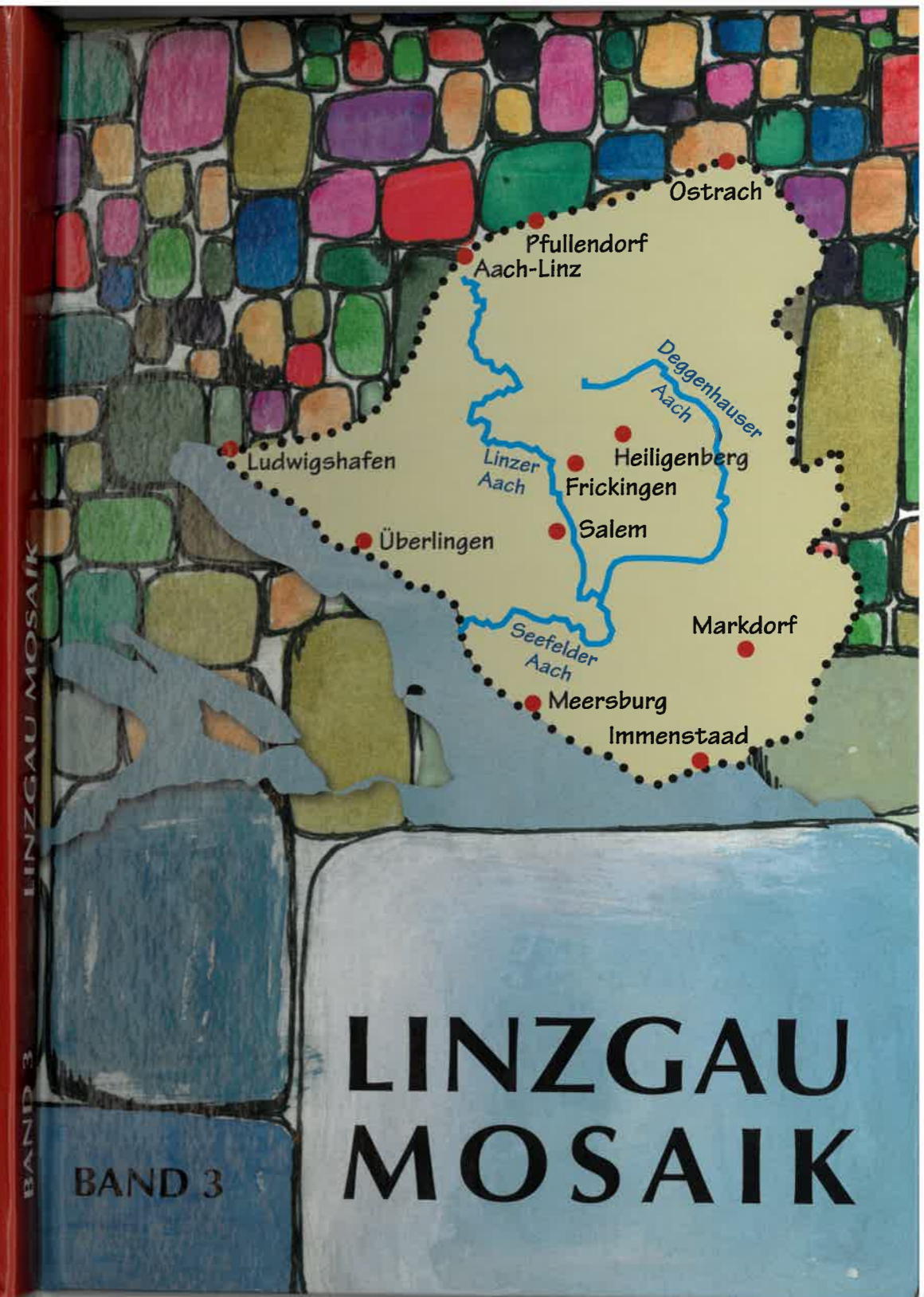


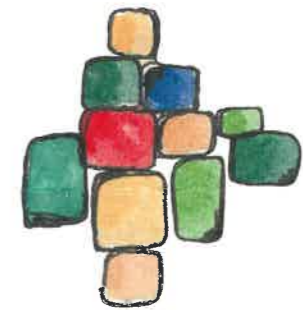
Der Heiligenberger Mammutbaum
Die Baumgruppe auf der Amalienhöhe
Was die Heiligenberger Gerichtslinde so alles erlebt hat
Der Zeppelinplatz in Heiligenberg
Die Sanddüne von Stefansfeld
Brauereien im Linzgau
Geschichte der Salemertalbahn



BAND 3

**LINZGAU
MOSAIK**

LINZGAU MOSAIK



BAND 3

Die Anschlussbahn nach Unteruhldingen

Gunter Schöbel

Mit großem Hurra wurde auch in Unteruhldingen die neue Eisenbahn empfangen. Hatten sich doch viele Gewerbetreibende dafür eingesetzt, die sich davon einen Aufschwung und den Anschluss an die neue Welt erhofften. Der alte Uferort änderte dadurch sein Gesicht. Wie in vielen Seegemeinden mussten zuerst neue Flächen angeschüttet werden, um die Bahnanlagen aufnehmen zu können.



Auf dem Luftbild ist der Verlauf der Bahnlinie gut zu erkennen (1)

Die Zukunft lockte. Als Teil der Bodenseegürtelbahn von Überlingen nach Friedrichshafen wurde die Zweigbahn Oberuhldingen-Unteruhldingen mit einer Betriebslänge von 2,56 km einen Tag nach der Hauptstrecke entlang des nördlichen Bodenseeufer am 2. Oktober 1901 eröffnet. Die Fortführung in das obere Salemertal durch die Verbindung über Mimmehausen nach Frickingen erfolgte zum 1. Dezember 1905. Grundstücksverhandlungen hatten den Bau dort verzögert. Ausführend für die Uhdinger Strecke war die Bauunternehmung Asprion & Cie. aus Überlingen.

Dieses Großunternehmen des badischen Staates verursachte in Unteruhldingen, wie in anderen Seegemeinden, kurzfristig eine gewaltige Bevölkerungszunahme. Die Einwohnerzahl stieg von 200 auf 307 im Jahre 1901, also um 50 Prozent, fiel aber dann schon 1902 wieder auf die Ausgangszahl zurück. Der hoffnungsvolle Plan, die alte Schiffslandestelle – so wurde früher der Hafen ge-

nannt – Unteruhldingen am engsten Punkt des Überlinger Sees nach Süden Richtung Mainau endlich besser an die Bahn anzubinden, den Waren- und Personenverkehr zu steigern, erfüllte sich jedoch nicht. Die besondere wirtschaftliche Entwicklung des Uferortes durch die Bahn blieb aus. Schon 1909 wurde in den Ortsbereisungsberichten des badischen Staates berichtet, dass der Durchgangsverkehr auf der Bahn zum See nur schwach sei und für den Ort der Zweigstation fast gar nichts abfiele (Reg. Assessor Wintermantel, Amt Überlingen 30.4.1909). Die Hauptverbindung gehe weiter vom See aus nach Überlingen. Lediglich der neue Bahnknotenpunkt Oberuhldingen würde profitieren. Auch der projektierte Weiterbau der Bahn nach Meersburg musste, obwohl im Gesetz vom 2. September 1908 vorgesehen, nach und nach zu den Akten gelegt werden. Der Staat hatte sich aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus bei der Hauptbahn für eine Tal-Linie über Markdorf ausgesprochen. Pläne, die alte Idee der Uferlinie wieder aufzunehmen, etwa eine elektrische Straßenbahn dem Ufer entlang zur Burgenstadt nach Osten und nach Westen Richtung Oberuhldingen und Überlingen einzurichten, wurden noch bis 1929 auch unter dem Aspekt des aufkeimenden Fremdenverkehrs behördlich diskutiert. Sie kamen aber nach der Weigerung der badischen Zollbehörden in Unteruhldingen, den Hafen mit einem leistungskräftigen Fährschiff und einer Straßenbahn teilen zu müssen, nicht mehr zur Ausführung. Die Einrichtung der Fähre Meersburg-Konstanz-Staad im Jahre 1928 und die beginnende Weltwirtschaftskrise in diesem Jahr beendeten diese zukunftsweisenden Überlegungen abrupt.

Die Anlagen in Unteruhldingen bestanden aus einem Bahnhof mit 2 Wartesälen und einer Dienstwohnung. Nördlich waren ein Lok- und ein Lagerschuppen, eine Bekohlungsanlage und ein Wasserturm für die Versorgung der Lokomotiven eingerichtet.

Das Wenden auf der eingleisigen Strecke vollzog sich unter lautem Pfeifen nach Passieren des Hafenbahnhofs auf einem Stichgleis nach Süden, das mit Prellbock vor der Gaststätte „Seehof“ endete. Nützlich für den Warenverkehr auf das Dampfschiff nach Konstanz oder



Der Bahnhof Unteruhldingen im Eröffnungsjahr 1901 (2)

für den Holz- und Steintransport mit den letzten Lastenseglern über den See war eine kleine Drehscheibe, mit der einzelne Güterwagen auf das Hafengleis Richtung Landesteg hinausgezogen werden konnten. Dort übernahm der Hafenkran die Verladung. Viele Anekdoten ranken sich um dieses „Bähnle“. Mitbürger können davon berichten, die den Vollbetrieb ab den 1920er-Jahren noch erlebten – Frau Bussmann aus Unteruhldingen etwa. Der Vater ihres Mannes Franz war Bahnhofsvorsteher. Sie stammte aus dem „Mainaublick“, dem zweiten großen Gasthof in Unteruhldingen in diesen Jahren. Auszug aus dem Interview vom 10. Februar 2020:

„Das ‚Frickingerle‘ kam 2 bis 3x am Tag, morgens und abends. Manchmal haben wir die Ohren auf die Schienen gelegt, um zu hören, wann es kam. Ja es hat immer gepfiffen, wenn es kam, manchmal den ganzen Weg von Oberuhldingen herunter, weil es ja keine Schranken, sondern nur offene Übergänge gab. Unteruhldingen war immer ein Uferort gewesen. Von hier ging es weiter nach Überlingen und nach Konstanz. Uhldingen war auch lange der Bahnhof für Meersburg und Hagnau, die ja keinen eigenen hatten.“

„Oft haben wir Erlebnisse mit Kurgästen hierzu gehabt. Als wir noch im Gästehaus „Seefrieden“ bei den Pfahlbauten wohnten, haben die Gäste aus den großen Städten nach ihrer Ankunft, wenn sie die Schienen sahen, festgestellt: „... ach je, oh Gott, die Pension liegt ja an der Bahn, macht das keinen Lärm, stört das nicht unsere Ruhe?“ Wir von der Pension beschwichtigten dann immer und antworteten: Ja, aber die fährt ja nur zweimal am Tag und die Gäste waren zunächst beruhigt gewesen. Wenn es dann aber wieder die ganze Zeit gepfiffen hat, dann haben sie sich geduckt und das Bähnle immer wieder verwünscht.“

Der Zug selbst bestand meist aus drei ‚Wägele‘, ein Gepäckwagen war oft dabei. Stückgüter für alle kamen mit der Bahn von auswärts nach Unteruhldingen, auch der Wein kam mit der Bahn. Als ich später im „Mainaublick“ arbeitete, musste ich hierzu immer als junges Mädchen die langen Frachtbriefe ausfüllen. Diese mussten, penibel gefertigt, beim Agenten am Bahnhof abgegeben werden. Zunächst war dies ein Herr Huber, dann zuletzt Herr Meister. Der Bahnhofsvorsteher, oder Agent genannt, habe nur eine Kappe gehabt, keine Uniform. Das war alles ganz einfach. Durch den Agenten am Bahnhof wurden Fahrkarten verkauft, Frachtbriefe erledigt, Waren transportiert, der Bahnhof in Ordnung gehalten. Die Post kam von Oberuhldingen – bis zu dreimal am Tag. Der Bahnhof arbeitete eng mit der Schiffslandestelle zusammen, weil es ja immer auch um den Transport über den See ging. Interessant war die Drehscheibe im Ort, mit der Wagen Richtung See geschoben werden konnten. Anton Rimmele aus dem Ort hat als Kind beim Spielen mal den Finger dort hineingebracht. Das war eine große Aufregung gewesen.

„Kärrele‘ (Schubkarren) haben Kies, Heiligenberger und Salemer Holz, Sand von Fuhrwerken und der Bahn in Richtung Schiffslande und vom Schiff her an Land transportiert. Es war bewundernswert, wie die Männer auf schmalen Brettern den ganzen Tag von Hand hin- und hergefahren sind, um zu laden. ‚Schiffsmännchen‘ hießen sie, die jungen Männer aus dem Ort.“



Blick von Süden auf die Versorgungseinrichtungen (3)

Auch mein Vater als Wirt und Holzhändler war oft dort. Im Krieg hörte er illegal Schweizer Sender am Hafen vorne, zusammen mit den Schiffsanbindern.

Gäste und Reisende? Viele kamen aus dem Salemertal mit dem Zügler, wenn sie nach Konstanz zum Spezialarzt mussten. Etwa zum Augen- und Ohrenarzt. So etwas gab es hier nicht. Wenn diese mit dem Schiff aus Konstanz zurückkamen, tranken diese Gäste aus dem Hinterland oft einen Tee im ‚Mainaublick‘, während sie etwa eine Stunde warten mussten. So um sieben Uhr abends fuhr der letzte Zug zurück.

Von Frickingen aus sind auch immer wieder Bauersfrauen gekommen, die mit ihren Waren zum Markt in Konstanz morgens hin- und abends zurückgefahren sind. So auch Frau Buchstor mit einem zweirädrigen Karren, die ganze Strecke. Von Uhldingen ging es mit dem Dampfer dorthin. Sie hat sich auf diesem Wege auch ihren Brautstrauß aus Konstanz bringen lassen, war aber nicht so ganz mit ihm zufrieden gewesen.

Mein Vater hatte eine Jagd in Frickingen gehabt, weswegen wir öfters mit dem ‚Frickingerle‘ und dem Hund dorthin gefahren sind. Einmal hat er diesen

Hund, ‚Feldmann‘ hat er geheißt, bei der Jagd verloren. Dann passierte etwas Lustiges: Der Hund ist alleine in Frickingen ein- und in Unteruhldingen wieder ausgestiegen.

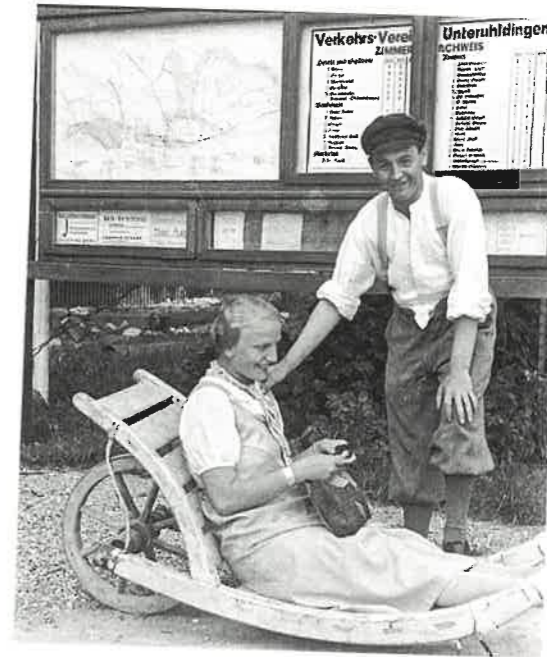
Ein besonderer Aufenthaltsraum im Bahnhof bestand für den Großherzog, der in Unteruhldingen oft mit dem Zug aus Salem ankam und hier auf das nächste Schiff zur Mainau wartete. Das war immer ein großes Ereignis. Bei besonderen Anlässen standen die Schulkinder Spalier am Landesteg, hielten winkend Buchenzweige in der Hand und riefen „Heil Baden“ – bis der Landesherr zu seinem Schloss auf der anderen Seeseite abgelegt hatte.

Ja, den Erzählungen nach war auch der Großherzog öfters in Unteruhldingen, er kam auch mit dem Bähnle, nicht immer mit dem Sechsspänner, manchmal auch begleitet von Ehrenjungfrauen. Der Großherzog war ein umgänglicher Mensch gewesen und hat sich immer auch gerne mit den einfachen Menschen unterhalten. So ist von meinem Vater eine Geschichte überliefert, die lange noch in Unteruhldingen erzählt worden ist. Es hat da den Schiffsanbinder Merk gegeben und als der Großherzog wieder einmal hier gewesen ist, fragte er: ‚Und, Merk, wie wird das Wetter heute?‘ Da antwortete dieser: ‚Oh, ‘s isch nix, Großherzog, ‘s Frauenloch nab [über den Überlinger See in Richtung Bodman geblickt] isch ganz schwaarz und d‘Schiishüsli [WC-Häuschen] stinkt im ganzen Unterdorf!‘ So gestaltete sich die Wettervorhersage damals, vor hundert Jahren.

Hochwärts ging es für die meisten vom See bis Oberuhldingen zum Umsteigen und dann weiter nach Überlingen und Friedrichshafen zum Arbeiten. Das haben manche genutzt. Zur Schule fuhr man mit dem Schiff, nicht mit dem Zug. Später aber, als die Autos kamen, ist es dann aber bald vorbei gewesen mit dem ‚Bähnle‘.“

Eine gewisse Bedeutung besaß das „Bähnle“ oder das „Frickingerle“, wie es hieß, für den Arbeiterverkehr nach Mühlhofen in die Spek'sche Baumwollfabrik. Dort war ein Haltepunkt bei der Kirche eingerichtet. Der große Güterumschlag entwickelte sich aber am Knotenpunkt Oberuhldingen an der Hauptstrecke, so berichtete etwa Hans Weber aus Unteruhldingen ergänzend, der die Zeit ab den 1940er-Jahren beschreiben konnte. Aus dem Interview vom 16. Februar 2020:

„Das Bähnle ist vornehmlich zur Versorgung der Schiffe gefahren. Zwei Lastkähne waren jede Woche über den See mit Holz vom Markgrafen in die Schweiz unterwegs. Diesen Transport haben jedoch Fuhrunternehmer mit Pferden aus den Nachbarorten und weniger die Bahn geleistet. Der Holztransport mit der Bahn aus dem Salemtal ist überschaubar gewesen. Einige Schreinereien haben geliefert. Das Züggle hat immer am Bahnhof gehalten, die Lok ist abgekoppelt und nach vorne zum ‚Seehof‘ gefahren worden. Der Heizer ist ausgestiegen, hat die Weiche gestellt.“



Vom Bahngelände aus wurden die Schiffe an der Schiffslande beladen (4)

Dann ist die Lok zum Tanken mit Wasser zum Schuppen gefahren. Dort haben wir als Buben gerne gespielt. Auch sind wir heimlich mitgefahren. Andere berichten, dass sie abends nach dem Milchholen im Dorf als Buben immer einen Pfennig auf die Schienen drauf gelegt hätten, bevor die Lok kam und dann rückwärts vom ‚Seehof‘ wieder zurück zum Güterschuppen fuhr, um Wasser zu holen. Man musste sich nur vor dem Zugpersonal in Acht nehmen, welches einen dann laut fluchend verfolgte, und eben schneller sein. Auch bezahlt hat man selten. Von Mühlhofen fuhren die Kinder umsonst zum Frisör nach Unteruhldingen und zurück, immer darauf achtend, dass der Schaffner gerade in einem der anderen Wagen war.

Die Lok hat nach dem Wasserholen auf der anderen Seite wieder angekoppelt und ist dann rückwärts wieder hoch nach Oberuhldingen gefahren. Drei kleine Wägelchen und eine Tenderlokomotive. Es ist immer so eine halbe Stunde da gewesen und dann wieder verschwunden. Zwei Wagen und ein Gepäckwagen. Im Bahnhof hat immer die Familie des Bahnhofsvorstehers oben drin gewohnt und unten hinter einer schmalen Wand die Billets verkauft. Ein Raum extra für den Großherzog ist vorhanden gewesen, das stimmt. Öfters sind die Obrigkeiten von der Mainau hergekommen und von hier mit dem Züggle weitergefahren. Im Lagerschuppen haben wir manchmal gespielt. In der ‚Zeit vor den Franzosen‘, während des Zweiten Weltkriegs, haben wir einmal eine Kiste mit über 50 Saxophonen dort gesehen und auch eine solche mit Munition, Schrot für Jagdgewehre aus Holz. Es gab kein öffentliches Klo im Bahnhof, sondern nur ein Häusle mit Plumpsklo davor. Zunächst ist die Drehscheibe abgebaut worden, der Lokschuppen wurde bald Bahnbushalle.

Später, als die Bahn aufgelöst wurde, gestaltete man den Bereich als Parkplatz für die Pfahlbauten und für die neuen Uferanlagen.“



Blick aus dem Bahnhof Richtung Süden auf die Gleisanlagen (5)

Die Stichbahn nach Unteruhldingen erfüllte ,zusammengefasst, die in sie gesetzten Erwartungen nicht. Als erste Strecke im Bereich des Personenverkehrs am Nordufer des Bodensees wurde die zunächst als Hauptbahn gebaute Zweigbahn von Oberuhldingen nach Unteruhldingen bereits zum 14. Mai 1950 nach knapp 50 Jahren stillgelegt. Sie wurde ihrer Aufgabe als Tallinie und Süd-Nord-Verbindung, ergänzend zur Bodenseegürtelbahn, nicht gerecht. Der zunächst noch betriebene Güterverkehr dort endete zum 21. April 1955. Der Abbau der Strecke erfolgte im Jahre 1970.

Es gab mehrere, am Ende wirtschaftliche Gründe, weswegen die Idee aufgegeben wurde. Beklagt wurde von den ortsansässigen Frachtschiffen in Unteruhldingen bereits zu Anfang, dass seit Bestehen der Eisenbahn der Güterverkehr über den



Abbau der Eisenbahnbrücke bei Oberuhldingen (6)

See deutlich abgenommen habe. Der eiserne Schienengürtel um den Bodensee war 1901 geschlossen und die Waren nahmen fortan den leichteren Schienenweg. Die Gastwirte bemerkten bald, dass seit der Bahneröffnung eine bedeutende Einbuße an Gästen zu beklagen war. Während früher durch die zahlreichen Fuhrwerke zum Seetransport sowie den Aufenthalt des reisenden Publikums Richtung Süden ein großer Verkehr bestand, entwickelte sich Unteruhldingen jetzt nur noch als Durchgangspunkt ohne Aufenthalt. Die jahrtausendlang gewachsenen Verkehrs- und Handelsströme hatten sich schlagartig verschoben. Durch die neue Zeit zu Beginn des 20. Jahrhunderts war mit Dampfschiff und Lokomotive ein anderes Verkehrsnetz entstanden, bei dem die alten Postkutschen, Pferdefuhrwerke und Lastsegelschiffe ausgedient hatten. Die rasch voranschreitende Industrialisierung forderte immer mehr und schnellere Verbindungen. Auch der aufblühende Tourismus nahm die neue Querverbindung nicht an, obwohl der Fremdenverkehr seine Anstrengungen ab den 1930ern stark intensivierte. Sogar Sonderzüge fuhren, viele Reiseführer priesen etwa Leustetten als Ausgangspunkt der Bahn für Wanderungen auf den Heiligenberg besonders an oder nach Unteruhldingen als Ausflugsziel und Zielpunkt für Seefahrten.

Zu groß war die Konkurrenz der Personenschiffahrt und des Busverkehrs zunächst. Später ermöglichte die Anreise mit dem eigenen Personenkraftwagen eine einfachere Fortbewegung ohne Pausen. Was nach den vielen Veränderungen des Ufers vor Unteruhldingen blieb, ist der alte Bahnhof, der heute inmitten der Strandpromenade steht als Vereinslokal und Ort für standesamtliche Trauungen, mit einem Prellbock in der Außenanlage. Er erinnert an den Versuch einer Verknüpfung verschiedener für den Raum wichtiger Verkehrsachsen. Planungen anlässlich des Gemeindeentwicklungsprogramms zur lokalen „Agenda 21“ zu Anfang der 2000er-Jahre beschäftigten sich zwar im Rahmen von Nachhaltigkeitsüberlegungen im Nahverkehr für den Tourismus mit der Wiedereinrichtung der Linie auf dem alten Bahndamm. Sie wurden jedoch aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus in einem Sommertourismusgebiet vorerst nicht verwirklicht.

Quellennachweis

Archiv Pfahlbaumuseum
Gespräche mit Zeitzeugen

Bildnachweis

Heinrich Strobel (1)
Archiv Pfahlbaumuseum (2)
Fotografie Gebr. Metz, Tübingen, Archiv Pfahlbaumuseum (3)
Fotografie Josef Udry/Archiv Pfahlbaumuseum (4, 5, 6)