

Wie Württemberg den Wettlauf zum Bodensee gewann

Der Bau der Südbahn vor über 170 Jahren war eine Pionierleistung

„Schtuegert, Ulm und Biberach, Mekkebeure, Durlesbach...“ Biberach kommt im berühmten Lied von d'r Schwäb'schen Eisebahne gut weg, wird als „Haltstation“ hinter den beiden größeren Städten in der richtigen Reihenfolge aufgeführt. Ravensburg und Friedrichshafen hingegen kommen darin schlicht nicht vor, was sie bis heute kränkt. Allerdings können sie sich damit trösten, dass die allermeisten der einst 17 Stationen auf der Südbahn zwischen Ulm und dem Bodensee auch nicht in dem Lied verewigt sind, jedoch neben Meckenbeuren ausgerechnet das verträumte Jugendstil-Bahnhöfle Durlesbach im Schussentobel zwischen Aulendorf und Mochenwangen, wo schon lange kein Zug mehr hält. Es reimte sich so halt tadellos. Aber ob nun erwähnt oder nicht – sie alle vereint seit nunmehr über 170 Jahren ein Schienenstrang, dessen Bau zwischen 1846 und 1850 eine Pionierleistung des Königreichs Württemberg war, das damit den Eisenbahn-Wettlauf zum Bodensee, damals ein Politikum ersten Ranges, vor den Konkurrenten Bayern und Baden gewann und eine Epoche ungeahnten Wirtschaftsaufschwungs einleitete. Die bayerische Ludwigs-Nord-Süd-Bahn nach Lindau wurde erst 1853 fertig und die badische Hochrheinbahn stieß gar erst 1863 bis nach Konstanz vor. Nebenbei bemerkt: Was die im Gange befindliche Elektrifizierung, ein Meilenstein der Modernisierung der Südbahn in Richtung See in unseren Tagen betrifft, so haben umgekehrt in diesem Jahr die Bayern die Nase vorn (München – Lindau), während die Baden-Württemberger noch bis Jahresende auf die Aufnahme des elektrischen Betriebes warten müssen. Die Badener hingegen fahren mit ihrer Schwarzwaldbahn schon lange elektrisch bis Konstanz.

Miserable Straßen – fidele Wirtshäuser

Was der zügige Bahnbau zu Zeiten des württembergischen Königs Wilhelm I. zwischen Friedrichshafen, Ravensburg, Biberach, Ulm und Stuttgart dermal einst für die Menschen im abseits gelegenen Oberland bedeutete, kann heutzutage kaum überschätzt werden. Vor Beginn des Eisenbahn-Zeitalters in deutschen Landen war es auf zumeist hundsmiserablen Straßen nur mühsam vorangegangen. So hat der schwäbische Dichter Ludwig Uhland 1829 eine Fußwanderung durch Oberschwaben beschrieben, bei der die Socken gequalmt haben müssen. Tagelang war er mit einem Bekannten unterwegs.¹



Das Bäuerle, der störrische Geißbock und der Condukteur am Bahnhof Durlesbach. Dort ist der im Lied besungenen Schwäb'schen Eisebahne ein Denkmal gesetzt. Im Hintergrund fährt die Geißbockbahn durch. (Bild von Günter Peitz)

Der rumpelnde Thurn-und Taxis-Postkurs per „Eilwagen“, der die Bandscheiben der Passagiere gewiss nicht schonte, benötigte für die Strecke von Ulm nach Ravensburg um 1830 acht bis zehn Stunden. Arme Leute konnten sich diesen „Luxus“ aber nicht leisten. Sie machten sich notgedrungen auf Schusters Rappen auf den Weg, schluckten bei Dürre und Wind jede Menge Staub auf den unbefestigten Straßen, versanken bei Starkregen im Schlamm. In den zahlreichen Wirtshäusern am Wege allerdings, wo auch viele Fuhrleute und Kutscher einkehrten, ging es fidel zu.

Das „Eisenbahnfieber“ greift um sich

Die Klagen über den schlechten Straßenzustand im Königreich Württemberg waren allgegenwärtig, als sich aus Franken die Nachricht von der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth im Dezember 1835 verbreitete. Längst hatte, von England ausgehend, wo erstmals eine stationäre Dampfmaschine auf Räder gestellt worden war, ein regelrechtes „Eisenbahnfieber“ fortschrittliche Geister in Europa ergriffen, allen voran den Schwaben Friedrich List, der bereits 1824 aus dem amerikanischen Exil für ganz Deutschland ein Eisenbahnnetz gefordert und auch dafür plädiert hatte das Streckennetz bis zum Bodensee auszudehnen, wofür er ausgelacht wurde. Es war ihm nicht mehr vergönnt, den Durchbruch seiner Ideen zu erleben. Fast

gleichzeitig mit der Eröffnung der ersten deutschen Bahn gründeten in Ulm zahlreiche Gewerbetreibende eine „Eisenbahngesellschaft“ mit dem Ziel: Bau einer Bahnstrecke von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen und ihre Finanzierung. Man versprach sich von der Eisenbahn eine Belebung des Handels. Die Städte Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen traten der Gesellschaft bei, die später mit einer ähnlichen Stuttgarter Neugründung zur „Württembergischen Eisenbahngesellschaft“ fusionierte. Die Biberacher erwarben 250 Aktien, die Ravensburger 150 zu jeweils 100 Gulden, die Häfler etwas weniger. Es spricht für das grundsätzliche, bedächtige und weitsichtige Vorgehen der königlichen Regierung in Stuttgart, dass sie bereits 1836 den Grundsatzbeschluss fasste, für die künftige Südbahn zum Bodensee die Trasse durch das Filstal und als Geislinger Steige über die Alb zu führen. Allerdings sollten noch sieben Jahre ins Land gehen, bis mit dem Eisenbahngesetz von 1843 der endgültige Verlauf dieser württembergischen Hauptstrecke von Heilbronn über Stuttgart, Göppingen, Geislingen, Ulm, Biberach, Ravensburg nach Friedrichshafen festgelegt wurde.

Kanalbau als Konkurrenz-Projekt zum Bau der Südbahn

Vorausgegangen war ein jahrelanges Tauziehen um die Führung der geplanten Schienentrasse an den Bodensee. Zunächst war überhaupt noch nicht klar gewesen, ob das Königreich Württemberg der Eisenbahn den Vorzug geben würde, denn in den Köpfen spukte auch

noch eine Wasserstraße. Man diskutierte alternativ einen Kanal, der den Neckar mit der Donau und dem Bodensee verbinden sollte.

Dieses konkurrierende Projekt fand Anfangs nicht zuletzt in Biberach Befürworter, doch ergaben Kostenvergleiche, dass ein Kanal mit seinen 96 Schleusen teurer gekommen wäre als eine eingleisige Bahnstrecke (sie sollte erst im 20. Jahrhundert zweigleisig ausgebaut werden). Laut überaus penibler Kostenschätzung würde die eingleisige Südbahn 6.851.112 fl 34 kr kosten, ein Kanal aber mit 7.456.644 fl. 59 kr zu Buche schlagen. Man nahm es damals offenbar sehr genau mit der Berechnung der erforderlichen Investitionen.

Heftige Debatten im Landtag

Der Landtag erlebte damals „heftige Debatten mit leidenschaftlichen Stellungnahmen von Gegnern und Befürwortern der Eisenbahn.“² Zu den vorbehaltlosen Befürwortern gehörten der liberale, fortschrittsgläubige Ravensburger Landtagsabgeordnete und Bürgermeister Franz von Zwerger. Er stimmte für den Bahnbau, während sein Nachbar, der konservative Abgeordnete und Altdorfer Schulheiß Konrad Prielmayer das Projekt wohl auch wegen der Armut des Marktfleckens ablehnte. So kam es, dass die Südbahn an Weingarten vorbei geführt wurde, so wie man auch den Umweg über Laupheim und Waldsee vermied, was dazu führte, dass auch der für Waldsee zuständige Abgeordnete mit Nein stimmte. Weingarten sollte erst später über eine bei Niederbiegen abzweigende Nebenstrecke an die Südbahn angeschlossen werden, die aber ebenso schon lange stillgelegt ist wie das legendäre „Bähnle“, eine Straßenbahn, die früher Baienfurt und Weingarten mit dem Ravensburger Bahnhof verband. Zu den Verlierern des Bahnbaues sollten übrigens auch Fuhrunternehmen, deren schwerfällige Lastfahren mit bis zu 12 vorgespannten Pferden und den peitschenknallenden Fuhrleuten in ihren blauen Überhemden seit Menschengedenken das Straßenbild bestimmt hatten, die Postkutscher in ihren Uniformen und die Gastwirte an den Landstraßen gehören, die in die gleiche Richtung wie die neue Eisenbahn führten. Viele Wirtschaften, in denen es bis dahin hoch hergegangen war, verödeten. Nur arme Handwerker waren fortan noch zu Fuß unterwegs.



Biberach von Osten 1889, eine noch sehr ländlich anmutende Idylle mit einer Ernteszene im Vordergrund und einem Dampfzug. (Gouache von Hermann Volz, Museum Biberach)

Verlierer: Laupheim, Waldsee, Weingarten, Fuhrleute und Wirte

Aber noch war es nicht so weit. Noch rang man, nachdem die Entscheidung zugunsten eines Schienenstrangs und gegen einen Kanal gefallen war, um die Streckenführung. Noch musste Oberbaurat Carl Etzel, die dominierende Persönlichkeit am Ministertisch bei der entscheidenden Landtagsdiskussion 1845 immer wieder Bedenken ausräumen.³ Zweifel wurden laut, ob die Geislinger Steige überhaupt zu bezwingen sei. Auch wurde befürchtet, die neue Bahntrasse bei Ulm unterhalb von Kuhberg und Galgenberg könnte mitsamt dem Hang, an dessen Fuß sie entlang geführt werden sollte, in die Donau absacken. Und schließlich wurden Linienvarianten ins Spiel gebracht, so eine Rems-Brenzta-Linie über Aalen und Heidenheim als Alternative. Es gab auch Leute, die sich für eine Illertalbahn von Langenargen durch das Argen- und Illertal nach Ulm einsetzten. Und in etlichen oberschwäbischen Köpfen, die sich zu einem der zahlreichen Vereine mit dem Ziel, eine Bahnlinie zu bauen und zu betreiben zusammenschlossen, wurde sogar die Idee geboren, eine Pferdeisenbahn von Friedrichshafen über Langenargen, Wangen, Leutkirch und Memmingen illerabwärts bis nach Ulm zu realisieren.⁴ Stets standen handfeste Interessen hinter allen Vorschlägen, doch setzte sich letztlich die Filstal-Alb-Linie mit der Geislinger Steige und die Führung von Ulm über Erbach und dann schnurgerade 25 Kilometer nach Biberach, weiter nach Aulendorf und durch den Schussentobel von der Albhochfläche hinab ins Schussental nach Ravensburg und Friedrichshafen durch, möglichst direkt und kostensparend und vielleicht auch deshalb, weil sie dem König eine bequeme Bahnfahrt von Stuttgart zu seiner Sommerresidenz am See versprach.

Kurios, aber wohlbedacht: Baubeginn am Bodensee

Wie ein Lauffeuer verbreitete sich in Friedrichshafen 1845 die Nachricht, dass die Südbahn so gebaut werden sollte. Die Neuigkeit löste Begeisterung aus. Ein Festmahl wurde veranstaltet. Man schoss Böller ab. Kurioserweise wurde am Bodensee damit begonnen das Projekt zu realisieren, wo es weit und breit noch keinen Gleisanschluss gab, über den das Material



Ravensburg um die Mitte des 19. Jahrhunderts mit Eisenbahnzug, der in Richtung Biberach fährt. (Gouache von J. Egli, Haus der Stadtgeschichte Ravensburg, Ausschnitt)

auf dem Schienenwege hätte herangeschafft werden können. Vielmehr musste es mühsam vom damaligen Streckenende in Süßen mit Pferdefuhrwerken herangekarrt werden, wie übrigens auch die erste Lokomotive „Schussen“ und einige Waggons, was sich natürlich kostensteigernd auswirkte.

Insellösung ohne Anschluss ans Bahnnetz

Die Regierung in Stuttgart wollte mit dem Baubeginn in Form einer Insellösung aber signalisieren, dass sie gewillt war möglichst schnell als erste an den See vorzustoßen, mit den Transporten auf der neuen Bahnlinie möglichst viel Handel ins Land zu ziehen und auch beim transalpinen Verkehr künftig ein Wörtchen mitzureden. Durchaus nicht alle der insgesamt 64 württembergischen Abgeordneten einer eigens gebildeten Kommission waren allerdings von der Notwendigkeit des Eisenbahnbaues überzeugt. Immerhin 26 nahmen eine ablehnende Haltung ein. Noch im Januar 1848 hieß es in einer Stellungnahme, die sie abgaben, „der innere Verkehr (im Königreich Württemberg) bedarf keiner Eisenbahn, und der äußere Verkehr gewinnt nichts durch eine Eisenbahn.“ Die Mehrheit bewies damals aber Weitblick.

Brenner und Gotthard und nicht der Splügen

Alpenüberquerende Eisenbahnen gab es damals in der Schweiz und in Österreich zwar noch nicht, aber das Splügenbahn-Projekt als denkbare Fortsetzung der Südbahn durch die Schweiz nach Italien, ein möglicher

mittlerer Weg zwischen Brenner im Osten und Gott-hard im Westen, wurde bereits diskutiert. Der Splügen-tunnel sollte erst im 20. Jahrhundert endgültig scheitern. Das Rennen als Eisenbahn-Alpentransversalen aber machten Brenner und Gotthard.

Nur 15 Monate dauerte es, bis der unproblematische 19 Kilometer lange erste Streckenabschnitt von Friedrichshafen nach Ravensburg unter der Leitung von Oberbaurat Ludwig von Gaab fertiggestellt war. Für die 600 Männer, die dabei eingesetzt waren, davon 50 Ausländer, muss es eine elende Schinderei gewesen sein, denn schwere Handarbeit war angesagt. Maschinen gab es noch nicht. Dafür gab es gleich zu Beginn Ärger. Schweizer Bauunternehmer hatten bei der Vergabe der Arbeiten das Rennen gemacht. Einheimische Konkurrenten aus Ravensburg und Altdorf/Weingarten hatten das Nachsehen. Den Eidgenossen wurde unterstellt, sie hätten nur deshalb günstigere Angebote machen können, weil sie und italienische Subunternehmer den beim Bahnbau beschäftigten Einheimischen, Unterländern und Italienern Hungerlöhne zahlten. Schließlich wurde aber der Konflikt beigelegt, indem man sich auf höhere Löhne einigte. Am 8. November 1847 wurde die Strecke zwischen Friedrichshafen und Ravensburg eröffnet, nachdem die Lokomotive „Schussen“ die Strecke zuvor bei einer Probefahrt mit sechs Waggons in der für damalige Verhältnisse phantastischen Zeit von nur 40 Minuten bewältigt hatte. Es sollte aber noch zweieinhalb Jahre dauern, bis der Inselbetrieb zwischen diesen beiden Städten aufgegeben werden konnte.



Biberacher Bahnhofstraße mit Bahnhof im Hintergrund.
(Postkarte um 1900, Haus der Stadtgeschichte Ravensburg)

Das zweite Teilstück über 47 Kilometer von Ravensburg nach Biberach bewältigten die Bahnbauer bis zum Mai 1849. Vorausgegangen waren, wie auch bei Eisenbahn- oder Straßenbauvorhaben in unseren Tagen, wieder beinharte Verhandlungen mit Grundstückseigentümern, von denen Gelände für den Bahnbau benötigt wurde. Man feilschte um jeden Gulden, wie sich zum Beispiel in Biberach zeigte. Rigoros setzte eine Schätzkommission ihre Preisvorstellungen durch. Falls man nicht auf einen Nenner kam, scheute man auch nicht vor Enteignungen zurück.

Probleme beim Bahnbau im wilden Schussentobel

Im wilden, feuchten Schussentobel, wo einige Jahrzehnte zuvor noch Räuber ihr Unwesen getrieben hatten, stießen die Bahnbauer auf schwierigen Untergrund. Aufschüttungen auf sumpfigen oder torfigen Boden sackten ab. Entwässerungsgräben mussten gezogen werden. Ein starkes Gefälle von 1:150 war zu bewältigen. 14 kostspielige Übergänge über den Fluss waren erforderlich in dem Tobel zwischen Mochenwangen und Aulendorf. Schussen-Hochwässer waren einzukalkulieren. Auf 1,6 Kilometer Länge wurde der Fluss verlegt.

Dazu muss man wissen, dass die ersten Lokomotiven noch relativ schwach waren, zumal sie zunächst noch mit Holz, dann mit Torf und erst später mit Kohle befeuert wurden, die mehr Heizkraft lieferte. Aussteigen und schieben mussten die Fahrgäste zwar nicht, wenn der Heizer seine Sache gut machte. Aber in den damals noch strengen und schneereichen Wintern ist es vorgekommen, dass ein Zug im tiefen Schnee stecken blieb und von 100 Mann von Hand mühsam freigeschaufelt werden musste. Der Fahrplan geriet natürlich total durcheinander.

Revolutionäre profitierten von der Eisenbahn

Für die Revolutionäre der letztlich gescheiterten Revolution von 1848/49 brachte die nun schon zwischen Friedrichshafen und Biberach in Betrieb befindliche Südbahn den Vorteil, dass sie rasch zu Versammlungen gelangen konnten. Es dauerte schließlich noch bis zum Sommer 1850, bis auch die Lücke zwischen Biberach und Ulm geschlossen war. Im Zuge dieser Arbeiten

wurde die Donau unterhalb des Kuhbergs begradigt und der unterhalb des Hanges im alten, stillgelegten Flussbett errichtete Bahndamm mit einer Mauer befestigt. Er ist bis heute nicht in den Fluss abgerutscht. Die Bahningenieure, die diesen Streckenverlauf realisierten, leisteten solide Arbeit, so wie auch auf der berühmten Geislinger Steige. Dort hatten die Planer ursprünglich erwogen, die Züge mit stationären Dampfmaschinen oder Pferden oder einem Seilzugsystem hinauf zu hieven. Doch bald lieferte die traditionsreiche Esslinger Maschinenfabrik stärkere Dampflok, so dass sich das erübrigte. Noch lange mussten zur Verstärkung allerdings Schubloks eingesetzt werden. Das waren anfangs Dampflok, später robuste Elektroloks wie das legendäre „Deutsche Krokodil“, die unverwüstliche E 93, deren markantes Profil an ein Krokodil erinnert und die von den Eisenbahn-Nostalgikern heiß geliebt wird, nicht zuletzt, weil sie so etwas wie das „Flaggschiff“ des weltberühmten schwäbischen Modellbahnherstellers Märklin ist. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hatte die E 19 in den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts in Dienst gestellt, um

schwere Güterzüge nicht zuletzt über die Geislinger Steige zu ziehen. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass auch die Südbahn beweist: Das Eisenbahnwesen des Königreichs Württemberg war trotz schwieriger natürlicher Voraussetzungen bestens konzipiert, übrigens als Staatsbahn und sollte bald Gewinn abwerfen.⁵

Am 1. Juni 1850 wurde die Lücke bis Ulm geschlossen, das isolierte Dasein der von Süden nach Norden gebauten, insgesamt 103,58 Kilometer langen Südbahn war damit beendet. Bereits vom 29. Juni 1850 an konnte die Bergstrecke zwischen Ulm und Geislingen befahren werden, so dass die rund 240 Kilometer lange Strecke von Heilbronn bis Friedrichshafen durchgehend befahrbar, somit der Anschluss an das übrige württembergische Bahnnetz realisiert war. Auch wenn die Furcht vor dem Feuer speienden Dampfross im Königreich Württemberg unter ängstlichen Gemütern noch weit verbreitet war, es Ablehnung und Widerstand gab, so überwog doch die Begeisterung der fortschrittlich gesinnten Kreise über das neue Verkehrsmittel.



Ein Zug der Südbahn vor dem Jordanbad südlich von Biberach.
(Lithographie von Eberhard Emminger, Ausschnitt, Museum Biberach)

Das „Biberacher Amts- und Intelligenzblatt“ verlieh ihr in einem mit „Dampf und Eisen“ überschriebenen euphorischen Artikel zur Eröffnung des Streckenabschnitts zwischen Ravensburg und Biberach 1849 wie folgt Ausdruck: „Eisenbahnen, ziehen zweitausend Zentner so schnell, wie der Vogel fliegt...“.

Die Begeisterung von damals ist nur zu verständlich. Das schnaufende neue Verkehrsmittel verkürzte die Reisezeit enorm, viel gewaltiger als im laufenden Jahr 2021 der Wechsel vom Dieselmotor zum elektrischen Betrieb voraussichtlich im kommenden Dezember.

Das Banner der Revolution wehte von der Lokomotive

Und natürlich wurde dieser Durchbruch im Verkehrswesen gebührend gefeiert, am 7. Juli 1850 mit einem großen Fest in Friedrichshafen. Laut „Schwäbischer Chronik“, damals ein führendes Blatt, setzte sich ein Zug mit Festgästen frühmorgens um 3.30 Uhr in Stuttgart nach Friedrichshafen in Bewegung und langte am Abend um 22 Uhr dort wieder an. Vermutlich waren die Passagiere völlig „geschafft“, denn unterwegs hatten sie eine „ununterbrochene Abfolge von Begrüßungen, Empfangen, Festkomitees, Festzügen, Musik, Reden, Ehrungen, Böllern und Festessen“ über sich ergehen zu lassen. Immerhin ist die Fahrt wahrscheinlich nicht so strapaziös gewesen wie auf den damaligen Eisenbahnen der anderen deutschen Länder, denn die württembergische Staatsbahn setzte von Anfang an die besten Waggons in Deutschland ein, Vierachser, die bereits ruhiger liefen. Man hatte sie sich in den USA abgeschaut. Eine Gazette in Ulm berichtete, bei der Eröffnungsfeier in der Donaustadt am 29. Juni 1850 habe die schwarz-rot-goldene Fahne, Symbol der 1849 niedergeschlagenen Revolution, von der Lokomotive geweht.

Vom Mai 1852 ist ein Fahrplan überliefert, wonach sich auf der Südbahn täglich drei Züge auf die 104 Kilometer lange Fahrt begaben, wofür sie dreieinhalb Stunden benötigten. Zwei liefen bis Heilbronn durch, beziehungsweise verkehrten von dort bis an den Bodensee. Auf der 248 Kilometer langen Strecke waren sie etwa zehn Stunden unterwegs. Bereits 1853 wurde eine Schnellzugverbindung eingerichtet. Von Ulm aus erreichte man nunmehr Friedrichshafen in bis dahin

unvorstellbaren zwei Stunden und 20 Minuten. Der Reiseverkehr in Richtung Süden nahm stark zu. Vorbilder waren das württembergische Königshaus und seine vornehmen Gäste vom Adel, die nunmehr komfortabel Erster Klasse an den Bodensee reisten. An dem an sich fortschrittlichen rollenden Material wurde allerdings insofern Kritik geübt, als dass geeignete Waggons für die ländliche Bevölkerung, die „Viktualienträger“ vermisst wurden. Im Badischen gab es Stehwagen mit Gepäckfreiheit.

Friedrichshafen wurde vornehmster und teuerster Urlaubsort im Ländle

Der Endpunkt Friedrichshafen profitierte von der Südbahn enorm. Der Tourismus in der aufblühenden Stadt nahm stark zu. Hotels schossen aus dem Boden. Schon im Sommer 1850 fühlte sich ein Zeitungsreporter wie in die Stuttgarter Königstraße versetzt, so viele Besucher aus der Landeshauptstadt tummelten sich in Friedrichshafen, das als mondän und entsprechend teuer galt. Aber auch Ravensburg, Biberach und Ulm profitierten vom Bahnbau stark, sogar das bis dahin reichlich unscheinbare kleine Aulendorf, allerdings erst in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts, als die württembergische Allgäubahn zwischen Isny, Leutkirch, Kißlegg über Aulendorf nach Herbertingen entstand und Aulendorf vom unbedeutenden Bahnhof mit Postkutschen-Anschluss zum bedeutenden oberschwäbischen Bahnknotenpunkt aufstieg. Damit war auch Waldsee über diese Nebenstrecke angeschlossen. Am 25. Juli 1869 war das erste Teilstück zwischen Waldsee und Saulgau fertiggestellt worden. Bis es aber so weit war, mussten sich die Waldseer mit dem Bahnhofle Durlesbach im Schussentobel bei Reute begnügen und dorthin eine gehörige Wegstrecke zu Fuß oder in einer Kutsche zurücklegen. Als die ersten Züge in Durlesbach hielten, gab es noch nicht einmal eine Verbindungsstraße nach Reute. „Die Reisenden mussten mit ihrem Gepäck die steilen Hänge hinaufklettern, um querfeldein nach Reute zu gelangen.“⁶

Im Lied von der Schwäb'schen Eisebahne hat Durlesbach zwar „Weltberühmtheit“ erlangt, wenn man so will, tatsächlich aber gehörte diese Station immer zu den unbedeutenden. Dem Reiseschriftsteller Friedrich Wilhelm Hackländer verdanken wir eine anschauliche Schilderung von 1853 von der Fahrt süd-



Hafenbahnhof Friedrichshafen um 1890. (Postkarte)

wärts durch den Schussentobel: „Eine angenehme Abwechslung ist endlich der Schussentobel, den man über viele Brücken hinweg klirrend und sausend hinab-rast, wieder einmal durch dichten Wald, zwischen Bergen dahin und über klares Wasser. Der Schussentobel hat zwei Merkwürdigkeiten: Das Haus des großen Hannickels und die Station Turlesbach, letztere berühmt, weil hier außer den Conducteuren noch nie eine menschliche Seele ein- oder ausgestiegen sein soll, so sagt nämlich die Tradition. ‚Turlesbach‘ ruft der Zugführer und setzt gleich darauf hinzu ‚fertig‘, worauf es ohne anzuhalten weitergeht.“⁷

Die „gute Beth“ beschert „Turlesbach“ Hochbetrieb

Im Jahre 1867 allerdings verzeichnete die königlich württembergische Staatsbahn mit der Abkürzung K.W.St.E. (im Volksmund interpretiert: „Komm Weib steig ei“) ausgerechnet in Durlesbach Hochbetrieb. Der Anlass: In Reute wurde die Hundert-Jahr-Feier der Seligsprechung der „Guten Beth“ von Reute, Elisabeth Achler (1386 bis 1420) begangen, der von den ober-schwäbischen Gläubigen sehr verehrten Mystikerin. Viele fromme Pilger strömten damals nach Reute, viele mit der Bahn. Es sollen bis zu 24.000 Wallfahrer gewesen sein. Über 500 Geistliche waren angeblich anwesend. Das Fest war so etwas wie die Initial-

zündung für die Wiederbelebung des Klosters Reute. Im Oktober 1870 zogen die ersten Franziskanerinnen ein. Das Kloster Reute bescherte dem Bahnhof Durlesbach fortan jahrzehntelang Wallfahrer, Ordens-schwestern und Klosterbesucher als Reisende. 1897 vergrößerte man das Stationsgebäude und richtete einen separaten Wartesaal zweiter Klasse ein. Bis dato hatte nur ein Wartesaal dritter Klasse zur Verfügung gestanden, über den sich die Oberin des Klosters Reute beschwert hatte. Für die Schwestern des Klosters, wie auch für die von ihnen betreuten Patienten, sei die ver-rauchte, stickige Luft in dem Wartesaal eine Zumutung und ungesund. Auch die vielen höhergestellten Reisen-den, die das Kloster besuchten, legten Wert auf einen gesonderten Wartebereich.⁸

Zweigleisiger Ausbau nach der Jahrhundertwende

Von 1905 bis 1913 – nach anderen Quellen von 1906 bis 1912 – wurde die Südbahn zweigleisig ausgebaut, wieder ein Meilenstein in der Chronik dieser über 170-jährigen Eisenbahnstrecke. Und wiederum waren auch italienische Arbeitskräfte dabei eingesetzt. Unter ihnen soll sich ein gewisser Benito Mussolini befunden haben, der später zum italienischen Faschistenführer aufstieg. In Durlesbach und in Niederbiegen entstanden damals, 1911, heute denkmalgeschützte, sehr ansehn-



Weltrekordfahrt 1934 auf der Südbahn: Der „Fliegende Hamburger“ zu Besuch im Hafenbahnhof Friedrichshafen vor einigen Jahren. (Foto von Günter Peitz)

liche Jugendstil-Bahnhofsgebäude, wobei Planer und Erbauer etwas großzügiger verfahren als sie es sonst als sparsame Schwaben zu sein pflegten (so wurde beispielsweise Mitte des 19. Jahrhunderts der erste Ravensburger Bahnhof aus Steinen der Stadtmauer errichtet). Wie der Bahnhof in Durllesbach hat auch der in Niederbiegen schon lange ausgedient und ist von der Bahn verkauft worden. Das Durllesbacher Bahnhofsgebäude ist in private Hände übergegangen, während in Niederbiegen die Gemeinde Baienfurt zugegriffen hat. Was sie aus dem historischen Gebäude macht, ist ungewiss. Vorstellbar wäre ein kleines, feines Südbahn-Museum, zumal ein Modellbahn-Club in dem alten Bahnhof sein Domizil hat. Aber wahrscheinlich wird

aus dieser Idee eben so wenig etwas wie aus dem Plan des Waldseer Eisenbahn-Enthusiasten Alfons Walz, in Durllesbach ein Eisenbahnmuseum zu etablieren. Immerhin hat er aber dort dem Bäuerle mit seinem Ziegenbock, der Bäuerin und einem Condukteur, den berühmten Figuren aus dem Lied von der Schwäb'schen Eisebahne, ein Denkmal samt Zügeln setzen lassen.

Unglück wegen falsch gestellter Weiche – Lokführer und Heizer sprangen rechtzeitig ab

Kurz nach dem Ausbau der Strecke machte Durllesbach Negativschlagzeilen. Am 27. März 1913 verunglückte dort frühmorgens „ein in Richtung nach Ravensburg ausfahrender, mit zwei Lokomotiven bespannter Güterzug infolge falscher Weichenstellung in ein sogenanntes Sackgeleise. Die vordere Maschine versank, nachdem die Schienen ausgingen, in dem frisch aufgeführten Damm und dürfte wohl vollständig unbrauchbar sein. Die zweite Maschine fuhr auf den Tender der ersten Maschine auf und ist ebenfalls stark beschädigt“, berichtete Anderntags das „Waldseer Wochenblatt“.⁹ Menschenleben waren demnach nicht zu beklagen. Die beiden Lokführer und Heizer sowie das übrige Personal konnten sich retten, indem sie rechtzeitig absprangen. Auch vier Arbeiter, die sich in einem mitgeführten Personenwagen befanden, kamen mit dem Schrecken davon.



Das Bäuerle und sein Ziegenbock auf der Schwäb'schen Eisebahne. (Karikatur nach dem bekannten Lied)

Bei Warthausen 1944 zwölf Tote

Glimpflich verlief auch am 23. Juni 1928 in Ummendorf ein weiteres Eisenbahnunglück. Dort entgleiste der D-Zug Nr. 135 von Friedrichshafen nach Stuttgart, die Lok stürzte um. 15 Reisende und der Lokführer trugen leichte, der Heizer schwere Verletzungen davon. Am 20. April 1939 entgleiste wieder bei Ummendorf ein Eilzug. Es gab neun Leichtverletzte. Am 6. Januar 1944 missachtete der Lokführer eines Eilzuges bei Warthausen ein Haltesignal und fuhr in den „Öchsle“-Nebenbahnzug, dessen Lok regelrecht zertrümmert wurde. Die erschütternde Bilanz dieses Unglücks: zwölf Tote und viele Schwer- und Leichtverletzte!

Täglich zwei „Getreidezüge“ nach Friedrichshafen

Nicht nur das Reisen nahm durch die Südbahn einen ungeahnten Aufschwung, sondern auch der Warenverkehr. Vorbei war die jahrhundertelange Epoche, in der schwerfällige, mehrfach mit Pferden bespannte Frachtwagen mit wenig Fassungsvermögen über schlechte Landstraßen rumpelten. Viel eleganter, schneller und preisgünstiger konnten nunmehr Massengüter per Bahn transportiert werden. Dazu zählten vor allem Getreide, erzeugt in ganz Oberschwaben, zum Teil auch im Allgäu, das für die Schweiz und Vorarlberg bestimmt war. Bereits 1853 waren in der Erntezeit täglich zwei Züge, jeder mit über 30 Güterwagen, voll beladen mit Getreide nach Friedrichshafen unterwegs. Frachtgüter waren aber auch Holz, Torf aus oberschwäbischen Mooren, Obst aus der Schweiz, Rindviecher und Schweine, Baumwolle, Steine, sogar Steinkohle aus dem Ruhrgebiet. Existenzgründer, darunter weitblickende schweizer Unternehmer, gründeten Betriebe entlang der neuen Bahnlinie, die sich als wahrer Segen für Oberschwaben und das gesamte Königreich Württemberg erwies.

Als die Kirschen erst nach 7 Tagen ankamen, waren sie total verdorben

Die vielzitierten kleinen Leute wussten das neue Verkehrsmittel natürlich auch für kleinere Warentransporte zu nutzen. Nicht immer erwies es sich allerdings als zuverlässig. So ist überliefert, dass am 16. Juli 1866 auf

dem Bahnhof in Ravensburg für einen „Landjäger I. Klasse in Ulm-Söfingen“ 36 Pfund frische Kirschen aufgegeben worden sind. Als der Empfänger die Früchte erst volle sieben Tage später auf dem Ulmer Bahnhof in Empfang nehmen konnte, waren sie total verdorben. Das hatte Konsequenzen für den verantwortlichen Bahnmenschen, den „Güterbesteller“ Geiger. Er musste Schadensersatz leisten.

Nach der Eröffnung der Südbahn im Jahre 1850, dem Ausbau auf zwei Gleise nach 1900 und der Ablösung des Dampflokomotivenbetriebs durch Diesellokomotiven 1975 ist die Aufnahme des elektrischen Betriebes noch in diesem Jahr ein weiterer Meilenstein in der Geschichte der Südbahn. Eine Höchstreisegeschwindigkeit der Züge von 160 Stundenkilometer soll damit Wirklichkeit werden.

Weltrekordfahrt 1934 auf der Südbahn

Die war übrigens bei Testfahrten auf dem schnurgeraden Streckenabschnitt zwischen Erbach und Biberach bereits im Mai 1934, also vor fast 90 Jahren (!) schon einmal mühelos erreicht worden, sogar bis zu 180 km/h, als dort der „Fliegende Hamburger“, der weltweit erste Dieselschnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahngesellschaft erprobt wurde, eine sächsisch-oberschwäbische Gemeinschaftsproduktion. Die schnittigen Waggons waren bei der WUMAG (Waggon- und Maschinenbau AG in Görlitz/Sachsen) gefertigt worden, die robusten Zwölf-Zylinder-Dieselmotoren beim Maybach-Motorenbau in Friedrichshafen.

ANMERKUNGEN

1. Eitel, Peter: Geschichte Oberschwabens im 19. und 20. Jahrhundert. Bd. 1, Der Weg ins Königreich Württemberg (1800-1870). Ostfildern 2010. S. 177 ff.
2. Schmidt, Uwe: Die Südbahn“, in: Brunecker, Frank (Hrsg.): Die schwäbische Eisenbahn. Biberach 2013, S. 73 ff.
3. Bleiche, Hartwig: Alles dreht sich um die Südbahn: Carl Etzel, die Presse und der Landtag, in: Brunecker, Frank (Hrsg.), a.a.O., S. 59 ff.
4. Scherer, Thomas: Der Bahnknotenpunkt Aulendorf, die Verkehrsgeschichte des Bahnhofs und des Bahnbetriebswerkes Aulendorf. Ulm 1982.
5. Kolb, Raimund: Bähne, Mühle, Zug und Bus, die Bahn im mittleren Schussental. Bergatreute 1990, S. 13 ff.
6. Huber, Ernst: Durlasbach und die Schwäbische Eisenbahn. Herausgeber und Verlag PB Service, München 2011. S. 7.
7. Beiche, Hartwig: a.a.O., S. 72.
8. Huber, Ernst: a.a.O., S. 10 ff.
9. Huber, Ernst: a.a.O., 17.