

Franz Kafka, Rosa Luxemburg und Franz Michael Felder im internationalen Hauptbahnhof Lindau

Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Lindau-Augsburg-Nürnberg im Oktober 1853 begann für Lindau und das bayerische Bodenseegebiet eine neue Ära seiner Geschichte und seiner Rolle im internationalen Bahnnetzwerk.

Beinahe visionär beschrieb dies als Erster Franz Michael Felder. Der Sozialreformer und Schriftsteller aus Schoppernau im Bregenzer Wald war 1857 zu Fuß von dort nach Lindau gewandert: „Ich hörte das Pfeifen und Schnauben des Dampfrosses und eilte sogleich auf den Bahnhof, während ich wieder einmal recht lebhaft an meinen guten Seppel denken musste. Der hatte uns oft von der Eisenbahn erzählt, aber wir konnten ihm nie rech glauben. Es war zu traumhaft, zu wunderbar. Und nun sah ich die eisernen Stränge vor mir, die Leipzig und Paris und ganz Europa mit dieser Inselstadt verbanden. Mir wurde weit und frei neben den glänzenden Schienen.“

1872 wurde die Schienenverbindung über Bregenz nach Vorarlberg und in die Schweiz eröffnet. Lindaus internationale Bedeutung im europäischen Bahnsystem wuchs nun kontinuierlich, so dass die mitteleuropäische Winterfahrplankonferenz für 1882/83 am 28.



Lindau als Bildmotiv auf einer Werbepostkarte der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft mit dem Poststempel vom 6. März 1901. Sammlung Schweizer

Juni in der Bodenseestadt erfolgte: „Als wichtigster Gegenstand der Tagesordnung wird die definitive Bestimmung nicht nur der Anschlüsse, sondern auch des Wagenübergangs, der Einstellung von Schlafwagen etc. im belgisch-deutsch-schweizerisch-italienischen Verkehr via Gotthardbahn bezeichnet“, wie das örtliche Tagblatt meldete.

Seit 1884 ermöglichte die Arlbergstrecke den direkten Zugang zum gesamten österreichischen Schienennetz und 1899 die Vollendung der „Bodenseegürtelbahn“ über Friedrichshafen, Singen und Ulm die direkte Anknüpfung an das westeuropäische Eisenbahnnetz.

Dadurch wurde auch das reisende Publikum, welches über den Eisenbahndamm ankommend in Lindaus Bahnhof und Gastronomie Station machte, immer internationaler. Vereinzelt schriftliche Spuren hielten dies gelegentlich für die Nachwelt fest. Zu ihnen gehörte 1911 der tschechische Schriftsteller Franz Kafka: „Lang dauernde Aussicht auf den von den Zuglichtern beleuchteten und geglätteten Bodensee bis hinüber zu den fernen Lichtern des jenseitigen Ufer, finster und dunstig. Mir fällt ein altes Schulgedicht ein: ‚Der Reiter über den Bodensee‘... In Lindau war im Bahnhof, aber auch während der Einfahrt und der Ausfahrt viel Gesang in der Nacht.“



Blick vom Aeschacher Ufer auf die Insel Lindau und den Lindauer Bahndamm mit Eisenbahnstadtter, wie es 1854 bis 1870 bestand. Repro Schweizer. Original im DB-Museum Nürnberg.

Die polnische Revolutionärin Rosa Luxemburg schrieb im Mai 1898 über ihre Reise von Zürich nach München an ihren Lebenspartner und Genossen Leo Jogiches u.a.: „Während der ganzen Fahrt blickte ich auf die kleine Uhr, um mir vorzustellen, was Du in diesem Augenblick tust ... Das Geld habe ich auf dem Schiff eingewechselt und 30 Mark und 50 Pfennige bekommen. Ich habe noch keinen Pfennig ausgegeben, denn das Gepäck war leicht, und ich habe es selbst getragen ... Aber nach Lindau gab es keine Nachzahlung. Ich reiste im Damencoupé.“

Noch für die 70er-Jahre des 20. Jahrhunderts beschrieb der international renommierte Saugauer Hotelier und Bahnfachmann Andreas Kleber die europaweite Funktion des Hauptbahnhofes Lindau mit folgenden Worten: „Sei es von Berlin nach Chur, von Breslau nach St. Maurice im Walles, von München aus über Zürich – Bern - Gèneve nach Lyon oder Zürich - Lugano nach Milano, von Innsbruck aus über Radolfzell – Donaueschingen nach Freiburg/Breisgau oder Offenburg – Strassburg nach Paris Est ... Das waren vor noch nicht all zu langer Zeit Züge oder Kurswagen, mit denen jeder Eisenbahnreisende nach Lindau kommen konnte oder von dort seine Reise aus begann. Lindau – das war doch für Eisenbahnfreund und Eisenbahnfahrgast gleichzeitig – ein Begriff, hatte eine Bedeutung – nicht als Grenzbahnhof – sondern als Bindeglied zwischen verschiedenen Ländern.“

Eine Trendwende in den Zugverbindungen schien sich ab Mitte der Achtziger in allen Ländern anzukündigen; ob Deutschland, Österreich oder die Schweiz – jedes Land hatte seine eigenen Konzepte. Das konnte nicht ohne Wirkung auf eine Stadt wie Lindau bleiben.“

© Karl Schweizer

Lesetipp: „150 Jahre Eisenbahn im Landkreis Lindau“ von Karl Schweizer, in Andreas Kurz (Hg.) „Jahrbuch des Landkreises Lindau 2003“, Bergatreute 2003, S. 9ff.