

„Ein weites Feld, das 100 Fuder Wein ermöglicht.“ Aus der Geschichte von Lindaus „Hinteren Insel“.

Eine Skizze

Die „Westliche“ oder „Hintere Insel“ ist derzeit das Zentrum der Kleinen Lindauer Gartenschau 2021. Ein Blick in die Geschichte dieses Stadtteils zeigt seine teils erstaunliche städtebauliche Entwicklung.

Die Grenze zwischen der Hauptinsel sowie der „Hinteren Insel“ war der seit dem 12. Jahrhundert zur Verteidigung ausgehobene tiefe Graben entlang der westlichen Stadtmauer, heute die Zeppelinstraße sowie der „Inselgraben“. Die inzwischen rund 2000 Einwohner/-innen der rund um Lindaus Kloster (das „Stift“) entstandenen Stadt Lindau hatten ihre Siedlung mit einer ersten Stadtmauer umgeben, dabei aber die



Die historisierende Darstellung der Lindauer „Hinteren Insel“ um das Jahr 1550 durch Martin Besch im Jahre 1953 (Ausschnitt). Repro: Sammlung Schweizer Lindau.

westliche „Nieder Ynsel“ zunächst nicht ebenso befestigt. Vermutlich infolge der „Schweizerkriege“ ab 1489 wurde die Stadtbefestigung auch rund um diesen zur Nahversorgung wichtigen landwirtschaftlichen Stadtteil erweitert. Als westlichster Punkt der Mauer wurde 1508 der „Grüne Turm“, heute der „Pulverturm“, erbaut. Im Süden gehörte ab 1564 auch das „Fuchsloch“ mit der befestigten „Feuchtbastion“ sowie dem „Fischertor“ hinzu, heute er Bereich der ehemaligen „Eilguthalle“.

Der Lehrer an der Lindauer „Bürgerschule“, Carl Anton Rumpf, skizzierte diese westliche „Ynsel“ zu Beginn des 19. Jahrhunderts historisch rückblickend folgendermaßen. Sie sei „wohl gelegen gegen Niedergang der Sonne, hat sie ein großes Feld liegen, welches zu gemeinen Jahren 100 Fuders Wein [1 Fuder gleich 1067 Liter, K.S.] tragen mag. Diese ist durch Ringmauern und einen Graben von der Stadt abgesondert.“ Ein Großteil der Rebgrärten befand sich damals im zinspflichtigen Eigentum des Stiftes.

Die Wohnbebauung war damals gering. So verzeichneten die Zinseinnahmenslisten des Stiftes zwischen 1360 und 1430 dort nur neun zahlungspflichtige Häuser. Ebenfalls befanden sich hier zwei Weintorkel, das Zunfthaus der Fischer, der „Segelbaumschopf“ sowie ab dem 17. Jahrhundert der „Berner“ sowie der „Züricher Salzstadel“. Lindaus Hurenhaus war zeitweise auf dem Gelände der heutigen Lindenschanze westlich des Grabens platziert.



Stahlstich von P. Pfann und J. Egg mit Blick auf Lindaus „Westliche Insel“ (Ausschnitt) samt der ersten Bahnhofsanlage im Jahre 1886. Im Westen die Lindauer Gasanstalt von 1865, etwas rechts davon die ursprüngliche Inselbrauerei von 1878, darunter das Bahnbetriebswerk mit Lokomotivschuppen, der Lokleitung, den ersten Werkstätten sowie dem ehemaligen Güterbahnhof Lindaus. Am unteren Bildrand die Bahn-Trajektanstalt der Jahre 1869 bis 1938. Foto: Sammlung Schweizer.

Im Frühjahr des Jahres 1612 hatte ein mächtiges Eisgeschiebe beim heutigen Pulverturm, einen bisher von den Lindauer Schiffen gefürchteten großen Felsen vollständig an die Oberfläche gebracht. Nach sonntäglicher Aufforderung durch den Pfarrer von der Kanzel herab, zogen rund 400 Bürger den 100 Zentner schweren Brocken an Land und sprengten ihn. Damit wurde neues Baumaterial gewonnen.

1796 hielten republikanische französischen Truppen Lindau im Abwehrkrieg gegen die adelige Konterrevolution Mitteleuropa besetzt. Nach Mitteilung eines Spions planten die in Bregenz lagernden gegnerischen kaiserlichen Habsburger Truppen,

die Pulvervorräte im westlichsten Turm Lindaus in die Luft zu sprengen. Dies veranlasste das französische Militär für längere Zeit, Tag und Nacht mit Wachschiffen vor dem Pulverturm zu kreuzen.

Mit der Eröffnung des Eisenbahndammes sowie des ersten Lindauer Bahnhofes 1854 verlagerte sich nicht nur die Bezeichnung „Hintere Insel“ auf das Gebiet westlich der Bahnanlagen. Auch der Industriekapitalismus hielt nun Einzug auf der Insel.



Lindaus bebaute „Hintere Insel“ aus einem Zeppelin-Luftschiff fotografiert auf einer kolorierten Postkarte mit Stempel vom 8. Juli 1913. Sammlung Schweizer.

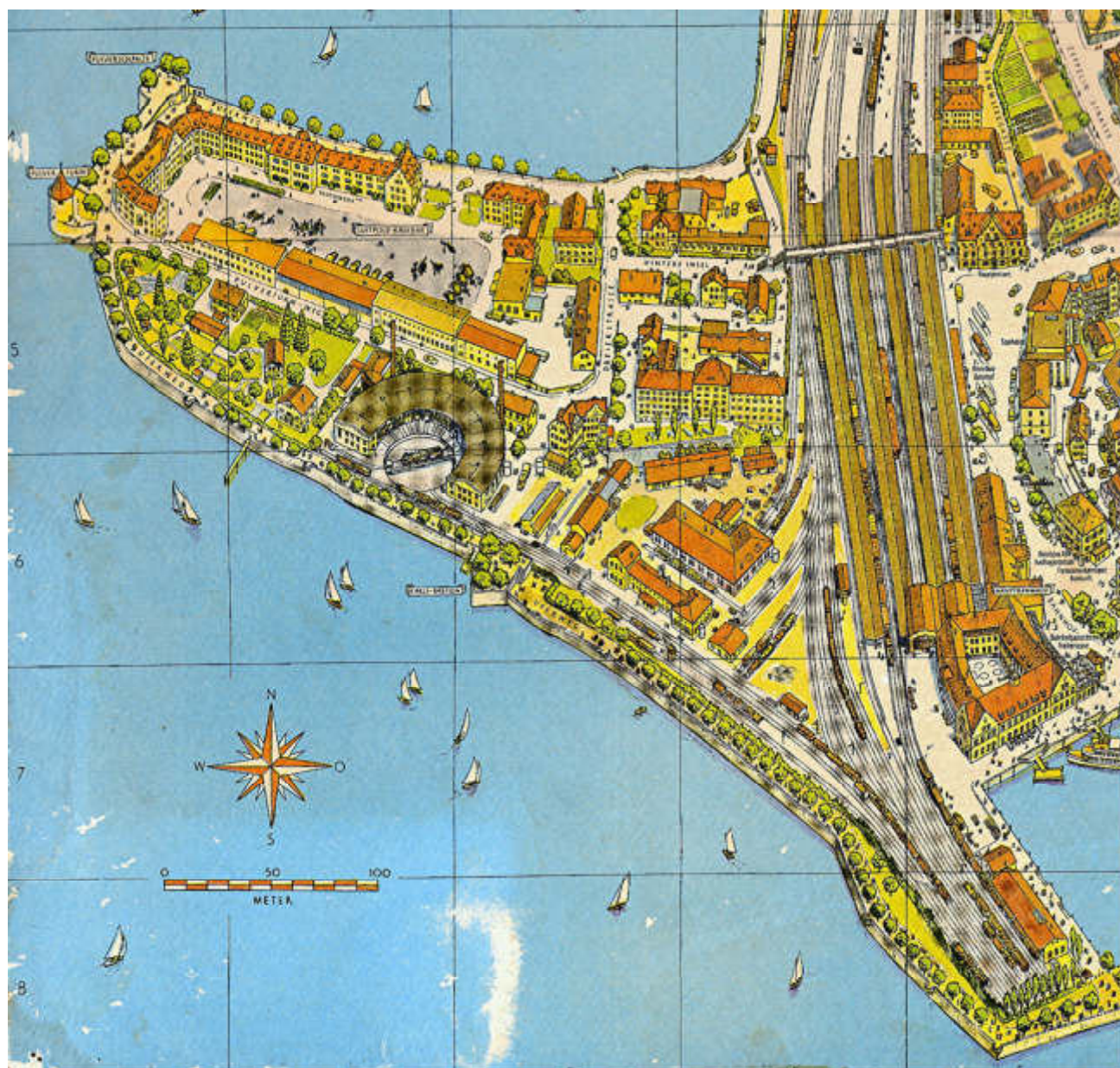
Um mehr und besseres öffentliches Kunstlicht in die Inselstadt zu bringen, wurde von der Stadt zusammen mit der Augsburger Firma Riedinger 1862 die „Lindauer Aktiengesellschaft für Gasbeleuchtung“ gegründet welche von 1865 bis 1900 aus Kohlen hergestelltes Gas lieferte. Bahnhof, Seehafen und städtische Einrichtungen wurden zuerst beleuchtet. Dies führte zu heftigen Diskussionen. Zu den vehementen Gegnern gehörten der Getreidegroßhändler Andreas Helmensdorfer, dessen umfangreicher Besitz auf der Hinteren Insel unmittelbar an das Areal der Gasanstalt grenzte. Auch der Besitzer des „Badhotels“, Martin Hechelmann, der Gastwirt Lukas Trunspurger und die Bademeister der königlichen Militärsschwimmschule beim ehemaligen Lindauer Pulvermagazin und jener des damaligen städtischen Männerbades am Nordufer dieses Inselteils engagierten sich dagegen. Doch recht bald wurde klar, daß die vorgebrachten naturschützerischen Einwände nur mühsam die jeweils eigenen finanziellen Interessen bedecken konnten.

In der 1878 im Auftrag von Andreas Helmensdorfer auf einem künstlich aufgeschütteten Hügel errichteten Inselbrauerei garte es wegen des mangelhaften Wassers unter der Brauerei sowie der zu feuchten Keller schon lange. 1893 wandte sich Brauereibesitzer Ernst Helmensdorfer gar mit einer Pressemitteilung im „Tagblatt“ gegen die „ausgesprengten Gerüchte wegen angeblichen Verkaufs“ der Brauerei.



Zweifache Ansicht der Lindauer Inselbrauerei um das Jahr 1900 aus der Werkstatt der Kunstanstalt Eckert und Pflug in Leipzig. Auf der großen Ansicht mit Blickrichtung aus Südost ist am linken Eck des Brauereigebäudes u.a. der „Eisgalgen“ zu sehen. Durch Berieselung mit Wasser wurde dort in der Winterzeit Eis zur Kühlung des Biers in den warmen Monaten gewonnen. Auf beiden Bildern wird die Transportbedeutung der angrenzenden Eisenbahn mit Verladeschuppen samt Verladerampe nordöstlich des Brauereigebäudes dargestellt. Eine vergrößerte Reproduktion ist heute im Biergarten von Wissinger/Schlechterbräu in der Grub zu sehen. Repro: Schweizer.

1907 führte die Beendigung der bisherigen Regelung über 6 Liter Freibier, die jeder Arbeiter dort täglich erhielt, durch eine Zulage von 1 Mark, dazu, dass der dritte Arbeiter, welcher mit einem leeren Bierkrug unter der Jacke erwischt wurde, die fristlose Kündigung erhielt. Sämtliche anderen 24 Arbeiter forderten umgehend die Rücknahme der Entlassung und traten in einen Solidaritätsstreik. Doch konnte die Geschäftsführung mit Hilfe auswärtiger Streikbrecher den Betrieb aufrecht erhalten. Nach fünf Streiktagen einigten sich Firma und Streikleitung dahingehend, daß alle Streikenden wieder eingestellt wurden, mit Ausnahme des Entlassenen und vier weiteren des Biergenusses im Brauereikeller verdächtigten. Diese fünf Arbeiter kamen wegen Mundraubes vor das Lindauer Schöffengericht, welches sie wegen „Entwendung von Lebensmitteln“ zu je 15 Mark Strafe verurteilte, ersatzweise vier Tage Haft. Die Gewerkschaft hatte u.a. mit einem Flugblatt „Kauft kein Inselbrauerei-Bier“ zum solidarischen Boykott des Brauereiproduktes während der Streikzeit aufgerufen.



Lindaus „Westliche Insel“ auf dem außergewöhnlich präzisen Stadtbildplan von Helmut Skaruppe (Ausschnitt) in den späten 1950er Jahren. Original im Stadttheater Lindau. Repro: Sammlung Schweizer.

Erst der Bau der ersten Thierschbrücke im Jahre 1902 ermöglichte es, dass bis 1903 die dritte Lindauer, die architektonisch außergewöhnliche „Luitpoldkaserne“ erbaut werden konnte, samt allen üblichen Folgen. So berichtete die sozialdemokratische „Schwäbische Volkzeitung“ beispielsweise im Mai 1906 von systematischer Soldatenschinderei im Kasernenhof. 1921 tötete sich der Reichwehrsoldat Riebler aus Liebeskummer, indem er sich auf dem Eisenbahndamm den Kopf abfahren ließ. Im Jahre 1926 wurde von Bahn und Stadt finanziert südlich des Bahnareal Gelände aufgefüllt, welches seit 1928 als Uferrundweg, seit 1954 als „Schützinger Weg“ öffentlich genutzt wird. Die Bahnwerkstätten südlich der früheren Inselbrauerei, seit 1919/1920 zu einem städtischen Wohnhaus umgebaut, wurden zwischen 1926/28 erbaut.

In der Sylvesternacht 1931/32 kletterten kommunistische Eisenbahner im Kamin der Eisenbahn-Betriebswerkstätte mit einer roten Fahne hoch, um das neue Jahr mit einem politischen Zeichen zu begrüßen. Dieses hatte auf dem Weg nach oben

seinen rein roten Farbton allerdings doch etwas verloren. Nachmittags musste ein herbeigeholter Schornsteinfeger die Fahne wieder entfernen.

Im Januar 1968 begannen die Aufschüttungsarbeiten für rund vier neue Hektar „Hintere Insel“, derzeit das Zentrum der Gartenschau. 1973 verließ das Militär endgültig die Luitpoldkaserne, welche 1975 von der Stadt erworben und im Jahr darauf unter Denkmalschutz gestellt wurde.



Mit den Aufschüttungsarbeiten zur Erweiterung von Lindaus „Hinterer Insel“ wurde im Januar 1968 begonnen. Foto aus der Lindauer Zeitung vom 24. Januar 1968. Repro: Schweizer.

1978 erwarb die Stadt 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 das große halbrunde Lokomotivgebäude der Bahnmeisterei samt Drehscheibe abreißen und legte per Stadtratsbeschluss das Sanierungsgebiet „Westliche Insel“ fest. 1990 legte wiederum der Stadtrat fest, dass die künftige Nutzung dieses Stadtteils durch Wohnen, Tagungsräume und Bildung geprägt sein solle. Seit 1983 hatte sich der „Förderverein Hintere Insel“ erfolgreich dafür eingesetzt, dass in diesem Konzept auch das Thema Wohnen Gewicht bekam. Im Jahre 2020 endeten die langen Jahre des riesigen Parkplatzes auf dem Aufschüttungsgelände von 1968/70.

Spätestens seit dem verhängnisvollen mehrheitlichen Stadtratsbeschluss vom 19. November 2015, das Gelände des bisherigen Lindauer Hauptbahnhofes in Zukunft drastisch bis auf die Höhe der früheren Hauptpost (heute u.a. Stadtarchiv, Stadtbücherei und provisorisches Kunstmuseum) zu verkleinern, interessieren sich Immobilienfirmen verstärkt für eine für sie profitable Bebauung dieses außergewöhnlich gelegenen Stadtteils sowie für die Vermarktung des imposanten Bahnhofsgebäudes vom Jahre 1921. Die Diskussion darüber, dass zunächst und vorsorglich die Stadt Lindau u.a. dieses Gebäude erwerben solle, um

Privatspekulationen einen Riegel vorzuschieben, nahm inzwischen wieder Fahrt auf. Eine Spekulationsorgie für die finanziell besser gestellten LindauerInnen und auswärtige Privilegierte ist für die nächsten Jahre auf dem ehemaligen Bahngelände eh zu befürchten.



***Lindaus Hauptbahnhof samt Schiffsanschluss im Sommer 2011. Foto:
Schweizer.***

© Karl Schweizer, www.edition-inseltor-lindau.de, Mai 2021

..