

Schwarzfahrer, Kühe, Kunstdünger und rasende Güterwagen

Vom Bahnhof Oberreitnau

Als die bayerische Ludwigs-Süd-Nord-Eisenbahn am 12. Oktober 1853 von Hof über Augsburg bis zur provisorischen Haltestelle in der selbständigen Gemeinde Aeschach am Bodenseeuf der den Betrieb aufnahm, wurde auch die Bahnhaltestelle mit Telegraphenanschluss im ebenfalls noch selbständigen Dorfe Oberreitnau eröffnet. Die Steuergemeinde Oberreitnau umfasste 1834 rund 2816 Tagwerk Fläche und 99 Hausbesitzer.



Der Bahnhof als Statussymbol auf einer der ersten Postkarten aus Oberreitnau vom Jahre 1897, zwei Jahre vor dessen Umbau und Erweiterung. Fotosammlung Karl Dietlein.

Der Bahnanschluss bot dem Dorf samt den Nachbargemeinden bisher ungeahnte Entwicklungshilfe. Das von Joseph Lang 1861 veröffentlichte „Handbuch für Reisende“ enthielt für Oberreitnau folgende Notiz: „Oberreitnau, Pfarrdorf und Haltstelle mitten im Dorfe und rings von Obstbäumen umgeben, mit geringem Verkehr. Links in der Tiefe, zunächst dem Bahngelände, die Goldschmiedsmühle und etwas höher die Ruine einer Burg ... Einschnitt beim sogenannten Schinderloch“ südlich des Dorfes.

Die Entfernung zum ab März 1854 erreichbaren Bahnhof Lindau auf der Insel beträgt von Oberreitnau aus 8,13 Gleiskilometer bei einem Höhenunterschied von rund 66 Metern. Zunächst fuhren auf der Strecke nur je drei „gemischte Züge“ nach Augsburg und München, bzw. umgekehrt nach Lindau, plus je einem „Postzug“. Mit Eröffnung der Bahnverbindung ab Hergatz nach Wangen/Allg., Kißlegg, Aulendorf und Memmingen im Jahre 1890 nahm der Verkehr nochmals deutlich zu. Im Jahre 1855 benötigte ein Zug von Lindau nach Oberreitnau 16 Minuten zu einem Preis von 12 Kreuzern in der 2. Klasse. Nach Eröffnung der zusätzlichen Haltestellen in Schöna, Bodolz und Aeschach/Holben dauerte die Fahrt im Sommer 1913 von Oberreitnau ins Stadtzentrum Lindaus auf der Insel mit allen Zwischenhalten 19 Minuten. Im Jahre 1951, immer noch im Zeitalter des Dampflokomotivenbetriebs, verblieben ganze 16 Minuten Gesamtfahrzeit. Andererseits war man per Bahn in fünf Minuten in Rehlings, nach zehn in Schlachters, nach 15 Minuten in Hergensweiler und weitere sieben Minuten später in Hergatz.

Oberreitnaus Bahnhofsgelände wurde 1899/1900 erweitert und umgebaut. Wer nun vom Bahnhofsvorplatz aus eintrat gelangte zuerst in die Schalterhalle mit dem rechts gelegenen Büroräumen und dem Schalter für Fahrkarten, Gepäck, Expressgut und Wagenladungen. Links führte eine Türe zum Wartesaal. Von diesem führte eine Veranda

mit breiter Treppe zu den Gleisen. Im oberen Stockwerk lag die Dienstwohnung. Das Dorf zählte inzwischen 689 Einwohner, das benachbarte Unterreitnau 427.



Eine bei Krauss und Maffei in München gebaute bayerische Lokomotive C 3 am Oberreitnauer Bahnhof beim Eintreffen und Empfang des Primizianten Georg Rupfle im August 1896, drei Jahre vor der Erweiterung des Bahnhofsgebäudes nach Norden hin. Fotosammlung Karl Dietlein.

Die 66 Meter Höhenunterschied zum Bahnhof Lindau machten fünf Jahre später auf drastische Art und Weise auf sich aufmerksam. Während der abendlichen Rangierarbeiten auf dem Gütergleis des Oberreitnauer Bahnhofs machten sich am 21. Juli 1905 gleich 14 Güterwagen selbständig, da noch keine Runge-Knorr-Luftdruckbremsen verwendet wurden und

jeder Wagon von Hand gebremst werden musste. Die Talfahrt der entfesselten Waggonen Richtung Lindau gewann stetig an Tempo, teils entgleisten Wagen und wurden später an Kreuzungen wieder auf die Gleise gerissen. Im telegraphisch benachrichtigten Stadtbahnhof Lindau konnten gerade noch die Weichen in Richtung der 1870 eröffneten Trajektfähre an der Leuchtturmmole 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.

In den 1960er-Jahren rasten einige losgelöste Waggonen vom Milchwerk in Schlachters kommend am Oberreitnauer Bahnhof vorbei, wurden nach Reutin geleitet und rollten teilweise weiter in Richtung österreichische Grenze. Bahnvorsteher Max Rupfle hatte die Oberreitnauer Schranke an der Schlossstrasse gerade noch rechtzeitig schließen können.

Den Fahrgastalltag aber prägten die Berufspendler, ergänzt durch Schüler und Berufsschülerinnen mit Fahrten bis nach Kempten, Feriengäste, Sonntagsgäste, Ausflügler und jene Reisenden aus Oberreitnau, welche am Beginn oder Ende einer

großen Fahrt standen. Gewitzte Jugendliche des Dorfes warteten so lange am Bahnhof, bis sie wussten in welchen Waggon der Schaffner eingestiegen war, um erst danach taktisch günstig so platziert einzusteigen, um möglichst kostenlos beispielsweise in das Jugendzentrum auf der Insel zu fahren.

Außergewöhnliche Fahrgäste kamen hinzu, wie beispielsweise der Primiziant Georg Rupfle im August 1896, Hochzeitsgäste und verstümmelte bzw. gesunde Kriegsheimkehrer. Familie Gutensohn aus Unterreitnau musste den Sarg mit dem Leichnam ihrer im Rahmen der NS-Euthanasiemorde in der Psychiatrischen Klinik Kaufbeuren mit Irsee innerhalb von zweieinhalb Monaten ums Leben gebrachten Rosina Gutensohn im Januar 1944 vom Bahnhof Oberreitnau abholen.

Lange befanden sich drei Gleise und sechs Weichen auf dem Bahngelände, davon ein Gleis, welches ab der Güterhalle nördlich des Bahnhofsgebäudes begann und bis zu den Hallen der Firma Hellman und der Kressbronner WLZ reichte. Drei bis vier, zeitweise bis zu sechs Bahnbedienstete organisierten das geschäftige Treiben. Da kamen Wagenladungen mit Kunstdünger für die Raiffeisengenossenschaft Oberreitnau an, heute die Bodenseebank, für die WLZ in Hiltensweiler, die Achberger Raiffeisengenossenschaft und den Gutshof Walz in Essersweiler. Kohlenlieferungen für die Raiffeisengenossenschaften wurden von den Waggonen aus in Säcke umgeladen und per LKW direkt ausgeliefert.



*Das Bahnhofsgelände Oberreitnau von Nordosten aus in den 1930er-Jahren.
Fotosammlung Schweizer*

Bis 1985 stand rund 20 Jahre lang neben der Güterhalle jährlich ein Kesselwagen der Karlsruher Brandwein-Monopolverwaltung des Bundes. In ihn wurden die Pflichtabgaben der Bauern aus Lindau und Umgebung aus den von ihnen gebrannten Schnäpsen gesammelt. Er wurde nie entführt.

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

1981 gewann Oberreitnaus Bahnhof unter Vorsteher Anton Ambts beim Allgäu weiten Bahn-Blumenschmuckwettbewerb den 1. Preis. Ambts hatte selbst die frühere Dunggrube an der Verladerampe für Kühe zu einem farbenfrohen Blumenbeet umgestaltet.



Das Oberreitnauer Bahnhofsgelände mit dem von Bahnhofsvorsteher Anton Ambts gestalteten und preisgekrönten Blumenschmuck im Jahre 1981. Foto: Anton Ambts.

Doch die bisher letzte Hochphase der Eisenbahn in Deutschland nach den Zweiten Weltkrieg wurde langsam niedergerungen. Bereits ab 1961 konnte in Oberreitnau kein Stückgut mehr aufgegeben werden. 1987 wurde Oberreitnau als Güterbahnhof ganz geschlossen, 1988 das bisher im Bahnhofsvorbau untergebrachte

Signalstellwerk zugunsten der Bedienung durch die Streckenabschnittssignale an den Zügen selbst ersetzt. 1991 dann wurde der Bahnhof auch für den Personenverkehr geschlossen.

Im Frühjahr 2000 kaufte Apothekerin Birgit Dietlein-Rauschenbach das inzwischen heruntergekommene Oberreitnauer Bahnhofsgebäude, renovierte dieses umfassend und eröffnete darin ihre sehr willkommene „Apotheke im alten Bahnhof“.

Die Untersuchung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft als Landesbehörde für Eisenbahnangelegenheiten vom Jahre 1998 über das Potential für die „Neueinrichtung von Haltepunkten im Allgäu auf der Strecke Lindau – Röthenbach“ erbrachte auch für Oberreitnau ein längst ausreichendes Bahnkundenpotential, um im Gemeindegebiet an einer neuen Stelle, mit Stellplätzen für geparkte Fahrräder und Autos sowie in Nähe zu einer der Stadtbushaltestellen wieder eine überdachte Bahn-Nahverkehrshaltestelle einzurichten.

© Karl Schweizer

Lesetipps/Quellen:

Hans-Wolfgang Scharf/Burkhard Wollny „Die Eisenbahn am Bodensee“, EK-Verlag, Freiburg 1993; Karl Schweizer „150 Jahre Eisenbahn im Landkreis Lindau“ in Andreas Kurz (Hg.) „Jahrbuch des Landkreises Lindau 2003“, Bergatreue 2003, S. 9ff; Bayerische Eisenbahngesellschaft beg München/Thomas Krauß „Neueinrichtung von Haltepunkten im Allgäu auf der Strecke Lindau – Röthenbach (Allgäu)“, München Juli 1998.