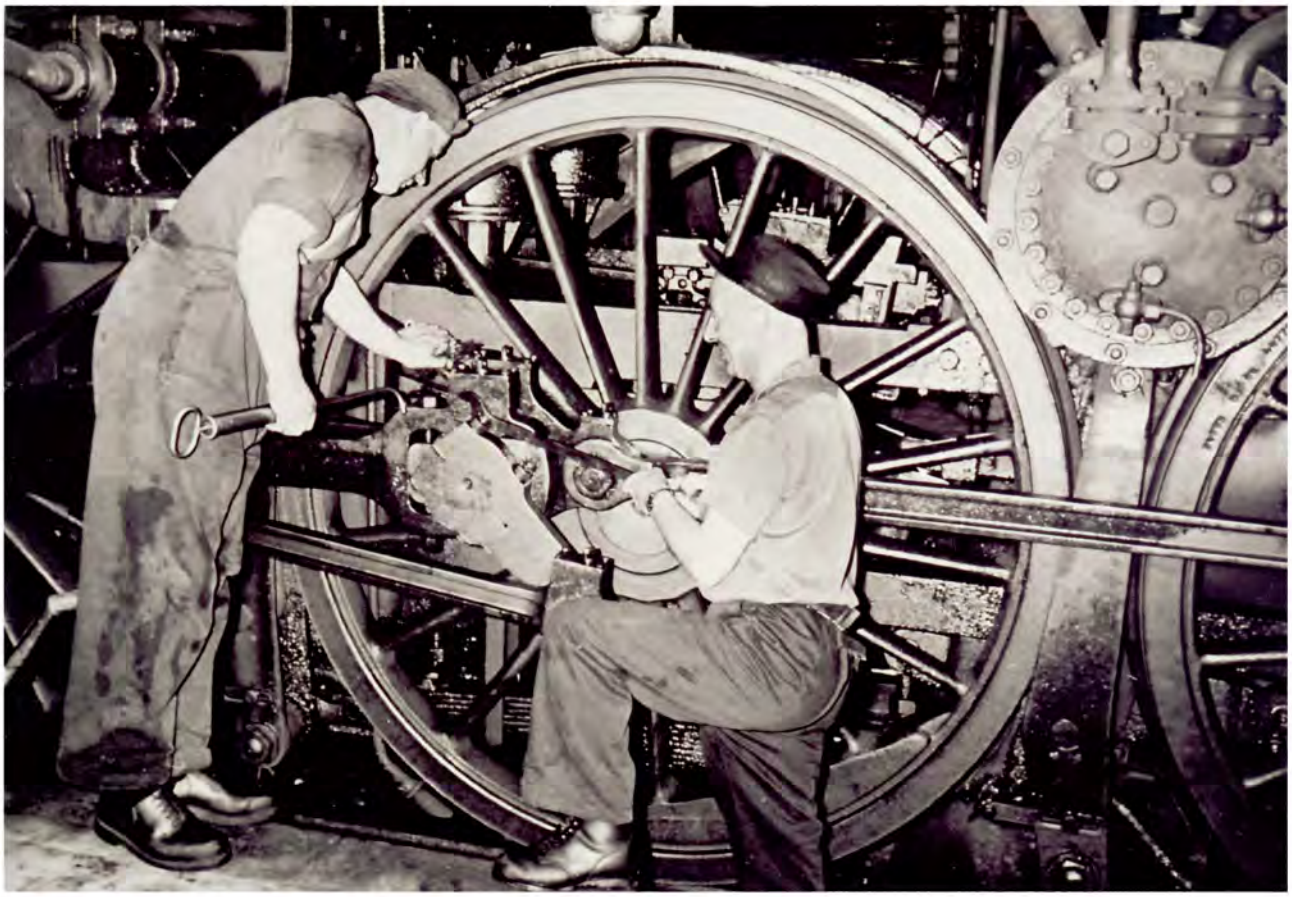
Andreas Kleber, langjähriger Hotelier der „Kleber-Post" in Bad Saulgau, überzeugter und fundierter Eisenbahnkenner und -befürworter, hielt das damalige umtriebige Leben auf dem Lindauer Hauptbahnhof in den 1960er und 1970er Jahren an einem gewöhnlichen Sommertag jener Jahre schriftlich fest:

„Auf Gleis 1 stand ein ÖBB-Personenzug, welcher aus St. Margrethen kam und zur Fahrt nach Bregenz-Feldkirch-Buchs bereitgestellt wurde, mit Anschluss in Feldkirch an den Abend-Expresszug Zürich-Salzburg.

Auf Gleis 2 der D 96 BAVARIA München-Lindau-Zürich-Geneve, der am Schluss des Zuges einen Abm und Bm als Kurswagen München-Freiburg mit sich führte; eine V 60 rangierte sie auf Gleis 6.

Auf Gleis 3 der D 161 Lindau-Straßburg-Paris mit seinen Kurswagen aus Innsbruck – bestehend aus einer lupenreinen 4-Wagen SNCF-INOX-Garnitur inklusive eines Liegewagens, bespannt mit einer Villinger V 2000.0.

Auf Gleis 4 der D-Zug 75 Lindau-Kiel (...) Auf Gleis 5 ein aus drei Wagen bestehender Eilzug nach Immenstadt, wo er mit einem aus Oberstdorf



Inspektionsarbeit am Triebwerk einer bayerischen S 3/6 im Jahre 1957 im Bahnbetriebswerk Lindau: links Heizer Max Bühler, rechts Hauptlokführer Engelbert Mayer.

Foto Wilhelm Tauscher in der Sammlung Helmut Weingärtner, Zeisertsweiler.

kommenden Eilzug nach München vereint wurde.

Auf Gleis 6 der Eilzug Lindau-Freiburg, welcher für seine mit dem D 96 aus München gebrachten Kurswagen bereitgestellt wurde.

Auf Gleis 7 der beschleunigte Personenzug Lindau-Kißlegg-Memmingen-Buchloe-Augsburg und auf Gleis 8 ein Personenzug nach Friedrichshafen-Stadt, welcher hinter den beiden D-Zügen nach Kiel und Paris auf der Bodensee-Gürtelbahn fuhr.

Und nicht zu vergessen, am Hafen legten noch zwei Schiffe an, die an all diese Züge Anschlüsse hatten. Da war ein Kommen und Gehen, da dampfte und zischte es, da brummten die Dieselloks, summten die E-Loks,ertönten die Hammerschläge der Rangierer, die nach den Bremsen hauptsächlich der SBB, ÖBB und SNCF-Wagen schauten; da hupten laut die Schiffe vom Hafen – und wenn sich alles in Bewegung setzte, war innerhalb von 15 Minuten der Bahnhof wieder leer....".[101]

1955 existierten im gesamten Landkreis beinahe flächendeckend 30 Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte der Bahn, davon allein im heutigen Stadtgebiet Lindaus drei Bahnhöfe und fünf Haltepunkte. Davon verblieben bis Ende des 20. Jahrhunderts im Landkreis sieben Stationen und in Lindau ein Bahnhof sowie der Haltepunkt in Aeschach-Holben, allerdings nur in Fahrtrichtung Friedrichshafen.

Ein gewaltiges Übergewicht des motorisierten Individualverkehrs sowie des Flugverkehrs wurde seither durch Politik und Wirtschaft durchgesetzt. Die Gewerkschaft der Eisenbahner GdE, später Transnet, heute die EVG, formulierte laut Lindauer Zeitung vom 19. Januar einen Teil der Ursachen angesichts dieser drohenden Perspektive bereits 1960 in der Lindauer Eisenbahnerkantine: „Wenn die Kriegsfolgelasten – in

erster Linie die Versorgung der Eisenbahner aus den Ostgebieten, die 400 Millionen jährlich verschlinge - vom Bund übernommen worden wären und man der Bundesbahn, wie es in anderen Staaten geschehen sei, angemessene Mittel zur Befriedigung des Nachholbedarfs gegeben hätte, dann wäre die Bahn ein gesundes und wirtschaftlich arbeitendes Unternehmen. Leider habe sie nicht die gleichen Startbedingungen wie die anderen Verkehrsträger bekommen."

Die falsche, weil nicht konsequent an den Interessen der Masse der Bahnkunden orientierte Bahn- undVerkehrskonzeption wurde auch dadurch nicht anhaltend besser, dass beispielsweise 1969 im Bahnhof Reutin eine Verladestelle für Autoreisezüge aus Köln und Düsseldorf eröffnet wurde, ebenfalls ab 1969 der schnelle TransEuropa-Express TEE von Zürich über Lindau nach München fuhr, seit dem Frühjahr 1970 am Bahnhof Lindau Fahrräder ausgeliehen werden konnten oder 1974 der Bahnhof Röthenbach für 1,8 Mio. Mark modernst mit Fernsehüberwachung und Drucktastenstellwerk mit den beiden Zielen ausgestattet wurde, einerseits die Sicherheit des Bahnbetriebes am Bahnhof zu erhöhen und andererseits hierdurch Arbeitsplätze weg zu rationalisieren, sechs in Röthenbach und drei in Harbatshofen. Zum Jahresbeginn 1960 waren allein im Stadtgebiet Lindau die Haltpunkte Zech, Strandbad, Langenweg und Schönau aufgehoben worden. 1961 wurden die bisherigen Haltepunkte Opfenbach, Biesenberg, Bodolz und Maria-Thann aufgelassen. 1985 folgten Heimenkirch und Hergensweiler. 1987 folgte die Schließung des Bahnhofes Oberreitnau auch für den Güterverkehr und 1988 sowie 1991 in zwei Schritten jene des Bahnhofes Schlachters.

Vier Zuglaufschilder von nach, bzw. ab Lindau fahrenden Zügen in den 1960er- sowie den 2000er-Jahren.

Sammlung Schweizer, Lindau.

Die V-200 221-138-1 rangiert im Hauptbahnhof Lindau in den 1960er-Jahren. *Foto: Andreas Kleber.*

(Fortsetzung) 301b (Innsbruck –) Lindau – Friedrichshafen – Überlingen –

Innsbruck Hbf ab	...	...	...	...	...	*5.37*	...	...	...	*8.50*	...	...	...	...	...	...	...	...
Bregenz Hbf ab	...	...	...	...	...	*12.1*[illegible]	...	...	...	*13.18*	...	...	...	...	...	...	...	...
ED Karlsruhe Zug Nr / Klasse	3662 3.	ET551 3.	4961 3.	D 253 1. 2. 3.	2522 2. 3.	2005 3.	Sa 3638 3.	4963 3.	3640 2. 3.	D 235 2. 3.	X4965 3.	D 175 2. 3.	D 161 1. 2. 3.	1809 3.	X3652 2. 3.	4969 2. 3.	
Lindau-Zech ab	...	...	11.28	⋮	...		...	12.41	...	⋮	X13.38			...	...	16.08	...
Lindau-Strandbad	...	...	11.33	⋮	...		...	12.46	...	⋮	13.43	...	◆ 1)	...	...	16.13	...
Lindau-Reutin 1308	...	...	11.38	⋮	...		...	12.51	...	⋮	13.48	...	...	...	...	16.19	...
Langenweg	...	...	11.41	⋮	...		...	12.54	...	⋮	13.51	...	...	...	...	16.22	...
Lindau Hbf 406. 1008. 1306g. an	...	...	11.46	**12.17**	...	12.31	...	12.59	...	**13.30**	X13.56	...	...	...	...	16.27	...
1308 ab	9.25	**11.00**	...	Bern – Zürich – München	12.18	...	...	...	13.05	Wien – Innsbruck –	...	**14.30**	Wien – Innsbruck **14.56**	...	...	...	...
Lindau-Aeschach 406	9.31		...		12.23	...	...	...	13.10		...			...	...	...	...
Enzisweiler	9.35		...		12.27	...	...	...	13.14		...			...	...	...	...
Wasserburg (Bodensee)	9.40		...		12.32	...	...	...	13.18		...			...	...	...	...
Nonnenhorn	9.44	**11.12**	...		12.39	...	Sa	...	13.23		...			...	...	...	...
Kreßbronn Bf	9.50	**11.17**	...	...	12.44	...	13.03	...	13.30		...	**14.46**	**15.13**	...	...	3654	...
Langenargen Bf	10.00	**11.22**	—	...	12.50	...	13.09	...	13.37		...			...	...	▲ 3.	...
Eriskirch	10.06		3632	...	12.56	...	13.18	...	13.43		...			...	...		...
Friedrichshafen Stadt * an	10.14	**11.32**	3.	...	13.04	...	13.27	...	13.51		...	**14.59**	**15.26**	...	...	...	...

406c Röthenbach (Allgäu) — Weiler (Allgäu)

Alle Züge nur 3. Klasse

	81	9387	9389	89	93	95	97	km	Zug Nr ED Karlsruhe Zug Nr	80	84	86	88	9390	94	96	
...	6.15	9.35	11.45	15.54	17.48	19.35	21.50	0,0	ab **Röthenbach**(Allg) ab	5.30	8.15	10.32	13.32	17.20	19.17	20.47	...
...	X6.22	X9.42	X11.52	X16.01	X17.55	X19.42	X21.57	3,2	Auers.. 406. 406d	X5.23	X8.08	X10.25	X13.25	X17.13	X19.10	X20.40	...
...	6.27	9.47	11.57	16.06	18.00	19.47	22.02	5,8	an **Weiler** (Allgäu).. ab	5.18	8.03	10.20	13.20	17.08	19.05	20.35	...

406 d Röthenbach (Allgäu) — Scheidegg

Alle Züge nur 3. Klasse

† 61	X 61	9371	†9373	X9373	9375	69	71	75	77	79	km	Zug Nr ED Karlsruhe Zug Nr	† 60	X 9370	X 62	† 62	64	9374	9376	9378	74	9380	† 78
†6.25	X6.40	9.30	†11.40	X11.40	14.00	15.51	17.43	19.27	21.45	23.10	0,0	ab **Röthenbach**(Allgäu) 406.406c an	†5.18	X5.33	X8.19	†8.19	10.38	13.33	15.33	17.25	19.10	20.50	22.51
X6.33	X6.48	X9.38	X1148	X11.48	X1408	X15.59	X1751	X19.33	X2153	X2318	2,7	Auers-Riedhirsch	X5.11	X5.26	X8.12	X8.12	X10.31	X1326	X1526	X17.18	X19.04	X2043	X2244
6.37	6.52	9.42	11.52	11.52	14.12	16.03	17.55	19.39	21.57	23.22	4,1	Gaßholz	5.08	5.23	8.09	8.09	10.28	13.23	15.23	17.15	19.01	20.40	22.42
X6.41	X6.56	X9.46	X1156	X11.56	X1416	X16.07	X1758	X19.42	X2201	X2326	5,4	Eisenbahn-Waisenhort	X5.04	X5.17	X8.05	X8.05	X10.24	X1319	X1519	X17.11	X18.58	X2036	X2239
6.47	7.05	9.51	12.05	12.30	14.22	16.17	18.03	19.51	22.10	23.32	6,5	Lindenberg (Allgäu)	4.49	5.12	8.00	8.00	10.19	13.14	15.14	17.06	18.55	20.31	22.36
X6.50	X7.08	X9.54	X1208	X12.33	X1425	X16.20	X1805	X19.53	22.13	X2335	7,3	Waldsee b Lindenberg	X4.55	X4.55	X7.45	X7.58	X10.15	X1305	X1510	X17.02	X18.50	X2023	X2233
†6.56	X7.14	10.00	†12.14	X12.39	14.31	16.26	18.10	19.58	22.19	23.41	9,9	an **Scheidegg** ab	†4.50	X4.50	X7.40	†7.51	10.10	13.00	15.05	16.57	18.4[illegible]	20.18	22.28

406. 406 a *Gegenrichtung*

406 Lindau — Kempten (Allgäu) — Buchloe — München

	Konstanz 301 a. 301b / *Friedrichshafen* 301b 1008 ab / ab	...	...	...	...	...	...	*22.40* / *3.21*	*22.40* / *3.21*	...	...	...	...	*6.22*	*6.22*	...	*8.06* / *10.20*	...
km	*ED Karlsruhe* Zug Nr / Klasse							† 1532 2. 3.	† 1530 2. 3.	E 575 3.		1534 3.	† 1536 2. 3.	† 3517 3. 06	1538 2. 3.	† 1540 2. 3.	ET 827 2. 3.	
0,0	**Lindau** Hbf ab	...	...	...	...	...	...	...	4.30	**5.12**		..	..	7.14	7.45	...	**11.04**	...
1,7	Lindau-Aeschach	...	...	...	...	...	...	...	4.34			...	...	7.18		...		...
4,0	Bodolz	...	...	...	...	...	...	...	4.39			...	...	7.22		...		...
5,3	Lindau-Schönau	...	...	...	...	...	...	...	4.43	Lindau-		...	...	7.26		...		...
8,1	Oberreitnau	...	...	...	...	...	...	...	4.48			...	...	7.32	7.59	...		...
12,9	Rehlings	...	...	...	...	...	...	...	4.53			...	...	7.37		...		...
13,8	Schlachters	...	...	...	...	...	...	...	4.58			...	...	7.42	8.11	...		...
17,4	Hergensweiler	...	...	...	...	...	..	..	5.03			...	...	7.48	8.18	...		...
23,1	**Hergatz** 306 g an / ab	...	...	...	...	...	..	..	5.10	**5.35**		...	...	7.55	8.27	...	**11.27**	..
								...	5.11	**5.36**		...	...	7.57	8.31	...	**11.28**	..
25,4	Wohmbrechts	...	...	...	...	...	...	...	5.15			...	...		8.36	...		...
26,7	Maria Thann	...	...	...	...	...	...	...	5.19			...	...		8.40	...		...
29,3	Opfenbach	...	...	...	...	...	...	...	5.24	München		...	...	Nach Leutkirch Memmingen	8.46	...		...
31,7	Biesenberg	...	...	...	...	...	...	...	5.28			...	...		8.52	...		...
33,8	Helmenkirch	...	...	...	...	...	...	...	5.33			...	...		8.58	...		...
38,5	**Röthenbach** (Allgäu) 406 a. d an / ab	...	...	...	...	...	...	...	5.40	**5.53**		...	...		9.07	...		..
		...	...	...	...	...	...	...	5.41	**5.54**		...	...		9.15	...		...
44,5	Harbatshofen	...	...	...	...	...	...	...	5.49			...	...		9.25			...
51,6	Oberstaufen *(ED Augsburg)*	...	...	...	...	...	5.54		6.21	**6.10**		...	...	7.21	9.35	9.46		...
56,3	Thalkirchdorf	...	...	...	...	...	6.00		6.27			...	...	7.27	9.41	9.52		...
61,2	Rothholz	...	...	...	...	...	6.07		6.34			...	...	7.34	9.49	9.59		...
66,3	Bühl (Alpsee)	...	...	...	...	...	6.14		6.41			...	...	7.41	9.56	10.06		...
68,4	**Immenstadt** an	...	...	...	...	...	6.18		6.45	**6.29**		...	...	7.45	10.00	10.10		...

Die für Stadt und Landkreis Lindau gültigen Fahrpläne (Auszüge) im Fahrplanbuch der Deutschen Bundesbahn im Winterfahrplan 1950/51.

Sammlung Schweizer, Lindau.

Der Hauptbahnhof Lindau 2006 in idealer Lage am Hafen sowie am Stadtzentrum. *Foto: Karl Schweizer.*

Als Autos noch per Eisenbahn nach Lindau kamen

Eine kleine Erfolggeschichte stellten die bahneigenen Auroreisezüge samt Schlafwagen dar. Seit Dezember 1969 zeigte sich dies auch in der südwestlichen Ecke des Reutiner Güterbahnhofes.

Erstmals transportierte die damalige Deutsche Reichsbahn bereits 1930 Privatautos in Sonderzügen zwischen Hamburg und Basel. Nach NS-Faschismus und Zweitem Weltkrieg bot die Deutsche Bundesbahn der noch jungen BRD 1956 erstmals von München nach Ostende und erneut von Hamburg nach Basel Autoreisezüge an. Während die privaten Pkws oder Motorräder in Sondergüterwaggons mitfuhren, genossen die Reisenden die Fahrt und meist eine geruhsame Nacht in bequemen Schlaf- oder Liegewagen.

Im Dezember 1969 wurde auch Lindau in dieses Autoreisezugsystem fahrplanmäßig aufgenommen. Quasi als Generalprobe kam von Düsseldorf und Köln her der erste dieser Sonderzüge am 26. November 1969 zu den neu errichteten Verladerampen in den Reutiner Güterbahnhof. Da die Winter damals auch in Lindau meist noch Biss hatten, hatte es tags zuvor begonnen kräftig zu schneien, so dass unter etwas härteren Realbedingungen geprobt werden konnte.

Die Lindauer Zeitung notierte damals dazu u.a.: „Auf einem Auto-Rampengleis im sogenannten Ladehof – wo Privatfirmen be- und entladen – stand eine dreiteilige Verladegarnitur (Flach-, Rampen- und Doppelstockwagen), die mit zwei Doppelstock-Autotransportwagen verbunden war. Im ‚Ernstfall' müssen bis zu neun Transportwagen, von denen jeder zehn Personenkraftwagen aufnehmen kann, ent- und beladen werden. Deshalb werden im Reutiner Bahnhof zwei Verladewagengarnituren stationiert, die man gleichzeitig auf zwei nebeneinander liegenden Außen-Rampengleisen verwenden will, um das Be- und Entladen zu beschleunigen."

Entladen eines Autoreisezuges am Güterbahnhof Lindau-Reutin in den 1970er-Jahren. *Sammlung Schweizer, Lindau.*

Am 20. Dezember 1969 traf der erste reguläre Autoreisezug aus Köln/Düsseldorf mit 80 Autos und rund 300 Reisenden an der Reutiner Ladestraße ein: „Der Zug kam aus Düsseldorf, aber die Autokennzeichen bewiesen, dass auch Reisende aus Wanne-Eickel, Krefeld, Gelsenkirchen, Dortmund, ja aus Holland und sogar aus dem Tessin gebucht hatten und zwar recht eifrig, denn bereits sechs Wochen vor der Abfahrt war der Zug ausgebucht. Die meisten Fahrgäste, die ihr Auto huckepack von der Bundesbahn transportieren ließen, wollten weiter nach Vorarlberg oder in die Schweiz."

Dieses Reisekonzept wurde gut angenommen, so dass die LZ in ihrem Jahresrückblick über Lindaus Bahnjahr Ende 1969 dazu u.a. schrieb: „Die neuen Verkehrsverbindungen in diesem Jahr haben sich gut bewährt. Das betrifft die Einrichtung der TEE-Verbindung von München über Lindau nach Zürich und umgekehrt die Einführung der Autoreisezüge."

Die Entwicklung zeigte nach oben. Monatlich verkehrten nun zwischen sechs und acht Autoreisezüge zwischen Köln/Düsseldorf und Lindau, bzw. in der Gegenrichtung. Fuhr man mit diesen beispielsweise um 7.01 Uhr in Köln-Deutz ab, kam man am gleichen Tag um 14.29 in Lindau-Reutin an, falls keine Verspätungen eintraten.

Im Jahre 2006 allerdings fuhren die letzten Abend-AutoZüge von Lindau-Reutin in Richtung Düsseldorf bzw. nach Troisdorf. Dann stellte das Management der Deutschen Bahn AG die Linien von und nach Lindau ein. Ab 2016 kämpften Bahnmitarbeiter darum, dass bis Ende 2017 bundesweit nicht auch noch die letzten Auroreisezüge durch den Straßenverkehr ersetzt und in diesem Zusammenhang nicht auch ein Großteil des bisherigen Nachtzug-Angebotes der DB AG abgeschafft wurde. Ihr Kampf war leider großteils erfolglos. 2017 stellte das Management der DB AG den Betrieb der bisherige Autoreisezüge ein. Die Autos kamen nun zusätzlich auf die Straßen. 2018 beendete das gleiche Management die lange Tradition der Nachtzüge mit Schlaf- und Liegewagen in Deutschland. Die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB reagierten darauf, indem sie erfolgreich die Zahl der Nachtzüge in Österreich deutlich erhöhten und einige bisherige Nachzuglinien in Deutschland übernahmen. Wer heute von Stadt und Landkreis Lindau aus während der Nacht bequem beispielsweise nach Wien kommen möchte, muss den ÖBB-Night-Jet ab Bregenz benützen, um am nächsten Morgen frisch ausgeschlafen in Wien aktiv werden zu können. [102]

Die verlassenen Reste der ehemaligen Autoverladestelle an der Ladestraße am Bahnhof Lindau-Reutin im April 2011. *Foto: Karl Schweizer.*

Der TransEuropa-Express TEE "BAVARIA" von Andreas Kleber

Am 16. November 2021 sind es 50 Jahre, dass ich in diesem Zug das erste Mal fuhr. Eine Fachmesse in München war der Anlass, was damals hieß; sehr früh aufstehen, um von meinem damaligen Wohnort Saulgau über Aulendorf-Friedrichshafen nach Lindau zu gelangen. Die Neugierde plagte mich; wie sieht dieser Zug wohl aus? Welches Wagenmaterial, welche Lok wird ihn wohl bespannen? Reichen die paar Minuten Aufenthaltszeit für einen eventuellen Lokwechsel aus? Sind die RAm (Niederländisch-Schweizer- TEE-Triebwagen) wieder im Einsatz? Petrus hatte ein Einsehen mit meinem Vorhaben, nur des BAVARIA wegens über Lindau nach München zu fahren; bei strahlendem Spätherbstwetter war für mich die Fahrt auf der bayerischen Allgäubahn ein Erlebnis; und auch das Mittagessen im SBB-Speisewagen (SBB = Schweizer Bundesbahnen); verbunden mit Erinnerungen an die Zeit, die ich in den 60er Jahren im Land der Eidgenossen verbrachte.

Nachdem durch die Elektrifizierung und den Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe und Frankfurt (M) Zürich und Basel schneller erreichbar waren und die TEE- und F-Zugverbindungen gut angenommen wurden, wurde von Schweizer Seite her Anfang/Mitte der 60er Jahre der Wunsch vorgetragen, die beiden süddeutschen Großstädte München und Stuttgart mit schnellen, erstklassigen Zügen zu verbinden. Die Reisezeit sollte nach Stuttgart bei 3, nach München bei 4 Stunden liegen. Die Einführung war mit Beginn des Sommerfahrplans vorgesehen; nach Stuttgart waren es zwei D-Zug-Paare mit beiden Wagenklassen und AmWr (ein „Kolibri"), nach München war der Diesel -

Ein TransEuropa-Express TEE verlässt den Hauptbahnhof Lindau in den 1970er-Jahren.

Sammlung Helmut Weingärtner, Zeisertsweiler.

triebwagen RAm 501 und 502 der SBB/NS geplant, der durch die Umwandlung des TEE „l'Arbalete" (Zürich-Basel-Paris) in einen lokbespannten Zug (mit SNCF-Inox-Wagen, SNCF = Société Nationale des Chemins de Fer Française) frei geworden war. Dieser sollte den Namen BAVARIA tragen, den zuvor ein Zugpaar Génève-München trug.

Während die D-Züge nach Stuttgart zum Sommerfahrplan (25.05.1969) eingeführt und gut angenommen wurden, wurde der TEE 56/7 mit Beginn des Winterfahrplans eingeführt, gleichzeitig mit der Eröffnung des neuen Kemptener Hbf. Erfahrene Lindauer Lokführer wurden auf diesen TEE geschult. Doch er schien nicht unter einem „Stern" zu stehen: Schon die Einführung verzögerte sich um fünf Tage (die Gründe sind mir nicht bekannt) und bei seiner ersten Fahrt am 03.10. fiel die Maschinenanlage des RAm aus und eine 221 (!!) vor 1968 die V 200.1 Diesellokomotive) die 221-140, musste den Zug nach München schleppen. Unbestätigten Berichten zufolge (ich arbeitete von 01.11.1969-28.05.1971 in London) muss dies einige Mal passiert sein, so dass im Lokumlaufplan des BW Kempten/Allg. (BW= Bahnbetriebswerk) stets eine Ersatzlok in Lindau vorgesehen war. Der Speisewagen wurde von der SSG (SSG = Schweizerische Speisewagen Gesellschaft) bewirtschaftet; mit dementsprechend guter Qualität. Auf der Rückfahrt ab München waren oft beide Service ausgebucht.

Am 9. Februar 1971 kam es zur bisher schwersten Eisenbahnkatastrophe in Deutschland nach dem Krieg, als TEE 56 München-Zürich bei Aitrang in einer scharfen Rechtskurve statt der vorgeschriebenen 80 km/h mit ca.130 km/h aus den Gleisen schoss, dabei das Gegengleis zerstörte und der Steuer- sowie der Speisewagen die zwei Meter hohe Böschung in ein Bachbett stürzten. Der Abteilwagen und Triebkopf am Zugende blieben auf dem Gegengleis liegen, in welchen auch noch einige Minuten später ein Schienenbus aus der Gegenrichtung in die Trümmer fuhr. 28 Menschen

Einfahrt des TEE „Bavaria" mit Schweizer RAm-Triebwagen etwa um 1970 im Hauptbahnhof Lindau.

Foto: Sammlung Helmut Weingärtner, Zeisertsweiler.

Der TEE mit Vt 601 durchfährt als Leerzug im Juli 1983 den Bahnhof Röthenbach in Richtung München.
Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.

kamen dabei ums Leben, darunter der Lokführer; 42 Fahrgäste wurden schwerst verletzt. Wie/Warum es dazu kommen konnte, konnte m.E. nicht geklärt werden. Am erfahrenen Lindauer Lokführer kann es nicht gelegen haben. Als ich die Bilder in den BBC-Nachrichten sah (dort wurde ausführlich darüber berichtet, weil zu dieser Zeit in GB eine heftige Diskussion über die Einführung neuer Signal-Sicherheitssysteme im Gange war) war ich so schockiert und den Tränen nahe; Tags darauf ging ich in der Mittagspause zur Deutschen Botschaft am Belgrave Square um dort nähere Einzelheiten zu erfahren. (Es war im Übrigen das erste von vier schweren Eisenbahnunglücken in diesem Jahr; Kellmünz, Radevormwald und Rheinweiler sollten noch folgen! Selbst mein Vater rief mich an; schließlich wusste er, dass ich während der Sommerferien 1961 den Hof kehrte, die Tische im Freien abwusch und am Wochenende an der Geschirrspüle und Theke half, nur um mir Geld für eine Fahrt mit einem von der bayr. S 3/6 (18.6)!! bespannten schweren D-Zug Lindau-Kempten-München zu verdienen. Es war damals der D „BAVARIA" Génève-Lindau-München, den ich zwischen Lindau und Buchloe benützte). Eine Woche später kam dann ein von der DB (Deutsche Bundesbahn) gestellter Wagenzug zum Einsatz (1 Avm und 1 Apm; gelegentlich durch einen zusätzlichen Avm verstärkt), sowie ein rot/blauer „Kolibri" Halbspeisewagen. Im Juli 1971 habe ich den BAVARIA in Lindau mit einem ARDm (1.Kl. Barwagen) gesehen. Da die SSG für den Speisewagen zuständig war, kam mit Beginn des Winterfahrplanes 1971/72 (ab 26.09.1971) ein SBB-Speisewagen der RIC-Bauart zum Einsatz, der dann später die TEE-Lackierung erhielt.

Bespannt wurde der TEE BAVARIA zwischen Zürich und St. Margarethen von einer Re 4/4 I (Schnellzuglok der SBB), zwischen St. Margarethen und Lindau von einer ÖBB 1180 (ÖBB = Österreichische Bundesbahnen) und Lindau-München von der 210, gelegentlich auch von einer 218. Durch den Einbau von DB/ÖBB-Schleifstücken am Stromabnehmer einiger Re 4/4 I Loks entfiel ab September 1971 der Lokwechsel in St. Margarethen. Diese Loks wurden in

TEE-Farben umlackiert und ab 1975 durch in TEE-Farben lackierte Re 4/4 II, die ebenfalls mit DB/ÖBB Schleifstücken ausgerüstet waren, ersetzt.

Ein Zugnummerwechsel fand ebenfalls zum Sommerfahrplan 1971 statt: aus TEE 56/7 wurde 66/7.

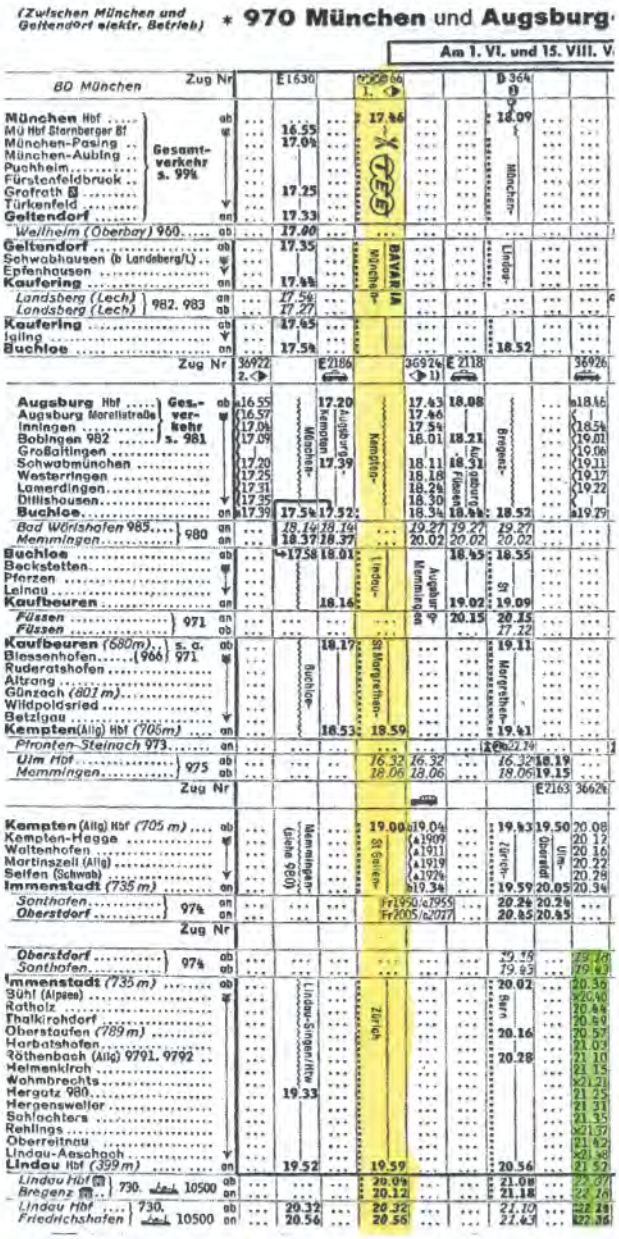
Da die durchschnittliche Jahresauslastung als 1.Klasse-Zug nicht befriedigen konnte, wurde beschlossen, den TEE in ein zweiklassiges D-Zugpaar umzuwandeln. So fuhr der BAVARIA am 24.09.1977 zum letzten Mal als TEE; danach fuhr er als D 266/7 mit etwas verlängerter Fahrzeit durch einen zusätzlichen Halt in Buchloe (mit Anschluss von/nach Augsburg). Das Wagenmaterial stellten die SBB (Schweizer Bundesbahnen), so dass sich für die 1.Klasse-Passagiere keine Komforteinbußen ergaben; auch der SBB-Speisewagen wurde beibehalten. 1984 fuhr der BAVARIA auf der DB-Strecke als FD (Zuggattung). Er führte zwischen Zürich und Lindau einen Schweizer Gepäckwagen mit sich; in Lindau wurde der Zug durch einen DB Abteilwagen (Bm 235) verstärkt.

Am 31. Dezember 1978, bei der Durchfahrt in Eichenau, brach bei der V-210-008 ein Verdichterlaufrad, was zur Folge hatte, dass im Turbinenraum der Lokomotive wegen einer dabei gebrochenen Kraftstoffleitung ein Brand entstand. Zwar wurde dieser von der Feuerwehr im Bahnhof Fürstenfeldbruck schnell gelöscht und der Lokomotive blieben schwere Schäden erspart, aber die DB musste daraufhin wieder die Gasturbinen stilllegen. Seitdem fuhr der BAVARIA mit zwei 218er in Doppeltraktion.

Ab 24. Mai 1987 kam der BAVARIA als EC 98/99 zu EC-Ehren (EC = Eurocity), wobei EC 99 über Memmingen geführt wurde. Da bei der SBB damals Mangel an klimatisierten Wagen herrschte, stellte – den Speisewagen ausgenommen – die DB das Wagenmaterial mit 2 Avmz, sowie 3-5 Bpmz. 1989 stellte dann die SBB wieder das Wagenmaterial.

Das nächste Unglück des EC 99 BAVARIA ereignete sich am 30.08.1989 bei Riedenburg. Auf Grund von Bauarbeiten waren die Sicherungsanlagen außer Betrieb und der BAVARIA kollidierte mit dem Ex 167 MONTFORT, wobei glücklicherweise Menschenleben nicht zu beklagen waren. 1992 setzte die SBB für 2 Jahre in der 1. Klasse PANORAMA-Wagen ein; 1993 wurde die Zuggarnitur aus neu gebildeten SBB-EC-Wagen gebildet.

Zum Jahresfahrplan 2003, also ab 14. Dezember 2002, wurde der BAVARIA als namengeführter Zug aufgegeben.



Bundesbahnfahrplan Sommer 1972, Ausschnitt.

Sammlung Andreas Kleber.

Stadtbildplan Lindauer Insel in den späten 1950er Jahren von Helmut Skaruppe, Original im Stadttheater Lindau, *Repro: Karl Schweizer*

G
H
J
K
L
M
BOOTSHAFEN
SÄNGERHALLE
STADTGARTEN OSCAR GROLL-ANLAGEN
LUDWIGS-BASTION
ZWANZIGER-STRASSE
BEI DER HEIDENMAUER
AUF DER MAUER
HEIDENMAUER
STEPHANS KIRCHE
MARKTPLATZ
STIFTS KIRCHE
KIRCHPLATZ
STIFTSPLATZ
IN DER GRUB
HAUPT-STRASSE
ALTES RATHAUS
LUDWIGSTRASSE
FISCHERGASSE
STADTTHEATER
GERBERSCHANZE
BRETTERMARKT
WERFTHAFEN
SEGELHAFEN
RÖMERSCHANZE
RÖMERBAD
SEEHAFEN
LÖWEN-MOLE
H
J
K
L
M

SEHENSWÜRDIGKEITEN, KULTUR- UND VERGNÜGUNGSSTÄTTEN
Altes Rathaus .... G 4
Cinema-Scala, Kemptener Str. 6 ..... (Rückseite)
Diebsturm .... E 3
Filmpalast, Zeppelinstr. E 3
Gerberschanze ...... K–L 5
Heidenmauer .... L 2
Heimatmuseum .... J 3
Internationale Spielbank .... L–M 2
Karls-Bastion .... C 6
Löwen-Mole .... G 7
Mangturm (Alter Leuchtturm) .... G 6
Neuer Leuchtturm ..... G 8
Park-Theater, Zwanzigerstraße .... K 1–2
Peterskirche .... F 3
Pulverturm .... A 4
Pulverschanze .... A 4
Römerschanze .... H 7
Sängerhalle .... J 1
Stadtbibliothek und Stadtarchiv .... G 4
Stadttheater .... J 4–5
Stephanskirche, ev. .... K 3
Sternschanze .... D 2
Stiftskirche, kath. ...... K 3

HOTELS, GASTHÖFE, GASTSTÄTTEN UND FIRMEN DER INSELSTADT
Amtliches Bayerisches Reisebüro, Bahnhofplatz .... E 6
Antiquitäten Karl Zeller, Fischergasse .... K 4
Bahnhofgaststätten, Freiterrasse, Hauptbahnhof ...... E 6–7
Bayerische Hypotheken- und Wechselbank, Schneeberggasse 1 .... G 4
Bayerische Vereinsbank, Marktplatz 4 .... J 3
Café-Conditorei Maurer, Schmiedgasse .... K 2
Drogerie Parfümerie Böhringer, Hauptstr. 24 G 4
Engel-Apotheke, Hauptstraße .... H 4
Excelsior Café–Restaurant–Bar, Cramergasse 14 .... H 3
Fremdenheim Thomann, Ludwigstraße 12 ...... H 4
Fremdenverkehrsamt, Bahnhofplatz .... E 6
Gasthof auf dem Wall, Auf dem Wall .... L 3
Gasthof Goldenes Lamm, Schafgasse 3 .... F 3
Gasthof Seehof, Reichsplatz 7 .... G 5
Gasthof Stift, Stiftsplatz 1 .... J 3
Gothenkeller, In der Grub 32 ....G 3
Hirsch-Apotheke, Cramergasse 17 .... H 3–4
Hotel Bayerischer Hof, Seepromenade ...... E–F 6
Hotel Helvetia, Seepromenade .... F–G 5–6
Hotel Lindauer Hof, Seepromenade .... G 5
Hotel Peterhof, Schafgasse 10 .... F 3–4
Hotel Reutemann, Seepromenade .... F 6
Hotel Seegarten, Seepromenade .... F 6
Inselhotel, Hauptstr. 48 F 4
Kaufhaus Marath, Ludwigstraße 2 ... H–J 4–5
Kunsthandwerk aus aller Welt, Hauptstr. 9 ...... G 4
Livana-Pavillon .... L 2
Modehaus Bürklin, Cramergasse .... J 3
Optik Foto Strohm, Cramergasse 8 .... H 3
Papier-Enderlin, Cramergasse 6 .... J 3
Photo-Eckerlein, Paradiesplatz .... F 2
Bahnhofkolonnade ... E 6
Hauptstraße .... F 4
Reformhaus, Hauptstr. . H 4
Reisebüro G. Neubürger, Dammgasse 4 . G 5
Stadt- und Kreissparkasse .... E 5
Spielwaren–Optik–Photo Martin Koch, Bismarckplatz 1–2 .... G 4
Textilhaus Schwenzfeier, Hauptstraße 14 ..... G–H 4
Straßenverzeichnis auf der Rückseite

Walter Bergmann - Der Mister Bahnhof Lindaus

Walter Bergmann wurde am 30. Mai 1938 im Krankenhaus in Lindau-Hoyern geboren. Den Kindergarten besuchte er im Stadtteil Aeschach, dort anschließend auch die katholische Grundschule Aeschach, danach zwei Jahre lang die Volksschule Hoyern, dann die siebte Klasse im Alten Rathaus in Aeschach und anschließend die katholische Bekenntnisschule (Volksschule, heute Mittelschule) in Reutin.

Mit 14 Jahren begann Walter Bergmann am 1. Oktober 1952 bei der Deutschen Bundesbahn eine Ausbildung zum „Jungwerker" und war deshalb auch Schüler der Berufsschule Lindau. Die Jungwerkerausbildung bei der DB umfasste damals alle Sparten der Bahn. Dazu gehörten u.a. auch drei Monate bei der „Rotte" der Lindauer Bahnmeisterei. Hier musste er mit den erwachsenen Kollegen beispielsweise mit einer „Katz", einem gemeinsam gegen die Schienen zu schlagenden schweren Holzblock, um die Schienen wieder korrekt „in die Spur" zu bringen, die Gleise in Lindau-Zech korrigieren. Die erwachsenen Kollegen ließen dabei die in Schwung befindliche „Katz" gemeinsam gleichzeitig los, so dass der Jungwerker Bergmann samt dieser über die Böschung flog.

Weitere Ausbildungsabschnitte waren für jeweils drei Monate die Arbeit beim Fahrkartenverkauf, als Schaffner, bei der Güterabfertigung sowie die Arbeit in der Bahnhofsverwaltung. Oft mussten die Auszubildenden auch Koks für die Bahnhofszentralheizung beim

Walter Bergmann im Juni 2011 im Hauptbahnhof Lindau. *Foto: Karl Schweizer.*

Die Gründungsmannschaft der Fußballabteilung des Eisenbahnersportvereins ESV Lindau - 1966 in Nonnenhorn. Rechts stehend Walter Bergmann. *Sammlung Walter Bergmann, Bodolz.*

Hauptbahnhof von Güterwaggons in den Keller des Bahnhofsgebäudes schaufeln. Im Bahn-Betriebswerk westlich der Bahnhofsgleise des Lindauer Hauptbahnhofes musste der Jungwerker u.a. Rauchkammern der abgestellten Dampflokomotiven reinigen sowie mit Spiritus deren rote Bleuelstangen putzen. Außerdem umfasste der Ausbildungsplan auch die Mitarbeit beim Stückgutversand auf dem Reutiner Güterbahnhof.

In den ersten zwei Ausbildungsjahren kam verstärkt die kaufmännische Ausbildung in der Berufsschule hinzu, in Stenographie, Buchführung, kaufmännischem Rechnen, Schreibmaschinenschreiben usw. Zusammen mit Auszubildenden der Post sowie des Verkehrs- und Tourismusbüros wurde hierzu in Lindaus Berufsschule, damals am Bleicheweg, eine Klasse „Berufsschule Verkehr" gebildet.

Als erste Arbeit nach Ende der dreijährigen Ausbildung wurde Walter Bergmann, nun als Bundesbahnarbeiter, zuerst als Güterboden-Arbeiter und danach auf dem östlichen Teil des Geländes des damaligen Reutiner Güterbahnhofes als Rangierarbeiter für die zu rangierenden Güterwaggons eingeteilt. Ein „Fänger" betreute jeweils drei Gleise, welche jeweils vom Rangierablaufberg in der Nähe der „Kamelbuckelbrücke" in Richtung der neu zusammenzustellenden Güterzüge verliefen. Händisch mit Hilfe von „Hemmschuhen" mussten die heranrollenden Güterwagen rechtzeitig abgebremst werden, bevor diese an die bereits wartenden Waggons angekuppelt wurden.

Am 1. März 1957 begann Walter Bergmanns Arbeit als Aushilfs-Schreibkraft im Bahn-Betriebsamt im Hbf. Lindau und anschließend als Bundesbahn-Ge-

hilfe. Das Bahnbetriebswerk befand sich wie auch die Lokleitung sowie gegenüber das „Stofflager“ mit den Ölen, Dienstkleidungen und der Maschinentechnik in den heute noch erhaltenen Backsteingebäuden auf der Hinteren Insel Lindaus. Das Personal der Werkstätte der Maschinentechnik bestand aus Schlossern, Schmieden, Fräsern, Werkzeugmachern usw. und musste die in Lindaus Lokschuppen abgestellten Lokomotiven sowie Reisezugwagen kontrollieren sowie schadhafte Teile ausbessern, bzw. ersetzen.

In den Sommermonaten von Mai bis Ende September war Walter Bergmanns Einsatzstelle die Maschinenamt-Außenstelle Lindau, welche für die Bodenseeschiffe der Deutschen Bundesbahn zuständig war. Bei dieser war auch die „See-Rotte“. Diese musste von der Lindauer Werft aus die Seezeichen, Schiffsanlegestellen, Schiffspfähle, usw. von Lindau bis Nonnenhorn betreuen.

Nach einer Vorprüfung auf einer Fachschule bewarb sich Walter Bergmann für die Assistentenlaufbahn des Mittleren Dienstes als BAss bei der DB. Nach Beendigung dieser weiteren Ausbildung 1959 wurde er ab seinem 21. Geburtstag Fahrdienstleiter auf verschiedenen Bahnhöfen im Landkreis Lindau. Von Mai 1959 bis 1972 tat er insgesamt zwölf Jahre lang als Fahrdienstleiter Dienst in Nonnenhorn, Wasserburg, Enzisweiler, Oberreitnau, Schlachters, Hergensweiler, Hergatz und Röthenbach/Allg.

Dabei geschahen auch unangenehme Missgeschicke, welche zu offiziellen Verweisen führten. So sollte beispielsweise ein Güterdampflokführer am Bahnhof Schlachters warten, bis der Eilzug aus München durchgefahren war, um erst danach über Gleis 1 auf Gleis 3 zu wechseln. Doch dieser fuhr trotzdem mit Volldampf los und dadurch derart auf den Prellbock des Ladegleises auf, dass sich die Lokomotive an diesem schräg nach oben stellte.

Am Bahnhof Enzisweiler waren, angehängt an einen Personenzug, wieder einmal mit Kühen beladene Güterwaggons angekommen und vom Personenzug abgekuppelt worden. Diese Viehwaggons wollte Walter Bergmann, um eine Verspätung zu vermeiden, mit Hilfe eines „Zwickeisens“ per Hand auf das Güterabstellgleis schieben. Doch die vollgeladenen Waggons waren zu schwer dafür. Inzwischen kam der D-Zug von Lindau nach Kehl mit Anschluss nach Paris von Lindau kommend im Bahnhof Enzisweiler mit „Befehl“ an. Da die Viehwaggons immer noch das Gleis blockierten, bat Walter Bergmann den Lokomotivführer des D-Zuges, doch bitte die Viehwaggons über die Weiche auf das Ladegleis zu schieben. Dieser tat dies mit angehängten D-Zug-Wagen samt Fahrgästen auch und handelte sich dadurch gleich zu Beginn seiner Fahrt eine Verspätung von12 Minuten ein. Walter Bergmann erhielt daraufhin von der vorgesetzten Stelle einen Verweis. Doch die Kühe standen nun endlich abholbereit bei der damaligen Enzisweiler Viehrampe und der D-Zug war längst weiter gen Schwarzwald gefahren.

Danach arbeitete er im Güterbahnhof Lindau-Reutin als Ablöser bei der Güterabfertigung im Haus Ladestraße Nr. 26 als Ermittlungsbeamter im Kassendienst des Grenzdienstes. Jede einzelne Bahnfracht in Richtung Österreich und das weitere Ausland musste vor der Abfahrt der Güterzüge händisch in Übergabelisten erfasst werden, was für ankommende Güter umgekehrt ebenfalls galt. Die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB hatten damals im gleichen Haus in der Ladestraße einen eigenen Vertreter und weitere Mitarbeiter.

Als Kassenverwalter musste Walter Bergmann auch an das dortige Personal Löhne und zusätzliche Leistungen ausbezahlen. Das nötige Bargeld hierfür holte er jeweils von der dem Bahnhofsgebäude an der Bregenzer Straße gegenüberliegenden damaligen Hypo-Vereinsbank ab.

Reutiner Bahnhofsvorstände waren damals Karl Tränkle und dessen Nachfolger Georg Jäger, welcher zudem gleichzeitig ehrenamtlicher Bürgermeister von Bodolz war. Bis zur Auflösung der Reutiner Güterabfertigung Ende 1980 war der Reutiner Bahnhof eine selbständige Dienststelle, danach, bei Weiterbetrieb der Güterabfertigung, war der Güterbahnhof Reutin personell an den Lindauer Hauptbahnhof auf der Insel angegliedert.

Der Güterbahnhof Reutin im Mai 1957, noch mit der alten Kamelbuckelbrücke und dem 1911 errichteten Gleisanschluss zum städtischen Gaswerk Lindau, heute die Stadtwerke, zum Früchtegroßhändler Faess, zum Materiallager von Eisen Thomann, zum städtischen Schlachthof Lindau, zum Schrotthändler Settele, heute Recycling Stark, sowie zum Dornierwerk in Lindau-Rickenbach.

Foto von Franz Thorbecke im Bildarchiv Franz Thorbecke, Lindau.

Im Jahre 1981 kam Walter Bergmann als Vertreter für die Fahrkarten-, Gepäck- und Expressgutaufsicht sowie die Kassenverwaltung, die Pensionisten- und die Hinterbliebenenbetreuung zurück zum Hauptbahnhof Lindau auf der Insel. Am 31. Dezember 1999 ging er in Pension, ohne allerdings sein Engagement für die Kolleginnen und Kollegen der Eisenbahn und die Bahn selbst zu beenden.

Außerdem wurde Walter Bergmann nach etlichen Jahren ehrenamtlicher Arbeit für das Bahn-Sozialwerk BSW im Jahre 1974 offiziell zu dessen Lindauer Kassier gewählt. Von 1983 bis Dezember 2020 war er Lindaus BSW-Ortsvorsitzender mit u.a. wöchentlich in der Regel zwei Beratungsvormittagen im BSW-Büro in Lindaus Hauptbahnhofsgebäude.

In die Jugend-Fußballabteilung des Eisenbahner-Sportvereins ESV trat Walter Bergmann am 1. November 1952 ein.

Von 1973 bis ins Jahr 2000 war Walter Bergmann Lindauer Vertrauensmann bei der SPARDA-Bank in Augsburg, davon von Juni 1988 bis Juni 2000 Mitglied des Aufsichtsrates und bis 2002 SPARDA-Repräsentant. Als Aufsichtsratsmitglied war er maßgeblich daran beteiligt, dass die SPARDA in Lindau eine Zweigstelle eröffnete. Diese war zuerst in den Räumen der ehemaligen Wechselstube im Hauptbahnhof untergebracht, bevor sie in die Lindauer Zwanziger Straße wechselte.

Von 1973 bis Ende Januar 2008 war Walter Bergmann Lindauer Vertrauensmann bei der Deutschen Eisenbahnversicherung DEVK Köln im Bereich der Regionaldirektion München.

Im März 2011 erhielt Walter Bergmann für sein langjähriges ehrenamtliches Engagement das Bundesverdienstkreuz am Bande verliehen.

Am 1. Februar 1953 war er in die Gewerkschaft der Eisenbahner GdED im Deutschen Gewerkschaftsbund eingetreten. Seit 20. November 1992 war er in Nachfolge von Fritz Taubenberger und Peter Görlach bis zu seiner eigenen Pensionierung im Jahre 2000 Vorsitzender des Ortsverbandes der GdED Lindau mit damals rund 500 Mitgliedern. Zwischen den Jahren 2000 und 2010 hieß diese Gewerkschaft bundesweit TRANSNET und seit der Vereinigung mit der Gewerkschaft der Bundesbahnbeamten nun Eisenbahner- und Verkehrsgewerkschaft EVG.

Das erste bundesweit gewichtige Erlebnis mit der Gewerkschaft war deren „Aktion Adler" am 15. August 1962. Dabei ging es u.a. um die Erhöhung der Nachtarbeitszuschläge, die Förderung der Nachwuchsausbildung, die Zerstörung von Arbeitsplätzen durch fortgesetzte Rationalisierungen, den Erhalt der von der Deutschen Bundesbahn betriebenen Buslinien und diverse Entlohnungsforderungen des Personals.

1963 wurde Walter Bergmann Ersatzmitglied des Personalrats im Hauptbahnhof Lindau und war u.a. engagiert gegen Entlassungen beim Bahnhof Reutin.

Als Schriftführer der GdED-Fachgruppe mittlerer nichttechnischer Dienst in der GdED im Bundesbahnbezirk Augsburg war er u.a. 1968 Mitglied der Delegiertenversammlung in Augsburg, welche sich gegen die Pläne der Bundesbahngeneraldirektion in Frankfurt stellte, 6.500 km der bisherigen Bahnstrecken in der Bundesrepublik stilllegen zu lassen. Verbände der Privatwirtschaft hatten im Interesse der Autoindustrie und des LKW-Speditionsgewerbes gleichzeitig verlauten lassen, diese Masse an Streckenstilllegungen sei ihnen noch immer zu wenig. Die Gewerkschaft kritisierte hingegen an der Politik von Bundesregierung und Bahnvorstand, dass diese in den Jahren 1948 bis 1968 die Eisenbahn als Massenverkehrsmittel zugunsten des Straßenverkehrs habe zunehmend verwahrlosen lassen. Auch wandten sich die Gewerkschaftsdelegierten gegen Pläne, die Höchsttonnage bei Lastkraftwagen von bisher 32 Tonnen auf 38 Tonnen zu erhöhen sowie die Länge der LKW von bisher 16,5 Metern auf dann 18 Meter zu verlängern.

Ähnliches wiederholte sich im Juni 1972, als Walter Bergmann in Heilbronn an der Fortbildungsveranstaltung der GdED-Fachgruppe teilnahm und diese Gewerkschaftstagung mit dem parlamentarischen Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums, Ernst Haar, über Zustand und Perspektiven des Verkehrswesens in der BRD diskutierte. Selbst Haar gestand u.a. zu: „Der Begriff ‚Marktwirtschaft' im klassischen Sinne ist in der Verkehrspolitik schon deshalb nicht möglich, weil Dienstleistungen nicht auf Vorrat produziert werden können (…) Die übermäßige Massierung des Pkw-Verkehrs hat zudem durch Luftverschmutzung und Lärm die Umweltverhältnisse erheblich verschlechtert…"[103]

Mit Leserbriefen, Wortmeldungen und Versammlungsberichten mischte sich Walter Bergmann als Lindauer Eisenbahngewerkschafter immer wieder auch in die interne und öffentliche Diskussion der Arbeitsbedingungen des Personals sowie um die Zukunft des öffentlichen Verkehrswesens ein. So berichtete die Lindauer Zeitung über die von rund 100 Gewerkschafterinnen und Gewerkschaftern besuchte Mitgliederversammlung der GdED Lindau vom 10. November 1976 im Saal des Reutiner „Colosseums" u.a.: „GdED will ‚Ausverkauf der Bundesbahn' verhindern".[104] Dabei sei

Umweltschutzplakat der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands GdED Mitte der 1980er Jahre.

Sammlung Schweizer, Lindau.

in der Diskussion u.a. gefragt worden, ob es nicht möglich sei, „die ‚Verbrecher' beim Namen zu nennen, die die Bundesbahn immer mehr vom Verwaltungstisch aus kaputt machen? Oder ‚Wie viele Oberpräsidentenposten werden noch geschaffen?' oder ‚Wie lange schaut die GdED dem Ausverkauf der Bundesbahn noch zu?'"[105] Auch wurde vorgeschlagen, den Reutiner Bahnhof aufzuwerten und diesen zu einem „Knotenbahnhof" auszubauen.

Über die Jahresversammlung der GdED Lindau im Mai 1983, auf welcher Walter Bergmann erneut zum Beisitzer des Ortsvorstandes gewählt worden war, betitelte die Lindauer Zeitung den von Walter Bergmann verfassten Bericht mit „Eisenbahner fordern Verbesserung des Nahverkehrs und des Kundendienstes auf der Schiene".[106]

Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
BEZIRKSLEITUNG MÜNCHEN

Gastdelegiertenkarte Nr.

Herrn Walter Bergmann
Vor- und Zuname

Stempel und Unterschrift

Delegiertenausweis von Walter Bergmann zum Gewerkschaftstag der GdED in München.
Sammlung Walter Bergmann, Bodolz.

Ein per Dieselmotor angetriebener ICE-NT am 24. Februar 2001 im Hauptbahnhof Lindau. Im Fahrplanjahr 2000 bis 2001 fuhren auf der EC-Strecke von München über Lindau nach Zürich erstmals für einige Monate auch diese ICE-NT der Deutschen Bahn AG, bis sich herausstellte, dass diese von der Sitzplatzanzahl her falsch konzipiert waren und deshalb immer eine Auslastung von über hundert Prozent erfordert hätten. Foto: Karl Schweizer.

Das Eisenbahnnetz in Westdeutschland sowie im Landkreis Lindau wird stückchenweise zerstört

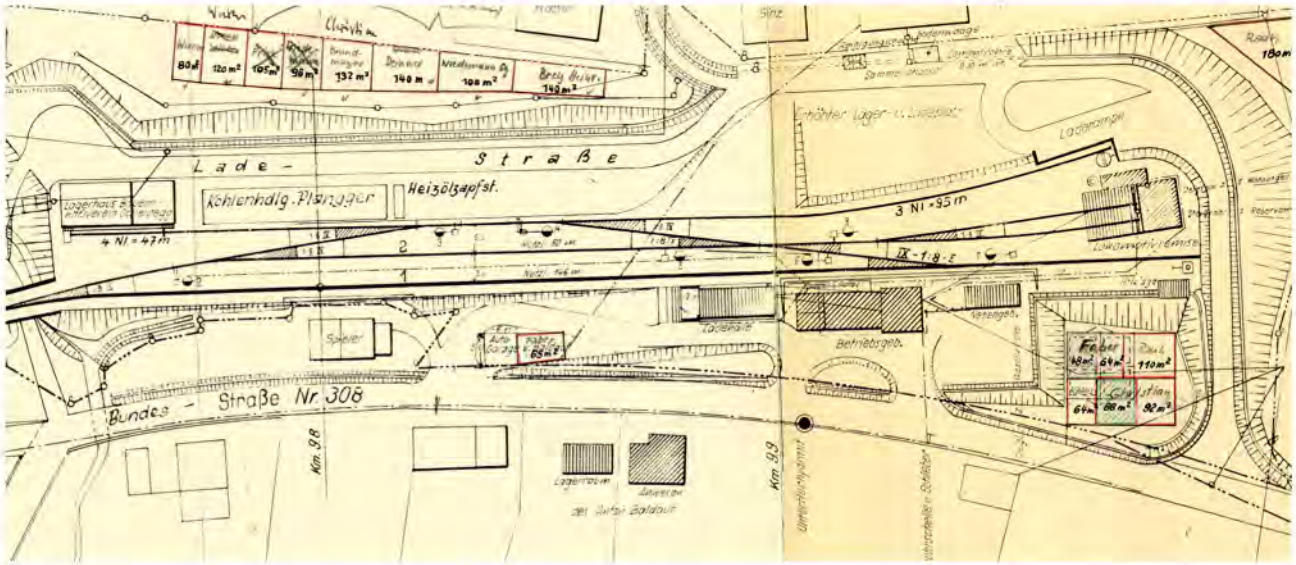
Der gesamte Güterbahnhof Reutin mit Personenhaltestelle, auf welchem 1979 von 72 Beschäftigten noch rund 60.000 Tonnen Güter verladen und knapp 50.000 Waggons abgefertigt worden waren, sollte 1980 für rund 1 Million DM renoviert werden. Doch bereits 1981 kam auf Betreiben der Bundesbahndirektion in Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium das Aus für den Personenverkehr ab Reutin. Im Jahre 1988 folgte das Ende des Rangier- und Stückgutverkehrs, somit dem Großteil des Güterverkehrs ab und nach Reutin.

Bereits im Juni 1978 war die letzte Diesellokomotive aus dem DB-Rundschuppen auf der Hinteren Insel Lindaus zum Dienst herausgerollt. Der Bahnvorstand hatte diesen Teil des Bahnbetriebswerkes Lindau aufgegeben.[107]

Im gleichen Jahr erwarb die Stadt Lindau von der Deutschen Bundesbahn das 11.000 m² große Gelände zwischen Pulverturm und dem 1903 errichteten „Engelgarten", später die Eisenbahnerkantine. Im Jahr darauf ließ sie den dortigen großen halbrunden Lokomotivschuppen (die Remise) samt Drehscheibe abreißen und legte per Stadtratsbeschluss das Sanierungsgebiet „Westliche Insel" fest.

Auf der Strecke Röthenbach–Lindenberg–Scheidegg wurde in den 1950er Jahren die Antriebsqualität mit dem Ersatz der neuen Diesellok durch eine kleine Dampflok vermindert, die Anzahl der täglichen

Abtransport von Webautomaten vom Werksgelände des Lindauer Dornierwerks in den 1970er Jahren durch einen Güterzug mit der Diesellokomotive V 260 216-7. *Original im Archiv des Betriebsrates von Dornier Lindau.*



Der Gleis- und Gebäudeplan des Bahnhofes Scheidegg in der Fassung vom März 1962.
Original in der Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.

Fahrten auf ein Zugpaar reduziert, der Haltepunkt Waldsee 1961 aufgehoben und der renovierungsbedürftige Gleisoberbau zwischen Lindenberg und Scheidegg nicht instand gesetzt. Die Fahrgastzahlen und die transportierte Tonnage sanken drastisch. So wurde zuerst 1965 der Personenverkehr ab Scheidegg eingestellt, am 29. Mai 1976 auch der Güterverkehr zwischen Lindenberg und Scheidegg sowie am 1. August 1993 auch jener auf der zunächst verbliebenen Strecke von Lindenberg nach Röthenbach. Bei der letzten Fahrt am 23. Juli 1993 wurden zwei leere Güterwagen abgeholt, mit welchen vier Tage zuvor Rüstungsmaterial zur Firma Liebherr in Lindenberg gebracht worden war.

Im September 1986 veröffentlichte „Der Westallgäuer" eine Rückschau auf u.a. den Kampf um den Erhalt der Eisenbahnlinie zwischen Scheidegg und Röthenbach gegen eine sture, demokratisch nicht kontrollierte und wenig innovative Bundesbahndirektion. „Anfang der 70er Jahre wurden die Planungen der Deutschen Bundesbahn immer akuter, im Zuge des allgemeinen Rückzugs aus vermeintlich unrentablen ländlichen Gemeinden auch die Bahnlinie Röthenbach-Lindenberg-Scheidegg aufzulösen. Ende Mai 1976 war es dann so weit. An einem Freitag Nachmittag fuhr der letzte Zug – eine Diesellokomotive mit einem einzigen Anhänger – in Richtung Lindenberg. Damit war die 75jährige Ära der Eisenbahn in Scheidegg zu Ende gegangen.

Vorausgegangen waren heftige Interventionen der Marktgemeinde Scheidegg, des Landkreises Lindau und sogar des Bezirks Schwaben. Insbesondere hatte sich Regierungspräsident Frank Sieder für den Erhalt der Strecke nach Scheidegg eingesetzt. Gegenüber der Bundesbahndirektion München führte er vor allem den florierenden Fremdenverkehr in Scheidegg an: Von 126.558 Übernachtungen anno 1965 sei die Zahl im Jahr 1975 auf 274.504 gestiegen, argumentierte er und deutete die Erwartung weiterer Steigerungen an. Von diesem Aufwärtstrend des Fremdenverkehrs werde auch die Bahn profitieren, schrieb Frank Sieder an die Bundesbahn-Direktion."[108]

Die Alltagssituation am Bahnhof Röthenbach in den 1960er und 1970er Jahren des 20. Jahrhunderts skizzierte u.a Kurt Ederer wie folgt: „Während heute viele Strecken auf den Straßen zurückgelegt werden, war die Bahn früher das wichtigste Transportmittel und Röthenbach einer der wichtigsten Umschlagplätze im Westallgäu. Ob Reisende, Tiere oder Pakete – es gab fast nichts, das nicht in den Waggons befördert

Blick auf den Personen- und Güterbahnhof Röthenbach am 19. Juli 1988.

Original in der Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.

wurde. ‚Auch Hühner sind mit dem Zug transportiert worden', erinnert sich Ederer. Eines Tages sei vergessen worden, die Tiere über Nacht einzusperren, am nächsten Morgen waren sie dann alle weg. ‚Der Fuchs hat sich alle geholt', sagt Ederer.

An Tiere im Zug erinnert sich auch Edith Reisch. ‚Als ich ein Kind war, kamen Züge mit Zirkustieren an unserem Haus vorbei', erinnert sich die Seniorin. So nah, dass es ihr gelang, dem Elefanten ein Stück Brot zuzuwerfen (...)

Auch Werner Epple ist jahrelang mit dem Zug von Röthenbach an die Realschule [Lindenberg, K.S.] gefahren. ‚Immer wenn ich meine Fahrkarte vergessen habe, bin ich – wenn keiner geschaut hat – schnell über die Sperre gehüpft', erzählt der Rentner."[109]

Am Bahnhof Röthenbach hatten bis 1974 noch über 40 Menschen gearbeitet. Im Januar 1974 wurde dort ein damals hochmodernes Gleisstellwerk in Betrieb genommen. Dadurch wurden zwei bisherige Bahnwärterstellwerke überflüssig und der Personalstand entsprechend gekürzt. Nach Stilllegung aller Eisenbahnverkehre nach Weiler sowie nach Lindenberg/Scheidegg wurde erneut Personal abgebaut. Bis 1997 war im Bahnhof Röthenbach nur noch ein von Menschen bedienter Fahrkartenschalter vorhanden. Dieser wurde durch ein Reisebüro ersetzt, welches allerdings nach wenigen Jahren seinen Standort nach Weiler verlegte. Seither können im Bahnhof Röthenbach die Fahrkarten nur noch an Automaten gelöst werden. Im Jahre 2001 wurden die bisherigen Gütergleise sowie die Gleise der Nebenbahnen von Weiler nach Röthenbach sowie nach Lindenberg/Scheidegg abgebrochen. Im Jahre 2011 waren im Bahnhof Röthenbach nur noch drei Bahnmitarbeiter als Fahrdienstleiter im Dienst.[110]

Die Strecke Röthenbach-Weiler hatte nach dem 2. Weltkrieg leistungsstärkere Dampflokomotiven erhalten. Die letzte dieser Dampflokomotiven, eine 981025 Tenderlokomotive, gelegentlich liebevoll „Moosrutscherle" bzw. „Feuriger Elias" genannt, wurde im August 1962 durch eine leistungsstärkere Dieselloko-

Drei Nahverkehrsfahrkarten der Deutschen Bundesbahn ab den Bahnhöfen Harbatshofen sowie Röthenbach in den Jahren 1957, 1958 und 1968. *Originale in der Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.*

motive vom Typ V 100 ersetzt. Die Dampflokomotive kam zunächst an den Güterbahnhof Lindau-Reutin.

Das Bahnhofsgelände Weiler umfasste drei Gleise, das Bahnhofsgebäude mit Güterhalle, eine zweiständige Lokremise (Lokomotivschuppen) sowie ein Nebengebäude. Doch bereits 1953 wurde die Verbindung auf ein verbleibendes Zugpaar reduziert, zuzüglich einem Reisesonderzug jährlich. Der zunächst noch bestehende Personenverkehr auf der Strecke Weiler-Röthenbach war bereits zum 1. Dezember 1960 eingestellt worden. Zur Sicherung des verbliebenen Güterverkehrs vereinbarten 1978 DB und die Steinwerke Rudolf eine Mindesttransportmenge von jährlich 15.000 Tonnen. Der Oberbau wurde für rund zwei Mio. DM erneuert. „Doch wieder einmal blieb der LKW Sieger im ungleichen Wettbewerb, denn die Verladung im großen Stil auf die Schiene unterblieb. Am 1. Mai 1991 wurde der Gesamtverkehr zwischen Röthenbach und Weiler stillgelegt“[111] und dies trotz politischer Gegenwehr aus der Bevölkerung sowie MdL Rotter (CSU). Im März 2021 verkaufte die Marktgemeinde Weiler-Simmerberg das frühere Bahnhofsgebäude endgültig an den Investor Karl Roder. Der frühere Bahnhofsplatz soll umgestaltet werden. „Demnach soll die Bushaltestelle hinter das historische Gebäude verlegt und der Vorplatz verkehrsberuhigt werden.“[112]

Bedeutende Teile der beiden früheren Bahntrassen von Weiler über Röthenbach nach Scheidegg wurden inzwischen zu Radwegen umgewandelt. Im Vergleich zu den Transportkapazitäten an Gütern und Menschen der früheren Bahntrassen schneiden diese Radwege allerdings deutlich schlechter ab.

Auch an der zweigleisigen Hauptstrecke durch den Landkreis Lindau wurden in jenen Jahren Bahnhaltestellen nicht modernisiert und kundenfreundlicher gestaltet, sondern geschlossen. Der Haltepunkt Biesenberg wurde ab dem 28. Mai 1961 geschlossen. Mit Beginn des Sommerfahrplans am 2. Juni 1985 wurde auch der Bahnhof Heimenkirch nach 85 Dienstjahren seiner Funktion beraubt. Die Züge fuhren nun wieder 25 Jahre lang an der Marktgemeinde vorbei.

Deutlich erfolgreicher verliefen die Bemühungen

Letzter planmäßiger Güterzug von Weiler nach Röthenbach am 25. April 1991 auf Höhe der „Queralpenstraße".
Original in der Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.

der landkreisweiten Initiative „Pro Eisenbahn in Stadt und Landkreis Lindau/Westallgäu", des Kreistages Lindau, des Bundes Naturschutz Kreis Lindau, der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau sowie der Landtagsabgeordneten Eberhard Rotter (CSU) und Adi Springkart (Grüne), die Pläne der DB-Netz AG zu verhindern, die Strecke von Hergatz bis Immenstadt teilweise nur noch eingleisig zu befahren. Im Frühjahr 2000 verzichtete die DB Netz, zunächst ausdrücklich nur vorläufig, auf diese Pläne, bis sie „über genügend Erfahrungen mit dem geplanten Ausbau der Strecke auf Neigetechnikbetrieb verfüge."

Ermüdend schleppend verlief bisher das Schicksal der Planungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (beg) als Bahnbehörde des Landesverkehrsministeriums auf „Neueinrichtung von Haltepunkten im Allgäu auf der Strecke Lindau–Röthenbach" vom Jahre 1998. Diese Untersuchung hatte ergeben, dass inzwischen genügend Bahnkundenpotential für einen wirtschaftlichen Betrieb folgender Haltestellen vorhanden wäre: In Lindaus Stadtteilen Zech, Aeschach Richtung Allgäu, Oberreitnau sowie in den Gemeinden Rehlings, Schlachters und Hergensweiler. [113]

Dies wurde vom Lindauer Stadtrat beispielsweise mit den Beschlüssen vom 29. Februar 2000 (Hauptausschuss des Stadtrates) sowie vom 18. Mai 2010 ausdrücklich wiederholt unterstützt und gefordert. Ähnliches beschloss mit zeitlicher Verzögerung auch der Kreistag des Landkreises Lindau im Sommer 2013. [114]

Doch die politischen und amtlichen Entscheidungsträger und -trägerinnen in der bayerischen Landesregierung, insbesonders im Landesverkehrsministerium, bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (beg) sowie bei der Deutschen Bahn AG in Bayern entwickelten seit 1998 (sic!) nicht die notwendigen Aktivitäten, damit diese Haltestellen für den Nah- und Regionalverkehr inzwischen wieder eröffnet worden wären. Ja, sie sprachen sich wiederholt dagegen aus.

Erst im März 2015 sagten die beg sowie die Deutsche Bahn AG im Rahmen der DB-„Stationsoffensive" auch die Wiedereröffnung der Bahnhaltestellen in Hergensweiler, Schlachters, Rehlings, Oberreitnau, Aeschach in Richtung Allgäu sowie in Lindau-Zech (sic!) zu. Wobei die Wiedereröffnung der Bahnhaltestelle Zech gleich wieder als „vorerst nicht realisierbar" hingestellt wurde. [115]

Ein ÖBB-Zug durchfährt die potentielle Bahnhaltestelle an der Reutiner „Engie-Brücke" am 11. Februar 2021.
Foto: Karl Schweizer.

Doch obwohl das bayerische Verkehrsministerium im Dezember 2019 nochmals diese Zusage ausdrücklich bekräftigte[116], geschah hierzu bisher nahe zu nichts.

Dafür wird der klimafeindliche Straßenausbau auch in Stadt und Landkreis Lindau kontinuierlich weiter betrieben.

Auch eine aus dem damaligen Lindauer Betriebsrätestammtisch heraus im Januar 2019 erfolgte Initiative für die Eröffnung eines neuen Bahnhalts an der 1980/81 erbauten und bereits für einen Bahnhalt projektierten „Engie-Brücke" (ehemals die „Bahlsen-Brücke") am Gewerbegebiet Lindau-Zech biss mit ihrem Anliegen auf behördlichen sowie DB-Managergranit. Innerhalb von fünf Wochen hatten die Betriebsrätinnen und Betriebsräte 1.264 Unterschriften unter dem folgenden Text gesammelt: „Wir beantragen für die über 3.000 Beschäftigten im Gewerbegebiet Lindau-Zech und die Badegäste des kommenden Thermalbades Lindau-Eichwald, dass im Bereich der schon vorhandenen ‚Engie-Brücke' eine überdachte Bahnhaltestelle für die Züge zwischen Friedrichshafen über Lindau und Bregenz bis Feldkirch errichtet und eröffnet wird." Der Stadtrat Lindau unterstützte mit Beschluss vom 14. Mai 2019 dieses Anliegen, erweitert um eine weitere Haltestelle Zech im Südosten des Stadtteils sowie dem Appell, dass der Landkreis Lindau dies in die Erstellung seines neuen Nahverkehrsplanes 2021 aufnehme.[117] Doch die Bayerische Eisenbahngesellschaft zusammen mit der DB AG in Bayern sowie dem Bayerischen Verkehrsministerium lehnten den Antrag ab. Beobachtendes Interesse zeigten die ÖBB zusammen mit dem Vorarlberger Verkehrsverbund VVV sowie am verbindlichsten die Verkehrsdepartements der schweizerischen Kantone Thurgau und Sankt Gallen.

Die von beiden Kantonen ebenfalls im Juni 2019 angekündigten Pläne einer sich im Rahmen der Bodenseegürtelbahn bewegenden S-Bahn-Verbindung ihrer S 7 von Weinfelden über Rorschach und Bregenz bis zum Bahnhof Lindau-Insel wurden im Juni 2021 konkreter. Ab Dezember 2021 soll diese S-Bahn laut den Planungen für den neuen Fahrplan, vorerst nur an den Wochenenden, im Zwei-Stunden-Takt von Weinfelden auf die Insel Lindau verkehren.[118] Die Initiative für eine Bodensee-S-Bahn (IBSB) begrüßte dies als möglichen Einstieg in einen Eisenbahn-Halbstundentakt rund um den Bodensee.

Dafür müsste aber u.a. die eingleisige Strecke zwi-

schen Lindau über Friedrichshafen bis Radolfzell zumindest in Teilen der Strecke sowie an etlichen der Haltestellen zweigleisig ausgebaut sowie elektrifiziert werden. Ähnlich wie die IBSB fordert dies der „Interessenverband Bodenseegürtelbahn", bestehend aus den Landräten der Landkreise Bodenseekreis und Konstanz sowie den Oberbürgermeistern und Bürgermeistern der Städte und Gemeinden an diesem deutschen Teilbereich der Bodenseegürtelbahn seit 2010.[119] Doch trotz dem damals beginnenden ersten Jahrzehnt der baden-württembergischen Landesregierungen unter Führung der Partei Bündnis 90/Die Grünen und eines engagierten Grünen-Landesverkehrsministers tat sich diesbezüglich seither nichts Grundlegendes. Auch die ursprüngliche Zielmarke einer gründlichen Ertüchtigung dieser alljährlichen DB-Problemstrecke bis zur Baden-Württembergischen Landesgartenschau 2020 in Überlingen (verschoben auf 2021) sowie der Kleinen Gartenschau 2021 in Lindau half hierbei nicht.

Einzig die Gemeinde Heimenkirch im Landkreis Lindau konnte sich im Westallgäu nach einem Jahre langen hartnäckigen Engagement des Bürgermeisters sowie des Gemeinderates samt Unterstützung durch u.a. MdL Eberhard Rotter (CSU) am 12. Dezember 2010 über die Wiedereröffnung des ehemaligen, 1985 geschlossenen Bahnhaltes direkt am Zentrum der Gemeinde freuen. Bürgermeister Markus Reichart (Bündnis 90/Die Grünen) hierzu: „Die Errichtung des Bahnhaltepunktes ist ein wichtiger Baustein im Zuge der Heimenkircher Ortskernentwicklung (...) In Heimenkirch versprechen wir uns damit einen wichtigen Beitrag zur verbesserten Mobilität von Jung und Alt, der in einer Zeit, in welcher der Umweltschutz eine immer wichtigere Rolle einnimmt, ein wertvoller

Der erste fahrplanmäßige Zug, ein RegionalExpress aus Augsburg über Kempten, hält am wiedereröffneten Bahnhalt in Heimenkirch am 12. Dezember 2010. *Foto: Karl Schweizer.*

Baustein zur Erhaltung unseres Klimas und unserer Landschaft ist…“.[120]

Ebenfalls im Jahre 2010 erlebte die verbliebene jedoch stark verkleinerte Bahnhofsanlage in Röthenbach eine grundlegende Modernisierung. Im November 2009 war die bisherige Güterhalle abgebrochen worden. An ihrer Stelle wurden Autoparkplätze errichtet. Die Lindauer Zeitung meldete u.a.: „20 Jahre Planung, zwei Monate Bauzeit: Bahnhof, Busumsteige-Anlage und Parkplätze in Röthenbach-Oberhäuser sind nun offiziell übergeben (...) Nun steht die für vier Busse ausgelegte Umsteige-Anlage samt überdachtem Wartebereich zur Verfügung. 80 Parkplätze für Autos wurden geschaffen, außerdem 30 Abstellplätze für Fahrräder. Auch drei abschließbare Fahrradboxen und eine WC-Anlage stehen bereit. Investiert haben die Gemeinde Röthenbach und der Landkreis Lindau insgesamt rund 427.000 Euro. Gut die Hälfte davon soll durch Zuschüsse abgedeckt werden.“[121]

Der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz Nord in Röthenbach-Oberhäuser mit den Busanbindungen in die nähere Region im Mai 2011. *Foto: Karl Schweizer.*

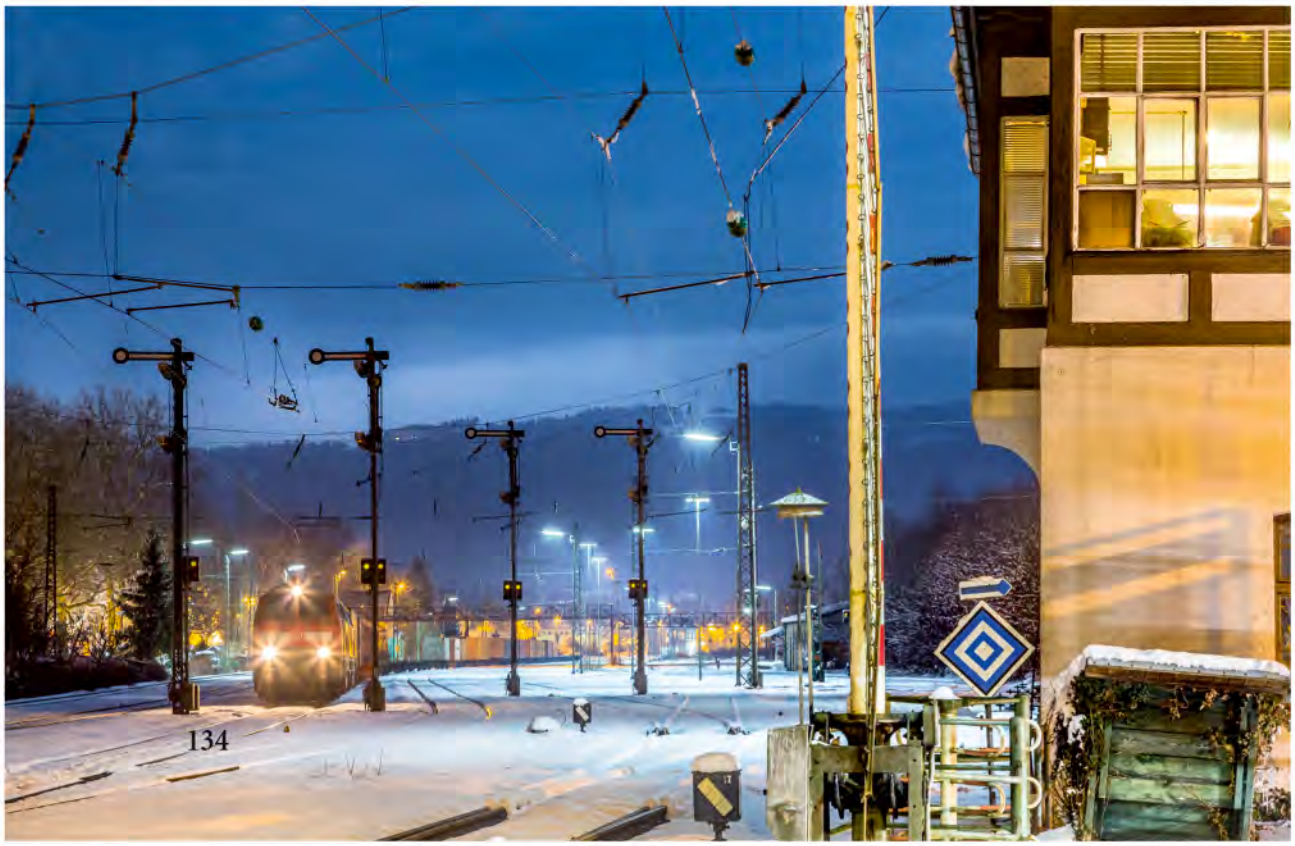
Ein Vierteljahrhundert Kampf um den Erhalt von Lindaus Hauptbahnhof beim Insel-Stadtzentrum

In den letzten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts häuften sich auch in Lindau verstörende Meldungen über die fortgesetzte Zerstörung und Zweckentfremdung bisheriger Eisenbahninfrastruktur.

Noch im Jahre 1979 war der Güterbahnhof in Lindau-Reutin in Vollbetrieb. Auf 32 Kilometern Geleisen mit elf Anschlüssen zur heimischen Industrie wurden 60.000 Tonnen Güter verladen. Jährlich fertigten 72 Beschäftigte 45.000 bis 50.000 Waggon ab.

Über das Rangierstellwerk südöstlich des Bahnhofsgebäudes erfolgte die Zusammenstellung der Güterzüge. Im nachfolgenden Jahr sollten eigentlich alle dortigen Gebäude für rund eine Million Mark grundlegend renoviert werden.

Doch zum 1. Januar 1981 kam das Aus für die Bahnhofsdienststelle Reutin und damit die Schließung des Reutiner Personenbahnhofes. Im Jahre 1988 folgte das verordnete Ende des dortigen Rangier- und



Abendlicher Blick vom inzwischen aufgelassenen Bahnübergang Bregenzer Straße und dem dortigen mechanischen Stellwerk vom Jahre 1911 (rechts) auf das Geschehen im Reutiner Güterbahnhof am 3. Februar 2015 mit einem von der V 225-802-a gezogenen Güterzug. *Foto: Jürgen Wisckow.*

Rund 25 Prozent des Stückguts gingen nach Voralberg und in die Ostschweiz. Die Bedienung der 16 Weichen und zwölf Signale für täglich 82 Regelzüge und rund 25 Rangierfahrten erfolgte im Zweischicht-Betrieb vom Stellwerk an der Bregenzer Straße aus.

Güterzugbetriebs. Auch die bisherige Stückgutabfertigung im DB-Lagergebäude an der Ladestraße wurde geschlossen. Vorläufig verblieben noch die Gleisanschlüsse für die Holzverladung, die Verladerampe der Autoreisezüge und jene für die Mülltransporte des

ZAK-Abfallverbandes in Kempten. Das Management von DB Cargo erzwang jedoch ab Januar 2002 das Ende der ZAK-Mülltransporte aus dem Raum Lindau per Bahn von Reutin zur Müllverbrennungsanlage bei Kempten.

Die Holzverladung wurde 2005 eingestellt. Dem Wunsch der Österreichischen Bundesbahnen ÖBB vom Jahre 2001, den Reutiner Güterbahnhof in Ergänzung des ÖBB-Güterbahnhofes im vorarlbergischen Wolfurt bei Bregenz als solchen langfristig zu pachten, entsprach das Management der Deutschen Bahn AG nicht.

Reutins Autoreisezugverladestelle mit ihren Verbindungen von und nach Köln und Düsseldorf wurde im Jahre 2008 geschlossen.

Bereits am 10. Januar 1987 hatte die Lindauer Zeitung u.a. gemeldet: „Neuorganisation bei der Bahn: Regionalabteilung Kempten ist auch für den Kreis Lindau zuständig (...) Nicht unerheblich sind bekanntlich auch im Lindauer Raum die Liegenschaften der Bahn, worum sich künftig eine eigene Immobiliengruppe kümmern soll: So in Lindau um eine wirtschaftliche Nutzung des Empfangsgebäudes, das zur freien Disposition steht. Im Zuge der Sanierung der westlichen Insel spielt das Gelände der Bundesbahn eine nicht unwesentliche Rolle. Seit Jahren laufen auch die Bemühungen für eine sinnvolle Nutzung des Areals an der Eichwaldstraße...".

Acht Monate später, am 5. September 1987, meldete Lindaus Zeitung u.a.: „Oberreitnau auch als Bahnhof für Güterverkehr auf das tote Gleis. ‚Es ist nicht möglich, die Abfertigungsbefugnisse für den Wagenladungsverkehr in Oberreitnau weiterhin aufrecht zu erhalten', so lautet der Kernsatz eines Schreibens der Bundesbahndirektion München an Landrat Klaus Henninger. Begründet wird der Schritt mit mangelnder Auslastung. Der Landkreischef hatte sich zusammen mit mehreren Stellen eindringlich an die DB gewandt, Oberreitnau doch als Umschlagstelle für den Güterverkehr weiter beizubehalten."

Bereits zu Beginn der seit 1994 in ihrer neuen, nunmehr privatwirtschaftlichen Organisationsstruktur aktiven Deutschen Bahn Aktiengesellschaft, meldete die Lindauer Zeitung am 14. September 1994

Blick auf die Bahnhofsanlage von Oberreitnau in den 1950er Jahren. *Sammlung Schweizer, Lindau.*

u.a.: „Zum 1. Oktober wird im Lindauer Hauptbahnhof die Verwaltung aufgelöst. Wieder ein Schritt zum Geisterhaus am Hafen. Weitere Räume bleiben leer. Im Zuge der Privatisierung der Bahn haben künftig sechs Geschäftsbereiche in anderen Städten das Sagen (…) Als Folge davon werden sämtliche Dienststellen im ersten Stock des Bahnhofstraktes entlang der Geleise von neuen Geschäftsbereichen übernommen und die Büros geräumt (…) Sechs verschiedene Geschäftsbereiche in Kempten, Augsburg, München und Aulendorf haben ab dem 1. Oktober in Lindau das Sagen, wenn die Dienststelle des Bahnhofsvorstehers für immerhin rund 200 Beamte, Angestellte und Arbeiter der Vergangenheit angehört. Für Karl Oberdorfer, der mit dem Ende des Jahres in den Ruhestand tritt, wird es keinen Nachfolger mehr geben."

Da konnten Meldungen wie die folgende vom 28. Juli 1995 in der Lindauer Zeitung nur vorübergehend etwas beruhigen: „Das Thema ‚Verlegung des Hauptbahnhofes – ja oder nein' ist ein Dauerbrenner. In einer Presseerklärung berichtet die Stadt Lindau über das Ergebnis von Gesprächen [mit der DB AG, K.S.] bei einem Ortstermin (…) Einigkeit bestand vor allem auch darin, dass die Insel in jedem Fall in den Schienenverkehr der Bahn eingebunden bleibt und der Inselbahnhof weiterhin seine Funktion als Hauptbahnhof behalten muss. OB Müller wie auch Seberich und Dr. Birk [Bürgermeisterin und Bürgermeister der Stadt Lindau, K.S.] hoben hervor, dass diese Zielsetzung für sie vordringlich sei: ‚Eine Insel ohne Hauptbahnhofsfunktion ist für uns nicht akzeptabel'."

Inzwischen waren die beiden staatlichen deutschen Eisenbahnunternehmen Deutsche Reichsbahn der ehemaligen DDR sowie die Deutsche Bundesbahn der BRD auf der Grundlage des Eisenbahnneuordnungsgesetzes zum 1. Januar 1994 zusammengeführt und in eine gemeinsame Aktiengesellschaft in 100 Prozent staatlichem Besitz umgewandelt worden. Der Deutsche Bundestag stimmte bei damals insgesamt 575 Abgeordneten mit 558 Ja-Stimmen diesem Gesetz am 2. Dezember 1993 zu, einschließlich der Abgeordneten von Bündnis 90/DIE GRÜNEN. Lediglich zehn Abgeordnete der Partei des Demokratischen Sozialismus PDS/Linke Liste sowie drei Abgeordnete von CDU/CSU sowie der SPD stimmten gegen dieses neue deutsche Eisenbahngesetz. Bahnexperte Dr. Winfried Wolf skizzierte diesen Wendepunkt in der betriebswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Perspektive der Eisenbahn in Deutschland im Geiste des erneuten Wirtschaftsliberalismus in der bundesdeutschen Politik u.a. folgendermaßen: „Inzwischen findet die Debatte um den Lindauer Inselbahnhof jedoch vor einem völlig anderen Hintergrund statt. Im Januar 1994 wurden Bundesbahn und Reichsbahn zusammengefasst und starteten neu als Deutsche Bahn AG. Erstmals seit rund eineinhalb Jahrhunderten ist die Bahn nicht mehr primär ein staatliches Unternehmen, sondern erneut in einer privatwirtschaftlichen Organisationsform zusammengefasst. Zwar hält der Bund noch 100 Prozent am Aktienkapital der DB AG (…) Was sich, wie dargestellt, in der Frühzeit der Eisenbahn als nicht tauglich erwiesen hatte, wird unreflektiert neu aufgegriffen - nun allerdings in einer Zeit, in der die Bahn im Verkehrsmarkt ohnehin nur noch einen kleinen Anteil hält. Erste Konsequenzen aus dem Privatisierungskurs der Bahn zeigten sich umgehend nach Bildung der DB AG und insbesonders dort, wo Bahngelände am wertvollsten ist: bei den Bahnhöfen in Citylagen. Die DB AG entwickelte 1994 ihre sogenannten ‚21er-Modelle' für umfassende Bahnhofsumgestaltungen und Bahnhofsneubauten. Projekte wie ‚Stuttgart 21', ‚Frankfurt 21', ‚München 21' Hauptbahnhof Mannheim mit Mannheimer Umgehung (‚Bypass'), Lehrter Bahnhof Berlin (‚Hauptbahnhof Berlin') hatten und haben alle die drei Gemeinsamkeiten: Sie bringen erhebliche Verschlechterungen in der Abwicklung des Bahnverkehrs bzw. beim Komfort für die Fahrgäste mit sich. Das Interesse der DB AG besteht vor allem darin, durch Verkauf von ehemaligen Bahngelände im großen Stil gewaltige Gewinne zu realisieren. Bahnhöfe als Gleiswelten mit Geschäftsanschluss werden in Geschäftswelten mit (möglicherweise noch) Gleisanschluss umgewandelt."[122]

Der von zwei V 218 gezogene EuroCity der SBB aus München bei der Anfahrt von Äschach her zum Lindauer Bahndamm im Sommer 2013. *Foto: Karl Schweizer.*

Die ersten Folgen dieser nun verstärkt an Profit orientierten Strukturumwandlung wurden rasch sichtbar. Ab 15. Juli 1994 musste die DB AG ihr eigenes Streckennetz auch für andere konkurrierende Bahnunternehmen öffnen. Am 31. Dezember 1994 wurden in 40 Bahnhöfen der DB AG die Gepäckabfertigung sowie weitere 333 bisherige Gütertarifpunkte geschlossen. Am 1. Juni 1997 wurde der bisher 148 Jahre funktionierende Betrieb des mit der Bahn transportierten Brief-Postverkehrs in Deutschland eingestellt. Die Deutsche Post AG stellte ihren Brieftransport komplett auf Flugzeuge und LKW um. Im Juli 1998 wurden bundesweit 120.000 bisherige preislich günstige Eisenbahnerwohnungen im Besitz der Deutschen Bahn privatisiert und damit dem Marktgeschehen ausgesetzt. Im Januar 2002 wurden 637 der bisher 2.100 Güterverkehrsstellen der DB Cargo im Rahmen von „Mora C". aufgelöst.[123]

Auf den Bahnknoten Lindau kam inzwischen neben den zunehmenden Grundstücksverwertungsinteressen der „Deutschen Bahn Immo" noch eine zweite mächtige Entwicklung zu. Die Schweiz litt als Transitland im Herzen Europas unter der lawinenartigen Zunahme des Güter- und Personenverkehrs auf den Straßen zwischen den nördlichen sowie den südlichen Staaten der Europäischen Union. Regierung, führende Verwaltungsspitzen sowie eine Mehrheit in der Bevölkerung wollten dieser zerstörerischen Straßenverkehrsflut mit einer grundlegenden Modernisierung und Ertüchtigung ihres Eisenbahnnetzes begegnen. „Die Schweizer Regierung führte über diese Entscheidung eine Volksabstimmung durch. Am 27. September 1992 nahm das ‚Schweizer Stimmvolk'den Bundesbeschluss über den Bau der Schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alptransit) mit 64 Prozent Ja-Stimmen an. Dieser Beschluss umfasste den Bau des Lötschberg-Basistunnels, des Gotthard-Basistunnels und des Ceneri-Basistunnels. Zwischen 1992 und 1996 veränderten sich verschiedene Rahmenbedingungen für den Tunnelbau, sodass der Schweizer Bundestag beschloss, dem Volk eine weitere Vorlage ‚Neue Alpentransversale' (NEAT) zur Abstimmung vorzulegen (...) so dass die Abstimmung durch das Stimmvolk erst am 29. November 1998 erfolgen

konnte und dabei eine Zustimmung von 63,5 Prozent erhielt. Jetzt war der Weg frei für eine große, in die Zukunft gerichtete Großbaumaßnahme im Alpentransit mit der Eisenbahn."[124]

In Lindau erfolgte die entsprechende Einbeziehung in diese Entwicklung samt lokalem Schock durch Bahnmanagement und Landespolitik am 28. April 1997. Auf einer Pressekonferenz sowie zuvor in der Lindauer Stadtratssitzung wurde am 28. April 1997 bekannt gegeben, dass „der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu und Lindaus Oberbürgermeister Jürgen Müller bekräftigten, (...) dass sie dazu tendieren, den Bahnhof aufs Festland zu verlagern (...) eine Schienenverbindung zur Insel ist laut Dürr nicht vorgesehen."[125] Weiters wurde mitgeteilt, dass diesen Plänen restlos alle damaligen Fraktionen im Lindauer Stadtrat zugestimmt hatten. Pikant am Rande war u.a., dass keiner der zwei „hohen Herren" per Bahn nach Lindau gekommen war. Außerdem war inzwischen bekannt, dass Autolackierfabrikant Heinz Dürr nur noch bis zum 9. Juli 1997 Chef der Deutschen Bahn AG sein würde.

Rasch erhob sich von der Basis eines Teils der Stadtratsorganisationen Protest und Widerspruch gegen dieses „Lindau21"-Projekt. Am 10. Mai 1997 notierte die LZ „'Wir lassen uns nicht über den Tisch ziehen' war in der SPD-Mitgliederversammlung die einhellige Meinung der anwesenden SPD-Mitglieder...". Mitglieder der Bunten Liste führten eine Umfrage auf Lindaus Straßen durch sowie am 14. Juni 1997 ein öffentliches Hearing, welches sich eindeutig für den Verbleib des Lindauer Hauptbahnhofes auf der Insel aussprach.

Den ersten massiven Protest gegen die Verlegungspläne stellte der öffentliche Diskussionsabend „über die Verlegung des Lindauer Hauptbahnhofes" am 19. Juni 1997 dar. Walter Bergmann als Lindauer Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, GdED, sowie der Ortsvorsitzende Strunz der SPD in Lindau luden dazu ein. Der mehrheitliche Standpunkt der überfüllten Veranstaltung war für den Bahnhof auf der Insel.

Das 2011 von der Gemeinde erworbene und 2019 renovierte Bahnhofsgebäude von Hergensweiler mit Gemeindebücherei, Dorfgemeinschaftsraum und Wohnungen im Juni 2021. Obwohl die DB AG im April 2011 einen Teil der ehemaligen Bahnflächen am früheren Bahnhof wieder von der Gemeinde zurückkaufte, ist eine Wiedereröffnung des Bahnhaltes immer noch nicht erfolgt. *Foto: Karl Schweizer.*

Der Vorsitzende des Hotel und Gaststättenverbandes in Lindau, Hans Grättinger, erklärte im November öffentlich seine Ablehnung der Bahnhofsverlegungspläne: „Ein eindeutiges Nein sagte Grättinger am Montag zur Bahnhofsverlegung. ‚Anfangs sah ich hier eine große Entwicklungschance. Doch dann ist klar geworden, dass Lindau hier nur ein weiteres Unglück heimsuchen wird.'"[126]

Im Gegensatz hierzu gab die Industrie- und Handelskammer Lindau zur gleichen Zeit bekannt, dass sie einen Standort Reutin favorisiere.[127] Und Lindaus CSU trat im September 1997 mit einem vierseitigen an Immobilienverwertung orientierten Flugblatt an die örtliche Öffentlichkeit: „Die Deutsche Bahn AG plant die Verlegung des Lindauer Bahnhofes auf das Festland. Für die Inselstadt im Bodensee ist dieses Vorhaben eine einzigartige Gelegenheit, das freiwerdende Bahnbetriebsgelände mit der Hinteren Insel und dem Altstadtkern durchgängig zu verbinden...".[128]

Die eine DB-Variante, Lindaus Bahnhof künftig nördlich des Karl-Bever-Platzes zu verlegen, wurde bereits am 17. März 1998 auf Antrag von Stadtrat Michael Zeller (Freie Bürgerschaft) sowie der Bunten Liste von der Stadtratsmehrheit ausdrücklich abgelehnt. Die Bunte Liste Lindau hatte durch ihr öffentliches „Hearing" mit drei Verkehrsexperten im Juni 1997 dazugelernt und tags darauf u.a. bekannt gegeben: „Der Bahn geht es primär ums Vergolden ihrer Grundstücke und nicht darum, ein attraktives Verkehrsnetz zu schaffen. Hier geht es um Grundstücksspekulationen und sonst gar nichts…".[129]

Am 17. Juli 1998 gründeten Mitglieder der Bunten Liste, der SPD und des Verkehrsclubs Deutschland, VCD, die parteiübergreifende „Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof", welche bereits vier Tage später mit ihrem programmatischen Flugblatt „Rettet Lindaus Inselbahnhof!" an die Öffentlichkeit trat. Die darin formulierten fünf zentralen Forderungen und Ziele waren: „1. Nur ein Bahnhof auf der Insel ermöglicht eine zukunftsfähige und umweltfreundliche Lösung der Verkehrsprobleme unter maßgeblicher Einbeziehung der Eisenbahn.

2. Eine Verlegung des Bahnhofs weg von der Insel würde nicht nur eine Autoschwemme auf die Insel heraufbeschwören, sondern der Insel als lebendiges, lebenswertes Stadtzentrum den Todesstoß verpassen.

3. Ohne Hauptbahnhof auf der Insel wäre nicht zu verhindern, dass der Eisenbahndamm für eine Autostraße missbraucht und der Stadtteil Aeschach durch die dann notwendigen Zubringerstraßen vergewaltigt würde.

4. Um die auf dem Festland gelegenen Bereiche der Stadt besser an den Hauptbahnhof anzubinden, sollte die Neuanlage bzw. Wiedereröffnung unter anderem folgender Nahverkehrshalte vorgesehen werden: Aeschach (auch aus Richtung Hergatz), Europaplatz, Oberreitnau, Reutin und Zech.

5. Ein flächenmäßig verkleinerter und an vielen Stellen durchlässiger umgestalteter Inselbahnhof würde nicht nur seine Zugänglichkeit verbessern, sondern böte auch genügend Möglichkeiten, den kleinen Rest der Hinteren Insel von der vorderen Insel aus zu Fuß, per Fahrrad, Zug, Bus und Auto ohne Probleme zu erreichen." [130]

Schnell erhielt die Aktionsgemeinschaft weitere Unterstützung. Am Höhepunkt ihrer langjährigen Aktivitäten gehörten folgende Organisationen zu den Unterstützerinnen des von ihr in einer jeweiligen Auflage von bis zu 12.000 Exemplaren herausgegebenen und in der ganzen Stadt verteilten Informationsblattes „Lindauer Bahnbote": Bunte Liste Lindau, Kreisverband und Kreistagsfraktion von Bündnis 90/ Die Grünen, Ortskartell Lindau des Deutschen Gewerkschaftsbundes DGB, Initiative Bürgerbahn statt Börsenbahn, Kreisverband Lindau von Die Linke, Kreisverband Lindau der Ökologisch Demokratischen Partei ÖDP, Ortsverein und Stadtratsfraktion der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands SPD sowie die Kreisgruppe Lindau des Verkehrsclubs Deutschland VCD. Spenden für die Herausgabe dieses Mitteilungsblattes kamen neben zahlreichen Privatspenderinnen und -spendern gelegentlich u.a. von der Freien Bürgerschaft Lindau sowie dem Förderverein Hintere Insel Lindau.

LINDAUER BAHNBOTE

Mitteilungsblatt der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof • September 2011

Bei Verbleib des Hauptbahnhofes auf der Insel und der Wiedereröffnung einer Nahverkehrshaltestelle für alle ÖBB-Züge und eine kommende Bodensee-S-Bahn im Stadtteil Reutin beim Berliner Platz erhält die Immobilien-Abteilung der Deutschen Bahn AG trotzdem rund zwei ha Fläche im Südwesten der derzeitigen Gleisfläche auf der Insel frei sowie zusätzlich rund 15 ha auf dem Gelände des früheren Güterbahnhofes in Reutin. Dies muss den Profitinteressen der DB-Immo genügen. KS (Aquarell: Uli Kaiser)

Für Lindau zählt nur eine gute Lösung

Bahnbote: Frau Spangehl, Sie haben sich vor Jahren im Lindauer Bahnboten für den Bahnhofsstandort Lindau-Insel ausgesprochen. Vertreten sie diese Meinung auch heute noch?

„Ja, ich bin nach wie vor der Meinung, dass der Insel-Bahnhof eine gute Lösung darstellt. Natürlich müssen dazu notwendige Investitionen und eine Verbesserung des Umfeldes getätigt werden. Ich verstehe, dass die Manager der Bahn AG den von ihnen geplanten Neubau auf dem Festland bevorzugen, das ist durchaus nachvollziehbar. In diesem Sinne wurden in der Informationsveranstaltung am 7. Juli in der Inselhalle alle Pluspunkte dargestellt, z.T. nahezu schön geredet. Beispielsweise die Zunahme der Zugbewegungen, die wohl dem noch gültigen Verkehrswegeplan entsprechen, im Personennah-, Fern- und v.a. Güterverkehr klangen ausgesprochen harmlos. In früheren Gutachten und Berechnungen wurden für die Zukunft weitaus höhere Zahlen (NEAT) genannt. Und die freudige Überraschung durch die Aussage des Herrn Dr. Hentschel, die Bahn AG werde eine Verlegung des Bahnhofes nicht gegen den Willen der Stadt und ihrer Bürger durchsetzen, entpuppte sich zu einer großen Enttäuschung. Es gibt nur ein Entweder-Oder! Was nützen da die einhelligen Stadtratsbeschlüsse und die jahrelangen Verhandlungen für wenigstens einen Zubringer auf die Insel? Mit keinem Wort spricht die DB auch die immensen Kosten an, die auf die Stadt zukommen würden.

Sie träfen sie ja nicht.

Mich haben die Darlegungen deshalb sogar eher darin bestärkt, für den Erhalt, die Sanierung und technische Modernisierung des Inselbahnhofes einzutreten. Denn für mich hat auch sie sehr positive Seiten. So könnte die Bayer. Eisenbahngesellschaft weiterhin den Nahverkehr aus den Richtungen Friedrichshafen-Ulm und Memmingen-Hergatz sowie Röthenbach-Kempten mit dem Ziel Insel bestellen, der „Alex" würde die regelmäßige Verbindung nach München garantieren. Die jetzt schon im Takt verkehrenden Züge der ÖBB und SBB würden auch künftig unsere Stadt anfahren. Für eine immer wieder diskutierte Bodensee-S-Bahn wäre der Inselbahnhof nach Wiederbelebung früherer Haltepunkte ein zentraler Taktknoten, Start und Zielpunkt. Ob es nicht doch möglich wäre, dass die DB AG auch diese Überlegungen einmal ins Auge fasst? Oder muss dies trotz Umweltschutz nur ein Wunschdenken der Lindauer bleiben?

Dass für den Halt der Fernzüge in Lindau auf Dauer keine Garantie gegeben werden kann, ist wohl allen klar. Ein EuroCity-Zug mit wenigen Halten wird, auch wenn der Haltepunkt in Reutin liegt, nicht 6 km vor Bregenz stoppen, sondern durchfahren. Bregenz als Landeshauptstadt hat mit Sicherheit den Vorrang. Gerüchteweise wird ja auch schon gemunkelt, dass die Schweiz St. Margarethen als Fernzughalt streichen und St. Gallen als nächsten Halt anpeilen will. Bei einer derartigen Entwicklung würde Lindau-Insel dann als gepflegter, kundenfreundlicher Regionalbahnhof punkten!

Bis zum vorgesehenen Bürgerentscheid über die Standortfrage stehen aber noch viele zu klärende Detailfragen an. Ich hoffe, dass diese in der nächsten Informationsveranstaltung umfassend angesprochen werden, insbesondere auch die Kosten, die bei beiden Varianten auf die Stadt zukommen. Die Entscheidung werden sich die Lindauer nicht leicht machen.

Ich bin kein Bahnexperte und mag als am Holdereggengleis aufgewachsen, jetzt seit Jahrzehnten auf der Insel lebend, für befangen gehalten oder als nostalgisch belächelt werden – aber ich sehe den Bahnhof auf der Insel als zukunftsfähig an. Die Insel war die Keimzelle unserer Stadt und muss m.E. neben dem bevölkerungsreicheren und wirtschaftlich stabilen Festland auch künftig die entsprechende Infrastruktur behalten. Und dazu gehört auch der Bahnhof. Mit der Aufgabe einer Inselanbindung würde zu viel verloren gehen. Es gibt viele Überlegungen für die Gestaltung des künftigen Inselbahnhofes und seines Umfeldes sowie einer positiven Stadtentwicklung."

ANNELIESE SPANGEHL

Ich möchte ...

..., dass der Bahnhof auf der Insel bleibt, denn die Insel ist das Zentrum von Lindau. Nicht nur das. Die Insel ist auch das Zentrum der Touristen. Dort gibt es die meisten Sachen, die für Touristen interessant sind. Der Ort ist auch sehr passend für einen Bahnhof. Der Bahnhof gefällt mir dort sehr und ich glaube nicht, dass er woanders auch so schön wäre. Die Einfahrt zum Bahnhof mag ich besonders.
Wenn man dort ankommt, hat man wirklich das Gefühl, ja, jetzt bin ich in Lindau!

DARIA SÜRER

Alpenkonvention

„In Erfüllung ihres Auftrages aufgrund des Übereinkommens vom 7. November 1991 zum Schutz der Alpen, ... im Bewusstsein, dass der Verkehr in seinen Auswirkungen nicht umweltneutral ist ... im Bewusstsein, dass einerseits das heutige Potential für umweltfreundliche Transportsysteme wie Bahn, Schifffahrt und kombinierte Systeme nur ungenügend Rechnung getragen wird, ... sind wir wie folgt übereingekommen:
Die verstärkte Nutzung der Eisenbahn und die Schaffung kundenfreundlicher Synergien zwischen dem Personenfern- und dem Regional- sowie Ortsverkehr.
Die Vertragsparteien unterstützen die Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise und des autofreien Aufenthalts von Urlaubsgästen ...
Die Bundesrepublik Deutschland"
(Es folgen die Namen der weiteren sieben vertragsschließenden Alpenländer sowie der EU).
Quelle: „Vademecum Alpenkonvention", hrsg. von Peter Hasslacher, Leiter der Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des Österreichischen Alpenvereins, Innsbruck 2003, S. 103 ff.

Informationen, Bilder und Hintergründe der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof: http://www.bahnhof-lindau.de

Titelseite der Ausgabe September 2011 des Lindauer Bahnboten der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau.
Sammlung Schweizer, Lindau.

Eine enge Zusammenarbeit bestand mit dem im Juli 1998 von Seniorhotelier Dr. Richard Stolze sowie Altlandrat Klaus Henninger initiierten und organisierten „Runden Tisch Bahnhof Lindau", welcher immer wieder Stadtratsmitglieder und Verkehrsexperten zum gemeinsamen Austausch einlud. Außerdem war die Aktionsgemeinschaft an der Organisierung von drei öffentlichen Lindauer Bahnkongressen beteiligt. Auf parlamentarischer Ebene waren die Unterstützung u.a. durch den Allgäuer Landtagsabgeordneten Adi Springkart (B90/Die Grünen) sowie durch den baden-württembergischen Bundestagsabgeordneten und Bahnexperten Dr. Winfried Wolf von der PDS wichtig. Hinzu kamen u.a. die Kontakte zu Pro Bahn in bayerisch Schwaben sowie zu der im Jahre 2004 gegründeten Initiative Bodensee-S-Bahn mit Mitgliedern aus der Schweiz, Österreich und Deutschland.

Die Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof wandte sich neben der Öffentlichkeitsarbeit mit ihrem „Bahnboten" immer wieder mit Briefen an die Lindauer Stadtratsmitglieder sowie die entscheidenden Ämter und DB-Stellen, veröffentlichte Presserklärungen und meldete sich in öffentlichen Diskussionen zu Wort. Bereits die Anwesenden der Lindauer Bürgerversammlung vom 7. Juli 1997 mit rund 400 Teilnehmenden hatten deutlich gemacht, „dass sie den Bahnhof auf der Insel noch lange nicht abgeschrieben haben."[131]

Doch das Bahnmanagement ließ nicht von seinen profitablen Zerstörungsplänen an Teilen der bisherigen Lindauer Bahninfrastruktur ab. Wie bei derartig enormen finanziellen Interessen üblich, wurden auch demokratische Rechte beschädigt und beispielsweise den Lindauer Beschäftigten der Deutschen Bahn AG bereits im Oktober 1997 vom regionalen Bahnvorstand untersagt, sich weiterhin öffentlich zum Thema Bahnhofsverlegung zu äußern. Zuwiderhandlungen würden als Abmahnungs- bzw. Kündigungsgrund betrachtet. EisenbahnGewerkschafterInnen im Bahnbetriebsrat wurde gedroht, bei weiterem Einsatz für den Erhalt des Bahnhofes bei Lindaus Inselzentrum nicht mehr wie bisher über die Personalpolitik des Bahnvorstandes informiert zu werden.

Im Oktober 2003 trafen bei der Stadt Lindau die umfangreichen Unterlagen der DB AG für ein Planfeststellungsverfahren zur Errichtung eines neuen Hauptbahnhofes im Festlandsstadtteil Reutin ein. Eine zukünftige Schienenanbindung des Stadtzentrums auf der Insel war darin nicht vorgesehen. Der Lindauer Stadtrat lehnte diese Pläne des DB-Managements in

Der erfolgreiche Streik der Gewerkschaft der Lokomotivführer und ZugbegleiterInnen GdL vom November 2014 hatte auch in Lindau Auswirkungen. *Foto: Karl Schweizer.*

seiner Sitzung vom 15. Januar 2004 einstimmig ab, bot aber der DB AG ebenfalls einstimmig an, einer Wiedereröffnung des früheren und nun zu modernisierenden Bahnhofes in Reutin unter der Bedingung zuzustimmen, dass auf der Insel ein neu zu gestaltender Bahnhalt auf Höhe der früheren Hauptpost für mindestens die Züge aus Friedrichshafen und Vorarlberg errichtet würde. Letzteres wiederum entsprach damals nicht den Immobilienverwertungsplänen der DB Immo AG, weshalb die Hängepartie der Verhandlungen von städtischer Verwaltungsspitze samt einigen wenigen Stadträten einerseits und Vertretern der DB AG in Bayern sowie dem bayerischen Verkehrsministerium andererseits seine Fortsetzung fand.

Folgende Meldung aus der Lindauer Zeitung vom 13. Februar 2010 skizzierte diese jahrelange Situation kurz und treffend: „Die Verhandlungen zur Bahnhofsverlegung gehen weiter – aber nur sehr langsam. Erst Ende April wollen Stadt Lindau und Bahn AG entscheiden, wo der Inselbahnhof künftig liegen soll.

Die Arbeitsgruppe aus Vertretern von Stadt und Bahn, die sich in dieser Woche erstmals seit Monaten wieder getroffen hat, hat das weitere Vorgehen beschlossen. Laut Pressemitteilung haben sich Vertreter des bayerischen Verkehrsministeriums, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (beg), der Stadt Lindau sowie der DB Netz AG getroffen, um über die künftige Lage des Inselbahnhofes zu verhandeln. Bei diesem Treffen habe die Arbeitsgruppe festgelegt, heißt es nun in der Erklärung, dass die Fachleute bis Ende April 2010 verschiedene Varianten vertieft betrachten und bewerten wollen. Als Zielvorgabe wurde vereinbart, gemeinsam eine Vorzugsvariante zu finden, die allen Interessen gerecht wird.

Im Anschluss daran können die Verhandlungen zwischen dem Freistaat Bayern, der Stadt Lindau und

Ein gewöhnlicher Nachmittag auf Bahnsteig 4 des Hauptbahnhofes Lindau im Sommer 2011.

Foto: Karl Schweizer.

der Deutschen Bahn zu Finanzierung der Maßnahmen aufgenommen werden. Wie berichtet, will die Bahn möglichst hohe Erlöse aus dem Verkauf der freiwerdenden Bahnflächen auf der Insel erzielen…".

Zu den überregionalen Hintergründen dieser langen „Hängepartie" gehörte beispielsweise, dass der damalige neue deutsche Vorstandsvorsitzende der DB AG, Rüdiger Grube, alle den Verträgen von 2008 folgenden Planungen für die Elektrifizierung der Bahnstrecke von Geltendorf nach Lindau im November 2009 erneut stoppte. Erst massiver bayerischer und schweizerischer Druck beendete diese Blockade bis Januar 2010 wieder.

Zuvor waren bereits die überörtlichen Rahmenbedingungen für u.a. die Lindauer Bahnhofspläne konkretisiert worden. Eine der Hauptzulaufstrecken aus Süddeutschland zur kommenden schweizerischen NEAT sollte von München über Lindau nach Zürich verlaufen. Da sich die deutschen Verkehrspolitiker und die DB AG nicht auf eine Trasse durch das Allgäu einigen konnten, entschieden die beiden Kammern der Eidgenössischen Bundesversammlung am 18. März 2006, dass sie die Strecke am Rande des Allgäus von Buchloe über Memmingen nach Lindau bevorzugten und einen Kredit von 50 Mio. Schweizer Franken zu dessen Finanzierung zur Verfügung stellen. „Die Vorfinanzierung war zudem an die Bedingung geknüpft, dass mit der Elektrifizierung auf der vorgesehenen Strecke spätestens Ende 2010 begonnen wird und sie bis spätestens 2015 abgeschlossen ist. Damit entstand nicht nur ein zeitlicher Druck, sondern auch die Trassenfrage wurde vorentschieden,"[132] so Bayerns ehemaliger Staatsminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Josef Miller. Miller weiter: „Ich bin mir nicht sicher, ob die Elektrifizierung ohne das Angebot der Schweiz überhaupt verwirklicht worden wäre."[133] Die Schweiz verschob dann einmalig den gesetzten Termin für den Baubeginn. Doch der deutsche Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) konnte sich zunächst zu keiner verbindlichen Zusage durchringen. Die Bahnbauprojekte in der neuen Bundeshauptstadt Berlin sowie die neuen schnellen ICE-Trassen dorthin beanspruchten die seinem Ministerium zur Verfügung gestellten Finanzmittel. Die Finanzierung des Baus von neuen Eisenbahnstrecken ist mit wenigen Ausnahmen laut Grundgesetz Sache der Bundesregierung. Bereits 2003 hatte der Bahnvorstand zudem öffentlich betont, dass er keinen „Bedarf" für den zweigleisigen Ausbau der Strecke von Geltendorf über Buchloe und Memmingen nach Hergatz sehe. Erst als Bayerns Staatsregierung eine außerordentliche Mitfinanzierung von 45 Mio. Euro der zunächst auf rund 200 Millionen veranschlagten Kosten für die Elektrifizierung der Strecke von Geltendorf nach Lindau in Aussicht stellte und fünf Industrie- und Handelskammern in bayerisch Schwaben öffentlich die Dringlichkeit der Elektrifizierung der Strecke betonten, wurde das Projekt im Juni 2003 mit einem ersten Bundesanteil von 100 Millionen in den vordringlichen Bedarf im neu zu erstellenden Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.[134] Auch die später genannten zusätzlichen Ausbaukosten von 98 Mio. Euro übernahm die Bundesregierung. Nun wurde diese Maßnahme offiziell als „Ausbaustrecke ABS 48 München-Memmingen-Lindau-Grenze-D/A" bezeichnet und ab Mai 2019 schließlich samt der kommenden Bahnhofsumbaumaßnahmen mit insgesamt rund 440 Mio. Euro für Planung und Bau veranschlagt.[135]

Für Lindau bekräftigte der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) im Spätsommer 2011 die bereits 2008 gemachte Zusage, „ungefähr 3,5 Millionen Euro allein für den Lindauer Bahnhof zuzuschießen". In diesem Zusammenhang warb Zeil intensiv für den vorliegenden Kompromissvorschlag in der Frage, wo denn in Zukunft der Lindauer Bahnhof sein solle: „So sollen die Fernzüge in Reutin, wo ein moderner Bahnhalt gebaut werden soll, halten, die Nahverkehrszüge unverändert auf der Insel."[136] Die voraussichtlichen Gesamtkosten der Verwirklichung dieser „Kombilösung" wurden mit rund 6,2 Millionen Euro veranschlagt. Doch der prominenteste Stadtrat von Lindaus Lokalableger des größeren Regierungspartners CSU, Bürgermeister Karl Schober, erklärte wenige Tage da-

Winterdampf-Betrieb im Nordteil der Bahnhofsanlage Röthenbach im Januar 1968.

Original in der Sammlung Manfred Dötterl, Röthenbach.

danach unbelehrbar: „Der Bahnhof soll komplett nach Reutin."[137]

Verstärkte Turbulenzen in der Lindauer Auseinandersetzung über die Zukunft der hiesigen Bahnhofs- und Bahnanlagen vor Ort kamen kurz darauf mit dem Wahlkampf zur Lindauer Oberbürgermeisterwahl am 12. Februar 2012 sowie dem vom Lindauer Stadtrat am 25. Oktober 2011 beschlossenen Bürgerentscheid („Ratsentscheid") am 11. Dezember 2011 auf. Der Abstimmungstext dieser „Kombilösung" beim Bürgerentscheid vom 11. Dezember 2011 lautete: „Stimmen Sie zu, dass der Hauptbahnhof auf der Insel verbleibt und zusätzlich in Reutin eine Bahnstation für den Schienenpersonenfern- und Nahverkehr errichtet wird?". Das Ergebnis war eindeutig. Bei einer Beteiligung von 40,86% der Stimmberechtigten stimmten 61,03% (4.791 Stimmen) für diesen Text und 38,97% (3.059 Stimmen) gegen den Abstimmungstext.[138] Damit war dieser rechtsgültig geworden.

Zu diesem Zeitpunkt hatte aber Lindaus CSU, vertreten durch den Fraktionsvorsitzenden Roland Freiberg, den 2. Bürgermeister der Stadt, Karl Schober, sowie dem Mitte Oktober 2011 von der CSU zu ihrem Oberbürgermeisterkandidaten nominierten Dr. Rainer Rothfuß, die Unterschriftensammlung für ein Bürgerbegehren „Hauptbahnhof Reutin mit eingleisiger Inselanbindung" gestartet. Sie verurteilten die „Kombilösung" und wollten zukünftig den Hauptbahnhof im Stadtteil Reutin sehen. Ihr CSU-Oberbürgermeisterkandidat, der 1971 in Freudenstadt geborene Rainer Rothfuß, war damals seit 2009 Juniorprofessor für Humangeografie an der Universität Tübingen, hatte 2006 die Wahl zum Oberbürgermeister in Esslingen verloren und lebte nach einem kurzen Zwischenspiel in Lindenberg nun seit rund zweieinhalb Jahren in Lindau.

Die CSU beharrte zunächst darauf, den zweiten Bürgerentscheid, für welchen inzwischen rund 2.300 Unterschriften gesammelt worden waren, durchführen zu lassen. Lindaus Stadtrat hatte dessen rechtliche Zulässigkeit am 13. Dezember mehrheitlich festgestellt und den Termin dafür auf den 18. März 2012 festgesetzt.

Einsatz der im Dezember 2011 im Allgäu eingeführten Neigetechnik bei RE 3286 aus Kempten an der östlichen Einfahrt zur Ellhofener Eisenbahnbrücke am 14. Oktober 2020. *Foto: Karl Schweizer.*

OB-Kandidat Rothfuß hatte bereits im November im Interview mit der Lindauer Zeitung klargestellt, dass er auch bei einem erfolgreichen Bürgerentscheid für die „Kombilösung" am 11. Dezember 2011 auf der Durchführung eines zweiten Bürgerentscheids mit anderer Fragestellung beharren werde.

Doch nun rumorte es in Lindaus CSU. Bereits Ende November hatte sich die Nachwuchsorganisation der CSU, die Junge Union, im Unterschied zum örtlichen Parteiortsvorstand für die „Kombilösung" ausgesprochen.[139] Mitte Dezember 2011 wurde zudem bekannt, dass die CSU-Ortsvorsitzende sowie ihr Stellvertreter von ihren Vorstandsämtern zurücktraten. [140]

Wenige Tage später erklärten „Bürgermeister Karl Schober und der CSU-Fraktionsvorsitzende Roland Freiberg das Votum der Bürger für die Kombilösung akzeptieren [zu, K.S.] wollen,"[141] ganz im Gegensatz zu Rainer Rothfuß. Nun wurde es eng für den bisherigen CSU-OB-Kandidaten Rothfuß: „Rothfuß gerät bei CSU aufs Abstellgleis"[142] titelte die Lindauer Zeitung. Dieser trat deshalb die Flucht nach vorne an, verzichtete seinerseits auf die eigene OB-Kandidatur und rief zur Wahl des eventuellen Kandidaten der Piratenpartei auf.

Zur Verstärkung seines Einflusses gründete Rothfuß zusammen mit Manfred Simmoleit, Hermann Stock sowie rund 60 weiteren Interessierten am 12. Januar 2012 die „Bürgerinitiative Hauptbahnhof Lindau-Reutin". Diese wurde nun unüberhörbar für ein Kippen des Bürgerentscheids vom 11. Dezember 2011 durch einen weiteren am 18. März 2012 aktiv. Der Abstimmungstext noch aus der Lindauer CSU-Feder

lautete hierzu wie folgt: „Sind Sie dafür, dass die Stadt Lindau die entsprechenden Maßnahmen für einen Hauptbahnhof in Reutin und eine eingleisige Schienenanbindung der Insel ergreift?“ Die Verlegung von Lindaus Hauptbahnhof nach Reutin sollte also, wie ursprünglich vom DB-Management her bekannt, mit der Zerstörung von Eisenbahninfrastruktur in der Stadt verbunden werden und dadurch mit der strukturellen Behinderung einer künftigen Verkehrswende im Sinne des Klimaschutzes hin zu einer Stärkung der öffentlichen Verkehrsträger, hier der Bahn.

Aus örtlichen Unternehmerkreisen wurde die BI Hauptbahnhof Reutin mit üppigen Finanzmitteln ausgestattet. Lindau erlebte durch diese BI und ihre Finanziers in den folgenden Wochen einen bisher nicht gekannten Materialaufwand für einen Bürgerentscheid. Die Stadt wurde neben Zeitungsanzeigen, Podiumsdiskussionen und Flugblättern mit Plakaten und Bannern „zugeklebt“. Dabei wurde u.a. schnell klar, dass die führenden Köpfe der BI vor punktueller Demagogie nicht zurückschreckten. Hierzu gehörte u.a. folgendes Plakat: „Ja zum Bürgerentscheid 18. März. Lindau staufrei – Hauptbahnhof Lindau-Reutin. Lindaus erste und letzte Chance.“ Als ob die durch den ausufernden Autoverkehr entstehenden Staus zur Insel Lindau, im Stadtteil Aeschach, in der Kemptener Straße oder rund um den „Berliner Platz“ in Reutin ursächlich etwas mit der Verlegung des Hauptbahnhofes von der Insel an eben diesen Berliner Platz in Reutin zu tun hätten. Doch nun wurden vermehrt jene Autofahrerinnen und Autofahrer von der BI für ihr Anliegen mobilisiert, welche zwar nie einsehen, dass ihr individuelles Verkehrsverhalten eine der Ursachen für die Staus in der Stadt sind, sich aber nun illusorisch eine Lösung dieses auch für sie nervigen Problems von einer Lindauer Bahnhofsverlegung versprachen.

Ein Teil dieser aufs Autofahren fixierten Anhängerschaft der BI zeigte dann auch in der Auseinandersetzung um den Bürgerentscheid gelegentlich seine vom Straßenverkehr her bekannte Bereitschaft zur Aggressivität. So wurde beispielsweise durch AnhängerInnen der BI versucht, die Wortmeldung von Bunte-Liste-Stadtrat Alexander Kiss auf der Diskussionsveranstaltung am 6. März 2012 niederzuschreien.[143] Ein nicht wirklich neues Phänomen, welches sich allerdings wenige Jahre später in weit größerem Rahmen im Fanatismus der ausländerfeindlichen „Pegida“-Bewegung sowie bei führenden Teilen der wissenschaftsfeindlichen „Querdenker“-Bewegung erneut und nun massenhaft zeigte.

Hinzu kam im Lindau des Jahres 2012 die immer wieder erlebbare Tendenz von BI-Sprecher Rainer Rothfuß zur persönlichen Selbstüberschätzung. So schrieb er als Antwort auf den Artikel der Lindauer Zeitung vom 8. März über die BI-Veranstaltung vom 6. März fern jeglicher Realität u.a: „Schließlich kam die Bürgerinitiative in puncto Schienenanbindung in zwölf Wochen deutlich weiter als die bisherige Stadtspitze in zwölf Jahren.“[144] Dabei war es spätestens seit dem 31. Januar 2012 bekannt, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft beg auch weiterhin die von ihr bestellten bayerischen Regionalzüge zum Inselbahnhof fahren lassen wollte. Auch die ÖBB zusammen mit dem Vorarlberger Verkehrs-Verbund (VVV) hatten bereits Jahre zuvor im Lindauer Stadtrat öffentlich erklärt, dass die Vorarlberger Züge auch weiterhin auf die Insel fahren sollen und die Eisenbahngesellschaft für Württemberg hatte bezüglich der von ihr bestellten Regional- und Lokalzüge aus Oberschwaben und von Friedrichshafen aus nach Lindau nie etwas Gegenteiliges auch nur angedeutet.

Auf der anderen Seite der Lindauer Auseinandersetzung im Spätwinter 2012 standen die BefürworterInnen der „Kombilösung“ und jene, welche unverdrossen die Respektierung des Ergebnisses des Bürgerentscheids vom 11. Dezember 2011 einforderten. Die Stadtverwaltung Lindau informierte engagiert durch die Lindauer Bürgerzeitung sowie die Lindauer Zeitung über die „Kombilösung“, deren Möglichkeiten und Hintergründe. Die Freie Bürgerschaft, die Bunte Liste, die Freien Wähler, die ÖDP und die Lindauer SPD traten u.a. mit einem gemeinsamen Flugblatt für die „Kombilösung“ an Lindaus Öffent-

Abriss der früheren Bahnhofsgüterhalle in Lindenberg (links) im Frühjahr 2014. Rechts das inzwischen zum Jugendzentrum umgewidmete Personenbahnhofsgebäude Lindenbergs. *Foto: Karl Schweizer.*

lichkeit. Leider wurde das Flugblatt nicht im ganzen Stadtgebiet verteilt.

Insbesondere aber vor der Bunten Liste Lindau sowie der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau stand akut die dringende Aufgabe, der aktuellen massenhaften Propaganda der „Bürgerinitiative Hauptbahnhof Reutin" trotz deutlich geringerer Finanzmittel wirksam und eigenständig Paroli gegen die aktuellen Verdrehungen und Falschbehauptungen der BI zu bieten. Die Aktionsgemeinschaft verteilte im Stadtgebiet zwar rund 3.000 Exemplare ihrer informativen Broschüre „…und der Bahnhof bleibt auf der Insel". Doch beide Organisationen konnten sich nicht zu einem eigenen Massenflugblatt mit einer Auflage von über 10.000 Exemplaren an alle Lindauer Haushalte aufraffen. Auch die eigenen Plakate und Banner zum Meinungskampf um die Köpfe und Herzen der Bevölkerung tauchten erst relativ spät sowie in viel zu geringer Auflage im Stadtbild auf. Auch waren diese mit ihrem Rückgriff auf inzwischen mehr als zehn Jahre alte Motive und Aussagen der suggestiven Wirkung der BI-Propaganda nicht gewachsen.

Das Abstimmungsergebnis am 18. März 2012 war dementsprechend: Bei einer Abstimmungsbeteiligung von 44,0 % der Stimmberechtigten stimmten 53,1 % (4.482) Stimmen für den Abstimmungstext der Bürgerinitiative Hauptbahnhof Reutin und nur 46,9% (3.959 Stimmen) dagegen.[145] Damit war (auch) das Ergebnis dieses Bürgerentscheides gültig.

Folglich durften der neue Oberbürgermeister Lindaus, die Verwaltungsspitze sowie der Stadtrat für die Dauer von einem Jahr nichts unternehmen, was dem Text des zweiten Bürgerentscheids widersprach. Viel interessanter aber war, für was sich das Management der DB AG entscheiden würde. Für dieses war, wie längst öffentlich bekannt, das Ergebnis beider Lindauer Bürgerentscheide in keiner Weise verbindlich. Titelte die Lindauer Zeitung zunächst am 20. März 2012 noch „Die Bahn lässt sich Zeit mit dem Neuanfang", so wurde es im Sommer 2013 klar, dass deren Spitzenmanagement in Absprache u.a. mit Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil an der „Kombilösung" festhielt: Ein in der Fläche verkleinerter Bahnhof für die Regionalzüge aus allen drei Himmelsrichtungen

Bauarbeiten zur Trassenelektrifizierung von Richtung Wangen her in Hergatz im Mai 2019. *Foto: Karl Schweizer.*

beim Stadtzentrum auf der Insel, verbunden mit einer wiedereröffneten und modern umgebauten Bahnstation für Fern- und Regionalzüge in Reutin am dortigen „Berliner Platz". Der Projektname für all die damit im Stadtgebiet notwendigen Baumaßnahmen war nicht mehr „Lindau21" sondern neu „Knoten Lindau".

Nun ging es darum, die konkrete zukünftige Gestaltung der Lindauer Bahnanlagen zwischen Stadtrat und Bahnmanagement auszuhandeln. Die Lindauer Zeitung hierzu am 30. September 2013: „Stadträte setzen auf Verhandlungsbereitschaft der Bahn". Dabei stellte sich schnell erneut heraus, dass insbesonders die Immobilienabteilung im Bahnkonzern weiterhin auf die Räumung möglichst großer Bahnflächen und auf deren Verwertungsmöglichkeit durch Immobiliengeschäfte drängte, sowohl auf Teilen des Geländes des bisherigen Reutiner Güterbahnhofes als auch beim Hauptbahnhof auf der Insel sowie dessen repräsentativem Bahnhofsgebäude. Sowohl seine bisherige Funktion als Bahnhofsgebäude als auch den Titel „Hauptbahnhof" sollte dieser künftig verlieren.

Als der Stadtrat mit großer Mehrheit Ende Oktober 2014 der vom Bahnmanagement vorgelegten „gemeinsamen Absichtserklärung" mit der DB AG zustimmte, das DB-Management wollte hierbei inzwischen nicht mehr von einem Vertrag sprechen, reichten die acht durch Bahnsteige erschlossenen Gleise noch bis zur nördlichen Ecke des Hauptbahnhofsgebäudes und ermöglichten somit auch zukünftig die Fahrt längerer Züge zum Inselbahnhof.[146] Für die DB Immo war dies immer noch zu viel Eisenbahn, weshalb diese auf eine weitere Kürzung der Gleise drängte. Im März 2015 hatte die DB AG mit ersten vorbereitenden Bauarbeiten begonnen: „Plan A ist die Zwei-Bahnhöfe-Lösung, Plan B ist der Status Quo".[147]

Erst der mehrheitliche Stadtratsbeschluss vom 16. Dezember 2015 „Bebauungsplan Nr. 11 ‚Bahnflächen Insel'" verkürzte die Gleise auf die Höhe der früheren Hauptpost und damit außerhalb der derzeit überdachten Bahnsteige: „Das Bahnhofsgebäude sowie der südliche Teilbereich der bestehenden Gleisanlagen wird künftig nicht mehr benötigt und soll aus der Bahnwidmung entlassen werden…".[148] Nun waren die Grundstücksverwertungsinteressen der DB Immo weitgehend erfüllt und Lindau wird auf der Insel zukünftig weder über eine für die Bahnkunden weiterhin wetterfeste Bahnhofsanlage noch über ein für Bahnzwecke weiterhin benutzbares Bahnhofsgebäude verfügen. In der Sitzung vom 16. Juli 2018 bestätigte die Stadtratsmehrheit diesen für eine klimafreundliche und somit zukunftsfähige Verkehrswende untauglichen Beschluss nochmals ausdrücklich. Selbst

die Initiative dafür, eine städtische Immobiliengesellschaft Lindau zu gründen, welche u.a. das bisherige Hauptbahnhofsgebäude auf der Insel erwirbt, um es danach einer von der Stadt kontrollierten Nutzung zuzuführen, fand bis Sommer 2021 im Lindauer Stadtrat immer noch keine Mehrheit.

Im November 2018 fanden in Lindaus Inselhalle die öffentlichen Anhörungen der verschiedenen Einwendungen und Einsprüche im Rahmen der von der DB AG vorgelegten Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren statt. Einen Großteil der zuvor bereits schriftlich eingereichten und nun mündlich wiederholten Anregungen, Einwendungen, Kritiken und Einsprüche, vorgetragen u.a. durch das Bauamt der Stadt Lindau, von Pro Bahn, der Initiative Bodensee-S-Bahn, dem Verein Eisenbahn- und Verkehrsmuseum Lindau sowie der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof, lehnten die anwesenden DB-ManagerInnen ab. So weigerten sie sich beispielsweise alternativ zu den neuen Personenaufzügen am Reutiner Bahnhof Rollstuhl- und kinderwagengerechte unterirdische Rampen samt Aufzügen zu errichten oder die oberen Warteflächen vor den Aufzügen zu vergrößern. Auch den Betrieb eines kundenfreundlichen Bahnhofsgebäudes am Bahnhofsgelände in Reutin lehnten sie weiterhin ab.

Übernehmen aber mussten sie die von einem Anwohner des Aeschacher „Gleisdreiecks" vorgetragene Kritik des nochmals durch die geplante Erhöhung der Zugfahrten verstärkten verkehrlichen Abschnürens der dortigen Menschen bei geschlossenen Schranken während Rettungseinsätzen. Dies soll nun mit einem Straßentunnel im Ostteil des Hasenweidweges gelöst

Elektrifizierungsarbeiten in Lindau-Äschach im August 2020. *Foto: Karl Schweizer.*

werden. Auch die Länge der zu errichtenden neuen Bahnsteige in der neuen Station Reutin wurde leicht verbessert, jene der Überdachungen samt mehr regensicherer Sitzgelegenheiten nicht. Ebenso wurden die geplanten massiv verkürzten Bahnsteiglängen samt Überdachungen am kommenden Inselbahnhof auf Höhe des alten Hauptpostgebäudes nur minimal gemildert. [149]

Im Sommer 2019 begannen die tatsächlichen Um- und Neubauarbeiten auf der Fläche des Reutiner Güterbahnhofes. Seit Anfang März 2020 werden die Signale und Weichen im ganzen Landkreis Lindau vom neuen elektronischen Stellwerk in Immenstadt aus bedient. Im August 2020 kaufte die Stadt Lindau von der desinteressierten DB AG das Reutiner Bahnhofsgebäude aus dem Jahre 1911. Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 wurde die elektrifizierte Bahnstrecke von Geltendorf bis zur Landesgrenze in Lindau-Zech sowie die neue Personenbahnhofsanlage („Station") in Lindau-Reutin in Betrieb genommen. Von dort fahren nun täglich während 19 Stunden Züge in alle Richtungen ab oder kommen an. Die vollständige Anzahl der von und nach Lindau-Insel sowie Lindau-Reutin fahrenden Züge soll aber erst mit dem Fahrplan 2024/25 erreicht werden.

Es mag ein Wink mit dem Zaunpfahl gewesen sein, dass der erste der futuristischen neuen und kundenfreundlichen Schweizer Eurocity-Züge, der um 9.10 Uhr von Lindau-Reutin in Richtung München abfahrende elektrisch angetriebene ETR 610 „Astoro" am 13. Dezember 2020 nur bis Hergatz kam. Ein DB-Mitarbeiter im Stellwerk Immenstadt hatte vergessen, die Hergatzer Weichen in Richtung zur elektrifizierten eingleisigen Strecke über Wangen und Memmingen nach Buchloe zu stellen. Dadurch blieb der Zug auf der zwar zweigleisigen, doch nicht elektrifizierten Allgäuer Hauptstrecke noch im Bahnhofsbereich Hergatz liegen und musste zur Reparatur seines Stromabnehmers wieder zurück nach Zürich gezogen werden. Auch einer der beiden Aufzüge im neuen Reutiner Personenbahnhof war bereits im März 2021 defekt und Menschen mit Kinderwagen, Rollstühlen oder schwerem Gepäck hatten an den Bahnsteigen 22, 23 und 24 mangels fußläufiger Rampen ein schier unlösbares Problem. [150] Auch erlauben die durchgehenden Gitter vom Fahrrad- und PKW-Parkplatz im Ostbereich sowie zum kommenden Busbahnhof im Westteil der neuen Bahnhofsanlage Reutin keinen direkten Zugang zum nördlichen Bahnsteig 21. Ebenso fehlten im Sommer 2021 immer noch öffentliche Toiletten für die Fahrgäste.

Andererseits hat selbst der ehemalige Bayerische Staatsminister für Ernährung und Landwirtschaft, Josef Miller, inzwischen klar erkannt, welche Rolle das Eisenbahnwesen für eine zukunftsfähige Lösung der Verkehrsprobleme bietet: „Eine Studie der ‚Allianz pro Schiene' und des Automobilclubs Verkehr (ACV) ergab 2017, dass das Risiko, verletzt oder getötet zu werden, für Autoinsassen um ein Vielfaches höher ist als für Bahnfahrgäste (…)

Eindrucksvoll ist [auch, K.S.] der Vergleich Güterzug/Lastkraftwagen: Europaweite Standards für die Länge eines Güterzuges sind 740 Meter, vereinzelt auch 835 Meter. Im Containertransport bedeutet das: Ein 740-Meter-Güterzug ersetzt 52 LKW (…) Infolge der Spurführung ist bei der Eisenbahn auch ein geringerer Energieeinsatz als beim Radfahrzeug erforderlich, denn der Rollwiderstand auf der Schiene ist geringer (…) Bei Güterzügen ist inzwischen die Lärmbelastung durch geräuscharme Bremsen und das Anbringen von Lärmschutzwänden erheblich zurückgegangen. Elektrische Lokomotiven sind leisere Zugfahrzeuge als Diesellokomotiven, und sie produzieren vor Ort keine Schadstoffemissionen (…)

Die Bayerische Staatsregierung hat 2020 die Absicht bekundet, Wasserstoff-Triebzüge auf den nicht elektrifizierten Allgäuer Strecken zu testen. In diesem Zusammenhang ist interessant, dass sich die Hochschule Kempten mit Wasserstofftechnologie beschäftigt (…)

Oberleitungszüge sind in der Anschaffung kostengünstiger als batterie- und wasserstoffbetriebene Triebzüge. Das gilt auch für den Betrieb und die Wartung. Je mehr Züge auf einer elektrischen Strecke

Der EC 99 der SBB traf von Zürich kommend am 29. Mai 2021 pünktlich in Lindau-Reutin ein. Wie so oft, konnte er nun auf den Gleisen der DB AG erst mit fünf Minuten Verspätung wieder weiterfahren. *Foto: Karl Schweizer.*

fahren, umso günstiger werden die Kosten für die Oberleitung pro gefahrenem Zugkilometer, während sie für die Batterie- und Wasserstoffzüge unabhängig von der Länge der gefahrenen Zugkilometer gleich bleiben (…)

In diesem Zusammenhang ist ein Blick auf die Schweiz angebracht: Seit 2004 ist das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zu 100 Prozent mit Oberleitungen ausgestattet, und auch die Privatbahnen werden fast ausnahmslos elektrisch betrieben."[151]
Klare Einsichten, welche aber sowohl bei der bayerischen Landesregierung als auch bei der Bundesregierung weder die Mehrheitsmeinung darstellen, noch deren Verkehrspolitik bestimmen. Dort herrscht systembedingt seit Jahrzehnten der Vorrang für den Straßenbau vor.

Umfassten noch im Jahr 1950 die Brutto-Anlageninvestitionen in das bundesdeutsche Eisenbahn- und S-Bahnwesen mit 330 Millionen D-Mark rund 66 Prozent der Investitionen von 500 Millionen für Straßen und Straßenbrücken, so umfassten die Brutto-Anlageninvestitionen im Zeitraum von 1975 bis 1980 für die Eisenbahn sowie die S-Bahnen mit 14,525 Milliarden D-Mark nur noch rund 16 Prozent der 89,930 Milliarden D-Mark für Straßen und Straßenbrücken.[152] Dementsprechend belief sich das gesamtstaatliche Vermögen der BRD bei Straßen und Brücken im Jahre 1984 auf 366,4 Milliarden D-Mark (plus 284 Prozent seit 1960), jenes bei Fluggesellschaften und Flughäfen auf 11,9 Milliarden D-Mark (plus 417 Prozent seit 1960) und jenes bei der Bundesbahn auf 122,7 Milliarden D-Mark, bei einer Steigerung seit 1960 von nur 69 Prozent.[153]

Wurde die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Geltendorf über Buchloe und Memmingen nach Lindau nach Jahrzehnten der Diskussion, der Versprechungen und Planungen erst im Dezember 2020 fertiggestellt, so wurde die Autobahn A 96 (E 54) von München über Memmingen nach Lindau bereits im November 2009 fertiggestellt.[154] Somit verläuft nicht einspurig, nicht zweispurig sondern systemkonform vierspurig seit 2009 weitgehend parallel zur von Buchloe bis Hergatz eingleisigen Bahnstrecke von München über Memmingen nach Lindau eine vollumfänglich ausgebaute und bevorteiligte verkehrliche Konkurrenz als Autobahn.

Damit nicht genug, erreichten Studierende der privaten Zeppelin-Universität in Friedrichshafen mit finanzieller Unterstützung interessierter Kreise im Jahr 2011 beim Landgericht Frankfurt/Main, dass das bisherige Verbot von regelmäßig verkehrenden Fernbuslinien in Deutschland aufgehoben und daraus der Bahn eine zusätzliche gefährliche Billigkonkurrenz mit Dumpinglöhnen erwuchs.[155] Die Bundesregierung samt Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) beschloss anschließend kein Gesetz zum Schutz des ökologisch sinnvollen Fernverkehrs auf der Schiene, sondern die grundsätzliche Freigabe des Fernbuslinienverkehrs in ganz Deutschland. Marktverblendet begründete Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer dies u.a. mit der programmatischen Rechtfertigung: „Wir befreien den Markt von seinen Fesseln“.[156]

Der ICE 1208 „Wienerwald“ durchfährt auf seiner Strecke von Bregenz über Lindau nach Berlin am 31. Juli 2021 die frühere Bahn-Nahverkehrshaltestelle Weißensberg-Rehlings. Vom 3. Juli bis zum 11. September 2021 verkehrte als Urlaubs-Verstärkerzüge immer Samstags ein ICE-Zugpaar von Berlin über Lindau nach Bregenz sowie in der Gegenrichtung.

Foto: Karl Schweizer.

„Bahn für Alle“ – Forderungen für eine zukunftsfähige Eisenbahn in Deutschland

Bündnis
Bahn für Alle

Aus unserer Analyse des Zustandes des Eisenbahnwesens in Deutschland leiten wir die folgenden Forderungen ab:

1. Das Bekenntnis zu einer Verkehrswende, bei der die Schiene eine zentrale Rolle spielt, muss von der Bundesregierung erneuert bzw. bestätigt werden. „Corona“ ist kein Argument, hier Abstriche zu machen. Das Gegenteil ist der Fall.

2. Die vor der Corona-Epidemie beschlossenen Maßnahmen und Investitionsvorhaben zur Stärkung der Schiene müssen 1:1 umgesetzt werden – mit der Krise haben diese nichts von ihrer Bedeutung verloren. Das gilt insbesondere für die Investitionen in das Schienennetz und in eine zügige Umsetzung eines Projekts für einen integralen Taktfahrplan. Dabei ist vor allem darauf zu setzen, dass kleinteilige und schnell Wirksamkeit erlangende Optimierungen im Netz umgesetzt werden (Elektrifizierung von Teilstrecken; Ausbau von Zweigleisigkeit – jeweils als „Lückenschlüsse“). Neue unnötige und große Geldsummen bindende Tunnelprojekte sind abzulehnen.

3. Ausfälle der Schienenverkehrsunternehmen (DB und Wettbewerber), zu denen es durch Corona-Epidemie-bedingte Maßnahmen kam, sind transparent publik zu machen und in Form einer „Schutzschirmpolitik“, wie es dies bei anderen Wirtschaftsbereichen gab, weitgehend auszugleichen.

4. Die Deutsche Bahn muss sich auf dem schnellstmöglichen Weg von ihren ausländischen Engagements trennen und zu 100 Prozent auf das Inland und das Kerngeschäft Schienenverkehr konzentrieren.

5. Großprojekte, die Schienenverkehrsinfrastruktur schwächen oder gar abbauen, wie Stuttgart 21, die Schließung von Hamburg-Altona und die Verlegung dieses Bahnhofs nach Diebsteich, die Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München und die Zulaufstrecken zu einer Fehmarnbelt-Querung sind aufzugeben.

6. Eine Unterstützung für die Schiene in Deutschland als Maßnahme zur Abfederung der Krise sollte primär in Form der Stärkung der Schieneninfrastruktur stattfinden (Abbau des Rückstaus bei der Schieneninfrastruktur-Instandhaltung, Ausbau des Schienennetzes, Beseitigung von Flaschenhälsen, deutlich beschleunigte Elektrifizierung).

7. Eine Politik, die eine weitere Steigerung der Schulden der Deutschen Bahn AG (gegebenenfalls flankiert um eine weitere Stärkung des Eigenkapitals) betreibt, ist strikt abzulehnen.

8. Sonderbelastungen der Deutschen Bahn, die Ergebnis von Entscheidungen der Bundesregierung sind, müssen durch den Bund 1:1 ausgeglichen werden. Das gilt auch für die Entscheidung der Gratisfahrt aller Bundeswehrangehörigen, die am 1. Januar 2020 in Kraft trat. Grundsätzlich darf die Deutsche Bahn nicht für Ziele der Militarisierung genutzt werden.

9. Die Trassengebühren und die Stationsentgelte sind deutlich und soweit zu senken, dass sie keine ernsthaften Hindernisse für die Zielsetzung Verlagerung von Verkehren auf die Schiene darstellen.

10. Der Nachtzugverkehr einschließlich des Autoreisezugverkehrs ist neu aufzubauen. In Kooperation mit den anderen europäischen Eisenbahngesellschaften und in Absprache mit in diesen Bereichen engagierten Gruppen wie „back on track“ ist ein europaweites Nachtzugsystem aufzubauen.

Der Regionalexpress RE 3292 am 14. Juni 2021 bei Bodolz auf dem Weg nach Lindau. *Foto: Karl Schweizer.*

11. Die wichtigste Ressource im Schienenverkehr sind die Beschäftigten. Diese sind und erwiesen sich in der Corona-Krise erneut als systemrelevant. Notwendig ist eine allgemeine Offensive zur Neueinstellung von Beschäftigten in allen produktiven Bereichen der Bahn und – in Absprache mit den Tarifpartnern - eine allgemeine Anhebung der Einkommen. Vorstellbar wäre eine Unterstützung der von Entlassungen bedrohten Beschäftigten bei den Airlines (vor allem Lufthansa, Condor und TUI). Was spricht gegen das Angebot einer Integration von einigen Tausend Flugbegleiterinnen und Flugbegleitern in den Schienenverkehr und deren Einsatz als Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter? Vergleichbar könnte Piloten, die von Erwerbslosigkeit bedroht sind, eine Umschulung zu Triebfahrzeugführern angeboten werden. In diesen Bereichen fehlen rund 1500 Lokführer und eine nochmals größere Zahl von Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern bzw. von Personal im Gastronomie-Bereich der Bahn.

12. Die Unternehmensstruktur „Aktiengesellschaft" hat sich im Fall der Deutschen Bahn als ungeeignet erwiesen. Die Deutsche Bahn muss eine öffentlich-rechtliche Unternehmensstruktur – vorzugsweise die einer Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) – erhalten und gleichzeitig mit dieser neuen Struktur, durch eine entsprechende personelle Neubesetzung der Leitungsgremien und mit einer darauf ausgerichteten Satzung dem Allgemeinwohl und der optimalen Verlagerung von Verkehren auf die Schiene verpflichtet werden.

Berlin, den 30. Juli 2020.[157]

Interfraktioneller Antrag zu einem
Dringenden Appell des Kreistages Lindau

an das Bundesverkehrsministerium, das bayerische Landesverkehrsministerium, die Konzernvertretung Bayern der Deutschen Bahn AG sowie die Bayerische Eisenbahngesellschaft zur beschleunigten kundenfreundlichen, modernen Instandsetzung und Wiedereröffnung der Bahn-Nahverkehrshaltestellen in Lindau Zech, in Lindau-Aeschach in Richtung Allgäu, in Lindau-Oberreitnau, Weißensberg, Schlachters und Hergensweiler im Landkreis Lindau.

Entwurf für eine Neugestaltung der Bahnhaltestelle Lindau-Oberreitnau für den Lindauer Bahnboten vom Juni 2012. *Foto: Karl Schweizer, Fotomontage: Jürgen Wisckow.*

In Erwägung,

- dass die weltweite Klimakrise erneut an Fahrt aufnimmt,
- dass die Verlagerung von Alltagsverkehr weg vom individuellen motorisierten Straßenverkehr hin zum öffentlichen Verkehrswesen wie beispielsweise der Eisenbahn einen deutlichen Anteil an notwendigen die Umwelt und das Klima schonender Schutzmaßnahmen darstellt,
- dass bereits das Potentialgutachten „Neueinrichtung von Haltepunkten im Allgäu auf der Strecke Lindau-Röthenbach (Allgäu)" vom Juli 1998 der Bayerischen Eisenbahngesellschaft beg u.a. die Wiedereröffnung der früheren Bahn-Haltepunkte Lindau-Zech, Lindau-Aeschach auch in Richtung Allgäu, Lindau-Oberreitnau, Weißensberg-Rehlings, Schlachters und Hergensweiler empfahl;
- dass beispielsweise in der Nachbarstadt Friedrichshafen allein in den Jahren zwischen 1997 und 2005 sechs zusätzliche Bahnhaltepunkte im dortigen Stadtgebiet neu bzw. wieder eröffnet wurden;
- dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft in Zusammenarbeit mit Deutsche Bahn Station & Service in Bayern im Rahmen ihrer „Stationsoffensive" vom 2. März 2015 im Frühjahr 2015 bekannt gab, u.a. die Instandsetzung und Wiedereröffnung der Bahnhaltestellen Lindau-Aeschach auch in Richtung Allgäu, Lindau-Oberreitnau, Weißensberg-Rehlings, Schlachters und Hergensweiler sei finanziell gesichert und werde vorbereitet;
- dass das Bayerische Staatsministerium für Verkehr im Dezember 2019 erneut gegenüber Landrat Elmar Stegmann, Lindaus Oberbürgermeister Gerhard Ecker sowie Landtagsabgeordnetem Eberhard Rotter ausdrücklich zusagte, die Instandsetzung und Wiedereröffnung der genannten fünf Bahnhaltestellen komme sicher, deren Bau beginne im Herbst 2021 nach Ende der Kleinen Lindauer Gartenschau von 2021 und dauere zwei Jahre;
- dass seither aber nichts erkennbar Positives geschehen ist,

richtet der Kreistag des Landkreises Lindau als weitere Konkretisierung seines am 20. September 2021 beschlossenen neuen kreisweiten Nahverkehrsplanes hiermit den dringenden Appell an das Bundesverkehrsministerium, das bayerische Landesverkehrsministerium, die Konzernvertretung Bayern der Deutschen Bahn AG sowie die Bayerische Eisenbahngesellschaft, den gemachten Zusagen und Versprechungen endlich und umgehend die nötigen praktischen Schritte folgen zu lassen, so dass spätestens zum Fahrplanwechsel 2023/24 die genannten Bahnhaltepunkte Lindau-Zech, Lindau-Aeschach auch in Richtung Allgäu, Lindau-Oberreitnau, Weißensberg-Rehlings, Schlachters und Hergensweiler wieder in Betrieb genommen werden.

Anmerkungen

[1] Stephan Kuchinke, „Die Ludwigs-Süd-Nordbahn von Lindau nach Hof", Stuttgart 1997, S. 11.

[2] Walter Dumcke, „Lindau und die Eisenbahn 1853 – 1953" im „Neujahrsblatt 13 des Museumsvereins Lindau", Lindau 1954, S. 46 ff.

[3] Ferdinand Eckert, „Aus der Vorgeschichte der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau" in „Bodensee-Heimat-Schau", Lindau 1935, S. 61 ff.

[4] Uwe Schmidt, „Die Südbahn: Der Motor zur Integration und Entwicklung von Oberschwaben", in „Oberschwaben – Magazin der Gesellschaft Oberschwaben", Jahrgang 9/2010, Sigmaringen 2010, S. 62ff.

[5] Ulrich Klinkert, „Bahnhof Kaufbeuren: Die Beschleunigung der Welt oder was Staatsoberhäupter so sagen", in Barbara Lochbihler (Hrg.), „Es lebe die Freiheit – Revolution im Allgäu 1848/49", Immenstadt/Allg. 2018, S. 128.

[6] Josef Miller/Martin Pabst. „München–Lindau unter Strom – Langes Ringen um Mobilität und Klimaschutz", Mindelheim 2020, S. 125f.

[7] Rupert Knestel „Der Bau der Königlichen Nord-Süd-Bahn von Augsburg nach Lindau" in „Jahrbuch des Landkreises Lindau 1998", Bergatreute 1998, S.60 ff.

[8] Vgl. Anm. 4, S.64 und M. Wiedemann „Geschichte des Eisenbahnbaues Augsburg–Lindau 1835 – 1853" in „Bodensee-Heimatschau" vom 7. Juni 1930, S.42.

[9] Dorothee Klinsiek „Die Eisenbahnbauarbeiter in der Frühzeit des Eisenbahnbaus in Bayern" in „Zug der Zeit – Zeit der Züge", Berlin 1985, Band 2, S. 251.

[10] Stadtarchiv Lindau, Bayerische Akten, Sign. BII/126/2.

[11] Zitiert nach Alois Lehner „Bahnarbeiter-Streik 1851" in „Westallgäuer Heimatblätter" Nr. 26/1992.

[12] Stephan Kuchinke „Die Ludwigs-Süd-Nordbahn von Lindau nach Hof", Stuttgart 1997, S. 38ff.

[13] Vgl. beispielsweise „Behörden prüfen geplanten Abriss eines Denkmals" in Lindauer Zeitung vom 3. Dezember 2019.

[14] „Bahn-Großbaustelle vor 150 Jahren in Hergatz" von Anton Leipolz, auf www.heimatpfleger.dein-allgaeu.de, aufgerufen am 31.3. 2008.

[15] August Schäffler, maschinenschriftliche „Chronik von Hergensweiler", Hergensweiler 1940/41, Gemeindearchiv Hergensweiler, S. 30 f.

[16] Vgl. Anm. 2, S.50 ff; im Stadtarchiv Lindau die Akte „Die Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg nach Lindau auf Staatskosten", Bayerische Akten, Sign. BI/839.

[17] Vgl. Anm. 2, S.55/56; Stadtarchiv Lindau, Akt „Die Grunderwerbs-Verhandlungen...", Sign. BI/842; vgl. auch Beatrice Sendner-Rieger „Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nordbahn 1841 – 1853", Karlsruhe 1989.

[18] Vgl. Werner Baumbach, „Aus der Geschichte der Bayerischen Post im Landkreis Lindau", in: Andreas Kurz, (Hrg.): „Jahrbuch des Landkreises Lindau 2002", S. 53ff.

[19] Joseph Lang „Führer auf den Königlichen Bayer. Staats-Eisenbahnen", Augsburg 1861, S. 114 ff; vgl. auch auszugsweise in Siegfried Bufe „Allgäubahn München-Kempten-Lindau", Egglham 1991, S. 10/11.

[20] Friedrich Boulan, „Lindau vor Altem und Jetzt – Geschichtliches und Topographisches für Jedermann", Lindau 1870, Reprint des Antiqua-Verlages von 1980, S. 461.

[21] Franz Michael Felder „Aus meinem Leben", Ausgabe Residenz-Verlag, Salzburg 1985, S. 195 ff.

[22] Karl Martin „Die Schranne zu Lindau – Ihre Geschichte seit dem 18. Jahrhundert" in „Neujahrsblatt 27 des Museumsvereins Lindau", Lindau 1982, S.53 f.

[23] Winfried Wolf, „150 Jahre Lindauer Inselbahnhof und seine drohende Aufgabe im Rahmen der Privatisierung der Deutschen Bahn AG", Lindau/Berlin 2003, S.12 f.

[24] Hans-Wolfgang Scharf/Burkhard Wollny „Die Eisenbahn am Bodensee", Freiburg 1993, S.409ff; Werner Dobras/Andreas Kurz „Daheim im Landkreis Lindau", Konstanz 1994, S. 150f.

[25] Josef Miller/Martin Pabst, „München-Lindau..." S. 131.

[26] Scharf/Wollny, S. 116 ff; vgl. auch den Film „Die Bahnstrecke Kißlegg–Wangen–Hergatz 1890 bis 2000" von Ansgar Friemelt, Wangen 2000.

[26a] Vor 85 Jahren Lokalbahn nach Scheidegg feierlich eröffnet", in „Der Westallgäuer", September 1986.

[27] Vgl. Hartmut Klust „Die Nebenbahnen im Landkreis Lindau oder Es war einmal" im Jahrbuch des Landkreises Lindau 1999, Weiler 1999. S. 7 ff; Hartmut Klust, „Röthenbach (Allgäu) – Scheidegg" in Kopie in der Sammlung Manfred Dötterl in Röthenbach; Markus Hehl „Eisenbahn im Allgäu", Eisenbahn-Kurier-Special Nr. 46, Freiburg 1997, S. 52 ff Anmerkung 12; W. Baumbach, S. 67 ff; Norbert Mayer „Die Strohhalm-Connection" in „Industrielle Revolution rund um den Bodensee", Konstanz 2001, S. 32 ff; Ludwig Scheller „Lindenberg auch Klein-Paris genannt", Weiler/Allgäu 1979, S. 29 ff; „Vor 85 Jahren Lokalbahn nach Scheidegg feierlich eröffnet", in „Der Westallgäuer", September 1986.

[28] Walter Götzger, „Röthenbach – Umsteigen! In Richtung Lindenberg-Scheidegg und Weiler" in Anzeige-Blatt für das westliche Allgäu vom 11. September 1943.

[29] „85 Jahre Bahnstation Heimenkirch" in „Der Westallgäuer" vom 24.1. 1985.

[30] Vgl. Anm. 17 Scharf/Wollny, S. 88 ff und 270 ff; „Die Bodensee-Gürtelbahn" in Friedrich Maier/Rudi Müller „Lebenserinnerungen", Tettnang 1985, S. 295 ff; Ernst Praedel „100 Jahre Eisenbahnstrecke Lindau – Friedrichshafen" in „Seebote 1999 Bodolz, Nonnenhorn, Wasserburg", S. 10 ff; „Eingesandt" in Lindauer Tagblatt vom 16.10. 1902; Rosa Luxemburg „Gesammelte Briefe", Band 1, Berlin/DDR 1984, S. 110; Franz Kafka zitiert nach „Annäherungen an Lindau" in der Edition Schnittpunkte, Hrg. Manfred Hagel, Lindau 1996, S. 23 ff; Rolf Rietzler „Großer Bahnhof – Fußballweltmeister in Lindau" in „Lindauer Bahnbote", Juni 2002, S. 1.

[31] Vgl. Karl Schweizer „Die Geschichte des Reutiner Bahnhofes" in Lindauer Zeitung vom 7.3. 2002.

[32] Scharf/Wollny, S. 216/217.

[33] Vgl. Dorothee Klinksiek „150 Jahre Eisenbahner in Deutschland", Band 1, vgl. Anm. 7, S. 259 ff.

[34] Vgl. Stadtarchiv Lindau, Familienbogen und Familienstands-Bogen Stoiber, Adam, Kesselschmied, Sign. B-II-600, Kasten 73.

[35] Vgl. Stadtarchiv Lindau, Sign.: Ao-1-1909, Monachia-Verlag (Hrg.): Adress- und Geschäfts-Handbuch von Lindau im Bodensee, Aeschach, Hoyren & Reutin 1909, S. 88; Sign. Ao-1-1909: dgl. Adreß-Geschäfts-Handbuch von Lindau i.B., Aeschach, Hoyren und Reutin 1912, S. 105.

[36] Stadtarchiv Lindau, Einwohnerkarteikarten der Stadt Lindau, Ordnungswort Stoiber.

[37] Stadtarchiv Lindau, „Spar- und Darlehensverein der Arbeiter in der königlichen Betriebswerkstätte Lindau", Sign. B-II-134-27.

[38] Stadtarchiv Lindau, „Verband der bayerischen Eisenbahnwerkstätten- und Betriebsarbeiter, Zahlstelle Lindau", Sign. B-II-134-20.

[39] Staatsarchiv Augsburg, Bestand Regierung, Akte 10070.

[40] Stadtarchiv Lindau, „Sozialdemokratischer Verein Lindau", Sign. B-II-134-73; Staatsarchiv Augsburg, Bestand Bezirksamt Lindau, Akte Nr. 3610 und Bestand Regierung Akte 10070.

[41] Stadtarchiv Lindau, Verzeichnis der politischen Vereine, Sign. B-II-134-143a.

[42] Stadtarchiv Lindau, „Sozialistische Bodensee-Internationale 1929 – Dem Faschismus zum Trotz!", Lindau, 15. Juni 1929.

[43] Stadtarchiv Lindau, Gründung des Gewerkschafts-Vereins 1901, Sign. B-II-134-10.

[44] Louis Brunner „Die deutschen Gewerkschaften – Neue graphische Darstellungen und statistische Tabellen, Berlin 1908, S. 17.

[45] Landesvorstand der Sozialdemokratie Bayerns, Handbuch für Sozialdemokratische Gemeindewähler, München 1914, S. 33.

[46] Landesvorstand der Sozialdemokratie Bayerns, Handbuch für Sozialdemokratische Gemeindewähler, München 1914, S.24.

[47] Stadtarchiv Lindau, Aus dem Revolutionsaufruf „Volksgenossen!“ im Lindauer Tagblatt vom 9. November 1918.

[48] Stadtarchiv Lindau, Lindauer Tagblatt vom 15.11. 1918; Staatsarchiv Augsburg, Bestand Regierung, Akte Nr. 3973.

[49] Stadtarchiv Lindau, Sitzungsprotokolle der Gemeinde Reutin 1917 – 1919, hier beispielsweise das Protokoll vom 11.2. 1919, Sign. B-III-03-01-02/50.

[50] Stadtarchiv Lindau, Lindauer Volkszeitung vom 25. Februar 1919.

[51] Stadtarchiv Lindau, Lindauer Tagblatt vom 17. und 20. Januar 1919.

[52] Stadtarchiv Lindau, Sign.: D-III-1-338, Verzeichnis der in der Gemeinde Reutin bestehenden Vereine.

[53] Stadtarchiv Lindau, Gesuch des Metzgermeisters Wilhelm Brugger um Konzession einer Weinstube in Reutin 1904, Sign.: B-III-1-372.

[54] Stadtarchiv Lindau, Kontrolle der Gast- und Schankwirtschaften – Wirtschaftskonzessionsgesuche in Reutin, Sign.: B-III-1-347.

[55] Stadtarchiv Lindau, Gemeinderatsprotokolle der Gemeindeverwaltung Reutin, Sitzung vom 14. Mai 1912, Sign.: B-III-2-46.

[56] Stadtarchiv Lindau, Kontrolle der Gast- und Schankwirtschaften – Wirtschaftskonzessionsgesuche in Reutin, Sign.: B-III-1-347.

[57] Kreisdokumentationszentrum Weiler/Allg., Anzeigeblatt für das westliche Allgäu, Weiler/Allg., 10. April 1919.

[58] Stadtarchiv Lindau, Lindauer Tagblatt vom 7. Juni 1919 sowie die Wahlergebnisse Reutin im Lindauer Tagblatt vom 17. Juni 1919, S. 3.

[59] Stadtarchiv Lindau, Lindauer Tagblatt vom 7. und 26. Juni 1919.

[60] Kreisdokumentationszentrum Weiler/Allg., Anzeigeblatt für das westliche Allgäu, Weiler/Allg., 24. Dezember 1919.

[61] Stadtarchiv Lindau, Lindauer Tagblatt vom 18. und 27. März 1922.

[62] Stadtarchiv Lindau: „Sozialistische Bodensee-Internationale 1929 – Dem Faschismus zum Trotz!“, Lindau, 15. Juni 1929, Festschrift, S.6. Sonderausgabe der Schwäbischen Volkszeitung, Augsburg;

[63] Stadtarchiv Lindau, Sterberegister der Stadt Lindau, Sign. C-I-2: 18,18.

[64] „Aufnahme-Urkunde des Bauvereins Lindau (Bodensee) des Bayr. Verkehrspersonals (e.G.m.b.H.) Lindau (Bodensee)“ in “Baugenossenschaft Lindau, gegründet am 3. Dezember 1899“, Stadtarchiv Lindau, Sign.: BII-95-14, sowie „Eisenbahnerverband Lindau –Baugenossenschaft 1910“, Stadtarchiv Lindau, Sign.: BII-134-18.

[65] Beilage „Bauverein Lindau-Bodensee des Verkehrspersonals“ in „Baugenossenschaft Lindau“, Stadtarchiv Lindau, Sign.: BII-95-14 und BII-95-67.

[66] „Baugenossenschaft Lindau“, Stadtarchiv Lindau, Sign. BII-95-67.

[67] „Wohnungsgenossenschaft der Eisenbahner Schwaben- Ortsverwaltung Lindau“, Lindau 1951, sowie „80 Jahre Wohnungsgenossenschaft der Eisenbahner in Schwaben e.G.“, Augsburg 1979, beide Schriften sind heute im Besitz der Lindauer Hausverwaltung der Wohnungsgenossenschaft der Eisenbahner Schwaben e.G., Rickenbacher Straße 19, Lindau.

[68] Notizen des Gesprächs mit der Lindauer Hausverwaltung der Wohnungsgenossenschaft der Eisenbahner Schwaben e.G. vom 12. Juni 2018 im Besitz des Verfassers.

[69] Lindauer Stadtratsprotokolle, Sitzung vom 1. Juli 1929. Beschluss Nr. 392, Stadtarchiv Lindau, Sign.: 02-02-01.

[70] Lindauer Tagblatt vom 4. August 1914.

[71] Lindauer Tagblatt vom 8. September 1914.

[72] Bürgermeister Schützinger an die Regierung von Schwaben, 2.11.1918, StadtA Lindau, Allgemeine Volksstimmung…, B II–93-5.

[73] Lindauer Tagblatt, 10.1. 1919, S. 3.

[74] Klaus Gietinger, „Eine Leiche im Landwehrkanal – Die Ermordung Rosa Luxemburgs“, Hamburg 2008; dgl., „Der Konterrevolutionär Waldemar Papst – Eine deutsche Kariere,“ Hamburg 2008.

[75] Christian Kreikle, „Volksgemeinschaft statt Klassenkampf.“, phil. Diss., Hagen 2011, S. 123f.

[76] Wilde Gerüchte, in Lindauer Tagblatt, 11.1. 1919, S. 5.

[77] Lindauer Tagblatt, 11.1.1919, S.5; Hadumod Bußmann, Prinzessin Dr. h.c. Therese von Bayern – Ihr Leben zwischen München und Bodensee – Zwischen

Standespflichten und Selbstbestimmung", München 2015, S. 189, mit abweichender Datumsangabe.

[78] Vgl. Karl Schweizer, „Novemberrevolution 1918, Räterepublik 1919, Sozialisten und Kommunisten in Lindau und Umgebung – Ein Überblick", Lindau 2018, S. 48ff.

[79] Oberst Ritter von Pitrof, „Gegen Spartakus in München und im Allgäu – Erinnerungsblätter des Freikorps Schwaben, zusammengestellt von ehemaligen Führern des Freikorps", München 1937, S. 159f.

[80] W. Heilmann, „Das neue Empfangsgebäude des Bahnhofes Lindau am Bodensee" in „Zeitschrift für Bauwesen, 7. bis 9. Heft 1923, S. 158 ff, Stadtarchiv Lindau Sign.: Al 515.

[81] Vgl. Robert Schmid „Der Bahnhof Lindau Bodensee", handschriftliche Chronik im Stadtarchiv Lindau, Sign.: Lit 156.

[82] Statistisches Bundesamt Wiesbaden (Hrg.), „Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972", S.203.

[83] Robert Schmid „Der Bahnhof Lindau Bodensee", handschriftliche Chronik im Stadtarchiv Lindau, Sign.: Lit 156, S. 4f und S. 11f.

[84] Stadt Lindenberg/Buchdruckerei Holzer (Hrg.), „50 Jahre Stadt Lindenberg", Lindenberg 1964, S. 32.

[85] Günter Fichter, „Lindenberger Chronik", Lindenberg 1989, S. 96

[86] Stadt Lindenberg/Buchdruckerei Holzer (Hrg.), „50 Jahre Stadt Lindenberg", Lindenberg 1964, S. 33.

[87] „Eine Jugend in Memmingen – Zwischen gestern und morgen…" in Gernot Römer, „Schwäbische Juden – Leben und Leistungen aus zwei Jahrhunderten", Augsburg 1990, S.196f.

[88] Staatsarchiv München, „Staatsanwaltschaften München I, Strafsache Angermaier, Käthe, Bauerstochter", Sign.: Nr. StanW 11403; Südschwäbisches Tagblatt, Ausgabe Lindau, vom 8. August 1942.

[89] Vgl. Andreas Biss, „Wir hielten die Vernichtung an – Kampf gegen die ‚Endlösung' 1944", Frankfurt/Main 1985; Thomas Ammann/Stefan Aust: „Hitlers Menschenhändler", Berlin 2013.

[90] Zitiert nach Willi Schaber, „Der Grenzgänger – Welt und Werk Erich Schairers (1887 – 1956)", München 1981, S. 128f.

[91] Die geheime Staatspolizei Augsburg an die Geheime Staatspolizei, Geheimes Staatspolizeiamt, Berlin, Institut für Zeitgeschichte, München, IfZ, MA 699 2-798 33.

[92] Nina Gladitz, „Leni Riefenstahtl - Karriere einer Täterin", Zürich 2020.

[93] Robert Schmid, handschriftliche Chronik „Der Bahnhof Lindau Bodensee", S. 13f, Stadtarchiv Lindau, Sign.: Lit 156.

[94] Martin Weinmann (Hrg.), „Das nationalsozialistische Lagersystem (CCP)", Frankfurt/Main 1990, S. 187, 508.

[95] Aus dem Interview mit Anna Teres vom 5. Februar 2008, im Besitz des Autors.

[96] „Knochen stammen von zwei unbekannten Soldaten" in Lindauer Zeitung vom 5. August 2020.

[97] Nachricht von Bert Schädler, 1. Vorstand des Verkehrs- und Heimatvereins Röthenbach e.V,. vom 5. November 2014 an den Autor.

[98] Robert Schmid, handschriftliche Chronik „Der Bahnhof Lindau Bodensee", S. 15f, Stadtarchiv Lindau, Sign.: Lit 156.

[99] Hans Stübner, maschinenschriftliche Erinnerungen „Auf sicherem Gleis - Meine Zeit als Eisenbahner", S. 7f.

[100] Schreiben von Alois Lehner an den Autor im Januar 2001.

[101] Andreas Kleber, „Freunde der Schiene...", Vortrag auf dem Kongress „Bock auf Bahnhof", Lindau 19.9. 1998, Manuskript S. 6f; Vgl. Manfred Maurer „Bahnhof wichtig für den Tourismus", LZ 12.2. 2003.

[102] Vgl. „Comeback der Nachtzüge" in Schwäbische Zeitung vom 29. Mai 2021.

[103] Schriftliche Kurzfassung des Vortrags von Ernst Haar am 21.Juni 1972 in Heilbronn in den Privatunterlagen von Walter Bergmann.

[104] Lindauer Zeitung vom 12.11. 1976.

[105] Lindauer Zeitung vom 12.11. 1976.

[106] Lindauer Zeitung vom 11. 5. 1983.

[107] „Zum letzten Mal rollte auf der Hinteren Insel eine Lok aus dem Schuppen der Drehscheibe" in Lindauer Zeitung vom 14. Juni 1978.

[108] „Vor 85 Jahren Bahnlinie eröffnet“ in „Der Westallgäuer“, September 1986.

[109] „Zirkustiere im Zug“, in „Der Westallgäuer“ im Dezember 2011.

[110] Notizen „Der Bahnhof Röthenbach“ von Manfred Bime in der Sammlung Manfred Dötterl in Röthenbach.

[111] Markus Hehl Anm. 19, S. 52; ebenfalls dazu sehr informativ Anm. 19; Hartmut Klust, S.12 ff zu allen Stilllegungen im Landkreis Lindau; Scharf/Wollny, S. 208 ff.

[112] „Das Ende einer schier unendlichen Geschichte“ in Lindauer Zeitung vom 20. März 2021.

[113] Bayerisch Eisenbahngesellschaft, München, „Neueinrichtung von Haltepunkten im Allgäu auf der Strecke Lindau-Röthenbach (Allgäu)“, München Juli 1998.

[114] „Kreisräte freuen sich auf angekündigte neue Bahnhalte“ in Lindauer Zeitung vom 15. Mai 2015.

[115] „Bahn und Freistaat planen neue Zughalte“ in Lindauer Zeitung vom 3. März 2015.„Kreisräte freuen sich auf angekündigte neue Bahnhalte“ in Lindauer Zeitung vom 15. Mai 2015; „Deutsche Bahn: Nächster halt Landratsamt“ in der Süddeutschen Zeitung vom 17. März 2015, Bayerischer Eisenbahngesellschaft beg, „Bahnland-Bayern-Magazin“ Nr. 2/2015, S.4.

[116] „Minister sagt Bau der neuen Bahnhalte fest zu“, in Lindauer Zeitung vom 11. Dezember 2019.

[117] Lindauer Zeitung vom 21. Juni 2019.

[118] Lindauer Zeitung vom 8. Juni 2021.

[119] „Bodenseegürtelbahn: Landrat watscht zwei grüne Abgeordnete ab“ in Schwäbische Zeitung, Ausgabe Friedrichshafen, vom 20. März 2015 und „Initiative Bodensee-S-Bahn fordert Ausbau der Bahn“ in Lindauer Zeitung vom 31. Oktober 2014.

[120] Grußwort von Bürgermeister Markus Reichart in Bayerische Eisenbahngesellschaft (Hrg.), „Bahnland Bayern – Zeit für Dich – Ab 12. Dezember 2010: Neuer Halt Heimenkirch“, Sonderdruck, Augsburg 2010.

[121] „20 Jahre geplant, zwei Monate gebaut“, in Lindauer Zeitung vom 6. November 2010,

[122] Winfried Wolf, Klaus Gietinger, Karl Schweizer, Wolfgang Hesse (Hrg.), „150 Jahre Ludwig Süd-Nord-Bahn –
Insel-Krimi Bahnhof Lindau“, Berlin 2004, S. 49f.

[123] Vgl. Bernhard Knierim und Winfried Wolf, „Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform“, Stuttgart 2014, S. 222ff.

[124] Josef Miller/Martin Pabst, „München- Lindau unter Strom – Langes Ringen um Mobilität und Klimaschutz“, Mindelheim 2020, S. 20f.

[125] Lindauer Zeitung vom 29.4. 1997.

[126] Lindauer Zeitung vom 12. November 1997.

[127] Lindauer Zeitung vom 20. Juni 1997.

[128] Original im Besitz des Verfassers.

[129] Extraausgabe des „Lindauer Hoyboten“ vom 15. Juni 1997.

[130] Original im Besitz des Verfassers.

[131] Lindauer Zeitung vom 9. Juli 1997.

[132] Josef Miller/Martin Pabst, „München- Lindau unter Strom – Langes Ringen um Mobilität und Klimaschutz“, Mindelheim 2020, S. 28.

[133] Josef Miller/Martin Pabst, „München-Lindau unter Strom – Langes Ringen um Mobilität und Klimaschutz“, Mindelheim 2020, S. 28.

[134] Josef Miller/Martin Pabst, „München- Lindau unter Strom – Langes Ringen um Mobilität und Klimaschutz“, Mindelheim 2020, S. 41ff.

[135] Deutsche Bahn AG, Netz, Regionalbereich Süd (Hrg.), „Ausbaustrecke 48 München-Lindau, Schneller, leiser, besser“, München Mai 2019.

[136] „Bahnhof: Zeil fordert von der Bahn Zuverlässigkeit“, in Lindauer Zeitung vom 19. September 2011.

[137] Lindauer Zeitung vom 28. September 2011.

[138] Lindauer Zeitung vom 12. Dezember 2011.

[139] Lindauer Zeitung vom 29. November 2011.

[140] Lindauer Zeitung vom 10. Dezember 2011.

[141] Lindauer Zeitung vom 21. Dezember 2011.

[142] Lindauer Zeitung vom 21. Dezember 2011.

[143] Lindauer Zeitung vom 8. März 2012 und Mail von Prof. Heiner Mohnheim vom 12. März 2012.

[144] Lindauer Zeitung vom 9. März 2012.

[145] Lindauer Zeitung vom 19. März 2012.

[146] „Stadt und Bahn einigen sich über Bahnhof", in Lindauer Zeitung vom 25. Oktober 2014.

[147] Lindauer Zeitung vom 21. März 2015.

[148] Vgl. Niederschrift über die Stadtratssitzung vom 16. Dezember 2015, Stadtverwaltung Lindau.

[149] Lindauer Zeitung vom 9., 10., 13. und 14. November 2018 sowie vom 2. April 2019.

[150] „Aufzug im neuen Reutiner Bahnhof ist schon kaputt", in Lindauer Zeitung vom 9. März 2021.

[151] Josef Miller/Martin Pabst, „München- Lindau unter Strom – Langes Ringen um Mobilität und Klimaschutz", Mindelheim 2020, S. 86ff;

[152] Winfried Wolf, „Eisenbahn und Autowahn - Personen- und Gütertransport auf Schiene, Straße, in der Luft und zu Wasser - Geschichte, Bilanz, Perspektiven", Hamburg 1992², S. 167.

[153] Winfried Wolf, „Eisenbahn und Autowahn…", S. 289.

[154] „Die A 96 ist ein Jahrhundertwerk", in Der Westallgäuer vom 31. Dezember 2020.

[155] „Friedrichshafener Fernbus-Pionier wird Opfer der eigenen Idee" in Lindauer Zeitung vom 11. November 2014.

[156] „Fernverkehr: Die Busse kommen", in Schwäbische Zeitung vom 4. August 2011.

[157] Vgl. www.bahn-fuer-alle.de.

Die Bodolzer Fußgängerbrücke über die Eisenbahn aus den frühen 1960er Jahren im Mai 2016, welche im Zuge der Elektrifizierungsarbeiten wegen zu geringer Höhe im August 2019 abgebrochen wurde. Diese Brücke bot den Fußgängerinnen und Fußgängern eine günstige Möglichkeit, ihren Weg von der Siedlung am Hoyerberg nach Enzisweiler deutlich abzukürzen. Der Gemeinderat Bodolz aber lehnte 2020 ein Angebot der Deutschen Bahn AG wegen des von der Gemeinde zu tragenden finanziellen Eigenanteils bei der Errichtung einer neuen Brücke am bisherigen Standort mehrheitlich ab. Hiergegen wehrt sich inzwischen eine Bürgerinitiative. *Foto: Karl Schweizer.*

© Foto Thurl

Bodensee-S-Bahn

Im Halbstunden-Takt rund um den See

Grenzüberschreitendes Linien- und Angebotskonzept für einen zukunftsfähigen Bahnverkehr in der Euregio Bodensee

Initiative Bodensee-S-Bahn

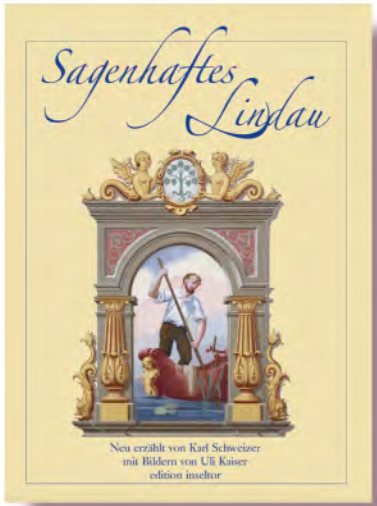
Deutschland / Österreich / Schweiz

www.bodensee-s-bahn.org

www.edition-inseltor-lindau.de

Lindau und die Zeit der Bürgerrevolution von 1848/49
96 Seiten, erhältlich im Lindauer Buchhandel

Lindauer Hefte 2
Lindau und der 1. Weltkrieg
100 Seiten, erhältlich im Lindauer Buchhandel



Sagenhaftes Lindau
5. erw. Auflage
152 Seiten, erhältlich im Lindauer Buchhandel

Lindauer Frauengeschichten(n)
232 Seiten, erhältlich im Lindauer Buchhandel

Novemberrevolution 1918, Räterepublik 1919
208 Seiten, erhältlich im Lindauer Buchhandel

Die kleine Modellbahn im großen Eisenbahnwaggon

Direkt neben dem Bahnhof Röthenbach (Allgäu) im Ortsteil Oberhäuser

(... gegenüber dem "Seniorenwohn- und Pflegeheim" Josefsheim - Oberhäuser direkt am Radweg: Lindenberg - Bahnhof Röthenbach - Weiler)

www.westallgaeuer-eisenbahnfreunde.de

Mitglied im BDEF Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V.

Das Locorama-Eisenbahnmuseum in Romanshorn

Die Lokremise

Die Lokremise ist der zentrale Teil des historischen Eisenbahn-Ensemble

www.locorama.ch

EISENBAHN- UND SCHIFFFAHRTSMUSEUM LINDAU (BODENSEE) E.V.

WERDE MITGLIED !

www.verkehrsmuseum-lindau.de

18611
Gew. Lok u.Tender
Dr. Gew.
Wasser
Kohle
Kunst Bremse K-GP
ausleitt Lastabh. G-P
Verzfeik. 7

109
4