

von Jürgen Schröder,
Traditio e.V. Aulendorf

150 Jahre Bahnknotenpunkt Aulendorf

Eine kleine Geschichte der Südbahn
1869 – 2019

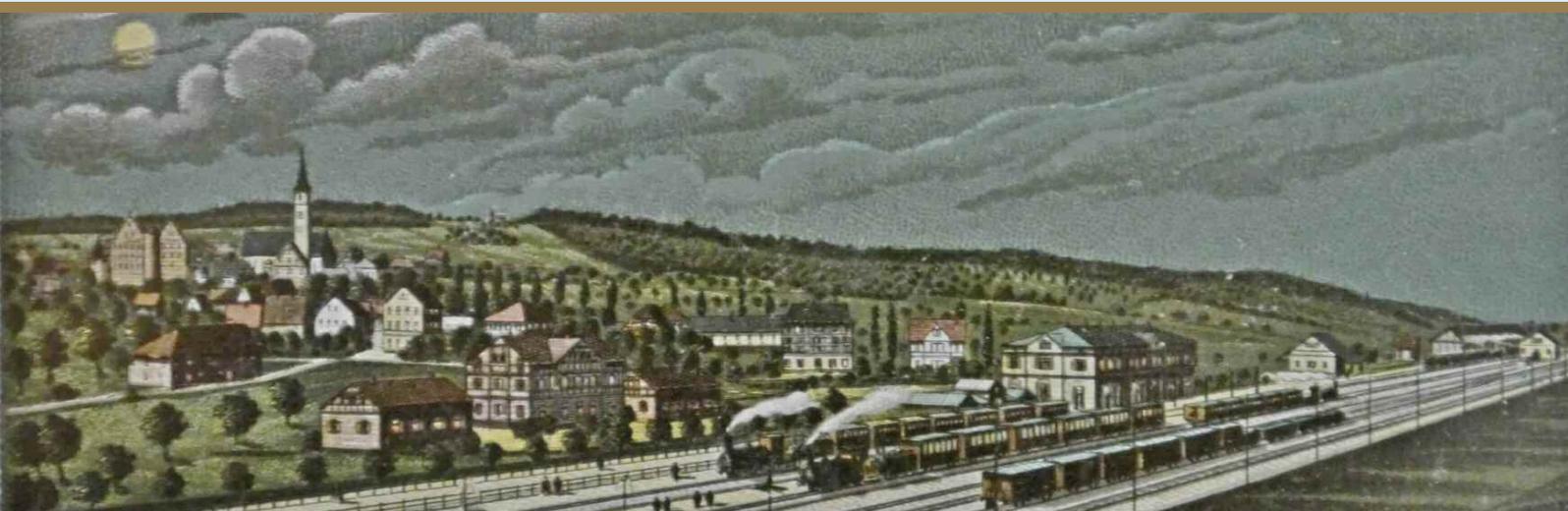


Abb. 1: Postkarte Stadtansicht von Südosten, um 1900 (Ausschnitt)

Die politische und wirtschaftliche Lage

Es waren bewegte Zeiten im Königreich Württemberg, das als Mitglied des Deutschen Bundes nur eine begrenzte Souveränität in der Außenpolitik besaß. Umso mehr widmete sich der gescheite König Wilhelm I. (1816 – 1864) der kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung seines Landes. Einer der Ideengeber hierzu war der Nationalökonom Friedrich List (1789 – 1846). Er propagierte den handelspolitischen Zusammenschluss der deutschen Länder und sah als Mittel hierzu den Bau von Eisenbahnen. So konnte die Industrialisierung ihre eigentümliche Aufschwungsmechanik entfalten, die in dieser Phase in der enormen Steigerung der Nachfrage nach Eisen bestand. Dieses Metall wurde in wachsendem Maß nicht mehr mit Holzkohle erschmolzen, sondern durch Koks. Es diente zum Bau der Bahnen, die nun wiederum Kohle und Metall zusammenführten. Im Krieg um die Vorherrschaft im Deutschen Bund zwischen Preußen und Österreich 1866 stellte sich Württemberg unter König Karl (1864 – 1891) auf die österreichische Seite, verlor jedoch mit ihr in der entscheidenden Schlacht von Königgrätz und musste eine Kriegsschädigung an Preußen entrichten, hatte aber keinen Gebietsverlust hinzunehmen. In diese Zeit fällt der Bau der Allgäubahn.

Rückblende

Um zu verstehen, warum Aulendorf ein Haltepunkt der Allgäubahn wurde, hilft ein Hinweis auf die ältere Südbahn. Sie ist die „Magistrale zum Bodensee“¹. Sie sollte von Stuttgart aus die im Jahre 1805 angeschlossenen kleineren und größeren Gebiete der zuvor reichsunmittelbaren Fürsten und Grafen – also großenteils Oberschwaben – erschließen und an das Zentrum am Neckar anbinden. Schon vor dem Bau der Südbahn hatte die Stuttgarter Politik die mögliche Trassierung eines Kanals von der Donau zum Bodensee prüfen lassen, dieses Projekt aber wieder fallen lassen.

1846 begann der Bau der zunächst eingleisigen Strecke zwischen Friedrichshafen und Ravensburg. Umstritten war der weitere Verlauf zwischen Ravensburg und Biberach. Hier ging es vor allem um die Forderung der Stadt Waldsee nach einer Trasse nahe der Oberamtsstadt. Sumpfiges Gelände nahe der Riß, Steigungsverhältnisse im Bereich der Wasserscheide zwischen Rhein und Donau und insgesamt höhere Kosten sprachen jedoch für eine Führung der Linie über Aulendorf und den nahe gelegenen Schussentobel. Im Gegenzug wurde Essendorf als Haltepunkt der Südbahn für die Waldseer und Wurzacher Bevölkerung vorgesehen. So war also der kleine Ort Aulendorf an der oberen Schussen zur Haltestation der Südbahn geworden,



Abb. 2: Postkarte Stadtansicht von Osten, um 1900



Abb. 3: Postkarte Vogelschau von Nordwesten mit Alpenpanorama, um 1900

ohne etwas dafür getan zu haben. Am 1. Juni 1850 lief der erste Zug in Aulendorf ein, und die gut 1200 Einwohner hatten es nun leicht, nach Friedrichshafen, Ulm oder sogar nach Stuttgart zu gelangen. Wer etwa ins Allgäu weiterwollte, fand am kleinen Bahnhofsgelände Postkutschen vor.

Nichts ist überzeugender als der Erfolg

Natürlich war die Südbahn ein Erfolg! Schon bald, im Jahre 1855, konnten Bahnreisende über Stuttgart hinaus ins Großherzogtum Baden fahren. Auch die starke Güteranlieferung aus dem Raum Mengen und Saulgau im überkommenen Fuhrmannsbetrieb, die wie ein Sog zum Bahnhof Aulendorf floss, war ein Merkmal dieses Erfolgs. Während der Bauzeit der Allgäubahn konnte er nur schwerlich gebremst werden und erwies sich eher als Hindernis für ein rasches Voranschreiten der Arbeiten, vor allem am neu entstehenden Bahnhof.

So ist es verständlich, dass in links und rechts von der Südbahn liegenden Orten für den Bau einer Eisenbahnverbindung von Osten nach Westen mit Anschluss an die Südbahn geworben wurde.

1860 bildete sich in Leutkirch ein „Eisenbahncomitee“. Es sollte ausloten, ob und wie sich der Bau einer Eisenbahnlinie von Essendorf aus über Waldsee ins Allgäu lohne.

Schon 1862 war dann von Essendorf nicht mehr die Rede, sondern Aulendorf sollte der Ausgangspunkt der neuen Strecke werden. Die Regierung übernahm Teile dieses Vorschlags und erweiterte sie um die Idee einer Weiterführung der Linie nach Westen. 1865 gossen beide Stuttgarter Kammern diese Vorlagen in Gesetzesform.

Zug um Zug

Für den heutigen Betrachter bildet der Streckenverlauf der Allgäubahn ein großes Ganzes. Aber wie schon am Beispiel Waldsees angedeutet, war die Geländeführung auch hier umstritten und bedurfte einer ordnenden Hand. Dies besorgte der Oberbaurat und Ingenieur Schlierholz. Strittig war vor allem die Frage, ob die Bahn von Waldsee aus über Wurzach oder über Wolfegg und Kißlegg das Allgäu erschließen sollte. Da die Betriebskostenrechnung sich für die Strecke über Kißlegg günstiger darstellte, entschied sich die Regierung für diesen Verlauf.

Der erste Abschnitt der Allgäubahn bestand in der Strecke Aulendorf – Waldsee. Mit einer Brücke war die Schussen zu überwinden, und dann kam ein großes Waldgebiet mit Flurbezeichnungen wie „Riedwald“ oder „Haslacher Gehau“ oder „Riedesch“, kurz mit einem feucht-morastigen Untergrund.

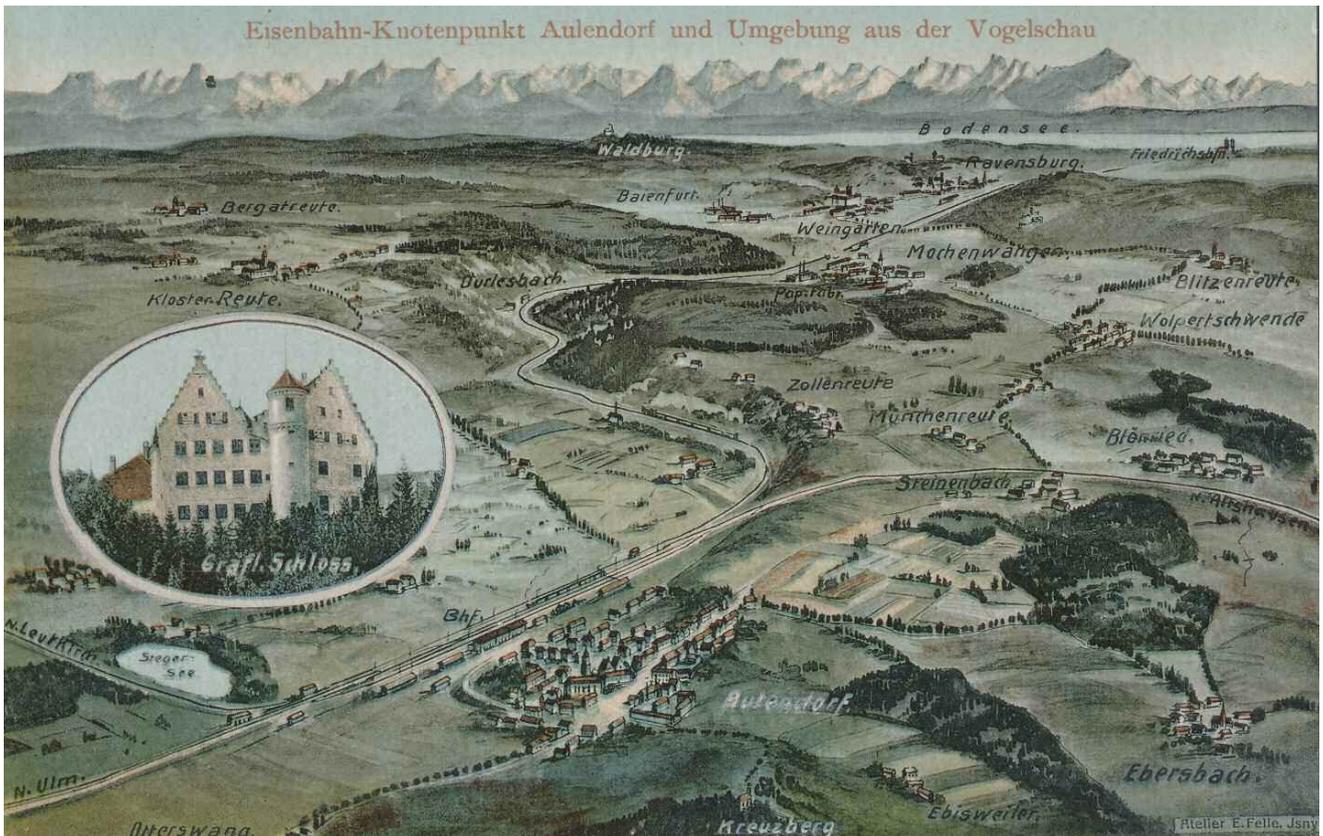


Abb. 4: Postkarte Vogelschau südliches Oberschwaben mit Gleisverlauf Südbahn und Allgäubahn, um 1900

Das Moor schien abschnittsweise grundlos zu sein, und die Schienen mussten mit Holz unterfüttert oder auf einer ausgehobenen und tragfähigen Schicht verlegt werden. – Zeitgleich verliefen die Arbeiten auf der Strecke von Aulendorf nach Saulgau. Die Techniker hier vermeldeten keine größeren Schwierigkeiten. Hier ist nun eine Übersicht über die einzelnen Teilstücke, deren Eröffnung und die Länge der Streckenabschnitte²:

Von	nach	eröffnet am	Länge
Aulendorf	Waldsee	25.07.1869	9,4 km
Aulendorf	Saulgau	25.07.1869	19,0 km
Saulgau	Herbertingen	10.10.1869	9,0 km
Waldsee	Kißlegg	15.09.1870	20,2 km
Kißlegg	Leutkirch	01.09.1872	10,9 km
Leutkirch	Isny	15.08.1874	15,9 km
Altshausen	Pfullendorf	14.08.1875	25,1 km
Kißlegg	Wangen	31.07.1880	13,3 km
Wangen	Hergatz	21.06.1890	5,2 km

Aulendorf – von der Bauernresidenz zur Dampfmetropole³

Den verantwortlichen Planern war klar, dass Aulendorf mit seinem bisher bescheidenen Bahnhof den künftig vielen Reisenden und dem stark wachsenden Güterverkehr in Zukunft nicht mehr gewachsen war.

Mit dem Bau der Allgäubahn hatte der Hauptstamm der Südbahn einen Querast von Ost nach West bekommen. Aulendorf war von einer „Haltestation“ zu einem Eisenbahnknotenpunkt geworden, und zwar dem bedeutendsten in Oberschwaben.

Zeitgleich zum Baubeginn der Allgäubahn erwarb das Königlich Württembergische Bauamt Grund und Boden zur Erweiterung des bisherigen Bahnhofs. Das Gelände nahe der Schussen war feucht und wurde mit Kies und Sand befestigt. Vor allem mussten die Gleisanlagen erweitert werden, das Empfangsgebäude war zu vergrößern, für die wachsende Gepäck- und Güterabfertigung war eine Umladerampe vorzusehen, ein Lokomotivschuppen und nicht zuletzt auch Dienstgebäude für das Personal. Wasserleitungen, ein weiterer Wasserkran, eine Drehscheibe, alles Vorrichtungen, die ein großer Bahnhof benötigt. Beim Ausmalen aller dieser Arbeiten sollte nicht vergessen werden, dass alle Arbeiten von Hand verrichtet wurden.

Die Arbeiter waren in der Regel nicht gut bezahlt. Sommers wie winters hatten sie sehr früh anzufangen und waren doch häufig in weit abliegenden Unterkünften untergebracht. Hunderte von Arbeitern waren gleichzeitig damit beschäftigt, sowohl den Bahnhof Aulendorf wie auch die Allgäubahn wachsen zu lassen.

Der Zufluss an Menschen war beeindruckend. Viele von ihnen arbeiteten nur vorübergehend in Aulendorf, doch das Bahnpersonal war gekommen, um zu bleiben. Auf dem Höhepunkt des Eisenbahnwesens lebten rund 700 Familien im Ort von Schiene und Dampf. Das entsprach etwa der Hälfte der Wohnbevölkerung.

Wirtschaft, Handel und Gewerbe nahmen Aufschwung, die Bachstraße und in ihrer Verlängerung die Bahnhofstraße, die direkt zum Bahnhof führen, zeigen noch heute, wie sehr sich die Stadt der Eisenbahn zuwandte.

Nächst dem Bahnhof stehen die Wohnhäuser der Bahnbediensteten, dann folgten Restaurationsbetriebe und Hotels, denn natürlich konnten nicht alle Fahrgäste immer gleich Anschluss finden und mussten auch übernachten können.



Abb. 5: Postkarte Bahnhofstraße Eisenbahner-Wohnhäuser, 1914

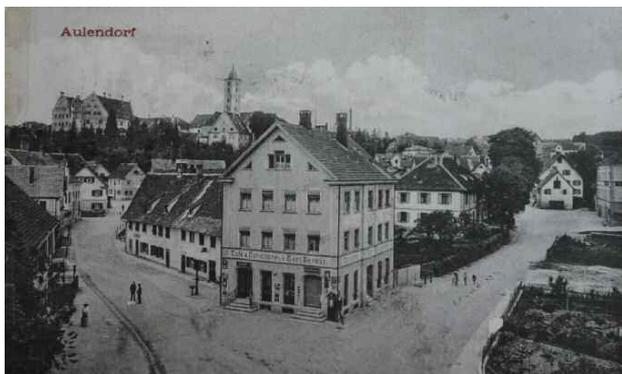


Abb. 6: Postkarte Bachstraße-Kolpingstraße Café Herbst, 1911

Im Sommer 1868 konnte am Bahnhof Richtfest gefeiert werden. Dies geschah nach traditioneller Art mit dem Spruch des Zimmermanns, wurde begleitet durch einige Reden und aufgelockert durch die Musikkapelle. Abgeschlossen wurde mit einem reichen Mahl im Hotel zum Löwen. Ein Jahr später, am 25. Juli 1869, dann in etwa die selbe Zeremonie, allerdings in größerem Maßstab – Ehrenjungfrauen, Platzkonzert und bengalische Beleuchtung inklusive – und Aulendorf hatte mit der Eröffnung der ersten Teilstrecke der Allgäubahn seinen Status gewaltig aufgewertet.



Abb. 7: Postkarte Bahnhofstraße mit Bahnhofsgelände und Postamt, um 1900

Die Allgäubahn

Am Empfangsgebäude des neu errichteten Bahnhofs war zu lesen⁴:

... Verbinde uns auf neugelegter Schiene
Stets brüderlich du Dampfmaschine!
Nicht Schwerter, nein, nur Friedensbände
Laßt schmieden uns aus Eisen mehr! ...

Ein schönes Motto, aber die Geschichte lief bekanntlich anders. Interessant bleibt jedoch die Beobachtung schon der Zeitgenossen – übrigens keineswegs nur auf die Allgäubahn beschränkt – dass die Eisenbahner in einer strikten, dem Militär nachgebildeten Hierarchie standen. Dieser Eindruck verstärkte sich noch durch ihr Auftreten. Die Beamten begegneten dem Reisepublikum nur in Uniform. Sprache sowie Gebaren waren häufig barsch und äußerst grob.

An der Spitze stand der Stationsvorsteher, dem der Bahnhofsleiter zur Seite stand. Der Bahnhofsportier rief die Züge aus und erteilte Auskunft. Heizen, Reinigen und Beleuchten des Gebäudes oblagen ihm ebenfalls. Bei größeren Bahnhöfen halfen ihm hierbei Stationsdiener. Weiter gehörten zum Dienst Schalterbeamte und nach Einführung der Bahnsteigsperrung auch der Kontrolleur. Den technischen Dienst versahen Wagenrevidenten und Weichenwärter. Sie stellten die Weichen für jeden Zug gesondert.

Lokführer und Heizer hatten die Lokomotiven rechtzeitig mit Kohlen und Wasser zu versorgen und die Lager und Gelenke ihrer Dampfzylinder zu schmieren. Dann gab es noch den Güter- und Gepäckdienst. Hier waren Listen zu führen, Waggons waren zu beladen und auszuladen. Dies geschah im Güterschuppen und an der Verladerrampe. – Ob damit alle in Aulendorf Beschäftigten genannt sind, ist nicht sicher. Bei der Mehrzahl von ihnen gab es Ober- und Unterdienstgrade und daneben Anwärter und Hilfskräfte⁵.



Abb. 8: Postkarte Empfangsgebäude Bahnhof Aulendorf, um 1930



Abb. 9: Dampflok 89407 vor Lokschuppen, 1963



Abb. 10: Bahnarbeiter an der Drehscheibe, 1982

Natürlich war die Bahn ein Fuhr- und Fahrbetrieb, aber doch ein besonderer, denn: Die Ästhetik spielte bei den Württembergischen Eisenbahnen immer eine Rolle. Der Stil der Hochbauten ist weitgehend ähnlich und wurde auch noch landschaftstypisch geprägt.

Kenner sprechen vom „Württembergischen Landhausstil“⁶. Auflockerung der Baumassen, passende Dimensionen, Verschindelung oder auch Fachwerk lassen noch heute das Herz des Eisenbahnfreundes höher schlagen. So schreibt einer von ihnen: „Der eigentümliche Allgäu-Charakter drückt sich in der ganzen Bahnstrecke aus und die Techniker der Bahn haben es glücklich getroffen, ihre Bauten in die Umgebung harmonisch einzufügen.“⁶



Abb. 11: Bahnwärterwohnhaus an der Rugetsweiler Brücke, abgebrochen 1984

Auch die Brücken sind bemerkenswert. Wenn in der früheren Phase der Eisenbahngeschichte die Viadukte noch gemauert wurden, so ist bei den größeren Brücken über die Argen bei Ratztenried und Wangen schon eine andere Bauweise zu bemerken. Die Brückenbögen bestehen aus Eisen und wurden in der

Maschinenfabrik Esslingen vorgefertigt. So erwecken sie einen filigranen Eindruck und passen sich in die Landschaft ein.

Auch auf wirtschaftlichem Felde ließ sich die Allgäubahn sehen. Rund 175 000 Reisende stiegen in Aulendorf im Jahr 1904 um, und etwa 40500 Tonnen Frachtgut wurden hier verladen.

Das begann bei Massengütern wie Torf, Holz und Kies und reichte weiter über landwirtschaftliche Erzeugnisse wie Milchprodukte, Tiere und Zucker. Letzterer stammte aus der Zuckerfabrik Altshausen. Vor dem Bau der Bahn hatten Flößer das Holz auf der Iller flußabwärts befördert.

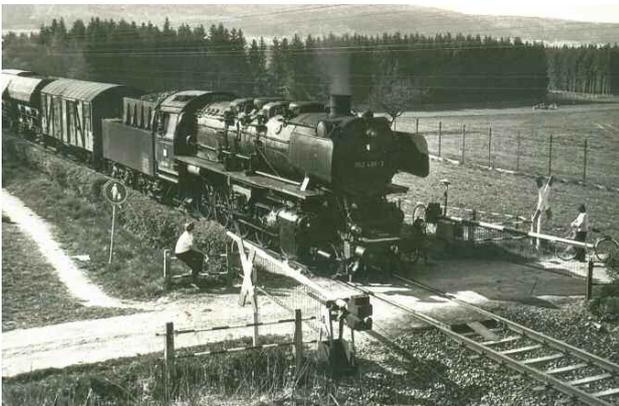


Abb. 12: Güterzug mit Dampflok am Bahnübergang Tiergarten-Steeger See, 1962



Abb. 13: Letzte Fahrt Baureihe 75, 1963



Abb. 14: Luftbild Aulendorf von Südosten mit Gleisanlagen und Lagerhaus, Mitte 1950er Jahre

Wie beim Bau von Autobahnen heute auch, siedelten sich entlang dem Verlauf der Bahnstrecke Gewerbe- und Industriebetriebe an, so etwa die Zuckerfabrik in Altshausen, Holzverarbeitende Betriebe in Wolfegg, eine Zellulosefabrik und eine Käsefabrik in Wangen.

Auch der Postverkehr, der bis 1916 mit dem Betrieb der Staatsbahn vereint war, gewann deutlich an Umfang und Geschwindigkeit, verglichen mit der älteren Postkutschenzeit.

In Kriegszeiten ging es der Allgäubahn nicht besonders gut. In den Jahren von 1914 bis 1918 litt ihr Betrieb vor allem an dem stark ausgedünnten Personal und an dem mangelnden Kohlenanschub. Der Torf, mit dem die Lokomotiven ersatzweise betrieben wurden, hatte bei weitem nicht dieselbe Energiemenge wie die Kohle. – Im Vergleich dazu lag im Mai 1945 fast alles danieder. Wichtige Brücken waren gesprengt, um den Vormarsch der Alliierten zu behindern, es fehlte an Baumaterial, doch ein anfangs von den Bedürfnissen der französischen Besatzungsmacht bestimmter Verkehr konnte in kleinem Maßstab auf-

genommen werden. Ein Eisenbahnverkehr nach Norden über Laupheim hinaus war aber so gut wie nicht möglich, da Ulm in der amerikanischen Besatzungszone lag und beide, die USA wie Frankreich zunächst auf Abgrenzung ihrer Zonen bedacht waren.

Ausblick

Dass die Verkehrspolitik der Nachkriegszeit Straße und Automobil bevorzugte, ist allgemein bekannt. Die Vorzüge des Autos sind jeden Tag erfahrbar.

Dennoch: Die Krisenjahre der Allgäubahn mit immer weiteren Fahrplanstreichungen scheinen hinter uns zu liegen. Im Zuge der anhebenden Diskussion um die Umweltbelastung, die das Auto mit sich brachte und bringt, ist eine Renaissance des Bahnwesens nicht ausgeschlossen. Sicher wird es nicht mehr so enge Taktungen geben, wie zu den Hochzeiten des Eisenbahnverkehrs, aber ein Verbund zwischen Auto und Eisenbahn ist vielleicht der Weg in die Zukunft. Immerhin: Die Autoparkplätze am Aulendorfer Bahnhof sind wieder jeden Morgen gut besetzt!

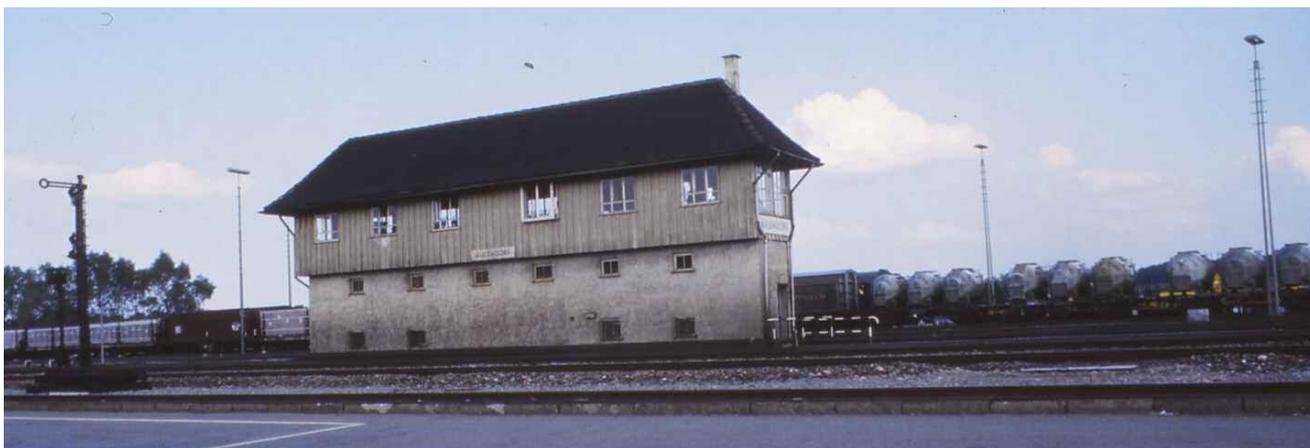


Abb. 15: Bahnhof Aulendorf altes Stellwerk, 1978

Literaturliste:

- ¹ Hubert Riedle, Eisenbahnknotenpunkt Aulendorf in: Martin Hecht, Klaus Braunger, Aulendorf Unsere Heimat, Aulendorf 1990, Seite 76
- ² Thomas Scherer, Eisenbahnen in Württemberg Band I Die württembergische Allgäubahn, Ulm 1981; derselbe Band II Der Bahnknotenpunkt Aulendorf, Ulm 1982, Tabellarische Übersicht aus: Band II, Seite 25
- ³ Holger Starzmann in: Schwäbische Zeitung vom 10.4.2012 Schlagzeile
- ⁴ Zitiert nach: Thomas Scherer Band II, Seite 29
- ⁵ Herbert Hasenmaile, In: Heimatkunde Aulendorf Beilage zu: Aulendorf Aktuell vom 14.11.1997
- ⁶ Zitiert nach: Thomas Scherer Band I, Seite 152ff.

Bildnachweis:

- Abbildungen mit freundlicher Genehmigung von
Abb. 12: Josef Wahl
Abb. 2, 7: Hermann Emele
Abb. 1 (Titel), 3, 4, 5, 6, 8, 14: Archiv Traditio e.V.
Abb. 9, 10, 11, 13, 15: Archiv Traditio e.V. – Nachlass Hermann Leser

**Dank für die Mitwirkung an
Hermann Emele, Bernd Herrmann,
Antonia Kasten, Michael Osdoba, Josef Wahl.**