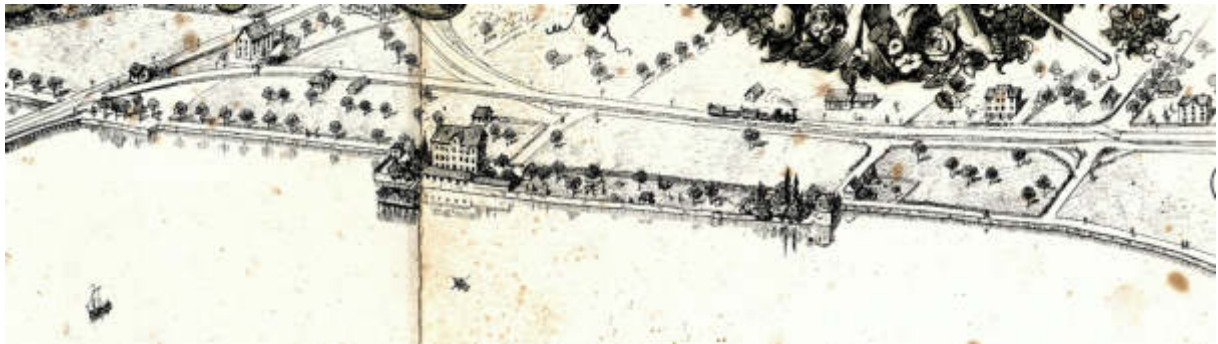


150 Jahre Bahnlinie Lindau – Bregenz seit 1872

Bereits mit Staatsverträgen von 1865 sowie 1870 hatten die Regierungen der Schweizer Eidgenossenschaft, Österreichs sowie Bayerns die Verbindung ihrer Länder rund um den Bodensee mit einem Schienenstrang vereinbart. Eine weitere Beschleunigung des Waren- und Personenverkehrs rund um den See und über diesen hinaus war das Ziel. Die Nordostbahn der Schweiz hatte von Zürich aus bereits 1858 St. Margarethen und 1871 bis Kreuzlingen/Konstanz alle Schweizer Bodenseestädte erschlossen.

Auf dem Lindauer Bahndamm war bereits 1866 ein zweites, das spätere „Österreichische Gleis“ verlegt worden. Im Oktober 1870 begannen die Vermessungs- und Bauarbeiten zwischen Lindau und Bludenz, wobei deren Hauptteil im Jahre 1871 geleistet wurde. Rund 4.000 Arbeiter, Handwerker und Angestellte arbeiteten an dem Bau der Strecke. Selbst in den damals noch kalten Wintern waren noch 2576 Menschen am Bau beschäftigt und gruben beispielsweise den Tunnel durch die Felsen unter der Feldkircher Schattenburg hindurch.



***Darstellung der ersten noch eingleisigen Eisenbahnverbindung von Lindau nach Österreich entlang des Aeschacher Ufers auf dem Stahlstich von P. Pfann und J. Egg, lithographiert von Dr. C. Wolf & Sohn, München 1886 (Ausschnitt).
Repro: Schweizer.***

Am 30. Juni 1872 begann der offizielle Einweihungsreigen. Ein erster Zug fuhr voller Ehrengäste auf dem fertig gestellten Streckenabschnitt von Bregenz bis zum umjubelten Empfang in Bludenz. Als Vertreter der Stadt Lindau nahm Bürgermeister Britzelmayer an dieser ersten amtlichen Vorarlberger Eisenbahnfahrt teil. Sein dortiger Trinkspruch im Gasthaus „Adler“ stand etwas im Widerspruch zur militärischen Bedeutung deutscher Eisenbahnen im Krieg gegen Frankreich zwei Jahre zuvor:

„Bald, meine Herren, wird der eiserne Strang, der alle politischen Grenzen durchbricht, auch die Stadt Lindau mit der Linie verbinden, deren Eröffnung wir heute feierlich begehen; möge diese Bahn dazu beitragen, Verkehr und Wohlstand zu heben und zu befördern, möge sie dazu beitragen, die freundlichen Beziehungen der Nachbargaue lebendig zu erhalten und zu festigen.“ In Richtung Arlberg mussten ab Bludenz vorerst noch bis zur Eröffnung der Arlbergbahn 1884 Kutschen oder Saumpferde benutzt werden. Der Arlberg-Eisenbahntunnel war dann aber bereits ab 1885 zweigleisig. In das Montafon wurde von Bludenz bis nach Schruns im Jahre 1905 eine elektrisch betriebene Normalspurbahn eröffnet.

Die Eröffnung des 5,94 km langen Anschlusses von der Insel Lindau zur Laiblachgrenzbrücke am 24. Oktober 1872 und weiter über Lochau bis Bregenz fiel

hingegen nüchtern aus. Die staatliche bayerische Eisenbahnbaugesellschaft hatte die Trasse errichtet. Das Tagblatt notierte leicht erstaunt:

„Von privater Seite wird uns mitgeteilt, dass die neue Bahnstrecke Lindau-Bregenz durch Ablassung eines Zugs der heute Abend 9 Uhr von Bregenz dahier eintrifft, eröffnet wird.

Wie es scheint, fallen die sonst üblichen Eröffnungsfeierlichkeiten dahier weg, wenigstens ist die städtische Behörde offiziell davon nicht benachrichtigt worden.

Es bleibt aber ohne dies jedermann unbenommen, seine Teilnahme an dem für Lindau nicht unwichtigen Ereignisse durch Beflaggen der Häuser etc. kundzutun.“ Am gleichen Tag wurde auch die Eisenbahnstrecke von Feldkirch über Liechtenstein bis ins schweizerische Buchs eröffnet.

Der Betrieb der Strecke vom Grenzfluss Laiblach bis zum kommenden Reutiner Rangierbahnhof und weiter bis zur Insel Lindau wurde an die mit dem Betrieb bis zum Stadtbahnhof auf der Insel betraute k. k. Österreichische Eisenbahngesellschaft verpachtet. Täglich verkehrten zunächst jeweils fünf, später sechs Züge in jede Richtung. Im ersten Betriebsjahr verzeichneten die Vorarlberger Bahn insgesamt bereits 433.666 Reisende sowie 139.684 Tonnen transportierter Güter.

Mit der nachfolgenden Eröffnung der Bahnverbindung von Bregenz nach St. Margarethen am 23. November 1872 wurde Lindau über die Vorarlberger Bahn nun auch an das Schweizer Bahnnetz bis Chur, Zürich sowie Basel angeschlossen und die kommende „Bodensee-Gürtelbahn“ rund um den See war damit bereits zur Hälfte vollendet.



Blick auf das Gebäude des ehemaligen Bahnhaltepunktes Lindau-Zech, bzw. Lindau-Siebertsdorf in den 1930er-Jahren. Repro: Sammlung Schweizer.

Zur Bedeutung der neuen Bahnstrecke für den Raum Lindau gehörte, dass die noch bis 1922 selbständige Landgemeinde Reutin nun Ihren ersten Güter- und Rangierbahnhof erhalten sollte, verbunden mit einer Zollexpositur. Bereits 1878 kam

eine aus Holz gefertigte Personenhaltestelle „Lindau-Lokalbahnhof“ (heute Lindau-Reutin) hinzu, sowie der Bau der 1,77 km langen Gleisverbindung von Reutin zum Anschluss an die Allgäubahn in Aeschach-Holdereggen. Das noch unbewohnte Lindauer „Gleisdreieck“ war somit entstanden.



Reutins erstes Personenbahnhofsgebäude aus Holz, welches bis 1910 in Betrieb war und dessen umgebauten Reste erst im Rahmen der Bahnhofsneubauten im Jahre 2020 endgültig abgerissen wurden. Original in der Sammlung Karl Dietlein, Lindau; Repro: Schweizer.

Lindau entwickelte sich in den Folgejahren rasch zu einem internationalen Bahnknoten, verstärkt nochmals ab 1899/1901 durch die Vollendung der „Bodenseegürtelbahn“ nun auch am nördlichen Bodenseeufer über Friedrichshafen und Überlingen bis Radolfzell auf den Staatsgebieten des Königreiches Württemberg sowie des Groherzogtums Baden mit direktem Anschluss nach Frankreich, in die Schweiz sowie zu den Benelux-Staaten.

Der erste durchgehende Schnellzug fuhr am 1. November 1873 von Zürich über Bregenz und Lindau-Insel nach München sowie zurück.

Lindaus damalige Stellung als bereits kleiner internationaler Eisenbahnknotenpunkt sowie seine landschaftlich herausragende Lage führten zu außergewöhnlichen Konferenzen in der Stadt. So meldete das Lindauer Tagblatt vom 25. Mai 1882 beispielsweise: „Wie wir erfahren, wird die mitteleuropäische Winterfahrplankonferenz pro 1882/83 am 28. Juni dahier abgehalten werden. 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. Die Delegierten werden jedenfalls am 29. Juni die Gotthardbahn mittels Extrazug bereisen.“

In den Jahren zwischen 1923 und 1927 elektrifizierte Vorarlberg sämtliche seiner Eisenbahnstrecken, im Jahre 1954 dann auch jene bis zum Hauptbahnhof auf der Lindauer Insel.