

## 150 Jahre Eisenbahn im Landkreis Lindau

### Die Vorbereitungen

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 dem neuartigen Transportmittel Geld zu verdienen<sup>1</sup>.

Noch 1835 wurden in Lindau im Wesentlichen aus der wohlhabenden Bürgerschicht heraus eine Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft und danach ein Komitee zur Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahnstrecke von Lindau nach Augsburg gegründet und im Folgejahr auch staatlich genehmigt<sup>2</sup>. Die beteiligten Personen waren in beiden Gesellschaften zu einem großen Teil dieselben. Neben stadtbekanntem 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.

Während die 75 000 Gulden Startkapital für die Dampfboot-Aktiengesellschaft recht zügig zusammenkamen<sup>3</sup>, wurden bei der Lindauer Eisenbahn-Aktiengesellschaft von den 6 Millionen gezeichneter Gulden

gerade mal 1% tatsächlich auch eingezahlt. Nach der Vermessung des Geländes auf Staatskosten waren den Privatinvestoren die finanziellen Risiken dieses „Geschäftes“ klarer geworden.

1839 wurde in München bekannt, dass der Württembergische König den dortigen Eisenbahnbau staatlich finanzieren ließ und die Hauptstrecke von Heilbronn über Stuttgart und Ulm nach Friedrichshafen an den Bodensee führen sollte. 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 54 Millionen Gulden sollte die „Ludwigs-Süd-Nordbahn“ von Hof nach Lindau errichtet werden. 1844 begannen die Arbeiten für den Streckenabschnitt Augsburg-Lindau. 1847 konnten die ersten 60 Kilometer bis Kaufbeuren eingeweiht werden. Doch nun bewirkte eine Wirtschaftskrise Finanzierungsschwierigkeiten, welche südlich von Augsburg zur Einstellung der Bahnbauarbeiten führten. Erst im April 1851 beschloss die 1. Kammer des Landtages die weitere Finanzierung. 1852 kam die Verlängerung bis Kempten, 1853 jene bis Immenstadt und am 1. September 1853 die Eröffnung der Strecke bis Oberstaufen.

### Der Eisenbahnbau

Im Sommer 1851 begonnen, standen die Arbeiten durch das Gebiet des heutigen Landkreises Lindau unter dem technischen Vorstand von Friedrich August Pauli vor etlichen Problemen. Zu den Besonderheiten der Strecke zwischen Oberstaufen und Lindau gehörte die kurvenreiche Überwindung eines Höhenunterschiedes von 390 Metern auf einer Länge von rund 51



*Die von Karl Herrle gemalte Öffnung des Einschnittes in den Zwerenberg bei Harbatshofen in schwerer Handarbeit sowie mit Hilfe der von der Nürnberger Firma Spaeth ursprünglich für den Bau des Ludwigs-Kanals gefertigten Lorenbahn um 1852.*

*(Original im Verkehrsmuseum Nürnberg)*

Kilometern. Deshalb entschied die Bau-Commission bei Beibehaltung der britischen Spurweite von 1435 Millimetern die Anwendung des „americanischen Locomotivsystems“ mit einer möglichen Steigung von mehr als 1:100 und Kurven von weniger als 1000 Fuß Radius. Bei Jungensberg wurde die Obere Argen mit einer noch heute erhaltenen dreibogigen und 52 Meter langen Steinbrücke überquert. In Richtung Bahnhof Harbatshofen sollte der Zwerenberg zuerst untertunnelt werden, was dann aber durch den tiefen und steilen Harbatshofener Gelände Einschnitt gelöst wurde. Weiter Richtung Westen musste der Ellhofener Tobel mit einer 33 Meter hohen und 233 Meter weiten Brücke überspannt werden, zunächst aus Finanzgründen mit einer Holzbrücke aus Lärchenholz. Auf dem Weg zum Bahnhof Röthenbach wurde der damals längste

Eisenbahndamm, der 901 Meter lange und 53 Meter hohe Rentershofener Damm über den Eisenberg bei Oberhäuser aufgeschüttet. Das Gerücht, im Inneren der rund 2,2 Millionen Kubikmeter Dammschüttmaterial befände sich auch eine abgestürzte Materiallokomotive, lässt sich wohl nie mehr eindeutig belegen oder widerlegen<sup>4</sup>. Bei Maria-Thann wurde die Laiblach mit dem 160 Meter langen und 28 Meter hohen Muthe-ner Viadukt überquert, auch „Hämmerlebrücke“ genannt. Ursprünglich auch aus Lärchenholz errichtet, wurde sie 1881 durch eine eingleisige Stahlbrücke ersetzt, der im Jahre 1900 wegen des zweigleisigen Ausbaus eine zweite hinzugefügt wurde, deren gemeinsame heutige Form beide durch die Ausbaumaßnahmen von 1926 erhielten<sup>5</sup>. Zwischen Hergatz und Hergensweiler mussten die morastigen und bis 5,20 Meter mächtigen torfigen Bereiche des Degermooses, des Stockenweiler Weihers und des Lerchenweihers überwunden werden. Viel Ausweichraum bot das dort nur drei Kilometer breite bayerische Staatsgebiet nicht. Schlussendlich wurde die Bodenseefläche zwischen dem Dorfe Aeschach und der Stadt Lindau mit Hilfe eines zunächst eingleisig bebauten, 550 Meter langen und auch bei Hochwasser sicheren 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 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 Lücke schließen. Gar mancher Bürger erschrak über die nun erstmalig im Allgäu auftretende Masse lohnabhängiger Arbeiter. Waren beispielsweise für die Arbeiten am Rentershofener Damm ursprünglich bereits 568 Erdarbeiter mit 144 Fuhrwerken geplant gewesen, so arbeiteten dann im Raum Röthenbach tatsächlich zeitweise bis zu 1200 Arbeiter am Bau der Eisenbahnlinie<sup>6</sup>. In jenen Jahren, kurz nach der gescheiterten Bürgerrevolution von 1848/49, versetzte dies die Obrigkeiten in permanente

Beunruhigung: „Ein Teil der Bevölkerung betrachtete die Ansammlung so vieler Arbeiter, die aus den untersten Schichten der Gesellschaft stammten, mit unverhohlenen Misstrauen. Man befürchtete Angriffe auf das Eigentum, die Untergrabung der Sittlichkeit, nicht näher erläuterte Exzesse ...“<sup>7</sup> Die vom königlichen Landgericht Lindau eigens erlassenen Bestimmungen enthielten beispielsweise folgende 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.“

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 ...“<sup>8</sup>

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 Bauunternehmen („Akkordanten“) der verschiedenen Bauabschnitte („Loose“) öfters nicht oder 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 Schmie-



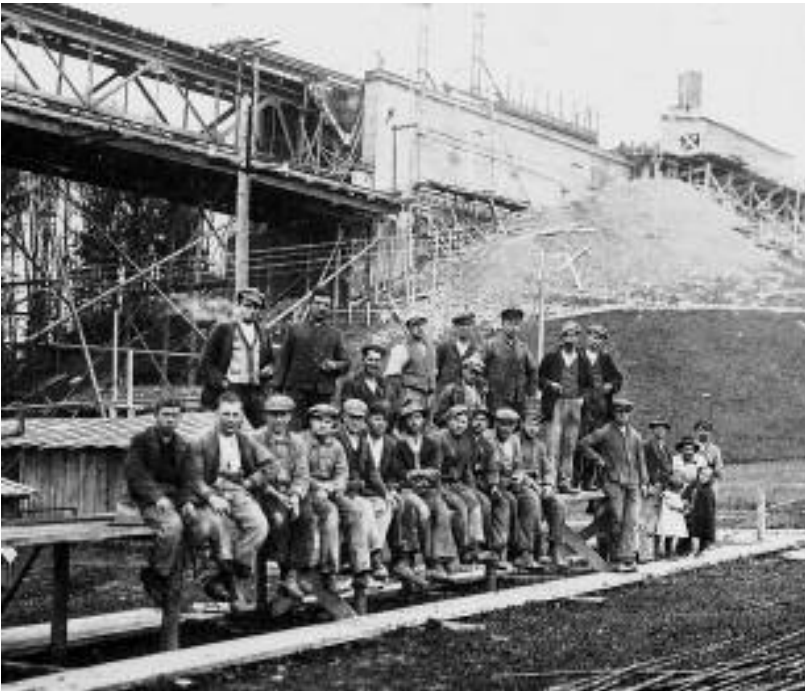
Der ebenfalls in Handarbeit erstellte Rentershofener Dammbau bei Röthenbach-Oberhäuser im Jahre 1852, gemalt von Karl Herrle.

(Original im Verkehrsmuseum Nürnberg)

de, 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.

Nun ist seit mehr als 14 Tagen keine Auszahlung an die Arbeiter erfolgt ... Gestern Früh stellten, durch einige Unruhestifter aufgeregte, 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 begeben um die Ruhe wieder herzustellen.



*Bauarbeiter, welche 1900/1901 die Anpassung der „Hämmerlebrücke“ des Muthener Viaduktes über die Laiblach für den zweigleisigen Ausbau der Allgäubahn vollbrachten.* (Quelle: Sammlung Staudter, Lindenberg)

*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 ...“<sup>9</sup>*

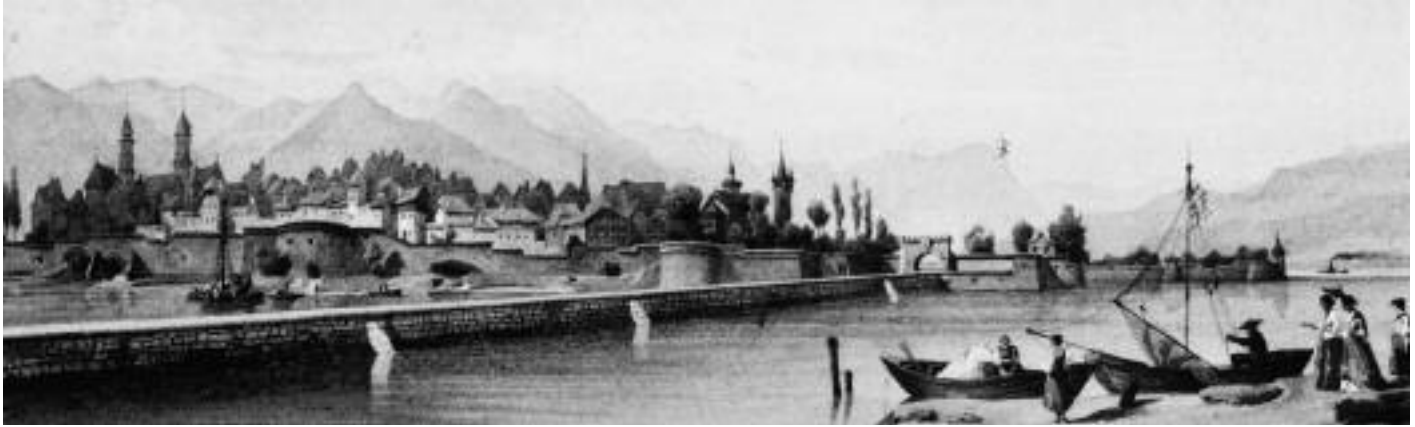
Diese Streiks und Proteste waren spontan und bis auf die „Rädelsführer“ in der Regel unorganisiert. Der Hauptgrund war, dass König Max II. von Bayern nach Niederschlagung der Revolution 1849 jegliche politischen Vereine und gewerkschaftlichen Arbeiterorganisationen hatte verbieten lassen. Dieses Verbot wurde von den königlichen Behörden nachhaltig überwacht.

## **Lindauer Bodensee-Eisenbahndamm und Bahnhof**

Bereits bei Immenstadt/Bühl am Alpsee hatte ein 730 Meter langer Damm am Seerand und durch das Sumpfgelände gebaut werden müssen. Vor dem späteren Leiter der Lindauer Eisenbahnbau-Commission, Sektionsingenieur Ludwig Fries, stand seit Sommer 1851 die anspruchsvolle Aufgabe, ausgehend vom Aeschacher Ufer die Durchquerung des Bodensees durch Errichtung eines Hochwasser sicheren Dammes für zunächst ein Gleis zum gewünschten Zielbahnhof auf der noch großteils unbebauten „Hinteren Insel“ Lindau zu erreichen. 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 und 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 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 löblichen 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 Hafenkommisariat Lindau hielt den Gedanken einer Errichtung des Bahnhofes in Aeschach ausdrücklich *„für einen vollständigen Irrsinn“*.<sup>10</sup>

Der Damm wurde sicherheitshalber im Flachwasserbereich der „Lindauer Halde“ errichtet, bevor diese etwas westlich davon in zwei Terrassen um 10 Meter abstürzt. Der Seegrund befand sich seit dem bayeri-



*Der Lindauer Eisenbahndamm gemalt von Karl Herrle zur Zeit seiner Fertigstellung um 1853/1854. Auf dem Aquarell erkennbar sind auch die anfänglich drei*

*Wasserdurchlässe und das 1870 wieder abgerissene Eisenbahntor an der Stelle der 1902 errichteten Thierschbrücke. (Original im Verkehrsmuseum Nürnberg)*

schen Gemeindegeld 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 Oberreitnau und Schönau in den See gekippt, wodurch dieses von der Westströmung abgetragen und im späteren 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 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 verging ohne eine offizielle Einweihung, welche feierlich erst am 13. Juli 1854 unter Anwesenheit des Königs stattfand. Für rund 58 Millionen Gulden statt der geplanten 54 Millionen war in zehn Jahren eine von Hof bis Lindau ganz Bayern durchquerende Eisenbahnlinie erschaffen worden. Bereits seit dem 12. Oktober 1853 war allerdings provisorisch ein Bahnbetrieb von der Gemeinde Aeschach aus gestartet und dieser dann ab dem 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 Gemeindegremium der Stadt am 18. März 1851 beschlossen, freiwillig in voraus eilendem Gehorsam „dem Staate alle die in dem Stadtplane bezeichneten Gemeinde-Realitäten und Gebäulichkeiten, wie solche zur Anlegung des Bahnho-

*fes 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 blieben 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 Fischer erhielt aus der Stadtkasse 3 000 Gulden für ihr abgebrochenes Zunfthaus, um damit die nun ökonomisch in eine prekäre Lage gedrängten Mitglieder unterstützen zu können<sup>11</sup>.

Der 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 Bauarbeiten für die Verlegung eines zweiten Gleises auf dem Damm begonnen worden. Zur weiteren Benützung für Fußgänger wurde nun auf dessen Westseite ein mit einem Eisengeländer geschützter Fußweg eröffnet. Noch heute sind die dortigen Abschlussplatten auf der Dammoberseite jene aus dem Jahre 1854.

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 den 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, weiger-

te 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.

## Die Eisenbahn ändert das 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. Jenes in Lindau wurde zusammen mit dem Telegrafenamts 1853 aus der „Krone“ in die neuen Bahnhofsgebäude verlegt. Vom Bahnhof Röthenbach aus wurde 1869 eine Telegrafenerleitung nach Weiler verlegt. In Folge der nun rasch wachsenden Strohhutfabrikation im Westallgäu wuchs das über den Bahnhof Röthenbach versandte Frachtaufkommen kontinuierlich an. Zuliefernde Poststationen kamen in Lindenberg 1861 und Scheidegg 1862 hinzu<sup>12</sup>. Als Bonaventura König 1897 die Brauerei Simmerberg umbauen



Der Bahnhof Harbatshofen mit Holzverladestelle und Güterhalle. (Quelle: Sammlung Staudter, Lindenberg)

und auf Dampfbetrieb umstellen ließ, ermöglichte ihm der naheliegende Bahnhof Röthenbach hierzu die Beauftragung der Münchener Baufirma Kunz. Kein Zufall war es, dass in Lindau mit dem erhofften 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“ 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 ...*

*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 Strohflechtwaren, besonders Hüte, ein anderer spinnt, webt oder stickt Leinen- und Baumwollwaren; außerdem trifft man hier gute Viehzucht, während der Getreidebau unbedeutend ist.*

*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 ...*

*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 versandt ...*

*Schlachters. Post- und Bahnexpedition mit guter Personenfrequenz, während sich der Güterverkehr bloß auf etwas Obst, Wein und Abstoß von Schlachtvieh nach Österreich beschränkt ...*

*Oberreitnau, Pfarrdorf und Haltestelle mitten im Dorfe und rings von Obstbäumen umgeben, mit geringem*



Der Bahnhof Schlachters mit Güterlagerhalle auf einer Postkarte von 1898 (Ausschnitt). Repro: Sammlung Schweizer

*Verkehr ... 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 Hoyerberg, rechts Enzisweiler. Führung der Bahn durch den Bodensee auf einem circa 550 m langen Bahndamme und endlich Einfahrt in das Bahnareal Lindau.*

*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. Sehenswert ist ferner der großartige Maximilianshafen, ... welcher durch die Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverbindungen ungemein an Lebhaftigkeit gewonnen hat; ... 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 ...*<sup>13</sup>

Führen zunächst täglich nur drei gemischte Züge 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 Massensmobilität.

Michael Felder, Bauer und Schriftsteller aus Schopernau 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 Dampfrösses 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 nicht bloß Geschwätz, was man von dem Siege des Menschengenies über Raum und Zeit sagte ...*<sup>14</sup>

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 und seit 1879 die Inselbrauerei, in Reutin die 1874 eröffnete Milchfabrik in Rickenbach sowie die 1878 von Reichart erworbene „Köchlinfabrik“.

Die Finanzen der Stadt Lindau selbst wurden für et-

liche Jahre durch eine außerordentliche Blüte ihrer Einnahmen aus der idealen Ergänzung zwischen Eisenbahnbindung und der seit Herbst 1822 wieder im städtischen Besitz befindlichen Getreideschranne verbessert. Da der Höhenunterschied zwischen dem Bahnhof und dem Oberen Schrankenplatz rund 2,50 Meter betrug, entfiel zwar ein zunächst geplanter direkter Gleisanschluss. Doch wurde am östlichen Gleis nördlich der Bahnhofshallen 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 sechs Zentner Ladung zur Schranne, gelegentlich aber inzwischen auch direkt zu den wartenden Schiffen. Symbolträchtig war die längst brüchige alte Stadtmauer unterhalb des Diebsturmes, die 1853 durchbrochen worden ist. 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 Rampe, die städtische Schranne übernahm die Lagerung und Verladung auf die Schiffe. Ein jahrelang lohnendes Geschäft für beide Seiten sowie die privaten Getreidehändler Lindaus.

Karl Martin, Chronist der Lindauer Schranne, schilderte diese Arbeitssituation zwischen der Verladerampe („Podium“) im Bereich des heutigen Filmpalastes, der alten Schranne, den neuen Getreideschuppen und dem Hafen folgendermaßen:

*„Inzwischen war aber der Getreideboom schon losgebrochen ... 1861 meldete der Schrankenmeister einen täglichen Wageneinlauf von 120 Güterwagen. Dafür standen dann am Podium 80 m Ausladelänge (gleich sechs Wagenlängen), auf der anderen Seite 16–18 Rollwagen (Ladefähigkeit 50 Ztr. pro Wagen), allerdings erst ab 1863, und ein nur im Schrankenbereich zweigleisiges Schienennetz zu Schranne und Hafen zur Verfügung ...*

*Jetzt wurde jenseits der heutigen Zeppelinstraße allmählich ein ganzes Lagerviertel aufgebaut, das fast bis*





Die Anlagen des Lindauer Güter- und Personenbahnhofes auf der Insel im Jahre 1886. Gut erkennbar sind u. a. im Norden die Getreideschuppen beim Diebsturm, in der Bildmitte die drei Gebäude von Bahnhof und Post sowie die hölzerne Empfangshalle, am unteren Bildrand die Trajektfähren-Anstalt sowie zwischen Hotel „Bayerischer Hof“ und der Zollhalle das Denkmal für König Max II. aus dem Jahre 1856.

(Ausschnitt aus dem Stadtbildplan von P. Pfann und J. Egg)

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–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 ...<sup>15</sup>

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“.<sup>16</sup>

## Die Trajektfähren

Die Schweizer Nord-Ost-Bahngesellschaft unter Leitung von A. 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, auf dem Bodensee seine Fahrten zwischen diesen beiden Städten.

Bis 1868 zogen auch die Königliche Bayerische Eisenbahngesellschaft und die Stadt Lindau nach, von der Inselstadt aus eine weitere schwimmende Verlängerung des Schienennetzes über den Bodensee nach Romanshorn zu errichten. Im Januar 1869 lief der erste Lindauer Schlepp-Trajektkahn vom Stapel. Entlang der Hafentrampe zum 1856 eingeweihten neuen Leuchtturm wurden die Güterwagen zunächst noch per Handwinde auf die Kähne gezogen. Nach Abriss der Fuchslochschanze im Jahre 1870 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 Dampftrieb, welches ebenfalls 16 Wagen aufnehmen konnte, setzte so bis zu 32 Wagon, 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 Wagon transportiert. Durchschnittlich wurden jährlich 30 900 Wagen über den See geschleppt, 1883, im letzten Jahr vor Eröffnung der konkurrierenden Bahnroute durch den Arlbergtunnel gar die Rekordzahl von 47 999 Wagon.

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 österreichischer 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 Schließung 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<sup>17</sup>.

### **Bahnlinie Lindau–Bregenz ab 1872**

Bereits mit Staatsverträgen von 1865 und 1870 hatten die Regierungen der Eidgenossenschaft, Österreichs und Bayerns die Bodensee-Verbindung ihrer Länder mit einem Schienenstrang vereinbart. Eine weitere Beschleunigung des Waren- und Personenverkehrs rund



*Der Bahnhof Lindau-Zech, welcher von 1936 bis 1945 den Namen Lindau-Siebertsdorf trug und 1960 geschlossen wurde.*

*(Quelle: Sammlung Hans Steinberger; Repro: Schweizer)*

um den See war das Ziel. Die Nordostbahn der Schweiz hatte von Zürich aus schon 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 „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 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 Kilometer 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 malerische Eisenbahn-Inseltor von 1854 etwa an der Stelle der heutigen Thierschbrücke war hierfür wieder abgerissen worden.

Die Strecke von der Laiblach bis Lindau und der Reutiner Rangierbahnhof wurden 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 angeschlossen und die geplante Bodensee-Gürtelbahn bereits zur Hälfte vollendet.

Zur Bedeutung der neuen Bahnstrecke für den Raum Lindau gehörte, dass die damals noch selbstständige Landgemeinde Reutin nun ihren ersten Güter- und Rangierbahnhof erhalten hatte, verbunden mit einer Zollexpositur. Bereits 1878 kam eine Personenhaltestelle „Lindau-Lokalbahnhof“ hinzu, sowie der Bau der 1,77 Kilometer langen Gleisverbindung von Reutin zum Anschluss an die Allgäubahn in Aeschach-Holben.

## **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. Von Aulendorf aus hatten Waldsee 1870, Kisslegg 1871, Leutkirch 1872, Isny 1874 und Wangen 1881 ihren Bahnanschluss an die württembergische Südbahn 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 und ein Jahr später bis Kempten vorgedrungen.

Erst als 1887 die Reichs-Heeresverwaltung in Berlin aus militärischen Gründen die Verbindung der beiden



*Der Bahnhof Hergatz im Jahre 1914*

*(Bild: Bahnarchiv Hergatz)*

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 Kilometer Strecke ab Hergatz bis zur Landesgrenze, bzw. bis zum 5,5 Kilometer entfernten Bahnhof Wangen bereits im August 1888.

Der amtliche Baubericht schildert dies folgendermaßen: „In der Station Hergatz wurde außer verschiedenen kleineren Umbauarbeiten eine große Drehscheibe neufundiert, die Laderampe, eine kleine Drehscheibe und zwei Krane 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 beigebracht und eingebettet.

Behufs Vergrößerung der Warteräume in der Station Hergatz wurde bei den Anbauten das Betriebshauptgebäude 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.“<sup>18</sup>

Noch lange Jahrzehnte war in Fahrplankonferenzen der Bahnbehörde bei der Vergabe von Zugverläufen zwischen München, Augsburg und Lindau die Konkurrenz der Protagonisten der Linien entweder über Kempten oder über Memmingen spürbar. Heute zeigt sich dies erneut im Ringen um die Elektrifizierung einer oder beider Streckenführungen.

### **Weiler, Lindenberg und Scheidegg erhalten Bahnanschluss**

Das Westallgäu um die Orte Simmerberg, Weiler, Scheidegg und Lindenberg erlebte im 19. Jahrhundert seinen bis heute wirkenden grundlegenden Struktur-



Übersichtskarte des ehemaligen Westallgäuer Eisenbahnsystems von Weiler über den Verknüpfungsbahnhof Röthenbach nach Lindenberg und Scheidegg sowie zur Ludwig-Süd-Nordbahn Lindau-Hof. (Atelier Felle, Isny)  
(Quelle: Sammlung Schweizer)

wandel. Die Landwirtschaft wurde zunehmend von Flachsanzbau auf Milchwirtschaft umgestellt, diese selbst aber zunehmend vom Industriekapitalismus in Form von Tabak-, Strohhut- und Textilfabriken, später durch die Milch verarbeitende Industrie und Metallindustrie ergänzt bzw. verdrängt, sowie an Wirtschaftskraft eingeholt und überboten. Der „Fremdenverkehr“ erlangte erst im 20. Jahrhundert 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 und 1860 die Gründungen der Lindenerger 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, aus China Strohgeflechte. 1884 wurden Lindenberger Strohhüte bereits bis Südamerika verkauft. Die rund vier 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.

Ein erstes Bahnprojekt von Röthenbach über Weiler nach Bregenz um 1867 wurde nicht verwirklicht und die zahlreichen Weilerer Eingaben der 70er- und 80er-Jahre blieben 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 Kilometer lange Strecke bis zum Bahnhof Röthenbach eröffnet, die auf der 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 2. 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.

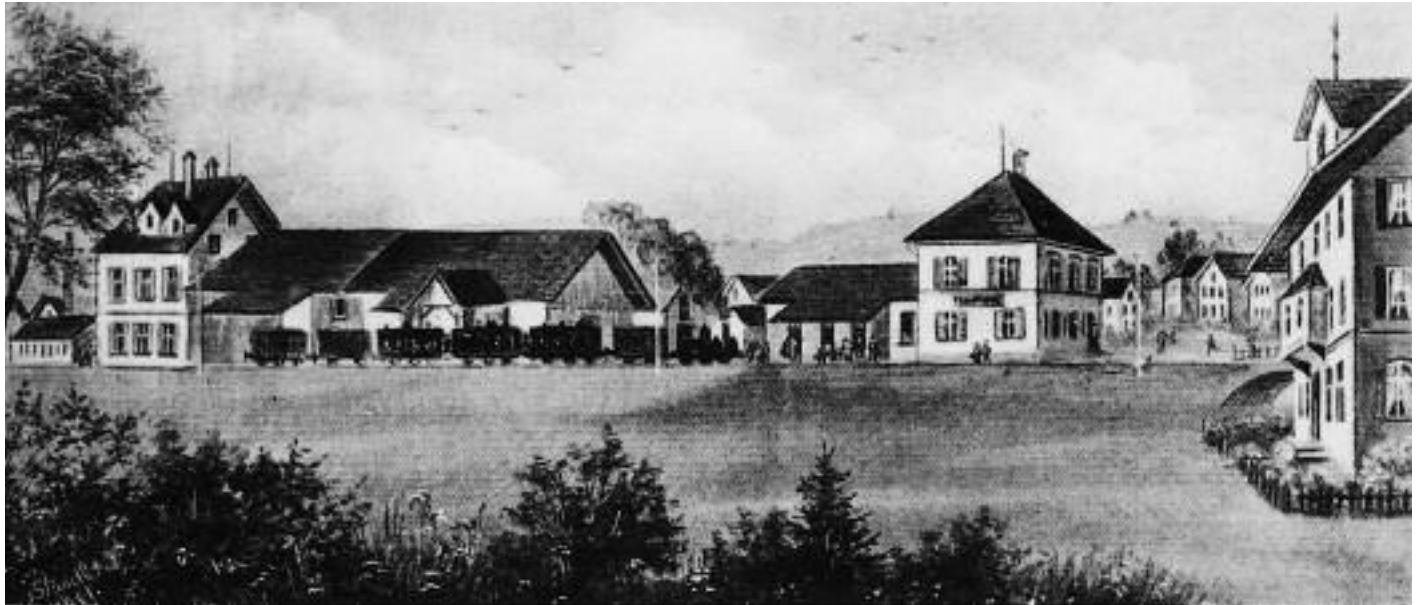
In Lindenberg erfolgte die Gründung eines Eisen-



*Festliche Einweihung des Bahnhofes Weiler am 22. Juli 1893.  
(Fotodruck im Verlag Holzer, Weiler)*

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

Am 1. Oktober 1901 konnte die 9,9 Kilometer lange Strecke mit einem großen Fest eingeweiht werden. Neben den Bahnhöfen in Scheidegg und Lindenberg gab es nun die Bahnhaltstellen Auers-Riedhirsch sowie Großholz. 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 acht Zugpaare auf der



*Der Lindenberger Bahnhof mit Zollamt auf auf einer Postkarte aus dem Jahr 1901. Original im Verlag Marie Brem, Lindenberg.*  
(Quelle: Stadtarchiv Lindenberg)

mit 28,6 Promille mit am steilsten Bergstrecke einer Nebenbahn in Bayern<sup>19</sup>.

Auch andere Gemeinden mussten hartnäckig und mit vielfältigen Argumenten darum kämpfen, bis sie einen Bahnhof erhielten, wie 1913 Hergensweiler und Heimenkirch. Bereits am 28. Dezember 1888 fasste deswegen beispielsweise das offizielle Amtsblatt des Kgl. Bezirksamtes Lindau und Weiler einen privaten Leserbrief aus der Allgäuer Zeitung zusammen. 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 Scheidegger Bahnhofsanlage auf einem Foto von Konrad Wieschalla, Scheidegg.*



*Das Bahnwärterhäuschen in Wohmbrechts, welches 1917/18 abgebrochen wurde und von serbischen Kriegsgefangenen wieder aufgebaut werden musste.*

*(Quelle: Sammlung Leipolz, Hergatz)*

## **Vollendung der Bodenseegürtelbahn**

Während das schweizerische Bodenseeufer per Bahn bereits 1871 bis Konstanz erschlossen und im Jahr darauf über Bregenz auch die Verbindung zu Lindau hergestellt worden war, bereiteten die drei deutschen Staaten am Nordufer der 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 viele 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 Kilometer lange Strecke mit einem bayerischen Anteil von 8,9 Kilometer durch einen Festakt und mit Böllerschüssen am 1. Oktober 1899 eröffnet.

Den Baugrund erwarb die Bahn bereits für einen zweigleisigen Ausbau, wenn auch nur ein Gleis verlegt wurde. Der Untergrund 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 drei bis vier Meter tief in die nebenan liegende Streuwiese versank. Seit der Einweihung 1899 aber senkte sich der Damm nur noch um weitere sechs Zentimeter. Am Büchelweiher erreichten die Senkungen während der Bauzeit eine Tiefe von bis zu 18 Metern. Um die Bauarbeiten trotzdem termingerecht beenden zu können, wurden für den Bereich unterhalb des Hoyerbergs zusätzlich drei Eisenbahnbaukompanien des bayerischen Militärs verwendet und im Lindauer Zeughaus untergebracht. In Hemighofen, dem heutigen Kress-



*Der Bahnhof Wasserburg mit der Güterhalle kurz nach Eröffnung der Bodenseegürtelbahn 1899. Mitten wurde 1926 in Wasserburg umbenannt (Ausschnitt).*

*(Quelle: Archiv Dietlein, Lindau)*

bronn, 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 Meter. 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 er-

öffnet. 1901 erfolgte die Einweihung des letzten Streckenabschnittes zwischen Friedrichshafen und Überlingen.

Auf der alten Strecke 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, 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 zwei Stunden und 10 Minuten. Tatsächlichen Ärger jedoch bereitete bereits ein Jahr nach der ausdrücklich begrüßten Haltestellenöffnung, dass Züge wiederholt Verspätung hatten und trotzdem an diesen Haltestellen noch immer keine Wartehäuschen aufgestellt worden waren, so ein Leserbriefschreiber 1902 im „Lindauer Tagblatt“.

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. Erst 1911 wurde der Streckenabschnitt zwischen Oberreitnau und Aeschach zweigleisig gestaltet.

Inzwischen hatte Lindau Bahnanschluss nach jeder Himmelsrichtung zum europäischen Eisenbahnnetz. 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 über Zürich und den Gotthard nach Mailand zu benutzen. Über Bregenz und Feldkirch bestand Anschluss



*Der Bahnhof Nonnenhorn im Juli 2003 ohne die frühere Güteranlage. Der durchfahrende Intercity 2014 Oberschwaben Lindau–Dortmund (rechts) wird zuschlagspflichtig seit 2002 aus den Wagen der zuvor erfolgreich und zuschlagsfrei verkehrenden InterRegio-Züge Lindau–Saarbrücken bzw. Lindau–Karlsruhe zusammengestellt. (Foto: Schweizer)*



zum täglichen Zug von Zürich über Innsbruck nach Wien, über Radolfzell und Basel in das vom deutschen Kaiserreich einverleibte Elsass-Lothringen sowie nach Frankreich und über Frankfurt ins Ruhrgebiet sowie die Niederlande. Von Basel kommend führte eine Verbindung über Lindau und München bis Salzburg. Über Friedrichshafen und Ulm war der Stuttgarter Raum erreichbar und 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 untertägigen Presse erwähnten adeligen Personen auch manch andere prominente Persönlichkeit über Lindaus Bahndamm in die Inselstadt und wieder hinaus. Bereits 1898 fuhr die polnisch-deutsche Revolutionärin Rosa Luxemburg von Zürich kommend über Lindau nach München sowie Berlin und notierte, dass sie, obwohl im Damencoupe reisend, ab Lindau keine Nachzahlung hatte leisten müssen. 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.“* Vielen 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 nach Lindau kam, dort übernachtete und sich vom Publikum feiern ließ, bevor sie nach München weiterfuhr<sup>20</sup>.

### **Lindau erhält zwei neue Bahnhöfe**

1907 erstreckte sich die Anlage des Reutiner Rangierbahnhofes bereits auf 21 Gleise, 39 Weichen und eine Gesamtlänge von über neun Kilometern. Trotzdem

reichte der Platz für das Transportaufkommen längst nicht mehr. Im gleichen Jahr begannen die Umbauarbeiten für geplante drei Millionen „Goldmark“, an deren Ende 1913 das Bahnhofsareal mit seinem heutigen Gesicht stehen sollte. Die Arbeiter der Münchener Firma Wayß & Freitag baggerten hierzu rund 170 000 Kubikmeter Aufschüttgut für ein neues Bahnhofsgelände mit Personenbahnhof, eine Güterhalle, ein Maschinenhaus, Übernachtungsheim, Kohlenlager, die Mühle Egg sowie die neuen städtischen Lagerhäuser im Heuried aus dem See.

Reutins selbstständige Gemeindevertretung wünschte sich für die neue Anlage mit knapp 24 Kilometer Gesamtgleislänge den Namen „Bahnhof Reutin“, doch die königliche Generaldirektion in München setzte 1910 den Namen „Lindau Ost“ durch. Am 1. November 1911 wurden die auf pfahlfundierten Betonplatten ruhende Güterhalle an der Ladestraße und das Betriebsgebäude an der Bregenzer Straße eröffnet, 1912 das Güterabfertigungsgebäude. 1913 kamen die „Kamelbuckel-Brücke“, das Industriegleis zur Nestle-Milchfabrik in Rickenbach und die Lokomotivrotunde (halbkreisförmiger Lokschuppen mit Güterlok-Drehscheibe) am Ostende der Anlage hinzu. Seit 1911 wurden Güterwagen nur noch dann von Reutin auf die Insel Lindau gezogen, wenn diese per Trajekt über den See gesetzt werden sollten oder zur Versorgung der Bahnhofsanlagen beispielsweise mit Kohlen dienten.

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 scherzweise 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 als Personenbahnhof. Dort fand eine eingehende Passkontrolle statt, wenn man nach Österreich weiterfahren wollte. Zur Visitation musste



Die Anlage des Reutiner Güterbahnhofes auf einer Luftaufnahme vom 3. August 1954.

(Foto: Franz Thorbecke, Lindau)

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 Bedingung für den Fall einer Eingemeindung in die Stadt Lindau einstimmig u. a., „dass Reutin Personenzüge 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 ...“<sup>21</sup>

Die Erweiterungs- und Umbauarbeiten am Reutiner Güterbahnhof lösten bei der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in 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 ...

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 ...“<sup>22</sup>

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

Die örtliche Presse und zunehmend auch Münchener und Augsburger Zeitungen berichteten über die Missstände in „Bayerns südlichem Verkehrszentrum“. Lindaus Magistrat und Gemeindegremium 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 den Hintergrund der zuletzt 325 000 beförderten Personen, den 2,5 Millionen ab- und antransportierten Zentnern Waren und den inzwischen 121 täglichen Zügen seien beispielsweise die Wartesäle 2. und 3. Klasse zu klein geworden, der „Königssalon“ eng und dunkel, die Toilettenanlagen wegen Überlastung unhygienisch, der Bahnsteig der Bodenseegürtelbahn ohne Überdachung, der Bereich für die Güterverladung 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 Postgebäudes am Nordrand des Bahnhofplatzes, der Luitpoldkaser-



Der 1913 bis Ende 1921 erbaute neue Lindauer Bahnhof, seit 1936 Hauptbahnhof, mit dem Raddampfer Hohentwiel im Vordergrund auf einer Postkarte vom Jahre 1929. (Quelle: Sammlung Schweizer)

ne und der Thierschbrücke im Jahre 1903 und der Eröffnung des neuen Reutiner Güterbahnhofes 1911/12 sowie der Verlagerung der städtischen Lagerhäuser von der Zeppelinstraße in dessen Nähe am Heuriedweg 1912 wurde im Jahre 1913 mit dem Neubau des Stadtbahnhofes als Personenbahnhof begonnen. Die Stadt hatte sich bereits 1901 *„ein geräumiges, zweckmäßiges und auch den Anforderungen der Ästhetik und des Comforts einigermaßen genügendes“* Gebäude gewünscht.

Der 1. Weltkrieg 1914 bis 1918 bescherte dem Bahnhofsneubau ab 1915 häufige Unterbrechungen. Der Zugbetrieb lief während der ganzen Bauzeit weiter. Das neue Empfangsgebäude des Stadtbahnhofes wurde deutlich näher an den Hafen gerückt und erfüllte ab 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 ...“* Als 1922 ein privater Unternehmer die bisherigen hölzernen Empfangshallen mit einer Rangierlok abreißen ließ, trafen in kürzester Zeit auf dem Gelände zahlreiche „Helfer“ ein<sup>23</sup>.

Es war dies jene Zeit, welche ab 1920 mit der Gründung der „Deutschen Reichsbahn“ statt der bisherigen Länderbahnen bis zum Beginn des 2. Weltkrieges 1939 als die zweite Hochphase der Eisenbahn in Deutschland bezeichnet werden kann, eingeschränkt nur durch die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise 1929 bis 1933. 1922 erreichte die Fußgängerbrücke über die Geleise des neuen Lindauer Stadtbahnhofes ihre heutige Breite und in den Jahren 1922 bis 1924 wurden die Stellwerke 1, 2, 3 und 4 neu errichtet. 1923 erhielten selbst die Wagen der 4. Klasse auf der Strecke Lindau–Radolfzell Fenstervorhänge, wenn diese auch öfter zerissen wurden. 1929 wurde das Schmücken der Bahnanlagen behördlich verordnet. 1935 fand die Eröffnung eines neuen Haltepunktes Waldsee zwischen Linden-

berg und Scheidegg statt. 1936 erhielt Lindaus Stadtbahnhof den Titel Hauptbahnhof, der bisherige Personenhaltepunkt Lindau-Zech wurde in Lindau-Siebertsdorf umbenannt und der bisher nur für die Strecke Lindau-Röthenbach zugelassene Haltepunkt Lindau-Aeschach wurde auch für die Züge von und nach Friedrichshafen geöffnet. Lindau und Lindenberg profitierten sichtlich von den häufigen Urlauber-Sonderzügen der NS-Tourismusorganisation „Kraft durch Freude“.

Nach der Einverleibung Österreichs durch NS-Deutschland 1938 wurde 1939 der Personenhaltepunkt Unterhochsteg 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. Andererseits gehörte zur Effizienzsteigerung des Schienenweges innerhalb der deutschen Kriegsplanungen, dass 1939/1940 vom Bahnhof Reutin bis zum Bahnhof Lochau ein zweites Gleis verlegt wurde.

## Die Eisenbahner

Fotos des Jahres 1902 zeigen am Bahnhof Harbatshofen 11 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 in aller Regel männliche 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, über genügend Geld verfügten, um sich in den drei Ausbildungsjahren ohne Gehaltsbezug



*Heizer Max Bühler (links) und Hauptlokführer Engelbert Mayer bei der Nachsicht am Triebwerk einer der berühmten bayerischen S 3/6 Dampflokomotiven im Bahnbetriebswerk Bw Lindau auf der Hinteren Insel im Jahre 1957.*

*(Foto: W. Tauscher; Quelle: Sammlung H. Weingärtner, Sigmarszell)*

selbst versorgen sowie die Behebung von persönlich verschuldeten Schäden aus eigenen Mitteln 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 absolviert haben, am besten als Schlosser.

Die Arbeiter in den Bahnwerkstätten wurden mit 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 Abhängigkeit 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 ausgeschiedene Männer reserviert blieb.

Für die Beamten wurde 1899 eine tägliche Höchstarbeitszeit von 14 Stunden beim Stationspersonal und den Bahnwärttern und von 16 Stunden bei den Schaffnern und den Lokomotivführern festgelegt. Nur zweimal im Monat stand den Stationsbeamten ein 24-stündiger Ruhetag zu. Fünf Jahre zuvor war der Jahresurlaub für die beiden oberen Gehaltsgruppen auf acht Tage, jener der niederen Gehaltsgruppe 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<sup>24</sup>.

Für Lindau beurteilte das Tagblatt vom 9. August 1896 die Arbeitsverhältnisse in den Diensträumen des alten Bahnhofsgebäudes 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 er sich dem erst 1898 gegründeten „Süddeutschen Eisenbahnarbeiterverband“ an. 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 Eisenbahnverein“, der Streik. Dem Gründungsvorstand gehörte auch der Kesselschmied Adam Stoiber an. Dieser war bereits 1896 Gründungsvorstandsmitglied des „Spar- und Darlehensvereins der Arbeiter in der königlichen Betriebswerkstätte Lindau“ gewesen. 1901 wurde er erster Vorsitzender des neu gebildeten Lindauer Gewerkschaftsvereins und von 1902 bis 1909 Vorsitzender bzw. Vorstandsmitglied der 1899 gegründeten Ortsgruppe der SPD. Auch war er Gründungsmitglied zahlreicher Lindauer Arbeiterkultur- und Sportvereine und eröffnete noch vor dem 1. Weltkrieg die „Weinstube Reutin“ auch als Lokal kleinerer Arbeiterversammlungen.

Daneben und zahlenmäßig zunächst deutlich stärker bestanden die obrigkeitstreuen Verbände, wie der bereits 1881 gegründete „Lokalverein der Verkehrsbeamten Lindaus“, dem es 1899 gelang, die Landesdelegier-

tenversammlung seiner Organisation nach Lindau zu holen. Für die durch Ständesdünkel begünstigte organisatorische Zersplitterung des Eisenbahnpersonals waren die 1902 gegründeten separaten Lindauer Ortsgruppen für Lokomotivheizer sowie Lokomotivführer, verbunden mit den Dampfboot-Maschinisten, verantwortlich.

Angesichts des eklatanten Wohnungsmangels für das Eisenbahnpersonal wurde im Jahre 1900 die „Baugenossenschaft des bayerischen Eisenbahnverbandes Lindau mbH“ gegründet. Bereits 1906 existierten in Reutin die ersten Häuser der „Eisenbahnerkolonie“ am „Buttlerhügel“. Davon ausgehend wurde über die Jahre verteilt ein Wohnungsbestand aufgebaut, welcher im Jahre 1999 auf den ganzen Landkreis verteilt 198 Wohnungen der Wohnungsgenossenschaft der Eisenbahner Schwabens umfasste sowie 147 Wohnungen der Eisenbahn-Siedlungsgesellschaft Augsburg. Letztere wurden im Rahmen der Bahnprivatisierung im Jahre 2000 endgültig an den deutschen Zweig des Annington-Konzerns verkauft.

Auch das Lindenberger Kindererholungshaus des Eisenbahner-Waisenhortes, hervorgegangen aus der Vereinigung der Eisenbahnerorganisationen Töchterhort (1902) und Knabenhort (1922), welches 1936 für bis zu 150 bedürftige Kinder eröffnet und mit einer Bahn-Bedarfshaltestelle ausgestattet worden war, wurde 2003 verkauft. Das neue Nutzungskonzept besteht aus einer 60-Betten-Privatklinik.

## **Unfälle und Kuriositäten**

Die bekanntesten Unfälle sind jene, die durch den erheblichen Höhenunterschied der Bahnstrecke im Kreisgebiet verursacht wurden, was mehrfach eine Verselbstständigung von Eisenbahnwagons zur Folge hatte. So machten sich beispielsweise während der abendlichen Rangierarbeiten auf dem Oberreitnauer Bahnhof am 21. Juli 1905 gleich 14 Güterwagen selbstständig, da noch keine Runge-Knorr-Luftdruckbremsen verwendet wurden und alles von Hand gebremst wer-



*Der Bahnhof Oberreitnau auf einer Postkarte des Verlags W. Roessler, Lindenberg, vom Jahre 1938.  
(Quelle: Sammlung Schweizer)*

den musste. Die Talfahrt Richtung Lindau gewann stetig an Tempo, teils entgleisten Wagons und wurden später an Kreuzungen wieder auf die Gleise gerissen. Im Stadtbahnhof Lindau konnten noch die Weichen in Richtung Trajektfähre gestellt werden. Dort wartete ein beladener Kahn. 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 einen mit Schienen beladenen Güterwagen.

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

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

Während der Hyper-Inflationszeit 1921 bis 1923

kamen täglich verarmte Lindauer zur Bahnmeisterei, um aus dem Schlackenabfall der Dampflokomotiven Koksreste zur Wohnungsbeheizung herauszusuchen.

Im Juli 1923 stießen am Südende des Eisenbahndammes ein Güter- und eine Personenzug zusammen. Lokführer und Heizer des Übergabezuges für den Gütertrakt konnten noch rechtzeitig abspringen. Bilanz: Ein Toter und drei Verletzte. Ursache: Die noch von Hand bediente Weiche war falsch gestellt.

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 Mark 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 Meter oberhalb des Bahnhofes Oberreitnau zum Entgleisen zu bringen.

## **Die Eisenbahn und die „große Politik“**

Von Beginn an diente der Aufbau des Eisenbahnnetzes grundsätzlich wie erwähnt den wirtschaftspolitisch und militärisch herrschenden Interessen. Punktuell lässt sich dies auch für unsere Region mit Beispielen veranschaulichen.

So berichtete die wöchentliche „Allgäuer Kriegschronik“ 1914 reich illustriert über den Abtransport der Lindauer Soldaten an die deutsche Angriffsfront des 1. Weltkrieges gegen Frankreich. Immer neue Truppen-

transporte folgten. Umgekehrt gelangten zunehmend Verwundete und Tote per Bahn zurück an den Bodensee. Folgerichtig meuterten dann am 28. Oktober 1918 die auf ihre Verschickung an die Front wartenden Lindauer Soldaten und riefen „Nieder mit dem Kaiser! Hoch die Revolution! Hoch Wilson!“ Die zehn Tage später mit der Novemberrevolution an der lokalen politischen Macht beteiligten Räte der Soldaten, Arbeiter und Bauern veranstalteten ihre Landkreis weiten Versammlungen 1918/19 in der Regel verkehrsgünstig in den Bahnhofswirtschaften in Röthenbach und Hergatz. In Lindau wurden Kohlenzüge angehalten und deren Inhalt an die Bevölkerung verteilt.

Die bewaffnete Konterrevolution in Gestalt des Freikorps Schwaben traf nach Niederschlagung von Revolution und Räterepublik in München und Kempten am 17. Mai 1919 mit einem Panzerzug für den Scharfschützentrupp Wolf sowie 2 000 Mann auf fünf Sonderzügen samt Geschützen, Panzerwagen, Infanterie und Reiterei in Lindau ein. Die Verhaftung bekannter Revolutionäre begann.

1921 erregten österreichische Eisenbahner den Unmut des Lindauer Bezirksamtes, weil sie zum 1. Mai ihre Lokomotiven mit sozialistischen Symbolen und Kränzen geschmückt hatten. Im Januar 1932 veranstaltete die aus dem Süddeutschen Eisenbahnerverband hervorgegangene sozialdemokratische Lindauer Ortsgruppe des Reichsverbandes der Eisenbahner im Gewerkschaftshaus mit ihrem Bezirksleiter Vogel aus Nürnberg eine Veranstaltung gegen die Umtriebe der NSDAP. Die Kommunisten hatten dazu aus München den ehemaligen Eisenbahner Söllner als Diskussionsredner organisiert.

Während der Zeit des NS-Faschismus notierte die Gestapo im Frühjahr 1937, dass *„im Bahnhof Lindau-Reutin, früh morgens, mehrere Exemplare der kommunistischen Zeitung ‚Rote Fahne‘ verstreut gefunden wurden. Die Ermittlungen waren ergebnislos, doch wird mit Sicherheit angenommen, dass diese Streuaktion von österreichischen Bundesbeamten durchgeführt worden ist“*.



Robert Schmid schilderte die Verhältnisse auf Lindauer 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, 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 Zugverkehr schrumpfte zusammen ...“*

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

Östlich des Kamelbuckels am Reutiner Güterbahnhof war im März 1943 ein Barackenlager der Stadt Lindau und der Reichsbahn für Zwangsarbeiter errichtet worden. Die dort eingesperrten 110 Männer und 72 Frauen aus ganz Europa arbeiteten für die Bahn sowie die Lindauer Industrie- und Rüstungsbetriebe. Eine Sowjetbürgerin diente als Heizerin auf einer Rangierlokomotive. Nach dem Ende der NS-Zeit wurden im gleichen Lager bisherige NS-Größen aus Stadt und Kreis inhaftiert.

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 starke Schäden. Die Menschen flohen in den großen Bunker, in Keller, unter Wagons und in die Binsen. Zehn zivile Tote waren zu beklagen. Kein Fliegeralarm hatte gewarnt. Nachher plünderten Hunderte von Lindauerinnen und Lindauern eine der Bahnhofs-

lagerhallen, in welcher sich Liebesgaben aus der Schweiz stapelten<sup>25</sup>.

## Die dritte Blütezeit und ein langes Siechtum

Nach dem Krieg diente die Eisenbahn zunächst der französischen Besatzungsmacht.

Ab Oktober 1945 bis Ende 1952 wurde der gesamte Bereich des Landkreises Lindau der Reichsbahndirektion in Karlsruhe unterstellt. Im September 1945 errichtete das Bayerische Rote Kreuz im Lindauer Hauptbahnhof eine Nachforschungsstelle für Flüchtlinge. 1949 erhielt die Haltestelle Lindau Siebertsdorf wieder den Namen Lindau-Zech. Die Strecke von Lindau nach Bregenz wurde 1954 elektrifiziert.

Die Bahn als Massenverkehrsmittel erlebte bis in die 60er-Jahre ihre dritte und bisher letzte Blütezeit. So roll-



Die Lokomotiv-Rotunde mit Drehscheibe aus dem Jahre 1896 auf der Hinteren Insel Lindau vor deren Abriss 1978.  
(Quelle: Sammlung Staudter, Lindenberg)

ten 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 hielt das umtriebige Leben auf dem Hauptbahnhof an einem gewöhnlichen Sommertag jener Jahre fest:

*„Auf Gleis 1 stand ein ÖBB-Personenzug, welcher aus St. Margrethen kam und zur Fahrt nach Bregenz–Feldkirch–Buch 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 inklusiv eines Liegewagens, bespannt mit einer Villinger V 200.0.*

*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 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 ...“<sup>26</sup>*



Der Bahnhof Hergensweiler mit Güterverladestation auf einer Postkarte aus dem Jahre 1924.

(Quelle: Archiv Dietlein, Lindau)

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 2003 im Landkreis sieben Stationen und in Lindau ein Bahnhof sowie ein Haltepunkt.

Ein gewaltiges Übergewicht des motorisierten Individualverkehrs sowie des Flugverkehrs wurden seither durch Politik und Wirtschaft durchgesetzt. Die Gewerkschaft der Eisenbahner, heute TRANSNET, formulierte laut „Lindauer Zeitung“ vom 19. Januar 1960 einen Teil der Ursachen angesichts dieser drohenden Perspektive bereits damals 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- und Verkehrskonzeption wurde auch dadurch nicht nachhaltig besser, dass beispielsweise 1969 im Bahnhof Reutin eine Verladestelle für Autoreisezüge aus Köln und Düsseldorf eröffnet wurde, ab dem Frühjahr 1970 am Bahnhof Lindau Fahrräder ausgeliehen werden konnten oder 1974 der Bahnhof Röthenbach für 1,8 Millionen Mark modernst mit Fernsehüberwachung und Drucktastenstellwerk mit dem Ziel ausgestattet wurde, die Sicherheit zu erhöhen und Arbeitsplätze weg zu rationalisieren, sechs in Röthenbach und drei in Harbatshofen.

Zum Jahresbeginn 1960 waren allein im Stadtgebiet Lindau die Haltepunkte Zech, Strandbad, Langenweg und Schönau aufgehoben. 1961 wurden die bisherigen



*Die Bahnhaltestelle Maria-Thann mit durchfahrendem Güterzug auf einem Foto von Gottfried Turnwald vom September 1958.*

Haltepunkte Opfenbach, Biesenberg, Bodolz und Maria-Thann aufgelassen. 1985 folgten Heimenkirch und Hergensweiler. 1987 folgte die Schließung Oberreitnaus auch für den Güterverkehr und 1988 sowie 1991 in zwei Schritten jene in Schlachters.

Der Güterbahnhof Reutin mit Personenthaltestelle, auf welchem 1979 von 72 Beschäftigten noch rund 60 000 Tonnen Güter verladen und knapp 50 000 Wagons abgefertigt worden waren, sollte 1980 für rund 1 Million DM renoviert werden. Doch 1981 kam das Aus für den Personenverkehr und 1988 das Ende des Rangier- und Stückgutverkehrs.

Auf der Strecke Röthenbach–Lindenberg–Scheidegg wurde in den 50er-Jahren die Antriebsqualität mit dem Ersatz der neuen Diesellok durch eine kleine Dampflok vermindert, die Anzahl der täglichen Fahrten auf ein Zugpaar reduziert, der Haltepunkt Waldsee 1961 aufgehoben und der renovierungsbedürftige Gleisoberbau zwischen Lindenberg und Scheidegg nicht in Stand gesetzt. Die Fahrgastzahlen und die transportierte Tonnage sanken drastisch. So wurde 1965 zuerst der Personenverkehr eingestellt, 1976 der Güterverkehr zwischen Lindenberg und Scheidegg und 1993 auch jener auf der Reststrecke von Röthenbach nach Lindenberg.

Die Strecke Röthenbach–Weiler erhielt nach dem 2. Weltkrieg leistungsstärkere Dampflokomotiven. Das Bahnhofsgelände Weiler umfasste drei Gleise, das Bahnhofsgebäude mit Güterhalle, eine zweistöckige Lokremise und ein Nebengebäude. Doch bereits 1953 wurde die Verbindung auf ein verbleibendes Zugpaar reduziert, zuzüglich eines Reisesonderzuges jährlich. 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 Millionen DM erneuert. *„Doch wieder einmal blieb der LKW Sieger im ungleichen Wettbewerb, denn die Verladung im großen Stil auf der Schiene unterblieb. Am 1. Mai 1991 wurde der Gesamtverkehr zwischen Röthenbach und Weiler stillgelegt“*<sup>27</sup> und dies trotz politischer Gegenwehr aus der Bevölkerung sowie des MdL Rotter.





*Die verbliebene Nutzung im Westteil der Reutiner Güterbahn-Anlage als Holz- und Autozugverladestelle im April 2002.*  
(Foto: Schweizer)

Erfolgreicher verliefen bisher die Bemühungen der landkreisweiten Initiative „Pro Eisenbahn in Stadt und Landkreis Lindau/Westallgäu“, des Kreistages, des Bundes Naturschutz, der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau sowie der Landtagsabgeordneten Rotter (CSU) und Springkart (Grüne), die Absicht 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 vorläufig auf diese Pläne, bis sie über genügend Erfahrungen mit dem geplanten Ausbau der Strecke auf Neigetriebwerk verfügen. Seit 1997 angekündigt und ursprünglich für 2001 geplant, wurde mit dessen Bau nun im August 2003 begonnen.

Ärgerlicher verlief bisher das Schicksal der Planungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft als Bahnbe-

hörde des Landesverkehrsministeriums auf „Neueinrichtung von Haltepunkten im Allgäu auf der Strecke Lindau–Röthenbach“ vom Jahre 1998. Deren Untersuchung hatte ergeben, dass inzwischen wieder genügend Bahnkundenpotential für einen wirtschaftlichen Betrieb folgender Haltestellen vorhanden wäre: In Zech, Aeschach in Richtung Allgäu, Oberreitnau, Rehlings, Schlachters und Hergensweiler. Doch weder die politischen Entscheidungsträger in der Stadt noch im Kreistag oder in der Landesregierung entwickelten seither ausreichend Aktivitäten, diese Haltestellen wieder zu eröffnen.

Den ausgeprägtesten Widerstand gegen Schließungsabsichten des DB-Managements gab es bisher in Lindau, seit 1997 der DB-Vorstand seine Pläne vortrug, bis zum Jahr 2001 den Hauptbahnhof vom Stadtzentrum auf der Insel in den Stadtteil Reutin oder an den Bahnübergang Langenweg in Aeschach zu verlegen. Ausgehend von der Eisenbahnergewerkschaft GdED, der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof sowie dem Runden Tisch Bahnhof entwickelte sich mannigfaltiger und weit verzweigter Einspruch in Form von Kongressen, Vorträgen sowie Informations- und Argumentationsweitergabe über Massenmedien. Dadurch wurde erreicht, dass die anfänglich grundsätzliche Zustimmung im Stadtrat einer nachdenklichen bis klar ablehnenden Haltung bei rund der Hälfte seiner Mitglieder wich. Doch die verhandelnden Manager der DB AG lehnten bisher (Stand: Juli 2003) selbst jegliches von Stadtrat und Oberbürgermeisterin vorgetragene Kompromissangebot ab. Sogar die vom Stadtoberhaupt angebotene Minimallösung des Regionalverkehrs zu einem Bahnhof im Nordteil des jetzigen Bahnhofsgeländes wurde abgelehnt, wissend, dass die Oberbürgermeisterin hier eine Variante anbot, welche der Stadtrat 1999 mehrheitlich ausdrücklich abgelehnt hatte. Auf das im Dezember 2002 von der DB AG eingereichte Planfeststellungsverfahren für einen neuen Bahnhof auf dem Gelände des ehemaligen Reutiner Güterbahnhofes bereitete sich die Stadtspitze bisher nur juristisch und nicht auch politisch vor.

Anmerkungen:

- 1 Stephan Kuchinke „Die Ludwigs-Süd-Nordbahn von Lindau nach Hof“, S. 11, Stuttgart 1997.
- 2 Walter Dumcke „Lindau und die Eisenbahn 1853–1953“ im „Neujahrsblatt 13 des Museumsvereins Lindau“, S. 46 ff, Lindau 1954.
- 3 Ferdinand Eckert „Aus der Vorgeschichte der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau“ in „Bodensee-Heimatschau“, S. 61 ff, Lindau 1935.
- 4 Rupert Knestel „Der Bau der Königlichen Nord-Süd-Bahn von Augsburg nach Lindau“ in „Jahrbuch des Landkreises Lindau 1998“, S. 60 ff.
- 5 Information durch den Ortsheimatpfleger Anton Leipolz an den Autor.
- 6 Vgl. Anm. 4, S. 64 und M. Wiedemann „Geschichte des Eisenbahnbaues Augsburg–Lindau 1835–1853“ in „Bodensee-Heimatschau“ vom 7. Juni 1930, S. 42.
- 7 Dorothee Klinsiek „Die Eisenbahnbauarbeiter in der Frühzeit des Eisenbahnbaus in Bayern“ in „Zug der Zeit – Zeit der Züge“, Berlin 1985, Band 2, S. 251.
- 8 Stadtarchiv Lindau, Bayerische Akten, Sign. BII/126/2.
- 9 Zitiert nach Alois Lehner „Bahnarbeiter-Streik 1851“ in „Westallgäuer Heimatblätter“ Nr. 26/1992.
- 10 Vgl. Anm. 2, S. 50 ff und im Stadtarchiv Lindau die Akte „Die Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg nach Lindau auf Staatskosten“, Bayerische Akten, Sign. BI/839.
- 11 Vgl. Anm. 2, S. 55/56 und Stadtarchiv Lindau Akt „Die Grunderwerbs-Verhandlungen ...“, Sign. BI/842; Vgl. auch Beatrice Sendner-Rieger „Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nordbahn 1841–1853“, Karlsruhe 1989.
- 12 Vgl. Werner Baumbach „Aus der Geschichte der Bayerischen Post im Landkreis Lindau“ in „Jahrbuch des Landkreises Lindau 2002“, S. 53 ff.
- 13 Joseph Lang „Führer auf den Königlichen Bayer. Staats-Eisenbahnen“, Augsburg 1861, S. 114 ff; vgl. auch auszugsweise in Siegfried Bufe „Allgäubahn München-Kempten-Lindau“, Eggldham 1991, S. 10/11.
- 14 Franz Michael Felder „Aus meinem Leben“, Ausgabe Residenz-Verlag, Salzburg 1985, S. 195 ff.
- 15 Karl Martin „Die Schranne zu Lindau – Ihre Geschichte seit dem 18. Jahrhundert“ in „Neujahrsblatt 27 des Museumsvereins Lindau“, Lindau 1982, S. 53 f.
- 16 Winfried Wolf „150 Jahre Lindauer Inselbahnhof und seine drohende Aufgabe im Rahmen der Privatisierung der Deutschen Bahn AG“, Lindau/Berlin 2003, S. 12 f.
- 17 Hans-Wolfgang Scharf/Burkhard Wollny „Die Eisenbahn am Bodensee“, Freiburg 1993, S. 409 ff; Werner Dobras/Andreas Kurz „Daheim im Landkreis Lindau“, Konstanz 1994, S. 150 f.
- 18 Vgl. Anm. 17 Scharf/Wollny, S. 116 ff; vgl. auch den Film „Die Bahnstrecke Kisllegg–Wangen–Hergatz 1890 bis 2000“ von Ansgar Friemelt, Wangen 2000.
- 19 Vgl. Hartmut Klust „Die Nebenbahnen im Landkreis Lindau oder Es war einmal“ im Jahrbuch des Landkreises Lindau 1999, Weiler 1999, S. 7 ff; 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 Strohalm-Connection“ in „Industrielle Revolution rund um den Bodensee“, Konstanz 2001, S. 32 ff; Ludwig Scheller „Lindenberg auch Klein-Paris genannt“, Weiler/ im Allgäu 1979, S. 29 ff.
- 20 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.
- 21 Vgl. Karl Schweizer „Die Geschichte des Reutiner Bahnhofes“ in Lindauer Zeitung vom 7. 3. 2002.
- 22 Vgl. Anm. 17 Scharf/Wollny, S. 216/217.
- 23 Vgl. Robert Schmid „Der Bahnhof Lindau Bodensee“, handschriftliche Chronik im Stadtarchiv Lindau, Sign.: Lit 156.
- 24 Vgl. Dorothee Klinsiek „150 Jahre Eisenbahner in Deutschland“ in Anm. 7, Band 1, S. 259 ff.
- 25 Vgl. Anm. 23; „Allgäuer Kriegschronik“, Lieferung 4 und 5, Kempten 1914; Karl Schweizer „Lindau: 1. Weltkrieg, Novemberrevolution, Räterepublik“, Lindau 1978 und „Von Menschen, Maschinen und Sommerfesten“, Lindau 1991, S. 31 ff.
- 26 Andreas Kleber, „Freunde der Schiene ...“, Vortrag auf dem Kongress „Bock auf Bahnhof“, Lindau 19. 9. 1998, Manuskript S. 6 f; Vgl. Manfred Maurer „Bahnhof wichtig für den Tourismus“, LZ 12.2.2003.
- 27 Markus Hehl Anm. 19, S. 52; ebenfalls dazu sehr informativ Anm. 19 Hartmut Klust, S. 12 ff; zu allen Stilllegungen im Lkr. Lindau Anm. 17 Scharf/Wollny, S. 208 ff.