

DIE EISENBAHN IN PFULLENDORF

KURT SCHREM

Die Bahn kommt an den Bodensee¹

Das Eisenbahnzeitalter – die Zeit, in der von Lokomotiven gezogene Züge auf eisernen Schienen fahren – begann in Deutschland im Jahr 1835, als der erste Zug von Nürnberg nach Fürth fuhr. In Baden begann man 1838 mit dem Bau der „Badischen Hauptbahn“ von Mannheim über Basel nach Konstanz, wo sie 1863 ankam.² Nur zehn Jahre später (1873) fuhr der erste Zug in Pfullendorf ein. Im gleichen Jahr wurde auch die „Schwarzwaldbahn“ fertiggestellt. In Württemberg begann man 1844 mit der „Zentralbahn“, die zusammen mit der „Nordbahn“ und der „Südbahn“ das ganze Land durchquerte und von Heilbronn über Stuttgart und Ulm nach Friedrichshafen führte. Ab 1850 war ein durchgehender Betrieb möglich.³ Aber schon 1847 wurde das erste Teilstück der Südbahn von Friedrichshafen nach Ravensburg eröffnet und 1849 bis Biberach und 1850 bis Ulm weitergebaut. Friedrichshafen war die erste Bahnstation am nördlichen Bodenseeufer.⁴ Bis zur Eröffnung der „Bodenseegürtelbahn“ (1901) sollten noch 54 Jahre vergehen.⁵ Aber auch Bayern war zehn Jahre schneller als Baden. Der Südabschnitt der 1843 begonnenen „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ erreichte 1853 Aeschach und 1854 Lindau.⁶

Zur Erschließung des südöstlichen Landesteils, der auch als badisch Sibirien verspottet wurde, baute die badische Regierung zunächst von Radolfzell aus eine Strecke nach Norden. Der erste Abschnitt bis Stockach

¹ Daten nach: http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Eisenbahnstrecken_in_Baden-Württemberg (01.02.2013). (Die Angaben zu den Strecken Radolfzell-Mengen/Sigmaringen und Schwackenreute-Pfullendorf sind zum Teil unzutreffend.)

² Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Großherzoglich_Badische_Staatseisenbahnen (01.02.2013).

³ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Königlich_Württembergische_Staats-Eisenbahnen (01.02.2013).

⁴ Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Südbahn_\(Württemberg\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Südbahn_(Württemberg)) (01.02.2013).

⁵ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Bodenseegürtelbahn> (01.02.2013).

⁶ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Ludwig-Süd-Nord-Bahn> (01.02.2013).

wurde 1867 in Betrieb genommen. Der zweite Teil bis Meßkirch war 1870 fertig.⁷

Der Bau der badischen Bahnen erfolgte auf der Grundlage von durch den Großherzog erlassenen Gesetzen, denen zuvor die Ständeversammlung zugestimmt hatte. Das Gesetz vom 24. Juli 1862 (Anhang 1) erlaubte, von der „oberen Rheinthalbahn“ (Basel-Konstanz) aus „in der Richtung über Stockach und Meßkirch“ eine Abzweigung zu bauen.⁸ Gelegentlich wird dieses Gesetz auch als Grundlage für den Bau der Strecke Schwackenreute-Pfullendorf genannt, was aber nicht zutreffend ist. Pfullendorf ist hier nicht genannt. Man hat Pfullendorf einfach vergessen. Als man dann am 18. Februar 1865 einen „Staatsvertrag zwischen Baden und Württemberg zum Zwecke der Vervollständigung ihrer beiderseitigen Eisenbahnnetze“⁹ abschloss, gedachte man auch Pfullendorf.

Neben dem Anschluss von Pfullendorf an die Bahn Radolfzell-Mengen hat man wohl auch an eine Kreuzungslinie von Pfullendorf über Meßkirch in Richtung Tuttlingen gedacht. Später hat man dann einer Verbindung von Stockach nach Pfullendorf den Vorrang gegeben. Aufgrund der topografischen Lage wurde aber auch dieser Plan verworfen. Wohl auf Betreiben des bedeutenden badischen Eisenbahnbauingenieurs Robert Gerwig¹⁰ wurde die „große Kreuzung“ nach Schwackenreute verlegt, von wo aus dann in östlicher Richtung die Strecke nach Aulendorf über Pfullendorf einen Anschluss an die württembergische Südbahn finden sollte. In westlicher Richtung sollte ein Anschluss an die sich im Bau befindliche Schwarzwaldbahn geschaffen werden.

In dem Staatsvertrag wurde unter anderem Folgendes vereinbart:

⁷ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Radolfzell-Mengen#Bau_der_Hegau-Ablachtalbahn (01.02.2013).

⁸ Gesetz, die Vervollständigung der Schienenwege des Großherzogthums betreffend, vom 24. Juli 1862; veröffentlicht in: GROßHERZOGLICH BADISCHES REGIERUNGSBLATT, 60. Jahrgang, Karlsruhe 1862, S. 289f.

⁹ Staats-Vertrag vom 18. Februar 1865; veröffentlicht in: GROßHERZOGLICH BADISCHES REGIERUNGSBLATT, 63. Jahrgang, Karlsruhe 1865, S. 553-566.

¹⁰ Er baute unter anderem den südlichen Teil der Badischen Hauptbahn (obere Rheintalbahn), die Schwarzwaldbahn und später auch die Nordrampe der Gott-hardbahn.

Artikel 1.

[...]

5) eine Eisenbahn von Meßkirch durch das Ablachthal nach Mengen im Anschluß an eine von Württemberg von Mengen nach Ulm zu erbauenden Donauthalbahn;

6) eine Eisenbahn bei oder in der Nähe von Aulendorf von der württembergischen Südbahn abzweigend über Ostrach nach Pfullendorf, im Anschluss an eine von Baden zu erbauende von Pfullendorf nach Stockach führende Bahn;

Dazu wurde ausführend bestimmt:

Artikel 2.

Hinsichtlich des Baues und Betriebs dieser Verbindungsbahnen wird vereinbart:

Die Königlich württembergische Regierung gestattet der Großherzoglich badischen Regierung unter ausdrücklicher Wahrung aller ihrer Hoheitsrechte, daß dieselbe auf alleinige Kosten des badischen Staats die Radolfzell-Meßkirch Bahn von Meßkirch durch das Ablachthal auf württembergischem Gebiet fortsetze und betreibe.

Die Großherzoglich badische Regierung gestattet der Königlich württembergischen Regierung unter gleichmäßiger Wahrung aller ihrer Hoheitsrechte, daß letztere auf alleinige Kosten des württembergischen Staats die nachgenannten Verbindungsbahnen auf badischem Gebiet baut und betreibe:

[...]

5) die Bahn von Aulendorf nach Pfullendorf;

[...]

Hinsichtlich des Betriebs der Aulendorf-Pfullendorfer [...] Bahn wird von beiden Regierungen in Aussicht genommen [...] eine Übereinkunft zu treffen, wornach [...] ein einheitlicher Betrieb hergestellt wird.

Als alleinige oder gemeinsame Wechselstationen werden bestimmt:

[...]

für die Aulendorf–Pfullendorfer Bahn: der Bahnhof Pfullendorf;

[...]

Insoweit die Meßkirch-Mengener und Stockach-Pfullendorf-Aulendorfer Verbindungsbahn durch hohenzollern'sches Gebiet führen, werden die beiden Regierungen mit der Königlich preußischen Regierung in Verhandlungen treten, um deren Zustimmung zum Bau und Betrieb der Bahnen auf hohenzollern'sches Gebiet zu erwirken.

Die Verhandlungen mit Preußen gestalteten sich zunächst als schwierig. Preußen wollte für eine Bahnlinie in den „Hohenzollerischen Landen“ kein Geld in die Hand nehmen. Ein Eisenbahnbau war in Hohenzollern zunächst nicht geplant. Um jedoch Anschluss an das Eisenbahnnetz zu bekommen, nutzte man die Bahnprojekte der Nachbarstaaten Württem-

berg und Baden, die an einigen Stellen über hohenzollerisches Territorium führten. In den Verhandlungen bestand Preußen darauf, dass die geplante Strecke von Meßkirch nach Sigmaringen führen soll und Mengen erst später angeschlossen wird. Baden sollte die Kosten allein tragen. Als Baden dies zusagte, war man sich schnell einig.

Am 3. März 1865 wurde der „Staatsvertrag zwischen Baden und Preußen zur Herstellung von Eisenbahnverbindungen zwischen Baden und den Hohenzollerischen Landen“¹¹ abgeschlossen und Folgendes vereinbart:

Artikel 1.

Die Königlich preußische Regierung gestattet der Großherzoglich badischen Regierung folgende für alleinige Rechnung der letztgenannten Regierung zu bauende und zu betreibende Locomotiv-Eisenbahn durch das Königlich preußische Gebiet zu führen:

- 1) eine Eisenbahn, welche von der Stockach-Meßkirch Bahn abzweigt, durch Königlich preußisches Gebiet nach Pfullendorf geführt und von hier aus durch eine von der Königlich württembergischen Regierung zu bauenden über Ostrach gegen Aulendorf fortgesetzt wird;
- 2) eine Eisenbahn, welche von Meßkirch durch das Ablachthal auf Königlich preußischem Gebiet nach Sigmaringen geführt wird und an letzterem Ort mit der Tübingen-Hechingen-Sigmaringen Bahn verbunden wird;
- 3) eine an die Meßkirch-Sigmaringen Bahn anschließende durch das Ablachthal bis Mengen zu erbauende Bahn, welche hier mit der von Württemberg herzustellenden Donauthalbahnen Mengen-Ulm verbunden wird.

Diese Vereinbarung erlaubte Baden seine Pläne, sein Hinterland im äußersten Südosten zu erschließen, umzusetzen. Gleichzeitig wurden die hohenzollerischen Orte Krauchenwies, Sigmaringen, Zielfingen und Ostrach an das Eisenbahnnetz angebunden, ohne dass Preußen sich an den Kosten beteiligte. Auch an der erst rund 30 Jahre später erfolgten Fortsetzung der Donautalbahnen von Sigmaringen bis Tuttlingen beteiligte man sich nicht. Auf Betreiben der Reichsregierung wurde diese als strategisch wichtig eingestufte Bahn auf Kosten von Württemberg gebaut.

Auch zwischen Württemberg und Preußen wurde ein „Staats-Vertrag“ abgeschlossen. Am 20. Februar 1865 erteilte „Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preußen“ die Genehmigung zu Verhandlungen „wegen

¹¹ Staats-Vertrag vom 3. März 1865, veröffentlicht in: GROßHERZOGLICH BADISCHES REGIERUNGSBLATT, 63. Jahrgang, Karlsruhe 1865, S. 566-574.

des Anschlusses der Hohenzollerischen Lande an die Württembergischen Eisenbahnen“.¹²

Der König von Württemberg und der „Minister für auswärtige Angelegenheiten“ genehmigten am 22. Februar 1865 ihrem „Gesandten am Großherzoglich badischen Hof“ die Verhandlungen aufzunehmen.¹³ Am 3. März 1865 – an dem selben Tag, an dem es auch zur Vereinbarung zwischen Baden und Preußen kam – schlossen die Unterhändler einen „Staats-Vertrag“¹⁴, in dem Folgendes vereinbart wurde:

Artikel 1.

Die Königlich Preußische Regierung gestattet der Königlich Württembergischen Regierung folgende für alleinige Rechnung der letztgenannten Regierung zu bauende und zu betreibende Locomotiv-Eisenbahnen durch das Königlich Preußische Gebiet zu führen:

[...]

2. eine Eisenbahn von Sigmaringen über Scheer nach Mengen,

[...]

5. eine Eisenbahn von der württembergischen Südbahn über Ostrach nach Pfullendorf.

Auch hier wird wieder auf Kosten der hohenzollerischen Nachbarn, in diesem Fall Württemberg, gebaut.

Von Paris nach Wien

In den Bau der Bahnen Radolfzell-Mengen und Schwackenreute-Pfullendorf-Aulendorf wurden von Baden große Erwartungen gesetzt, waren sie doch als zweigleisige Hauptbahnen projektiert.

Noch heute kann man dies an vielen Stellen sehen, so zum Beispiel auch hinter Pfullendorf in der Nähe von Brunnhausen. Heinrich Müller berichtete mir, dass er in den 1940er Jahren mit seinem Onkel bei Ruhestetten „auf der zweiten Spur“ Heu gemacht hat.¹⁵

¹² HAUPTSTAATSARCHIV STUTTGART, E 100 Nr. 346 (2.).

¹³ HAUPTSTAATSARCHIV STUTTGART, E 100 Nr. 346 (1.).

¹⁴ HAUPTSTAATSARCHIV STUTTGART, E 100 Nr. 346 (3.).

¹⁵ Müller, Heinrich (Aach-Linz, Gespräch am 20.12.2012)



*Der für zwei Gleise angelegte Bahndamm bei Brunnhausen.
Foto: Kurt Schrem*

Die Strecke Radolfzell-Mengen/Sigmaringen wurde von badischer Seite als Konkurrenz zu der bereits 1850 fertiggestellten württembergischen Südbahn gebaut. Noch größere Erwartungen hat man aber scheinbar mit der Linie Schwackenreute-Pfullendorf-Aulendorf verbunden. Als 1865 die Staatsverträge über den Bau dieser Strecke unterzeichnet wurden, waren keine anderen durchgehenden West-Ost-Verbindungen im nördlich Bodenseeraum in Angriff genommen. Die von Württemberg geplante, bzw. in Bau befindliche Donautalbahn endete zunächst in Mengen und dann in Sigmaringen. Der Weiterbau durch das Obere Donautal wurde als technisch schwierig erachtet. Außerdem waren hier die territorialen Besitzverhältnisse besonders kompliziert. Und Preußen wollte für seine südliche Provinz sowieso kein Geld locker machen. Die Bahn Sigmaringen-Tuttlingen wurde erst 1887 auf Druck der Reichsregierung in Angriff genommen und von Württemberg finanziert.

Am See ging es noch länger. Der erste Abschnitt der „Bodenseegürtelbahn“ von Stahringen bis Überlingen wurde 1898 in Betrieb genommen.

Überlingen wurde also erst 25 Jahre nach Pfullendorf an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Strecke bis Friedrichshafen war 1901 fertig, der Abschnitt Lindau-Friedrichshafen 1899.¹⁶ (Die Abzweigung Mimmensehausen-Frickingen wurde 1905 in Betrieb genommen.) Es dauerte also mehr als 50 Jahre, bis das württembergische Friedrichshafen Anschluss an Baden und Bayern fand. Eine der Ursachen dafür könnten die badischen Pläne zum Bau einer Querspange im nördlichen Hinterland gewesen sein.

Nachdem seit 1861 mit dem Bau der Rheinbrücke zwischen Kehl und Straßburg eine direkte Verbindung zwischen den badischen und den französischen Eisenbahnen bestand, träumte man von einer internationalen Eisenbahnlinie Paris-Wien, die möglichst lange durch badisches Gebiet führen sollte, also vielleicht über Pfullendorf, das ja ganz weit im badischen Osten lag.

Im April bzw. im Mai 1865 wurden der badischen Ständeversammlung die Staatsverträge mit Württemberg und Preußen zusammen mit den Schlussprotokollen zur Genehmigung vorgelegt. Der zweiten Kammer (den Volksvertretern) wurde am 29. April 1865 durch den Abgeordneten Ludwig Kirsner ein „Commissionsbericht“¹⁷ über die Regierungs-Vorlage vorgetragen. Hier wird über drei aus der „Gegend von Hattingen“ kommenden Linien berichtet:

- 1) von Immendingen über Tuttlingen ganz im Donauthal bis Sigmaringen;
- 2) von Immendingen über Tuttlingen und Biethingen nach Meßkirch;
- 3) von Hattingen über Schwackenreute nach Meßkirch.

Anschließend wird festgestellt, dass die Linie 1 „wohl am wenigsten im badischen Interesse“ liege. Die Linie 2 wohl „günstiger sei“ und auch den „Anschluß [...] in [...] Richtung nach Aulendorf [...] begünstigen würde“.

¹⁶ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Bodenseegürtelbahn> (01.02.2013).

¹⁷ HAUPTSTAATSARCHIV STUTTGART, E 70 FBü 358: Beilage zum Protokoll der 76. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 29. April 1865. Commissionsbericht über die Vorlage der Gr. Regierung die unter dem 21. April 1865 mit der Königlich württembergischen und der Königlich preußischen Regierung abgeschlossenen Staatsverträge vom 18. Februar beziehungsweise 3. März 1865 über verschiedene Eisenbahnanschlüsse im Schwarzwald und Seekreis nebst Schlussprotokollen vom gleichen Datum betreffend.

Weiter heißt es:

Die Linie 3 über Schwackenreute würde zwar eine Zeit lang durch eine schwach bevölkerte Gegend führen, aber sie würde ganz auf badischem Boden bleiben und hätte noch die große Bedeutung, daß sie in ihrer Fortsetzung von Schwackenreute nach Pfullendorf die geradeste Linie nach Aulendorf und von da südöstlich nach Kempten und Innsbruck und nordöstlich nach Memmingen und München [führen] würde.

Die Kommission kommt zu der Auffassung,

daß die Regierung [...] die Linien 2 und 3 fallen ließ und die gedachte Verbindungen zu der Kinzigthalbahn mit Ulm und Aulendorf-Memmingen, bzw. Kempten auf rein badischem Gebiet, also auf der Linie 3 später herzustellen gedenke [und die] Kommission [...] sich mit dieser Ansicht ganz einverstanden erklären [könne].

Bei den Ausführungen zu der „Bahn Stockach-Pfullendorf-Aulendorf“ wird festgestellt, „diese Bahn beruht bisher weder ganz noch theilweise auf einem Gesetz“ und „mit der ständischen Genehmigung dieses [Staats-]Vertrags also auch zugleich der Bau dieser Bahn innerhalb der genannten Zeit beschlossen ist.“

Dabei stellt die Kommission fest, dass die Linie über Pfullendorf nach Aulendorf und

der Fortsetzung dieser Linie einestheils nach Memmingen, Buchloe, München, Salzburg und Wien, andertheils nach Kempten, Innsbruck, zu dem Alpenübergang des Brenners und nach dem östlichen Oberitalien von der größten Bedeutung werden müssen.

Am 6. Mai 1865 erstattete Ministerialrat Julius Jolly den Kommissionsbericht¹⁸ der ersten Kammer der Ständeversammlung (dem Oberhaus). Dabei ging er unter dem Punkt 7 „Von Aulendorf nach der Stockach-Meißkircher-Eisenbahn“ ebenfalls auf die sich für Baden eröffnenden Vorteile der Linienführung von einer „von der Stockach-Meißkircher Bahn bis Pfullendorf [...] und von da bis zur Württembergischen Südbahn“ aus und der sich daraus ergebenden Verbindung „über Memmingen, München u.s.w. nach Wien, anderer Seits über Kempten und Innsbruck [...] nach dem östlichen Italien“. Und weiter:

¹⁸ HAUPTSTAATSARCHIV STUTTGART, E 70 FBü 358: Beilage Nr. 369 zum Protokoll der 29. Sitzung vom 6. Mai 1865. Kommissionsbericht die Staatsverträge mit der Königl. Württembergischen und der Königl. Preußischen Regierung vom 18. Februar bezw. 3. März 1865 über verschiedene Eisenbahnanschlüsse im Schwarzwald und Seekreis, nebst Schlussprotokollen vom gleichen Datum betreffend.

Mit Genugthuung constatiren auch wir, wie es in dem Bericht für die II. Kammer geschehen ist, daß diese Lücke nicht auf einem Uebersehen bei Abschluß der Verträge, sondern auf der Unterstellung beruht, die mit der zeit nothwendige direkte Linie von West nach Ost ausschließlich auf Badischen Gebiet südlich von Immendingen etwa in der Richtung nach Schwackenreute herzustellen.

Als Baden im März 1865 mit Württemberg den Staatsvertrag über den Bau der Bahn nach Aulendorf abschloss, war man sich über die Streckenführung noch nicht im Klaren. Aufgrund der schwierigen topografischen Verhältnisse gab man die Idee, die Linie direkt von Stockach (470 m ü. NN) aus durch das Tal der Mahlspürer Aach und dann auf die Höhen des Linzgaus zu führen, auf. Im April / Mai 1865 entschied man sich, stattdessen die Bahn von Schwackenreute aus nach Osten zu führen. Von hier aus, auf einer Höhe von 621 m, konnte man fast eben nach Pfullendorf (Bahnhof 635 m ü. NN) gelangen. Robert Gerwig, der leitende badische Eisenbahnbauingenieur, beabsichtigte schon damals die Linie von Schwackenreute aus nach Westen zu verlängern und mit der unter seiner Leitung im Bau befindlichen Schwarzwaldbahn zu verbinden.

Diese Entwicklung sah man im benachbarten Meßkirch ungern. Noch 1869 hat die Stadt sich in einer Petition für eine Bahn Freiburg-Tuttlingen-Meßkirch-Mengen-Ulm ausgesprochen.¹⁹ In Karlsruhe hatte man sich aber, wie wir oben sehen, für eine Linienführung über badisches Gebiet entschieden, so dass der Meßkircher Vorschlag keine Gegenliebe fand. Noch bevor die Bahnlinie nach Pfullendorf fertiggestellt war, wurde am 30. März 1872 ein Gesetz zum Bau einer Verbindung der „Kinzigthal-Bodenseebahn“ mit der „Schwackenreute-Pfullendorf-Aulendorf Bahn“ verabschiedet.²⁰ (Anhang 2)

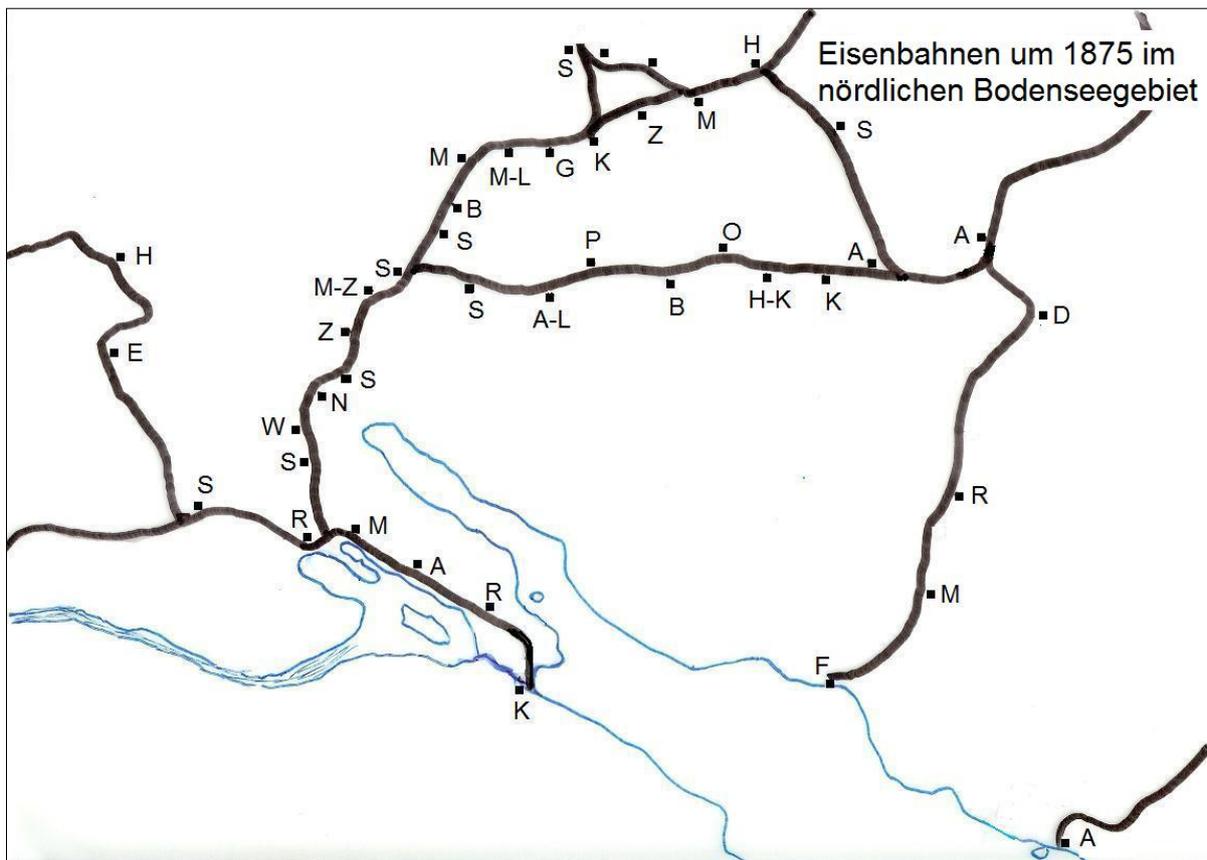
In Karlsruhe und in Pfullendorf träumte man von einer so weit wie möglich durch badisches Territorium führenden Strecke, die die beiden europäischen Zentren Paris und Wien miteinander verband. Besonders Gerwig drängte auf den Bau.²¹ Der Bahnhof Schwackenreute wurde von ihm

¹⁹ Vgl. KUNTZENMÜLLER, Albert: Die badischen Eisenbahnen 1840-1940, Freiburg 1940, S. 153.

²⁰ Gesetz, den Bau einer Eisenbahn von Schwackenreute nach Hattingen betreffend, vom 30. März 1872; veröffentlicht in: GROßHERZOGLICH BADISCHES REGIERUNGSBLATT, Jahrgang 1872, Karlsruhe 1872, S. 200.

²¹ KOMMISSIONSBERICHT, Verhandlungen 1871/72, Zweite Kammer, 5. Beilagenheft, S. 242.

in Hinblick auf die Zukunft in großzügigster Weise errichtet. Die Linie sollte von Paris nach Straßburg und dann über Kehl, Offenburg durch den Schwarzwald (die Höllentalbahn wurde erst 1887 eröffnet) nach Hattingen (ein badischer Knotenpunkt) und dann quer über Schwackenreute durch den letzten Zipfel von Baden über Pfullendorf durch das Allgäu nach München und weiter nach Wien führen. Man sah schon in Pfullendorf, dem letzten badischen Bahnhof, die Schnellzüge dampfend in das nahe und ferne Ausland davon rauschen.

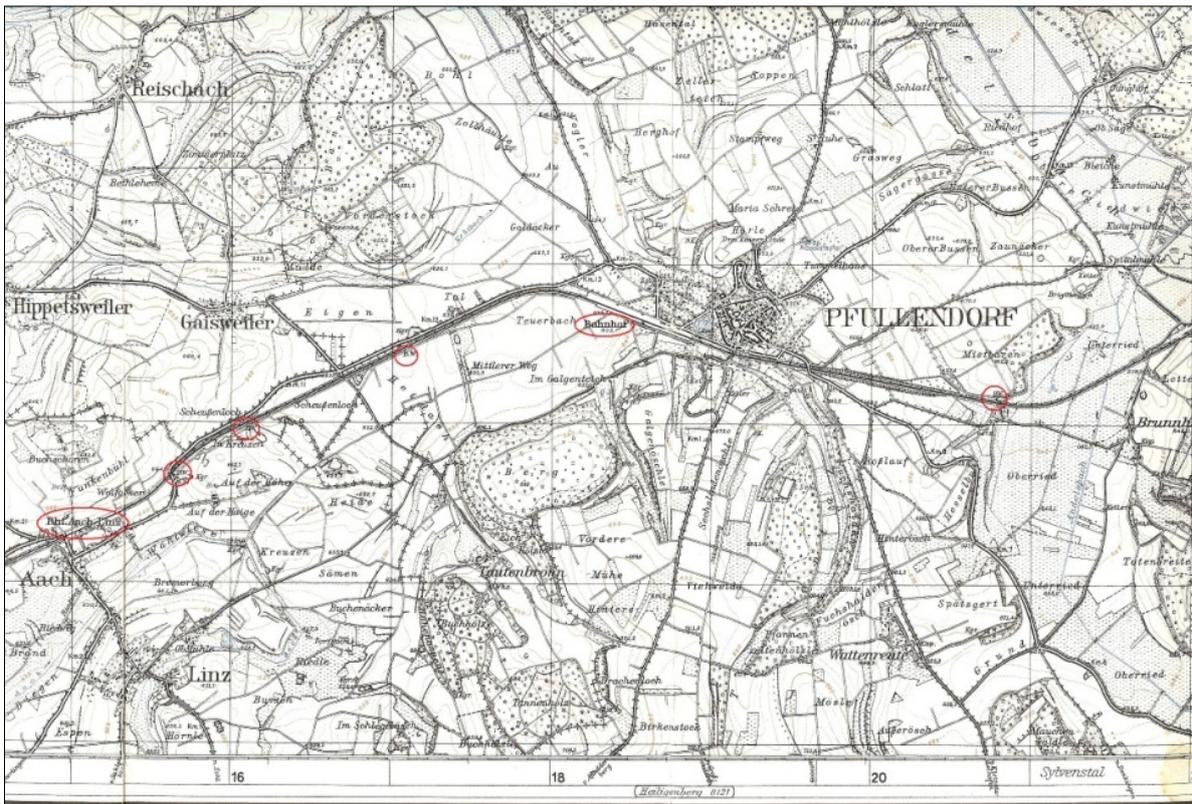


Eisenbahnen um 1875 im nördlichen Bodenseegebiet
Skizze: Kurt Schrem

Schwackenreute – Pfullendorf – Aulendorf

Mit dem Bau der Strecke aus Richtung Schwackenreute wurde 1871 begonnen. Der schon früher vorgesehene Baubeginn hatte sich wegen des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 verzögert. Ausschlaggebend für die Streckenführung war, dass man soweit wie möglich auf badischem Gebiet bauen wollte. Aus diesem Grund hat vermutlich auch

Wald (Hz.) nie einen Bahnhof bekommen.²² Kurz vor Pfullendorf führte man die Bahn durch das „Scheußloch“, ein zu Aach (das damals noch eine selbständige Gemeinde war) gehörender schmaler Geländeabschnitt, der die beiden hohenzollerischen Orte Gaisweiler und Tautenbronn voneinander trennte. Nur zwischen Sentenhart und Aach überquerte man nördlich von Ruhestetten an zwei Stellen die Hohenzollerischen Lande.



Lage der Bahnhöfe Aach-Linz und Pfullendorf und der Bahnwärterhäuschen. (Nicht eingezeichnet ist das Bahnwärterhaus „Weißenbacher“ am Stadtsee.)

Ausschnitt: Topografische Karte 8021 von 1879 mit einzelnen Nachträgen bis 1933, BAD. OBERDIREKTION DES WASSER- UND STRAßENBAUES (Hrsg.)

Die Strecke wurde am 11. August 1873 in Betrieb genommen. Der Bau erfolgte ohne gesetzliche Basis. In dem öfters genannten Gesetz vom 24. Juli 1862 ist die Strecke – ist Pfullendorf – mit keinem Wort erwähnt. Einzige rechtliche Grundlagen sind die Staatsverträge mit Württemberg und Preußen vom 18. Februar und 3. März 1865.

²² Vgl. Schriftverkehr im STAATSARCHIV SIGMARINGEN, Ho 199 T 5.

Die Linie ab Aulendorf wurde von der von dort nach Herbertingen, einer Querspange von der Südbahn zur Donautalbahn, in Althausen abgezweigt. Richtigerweise muss man also von der Bahn „Schwackenreute-Altshausen“ sprechen. Mit dem Bau dieser Strecke wurde 1873 begonnen. Am 14. August 1875 wurde sie dem Verkehr übergeben.²³ Als Grundlage für die Errichtung kann das „Gesetz betr. den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1870/73“²⁴ vom 22. März 1873 und das „Gesetz betr. den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1873/75“ vom 19. Juni 1874 betrachtet werden.

Das Gesetz von 1873 bestimmt:

Artikel 2.

Neu in Angriff zu nehmen ist in der Finanzperiode 1870/73 der Bau folgender Bahnen:

1. von Altshausen nach Pfullendorf zum Anschluß an die großherzoglich badische Stockach (= Schwackenreute) Pfullendorf Eisenbahn,

[...]

Technisch betrachtet handelt es sich bei der Eisenbahnlinie Schwackenreute-Altshausen um eine durchgehende Strecke, jedoch wurde sie von Beginn an immer als zwei Bahnen geführt, die jeweils in Pfullendorf endeten. In den ganzen Jahren bis zu ihrer Stilllegung gab es nie durchgehende Personenzüge. Zu dem im Staatsvertrag in Aussicht genommenen „einheitlichen Betrieb“ kam es nie. Immer verfolgte man auf badischer und württembergischer Seite eigene Interessen. Das änderte sich nicht bei der Reichsbahn und auch nicht bei der Bundesbahn. Nicht nur, dass es keine durchgehenden Züge gab, nein, nicht einmal die Fahrpläne wurden aufeinander abgestimmt. Entweder musste man in Pfullendorf längere Aufenthalte in Kauf nehmen oder hatte überhaupt keinen Anschluss. Bis zuletzt gab es keine Abstimmung. Man lebte in getrennten Welten. Selbst das bahninterne Fernsprechnetz hatte keine direkte Verbindung „über die Grenze“ in Richtung Altshausen-Aulendorf. Man musste sich umständlich über die Fernsprechnetze der Direktionen Karlsruhe und Stuttgart hinauf und wieder hinunter wählen. Nur mittels der ortsbedienten Streckenfernsprechleitung und einem antiquierten Kurbelfernsprecher, bei dem man durch das Kurbeln die entsprechenden Morse-

²³ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Altshausen-Schwackenreute (01.02.2013).

²⁴ HAUPTSTAATSARCHIV STUTT GART, E 100 Nr. 346 (2.).

zeichen der Unterwegsstationen erzeugen konnte, war eine Kommunikation möglich. Das war auch so beim Personal. Die Eisenbahner in Pfullendorf hatten bis zur Stilllegung der Strecke nahezu keine Kontakte zu ihren Kollegen in Ostrach, Altshausen oder Aulendorf. Lediglich zum württembergischen Zugpersonal des Güterzugs hatte man nähere Kontakte, zumal dieses auch am Rangierbetrieb in Pfullendorf beteiligt war. Man orientierte sich nach Radolfzell und Konstanz, man war und blieb „altbadisch“.

| Schwackenreute – Pfullendorf | | | Altshausen – Pfullendorf | | |
|------------------------------|-------|---------|--------------------------|-------|---------|
| | km | m ü. NN | | km | m ü. NN |
| Schwackenreute | 0 | 620 | Altshausen | 0 | 572 |
| Sentenhart | 5,84 | 647 | Kreenried | 5,90 | 625 |
| Aach-Linz | 11,86 | 650 | Hoßkirch-Königsegg | 9,19 | 633 |
| Pfullendorf | 16,04 | 635 | Ostrach | 13,99 | 618 |
| | | | Burgweiler | 17,72 | 642 |
| Pfullendorf Grenze | 16,72 | | Pfullendorf Grenze | 24,35 | |
| | | | Pfullendorf | 25,02 | 635 |

Die Entfernungsangaben, die Kilometrierung der Strecken beginnen in Schwackenreute und in Altshausen. Die Grenze zwischen den „Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen“ und den „Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen“ lag etwas außerhalb des Pfullendorfer Bahnhofs, östlich bei km 16,72 ab Schwackenreute bzw. 24,35 ab Altshausen gerechnet,²⁵ unmittelbar hinter dem heutigen Bahnübergang zur Kaserne.

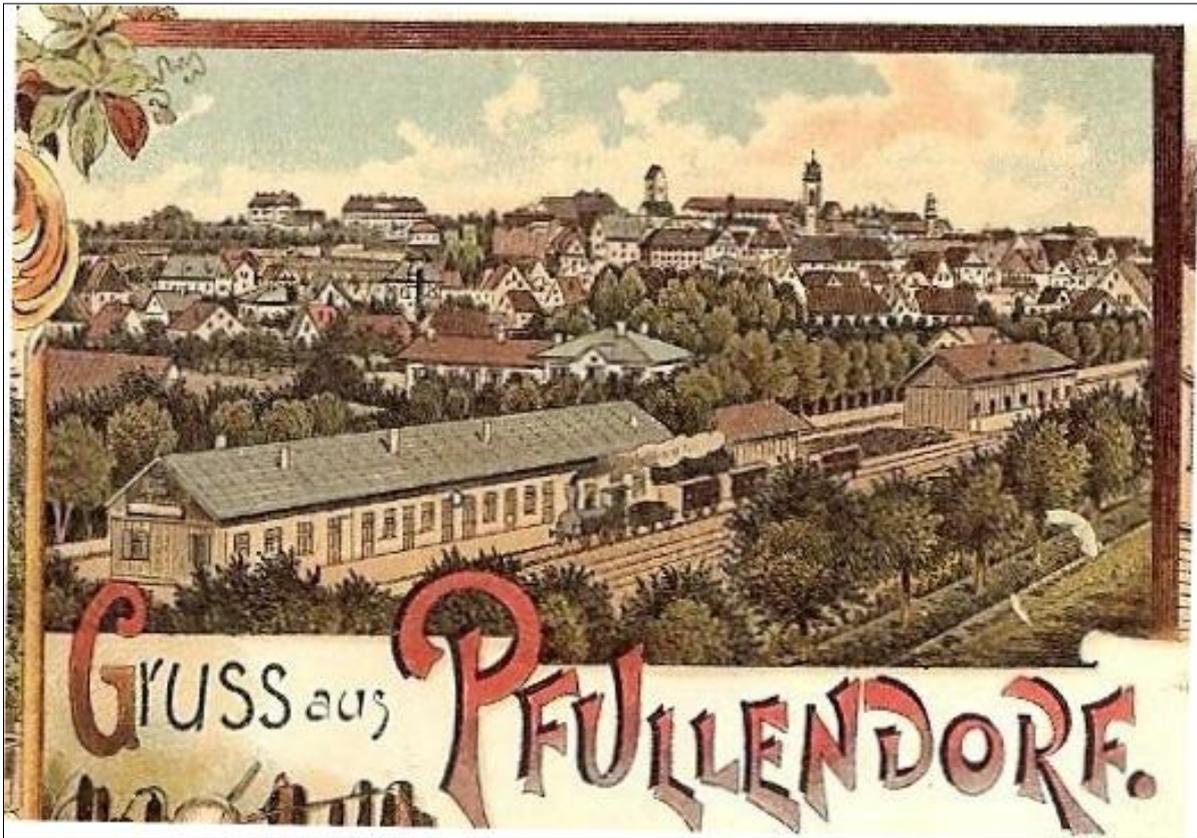
²⁵ Entfernungsangaben lt. Reichsbahnstreckenkarte vom 5. August 1945, Höhenangaben Topografische Karten Nr. 8020, 8021, 8022, 8023 (vor 1954).



Die Grenze zwischen der badischen und der württembergischen Bahn lag unmittelbar hinter dem Bahnübergang bei km 16,695 an der Straße zur Kaserne.

Foto: Kurt Schrem (2013)

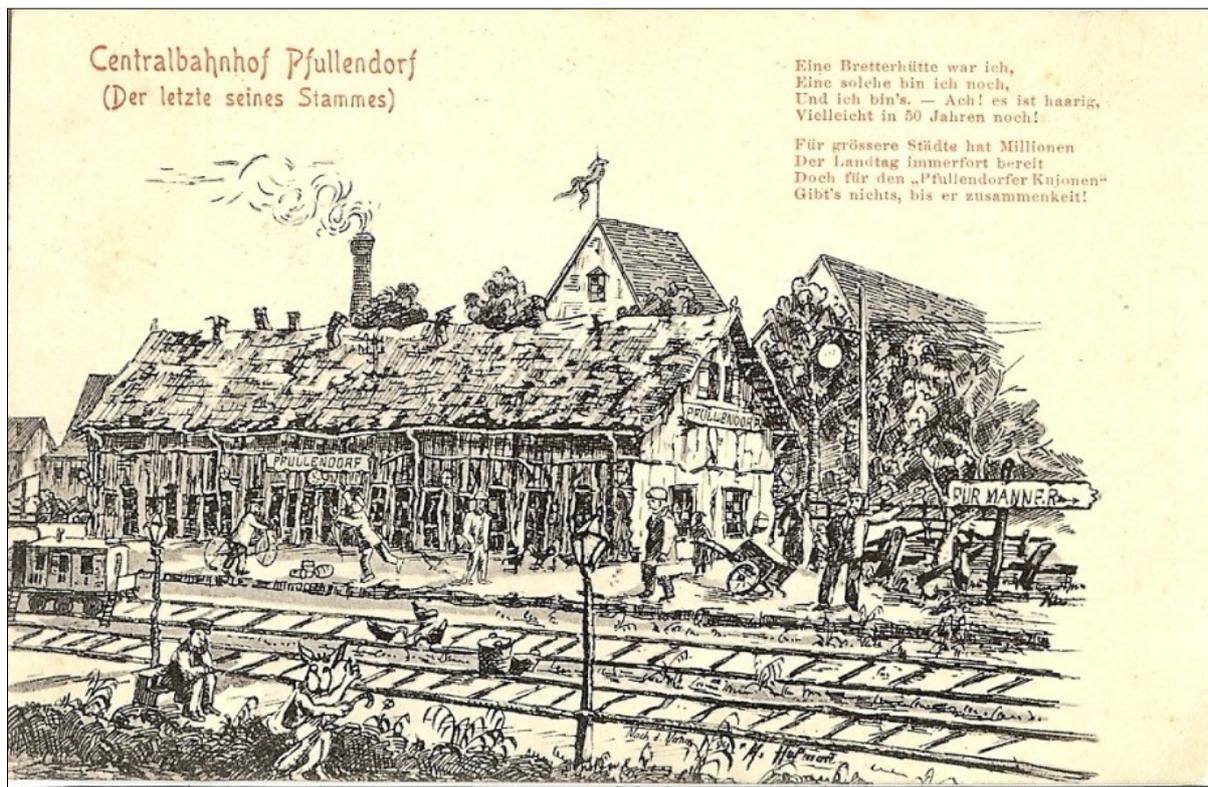
Auf der Strecke Schwackenreute-Altshausen sind die Bahnhofsbauten, oder besser gesagt, die „Empfangsgebäude“ aus dem 19. Jahrhundert noch weitgehend erhalten. Nach dem Verkauf der Gebäude ist es in den letzten Jahren bei dem einen oder anderen zu Veränderungen gekommen. Die einen sind im württembergischen, die anderen im badischen Stil errichtet worden. Lediglich das Empfangsgebäude von Pfullendorf weicht ab. Woran liegt das?



Ansicht des Pfullendorfer Bahnhofs um 1899. Im Vordergrund die Bahnhofsbaracke, dahinter die Dienstwohnungen. Das Herrenhaus mit den anschließenden Wohnungen für weitere Bedienstete.

Ausschnitt: Postkarte von 1899, Verlag Max Siegle, ARCHIV SCHREM

Über viele Jahre waren sich Baden und Württemberg über die Übernahme der Kosten für die Errichtung des Empfangsgebäudes in Pfullendorf nicht einig. Baden wollte eine Beteiligung Württembergs, was man dort ablehnte, handelte es sich hier doch um einen auf badischem Gebiet und an einer badischen Strecke liegenden Bahnhof. Trotzdem wollte Baden eine württembergische Beteiligung. Der Streit führte dazu, dass über Jahrzehnte hinweg die aus der Gründungszeit stammende Baracke als Empfangsgebäude diente und das Pfullendorfer Bahnhofsgebäude zum Spott von ganz Deutschland wurde.



Die um 1906 entstandene Skizze zeigt deutlich die Verfallserscheinungen des Bahnhofsgebäudes und bringt ganz unverhohlen den Unmut der Pfullendorfer über ihren Bahnhof, der mehr als 30 Jahre alten Bretterhütte, zum Ausdruck.

Postkarte (Zeichnung: Matthäus Hofmann, 1906): Verlag Martin Siegle, ARCHIV SCHREM

Erst im Jahr 1926 wurde dann von der Deutschen Reichsbahn das heutige Gebäude errichtet. Gemessen an den Bauten in der Gründerzeit ist das 1926 errichtete Empfangsgebäude von einer realistischen Beurteilung der Bedeutung Pfullendorfs geprägt.

1980 haben die damals in Pfullendorf tätigen Eisenbahner ihren Bahnhof selbst (ohne Vergütung) neu angestrichen. Seitdem hat er die Farben Rot-Weiß. Chef war damals Hermann Weidele.



Das neue Empfangsgebäude von 1926 und rechts daneben das „Bahnhöfle“, die alte Bahnhofswirtschaft. Auf Gleis 2 steht ein Personenzug mit einer Lok Baureihe 75. Solche Lokomotiven verkehrten noch bis in die 1960er Jahre zwischen Aulendorf und Pfullendorf. (Mit dem links vor der Türe zum Gepäckraum stehenden, eisenbereiften Wagen habe ich 1958 Expressgut und Gepäck transportiert. Nach Auskunft von Georg Meier war er 1971 noch immer im Gebrauch.)

Bild von 1930: Foto RVM, ARCHIV SCHREM

Die ursprüngliche Einschätzung der Bedeutung der Bahnen von Radolfzell-Mengen und Schwackenreute-Pfullendorf-Aulendorf fand keine Bestätigung. Der erhoffte Warenstrom aus dem Raum nördlich und östlich von Ulm über Mengen in die Schweiz blieb aus. Rückblickend muss wohl davon ausgegangen werden, dass sich beide Strecken – vielleicht mit Ausnahmen Ende des 20. Jahrhunderts der Abschnitt Pfullendorf-Altshausen, als über eine kurze Zeit der Güterverkehr in Richtung Aulendorf eine gewisse Bedeutung erlangte und bei „Alno“ ein Containerbahnhof eingerichtet wurde – nie rentiert haben. Von Anfang an fehlten die Reisenden und die Güter. Aus dem auch heute noch dünn besiedelten Gebiet – keine großen Städte, wenig Industrie – ist zu wenig Nachfrage gekommen. Die erhofften Reisenden und Gütertransporte suchten sich andere Wege. Ein Teil der Probleme war aber „hausgemacht“. Wie schon erwähnt, wurde die geplante und sogar gesetzlich verordnete Bahn Hattingen-Schwackenreute nicht gebaut. Es entstand keine durchgehende

West-Ost-Verbindung. Weitere von der Bevölkerung erhoffte Bahnlinien von Mimmehausen durch das Deggenhausertal nach Pfullendorf und eine Linie von Krauchenwies über Pfullendorf nach Markdorf wurden ebenfalls nicht verwirklicht.²⁶ Der in dem Staatsvertrag vorgesehene „einheitliche [durchgehende] Betrieb“ wurde nie verwirklicht. Pfullendorf blieb aus beiden Richtungen Endstation. Die Fahrpläne wurden nicht abgestimmt.

Die Strecke Schwackenreute-Pfullendorf gehörte zunächst zur „Großherzoglich Badische Staatseisenbahn“. Der Abschnitt Altshausen-Pfullendorf zur „Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn“. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Länderbahnen 1920 zur Deutschen Reichsbahn zusammengeführt. Die ehemals badischen Bahnen wurden von der Reichsbahndirektion Karlsruhe, die ehemals württembergischen von der Reichsbahndirektion Stuttgart verwaltet. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges übernahmen 1945 zunächst die Siegermächte die Herrschaft über die in ihrem Besatzungsgebiet liegenden Eisenbahnen. Nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland wurden 1949 die alten Verhältnisse wieder hergestellt. Anstatt „Reich“ stand jetzt „Bund“, Bundesbahn, Bundesbahndirektion. Pfullendorf war und blieb ein Grenzbahnhof.

Schwackenreute – Pfullendorf und der Bahnhof Pfullendorf

Die Mittel für den Bau der Strecke Schwackenreute-Pfullendorf wurden von der 2. Kammer am 25. Februar 1870 genehmigt. Die KONSTANZER ZEITUNG berichtet über die Aufnahme der Nachricht aus Karlsruhe in Pfullendorf:

Die ganze Bevölkerung ist sogleich auf den Straßen, Böllerschüsse fallen, der Kirchturm strahlt im hellsten Brillantfeuer, Musik durchschreitet die Straßen, mit endlosem Jubel wird der von dem Bürgermeister auf unseren erhabenen Landesvater ausgebrachte Toast erwidert, ein Volksfest im wahren Sinn des Wortes hat sich in wenigen Minuten organisiert.²⁷

Man glaubte die Strecke innerhalb von eineinhalb Jahren fertigstellen zu können. Aufgrund des Deutsch-Französischen-Krieges verzögerten sich der Baubeginn und die Fertigstellung. Die Bahn wurde erst am 11. August 1873 in Betrieb genommen.

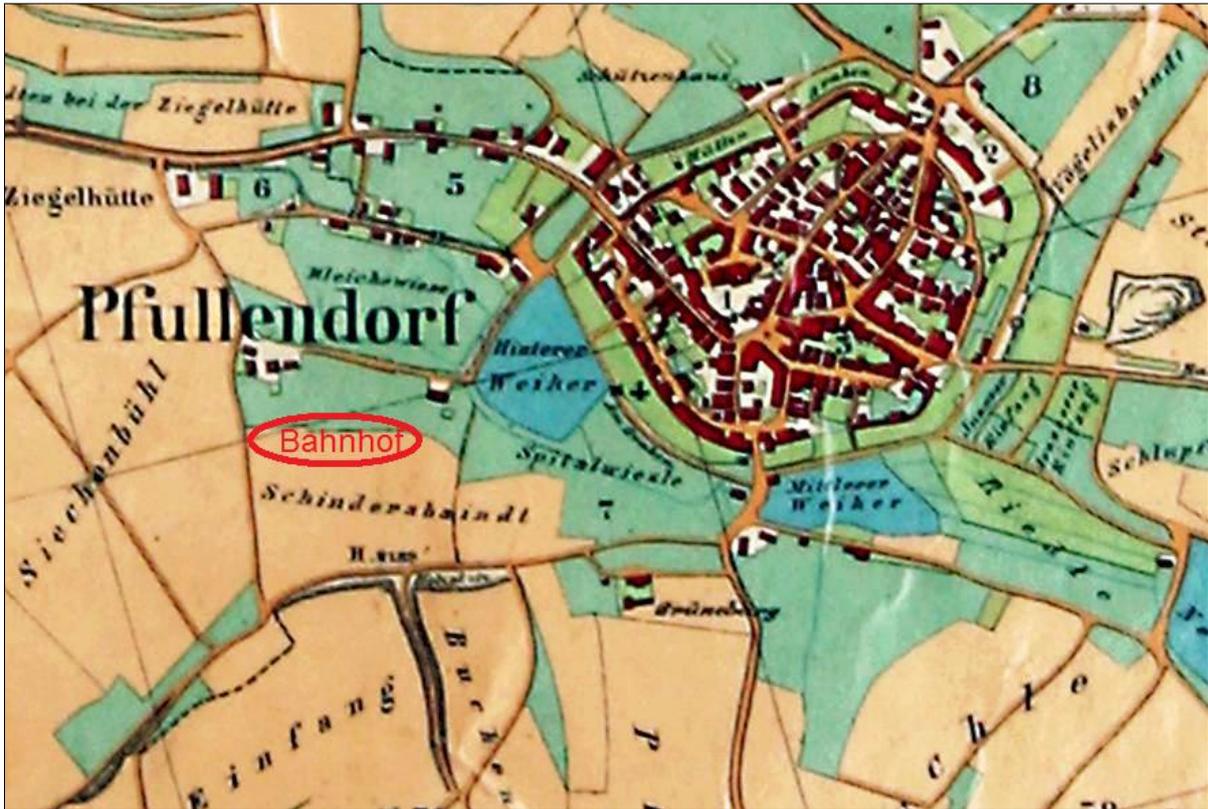
²⁶ STAATSARCHIV SIGMARINGEN, Ho 235 T 11-12 Nr. 816 und Dep. 1 T 3-4 Nr. 1568; GENERALLANDESARCHIV KARLSRUHE, 231 Nr. 9485, Nr. 9682, Nr. 9742.

²⁷ KONSTANZER ZEITUNG vom 26. Februar 1870.

Auf badischer Seite fuhren über viele Jahrzehnte meist sieben Personenzugpaare, deren Fahrplan sich nahezu kaum veränderte. Die folgenden Zeitangaben stammen aus dem Jahr 1963. Seit den 1950er Jahren und bis zur Einstellung des Personenverkehrs im Jahr 1971 hat sich der Fahrplan nur unwesentlich verändert.

| | | |
|----------------|-------|----------------------------|
| Pfullendorf ab | 4:52 | nach Schwackenreute |
| Pfullendorf an | 5:47 | von Schwackenreute |
| Pfullendorf ab | 6:14 | nach Meßkirch üb. Sch. |
| Pfullendorf an | 7:59 | von Meßkirch üb. Sch. |
| Pfullendorf ab | 8:08 | nach Schaffhausen üb. Sch. |
| Pfullendorf an | 13:03 | von Radolfzell üb. Sch. |
| Pfullendorf ab | 13:34 | nach Schwackenreute |
| Pfullendorf an | 14:37 | von Schwackenreute |
| Pfullendorf ab | 15:55 | nach Schwackenreute |
| Pfullendorf an | 17:44 | von Schwackenreute |
| Pfullendorf ab | 17:49 | nach Radolfzell üb. Sch. |
| Pfullendorf an | 18:53 | von Meßkirch üb. Sch. |
| Pfullendorf ab | 19:45 | nach Schwackenreute |
| Pfullendorf an | 21:28 | von Schwackenreute |

Auf der Strecke gab es ursprünglich zwölf Bahnwärterposten. Allein auf der Strecke von Aach-Linz nach Pfullendorf gab es fünf Übergänge, zwei Unterführungen und drei Bahnwärterhäuschen. Die letzten drei vor der Einstellung des Betriebs mit Schranken geschützten Übergänge lagen in der Nähe des Bahnhofs von Aach-Linz und wurden von dem dortigen Agenten bedient. Mit der Benennung des Bahnhofs nach den beiden Orten Linz und Aach in Aach-Linz wurde die 1924 erfolgte politische Vereinigung der beiden Orte vorweggenommen.



Die Lage des Pfullendorfer Bahnhofs von 1873 in einer alten Flurkarte. Aus dem „Hinteren Weiher“ (unterer Waschweiher) wurde der heutige Stadtsee. Der „Mittlere Weiher“ (oberer Waschweiher) wurde aufgefüllt und zum Stadtgarten angelegt.

Ausschnitt: Flurkarte Pfullendorf (um 1850), HEIMATMUSEUM PFULLENDORF
Foto: Klaus-Dieter Spöttl, ARCHIV SCHREM

Beim Bau der Bahnanlage im Süden der Stadt wurde der Molassefels (heute Bereich nördlich der Bergwaldstraße, damals Schinderbaindt, Spitalwiese), der bis an die alten Weiher vor der Stadt heranreichte, abgetragen und zum Bau des Bahndamms in Richtung Aach verwendet. (Bei der Abtragung des Damms vor der „Geberit“ konnte man 2012 sehen, dass sein Kern aus Molasse bestand.) Zur Auffüllung des Mittleren-Weiher und des Sumpfgeländes, des Pfuhs Riedle kam es erst im Rahmen des Weiterbaus der Strecke entlang der Stadtmauer in Richtung Ostrach.

Pfullendorf – Altshausen (Aulendorf)

Während auf badischer Seite über viele Jahrzehnte sieben Zugpaare verkehrten, waren dies auf württembergischer Seite meist weniger. Ende der 1950er Jahre bis zur Einstellung des Personenverkehrs im Sommer 1964 fuhren nur noch drei Personenzugpaare.

| | | |
|----------------|-------|----------------|
| Pfullendorf ab | 5:51 | nach Aulendorf |
| Pfullendorf ab | 13:07 | von Aulendorf |
| Pfullendorf ab | 13:10 | nach Aulendorf |
| Pfullendorf ab | 19:14 | von Aulendorf |
| Pfullendorf ab | 19:22 | nach Aulendorf |
| Pfullendorf ab | 21:18 | von Aulendorf |

Dazu kam noch der von Aulendorf nach Schwackenreute verkehrende „GmP“, ein Güterzug mit Personenbeförderung und der einzige durchgehende Zug von Aulendorf nach Schwackenreute. Ein recht unzuverlässiger Geselle. Häufig wurde der Fahrplan nicht eingehalten. Seine Reisegeschwindigkeit wurde durch die Anzahl der abzustellenden bzw. aufzunehmenden Güterwagen, also die erforderliche Rangierzeiten bestimmt. War nicht viel zu tun, hielt man sich an den Fahrplan, ansonsten kam es zu unkalkulierbaren Verspätungen. Im Kursbuch für die Strecke Altshausen-Pfullendorf wurde der Zug offiziell ausgewiesen. In Richtung Schwackenreute war er schon seit Mitte der 1950er Jahre gar nicht mehr verzeichnet. Die Kinder, die von Ostrach oder Burgweiler in Pfullendorf ins Gymnasium gingen, kamen oft zu spät in die Schule. Der einzige Personenwagen war ein alter 3. Klasse-Wagen aus der Zeit des Ersten Weltkriegs. Das erste Mal fuhr ich am 2. Mai 1958, an meinem ersten Arbeitstag bei der Bahn, mit diesem Zug. Nachdem ich meinen Dienstaussweis und eine WD-Fahrkarte erhalten hatte, setzte ich mich auf eine der blanken Bretterbänke und nahm dann an den Rangierfahrten in Aach-Linz und Sentenhardt teil. Ich war vorher schon öfters mit dem Zug gefahren, aber meine erste Fahrt als Eisenbahner, das war ein besonderes Erlebnis! Ich war in der Welt der Eisenbahn angekommen.

Der Fahrplan des Zug weist für die 25 km lange Strecke von Altshausen nach Pfullendorf eine Fahrzeit von zwei Stunden aus.

| | | |
|-------------------|-------|--|
| Altshausen ab | 5:47 | |
| | | Kreuzung mit P-Zug in Hoßkirch-Königsegg |
| Pfullendorf an | 7:45 | |
| Pfullendorf ab | 9:45 | rangieren in Pfullendorf |
| Schwackenreute an | 10:50 | rangieren in Schwackenreute |
| Schwackenreute ab | 11:15 | Übergabe an/von Rz-Sig-Rz |
| Pfullendorf an | 12:25 | eine Stunde Pause für Lokpersonal |
| Pfullendorf ab | 15:15 | rangieren in Pfullendorf |
| Altshausen an | 17:01 | |

Während aus der Baugeschichte der Stecke Schwackenreute-Pfullendorf wenig überliefert ist – von SCHARF / WOLLNY wird über einige Unfälle berichtet, die sich aber alle erst nach Inbetriebnahme der Bahn ereignet haben²⁸ –, wissen wir mehr über den Bau der Altshausener Strecke.

Zunächst galt es, die sich hinter Pfullendorf erhebenden Anhöhe „Roßlauf“ zu überwinden und danach das Ried vor Brunnhausen zu überqueren. Zunächst war es vorgesehen, die aus einem Molassefelsen bestehende, sich etwa 30 bis 40 m erhebende Anhöhe mit einem Tunnel zu durchbrechen. Die Tunnelarbeiten begannen unter der Leitung württembergischer Eisenbahningenieure im Juli 1873. Die KONSTANZER ZEITUNG meldet am 27. November 1873:

Schüsse mit Dynamit-Patronen und fröhliche Zechgelage der hier beschäftigten Eisenbahnarbeiter verkünden uns, dass ein gutes Stück Arbeit vollendet ist. Der Stollen ist durch, so dass man, auch nicht trockenen Fußes, doch vom Regen geschützt nach dem nahen Ort Brunnhausen gelangen kann. Der Bau, 557 m lang, ist ganz gestützt und wurde vor ungefähr 4 Monaten angefangen [...]²⁹

Leider erwies sich der Stollen aber als instabil. Die Molasse war sehr weich und für einen Tunnel nicht geeignet. Man entschloss sich, einen Einschnitt zu graben. Mit einer Gesamtlänge von fast 1000 m und einer Tiefe von beinahe 40 m ist er der größte in unserem Land. Dabei fielen schätzungsweise mehr als eine Million cbm Aushub an. Mit diesem Ma-

²⁸ Vgl. SCHARF, Wolfgang-Hans / WOLLNY, Burkhard: Die Eisenbahnen am Bodensee, Basel 1993, S. 78.

²⁹ Zit. nach HOMMERS, Peter: Stadt Pfullendorf im Linzgau am Bodensee, Pfullendorf 1970, S. 180f.

terial wurde in Pfullendorf der „Mittlere Weiher“, das „Riedle“ und der „lange Graben“ verfüllt; Gewässer, die im Mittelalter die Stadt vor Angriffen von Süden und Westen schützten. Auch der teilweise über sieben Meter hohe und etwa 1200 Meter lange Bahndamm zur Überwindung des Andelsbachtals wurde mit diesem Material gebaut. Der Damm hat seinen Ausgangspunkt bei dem Bahnübergang an dem Weg vom Eichberg nach Brunnhausen, wo einst ein Bahnwärterhäuschen stand, in dem es am Kriegsende 1945 zu einer Bluttat kam, bei der acht Menschen ermordet worden sein sollen. Schupp berichtet über seine Bewohner und die Tat.³⁰ Das Häuschen wurde 1961 abgerissen. Noch viele Jahre war da ein Schutthaufen.

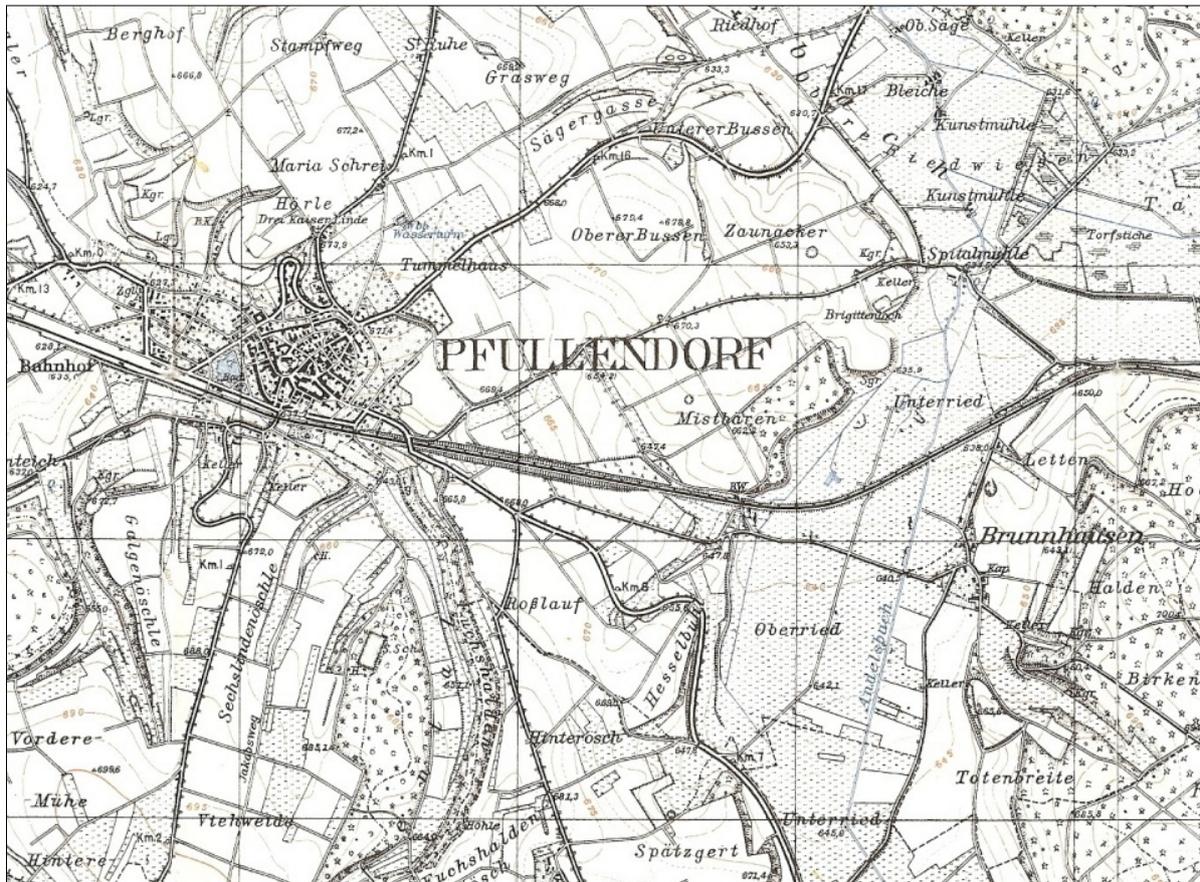
Kurz hinter dem Bahnübergang sind links von dem nach Osten verlaufenden Damm noch Reste des alten Ziegelweihers zu erkennen. Hier betrieb einst das Kloster Salem eine Ziegelhütte.

Die Bauarbeiten wurden von den Firmen Riedlinger und Rüttimann ausgeführt. Bestimmt arbeitete auch der eine oder andere Arbeiter aus der Raumschaft bei den Unternehmern. Die meisten ihrer Leute kamen aber aus Tirol und Italien. Bei dem Zahltag am 6. Juni 1874 kam es zu einem Aufstand.

Als bei einem Arbeiter ein Lohnabzug vorgenommen wurde, protestierte dieser heftig. Und die Erregung teilte sich bald den andern Arbeitern mit. Sie rissen Stuhlbeine heraus und wollten tötlich auf die Akkordanten [Unternehmer, die Arbeiter im Akkord beschäftigten] losgehen. Es waren ja heißblütige Südländer! Der rasch gerufene Gendarmeriewachtmeister und der Polizeidiener waren hier ohnmächtig. Man alarmierte die Feuerwehr und gab Sturmzeichen wie bei einem Brand. Die Feuerwehrleute, meist gediente Soldaten, waren rasch zur Hand. Im Rathaus hatte man die alten Gewehre mit Bajonett vom Aufstand 1849 mitgegeben. So marschierten sie zum "Adler" und besetzten sofort die Türausgänge. Eine andere Abteilung ging in den Saal und nahm die am wildesten Tobenden fest, etwa 8 oder 10, darunter auch eine Frauensperson, die eine Hauptanstifterin der Unzufriedenheit gewesen sein soll. Es kam zu einem Gerichtsverfahren. Drei Arbeiter bekamen je 4 Wochen, einer 3 Wochen und die Frauensperson 6 Tage Haft.³¹

³⁰ SCHUPP, Johann: Denkwürdigkeiten der Stadt Pfullendorf, Karlsruhe 1967, S. 213, 244.

³¹ EBENDA, S. 337f.



Der Einschnitt durch die Anhöhe Roßlauf ist bis zu 40 m tief und etwa 1000 m lang. Der Bahndamm von dem auslaufenden Roßlauf führt durch das Andelsbachtal zum gegenüberliegenden ansteigenden Gewann Letten und ist für zweigleisigen Betrieb gebaut.

Ausschnitt: Topografische Karte 8021 von 1879 mit einzelnen Nachträgen bis 1933, BAD. OBERDIREKTION DES WASSER- UND STRAßENBAUES (Hrsg.)

Von den Pfullendorfern profitierten wohl am meisten die Wirte und hier besonders Eduard Roßknecht. Er war Inhaber der Brauerei „Zum Deutschen Kaiser“, belieferte die Barackenwirte und übernahm Fuhrdienste.³²

Der Bahnhof Pfullendorf in meiner Zeit und sein Ende

Als ich 1958 beim Bahnhof Pfullendorf meine Lehre begann, waren da beschäftigt: Albert Schmauder (Hauptsekretär, Bahnhofsvorstand), Leo Dunz (Sekretär, stv. Vorstand), Josef Zeh (Sekretär), Alfons Fiegler (Betriebswart), Hermann Back (Oberbetriebsaufseher), Julius Zweifel (Güterhalle), Bernhard Walk (Gepäck, Rangierer), Max Sigle (Gepäck, Rangierer). Zum Bahnhof Pfullendorf gehörten auch die Agenten in Aach-Linz Rudolf Müller mit seiner Frau Christine und in Sentenhart Gustav

³² Vgl. EBENDA, S. 55ff. (Chronik der Bierbrauerei Roßknecht).

Schmid. In Ausbildung waren Udo Hennig, Gerhard Bosch und Herbert Reuter. Bahnwärter an den beiden oberen Schranken beim Stadtgarten war Eugen Weißenbacher. Seine Frau Lydia hat viele Jahre das Empfangsgebäude und die Übernachtungsräume des Zugpersonals geputzt. Neun Jahre später (1967), als ich zur Bundeswehr eingezogen wurde, arbeiteten in Pfullendorf Albert Schmauder (Hauptsekretär, Bahnhofsvorstand), Hubert Vogler (Obersekretär, stv. Vorstand), Lothar Mayer (Sekretär), Alfons Fiegle (Assistent), Georg Maier (Assistent), Günter Schichtenberg (Stellwerk), Eugen Haberer (Lademeister), Gustav Pudimat (Güterhalle), Walter Hipp (Gepäck, Rangierer), Siegfried Böttcher (Gepäck, Rangierer).

An Werktagen gab es Mitte der 1960er Jahre folgenden Dienstplan:

Frühschicht: 1 Mann Fahrdienst und Fahrkartenschalter (M6)

1 Mann Gepäck und Rangieren (Arbeiter)

Spätschicht: 1 Mann Fahrdienst und Fahrkartenschalter (M6)

1 Mann Gepäck und Rangieren (Arbeiter)

Tagdienst: 1 Mann Vorstand (M8)

1 Mann Wagendienst (M7)

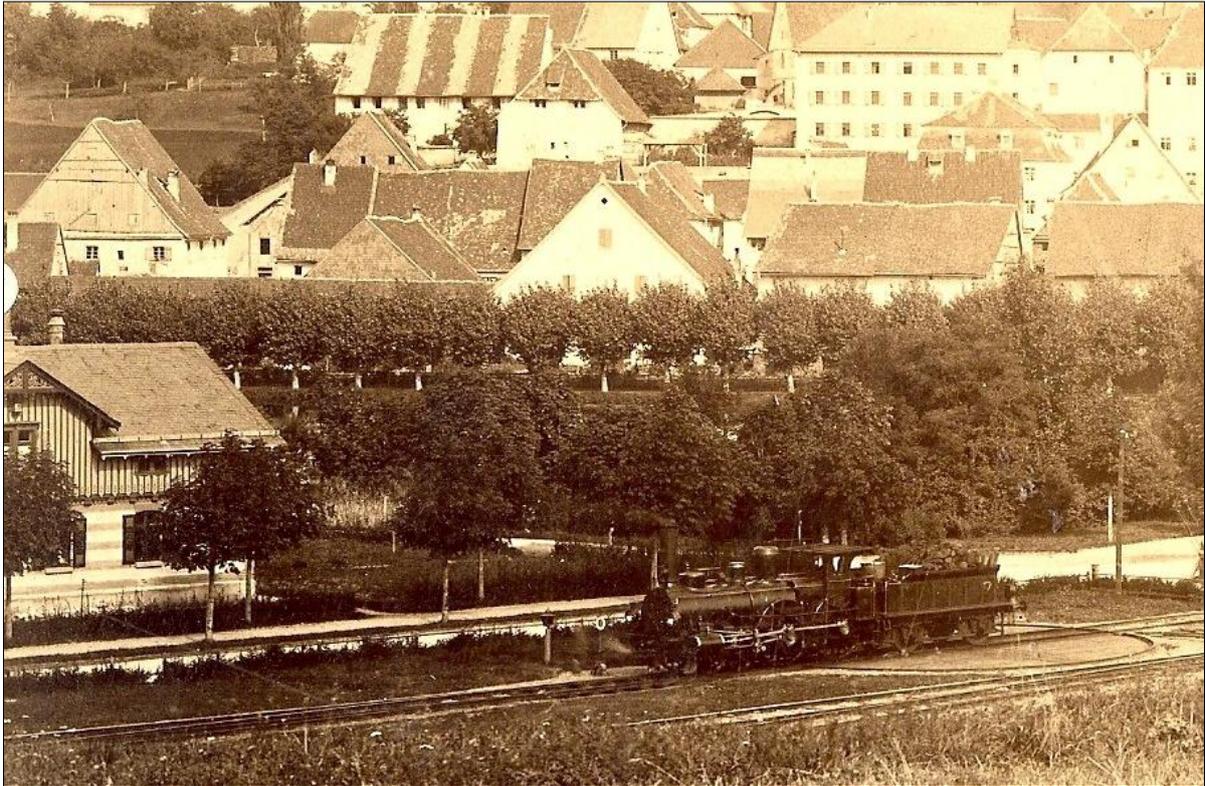
1 Mann Güterschalter (M6)

1 Mann Lademeister (E3)

1 Mann Güterhalle (Arbeiter)

1 Mann Weichenwärter (E3)

Pfullendorf war Übernachtungsbahnhof für das Zugpersonal aus Richtung Schwackenreute und aus Richtung Aulendorf. Die zum Betriebswerk Radolfzell gehörenden Triebwagen hatten Fahrer aus Konstanz, die Zugführer gehörten zum Bahnhof Radolfzell. Von Aulendorf kamen damals noch Dampzüge mit Lokführer und Heizer, dazu ein Zugführer. Vielmals saßen die Männer mit der Spätschicht des Bahnhofs noch in der Bahnhofswirtschaft oder im „Stadtgarten“.



Teilansicht des Pfullendorfer Bahnhofs um 1890. Vorne links die „Farbenschachtel“, rechts eine Lokomotive auf der Drehscheibe. Im Hintergrund der Stadtsee und Häuser der Uttengasse, oben der Königsbronner Hof und die Frauenklöster.

Ausschnitt: Fotografie von Max Kögel (um 1890), Ravensburg, Privatbesitz Karl Frey

Lange bevor die Pfullendorfer ein ordentliches Empfangsgebäude erhielten, bekamen die Bediensteten Dienstwohnungen. Gegenüber dem Bahnhof stellte die „Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen“ ihren Mitarbeitern für die damalige Zeit großzügige Wohnräume zur Verfügung. Links gegenüber dem heutigen Empfangsgebäude, dort wo heute der „Müller-Markt“ ist, stand das „Herrenhaus“, ein zweistöckiges Gebäude mit zwei Wohnungen. Daran angebaut – man würde es heute als Reihenhaus bezeichnen – waren vier weitere Wohneinheiten, die sich über zwei Etagen ausdehnten. In den 1960er Jahren wohnten hier: Albert Schmauder, Lothar Mayer, Leo Dunz, Julius Zweifel, Hermann Back, Günther Schwichtenberg, Siegfried Böttcher und Eugen Haberer mit ihren Familien. Gegenüber der Bahnhofswirtschaft (Wirtin war Else Schmied), dort wo heute der Sparkassenparkplatz ist, befand sich ein weiteres Gebäude, das wegen seines bunten Äußeren „Farbenschachtel“ genannt wurde, mit zwei Dienstwohnungen. Über lange Zeit wohnte hier Alfons Fiegler mit seiner Familie.

Anfang/Mitte der 1960er Jahre kam es zu größeren Veränderungen. Während der Personenverkehr ständig an Bedeutung verlor, legte der Güterverkehr gewaltig zu. Der Aufschwung der Stadt führte zu erheblichen Umwälzungen. Während Ende der 1950er Jahre noch viele Pfullendorfer auspendelten – so arbeiteten doch einige in Stockach beim „Fahr“ oder in Meßkirch bei „Dual“ und anderen Firmen, Jugendliche gingen nach Stockach ins Gymnasium oder in Radolfzell in die Handelsschule –, entstanden am Ort neue Arbeitsplätze bei den aufstrebenden neuen Industriebetrieben „Alno“ und „Geberit“ und bei der Standortverwaltung der Bundeswehr. Das Progymnasium wurde zum Vollgymnasium. In Überlingen eröffnete eine Handelsschule, zu der fuhr der Postbus. Bei der Bahn erkannte man die Veränderungen nicht. Der Fahrplan wurde nicht den neuen Gegebenheiten angepasst. Den ständig zunehmenden Einpendlern wurden keine Fahrgelegenheiten geboten. Die explosionsartige Motorisierung kam dazu. So hatte „Alno“ damals bald eine eigene Kleinbusflotte. Über eine kurze Zeit profitierte der Personenverkehr noch von den wehrpflichtigen Soldaten. Aber das war nur ein Stoßgeschäft. Freitagabend heim zu Mama, am Sonntagabend zurück in die Kaserne. Die anderen Züge wurden immer leerer. Bald hatten aber auch viele Soldaten ein eigenes Auto, man fuhr in Fahrgemeinschaften.

In Richtung Aulendorf wurde der Personenverkehr mit Ende des Sommerfahrplans am 27. September 1964 eingestellt. Die ab diesem Zeitpunkt eingesetzten Busse wurden als „Schienenersatzverkehr“ bezeichnet. Sie fuhren weitgehend nach den alten Fahrplänen. Auch hier versäumte es die Bahn, sich an den neuen Gegebenheiten in Pfullendorf zu orientieren. Am 26. September 1971 wurde dann der Betrieb offiziell eingestellt. Am gleichen Tag wurde auch der Personenverkehr in Richtung Schwackenreute eingestellt. Nach rund 98 bzw. 96 Jahren endete die Personenbeförderung auf der Strecke Schwackenreute-Pfullendorf-Altshausen sang- und klanglos. Rückblickend muss man sagen: Mit dem Aufschwung der Stadt kam das Ende des Personenverkehrs.

Der Güterverkehr entwickelte sich etwa ab 1960 in der entgegengesetzten Richtung. Das Verkehrsaufkommen stieg permanent. Der Stückgutverkehr nahm rasant zu. Mitte der 1960er Jahre verließen täglich bis zu vier Stückgutwagen die Pfullendorfer Güterhalle nach Ulm. Fast jeden Tag wurde ein direkter Stückgutwagen nach Köln-Gereon zusammengestellt. Insgesamt zehn Stückgutwagen am Tag mit bis zu 250 Einzelsen-

dungen (Frachtbriefe) waren 1970 keine Seltenheit. Größter Versender war die „Geberit“ mit ihren Spülkästen. Aber auch „KaRo“ hatte ein gutes Aufkommen. Hier waren es die Lietz-Dachgepäckträger und Bootsanhänger. Auch der Wagenladungsverkehr stieg stark an. „Geberit“ bekam ihre Rohstoffe in Eisenbahnwagen. Dann kam das Erdöl! Zu Beginn wurde es noch per Lkw zu den am Bahnhof stehenden Kesselwagen gebracht. Später hat man von der „Betriebsstätte Elwerath“ eine Pipeline zum Bahnhof gelegt, wo ganze Güterzüge mit etwa 800 Tonnen Ladung ihre Fahrt in die Raffinerie Neustadt antraten. In der Hochzeit waren es pro Woche zwei Züge. Dazu kam ein bis zwei Mal im Jahr ein Militärzug nach Grafenwöhr. Schon die alte, 1955 gegründete „Geberit“ (heute Linzgau-Center) hatte einen Gleisanschluss. Als die Firma 1965 ihr neues Werk im Industriegebiet Theuerbach baute, wurde auch hier ein Gleisanschluss eingerichtet. Dem sehr rührigen Leiter der Güterabfertigung und späteren Bahnhofsvorstand Hubert Vogler gelang es, mit dem Küchenhersteller „Alno“ eine Übereinkunft über den Transport der Küchen in das nördliche Deutschland zu treffen. 1970 wurde ein Gleisanschluss gebaut. Nach und nach entstand bei den „Alno-Werken“ ein großer Containerbahnhof. Der Güterverkehr wurde hauptsächlich über die Strecke in Richtung Aulendorf abgewickelt. Kunden in Aach-Linz und Sentenart stellten ihre Transporte mit der Bahn ein. Betriebe wurden geschlossen. Am 29. Mai 1983 stellte die Bahn den Güterverkehr in Richtung Schwackenreute ein. Bald darauf wurden die Gleise herausgerissen.

Leider gelang es der Bahn nicht, ihre Kunden zu halten. „Geberit“ wanderte nach und nach auf die Straße ab. Auch bei „Alno“ – die zwischenzeitlich ihren gesamten eigenen Lkw-Fuhrpark aufgegeben hatte – kamen die Lkw-Spediteure wieder stärker ins Geschäft. 2002 war es dann endgültig vorbei. Die Bahn stellte am 31. Juli 2002 den Güterverkehr in Richtung Altshausen ein. Die Gründe für die Schließung der Strecke lagen wohl nicht bei der Bahn. Es war die mangelnde Bereitschaft der beiden großen Industriebetriebe „Geberit“ und „Alno“, die Bahn als Transportmittel in Anspruch zu nehmen. Bei „Geberit“ sollen heute nach Errichtung des neuen Logistikzentrums im Jahr 2010 durchschnittlich täglich 150 voll beladene Lastwagen Pfullendorf erreichen und verlassen.³³ Inwieweit sich der daraus entstehende Straßenverkehr mit dem An-

³³ <http://de.wikipedia.org/wiki/Geberit> (10.02.2013).

spruch „neben Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit zählt für Geberit in der Logistik die Umweltbelastung zu den Schlüsselkriterien“³⁴ vereinbaren lässt, sei dahingestellt. Auch „Alno“ beansprucht für sich: „[Das] umweltbewusste Handeln des Unternehmens findet sich auch im Logistikbereich wieder.“³⁵

Als vor rund 30 Jahren der Güterverkehr rollte, glaubte man sich in Pfullendorf auf der sicheren Seite. Landräte und Bürgermeister forderten die Wiederaufnahme des Personenverkehrs. Eine Illusion! Die Entrüstung über die Einstellung des Güterverkehrs war bei den Politikern groß. Sie haben auch hier die Entwicklung nicht gesehen, nicht sehen wollen. Wo waren hier die „guten Verbindungen zur örtlichen Wirtschaft“? Die Gleise in Richtung Schwackenreute wurden nach der Stilllegung herausgerissen. Nachdem die Bahn die Stadt mehr oder weniger gezwungen hat, das Bahnareal in Pfullendorf zu kaufen, wurden 2009 mit dem Rückbau des Bahngeländes (alle Gleise im Bereich des Bahnhofs, alle Rampen und Bahnsteige sind entfernt) Tatsachen geschaffen, die nur noch schwer zu korrigieren sind. Noch immer glaubt man bei der Stadtverwaltung, sich der Entwicklung entgegenstellen zu können und hat jetzt sogar zusammen mit der Gemeinde Ostrach die Bahnlinie nach Altshausen gepachtet. Doch das Eisenbahnzeitalter ist in Pfullendorf vorbei. Daran ändert auch der 2009 in Betrieb genommen Radexpress nichts, der im Jahr 2013 an 16 Tagen gefahren ist.

³⁴ http://www.geberit.com/de/unternehmen/nachhaltigkeit/beschaffung_logistik/purchasing.html (10.02.2013).

³⁵ <http://www.alno.de/alnosys3/166.0.de.html> (10.02.2013).

Anhang 1: Gesetz vom 24. Juli 1862 (Scan des Abdrucks)

Gesetz,

die Vervollständigung der Schienenwege des Großherzogthums betreffend.

**Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden,
Herzog von Zähringen.**

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Artikel 1.

Die im Artikel 4 des Gesetzes vom 7. Mai 1858 (Regierungsblatt Nr. 19, Seite 185) bezeichnete Eisenbahn von Heidelberg in der Richtung nach Würzburg, welche nach Artikel 1 des Gesetzes vom 27. April 1860 (Regierungsblatt Nr. 23, Seite 147) vorläufig von Heidelberg bis Mosbach auf Staatskosten gebaut wird, soll von Mosbach über Gerlachsheim bis zur Landesgrenze auf Kosten des Staates fortgesetzt werden.

Artikel 2.

Die Regierung wird ermächtigt, eine von Neckarelz an die badisch-württembergische Landesgrenze gehende Eisenbahn zum Anschluß an die von Seiten Württembergs von Heilbronn aus in Aussicht genommene Bahn auf Staatskosten herzustellen.

Artikel 3.

Die Regierung wird ermächtigt, in der Richtung über Stockach und Meßkirch eine Eisenbahn auf Staatskosten mit einer auf die obere Rheinthalbahn einmündenden Abzweigung zu erbauen.

Artikel 4.

Von der nach dem Gesetze vom 7. Mai 1858, Artikel 5 bezeichneten Bahn soll die Strecke von Donaueschingen bis gegen Engen sogleich in Angriff genommen werden.

Von da aus kann mit der Fortsetzung der Bahn begonnen werden, sobald durch die noch vorzunehmenden Untersuchungen die Zugrichtung festgestellt sein wird, durch welche die Verbindung dieser Bahn mit der obern Rheinthalbahn und ihrer Abzweigung gegen Meßkirch hergestellt werden soll.

Artikel 5.

Die Großherzogliche Regierung wird ermächtigt, zur Verbindung der Donaueschingen-Billingen Bahn mit der Oberneckarthalbahn eine Eisenbahn von Billingen bis zur Landesgrenze gegen Rottweil auf Staatskosten zu bauen, wenn wegen des Anschlusses ein Uebereinkommen mit der königlich württembergischen Regierung zu Stande gekommen sein wird.

In diesem Falle kann auch mit den Bauarbeiten an der Strecke von Billingen nach Donaueschingen sogleich begonnen werden.

Artikel 6.

Zur Verbindung der oberen Rheinthalbahn und ihrer Abzweigung gegen Meßkirch, so wie der nach Donaueschingen führenden Bahn mit Offenburg soll eine Eisenbahn auf Staatskosten hergestellt werden, wenn die anzustellenden, umfassenden technischen Untersuchungen den Nachweis liefern, daß eine allen Erfordernissen des Betriebs entsprechende Zugrichtung gefunden werden kann.

Artikel 7.

Die Mittel zur Ausführung dieser Eisenbahnbauten werden jeweils in dem Eisenbahnbudget in Anforderung gebracht werden.

Artikel 8.

Die Ministerien des Handels, des Innern und der Finanzen, jedes, soweit es seinen Geschäftskreis berührt, sind mit dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt.

Gegeben zu Karlsruhe in Unserem Staatsministerium den 24. Juli 1862.

Friedrich.

A. Samey. Vogelmann. Weizel.

Auf Seiner königlichen Hoheit höchsten Befehl:
Schunggart.

Anhang 2: Gesetz vom 30. März 1872 (Scan des Abdrucks)

Gesetz.

Den Bau einer Eisenbahn von Schwackenreuth nach Hattingen betreffend.

**Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden,
Herzog von Zähringen.**

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Artikel 1.

Die Regierung wird ermächtigt, zur Verbindung der Adolfszell-Meckircher und der Schwackenreuth-Pfullendorf-Mulendorfer Bahn mit der Kinzigthal-Bodenseebahn eine Eisenbahn von Schwackenreuth nach Hattingen auf Staatskosten zu erbauen.

Die Vorarbeiten für den Bau dieser Bahn sind im Laufe der Budgetperiode 1872/73 vorzunehmen.

Die Mittel für Ausführung des Baues der Bahn sind zur geeigneten Zeit im Eisenbahnbaubudget in Anforderung zu bringen.

Artikel 2.

Unser Ministerium des Handels ist mit dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt.

Gegeben zu Karlsruhe in Unserem Staatsministerium, den 30. März 1872.

Friedrich.

von Busch.

Auf Seiner Königlichen Hoheit höchsten Befehl:
Schreiber.

Quelle: GROßHERZOGLICH BADISCHES REGIERUNGSBLATT, Jahrgang 1872,
Karlsruhe 1872, S. 200.

