

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 – Schweiz sFr. 19,80

Belgien, Luxemburg € 14,40 – Niederlande € 15,85

Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,25

Eisenbahn am

Bodensee

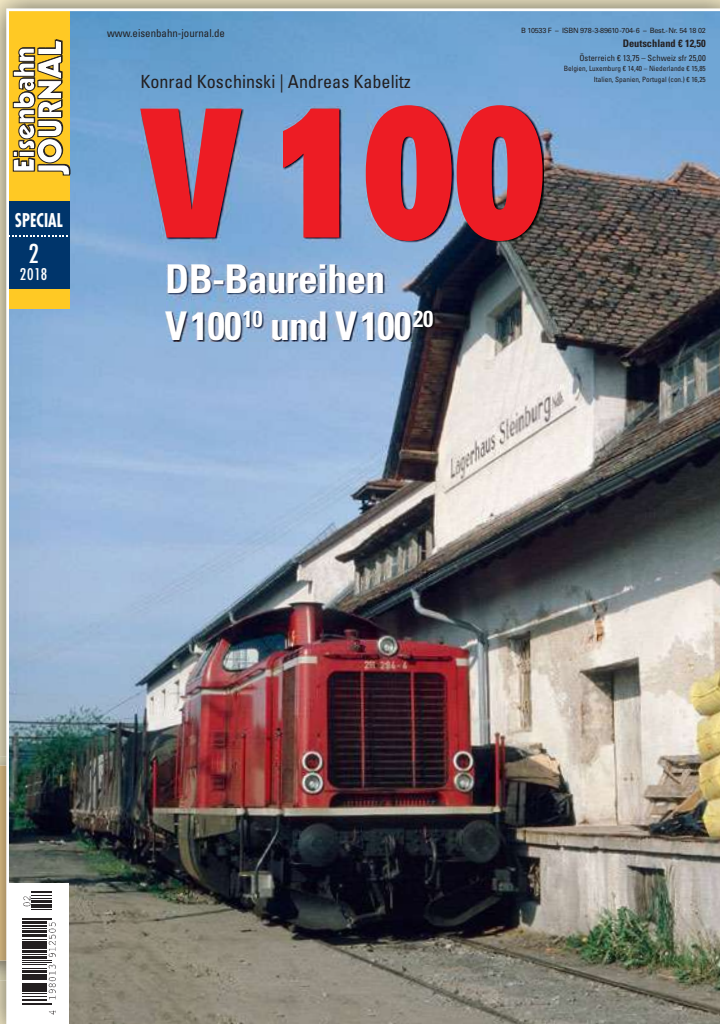
SONDER

1

2019

Bernd Keidel
Felix Löffelholz

DAS MULTITALENT



Vor 60 Jahren, 1958, wurde die erste V 100 an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Es folgten weitere 744 Exemplare, die gemeinsam mit den Schienenbussen die Verdieselung der Nebenbahnen ermöglichten. Aber auch auf Hauptstrecken waren die V 100 häufig anzutreffen, meist mit leichten Reisezügen.

Die neue, mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos bebilderte Special-Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion informiert umfassend über Technik und Einsatz. Dem Überleben im In- und Ausland gewidmete Kapitel sowie die Verbleibsstatistik der verkauften Loks zeigen auf, wo es die „V 100 DB“ noch heute gibt.

92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen

Best.-Nr. 541802 | € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10
Best.-Nr. 540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr. 541002-e

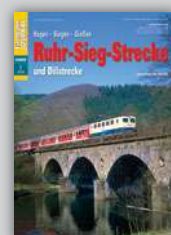
Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Eisenbahn in
Frankfurt am Main
Best.-Nr. 531702



Ruhr-Sieg-Strecke
Best.-Nr. 531801



Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



Lokstationen
Best.-Nr. 541701



Baureihe 78
Best.-Nr. 541702



Frankenwaldbahn
Best.-Nr. 541801

REIZVOLLE BAHNLANDSCHAFT AM SCHWÄBISCHEN MEER

Zwischen Radolfzell und Ludwigshafen am Bodensee verläuft die Strecke in sanften Bögen, vorbei an bewaldeten Hügeln und Obstplantagen. Erst kurz vor Ludwigshafen weitet sich die Landschaft, auf der rechten Seite kündigt eine Kolonie weißer Wohnwagen von der Nähe des Wassers. Bis Überlingen verläuft die Strecke nun direkt am Seeufer, Weinreben säumen die Bahnlinie, bis sie bei Uhldingen den See verlässt und durch das südliche Linzgau nach Friedrichshafen führt.

Die als Bodenseegürtelbahn bekannte Strecke von Radolfzell nach Friedrichshafen und weiter nach Lindau bietet heute noch klassisches Eisenbahnflair mit Formsignalen. Erst allmählich nimmt die Modernisierung auf der deutschen Seite des Sees mit dem grundlegenden Umbau des Eisenbahnknotens Lindau Fahrt auf. Auch andernorts stehen Veränderungen bevor. Die Elektrifizierung der württembergischen Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen (und von dort weiter bis Lindau) wird schnellere Verbindungen an den See ermöglichen. Lediglich die seit Jahren diskutierte Modernisierung und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen lässt weiter auf sich warten.

Während hierzulande noch geplant und gebaut wird, rollen in den Nachbarländern teils schon seit über 70 Jahren elektrisch angetriebene Züge den See entlang. Die S-Bahn Vorarlberg der ÖBB fährt im Takt über Bregenz hinaus bis nach Lindau. Kreuzlingen, die schweizerische Nachbarstadt des badischen Konstanz, ist in das S-Bahn-Netz der SBB-Tochter Thurbo integriert, die Linie S14 verkehrt sogar bis nach Konstanz.

Das Nebeneinander von Eisenbahnflair früherer Tage und innovativem Nahverkehr hat Tradition: Bereits 1994 verband die Mittelthurgaubahn mit ihrem „Seehas“-Angebot in einem grenzüberschreitenden Taktverkehr das schweizerische Weinfelden mit Konstanz, Radolfzell und Engen, während die DB auf der Bodenseegürtelbahn mit Dieselloks bespannte Wendezüge einsetzte.

Die Vielfalt des Eisenbahnbetriebs am Bodensee ist historisch gewachsen. Als die Staatseisenbahnen der drei deutschen

Anrainerstaaten und die ersten Bahngesellschaften aus Österreich und der Schweiz einst im Wettbewerb um die schnellste Verbindung zu den Häfen des Bodensees standen, hatte der Bau von grenzüberschreitenden Verbindungen keine Priorität. Erst als die stetig steigenden Gütermengen die Kapazitäten der Bodenseeschifffahrt überstiegen, wurde auch der Bau von Querverbindungen lukrativ.

Heute haben sich neben den Staatsbahnen DB, ÖBB und SBB auch einige private Anbieter etabliert. Den Betrieb des „Seehas“, der seit 2005 nur noch zwischen Konstanz und Engen verkehrt, führt heute die SBB GmbH. Auf der als „Seehäsele“ vermarkteten 1996 reaktivierten Strecke von Radolfzell nach Stockach fährt seit 2006 die Hohenzollerische Landesbahn (HzL), in Friedrichshafen starten die Züge der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) nach Aulendorf, die Alex-Züge verbinden Lindau im Zwei-Stunden-Takt mit München und in der Schweiz betreiben die Appenzeller Bahnen und die Südostbahn (SOB) ein größeres Streckennetz, das auch Schmalspur- und Zahnradbahnen umfasst.

Freunde historischer Eisenbahnen kommen bei der Breitenzerwaldbahn-Museumsbahn sowie der Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung (IRR) auf ihre Kosten. Einen Ausflug zur IRR nach Lustenau sollte man auf jeden Fall mit einem Besuch der Ausstellung „Rhein-Schauen“ zur Geschichte und Geologie des Bodensees kombinieren. Ohnehin gibt es am Schwäbischen Meer vieles zu entdecken: Neben den sehenswerten historischen Altstädten von Konstanz, Meersburg oder Lindau warten zahlreiche barocke Baudenkmäler auf einen Besuch. Die Region kann mit einer vielfältigen und bunten Museumslandschaft aufwarten, darunter mit der Klosterinsel Reichenau und den Pfahlbauten bei Uhldingen sogar zwei Weltkulturerbestätten. Viele Wanderwege bieten einen unvergesslichen Ausblick über den See und auf die Alpen. Die meisten dieser Ziele lassen sich sehr gut mit dem Zug (und per Schiff) erreichen – dabei ist die Eisenbahn am Bodensee selbst schon eine Reise wert.

BERND KEIDEL

ATTRAKTIVER NAHVERKEHR

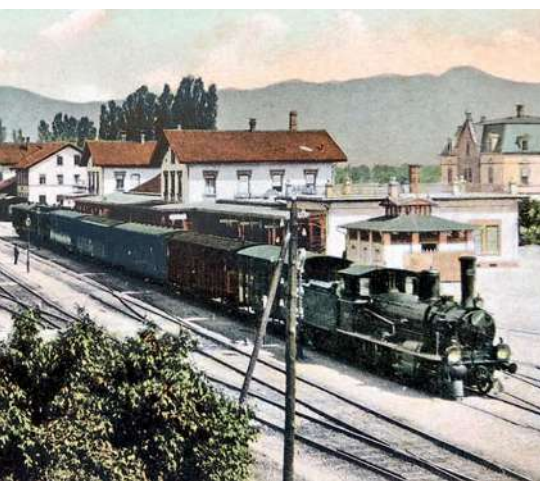
Insbesondere auf den deutschen Strecken hat sich in den letzten 25 Jahren viel getan. Moderne klimatisierte Triebwagen bestreiten in den drei Bodensee-Anrainerstaaten heute das Gros der Leistungen.

Seite 60

DIE NASE VORN HATTE WÜRTTEMBERG

Mitte des 19. Jahrhunderts war der Bodensee eine Drehscheibe des Warenhandels. Die Anrainerstaaten unternahmen große Anstrengungen, möglichst rasch eine Bahnlinie zum See zu bauen.

Seite 14



TYPENVIELFALT ZUR DAMPFLOKZEIT

Die Länderbahnverwaltungen beschafften jeweils ihre eigenen Loktypen, später gesellten sich preußische Konstruktionen und solche der Deutschen Reichsbahn hinzu.

Seite 36



VORFAHRT FÜR DIE ELEKTROTRAKTION

Schon 1927 erreichte der Fahrdrat Bregenz und Rorschach. Ab Ende 1954 war auf allen Strecken entlang des österreichischen und des Schweizer Ufers der elektrische Betrieb möglich.

Seite 52

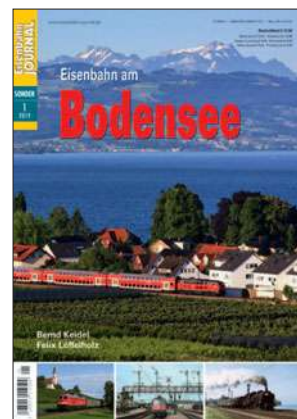


GÜTERWAGEN FAHREN ÜBER DEN SEE

Einst gab es fünf Fährlinien, die regelmäßig Güterwagen über den Bodensee transportierten. Die Route Romanshorn – Friedrichshafen wurde als letzte erst im Jahr 1976 eingestellt.

Seite 84

Titelfoto:
F. Löffelholz (bei Nonnenhorn, Juni 2016)
kleine Fotos: F. Löffelholz, Th. Wunschel, P. Willen
Fotos dieser Doppelseite:
F. Löffelholz, Slg. Kobschätzky, G. Stoffl, B. Studer, RVM/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



EDITORIAL

REIZVOLLE BAHNLANDSCHAFT AM SCHWÄBISCHEN MEER 3

GALERIE 6

STRECKEN ZUM BODENSEE

DIE NASE VORN HATTE WÜRTTEMBERG 14

RINGSCHLUSS UND STICHSTRECKEN

DER GÜRTEL WIRD GESCHLOSSEN 22

BETRIEBSEINSATZ BIS 1993 – DEUTSCHLAND

TYPENVIELFALT ZUR DAMPFLOKZEIT 36

BETRIEBSEINSATZ BIS 1993 – ÖSTERREICH UND SCHWEIZ

VORFAHRT FÜR DIE ELEKTROTRAKTION 52

BAHNBETRIEB 1994 BIS 2018

ATTRAKTIVER NAHVERKEHR RUND UM DEN SEE 60

SCHIFFFAHRT

GÜTERWAGEN FAHREN ÜBER DEN SEE 84

FACHHÄNDLER-ADRESSEN 88

QUELLEN 89

IMPRESSUM & VORSCHAU 90

GALERIE



Bayerische Lok in Baden

Schon zur Länderbahnzeit liefen in Lindau stationierte Lokomotiven der Bayerischen Staatseisenbahnen auf der Bodenseegürtelbahn bis nach Radolfzell durch.

Mit einer buntgemischten Personenzuggarnitur wird die 38 472 (bayerische Gattung P 3/5 H) im Mai 1952 gleich im Bahnhof Sipplingen eintreffen.

Foto: T. Schneiders/Slg. Bachmann





Schloss Maurach

Das Gebäudeensemble im Barockstil liegt unterhalb der Wallfahrtskirche Birnau am Ufer des Überlinger Sees. Der Begriff Schloss ist allerdings etwas irreführend, denn hier waren einst u.a. Stallungen der ehemaligen Reichsabtei Salem untergebracht. Die beiden Triebwagen der DB-Baureihe 650.1 befinden sich auf der Fahrt von Friedrichshafen nach Radolfzell (29. April 2010). Foto: A. Ritz



Am österreichischen Ufer

Zwischen Lindau und Bregenz wurde der elektrische Betrieb im Dezember 1954 aufgenommen. Die 1932 gelieferte 1670.101 der ÖBB ist im März 1972 am österreichischen Ufer des Bodensees bei Bregenz mit einem aus zweiachsigen Plattformwagen gebildeten Personenzug nach Bludenz unterwegs. Foto: G. Stoffl





Mit Güterfracht

Der Güterverkehr hat auf der Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Radolfzell – Friedrichshafen schon lange keine Bedeutung mehr. Als die Rheintalbahn Mannheim – Basel im Sommer 2017 bei Rastatt kurzfristig gesperrt werden musste, leitete man Güterzüge weiträumig auch über die Bodenseegürtelbahn um (232 201 mit EZ 46134 Basel Rbf – Ulm bei Sipplingen; 21. September 2017). *Foto: M. Oestreich*





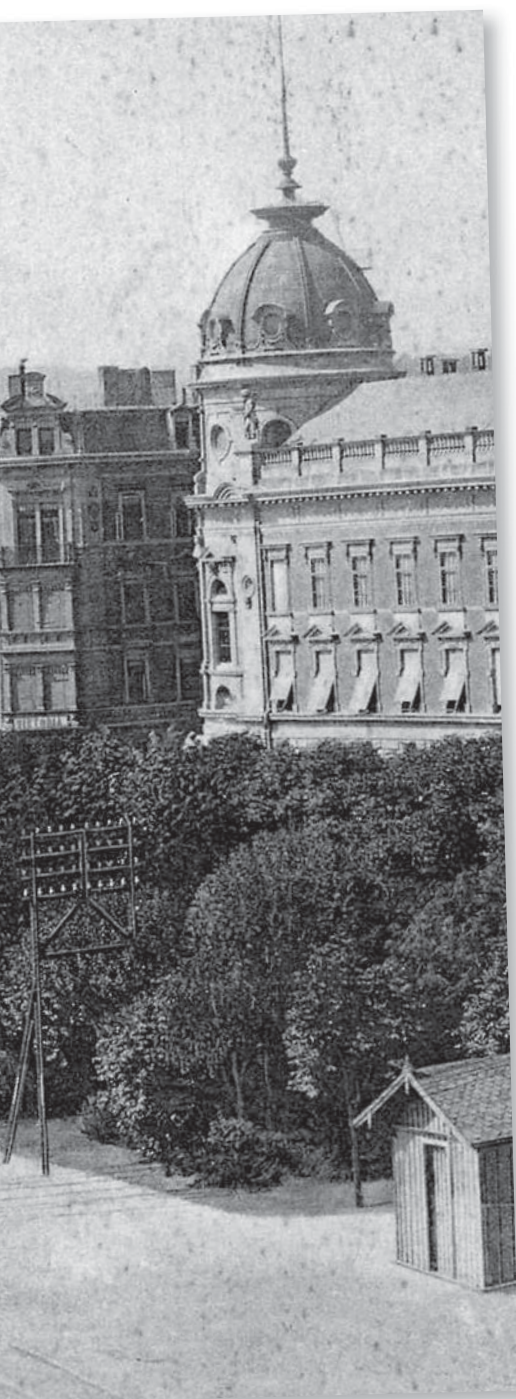
DIE NASE VORN HATTE

WÜRTTEMBERG



Konstanz: 1863 ging die Fortführung der Badischen Hauptbahn Mannheim–Basel entlang des Hochrheins bis Konstanz in Betrieb. Foto: Slg. Kobschätzky

Mitte des 19. Jahrhunderts war der Bodensee eine Drehscheibe des Warenhandels. Die Anrainerstaaten unternahmen große Anstrengungen, möglichst rasch eine Bahnlinie zum See zu bauen. Nur Österreich ließ sich vom Eisenbahnfieber nicht anstecken. Erst die Arlbergbahn schloss 1884 die Lücke im Schienennetz zwischen Vorarlberg und den anderen Landesteilen



Zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte das junge Königreich Württemberg mit wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen. Erst 1806 hatte

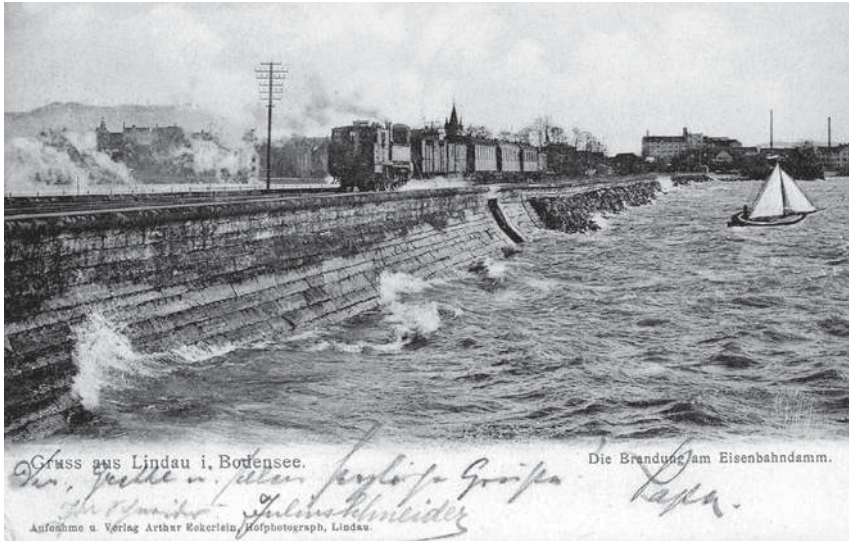
Friedrich I. die Königswürde erhalten und seinen Herrschaftsbereich zugleich um große Gebiete zwischen Schwäbischer Alb und Bodensee erweitert. Friedrich I. erkannte, dass der Handel ein wichtiger Schlüssel sein würde, das rohstoffarme Württemberg gegen die konkurrierenden Nachbarstaaten, das Königreich Bayern im Osten und das Großherzogtum Baden im Westen, zu stärken. 1811 gründete er den nach ihm benannten Handelsplatz Friedrichshafen am württembergischen Bodenseeufers, um den Handelsverkehr in Richtung Schweiz zu forcieren. Doch um in großem Stil Waren von den Nordseehäfen über Rhein und Neckar bis zum Bodensee und umgekehrt transportieren zu können, benötigte man für das Wegstück zwischen Neckar und Bodensee ein leistungsfähiges Verkehrsmittel. Daher kursierten in Württemberg zunächst Pläne, Neckar, Donau und Bodensee mittels Kanälen zu verbinden.

Den Eisenbahnbau hielten die Verantwortlichen anfangs für ein unkalkulierbares Kostenrisiko, denn der zu erwartende Binnenverkehr im eher ärmlichen Württemberg schien Investitionen dieser Größenordnung nicht zu rechtfertigen. Erst als sich auch in den Nachbarstaaten Bayern und Baden der Bau von Eisenbahnstrecken abzeichnete, wendete sich das Blatt. Ein Anschluss an die Bahnen der Nachbarstaaten versprach eine deutliche Steigerung des möglichen Güteraufkommens. So verabschiedete man in Württemberg im April

1843 ein „Gesetz betreffend den Bau von Eisenbahnen“. Diese sollten die wichtigen Handelsplätze des Landes vernetzen und mit der Hauptstadt Stuttgart verbinden. Neben der Westbahn zur badischen Grenze bei Bretten und der Nordbahn nach Heilbronn sahen die Pläne auch eine Ostbahn über die Geislinger Steige nach Ulm sowie eine Südbahn von Ulm über Ravensburg bis nach Friedrichshafen vor.

Am 22. Oktober 1845 konnte zwischen Cannstatt und Untertürkheim der erste, 3,5 Kilometer lange Abschnitt der „Ostbahn“ eröffnet werden. Am Aufstieg zur Schwäbischen Alb zwischen Geislingen und Amstetten kamen die Arbeiten jedoch ins Stocken. Württemberg lief Gefahr, den inoffiziellen Wettlauf an den Bodensee gegen den Rivalen Bayern zu verlieren. So fassten die Verantwortlichen einen ungewöhnlichen Beschluss: Entgegen der gängigen Baupraxis begann man, die Nord-Süd-Strecke von ihrem südlichen Endpunkt in Friedrichshafen aus voranzutreiben. Die Arbeiten im Bodenseehinterland gingen rasch vonstatten, bereits am 8. November 1847 konnten die Württembergischen Staatseisenbahnen den 19,34 Kilometer langen, vom übrigen Netz isolierten Abschnitt zwischen Friedrichshafen und Ravensburg eröffnen. Württemberg hatte unter großen Mühen als erster Anrainer den Bodensee mit der Bahn erreicht. Für den Inselbetrieb standen zu Beginn nur drei Lokomotiven und einige wenige Wagen zur Verfügung, denn die Fahrzeuge mussten ebenso wie das Baumaterial umständlich über Landstraßen herangekarrt werden.

Der am 26. Mai 1849 eröffnete 46,91 Kilometer lange Abschnitt zwischen Ravens-



Der Bau des Bodenseedamms in Lindau bereitete unvorhergesehene Probleme. Der Zugverkehr zum Bahnhof auf der Insel konnte deshalb erst am 1. März 1854 aufgenommen werden.



In Lindau wurde eine hölzerne Bahnhofshalle errichtet, die zwei Gleise überspannte (rechts). Die Halle wurde 1922 abgetragen. Foto: Slg. Gerecht



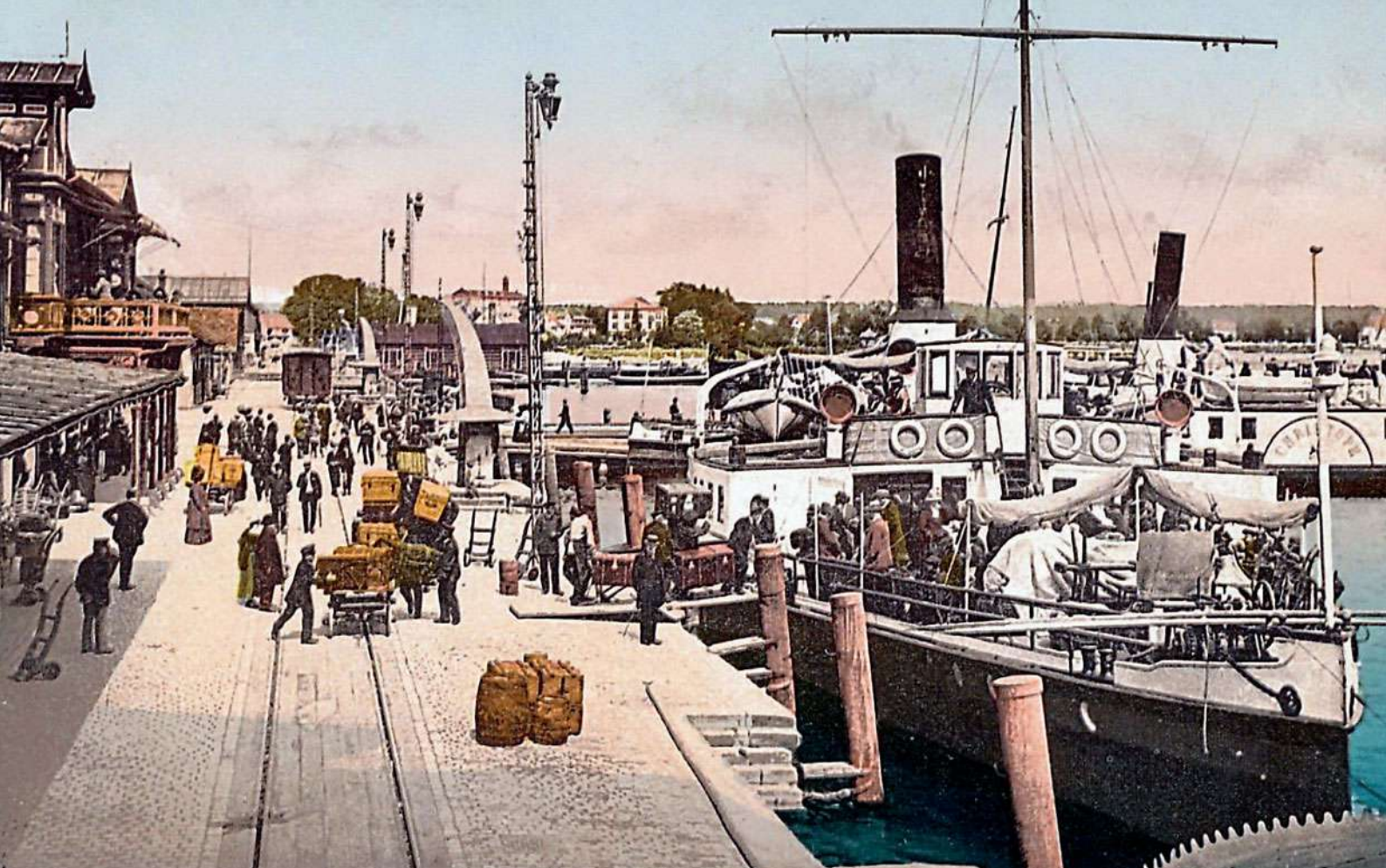
Meckenbeuren: Der durchgehende Betrieb auf der Südbahn Friedrichshafen–Ulm begann 1850, auf dem ersten Abschnitt Friedrichshafen–Ravensburg schon am 8. November 1847.

burg und Biberach verlängerte die isolierte Strecke erheblich. Erst 1850 mit der Eröffnung des 37,33 Kilometer langen Abschnitts von Biberach nach Ulm am 1. Juni sowie der Geislinger Steige am 29. Juni war Friedrichshafen an das übrige Netz der Württembergischen Staatseisenbahnen angebunden, die 248 Kilometer lange Verbindung vom Heilbronner Neckarhafen bis an den Bodensee war nun durchgehend befahrbar. Auch am südlichen Ende der Strecke gab es am 1. Juni 1850 noch einen Lückenschluss zu feiern: Mit der Eröffnung der knapp einen Kilometer langen Verbindung vom neuen Hafenbahnhof in Friedrichshafen zum künftigen Stadtbahnhof war die Eisenbahn endgültig am Bodenseeufer angekommen.

Bayerns Eisenbahn nach Lindau

Mit der 6 Kilometer langen Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth hatte das Königreich Bayern im Jahr 1835 das Eisenbahnzeitalter in Deutschland eröffnet. Am 4. Oktober 1840 folgte, ebenfalls auf private Initiative, Bayerns erste Fernbahn zwischen München und Augsburg mit einer Länge von immerhin 60 Kilometern. Schon damals wurde über eine Verlängerung dieser Strecke ab Augsburg in Richtung Allgäu und Bodensee beraten, doch erst das Engagement des bayerischen Staates ließ die kostspielige Trassierung durch das Allgäu als machbar erscheinen.

Im Jahr 1844 begannen zeitgleich mit der Gründung der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen die Planungen einer Strecke von Augsburg in Richtung Lindau. Um eine große Zahl bayerischer Landgemeinden an das neue Eisenbahnnetz anzuschließen und zugleich das Gebiet des württembergischen Nachbarn möglichst weiträumig zu umfahren, verständigte man sich auf eine Linienführung von Augsburg über Buchloe und Kempten nach Lindau. Damit war auch der heute als Bayerische Allgäubahn bekannte südliche Teil der Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Hof bis nach Lindau definiert. Bereits am 1. September 1847 konnte man den 60 Kilometer langen Abschnitt Augsburg – Buchloe – Kaufbeuren eröffnen. Doch die Topographie im weiteren Streckenverlauf stellte die Ingenieure immer wieder vor Herausforderungen. Der erste Kemptener Bahnhof wurde als Kopfbahnhof konzipiert. So konnte man den tief eingeschnittenen Illerdurchbruch bei Kempten an einer Engstelle überbrü-



Friedrichshafen: Um das Jahr 1910 herrscht geschäftiges Treiben am Hafen. Das Gleis am Kai war über eine Drehscheibe erreichbar.

cken und zugleich das Empfangsgebäude in relativer Nähe zur Stadt platzieren. Dieses Lösung hatte bis zur Neugestaltung der Kemptener Bahnanlagen im Jahr 1969 bestand.

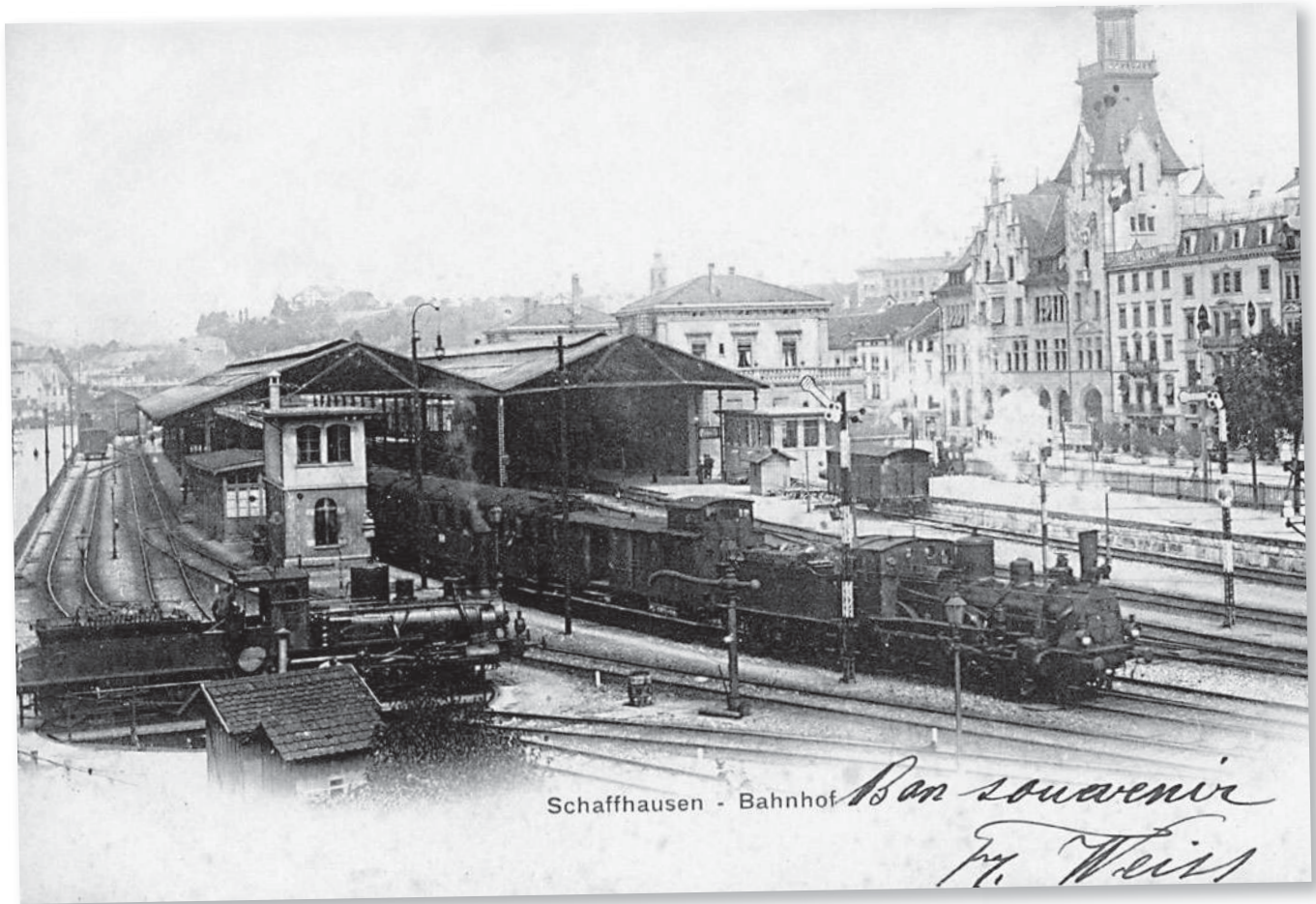
Zwischen Ellhofen und Oberhäuser galt es das 500 Meter breite und über 50 Meter tiefe Rothachtal zu überwinden. Da wegen des sumpfigen Untergrunds der Bau eines Viadukts nicht möglich war, entstand dort in sechs Jahren Bauzeit bis 1853 der Rentershofener Bahndamm. Mit einer Länge von 901 Metern und einer Sohlenbreite von 260 Metern war er damals der weltweit größte seiner Art. Erst am 1. April 1852 konnte der 42 Kilometer lange Abschnitt von Kaufbeuren bis Kempten eröffnet werden. Ab hier schritten die Bauarbeiten bis zum Bodenseeuferr dann vergleichsweise zügig voran: Am 1. Mai 1853 folgte das 21,66 Kilometer lange Streckenstück von Kempten bis Immenstadt, am 1. September 1853 die 16,85 Kilometer von Immenstadt bis Oberstaufen und am 12. Oktober 1853 schließlich der 49,74 Kilometer lange Abschnitt über Röthenbach bis Lindau-Aeschach. Der geplante Endpunkt der Strecke auf der Bodenseeinsel war bereits in Sicht, als die Ingenieure auf den letzten Metern nochmals unvorhergesehene Probleme lö-



Friedrichshafen: Ab 1. Juni 1850 stand die Verbindung zwischen Stadtbahnhof und Hafenbahnhof für den planmäßigen Betrieb zur Verfügung. Fotos: Slg. Kobschätzky (4)

sen mussten: Im Juni 1851 hatte man begonnen, den Damm zur Bodenseeinsel aufzuschütten. Immer wieder aber sackte das Baumaterial im breiigen Tonsediment des Seebodens weg. Es schien, als ob man den geplanten Eröffnungstermin am 12. Oktober 1853, dem Namenstag des Königs, nicht mehr einhalten könnte. Um eine größere Schmach zu vermeiden, entschied man sich, die Strecke bis Lindau-Aeschach wie geplant

zu eröffnen. Das letzte Wegstück über den erst teilweise fertiggestellten Damm mussten die Honoratioren zu Fuß zurücklegen. Die Eröffnung des 1,77 Kilometer langen Teilstücks von Lindau-Aeschach nach Lindau Stadt am 1. März 1854 markiert zugleich die endgültige Fertigstellung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn. Bayern hatte nach Württemberg als zweiter deutscher Staat das Bodenseeuferr erreicht.



Badische Reisezuglokomotiven um 1900 im Bahnhof Schaffhausen: Links wohl eine bad. IIIb, rechts eine bad. IIb mit Zug aus Konstanz.

Baden erreicht 1863 den Bodensee

Badener und Württemberger sind von Alters her in herzlicher Rivalität einander verbunden. In Sachen Eisenbahn schien Baden dem ungeliebten Nachbarn zunächst ein gutes Stück voraus: Am 29. März 1838 beschloss die Badische Ständeversamm-

lung drei Gesetze „de[n] Bau einer Eisenbahn von Mannheim zur Schweizer Grenze betreffend“. Darin war unter anderem der Bau einer Eisenbahnstrecke zwischen Mannheim und der Schweizer Grenze bei Basel formuliert. Zunächst gingen die Bauarbeiten an dieser als Badische Hauptbahn bezeichneten Eisenbahnlinie zügig voran:

Am 12. September 1840 konnte ein erstes 18,46 Kilometer langes Teilstück zwischen Mannheim und Heidelberg eröffnet werden. Sieben Jahre später, am 15. Juni 1847, ging die Strecke bis ins südbadische Schliengen in Betrieb. Dort kamen die Arbeiten angesichts der schwierigen Trassierung um den Isteiner Klotz und des weiter ungeklärten



Radolfzell: Postkarte von 1905 mit dem Bahnübergang am Bahnhof; rechts das Empfangsgebäude von 1881.



Blick um 1920 über die Gleise des Bahnhofs in Konstanz zum Hafen. Links ist das 1388 als Warenlager für Händler errichtete Konzilgebäude zu sehen.



Eine bad. IV e (Baureihe 38⁷⁰) überquert vermutlich noch zur Länderbahnzeit die Rheinbrücke in Konstanz. Foto: Dr. Höllerer/Slg. Dr. Kutter

Anschlusses in Richtung Schweiz abermals ins Stocken. Erst am 22. Januar 1851 wurde der Abschnitt bis zum vorläufigen Endpunkt Haltingen eröffnet.

Während Bayern und Württemberg ihr Eisenbahnnetz zielgerichtet in Richtung Bodensee ausbauten, warben am Hochrhein zahlreiche Eisenbahnvereine und -comités für eine Fortführung der Badischen Hauptbahn bis zum Bodensee.

Das Großherzogtum stand vor einem geographischen Problem: Der kürzeste Weg zum Bodensee führte ab Offenburg durch das Tal der Kinzig und über den Hochschwarzwald bis ins Donautal. Technisch erschien die „Kinzigtal-Bodensee-Bahn“ als noch nicht machbar. So entschied man sich für die topographisch einfachere Hochrhein-Variante. Die Trassierung im Rheintal über Säckingen und Waldshut erforderte allerdings langwierige Verhandlungen mit den eidgenössischen Nachbarn.

Nach dem ersten Verhandlungserfolg wurde am 20. Februar 1855 das noch fehlende 5,77 Kilometer lange Streckenstück von Haltingen zum provisorischen Badischen Bahnhof in Basel eröffnet. Die Inbetriebnahme des ersten Abschnitts in Richtung Hochrhein zwischen Basel und Säckingen folgte am 4. Februar 1856, am 30. Oktober desselben Jahres schloss sich der Abschnitt von Säckingen nach Waldshut an. Dort be-

stand über die Rheinbrücke Anschluss an das Netz der Schweizerischen NOB. Ab Waldshut oblagen die weiteren Bauarbeiten Robert Gerwig.

Es dauerte noch bis ins Jahr 1860, bis die letzten Details der Linienführung auf Schweizer Gebiet im Kanton Schaffhausen geklärt waren, dann gingen die Bauarbeiten entlang der Strecke in Waldshut und Erzingen im Westen sowie in Thayngen und Konstanz im Osten weiter. Da abgesehen von der Konstanzer Rheinbrücke kaum größere Kunstbauten zu errichten

waren, konnte man schon am 15. Juni 1863 die Eröffnung der 88,73 Kilometer lange Strecke von Waldshut über Schaffhausen, Singen und Radolfzell nach Konstanz feiern. Die gut 414 Kilometer lange Badische Hauptbahn Mannheim – Konstanz war nach einem Vierteljahrhundert Bauzeit vollendet.

Das Schicksal der „Kinzigtal-Bodensee-Bahn“ war damit jedoch noch nicht besiegt. Im November 1856 beschloss Baden den Bau dieser zusätzlichen Verbindung zum Bodensee. 1863 begannen unter der



Im Jahr 1913 wurde diese kolorierte Postkarte des Empfangsgebäudes in Lindau-Reutin mit Güterwagen im Vordergrund verschickt. Fotos: Slg. Kobschätzky (4)

Leitung Robert Gerwigs die Arbeiten an dieser nun als „Badische Schwarzwaldbahn“ bezeichneten Strecke über Triberg, Villingen und Donaueschingen nach Singen am Hohentwiel, die zwischen Hausach und Sommerau eine teils sehr aufwändige Trassierung mit zahlreichen Tunnels aufweist. In Singen trafen die Gleise der neuen Strecke auf die der Hochrheinbahn. Ab 10. November 1873 war die Strecke auf ihrer gesamten Länge befahrbar.

Konkurrenz in der Schweiz

Bei den Eidgenossen setzte sich das Staatsbahnsystem erst mit der Gründung der SBB im Jahr 1902 durch. So kam es, dass Mitte des 19. Jahrhunderts wechselnde private Initiativen um die erste Schweizer Bodenseeanbindung in Konkurrenz standen. Eine dieser Initiativen war die Sankt Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft (SGAE), gegründet im Dezember 1852 mit dem Ziel, die Stadt St. Gallen mit Zürich im Westen und Rorschach am Bodensee im Osten zu verbinden. Zeitgleich erfolgte die Gründung der St. Gallisch-Graubündnerischen Eisenbahngesellschaft (SGGE), die den Bau einer Eisenbahn von Chur über Sargans und Buchs nach Rorschach realisieren wollte. Das Konglomerat vereinfachte sich ein wenig, als sich die SGAE und die SGGE mit der Glatthalbahn am 1. September 1853 zu den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) zusammenschlossen.

1853 trat die Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft (ZBE) auf den Plan, um eine Verbindung von Zürich über Winterthur nach Romanshorn zu finanzieren, wo Anschluss an die Bodenseeschifffahrt nach Friedrichshafen und Lindau bestand. Noch im Gründungsjahr fusionierte die ZBE mit der Schweizerischen Nordbahn (SNB) zur Nordostbahn (NOB).

Damit standen sich die VSB mit ihrer geplanten Bahnverbindung von Chur über Rorschach und St. Gallen nach Winterthur und die NOB mit dem Projekt Romanshorn – Zürich gegenüber. Die NOB erreichte als Erste den Bodensee: Am 16. Mai 1855 wurde die 56,1 Kilometer lange Thurtalbahn von Winterthur über Frauenfeld und Weinfelden nach Romanshorn eröffnet. Die Bauarbeiten zwischen Winterthur und Zürich zogen sich noch etwas länger hin, die 30,19 Kilometer lange Strecke ging am 26. Juni 1856 in Betrieb. Die Verlänge-

rung der VSB-Linie Winterthur – St. Gallen bis nach Rorschach wurde wenige Monate später, am 25. Oktober 1856, eröffnet. Die Weiterführung über Rheineck, St. Margrethen und Sargans nach Chur war ab 1. Juli 1858 durchgehend befahrbar.

Österreich lässt sich Zeit

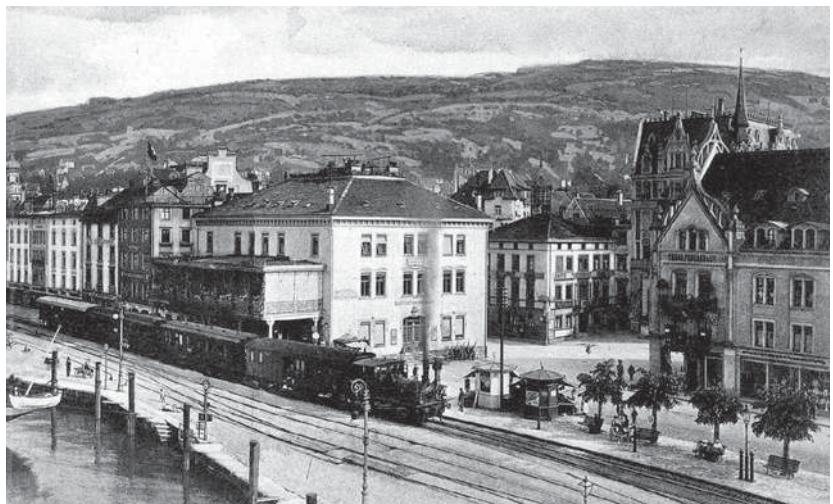
Die k. u. k. Monarchie erreichte als letzte Anrainernation den Bodensee. Die Ingenieure waren mit dem Bau der anspruchsvollen Gebirgsbahnen am Semmering und am Brenner vollauf beschäftigt, eine Eisenbahn im eher unbedeutenden Vorarlberg fand angesichts dieser Großprojekte zunächst nur wenige Fürsprecher. Bald jedoch hat-

ten die anderen Anrainerstaaen mit ihren auf den Nord-Süd-Verkehr ausgerichteten Bodenseean schlüssen Österreich vor vollendete Tatsachen gestellt.

1869 wurde der Bau einer Bahnverbindung von Bludenz bis zur bayerischen Grenze samt Anschlüssen nach Buchs SG und St. Margrethen beschlossen. Die am 3. Juli 1871 gegründete k.k. privilegierte Vorarlberger Bahn durfte laut einem Staatsvertrag vom 27. August 1870 auch die Strecke bis Lindau betreiben. Nach zügigen Bauarbeiten konnte die insgesamt 62,4 Kilometer lange Linie von der bayerischen Grenze bei Lochau über Bregenz und Feldkirch bis Bludenz am 1. Juli 1872 eröffnet werden. Das 5,9 Kilometer lange Teilstück von der



St. Margrethen um 1905: Zu sehen ist eine B 3/4 der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) aus der Serie 101 bis 115 (erstes Baujahr 1890; SBB-Nummern ab 1902: 1581 bis 1595).



Diese Postkarte aus der Zeit um 1900 zeigt den Bahnhof Rorschach Hafen: Ein kleiner Zweikuppler der Nordostbahn ist mit einem Reisezug eingetroffen.



Links: Um 1900 steht eine A 2/4 der NOB (mit Innentriebwerk) in Romanshorn mit einem Zug Richtung Rorschach bereit. **Fotos:** Slg. Kobschätzky (4)

Links unten: Bregenz: Ein Schnellzug über die Arlbergstrecke nach Wien steht 1902 zur Abfahrt bereit. Foto: RVM/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

bayerischen Grenze bis Lindau folgte am 24. Oktober 1872. Der Bahnbetrieb von der Grenze bei Lochau bis Lindau wurde dem Österreichischen Kaiserreich zugeschlagen, obwohl die Bayerischen Staatseisenbahnen den Streckenbau finanzieren mussten.

In den Anfangsjahren litt die Betreiber-gesellschaft unter der fehlenden Anbindung zum übrigen österreichischen Eisenbahn-netz. Diese rückte erst 1880 mit dem Be-ginn der Bauarbeiten an der Arlbergbahn in greifbare Nähe. Während der Betrieb auf der Talstrecke zwischen Innsbruck und Landeck ab 1. Juli 1883 möglich war, verzö-gerten die Arbeiten am 10 250 Meter langen Arlbergtunnel die Eröffnung des letzten Teil-stücks noch bis zum 20. September 1884. Wie zuvor bereits vertraglich vereinbart, wurde die k.k. privilegierte Vorarlberger Bahn mit Eröffnung der neuen Strecke in die k.k. Staatsbahnen integriert. □

DER GÜRTEL

WIRD GESCHLOSSEN

Entlang des Südufers gab es seit 1872 eine durchgehende Eisenbahnstrecke von Konstanz über Romanshorn und Bregenz bis Lindau. Auf der deutschen Seite hingegen ließ man sich Zeit. Erst als 1901 die letzte Lücke am Nordufer geschlossen wurde, war eine Umrundung des Sees möglich

Hatten die fünf Anrainerstaaen den Eisenbahnbau zum Bodensee zunächst noch mit partikularistischen Interessen begründet, reifte bald die Erkenntnis, dass ein Anschluss an die Nachbarstaaten auch zum eigenen Vorteil gereichen könnte. So begann man ab den 1860er-Jahren damit, das Schienennetz um den See zu schließen.

Radolfzell – Stockach – Mengen

Den Anfang machte das Großherzogtum Baden mit dem Bau einer von der Badischen Hauptbahn ausgehenden Querverbindung in Richtung Württemberg, die bis 1870 in zwei Etappen eröffnet wurde. Als erster Abschnitt ging am 20. Juli 1867 der 17,35 Kilometer lange Abschnitt von Radolfzell über Stahringen nach Stockach in Betrieb, am 3. Februar 1870 folgte die Verlängerung von Stockach über Schwackenreute nach Meßkirch (20,4 Kilometer). Um die verbliebene Lücke zwischen Meßkirch und Mengen zu schließen, musste die geplante Strecke das Gebiet der zu Preußen gehörenden Hohenzollernschen Lande queren. Preußen, das selbst keine Ambitionen hegte, den Eisenbahnbau in seinen süddeutschen Besitztümern zu forcieren, machte die Anbindung Sigmaringens zur Bedingung für sein Einverständnis. So bauten die Badischen Staatseisenbahnen

auf eigene Rechnung neben der 19 Kilometer langen Bahnlinie Meßkirch – Mengen auch eine 9,1 Kilometer lange Verbindung von Krauchenwies nach Sigmaringen. Beide Strecken wurden am 6. September 1873 eröffnet.

Der erhoffte Erfolg blieb jedoch aus. Ein 1873 eingeführtes Schnellzugpaar Radolfzell – Mengen wurde bereits 1875 wieder eingestellt, fortan verkehrten nur noch Personenzüge auf der Strecke. Ein von Beginn an vorbereiteter zweigleisiger Ausbau der Strecke fand nie statt. Während des Zweiten Weltkriegs galt die Bahnlinie als kriegswichtige Verbindung, in den Nachkriegsjahren folgte der schleichende Niedergang. Zum 1. September 1960 legte die Deutsche Bundesbahn das Streckenstück Krauchenwies – Mengen still, die anderen Abschnitte folgten in Etappen bis zum 1. März 1987. Schon kurze Zeit später erlebte die Strecke eine Renaissance: Am 28. Mai 1989 wurde der Güterverkehr zwischen Meßkirch und Mengen wieder aufgenommen, am 8. September 1996 folgte die Reaktivierung des Streckenabschnitts zwischen Stockach und Radolfzell für den Reisezugverkehr. Die Mittelthurgaubahn (MthB) führte den Betrieb durch, ab 2003 war die SBB GmbH zuständig und ab 2006 die Hohenzollerische Landesbahn (HzL). Das Schicksal der übrigen Strecke ist nach wie vor offen, allerdings fanden 2009/10 umfangreiche Sanierungsarbeiten statt.



Der Abschnitt Radolfzell – Friedrichshafen der Bodenseegürtelbahn war erst ab Oktober 1901 durchgehend befahrbar. Die Aufnahme ist 1998 zwischen Sipplingen und Überlingen entstanden. Foto: A. Ritz





Die Strecke Etzwilen–Schaffhausen mit der 262 m langen Rheinbrücke Feuerthalen wurde am 2. April 1895 eröffnet.

Foto: Slg. Kobschätzky

Die Eisenbahnstrecken im Bodenseeraum um 1948. Friedrichshafen und Lindau gehörten damals vorübergehend zur Eisenbahndirektion Karlsruhe.

Karte: Slg. Löckel

Ringschluss in der Schweiz

Um die Bahnhöfe Romanshorn und Rorschach miteinander zu verbinden, entschloss sich die Schweizerische Nordostbahn (NOB), ihre Thurtallinie von Romanshorn kommend am Seeufer entlang bis nach Rorschach zu verlängern. Dieses 15,1 Kilometer lange Teilstück wurde am 15. Oktober 1869 eröffnet. Züge, die von Romanshorn weiter in Richtung Rorschach fuhren, mussten anfangs in Romanshorn Kopf machen. Erst ab dem 1. Dezember 1893 ermöglichte eine Verbindungskurve direkte Fahrten aus Richtung Weinfelden über Romanshorn nach Rorschach.

Auch zwischen dem deutschen und dem Schweizer Schienennetz fehlte zunächst eine direkte Verbindung, obwohl die Entfernung zwischen dem badischen Konstanz und der nächsten Schweizerischen Eisenbahnstation in Romanshorn nur knapp 18 Kilometer betrug. 1870 einigten sich Baden und die Schweiz in einem Staatsvertrag auf die Schließung der Lücke. Die Planungen sahen der Bau der Strecke Konstanz – Kreuzlingen und eine Verlängerung der NOB-Seelinie von Romanshorn bis Kreuzlingen vor. Die Badischen Staatseisenbahnen waren lediglich für den gut 700 Meter langen Abschnitt bis zur badisch/schweizerischen Grenze verantwortlich, der NOB oblagen



Der Bahnhof Rorschach Hafen in einer Aufnahme aus der Zeit vor 1920. Die Schnellzugdampflokomotive Serie A 2/4 ist mit einem kurzen Personenzug eingetroffen. Foto: Slg. Gerecht



die Arbeiten von der Grenze über Kreuzlingen bis Romanshorn.

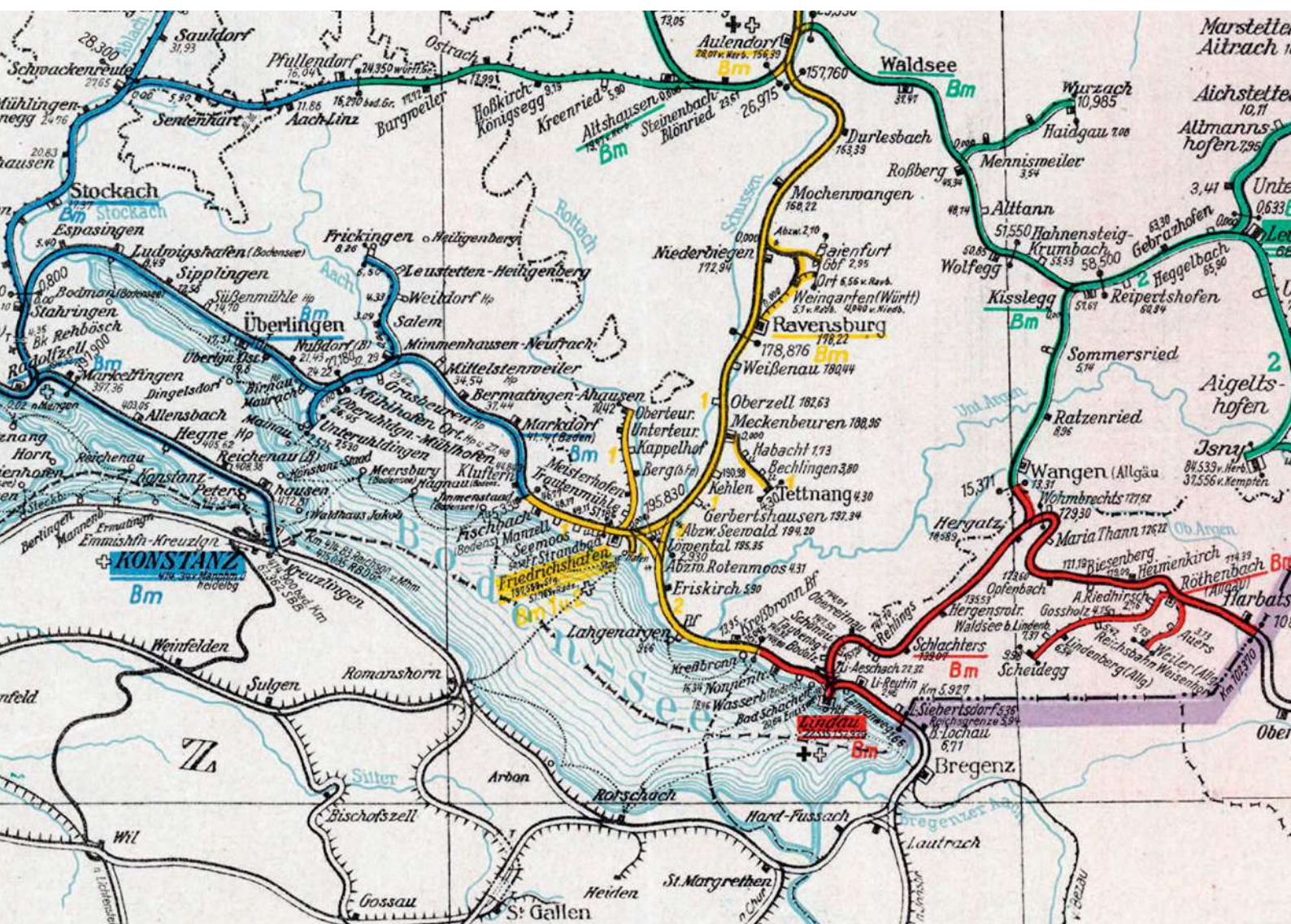
Am 1. Juli 1871 wurde die 19,21 Kilometer lange Strecke Konstanz – Romanshorn feierlich eröffnet. Rechtlich blieb der grenzüberschreitende Bahnbetrieb eine komplizierte Angelegenheit. Erst 1916 schlossen Deutschland und die Schweiz einen „Vertrag über die Mitbenutzung des Badischen Bahnhofes in Konstanz durch die Schweizerischen Bundesbahnen“, ergänzt um einen „Vertrag über die Mitbenutzung des Badischen Bahnhofes in Singen (Hohentwiel) durch die Schweizerischen Bundesbahnen“. Noch heute basiert der gemeinschaftliche Bahnbetrieb in Singen und Konstanz auf diesen Verträgen.

Der Staatsvertrag von 1870 sah auch den Bau einer „unteren Rheintalbahn“ von Schaffhausen über Etwilen und Stein am Rhein nach Kreuzlingen vor. Im Frühjahr 1875 trat die Schweizerische Nationalbahn (SNB) auf

den Plan. Diese Bahngesellschaft war im April 1875 aus der „Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen“ (WSK) und der „Winterthur-Zofingen-Bahn“ hervorgegangen. Ziel der SNB war der Bau einer Eisenbahn von Lausanne am Genfersee über Solothurn, Winterthur und Etwilen nach Singen und Konstanz, um dort Anschluss an das badische Eisenbahnnetz zu erhalten. Am 17. Juli 1875 konnte die SNB die bereits von der Vorgängergesellschaft begonnene 45,09 Kilometer lange Strecke Winterthur – Etwilen – Singen sowie die 30,12 Kilometer lange Ost-West-Verbindung Etwilen – Emmishofen (Kreuzlingen) – Kreuzlingen (später Kreuzlingen Hafen) – Konstanz in Betrieb nehmen. Nach nicht einmal drei Jahren ging die SNB im Januar 1878 in Konkurs. Im Zuge des Insolvenzverfahrens übernahmen die Anrainergemeinden die Anlagen und die Schulden der SNB. Nach mehreren

vergeblichen Sanierungsversuchen erwarb die NOB die gesamten SNB-Anlagen zu einem Bruchteil ihres tatsächlichen Wertes. Die Anrainergemeinden blieben auf dem größten Teil der Schulden der SNB sitzen und mussten bis in die 1920er-Jahre hinein Schuldendienst leisten. Die Inbetriebnahme der Verlängerung der Strecke Romanshorn – Etwilen bis nach Schaffhausen – mit der 262 Meter langen Rheinbrücke Feuerthalen – erfolgte erst am 2. April 1895 unter der Regie der NOB. Nun war endlich ein durchgehender Betrieb von Rorschach bis nach Schaffhausen und weiter zum Hochrhein möglich.

Die Insolvenz der SNB war einer der Gründe, die zu einem Umdenken im Schweizer Eisenbahnwesen führten. Am 20. Februar 1898 wurde eine Volksabstimmung durchgeführt. In deren Folge 1902 gingen die vier großen Bahngesellschaften der Schweiz,





Etzwilen–Singen: Die SBB-Diesellok Bm 4/4 II 18451 (Baujahr 1939) rollt mit einem Sonderzug über die Rheinbrücke bei Hemishofen. Foto: B. Studer

darunter die NOB und die VSB, sowie einige kleinere Privatbahnen in den neuen Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auf. Zahlreiche kleinere Bahnen, auch im Bodenseeraum, blieben jedoch selbstständig.

Etzwilen – Singen

Zeitgleich mit der Verbindung von Winterthur über Etzwilen und Kreuzlingen nach Konstanz eröffnete die Schweizerische Nationalbahn (SNB) am 17. Juli 1875

eine Strecke von Etzwilen nach Singen in Baden. Knapp zwei Kilometer nördlich von Etzwilen überquert diese 13,3 Kilometer lange Verbindung bei Hemishofen mit der charakteristischen 254 Meter langen Rheinbrücke den Ausfluss des Untersees. Auch diese Strecke ging nach dem Konkurs der SNB im Jahr 1878 an die NOB und später an die SBB. Der Personenverkehr blieb stets von untergeordneter Bedeutung und wurde deshalb am 31. Mai 1969 eingestellt. Zuletzt wurde die Strecke noch von Zügen

der Rollenden Landstraße in der Relation Rielasingen – Lugano genutzt, am 12. Dezember 2004 stellten die SBB den Güterverkehr ein. Zu diesem Zeitpunkt war die Strecke die letzte nicht elektrifizierte Strecke der SBB.

Seit 2007 führt der Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen – Singen Museumsfahrten zwischen Etzwilen und Ramsen durch, am 28. Mai 2011 wurde auch der Abschnitt Ramsen – Rielasingen wieder offiziell in Betrieb genommen. Der Wiederaufbau der Gleise bis zum Bahnhof Singen ist in Planung.

Mittelthurgaubahn

1890 wurde in Kreuzlingen ein Komitee für den Bau einer Verbindung von Wil über Weinfelden nach Kreuzlingen gegründet. Erst im September 1909 konnte, mit Unterstützung der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft AG (WeEG) aus Köln, die bald als Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) firmierende Gesellschaft mit den Bauarbeiten beginnen. Die 41 Kilometer lange Strecke wurde am 20. Dezember 1911 eröffnet, zwischen Kreuzlingen und Konstanz benutzten die Züge die ältere NOB-Strecke



Singen: Eb 3/5 5886 auf der Fahrt nach Etzwilen (1963). Foto: G. Turnwald/Slg. Knipping

mit. Schon sehr früh, im Jahr 1938, setzte die MthB auch Dieseltriebwagen ein. Den elektrischen Betrieb nahm die MThB als letzte größere Schweizer Privatbahn erst am 24. September 1965 auf.

2002 musste die MThB, die aufgrund hoher Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial überschuldet war, den Betrieb einstellen. Der Verkehr auf der MThB-Strecke Wil – Kreuzlingen wird heute von der SBB-Tochter Turbo durchgeführt.

Rorschach-Heiden-Bergbahn

Die Rorschach-Heiden-Bergbahn (RHB) verdankt ihre Existenz dem Engagement der Bevölkerung von Heiden, die sich seit 1871 vehement für einen Eisenbahnanschluss einsetzte. Anderthalb Jahre nach Konzessionserteilung konnte am 6. September 1875 die normalspurige Zahnradbahn (Zahnstangensystem Riggenbach) zwischen Rorschach und dem 396 Meter höher gelegenen Heiden vollendet werden. Insgesamt maß die Strecke bei ihrer Eröff-



Bis 1930 waren auf der Rorschach-Heiden-Bergbahn Dampfloks eingesetzt, nach der Elektrifizierung die Elektroloks DZeh 2/4 21 und 22. *Fotos: Slg. Kobschätzky (2)*

Blick bei Wartenberg über die Zahnradbahn nach Heiden hinweg zum Bodensee. Der BDeh 3/6 25 wurde 1998 beschafft (16. März 2017). *Foto: St. Eisenhut*



nung 7,1 Kilometer, davon befanden sich aber nur 5,6 Kilometer im Besitz der Bahngesellschaft; das kurze Stück von Rorschach nach Rorschach Hafen legten die Züge auf den Gleisen der VSB zurück. 1877 rüstete die RHB ihre Dampfloks mit einem Adhäsions-Hilfsantrieb aus, zuvor wurden die RHB-Züge die letzten Meter bis Rorschach Hafen von einer VSB-Lok geschleppt.

Seit 1930 ist die Strecke nach SBB-Standard mit 15 kV/16 $\frac{2}{3}$ Hertz-Wechselstrom elektrifiziert. Lange Jahre gab es auf der RHB-Strecke Güterverkehr zur Maschinenfabrik Starrag in Wolfhalden sowie einer Getreidemühle beim Bahnhof Heiden. Am

1. Januar 2006 übernahmen die Appenzeller Bahnen (AB) nicht nur die RHB, sondern auch die Bergbahn Rheineck – Walzenhausen (RhW) und die Trogenerbahn (TB).

Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT)

Die größte und bedeutendste Privatbahn im schweizerischen Bodenseeraum war für fast 100 Jahre die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT). Um 1901 propagierte der St. Galler Gemeinderat den Bau einer Direktverbindung nach Romanshorn, um Zugang zu diesem wichtigen Güterverkehrsknoten zu erlangen. Zwischen St. Gallen und

St. Fiden nutzte man die von den VSB erbaute Strecke. Am 3. Oktober 1910 wurde der fahrplanmäßige Verkehr zwischen Romanshorn und St. Gallen aufgenommen, der Eröffnungszug zwei Tage zuvor war aus Rollmaterial von BT und SBB zusammengestellt. Auf ihren 21 Kilometern Länge überwindet die Strecke 271 Höhenmeter. Zeitgleich wurde übrigens auch die 31,7 Kilometer lange Strecke St. Gallen – Herisau – Wattwil eröffnet.

Als Erstausrüstung beschaffte die BT bei Maffei in München neun Zwillings-Heißdampf-Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'C1', von der BT als Eb 3/5 bezeichnet. Die BT beauftragte zunächst die SBB mit der Betriebsführung auf den BT-Strecken. So kamen die SBB mit der gelungenen Konstruktion aus München in Berührung und bestellten sogleich nach diesem Vorbild ab 1911 bei der SLM in Winterthur 34 sehr ähnliche Loks der SBB-Serie Eb 3/5.

Ab 1917 ging die BT zum Eigenbetrieb über. Die beiden 1926 beschafften Benzintriebwagen waren zwar wegweisend, konnten aber nicht befriedigen. Vier Jahre später begann die Elektrifizierung des Netzes, die am 24. Januar 1932 abgeschlossen war. Ab den 1960er Jahren prägten die von 1959 bis 1979 in Dienst gestellten 15 Elektrotriebwagen des Typs BDe 4/4 den Betrieb auf dem Netz der BT. Neben weiteren Triebwagentypen kamen 1987/1988 sechs Lokomotiven von SLM des Typs Re 456 hinzu (Re 4/4 Nr. 91 bis 96), die u.a. den als „Voralpenexpress“ vermarkteten Schnellzüge Romanshorn – St. Gallen – Rapperswil – Luzern bespannten.

Zum 1. Januar 2001 fusionierte die BT mit der SOB zur neuen Schweizerischen Südostbahn mit Sitz in St. Gallen. Die Fahrzeuge der BT wurden in das SOB-Nummernschema eingereiht. Zwischen Romanshorn und St. Gallen kommen neben den ehemaligen BT-Pendelzügen heute vorrangig Triebzüge des Stadler-Typs „Flirt“ zum Einsatz. Der „Voralpenexpress“ soll ab Dezember 2019 mit Triebzügen des Typs „Flirt-IC 160“ verkehren.

Rheineck-Walzenhausen-Bahn

Rheineck, zwischen Rorschach und dem Grenzbahnhof St. Margrethen gelegen, ist Ausgangspunkt einer weiteren privaten Bergbahn. Am 27. Juni 1896 nahm die Rheineck-Walzenhausen-Bahn (RhW) eine Standseilbahn zwischen der Talstati-



Seit 1958 fährt man mit einer Zahnradbahn nach Walzenhausen (April 1998). Foto: B. Studer



Lok „Heidi“ im August 2007 am Streckenende unweit der Rheinmündung (links der Alpenrhein, rechts der Bodensee). Foto: G. Dillig

Internationale Rheinregulierung

Der Rhein ist der größte Zufluss des Bodensees. Auf dem Weg von den Graubündner Alpen bis zu seiner Mündung in den Bodensee bei Bregenz durchquert der Rhein das Grenzgebiet zwischen Österreich und der Schweiz. Der Alpenrhein bildet heute die natürliche Grenze zwischen Liechtenstein und der Schweiz. Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein war jedoch an eine feste Grenzziehung nicht zu denken. Immer wieder änderte der Fluss wegen des mitgeführten Sediments seinen Laufweg, regelmäßig drohten Überschwemmungen, die eine Besiedelung des Rheintals erschwerten. Im Laufe des 19. Jahrhunderts begannen Österreich und die Schweiz die Hochwassergefahr im Alpenrheintal durch gezielte Eingriffe zu reduzieren. Auf Schweizer Seite wurde hierfür die St. Gallische Rheinkorrektur (SGRK) gegründet, die bald mit einer eigenen Materialbahn (Spurweite 750 Millimeter) operierte. 1892 gründeten die beiden Anrainer Österreich-Ungarn und die Schweiz die Internationale Rhein-Regulierungs-Kommission (IRRK), aus der die Internationale Rheinregulierung (IRR) hervorgegangen ist. Bis heute ist diese Gesellschaft für die Kultivierung und die Pflege des Rheintals auf dem knapp 100 Kilometer langen Alpenrheinabschnitt zwischen Sargans und der Bodenseemündung verantwortlich.

Eine der ersten Regulierungsmaßnahmen war die Verkürzung des Flusslaufs mittels zweier Durchstiche in den Bereichen Fußsach und Diepoldsau. Die Arbeiten in Fußsach begannen 1895. Für den Transport von Material für den Dammbau legte man eine 750-mm-Feldbahn zu den Steinbrüchen Unterklien und Rührkübel bei Hohenems an. Das betriebliche Zentrum mit Werkstätten und Materiallager lag nördlich der heutigen Bahnstation Lustenau Markt der Strecke Bregenz–St. Margrethen. Der Kohlenzufuhr diente ein normalspuriges Verbindungsgleis zur Strecke Bregenz–St. Margrethen. Nach

Abschluss der Bauarbeiten im Jahr 1912 gab man den Abschnitt Lustenau–Unterklien der Dienstbahn auf. Der Baubeginn am Diepoldsauer Durchstich im Jahr 1909 änderte auch den Lauf der Dienstbahn, das Baumaterial kam nun vom Steinbruch in Rüthi, in Au SG bestand zudem Anschluss zum SBB-Bahnhof. Nach Abschluss der Bauarbeiten im Jahr 1923 begannen Stabilisierungsarbeiten zwischen Diepoldsau und der Illmündung, die Dienstbahn wurde hierfür mit dem Steinbruch Winkla am Kummernberg verbunden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg begannen die Arbeiten an den beiden Dämmen, die heute noch die Rheinmündung im Bodensee flankieren. Von 1947 bis 1954 elektrifizierte man das Streckennetz mit 750 V Gleichstrom, es wurden auch neue Steinbrüche an die Dienstbahn angeschlossen. Dazu entstanden zwei Rheinübergänge bei Kriessern-Mäder und Widnau. Um 1960 kam die Bahn während der Bauarbeiten an der Schweizer Autobahn N13 zum Einsatz. In dieser Zeit wies das Streckennetz seine größte Ausdehnung auf, es reichte bis nach Haag im Schweizer Rheintal. Das Streckennetz begann bald zu schrumpfen. Waren Steinbrüche erschöpft, wurden auch die Schienen abgebaut. Transportierte die Bahn

zu ihren Hochzeiten täglich bis zu 400 Tonnen Steinbruchmaterial, verkehrten um 1991/92 täglich nur noch vier Züge mit etwa 100 Tonnen zum Bodenseeuferr. Bis zuletzt kamen hinter den zweiachsigen Elektro- und Dieselloks zweiachsige Flach- und Kippwagen zum Einsatz, die teils noch aus der Anfangszeit der Bahn stammten.

Seit 1963 besaß die Bahn eine Konzession für den beschränkten öffentlichen Personenverkehr. Zunächst wurden Exkursions- und Personalfahrten durchgeführt. Dafür standen zwei 1889 bzw. 1891 gebaute Personenwagen aus dem Bestand der Steyrtalbahn der ÖBB zur Verfügung. Für einen Besucher-Pendelverkehr zwischen den Werkhöfen Widnau SG und Lustenau anlässlich der Sonderausstellung „Rheinschauen“ zum 100-jährigen Jubiläum der IRR im Jahr 1992 beschaffte die Bahn weitere Personenwagen. Der Ausstellung und dem touristischen Personenverkehr waren ein großer Erfolg beschieden und wurden deshalb beibehalten – auch über die Einstellung des Güterverkehrs im Jahr 2006 hinaus. Der Betrieb der nun als „Rheinbähne“ vermarkteten Bahn ist seit 2008 in der Hand des Vereins „Rheinschauen“ mit Sitz im österreichischen Lustenau.



Lok „Urs“ überquert im April 1990 die Rheinbrücke bei Widnau mit Mauersteinen zur Uferbefestigung.
Foto: P. Schiffer/Eisenbahnstiftung

on Ruderbach auf 406 Meter Höhe und der Bergstation Walzenhausen (672 m ü.d.M.) in Betrieb. Erste Planungen für die Standseilbahn mit 1200-mm-Spurweite reichen bis in die 1870er-Jahre zurück. In den Anfangsjahren mussten Passagiere den Weg vom Bahnhof Rheineck bis zur Talstation der Standseilbahn zu Fuß oder mit dem Pferdeomnibus zurücklegen. Erst am 2. Oktober 1909 wurde eine normalspurige eingleisige Straßenbahn zwischen beiden Stationen eröffnet. Diese war nicht nur die einzige normalspurige Straßenbahn der Schweiz, sondern mit einer Streckenlänge von 672 Meter auch eine der kürzesten Straßenbahnlinien der Welt. 1958 wurde die Standseilbahn zur Zahnradbahn umgebaut (Zahnstangensystem Riggensbach), das Straßenbahngleis auf 1200 mm umgespurt und mit der Zahnradbahn verbunden. Die Streckenlänge betrug nun 1,96 Kilometer. Der 1958 beschaffte und seither mehrmals umgebaute Triebwagen BDeh 1/2 steht noch heute im Einsatz. Seit 2006 gehört die RhW zu den Appenzeller Bahnen.

Den Grenzfluss überqueren

Im Alpenrheintal, der natürlichen Grenze zwischen Österreich und der Schweiz, verlief auf der Schweizer Seite seit 1858 die VSB-Strecke von St. Margrethen südwärts in Richtung Chur. Von der 1870 in Bau befindlichen Vorarlbergbahn waren es im Bereich um Lauterach nur wenige Kilometer bis zur Grenze, so erschien ein Anschluss an das VSB-Netz in St. Margrethen oder Buchs SG attraktiv. Eine zentrale Frage lautete, welche Bahngesellschaft die Konzession zum Betrieb der neuen Verbindungen zwischen Österreich und der Schweiz erhalten würde. Wie im Falle der grenzüberschreitenden Strecke nach Lindau wurde schließlich dem österreichischen Kaiserreich das Betriebsrecht bis zu den beiden künftigen österreichisch-schweizerischen Grenzbahnhöfen eingeräumt. So konnte man am 24. Oktober 1872, fast zeitgleich mit der Eröffnung der Vorarlbergbahn, die Einweihung der 17,9 Kilometer langen Verbindung von Feldkirch nach Buchs SG feiern und einen Monat später, am 23. November 1872, ging die 9,6 Kilometer lange Strecke von Wolfurt-Lauterach Nord nach St. Margrethen in Betrieb. Die damals getroffene Betriebsregelung lebt bis heute fort: Noch

immer sind die ÖBB für den Betrieb bis zu den beiden Grenzbahnhöfen auf Schweizer Hoheitsgebiet verantwortlich.

Bregenzerwaldbahn

Auch im Bregenzer Wald bemühte man sich um bessere Verkehrsverhältnisse. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es Pläne, das Hinterland von Bregenz mittels einer Straße durch das Tal der Bregenzer Ach zu erschließen, die Wahl fiel später indes auf eine Schmalspurbahn mit 760 Millimeter Spurweite. Am 11. August 1899 erhielt die Bregenzerwaldbahn AG (BWB) die Konzession zum Bau und Betrieb der 35,3 Kilometer langen Lokalbahn von Bregenz zum gut 250 Meter höher gelegenen Bezaus. Knapp 19 Kilometer verlief die Strecke im Tal der Bregenzer Ach, wo es schon während der Bauarbeiten immer wieder zu Hochwasserschäden kam. Am 15. September 1902 konnte die Bahnlinie eröffnet werden.

In den ersten Jahren entwickelte sich die BWB vielversprechend, schon bald stießen

neue Waggons zum Fuhrpark hinzu, in den Jahren 1903 und 1907 je eine weitere Dampflokomotive der kkStB-Reihe U. Die Trassenführung im Tal der Bregenzer Ach verursachte im Laufe der Jahre kostenintensive Sicherungsmaßnahmen, nach dem Ersten Weltkrieg geriet die Bahn in die Verlustzone. Nur vier Jahre nach der Übernahme der BWB stellten die BBÖ 1936 einen Antrag auf Stilllegung der Bahn, dem auf politischen Druck hin jedoch nicht entsprochen wurde. Stattdessen folgte ein Investitionsschub: Ab Ende 1936 kamen neue dieselelektrische Lokomotiven mit Gepäckabteil (Leistung: 155 kW) zum Einsatz. Durch den kostengünstigeren Betrieb konnte das Angebot auf der Strecke verbessert werden. Ab 1960 verdrängten deutlich stärkere Dieselloks der ÖBB-Reihe 2095 (Leistung: 440 kW) die verbliebenen Dampftröser.

Während der Individualverkehr der Bahn langsam den Rang abließ, wurde 1974 auf der Bregenzerwaldbahn zusätzlich ein Museumsbetrieb mit Dampflokomotiven aufgenommen. Zunächst setzte die Eurovapor



Im August 1939 verlässt die U6 Bregenz in Richtung Bezaus. Fotos: RBD Augsburg (2)



Erst ab Egg (km 23,5) weitet sich das Tal: Personenzug bei Andelsbuch (8. Juni 1939).

Die Schmalspurbahn Bregenz–Bezau
verlief über viele Kilometer im teils
sehr engen Tal der Bregenzer Ach.
Foto: Slg. Knipping





Der Bahnhof in Markdorf ging gemeinsam mit dem Streckenabschnitt Überlingen-Friedrichshafen am 2. Oktober 1901 in Betrieb.

Unten Mitte: Der Bahnhof Überlingen (heute: Überlingen Therme) besaß einen Wasserturm in einer für Baden typischen Bauart.

Ganz unten: Die Station Überlingen Ost befand sich unmittelbar am Ausgang des Überlinger Ost-Tunnels (Länge: 615 m).
Fotos:
Slg. Kobschätzky (4)

die ehemalige Heeresfeldbahnlok ZB 4 ein, die von 1958 bis 1972 bei der Zillertalbahn Dienst versehen hatte, ab 1978 die 699.01 sowie eine weitere Heeresfeldbahnlok des Typs KDL 11.

Unwetterschäden führten schließlich zur Einstellung des Regelbetriebs: Nachdem zwischen April und Juni 1980 der Verkehr wegen einer unterspülten Brücke eingestellt wurde, ereigneten sich nach langen und ergiebigen Regenfällen im Juli 1980 zwischen den Bahnhöfen Kennelbach und Egg mehrere Hangrutsche, ein weiterer folgte während der Aufräumarbeiten am 13. August 1980. Gutachten prognostizierten weitere Hangrutsche und so unterblieben fortan alle Reparaturarbeiten in diesem Bereich. Auf den beiden Streckenenden führte man zwar noch einen Rumpfbetrieb durch, doch im Januar 1983 wurde auch der Betrieb zwischen Bregenz und Kennelbach eingestellt. Nur das Streckenende zwischen Schwarzenberg und Bezau blieb vom Abbau der Bahnanlagen verschont. Dieses Teilstück bildete den Grundstock des im November 1985 gegründeten Vereins „Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn“. Seit Sommer 1988 führt er einen Museumsbahnbetrieb auf den verbliebenen 5 Kilometern zwischen Bezau und Schwarzenberg durch, anfänglich mit Diesellokomotiven, seit 1990 auch mit Dampfloks.



Bodenseegürtelbahn

Auch nachdem der durchgehende Schienenstrang am südlichen Bodenseeuf von Konstanz über Romanshorn und Rorschach bis nach Bregenz und weiter nach Lindau vollendet war, bremsten sich die drei Nachbarstaaten auf der deutschen Seite weiterhin gegenseitig aus. Baden und Württemberg hatten bereits 1865 den Bau einer „Eisenbahn von oder in der Nähe von Friedrichshafen nach Immenstaad oder Markdorf, im Anschluss an eine von Baden zu erbauende in die Radolfzell-Meßkircher Bahn einmündende Bodenseebahn“ vereinbart. Doch anstatt rasch mit den Arbeiten zu beginnen, belauerten sich die beiden Staaten gegenseitig. Württemberg wollte auf keinen Fall Güterfracht an die Badischen Staatseisenbahnen verlieren, solange nicht auf der anderen Seite eine Verbindung zu den bayerischen Eisenbahnen bei Lindau und darüber hinaus nach Vorarlberg und in die Ostschweiz bestand.

Erst Ende 1873 verabschiedeten die beiden Rivalen einen neuen Staatsvertrag, der den Bau der geplanten Bodenseegürtelbahn neu regelte. Beide Vertragspartner verpflichteten sich, innerhalb von acht Jahren auf eigene Kosten Verbindungsbahnen von Friedrichshafen sowie abzweigend von der Radolfzell-Meßkircher Linie zu einem noch näher zu bestimmenden Grenzbahnhof zu bauen – immer vorausgesetzt, auch der jeweils andere Projektpartner bewege sich. Die Betriebsführung sollte bis Friedrichshafen den Badischen Staatseisenbahnen obliegen, um auf den Bau eines Wechselbahnhofs an der Grenze verzichten zu können.

Nun bremste eine aufkeimende Wirtschaftskrise erneut alle Bemühungen, die selbstgesetzte Achtjahresfrist verstrich ungenutzt. Schließlich erregten die anhaltenden Verzögerungen den Unmut der betroffenen Landgemeinden. Mehrere erboste See- kreisgemeinden forderten im Haushaltsjahr 1889/90 den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn zwischen Überlingen und Stockach, um endlich den lange ersehnten Anschluss ans Eisenbahnnetz zu erhalten.

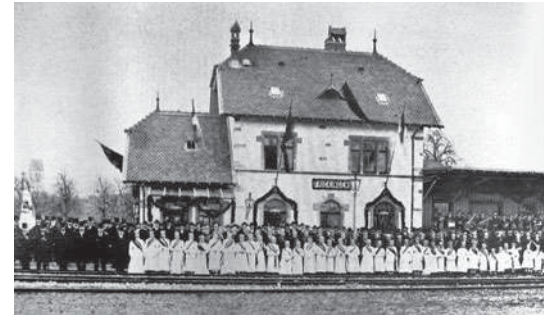
Schließlich beugte sich das Großherzogtum Baden dem öffentlichen Druck und bewilligte im Staatshaushalt 1891/92 die nötigen Mittel. Die 17,5 Kilometer lange Bahnlinie von Stahringen nach Überlingen konnte am 18. August 1895 eröffnet werden.



Die kurze Stichstrecke von der Bodenseegürtelbahn nach Unteruhldingen wurde schon 1950 stillgelegt, das Empfangsgebäude blieb erhalten (September 2016). Foto: W. Willhaus

In Baden war der weitere Streckenverlauf von Überlingen bis zur württembergischen Grenze umstritten. Der Trassierung entlang des Bodenseeufers über die bedeutenden Häfen in Unteruhldingen und Meersburg stand die sogenannte „Tallinie“ über Salem, Bermatingen-Ahausen und Markdorf gegenüber. Die Entscheidung fiel schließlich zu Gunsten der „Tallinie“, weil das dichter bevölkerte Salemer Tal mit seiner Landwirtschaft ein größeres Güteraufkommen versprach. Damit die Orte am Seeufer, insbesondere das geschichtsträchtige Meersburg, nicht vom modernen Reiseverkehr abgehängt würden, plante man den Bau einer 2,5 Kilometer langen Stichbahn von Oberuhldingen-Mühlhofen an der Bodenseegürtelbahn nach Unteruhldingen. Von dort sollte Anschluss an einen eigens eingerichteten Schiffspondelverkehr über Meersburg nach Konstanz bestehen. Die Bedeutung, die man dieser kurzen Stichstrecke zumaß, zeigte sich daran, dass sie als Hauptbahn gebaut und zunächst auch so betrieben wurde.

In der Zwischenzeit hatten sich Württemberg und Bayern über den Bau einer Eisenbahnverbindung Friedrichshafen – Lindau über Langenargen, Kressbronn und Wasserburg verständigt. Als Grenzbahnhof wurde Nonnenhorn auserkoren, die Württembergischen Staatseisenbahnen sollten die gesamte Betriebsführung bis Lindau übernehmen. Bayern, das lange Zeit kein Interesse an dieser Verbindung hatte, dürfte seine zögerliche Hal-



Der Endbahnhof Frickingen am Tag der feierlichen Eröffnung (1. Dezember 1905).

tung auf Druck des Deutschen Reiches aufgegeben haben, das aus strategischen Gründen eine direkte Bahnverbindung aus dem Raum Augsburg/München über Kempten und entlang des Bodensees zur badischen Schwarzwaldbahn in Richtung Frankreich wünschte.

Nun machten sich die Planer mit neuem Elan an die Arbeit. Am 1. Oktober 1899 wurde die 22,6 Kilometer lange Strecke von Friedrichshafen nach Lindau eröffnet. 15,05 Kilometer entfielen auf das Königreich Württemberg, 7,53 Kilometer auf Bayern. Lediglich der Bau eines Dammes im bayerischen Abschnitt zwischen Holben (heute Lindau-Aeschach) und Enzisweiler bremste die Arbeiten.

Auch Baden und Württemberg nahmen die Arbeiten an der Hauptbahn Überlingen – Friedrichshafen auf; am 2. Oktober 1901 ging die neue grenzüberschreitende Verbindung in Betrieb. Baden zeichnete für den Bau der 27,8 Kilometer langen Strecke von Überlingen bis Kluftern ver-



Oberteuringen wohl Ende der 1930er Jahre: Im Führerstand der Lok 1 der Teuringertal-Bahn steht Lokführer Karl Fischer. Foto: Slg. Willhaus

antwortlich, Württemberg für die restlichen knapp 6,4 Kilometer von der Landesgrenze bis nach Friedrichshafen. Die kurze Stichbahn Oberuhldingen-Mühlhofen – Unteruhldingen wurde am selben Tag eröffnet und bereits zum 31. Oktober 1950 wieder stillgelegt

Als letzter größerer Streckenneubau ging am 1. Dezember 1905 die 8,26 Kilometer lange Stichbahn von Mimmenshausen-Neufrach (1972 in Salem umbenannt) nach Frickingen in Betrieb. Der Reisezugverkehr endete schon am 4. Ok-

tober 1953. Der Gesamtverkehr auf dem Abschnitt Salem Nord – Frickingen wurde im Mai 1971 stillgelegt, das Reststück im Mai 1990.

Nie in die Tat umgesetzt wurde hingegen eine bereits 1898 angedachte Verlängerung der Unteruhldinger Stichbahn bis nach Meersburg. Zwar war diese Strecke 1908 formal bereits beschlossen worden, doch diverse Verzögerungen sowie der Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 verhinderten den Bau. Dasselbe Schicksal erlitt auch die geplanten Strecken von Hat-

tingen (Baden) nach Schwackenreute, von Engen nach Nenzingen und von Stockach über Owingen nach Frickingen.

Meckenbeuren – Tettwang

Weil sich in Baden, Württemberg und Bayern das Staatsbahnsystem durchgesetzt hatte, spielten Privatbahnen auf der deutschen Seite des Bodensees keine Rolle. Doch keine Regel ohne Ausnahmen.

Als der Eisenbahnbau in Deutschland gegen Ende des 19. Jahrhunderts weit fortgeschritten war, gab es noch immer lukrative Lücken auf den Streckenkarten. Diese mit Gewinn zu schließen war das Ziel der 1887 in München gegründeten Lokalbahn Aktien-Gesellschaft (LAG).

Die Trasse der württembergischen Südbahn verlief nördlich von Friedrichshafen im Schussental, deshalb hatte die Oberamtsstadt Tettwang keinen Bahnanschluss erhalten. Immer wieder gab es Pläne, die Stadt an das Eisenbahnnetz anzuschließen, doch keiner wurde realisiert. Erst die neue Elektrotraktion versprach auf dieser Verbindung einen wirtschaftlichen Bahnbetrieb. Die Stadt Tettwang und die LAG vereinbarten den Bau einer normalspurigen Eisenbahn. Im Februar 1895 erteilte das Königreich Württemberg der LAG



Zur Betriebseröffnung der Strecke Meckenbeuren – Tettwang standen 1895 zwei fast baugleiche Triebwagen zur Verfügung. Das Foto von 1939 zeigt den LAG 360 (später ET 184 41).

Foto:
C. Bellingrodt/
Slg. Obermayer



Der ET 183 05 (ex LAG 505; Baujahr 1899) steht am 31. März 1959 in Meckenbeuren mit Güterfracht für Tett nang zur Abfahrt bereit. Foto: Dr. Brüning

für 50 Jahre die Konzession zum Betrieb einer elektrischen Nebeneisenbahn zwischen Meckenbeuren und Tett nang. Direkt im Anschluss begannen die Arbeiten und nach nur zehnmonatiger Bauzeit konnte die 4,303 Kilometer lange Strecke am 4. Dezember 1895 eröffnet werden. Die Stromversorgung erfolgte mit 650 V Gleichstrom. Das Fahrplanangebot war von Beginn an sehr dicht, 1896 verkehrten täglich 13 Zugpaare.

Nach wirtschaftlichem Erfolg in den Anfangsjahren geriet die Bahn gemeinsam mit der Muttergesellschaft in den 1920er-Jahren in eine wirtschaftliche Schieflage. Die LAG litt unter dem Verlust ihrer Bahnen in den vom Deutschen Reich nach dem Ersten Weltkrieg abgetrennten Ostgebieten, zugleich machte sich der aufkommende Automobilverkehr bemerkbar. Zum 1. August 1938 ging das gesamte LAG-Vermögen an die Deutsche Reichsbahn, die Strecke nach Tett nang wurde der RBD Stuttgart unterstellt.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurde der Elektrobetrieb wegen Strommangel vorübergehend eingestellt, deshalb verkehrten bis 1950 ersatzweise dampflokomotivbespannte Züge. Der elektrische Betrieb endete am 1. Februar 1962, fortan übernahmen moderne Uerdinger Schienenbusse den Pendelver-

kehr zwischen der Südbahn und Tett nang. Am 30. Mai 1976 wurde der Personenverkehr auf der Stichstrecke eingestellt, 1995 auch der Güterverkehr.

Die Teuringertal-Bahn

Nördlich des Bodensees gab es noch eine weitere Privatbahn: die Teuringertal-Bahn im Tal der Rotach zwischen Friedrichshafen und Oberteuringen. Diese 10,4 Kilometer lange normalspurige Bahnlinie verdankt ihr Entstehen dem Engagement der Stadt Friedrichshafen und einiger Anrainergemeinden. Für den Bau der am 2. Juni 1922 eröffneten Strecke war die Teuringertal-Bahn GmbH verantwortlich, für den Betrieb ein Jahr lang die Württembergische Nebenbahnen AG. Anschließend führte die Teuringertal-Bahn GmbH den Betrieb in eigener Regie mit zwei gebraucht erworbenen württembergischen T 3 durch, bis sie mit Wirkung zum 1. Januar 1943 in die Deutsche Reichsbahn integriert wurde. Während des Zweiten Weltkriegs erlebte die Bahn durch die ansässigen kriegswichtigen Betriebe einen beachtlichen Aufschwung. In Friedrichshafen-Trautenmühle entstand ein Anschlussgleis zu den Zeppelinwerken. Die Deutsche Bundesbahn stellte den Personenverkehr am 23. Mai 1954 ein, den Güterverkehr führ-

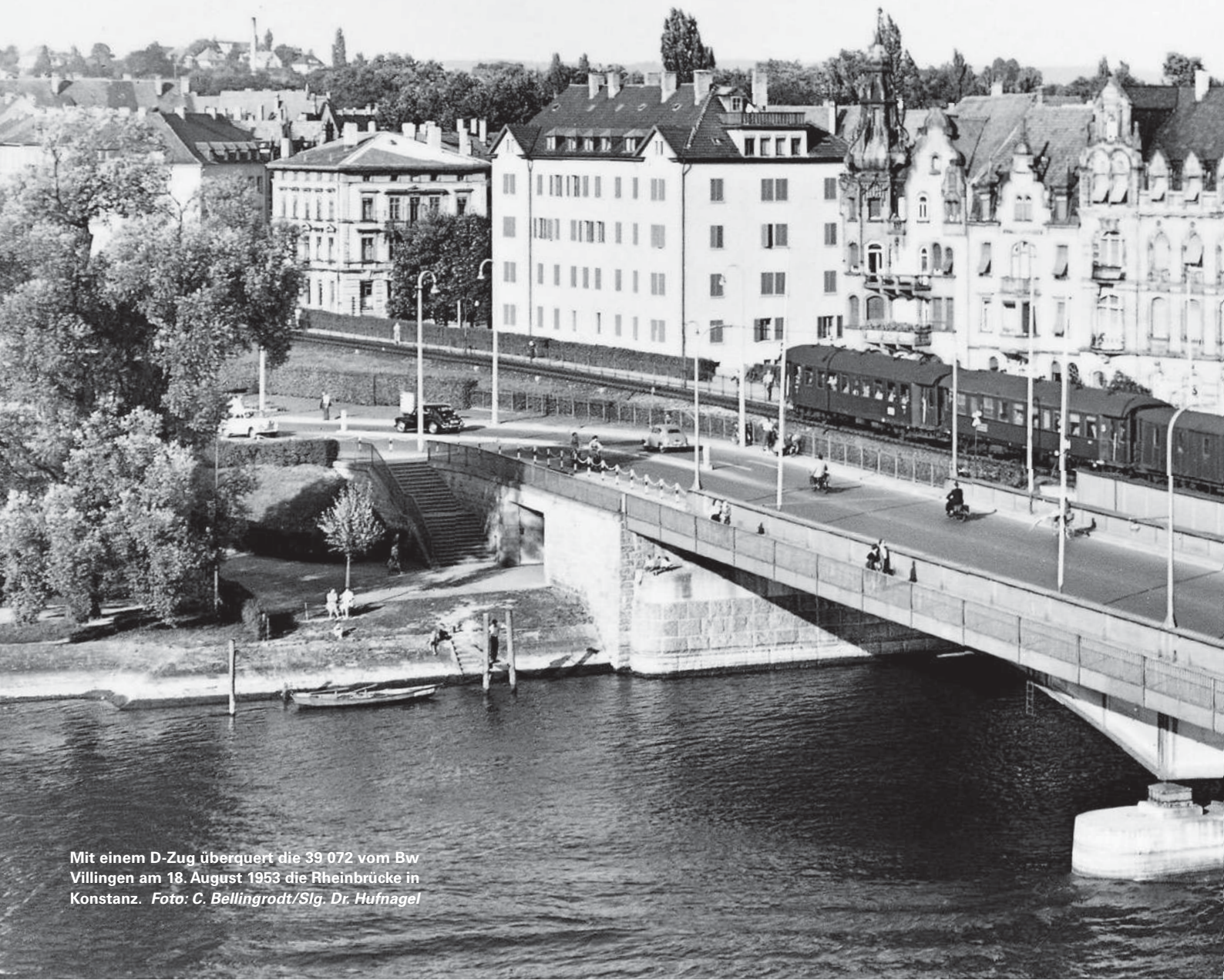
te sie bis zum 15. Februar 1960 fort. Noch bis 2012 wurde das 2,54 Kilometer lange Streckenstück zwischen Friedrichshafen Stadt und Friedrichshafen-Trautenmühle als Anschlussbahn bedient.

„Mussolini-Bahn“

Die Verbindungskurve in Friedrichshafen verdankt ihre Entstehung dem Zweiten Weltkrieg. Schon kurz nach Kriegsbeginn nahmen zahlreiche Truppentransporte sowie für Italien bestimmte Kohlezüge (Iko-Züge) die Route von Ulm über Lindau – Innsbruck zum Brenner. Um das Kopfmachen im Friedrichshafener Stadtbahnhof zu vermeiden, baute man ein Verbindungsgleis zwischen der Südbahn und dem nach Lindau führenden Zweig der Bodenseegürtelbahn. Die 3,20 Kilometer lange Strecke vom Abzweig Seewald bei Friedrichshafen Flughafen zum Abzweig Rotenmoos (zwischen Friedrichshafen Ost und Eriskirch) wurde als „eilige Kriegsbaumaßnahme“ ausgeführt und am 5. Oktober 1940 abgeschlossen. Neben Militärtransporten befuhren auch Fronturlaubszüge die Verbindungskurve. Die Kohlezüge für die italienischen Verbündeten brachten der Strecke den Namen „Mussolini-Bahn“ ein. Nach Kriegsende wurde die Kurve noch genutzt, 1950 jedoch stillgelegt. □

TYPENVIELFALT ZUR DAMPFLOKZEIT

Die Länderbahnverwaltungen in Baden, Württemberg und Bayern beschafften jeweils ihre eigenen Loktypen. Später gesellten sich preußische Konstruktionen hinzu. In den 1950er-Jahren setzte die Verdieselung erster Zugleistungen ein, 1975 war der Traktionswechsel abgeschlossen



Mit einem D-Zug überquert die 39 072 vom Bw Villingen am 18. August 1953 die Rheinbrücke in Konstanz. Foto: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel

Schon mit dem Bau der Hochrheinbahn hatten die Badischen Staatseisenbahnen zwei Betriebswerkstätten (Bw) entlang der Strecke vorgesehen: eine in Basel und eine am Endpunkt in Konstanz. Mit steigender Zugfrequenz kamen weitere hinzu, etwa in Waldshut und Singen. Kurz vor der Jahrhundertwende übernahm die in Radolfzell errichtete eigenständige Lokstation immer mehr Leistungen des Bw Konstanz. Ab 1901 bespannten Radolfzeller Loks die meisten Züge auf der Bodenseegürtelbahn, oft liefen sie über Friedrichshafen hinaus bis nach Lindau.

Ab 1902 bekam das Bw Konstanz die ersten Maschinen der Gattung VIb zuge-

wiesen, der 1913 die verbesserte VIc folgte. Wie die württembergischen Nachbarn experimentierten auch die Badischen Staatseisenbahnen mit Triebwagen, um die Zugförderung zu rationalisieren. 1914/15 beschaffte man von der Maschinenfabrik Esslingen acht Dampfmotorwagen mit einem Kessel der Bauart Kittel. Sie wurden unter anderem auf der Relation Unteruhldingen – Oberuhldingen – Mimmehausen-Neufrach – Frickingen eingesetzt. Zwei Exemplare waren noch 1936 in Singen beheimatet.

Die nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg Deutschland als Reparation auferlegten Lokomotivabgaben rissen auch in der Bodenseeregion deutliche Lücken in den Lokbestand. Baden mietete 1919 und

1920 von den Schweizerischen Bundesbahnen mehr als 150 Maschinen an, die – teilweise mit SBB-Personal – von Konstanz, Waldshut und Singen aus eingesetzt wurden. Erst der Zulauf fabrikneuer Loks der Gattungen VIb, VIc und Xb sowie der preußischen Gattungen P 8 und G 12 konnte den Aderlass kompensieren.

Erstmals stießen in den frühen 1920er-Jahren auch preußische Loks der Gattungen G 10 und T 16¹ zu den Bw im badischen Bodenseeraum. Im Jahr 1928 verfügte Konstanz über zwei Loks der Baureihe 57¹⁰ (G 10) und sechs der Baureihe 75¹ (VIb), in Radolfzell waren zehn Exemplare der Baureihe 57¹⁰ (G 10) und 17 der Baureihe 75¹ (VIb) beheimatet, das Bw Singen verfügte





Konstanz: Der Glockenturm wurde nach einem italienischen Vorbild gestaltet. Foto: Slg. Kobschätzky

Bahnhof Konstanz

Dem Bahnhof Konstanz am südlichen Endpunkt ihrer Hauptbahn spendierten die Badischen Staatseisenbahnen 1863 ein überaus schmuckes und repräsentatives Empfangsgebäude. Charakteristisches Merkmal des Baus ist der weithin sichtbare filigran gestaltete Glockenturm nach Vorbild des Palazzo Vecchio in Florenz. Neben dem Empfangsgebäude wurde ein kleiner Pavillon errichtet, der als Fürstenbahnhof dienen sollte. Dort ist heute eine Bäckereifiliale ansässig.

1886 beschloss man den Bau von fünf neuen Güterhallen auf der gegenüberliegenden Rheinseite am Bahnhof Petershausen. Um die Jahrhundertwende war die Raumnot auf dem bestehenden Bahnhofsareal in Konstanz so groß, dass gar ein kompletter Neubau des Bahnhofs diskutiert wurde. Nach einem umfangreichen Auswahlprozess setzte sich schließlich ein Entwurf durch, der die Errichtung eines neuen Kopfbahnhofs im Bodensee vorsah. 1908 begannen umfangreiche Vorarbeiten bis hin zu einer Tiefenmessung des Seebodens. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs geriet das Projekt ins Stocken, nach Kriegsende konnte die Deutsche Reichsbahn die nötigen Mittel zum Weiterbau nicht aufbringen. Zu Bundesbahnzeiten verlegte man die Güterabfertigung nach Petershausen. Die einst umfangreichen Güteranlagen in Petershausen sind heute komplett verschwunden.

te über zwölf Loks der Baureihe 75¹ (VIb) und zehn der Baureihe 94⁵ (T 16¹).

Die Baureihe 75¹ dominierte damals den Reisezugverkehr im Bodenseeraum, vor Güterzügen kamen zumeist G 10 zum Einsatz. Die Singener 94⁵ versahen sowohl in Singen wie auch in Radolfzell Rbf Rangierdienst, später auch in Konstanz. Hochwertige Personenzüge zogen meist Loks der Baureihe 38¹⁰ (P 8) der Bw Basel oder Villingen.

1934 wurde die Baureihe 39 (P 10) beim Bw Villingen heimisch. Die P 10 bespannten Schnell- und Eilzüge auf der Schwarzwaldbahn bis Singen, Radolfzell und Konstanz. Erst 1937 hielten die ersten Reichsbahneinheitsloks am Bodensee Einzug: Das Bw Radolfzell erhielt acht fabrikneue Exemplare der Baureihe 64, die zunächst auf der Bodenseegürtelbahn bis Friedrichshafen, später auch auf den Zweigstrecken nach Unteruhldingen und Frickingen liefen. Bis 1943 erhöhte sich der 64er-Bestand in Radolfzell auf zwölf Loks. Ein kurzes Gastspiel gab in den Kriegsjahren die damals neue Baureihe 50. Größere Bedeutung hatte die ab 1944 in Friedrichshafen beheimatete Baureihe 86. Die kräftigen Tenderlokomotiven kamen u.a. auf der Bodenseegürtelbahn bis nach Radolfzell.

1954 wurde das Bw Singen als Außenstelle dem benachbarten Bw Radolfzell zugeordnet, das in den 1950er-Jahren zur maßgeblichen Dampflokomotiv-Einsatzstelle der BD Karlsruhe im Bodenseeraum wurde. Im Bw Konstanz waren zu dieser Zeit bereits vornehmlich Dieseltriebfahrzeuge behei-

matet, zum 1. Oktober 1958 gab Konstanz seine letzten Dampfloks nach Radolfzell ab, darunter die vier letzten vier Konstanzer Exemplare der Gattung VIb (75¹). Schon zu Jahresbeginn 1960 war im Bestand des Bw Radolfzell aber keine einzige VI b mehr verzeichnet. Der leichte und mittelschwere Personenzugdienst oblag zunächst noch den badischen Veteraninnen der Gattung VIc (75^{4, 10-11}). Mit der z-Stellung der 75 1118 (VIc) zum 23. Mai 1966 endete die Ära der badischen Länderbahnloks am Bodensee. Die letzte preußische P 8 des Bw Radolfzell, die 38 3822, wechselte wenig später am 27. Januar 1967 zum Bw Mannheim.

Moderne Zeiten begannen am 23. August 1950, als das Bw Konstanz den ersten Vorserien-Schienenbus, den VT 95 911, erhielt. Mit der Zuweisung von V 60 an das Bw Konstanz begann im September 1960 der Stern der T 16¹ zu sinken. 1968/69 wurden schließlich drei fabrikneue V 90 des Bw Villingen an den Bodensee versetzt, um in Singen und Radolfzell Rangieraufgaben zu übernehmen. Die letzten T 16¹ (094 043, 098 und 254) wurden am 15. Oktober 1968 von Radolfzell nach Mannheim umbeheimatet. Die 094 043 kehrte leihweise bis zum 16. Juni 1969 nach Radolfzell zurück, dann war die Zeit der T 16¹ am Bodensee endgültig vorbei. Als letzte Dampflokomotiven der BD Karlsruhe am Bodensee waren nun nur noch 50er beim Bw Radolfzell beheimatet. Die Loks wurden vorwiegend auf der Bodenseegürtelbahn sowie nach Schaffhausen eingesetzt. Am 3. Juni 1971



Die 39 035 (Bw Stuttgart) verlässt am 16. September 1965 mit dem E 593 nach Stuttgart den Bahnhof Konstanz. Fotos U. Montfort (2)



Die 50 2679 vom Bw Radolfzell rangiert am 3. Juni 1962 mit Reisezugwagen im Bahnhof Konstanz. Foto: H. Röth/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Die Radolfzeller 75 1002 hat am 25. Mai 1965 mit P 1805 (Sigmaringen–Radolfzell) Ausfahrt aus Stockach.

verließ mit der 052 838 die letzte dort beheimatete Dampflokomotive das Bw Radolfzell. Bis zum 21. Juni 1971 verblieb leihweise die Mannheimer 050 458 in Radolfzell, dann war hier die Dampflokomotivezeit beendet.

Konstanz erhielt im Jahr 1952 drei Schienenbusse der Serienausführung des Typs VT 95. Diese kamen auf allen Strecken im westlichen Bodenseeraum zum Einsatz – zunächst jedoch noch ohne die Beiwagen VB 142, die erst im Folgejahr geliefert wurden. Ab 1956 verfügte das Bw Konstanz auch über die zweimotorigen VT 98. Nach und nach übernahmen die Konstanzer

Schienenbusse immer mehr Leistungen am Bodensee und Hochrhein.

Mit der Auflösung des Bw Konstanz zum 1. April 1968 wurden die dort stationierten Schienenbusse der Baureihen 795 und 798 an das Bw Radolfzell abgegeben, der bisherige Einsatzbereich blieb zunächst bestehen. Die Abgabe der letzten Radolfzeller 798 nach Heidelberg und Tübingen erfolgte im Jahr 1983.

Die Villingen P 10 kamen zwar noch bis 1965 nach Konstanz, wurden aber durch die ab 1956 in Villingen beheimateten V 200⁰ immer mehr verdrängt. Nachdem Villin-

gen bis 1953 seine G 12 sowie Singen und Radolfzell bis 1954 ihre Loks der Baureihe 52 ausgemustert hatten, oblag der Großteil des Güterverkehrs auf der Bodenseegürtelbahn der Baureihe 50. Zusätzlich waren in Singen 44er aus Haltingen und Villingen anzutreffen, die noch bis Ende der 1950er-Jahre schwere Güterzüge bis Singen und Radolfzell beförderten. Doch auch diese Leistungen übernahmen bald Villingen V 200⁰, ab 1964 auch V 200¹. Die Villingen V 200 bespannten zudem Schnellzüge von Stuttgart nach Konstanz sowie auf der Bodenseegürtelbahn bis Lindau. Mit dem Abschluss der Elektrifizierung der Schwarzwald- und der Gäubahn erreichte der Fahrdrabt am 28. September 1977 Konstanz. Das Bw Villingen gab deshalb seine letzten V 200¹ nach Gelsenkirchen und Oldenburg ab, die Zugförderung im Bodenseeraum oblag jetzt Elektroloks aus

Karlsruhe und Stuttgart sowie den Dieselloks und -triebzügen aus Tübingen, Ulm und Kempten.

Zwischen Singen und Konstanz verkehrten nun 139er des Bw Offenburg, später auch 110er anderer Dienststellen. Die 139er bespannten zudem Nahgüterzüge sowie Übergaben zwischen Singen und Konstanz. Im Herbst 1990 begann der Einsatz der Elektroloks der DR-Baureihe 243. Die Züge des Bodensee-Nahverkehrs-Takts zwischen Engen und Konstanz wurden überwiegend mit 141ern, teilweise auch 140ern des Bw Mannheim 1 gefahren. Die über die Schwarzwald- und die Gäubahn nach Singen kommenden Güterzuglokomotiven der Baureihen 150, 151 und 194 gelangten nur selten bis Konstanz.

Bw Friedrichshafen

Lange Zeit nutzte das Bw Friedrichshafen sieben Gleise im Rechteckschuppen des Ausbesserungswerkes, die ausschließlich über eine außenliegende Schiebebühne erreicht werden konnten. Wegen der beengten Verhältnisse war die 23-Meter-Dreh-

scheibe am westlichen Ende des Betriebsgeländes zwischen dem Lokschuppen und der Bahnhofsausfahrt angeordnet. Die Bekohlungsanlage befand sich außerhalb des Geländes neben der Bodenseegürtelbahn Richtung Radolfzell. Die Bekohlung war nur über die Bahnstreckengleise und nach Passieren eines stark frequentierten Bahnübergangs erreichbar.

Auf der Südbahn nach Friedrichshafen konnten alle wichtigen Lokomotivgattungen der Württembergischen Staatseisenbahnen angetroffen werden. Die Maschinen waren überwiegend in Ulm beheimatet, Friedrichshafen selbst verfügte nur über einen recht kleinen Lokbestand. Nach der Eröffnung der Bodenseegürtelbahn liefen die Lokomotiven vielfach zwischen Lindau und Radolfzell durch, die Züge waren meist mit badischen oder bayerischen Lokomotiven bespannt.

In der Anfangszeit setzten die Württembergischen Staatseisenbahnen rund um Aulendorf und den Bodensee die Klassen B2, E und F ein, später auch Fa und Fc. Die ab 1891 in Dienst gestellten Cn2-Tenderloks der Klasse T 3 wurden alsbald auch

Bahnhof Radolfzell

In Radolfzell musste man sich bis 1881 mit einem provisorischen Empfangsgebäude begnügen. Zeitgleich mit dem neuen Bahnhofsgebäude wurde der Fußgängersteg über die Bahngleise errichtet, dem Faller, bekannter Hersteller für Modellbahnzubehör, 1977 ein Denkmal im Maßstab 1:87 und später auch in 1:160 setzte. Der Steg fiel einer großangelegten Umgestaltung des Bahnhofs in den 1960er-Jahren zum Opfer, ebenso das Empfangsgebäude von 1881. Es wurde im Zuge des Projekts durch einen pavillonartigen Neubau ersetzt. An die Stelle des Fußgängerstegs trat eine Unterführung. Die Umbauarbeiten dauerten bis 1976.

Die 38 2144 hat 1963 in der Einfahrt von Radolfzell einen langen Güterzug am Haken, der u.a. PKW von Fiat befördert.
Foto: G. Turnwald/Slg. Knipping



in Friedrichshafen heimisch; die kleinen Dreikuppler übernahmen Rangieraufgaben im Hafen. Auch in der Zeit nach 1900 blieben der Region die württembergischen Länderbahn-Klassiker erhalten – der Oberbau der Bahnlinien im württembergischen Bodenseeraum erlaubte lediglich auf der Südbahn den Einsatz etwas neuerer und schwererer Maschinen, der Streckenausbau hatte zunächst andernorts Priorität. Auf Nebenstrecken, z.B. ins Allgäu, konnten lediglich die leichteren und älteren Maschinen fahren. Noch bis in die 1940er-Jahre verhinderte der schwache Oberbau vielerorts den Einsatz modernerer Maschinen mit höherer Achslast.

Eugen Kittel, der 1891 und 1892 kurzzeitig als Maschinenmeister und Werftvorstand in Friedrichshafen für die Württembergischen Staatseisenbahnen tätig war, übernahm 1895 von Adolf Klose das Amt des Oberinspektors und Vorstands des maschinentechnischen Büros der K.W.St.E. Unter Kittels Ägide erfolgte eine grundlegende Erneuerung des überalterten württembergischen Lokomotivparks. Parallel experimentierten die Staatsbahnen auch mit neuen Formen der Zugförderung. Einige der zwischen 1899 und 1909 beschafften 16 Kittel-Dampftriebwagen kamen im württembergischen Allgäu zum Einsatz. Im Lokomotivbau zeichnete Kittel für legendäre Konstruktionen wie die Klassen C, K oder T 5 verantwortlich sowie für die württembergischen G 12, T 9, T 14 oder T 18, allesamt Adaptionen erfolgreicher preußischer Typen. Zunächst sorgte der Zulauf dieser neuen Loks jedoch dafür, dass weitere Veteranen in die Peripherie des württembergischen Bodenseeraums gedrängt wurden. Nach Ende des Ersten Weltkriegs erhielt Friedrichshafen Loks aus preußischen Beständen: Zwischen 1921 und 1924 drei T 8 und acht T 9³. Erst in der Zeit ab 1925 liefen leistungsfähigere Neuzugänge den älteren



Rechts (von oben nach unten): Im Bw Radolfzell waren am 11. März 1967 die 94 1098 und mehrere 50er versammelt. *Foto: K. Eckert/Eisenbahnstiftung*

Im März 1952 wendete im Bw Singen eine unbekannte Lok der Baureihe 52. *Foto: A. Dormann/Slg. Löckel*

Radolfzell: 78 1002 (Bw Lindau) beschleunigt 1954 den E 798 nach Lindau. *Foto: C. Bellingrodt/Slg. Asmus*

V200 064 mit D 161 (Innsbruck–Lindau–Offenburg–Straßburg) in Überlingen. *Foto (1959): U. Montfort*



württembergischen Maschinen langsam den Rang ab.

Am 1. Januar 1929 waren in Friedrichshafen neun württ. ADh (Baureihe 13¹⁷), zwei preuß. G 10 (57 2142 und 2242), fünf württ. T 3 (89³) und sechs preuß. T 9³ (Baureihe 91³⁻¹⁸) beheimatet. Bis August 1929 war in Friedrichshafen sogar eine der mächtigen Güterzugloks der württembergischen Klasse K (Baureihe 59) beheimatet, dann musste sie jedoch nach Ulm abgegeben werden. Von dort kamen regelmäßig die eleganten Schnellzugloks der Klasse C über die Südbahn bis nach Friedrichshafen. 1931 waren 19 Loks der Baureihe 18¹ in der Donaustadt beheimatet. Bemerkenswerte Leistungen der Ulmer C waren die Durchläufe vor D 337/338 Friedrichshafen – Nürnberg mit Personalwechsel am Bahnsteig in Ulm, D 185/186 und D 207/208 Friedrichshafen – Stuttgart sowie E 417/418 Friedrichshafen – Lauda.

Im Personenzugdienst waren damals auf der württembergischen Seite des Bodensees nach wie vor mehrheitlich alte ADh unterwegs, unterstützt von jüngeren Loks der Gattung T 5. Den Güterzugdienst bestritten G 10, die bisweilen auch im Rangierdienst anzutreffen war, gemeinsam mit anderen verfügbaren Gattungen.

Am Jahresende 1931 war in Friedrichshafen mit der 89 347 nur noch eine T 3 beheimatet, von der ADh (Baureihe 13¹⁷) acht Exemplare. Daneben waren die preußischen Typen G 10 und T 16¹ mit jeweils drei Exemplaren und die T 9³ mit fünf Maschinen vertreten.

Am 1. Juli 1933 wurde auf der Strecke von Stuttgart über die Geislinger Steige nach Ulm der elektrische Betrieb aufge-

nommen. In der Folge waren die Dampflokomotiven des Bw Ulm verstärkt am Bodensee anzutreffen. Die Ulmer C kamen auf der Bodenseegürtelbahn nun bis nach Lindau und die Ulmer K ersetzten die Friedrichshafener G 10. Der leichte Personenzugdienst entlang des Bodensees auf der Bodenseegürtelbahn wurde jetzt von der württembergischen T 5 geprägt (Baureihe 75⁰). Das Bw Ulm verfügte am 1. Januar 1938 über zwölf dieser Tenderloks, das Bw Friedrichshafen über elf.

In Friedrichshafen waren zudem je zwei T 16¹ und T 9³ sowie die beiden Dieseltriebwagen VT 137 124 und 125 stationiert, die unter anderem im Hinterland des Bodensees auf der Strecke zwischen Altshausen und Pfullendorf Dienst leisteten. Als Ulm ab 1939 zwölf Exemplare der Baureihe 41 erhielt, kamen diese ebenso regelmäßig auf der Südbahn bis nach Friedrichshafen wie die ab August 1940 fabrikneu dem Bw Ulm zugeteilten fünf Stromlinien-Schnellzugloks 03 1075 bis 1079. Für den Einsatz vor den Kohlezüge nach Italien (Iko-Züge) wurde Friedrichshafen wieder ein kleiner G 10-Bestand zugewiesen. Im weiteren Verlauf des Zweiten Weltkriegs begann auch im Bereich der RBD Stuttgart eine Fahrzeugrochade. Die letzten Exemplare der Klasse K wurden nach Österreich an den Semmering versetzt, das Bw Ulm erhielt zum Ausgleich 50er. Zwischen Mai und Juni 1941 kamen aus Österreich kurzzeitig sieben G 8¹ mit Vorlaufachse (56²⁻⁸) nach Friedrichshafen.

Neben einer einzigen T 5 (75 084) verfügte das Bw Friedrichshafen am 31. Januar 1945 über elf Exemplare der Baureihe 86,

drei T 9³ sowie die 94 1206 (preuß. T 16¹) und die 92 2007 (bayer. R 4/4).

In der frühen Bundesbahnzeit behielten innerhalb der BD Stuttgart die drei Bahnbetriebswerke Aulendorf, Friedrichshafen und Ulm ihre Zuständigkeit für den Bodenseeraum. Ab 1955 trat zusätzlich das Bw Tübingen auf den Plan, das in den folgenden Jahrzehnten zusehends an Bedeutung für die Region gewinnen sollte. Das Bw Aulendorf wurde am 27. September 1964 aufgelöst und als Außenstelle dem Bw Friedrichshafen angegliedert. Am 1. November 1982 wurde das Bw Friedrichshafen seinerseits zu einer Außenstelle des Bw Ulm.

In Friedrichshafen wurde 1953 und 1954 ein kleiner Bestand aus vier Vorkriegs-Dieseltriebwagen VT 60.5 sowie drei Steuerwagen VS 145 aufgebaut. Die VT 60.5 kamen auf der Bodenseegürtelbahn, auf der Südbahn sowie auf den Relationen Aulendorf – Memmingen und Memmingen – Lindau zum Einsatz.

Im Schnell- und Eilzugdienst wurden zu Beginn der 1950er-Jahre Ulmer 18¹ (Württ. C) gemeinsam mit Lindauer S 3/6 eingesetzt. Ab 1953 verdrängten die bayerischen Schnellzugloks die Ulmer C, der Einsatz der 18¹ in der Donaustadt endete 1955. Schon im Januar 1961 wurden die S 3/6 ihrerseits von in Ulm beheimateten Schnellzugloks der Baureihe 03 abgelöst.

In den Jahren 1963 bis 1966 leisteten die Ulmer 03 im Durchschnitt über 500 Kilometer pro Lok und Tag. Ab Sommer 1966 kamen Kemptener V 200¹ auf der württembergischen Südbahn zum Einsatz, im Gegenzug fuhren die 03 nun auch im Dreiecksverkehr zwischen Ulm, Kempten, Lindau, Friedrichshafen und Ulm. Die DB



38 3275 mit E 554 Singen – Lindau in Überlingen Ost (1954).



38 3793 mit Personenzug nach Radolfzell in Sipplingen (1959).



50 3018 steht am 6. Juli 1954 mit einem TOUROPA-Liegewagenzug am Bahnsteig in Überlingen. Fotos: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel (3)

bestimmte Ulm zum Auslauf-Bw für die Baureihe 03. Als dem Bw der Donaustadt 1966 die ersten Diesellokomotiven der Baureihe V 160 zugewiesen wurden, war das Ende der eleganten Schnellzugloks absehbar. Bald übernahmen die V 160 die Schnellzüge und viele Eilzugleistungen auf der Südbahn, die 03er wurden zusehends in den Personenzugdienst abgedrängt. Der Planeinsatz der 03 endete im Sommer 1971. Als letzte 03 der DB wurde die 003 088 am 12. September 1972 z-gestellt und am 24. Februar 1973 ausgemustert.

Ab 1958 bespannten auch Ulmer P 8 Personenzüge auf der Südbahn, später wanderten die Preußinnen nach und nach zum Bw Tübingen ab. Zeitweilig kamen P 8 beider Bahnbetriebswerke nach Friedrichshafen. Die Stationierung von V 100¹⁰ in Ulm machte die Ulmer P 8 schließlich arbeitslos. Seine letzten P 8 (38 1772, 2229 und 2086) gab das Bw Ulm im Mai 1965 nach Tübingen ab.

Den leichten Personen- und Güterzugdienst in Oberschwaben sowie am Bodensee dominierten in den 1950er-Jahren württembergische T 5. Aulendorf wurde zum Auslauf-Bw dieser Baureihe auserkoren. 1961 gab Friedrichshafen seine verbliebenen T 5 nach Aulendorf ab und erhielt im Gegenzug Loks der Baureihe 64. Der Zulauf von Uerdinger Schienenbussen der Typen VT 95 (ab 1953) und VT 98 ab 1961 verdrängte die T 5 zusehends aus ihren Personenzugdiensten, mit der Lieferung

der V 100 war das Schicksal dieser württembergischen Tenderloks dann endgültig besiegelt. Als letztes Exemplar wurde die 75 042 am 23. Oktober 1963 ausgemustert. Vier Jahre später schied 1967 der letzte

Friedrichshafener VT 60.5, der VT 60 515, aus dem Dienst.

Nachdem das Bw Friedrichshafen Mitte der 1950er-Jahre seine 50er nach Ulm abgegeben hatte, waren im württember-

1945: Neubeginn in Deutschland

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs ging die Hoheit über den Eisenbahnbetrieb in Deutschland auf die Siegermächte über. Für die Reichsbahndirektionen (RBD) Augsburg, Frankfurt am Main, Kassel, München, Nürnberg, Regensburg und Stuttgart in der Amerikanischen Besatzungszone war zunächst der Oberbetriebsleitung United States Zone in Frankfurt am Main zuständig. Nachdem Briten und Amerikaner ihre Besatzungszonen zur Bizone zusammengefasst hatten, unterstanden die Eisenbahnen in beiden Besatzungszonen ab 1946 der Hauptverwaltung der Eisenbahnen des amerikanischen und britischen Besatzungsgebiets, die 1947 ihren Sitz nach Offenbach am Main verlegte und in „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ umbenannt wurde. Erst nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland am 23. Mai 1949 erhielt die Organisation am 7. September 1949 den Namen „Deutsche Bundesbahn“.

Die Französische Besatzungszone in Deutschland umfasste im heutigen Baden-Württemberg das südliche Württemberg (die Grenze verlief weitgehend entlang der Autobahn Ulm–Stuttgart–Karlsruhe), den Süden Badens sowie zusätzlich den bayerischen Landkreis Lindau, also das gesamte deutsche Bodenseeufer. Der Eisenbahnbetrieb innerhalb der Französischen Besatzungszone oblag ab 1947 der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) mit Sitz in Speyer. Die SWDE ging erst 1952 vollends in der Deutschen Bundesbahn auf.

Auch in Österreich wurden nach Kriegsende vier Besatzungszonen eingerichtet. Die Französische Besatzungszone umfasste Tirol, Vorarlberg und vier Stadtbezirke in Wien. In den ersten Nachkriegsjahren gab es deshalb einen regen Militärzugverkehr von Frankreich entlang des deutschen Bodenseeufer nach Tirol und Vorarlberg.

Bahnhof Friedrichshafen

Der wichtigste Bahnhof Württembergs am See war zugleich der erste Bahnhof am gesamten Bodensee. Eröffnet wurde der heutige Friedrichshafener Stadtbahnhof zusammen mit dem südlichsten Teilstück der württembergischen Südbahn am 8. November 1847; er markierte den Endpunkt der neuen Strecke. Das Empfangsgebäude entstand in den Jahren 1846 bis 1848 nach Entwürfen des Architekten Ludwig Friedrich von Gaab; im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Bodensee-gürtelbahn nach Lindau (1899) und nach Überlingen (1901) erhielt es zwei kleine Seitenflügel. Noch heute präsentiert sich das Gebäude äußerlich weitgehend im Originalzustand.

Zwei Jahre nach der Eröffnung des Stadtbahnhofs wurde ein Gleis zum Hafen in Betrieb genommen, um den Güterumschlag zu vereinfachen und zugleich den Übergang zu den Bodenseeschiffen zu erleichtern. Das erste Empfangsgebäude des Hafenbahn-

hofs war nur ein Provisorium. Erst um 1885/86 errichtete man ein repräsentatives Gebäude mit Fachwerkfronten und Erkern auf der Seeseite. Im Obergeschoss gab es sogar ein Restaurant mit Terrasse.

Die wohl umfangreichste Umgestaltung erlebte das Areal am Hafenbahnhof in den Jahren 1929 bis 1933. Die Güterabfertigung wurde größtenteils in die Nordstadt verlegt, der Hafenbahnhof erhielt ein modernes neues Empfangsgebäude, das der Architekt Karl Hagenmayer in Anlehnung an die Klassische Moderne und den Bauhausstil gestaltete. Die letzte größere Änderung erfuhr das Areal mit der Einstellung des Eisenbahnverkehrs im Jahr 1976. In der Folge wurden alle Gleise des Trajektverkehrs entfernt. Das architektonisch wertvolle Empfangsgebäude wurde 1988 an die Stadt Friedrichshafen verkauft, seit 1996 präsentiert hier das Zeppelin-Museum seine Sammlung zur Kunst- und Technikgeschichte.



Friedrichshafen: der Hafenbahnhof von 1933 und der Stadtbahnhof (unten).

Fotos: G. Dillig und Slg. Kobschätzky



gischen Bodensee-Bw vornehmlich Tenderlokomotiven beheimatet. Im Herbst 1961 erhielt Friedrichshafen die ersten vier Exemplare der Baureihe 64. Bis Juni 1964 erhöhte sich der Bestand auf 21 Lokomotiven, die bis Ravensburg im Norden und

Radolfzell im Westen kamen. Ab Februar 1965 begannen die V 100¹⁰ des Bw Ulm die 64er zu verdrängen. Der „Bubikopf“-Bestand verringerte sich binnen Jahresfrist auf vier Exemplare, mit 64 235 und 271 verabschiedeten sich am 23. Mai 1966 die

letzten beiden Vertreterinnen der Baureihe 64er nach Ulm.

Vor Güterzügen waren im württembergischen Bodenseegebiet in der ersten Hälfte der 1950er-Jahre überwiegend Lokomotiven der Baureihe 50 aus Aulendorf (bis 1956) und Friedrichshafen (bis 1955) anzutreffen, später ausschließlich Ulmer 50er. Leichtere Nahgüterzüge bespannten auch Tenderloks der Baureihen 75⁰ und 64. Die Nachfolge der Ulmer 50er traten Dieselloks der Baureihen 215 und 290 an. Im Januar 1976 endete in Ulm der planmäßige Einsatz von Dampflokomotiven.

In Aulendorf waren ab 1953 sieben VT 95 stationiert. Ab 1961 kamen die fabrikneuen VT 98 9794 bis 9798 nach Oberschwaben. Die Schienenbusse waren auf den Strecken rund um Aulendorf anzutreffen, nach Aufgabe des elektrischen Betriebs zwischen Meckenbeuren und Tettnang auch auf dieser Stichstrecke.

1973 gab das Bw Ulm seine V 100¹⁰ an das Bw Tübingen, das fortan mit seinen 211ern und gemeinsam mit Haltinger 212ern Leistungen im Bodenseeraum erbrachte. 1989



Friedrichshafen: 91 991 und 18 107 sind 1930 am Hafen angekommen. Die T 9³ wird den Zug zum Stadtbahnhof zurückbringen, die C ist dann bis Ulm die Zuglok. Foto: Slg. Kobschätzky

übernahm das Bw Ulm die Bestände der Baureihen 211 bzw. 212 der Bahnbetriebswerke Bw Tübingen und Haltingen. Die Ulmer 211 und 212 verkehrten nun weiträumig über Konstanz bis nach Basel und kamen auch nach Lindau.

Die V 60 rationalisierte den Rangierdienst in Oberschwaben und am Bodensee. Ab 1961 kamen Ulmer V 60 vom Bw Friedrichshafen aus zum Einsatz.

Mit der Umwandlung des Bw Aulendorf in eine Außenstelle gelangten die dort stationierten Schienenbusse 1964 in den Bestand des Bw Friedrichshafen. Elf Jahre später gab Friedrichshafen seine letzten VT 95 am 30. Juni 1975 nach Radolfzell ab, am 26. September 1976 auch die VT 98. Das Bw Radolfzell reichte die VT 95 im Juni 1979 nach Heidelberg weiter, die VT 98 gingen im Mai 1983 nach Heidelberg und Tübingen.

Im Sommer 1966 erhielt das Bw Ulm die ersten V 160, die die Baureihe 03 und später auch die 50er mehr und mehr ins Abseits drängten. Schon 1969 wurden die nun als Baureihe 216 bezeichneten Loks durch die jüngere Baureihe 215 ersetzt. Der wachsende Ulmer 215-Bestand war innerhalb der BD Stuttgart bald für den gesamten mittelschweren Reise- und Güterzugdienst südlich von Ulm zuständig. Bis Anfang der 1990er-Jahre wurden die Fernreisezüge auf der Südbahn größtenteils von Kemptener 218 übernommen.

Bw Lindau

In Lindau war von Beginn an eine Betriebswerkstätte vorhanden. Dem Bw Lindau unterstand auch die Werkstätte im nahegelegenen Scheidegg an der 1901 eröffneten Lokalbahn Röthenbach – Scheidegg. Mit der Eröffnung der Verbindung nach Württemberg und Baden wurde das Bw auf der sogenannten „Hinteren Insel“ um die Jahrhundertwende großzügiger erweitert. Es verfügte nun über einen 16-ständigen Ringlokschuppen mit Drehscheibe. Auch beim neuen Güter- und Verschiebebahnhof in Lindau-Reutin wurde ein Ringlokschuppen mit Drehscheibe errichtet.

Der Niedergang des Insel-Bw begann im Jahr 1969 mit dem Ende der Dampflokunterhaltung. 1978 verkaufte die DB große Teile des Bw-Geländes an die Stadt Lindau, der bei Eisenbahnfreunden beliebte Ringlokschuppen und die Drehscheibe verschwanden. Am 1. Januar 1983 wurde

Lindau schließlich zu einer Außenstelle des Bw Kempten herabgestuft.

Zur Länderbahnzeit waren in Lindau unter anderen Lokomotiven der bayerischen Gattungen B V und C III stationiert, 1896/97 kamen fünf fabrikneue Schnellzugloks der Gattung B XI (Baureihe 36⁷) hinzu, die ab 1901 auch auf der Bodenseegürtelbahn eingesetzt wurden. Von 1902 bis 1907 waren kurzzeitig die schweren Güterzugloks der Gattung E I in Lindau heimisch, als Ersatz erschien die Gattung C IV, die den Güterzugdienst von und nach Lindau fortan für einige Jahre prägte. Für den leichten Reisezugdienst verfügte das Bw Lindau zudem über mehrere Tenderloks der Gattung D XII, die ab 1901 auf der Bodenseegürtelbahn bis nach Radolfzell fuhren. Den Rangierdienst erledigten um die Jahrhundertwende die kleinen zweiachsigen Tenderloks der Gattung D IV.

1902 waren in Lindau Lokomotiven der Gattungen B V, B XI, C IV, D IV und D XII beheimatet. In Scheidegg waren für den Dienst auf den Lokalbahn Röthenbach – Scheidegg und Röthenbach – Weiler D VII stationiert.

Ab 1907 fuhren Lokomotiven der neuen Gattungen S 3/5 und P 3/5 regelmäßig von München aus bis nach Lindau. Bereits ab 1905 erhielt Lindau zudem eigene Loks der Gattung P 3/5 N zugewiesen, die bald auch auf der Bodenseegürtelbahn anzutreffen waren. Ab 1909 kamen die neuen Schnellzug-Paradeloks der Gattung S 3/6 von München aus regelmäßig nach Lindau, ab 1912 liefen die S 3/6 von Nürnberg bis Lindau durch.

Mit Gründung der Deutschen Reichsbahn war die Reichsbahndirektion Augsburg für die Bw Lindau und Kempten zuständig. Auch im Bereich der früheren



Das Bw Friedrichshafen wird heute von der Bodensee-Oberschwaben-Bahn genutzt. 1966 waren hier 03 037 und 64 304 zu sehen. Fotos: V. Emersleben und U. Montfort



Ein dreiteiliger VT 98 oberhalb von Lindau (Mai 1962).
Foto: BD Augsburg



18 537 (bayer. S 3/6) rollt am 7. August 1957 mit dem E 506 durch Nonnenhorn.
Foto: U. Montfort

Bayerischen Staatseisenbahnen tauchten nun preußische Lokomotivtypen auf. War bis 1923 noch keine preußische Lok in Lindau stationiert, verfügte das Bw Lindau am 15. Mai 1928 bereits über zwei T 18 sowie vier T 9³, in Kempten waren neben T 9³ auch P 8 vorhanden. Ab 1922 erhielt Lindau für die wenigen Güterzugleistungen einige Loks der Gattung G 3/4 H (Baureihe 54¹⁵⁻¹⁷), die alsbald durch preußische G 10 (Baureihe 57¹⁰) ersetzt wurden. Von 1925 bis 1930 waren auch einige württembergische T 18 in Lindau beheimatet. 1923 wurden dem Bw Lindau zunächst zwei fabrik-

neue S 3/6 (18 479 und 480) zugewiesen, weitere Maschinen stießen später u.a. aus der Pfalz hinzu. Die beiden 1928 dem Bw Lindau fabrikneu zugeteilten 18 525 und 526 mussten schon im Jahr darauf für den Einsatz vor dem „Rheingold“-Zugpaar nach Wiesbaden abgegeben werden.

Der Bestand vom 15. Mai 1935 weist insgesamt 34 Lokomotiven auf, darunter sechs S 3/6 (18 476, 479, 480, 503, 504 und 506), sieben P 3/5 H (38 412, 432, 460 bis 463 und 470), sechs G 10 (57 1030, 1200, 1343, 1512, 2696 und 2713), neun T 9³ (91 527, 820, 928, 1051, 1233, 1523, 1633, 1668 und 1670), zwei D XI (98 566 und 567), zwei GtL 4/4 (98 855 und 886) sowie zwei GtL 4/5 (98 1034 und 1035).

Der hochwertige Reisezugverkehr lag in den Händen der Lindauer S 3/6, regelmäßig kamen aber auch Augsburger und Münchner S 3/6 nach Lindau. Im Eil- und Personenzugdienst fuhren P 3/5 H und P 8 auf der Bodenseegürtelbahn regelmäßig bis nach Radolfzell. Die T 9³ setzten die Lindauer nicht nur im Rangierdienst ein, die Loks bespannten auf kurzen Entfernungen auch Personenzüge. Während des Zweiten Weltkriegs musste Lindau seine G 10 abgeben und bekam ab 1940 vorübergehend erneut G 3/4 H zugewiesen. Die ersten Einheitsloks in Lindau waren ab September 1939 die fabrikneuen 50 180 und 181. Der 50er-Bestand erlebte in den Kriegsjahren zahlreiche Zu- und Abgänge, die Stückzahl blieb aber im Wesentlichen stabil. Als Ersatz für G 10 und T 9³ kamen neben 50ern auch mehrere ehemalige LAG-Loks nach Lindau.



Bahnhof Lindau

Die Inselstadt am bayerischen Bodenseeufers war schon vor Beginn des Eisenbahnzeitalters ein bedeutender Handelsplatz. Seit dem 14. Jahrhundert bestand mit dem Lindauer Boten ein regelmäßiger Postdienst nach Mailand. Der Eisenbahnbau beeinflusste das Stadtbild weit über die Gleisanlagen hinaus. Man nutzte die gewaltigen Umwälzungen, die der Bahnbau für das Stadtbild bedeutete, für eine umfassende Umgestaltung des Hafens, der im Zuge der Bauarbeiten für die Eisenbahn seine heutige Gestalt samt Leuchtturm und dem bayerischen Löwen an der Einfahrt erhielt. Der Wunsch nach einem herrschaftlichen Empfangsgebäude am südlichen Ende der prestigeträchtigen Ludwig-Süd-Nord-Bahn blieb aus Kostengründen allerdings unerfüllt. Stattdessen entstand ein schlichter langgezogener Backsteinbau. Zur Gleisseite hin schloss sich eine große hölzerne Bahnhofshalle an, die zwei Gleise überspannte. Ähnlich einer Basilika verfügte die Halle über zwei Seitenschiffe, welche den Reisenden als überdachter Zugang dienten. In unmittel-

barer Nähe des Bahnhofs entstanden ein Zollgebäude, Hallen für die Güterabfertigung und weitere Betriebsbauten. 1869 wurde der Trajektverkehr in die Schweiz aufgenommen, der Güterumschlag mit der Eisenbahn erhöhte sich kontinuierlich. Schließlich gewann auch der Tourismus an Bedeutung. Der Anschluss an die Bodenseegürtelbahn im Jahr 1899 brachte dem Verkehrsaufkommen weiteren Auftrieb, gleichzeitig mit der Strecke nach Friedrichshafen wurde der Bodensee mit einem dritten Gleis versehen. Der bisherige Bahnhof war dem steigenden Verkehrsaufkommen bald nicht mehr gewachsen.

Um das Gros der Güterverkehrs von der Bodenseeinsel fernzuhalten, entstand auf der Gemarkung des nahegelegenen Reutin ein neuer Güterbahnhof, der am 1. November 1911 eröffnet wurde. Die Einrichtung eines Fernverkehrshalts in Reutin samt Pendelverkehr zum Inselbahnhof unterblieb jedoch auf Betreiben der Stadt Lindau. Stattdessen wurden die



Lindau Hbf: Eingangshalle mit schmutzigen Leuchtern (2007). Foto: G. Dillig

Bahnanlagen auf der Insel für den Reisezugverkehr großzügig erweitert. Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs waren das Zollgebäude, die alten Güterhallen sowie das bisherige Empfangsgebäude abgebrochen und das neue Bahnhofsgebäude im Rohbau fertiggestellt. 1921 konnte das historisierende Gebäude vollendet werden, im Jahr darauf wurde die altersschwache hölzerne Bahnsteighalle abgetragen. Den Zweiten Weltkrieg überstand der Inselbahnhof weitgehend unbeschadet.

38 472 hat am 6. September 1953 mit dem D 170 aus Kehl, der Kurswagen Paris–Innsbruck mitführt, Lindau-Aeschach erreicht. Foto: C. Bellingrodt/
Bildarchiv der Eisenbahnstiftung





18 506 im Jahr 1936 im Bw Lindau (ganz oben) und die neue V 320 001 mit einem Messzug in Lindau Hbf (1963). Fotos: RBD Augsburg, K. H. Hein/Slg. Dr. Kaufhold

Zwischen 1940 und 1944 waren zudem einige P 8 in Lindau beheimatet. Im September 1944 traf mit der 42 2618 die erste Vertreterin dieser neuen Baureihe ein, rasch folgten sechs weitere Exemplare. Gegen Kriegsende mussten Lindauer Maschinen zahlreiche umgeleitete Güterzüge befördern, zu diesem Zweck wurden dem Bw Anfang 1945 zusätzliche Exemplare der Baureihe 42 und auch 52er zugewiesen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs waren die S 3/6 im Schnellzugdienst ab Lindau weiterhin unverzichtbar, die eleganten Loks liefen aber auch vermehrt über die Bodenseegürtelbahn bis Radolfzell und Singen sowie auf der württembergischen Südbahn von Friedrichshafen bis Ulm. Mitte der 1950er-Jahre absolvierten die S 3/6 Tageslaufleistungen von über 400 Kilometern. Lindau wurde von der DB zum Auslauf-Bw für die S 3/6 bestimmt. Die Ausmusterungen bei den S 3/6 wurden immer wieder durch Zuweisungen von anderen Bws ausgeglichen – zwischen 1954 und 1958 immerhin 16 Stück. Die abgestellten S 3/6 parkte man viele Jahre lang auf Abstellgleisen in Lindau-Reutin, wo nach und nach ein Lokfriedhof entstand, der zur Attraktion für Eisenbahnfotografen wurde. Ab 1957 verdrängten modernisierte 18⁶ – die DB ließ von 1953 bis 1957 insge-

samt 30 S 3/6 mit neuen Kesseln ausrüsten – die älteren 18⁴.

1959 waren die älteren S 3/6 der Baureihen 18⁴ und 18⁵ weitgehend verschwunden, dafür verfügte Lindau nun über 19 Loks der Baureihe 18⁶, die übrigen elf Exemplare waren in Ulm beheimatet. Die S 3/6 kamen weiterhin auch auf der Bodenseegürtelbahn bis nach Friedrichshafen und Radolfzell. Weil die 18⁶ in Ulm zunehmend durch die Baureihe 03 ersetzt wurde, erhöhte sich der Lindauer Bestand bis Dezember 1961 kurzzeitig auf 26 Exemplare. Doch schon am 26. September 1964 endete der Plandienst dieser Baureihe. V 200¹ des Bw Kempten traten die Nachfolge an. Als letzte 18⁶ wurde am 6. Januar 1966 die 18 622 ausgemustert.

Andere Schnellzug-Baureihen zeigten sich in Lindau weit weniger langlebig. Neben einigen P 10, die 1956/57 für einige Monate als S 3/6-Reserve nach Lindau kamen, waren 1964 und 1965 vier 01 in Lindau beheimatet, um ausgemusterte S 3/6 zu ersetzen. Vom 11. Februar 1954 bis 7. Januar 1955 waren in Lindau die beiden aus P 8 umgebauten Tenderloks 78 1001 und 1002 stationiert. Die beiden Exoten fuhren im Eil- und Personenzugdienst auf der Bodenseegürtelbahn bis Radolfzell und Singen. Von Januar bis Mai 1962 war dem

Die Lindauer 98 1025 versah am 12. September 1964 Dienst am Ablaufberg in Lindau-Reutin. Foto: U. Montfort



Bw Lindau mit der 64 386 für kurze Zeit auch ein „Bubikopf“ zugeteilt.

1954 hielten in Lindau wieder P 8 Einzug. Die preußischen Länderbahnloks kamen zunächst gemeinsam mit P 3/5 H auf der Bodenseegürtelbahn zum Einsatz, später ersetzten sie diese zunehmend. Die letzten P 3/5 H leisteten bis 1960 als Heizloks Dienst. 1963 gab das Bw Kempten seine P 8 nach Lindau ab (13 Exemplare), doch der vermehrte Einsatz Kemptener Diesel-loks bis Lindau machte die P 8 schließlich auch in Lindau überflüssig, die letzten vier Maschinen (38 1665, 2024, 2025 und 2546) wurden Mitte Mai 1967 z-gestellt. Mit der 38 2313 war von November 1971 bis Februar 1972 für kurze Zeit nochmals eine P 8 in Lindau beheimatet; bis April 1972 fand sie anschließend in Friedrichshafen als Heizlok Verwendung.

Der Planeinsatz der G 3/4 H endete 1951. Bis zum Ende der Dampflokszeit in Lindau wurde nun die Baureihe 50 zur Standard-Güterzuglok. Meist waren vier Loks in Lindau beheimatet, am 1. Mai 1967 sogar sechs. Der Plandienst wurde zum Sommerfahrplan 1967 aufgegeben. Die letzte 50er verließ das Bw Lindau am 23. April 1969 mit Ziel Augsburg.

Das Bw Kempten verfügte bereits vor dem Zweiten Weltkrieg über Dieseltrieb-

wagen der Baureihe VT 32.0. In der Nachkriegszeit wurden Kempten erneut Triebwagen dieses Typs zugewiesen, die auch nach Lindau kamen. Bis September 1964 wurden sie ausgemustert. Schon 1950 erhielt Kempten Vorserien-VT 95, doch erst die ab März 1953 gelieferten Serienfahrzeuge kamen auch bis Lindau. 1955 stießen die stärkeren, zweimotorigen VT 98 hinzu. Der Einsatz der Schienenbusse der Baureihe 795 endete beim Bw Kempten 1976, die letzten 798 wurden 1986 abgegeben. Ihre Nachfolge traten ab 1974 die neuen Dieseltriebwagen 627.0 und 628.0 an, ab 1981 auch die 627.1 und 628.1. Serienfahrzeuge der Baureihe 628.2 wurden

dem Bw Kempten ab Oktober 1987 fabrikneu zugeteilt.

Das V 100-Zeitalter begann in Kempten Ende 1961 mit der Lieferung der fabrikneuen V 100 1114 bis 1118. Am 31. Dezember 1966 waren neben zehn V 100¹⁰ auch acht V 100²⁰ im Allgäu beheimatet. Im Sommer 1970 wurden planmäßig 18 Exemplare der Baureihe 211 mit Leistungen bis Lindau und Friedrichshafen eingesetzt. Die sechs Loks der Baureihe 212 fuhren vorwiegend im Allgäu. Als das Bw Kempten im Zuge der Auflösung der BD Augsburg am 31. Mai 1971 der BD München unterstellt wurde, waren noch neun 211 und acht 212 im Bestand. Der schleichende Abschied vom

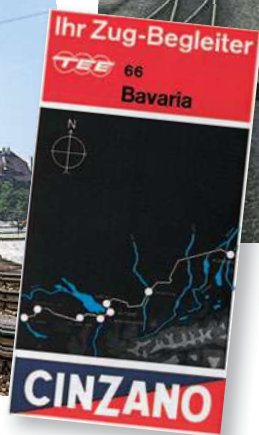


Die Ulmer 03 kamen 1971 noch bis Lindau. Im September 1971 hat die 003 131 den D 599 von Friedrichshafen Stadt nach Lindau gebracht. Foto: G. Stoffl



Ein VT 32 des Bw Kempten verlässt im Juni 1952 den Hauptbahnhof Lindau in Richtung Kempten (Allgäu).

Foto:
T. Schneiders/
Bildarchiv d. Eisenbahnstiftung



Der TEE „Bavaria“ verband von 1969 bis Mai 1977 Zürich mit München: NS/SBB-Triebwagen (1970) und lokbespannt mit 210 007 (1971; links). Fotos: G. Stoffl, H. Schröpfer und Slg. Ritz (Zugbegleiter)

Güterverkehr im ländlichen Raum machte die V 100 nach und nach entbehrlich. Die 211-Beheimatung endete 1988, im Dezember 2001 auch die der Baureihe 212.

Zur Unterstützung der V 200¹ beheimatete Kempten ab 1971 Dieselloks der Baureihe 216, die jedoch mit Zulauf von 218ern bis 1974 wieder verschwanden. Ab 1972 wurden die V 200¹ in Kempten von den neuen 218 verdrängt, im Juli 1975 waren die letzten 221 verschwunden. Ende 1977 verfügte Kempten über 58 Exemplare der Baureihe 218, in den 1980er- und 1990er-Jahren waren es in der Regel um die 60 Stück.

Nach den Erfahrungen mit der Gasturbinenlok V 169 001 hoffte die DB, mit den Gasturbinenloks der Baureihe 210 eine leistungsstarke Lokomotive für den anspruchsvollen Schnellzugdienst im Allgäu zur Verfügung zu haben. Die 160 km/h schnellen Maschinen wurden 1970/71 dem Bw Kempten zugeteilt. Die acht Loks bewährten sich im Schnellzugdienst zwischen München und Lindau zunächst gut, wegen der schwachen Zugheizung musste im Winter jedoch teilweise in Doppelbespannung mit Lokomotiven der Baureihe 218 gefahren werden. An den zuschaltbaren Gasturbinen zeigten

sich nach einigen Jahren Abnutzungerscheinungen. Nach einem Turbinenschaden geriet die 210 008 im Dezember 1978 in Brand und die Gasturbinen wurden bei allen Maschinen stillgelegt. Die DB gliederte die Loks 1980/81 technisch an die Baureihe 218 an und sie erhielten die Betriebsnummern 218 901 bis 908. 1983 gab das Bw Kempten alle 218.9 nach Braunschweig ab.

Die sechsachsige V 320 001, in Kempten beheimatet von 1964 bis 1974, und die Gasturbinenlok V 169 001 – beim Bw Kempten im Einsatz von 1966 bis 1974 – kamen ebenfalls regelmäßig bis nach Lindau. □

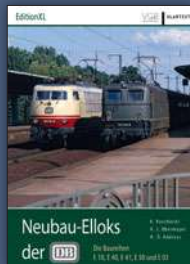


Die mit einer zusätzlichen Gasturbine ausgerüstete 219 001 trifft im Januar 1971 mit einem D-Zug aus München in Lindau Hbf ein. Foto: G. Stoffl

Weitere Bände aus der Edition XL



Die DB in den 1950ern, 1960ern und 1970ern
Best.-Nr. 601501



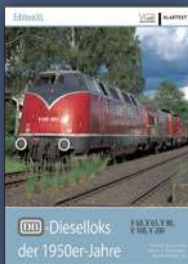
Neubau-Elloks der DB
Best.-Nr. 601502



Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701



Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702

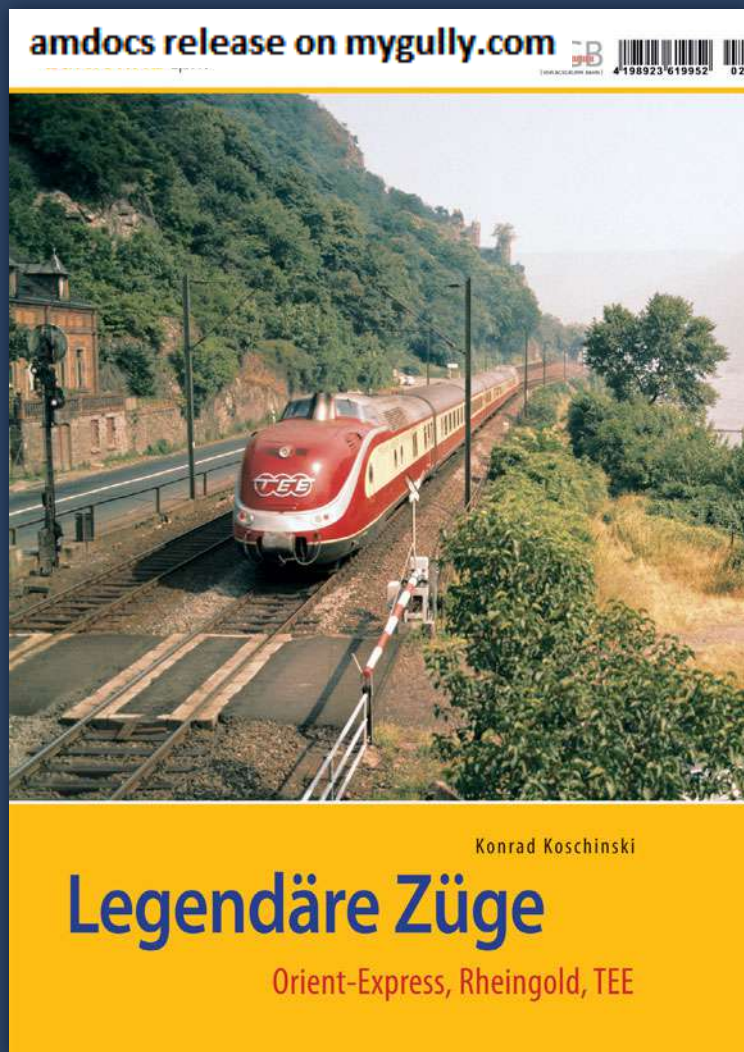


Kult-Dieselloks der DR
Best.-Nr. 601801



Baureihen 50, 52 und 42
Best.-Nr. 601802

Die Eisenbahn im XL-Format



Komfortables Reisen

Diese Ausgabe der EditionXL, zusammengestellt aus den beliebten Sonderheften der Eisenbahn-Journal-Redaktion, widmet sich dem vergangenen Glanz berühmter Luxusreisezüge. Im Mittelpunkt des opulent ausgestatteten Sammelbandes stehen die Fahrtrouten und die einzigartigen Fahrzeuge von Orient-Express und Rheingold sowie der Trans Europ Express, die nur Wagen der 1. Klasse führten.

Best.-Nr. 601602 | € 19,95

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat · 240 Seiten · Softcover-Einband · über 400 Fotos

je nur
€ 19,95



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

VORFAHRT FÜR DIE ELEKTROTRAKTION

Schon 1927 erreichte der Fahrdrabt Bregenz und Rorschach. Es vergingen aber noch fast drei Jahrzehnte, bis auf allen Strecken entlang des österreichischen und des Schweizer Ufers der elektrische Betrieb aufgenommen und die letzten Dampfloks abgelöst werden konnten

Nach dem Ersten Weltkrieg trieben die neu geschaffenen Österreichischen Bundesbahnen (Abkürzung BBÖ) die Elektrifizierung der Arlberg- und der Vorarlbergbahn voran; am 15. Februar 1927 wurde auf dem letzten Teilstück (Feldkirch – Bregenz) der elektrische Betrieb aufgenommen. Der Bahnhof Bregenz wurde nun zum Traktionswechselbahnhof. Auf der Strecke St. Margrethen – Bregenz – Lindau führten die BBÖ einen Inselbetrieb mit Dampflokomotiven durch. Mit der Annexion der Republik Österreich durch Deutschland wurde das Vorarlberger Streckennetz am 15. Juli 1938 der RBD Augsburg unterstellt.

Die Bahnanlagen in der Region Vorarlberg überstanden den Zweiten Weltkrieg weitgehend unbeschadet. Die beim Rückzug von den deutschen Truppen am 30. April 1945 gesprengte Eisenbahnbrücke über die Bregenzer Ach war rasch instand gesetzt, so dass bereits Ende Mai wieder ein durchgehender Betrieb zwischen Lindau, Bregenz und St. Margrethen möglich war. Früher als in den westdeutschen Besatzungszonen übertrug die Französische Besatzungsmacht bereits im Sommer 1947 den neu gegründeten Österreichischen Bundesbahnen (nun abgekürzt ÖBB) die Betriebshoheit auf dem staatlichen Schienennetz in der Französischen Besatzungszone in Österreich. Um die Abhängigkeit von ausländischen Kohlelieferungen zu reduzieren, beschlossen die ÖBB, die Elektrifizierung voranzutreiben. Bereits am 12. Januar 1949 begann der

elektrische Betrieb zwischen Bregenz und St. Margrethen, der Streckenabschnitt Bregenz – Lindau folgte am 14. Dezember 1954.

Zugförderung auf ÖBB-Gleisen

Ab 1926 waren in Bregenz 2'C1'-Tenderloks der Reihe 629 (später: ÖBB-Reihe 77) für den Einsatz nach Lindau und St. Margrethen beheimatet. Ab 1934 kamen Verbrennungstriebwagen der BBÖ-Baureihe VT 41 hinzu.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs waren in Bregenz noch drei Exemplare der Reihe 77 sowie zwei 654er (bayer. G 3/4 H) beheimatet. Die fünf Dampflokomotiven pendelten bis zur Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebs zwischen Lindau und St. Margrethen am 14. Dezember 1954 auf dieser Strecke.

Im hochwertigen Reisezugverkehr Wien – Bregenz waren über lange Jahre bis 1991 die aus dem „Transalpin“-Dienst bekannten Elektrotriebzüge der ÖBB-Reihe 4010 anzutreffen. Von 1969 bis 1977 war die Reihe 4010 auch als Triebwagenschnellzug (TS) „Bodensee“ Wien – Bregenz – St. Margrethen – St. Gallen eingesetzt. Anschließend stellte man diese Verbindung auf eine lokbespannte Garnitur um, bis Bregenz zunächst bespannt mit der ÖBB-1042.500 und später mit der ÖBB-Reihe 1044.

Die Fernverkehrszüge von München in die Schweiz nehmen den Weg über Bregenz. Für die Bespannung dieser Züge zwischen Lindau und Zürich rüsteten die SBB ab 1960 einige Buchli-Elektrolokomotiven

Eine Tenderlok der Reihe 77 dampft im Januar 1942 aus Lindau kommend in Bregenz am Bodenseeufer entlang. Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung





ÖBB-Gepäcktriebwagen 4060.02 mit einem Personenzug aus Bregenz um 1960 in Lindau. Foto: Dr. Kristl/Slg. Wunschel



Lange Jahre Alltag in Bregenz: 4030.20 und 2095.07 mit Schmalspurnach Bezaun warten am 1. August 1980 auf die Abfahrt. Foto: B. Studer



Bahnhof Bregenz

Zum Zeitpunkt der Eröffnung der Vorarlbergbahn am 1. Juli 1872 hatte der Bahnhof Bregenz noch recht bescheidene Ausmaße. Für den Durchgangsverkehr gab es drei Gleise. Restaurationsanlagen für die österreichischen Dampflokomotiven gab es am Endbahnhof in Lindau. Der Bau der Arlbergbahn brachte dem Bahnhof Bregenz einen Aufschwung, er wurde zum westlichen Stützpunkt der k.k. Staatsbahnen. Das bis dato recht bescheidene Empfangsgebäude erfuhr eine großzügige Erweiterung, gleichzeitig errichtete man eine Eisenbahn-Trajektanstalt, um den grenzüberschreitenden Gütertransport zu erleichtern.

Mit der Eröffnung der Bregenzerwaldbahn (BWB) im Jahr 1902 wurden die Bahnanlagen um Schmalspurgleise erweitert. Der Betriebshof der BWB samt Heizhaus, Wagenwerkstätten, Umladeeinrichtung und Betriebsbüro wurde im 1,1 Kilometer südlich gelegenen Ortsteil Vorkloster errichtet.

Im Zuge der Modernisierung der Verbindung nach St. Margrethen wurde das Bregenzer Empfangsgebäude um 1959 nochmals modernisiert. Planungen für den Autobahnbau in den 1970er-Jahren ließen auch einen umfassenden Umbau der Bregenzer Bahnhofsanlagen wahrscheinlich werden. Eine Planungsvariante (Seetrasse) sah eine Autobahn auf dem Gelände der bisherigen Gleisanlagen vor; die Bahn sollte dafür in den Untergrund oder aber an den Berghang verlegt werden. Als schließlich die Entscheidung für die Führung der Autobahntrasse durch einen Tunnel unter dem Pfänder gefallen war, begannen parallel die Arbeiten an einem neuen Rangier- und Güterbahnhof in Wolfurt. Nach der Eröffnung 1982 konnten die Gleisanlagen im Bahnhof Bregenz deutlich reduziert werden. Im Zuge dieser Neuordnung

sollte auch ein neues Empfangsgebäude errichtet werden.

Das Ende der Schmalspurbahn nach Bezau in Folge von Unwetterschäden zu Beginn der 1980er-Jahre kam den Planern nicht ungelegen. Einige hundert Meter westlich des bisherigen Empfangsgebäudes entstand bis 1990 das neue Empfangsgebäude des Bahnhofs Bregenz; das alte wurde im Herbst 1989 abgerissen.

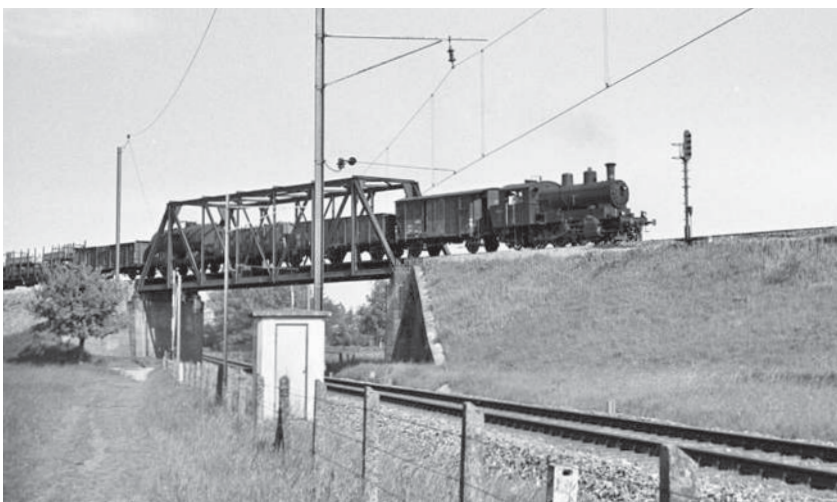


2095.11 vor dem alten Empfangsgebäude in Bregenz (1969). Foto: W. A. Reed/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



der Serie Ae 4/7 sowie einige Re 4/4 I und Re 4/4 II mit je einem Stromabnehmer mit der breiteren Wippe nach ÖBB-/DB-Norm aus. Die Re 4/4 I und Re 4/4 II bespannten ab 1971 zwischen Lindau und Zürich auch den TEE „Bavaria“. Heute befördern SBB-Loks der Reihe Re 421 (umgebaute Re 4/4 II mit Deutschland-Zulassung) die Fernverkehrszüge von Zürich über Bregenz bis nach Lindau.

Den Nah- und Regionalverkehr in der Region Bregenz prägten lange Jahre die Elektrotriebzüge der ÖBB-Reihe 4030, bis sie 1986 durch die jüngere und schnellere Reihe 4020 ersetzt wurden.



Mitte: Eine ÖBB-1020 überquert im Juni 1986 die Rheinbrücke bei St. Margrethen, links ein Zug der Rheinregulierungsbahn.

Kreuzlingen: Güterzug der Mittelthurgaubahn mit Lok 2 (SLM, Baujahr 1912). Foto (1962): H. Röth/Eisenbahnstiftung



Ae 3/6 I 10640 mit einem Nebenaufgabenzug (für Post, Gepäck und Expressgut) im Mai 1977 in Staad an der Strecke Rorschach–St. Margrethen.

Zugförderung am Schweizer Ufer

Nachdem 1902 die großen Schweizer Privatbahnen in die SBB integriert worden waren, dominierten zunächst weiterhin die Dampflokomotiven aus der Privatbahnzeit. Doch auch die in Zürich beheimateten Schnellzuglokomotiven der SBB-Serie A 3/5 601 bis 649 kamen regelmäßig über Schaffhausen an den Bodensee. Im Vershubdienst, auch im Romanshorn und im Rorschacher Hafen, war die E 3/3 (auch „Tigerli“ genannt) unverzichtbar. Um die Abhängigkeit von ausländischen Kohlelieferungen zu reduzieren – während des Ersten Weltkrieges musste wegen Kohlemangel immer wieder der Betrieb eingestellt werden –, begannen die SBB ab 1918 ein umfangreiches Elektrifizierungsprogramm. Bis 1928 wurden im Schweizer Bodenseegebiet die Strecken Winterthur – St. Gallen – Rorschach und Winterthur – Weinfelden – Romanshorn – Rorschach elektrifiziert. Auf der Strecke Rorschach – St. Margrethen wurde 1946 der elektrische Betrieb eröffnet.



Blick ins Depot Rorschach am 1. August 1996 mit Lokomotiven der SBB-Serien Re 4/4 I, Re 4/4 II, Ae 4/7 und Ee 3/3. Fotos: B. Studer (3)



Regionalzug von Schaffhausen nach Rorschach mit einem BDe 4/4 der SBB bei Mammern am Untersee (22. Juli 1985). Foto: G. Dillig



Die Re 4/4 I 10033 trifft am 9. März 1977 mit dem TEE 67 „Bavaria“ (Zürich–München) in St. Gallen ein. Foto: C.-J. Schulze



1993/94 erwarb die Lokoop E 42 der DR. Die Ae 477 wurde im Juli 1996 bei Kreuzlingen abgelichtet (im Hintergrund Konstanz).

Die Strecke Kreuzlingen – Schaffhausen war mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs im Abschnitt Stein am Rhein – Kreuzlingen am 5. Oktober 1947 durchgehend elektrisch befahrbar. Am 27. Mai 1962 folgte die kurze grenzüberschreitende Verbindung Konstanz – Kreuzlingen und am 1. Juni 1969 Kreuzlingen Hafen – Konstanz.

Rorschach wurde früh zu einer Hochburg der Buchli-Elektroloks Ae 3/6 I und Ae 4/7. Bereits 1929 waren sieben Ae 3/6 am Bodensee beheimatet. Sieliefen (gemeinsam mit den Elektroloks anderer Depots des Kreises III) u.a. im Schnellzugdienst bis Basel und Thun. In den Folgejahren änderte sich der Bestand durch mancherlei Rochade. So wurden 1939 bis auf ein Exemplar alle Ae 3/6 nach Zürich verlegt, dafür kehrten die Ae 3/6 nach Ende des Zweiten Weltkriegs in weitaus größerer Zahl (36 Maschinen) nach Rorschach zurück. Nach Auftauchen der ersten Re 4/4 I wanderten die Buchli-Veteranen in den Personenzugdienst, gegen Ende ihrer Dienstzeit kamen sie vorwiegend vor Regional- und Güterzügen zum Einsatz. In den 1980er-Jahren verliehen die SBB einzelne Maschinen an die MThB. Die letzte Ae 3/6 verließ Rorschach 1991 mit Ziel Olten.

Auch Ae 4/7 am Bodensee

Kurz nach der Ae 3/6 stießen die ersten Exemplare der stärkeren Ae 4/7 zum Depot Rorschach, im Mai 1935 waren hier sieben Maschinen beheimatet. Sie kamen vor Schnellzügen zum Einsatz. Mit Lieferung der ersten Re 4/4 I waren die Loks für einige Jahre nicht mehr in Rorschach stationiert, kamen jedoch weiterhin an den Bodensee. Die Ae 4/7 10948 bis 10951 erhielten 1960 für den Einsatz von Zürich über St. Margrethen und Bregenz nach Lindau je einen Stromabnehmer mit der breiteren Wippe nach ÖBB-/DB-Norm. Mit Beschaffung der Serienausführung der 140 km/h schnellen Re 4/4 II ab 1967 wurden die langsameren Vorkriegsloks mehr und mehr in den Regionalverkehr verdrängt. In den 1970er-Jahren schrumpfte der Rorschacher Ae 4/7-Bestand. Dennoch verblieben den Ae 4/7 im Jahr 1994 im Kreis III noch 16 Dienste mit einer Tageslaufleistung von 164 Kilometern. 1996 musterten die SBB die letzten dieser Veteranen aus. Die Ae 4/7 10905 wurde als Museumslokomotive im Depot Rorschach aufbewahrt. Heute ist die SBB Historie gehörende Lok in Buchs SG beheimatet.

Bahnhöfe

Romanshorn

Der Bahnhof Romanshorn war 1855 der erste Bahnhof am Schweizer Bodenseeufer und vorläufiger Endpunkt der NOB-Strecke von Winterthur. Bald entwickelte sich Romanshorn zu einem Knotenpunkt von überregionaler Bedeutung. 1869 eröffnete die NOB die „Seelinie“ nach Rorschach, im selben Jahr begann auch der Eisenbahn-Trajektverkehr nach Friedrichshafen, Lindau und Bregenz. 1871 folgte die Bahnverbindung nach Kreuzlingen, im Jahr 1910 eröffnete schließlich die Bodensee-Toggenburg-Bahn ihre Strecke über St. Gallen und Wattwil nach Nesslau. 1929 verkehrte erstmals eine Autofähre nach Friedrichshafen. Der Eisenbahnfahrverkehr nach Friedrichshafen wurde erst 1976 nach 107-jähriger Betriebszeit als letzte Trajektverbindung über den Bodensee eingestellt. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts erlebte der Bahnhof eine grundlegende Modernisierung, im Zuge derer auch die fast 90 Jahre alte Signaltechnik auf den neuesten Stand gebracht wurde. Die ehemalige Lokremise der SBB blieb samt historischer Signalbrücke, dem Kohleschuppen und dem Wasserkran erhalten. Auf dem früheren Remisengelände befindet sich heute die Eisenbahn-Erlebniswelt „Locorama“, die vom Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn betrieben wird.

Rorschach

Der Bahnhof Rorschach wurde 1856 mit der VSB-Strecke St. Gallen – Rorschach eröffnet. Mit dem Anschluss an die „Seelinie“ nach Romanshorn entstand 1868 zeitgleich die 900 Meter entfernt gelegene NOB/VSB-Gemeinschaftsstation Romanshorn Hafen. Als Knotenpunkt für Züge in Richtung St. Margrethen (– Österreich), St. Gallen und in den westlichen Bodensee-raum kam Rorschach bald größere Bedeutung zu. 1893 erhielt der Bahnhof ein neues Empfangsgebäude, das Lokdepot Rorschach zählte zu den bedeutendsten im Kreis III der SBB.

Kreuzlingen

Gleichzeitig mit der Bahnstrecke Etzwilen – Konstanz wurde 1875 der Bahnhof Kreuzlingen eröffnet, damals allerdings noch mit dem Namen Emmishofen, da der Bahnhofsnamen Kreuzlingen bereits an den heutigen Haltepunkt Kreuzlingen Hafen (Strecke Romanshorn – Konstanz) vergeben war. Erst seit der Eingemeindung Emmishofens nach Kreuzlingen trägt der Bahnhof die Bezeichnung Kreuzlingen, der kleinere Bahnhof in Seenähe wurde in „Kreuzlingen Hafen“ umbenannt. 1911 erreichte die Mittel-Thurgau-Bahn von Weinfelden kommend das damalige Emmishofen, die Bahnanlagen wurden aus diesem Anlass deutlich erweitert.



Eschenz am Untersee: Im September 1975 fanden Versuchsfahrten mit einer Re 4/4 II und den neuen Swiss-Express-Wagen statt. Fotos: B. Studer (2)



Rorschach: Der Gepäcktriebwagen De 4/4 1684 steht am 25. Juni 1974 mit einem Regionalzug nach Romanshorn bereit.
Foto: B. Studer

Die Re 4/4 III 42 der Südostbahn (ex 11351 der SBB) hat am 28. September 1988 Ausfahrt aus Romanshorn erhalten.
Foto: Th. Wunschel

Die 125 km/h schnellen Re 4/4 I erlangten nach ihrem Erscheinen 1946 im inner-schweizerischen Schnellzugverkehr rasch Bedeutung. Nach der Indienststellung der neuen RBe 4/4-Triebwagen (Baujahre 1959 bis 1966) wies man den Re 4/4 I neue Aufgaben zu. Ab 1967 fuhren sie auch auf der Seelinie zwischen Schaffhausen und Rorschach, aber erst in ihren letzten Betriebsjahren – ab 1988 – waren sie auch in Rorschach beheimatet. Die Re 4/4 I 10033 und 10034 besaßen von 1972 bis 1977 je einen Stromabnehmer mit der breiteren Wippe nach ÖBB-/DB-Norm und waren 1972 für den TEE-Einsatz in den Farben Beige und Rot lackiert worden. Sie lösten die Re 4/4 I 10036 und 10037 ab, die schon 1960 für grenzüberschreitende Fahrten bis Lindau umgerüstet worden waren. □



Stadler Altenrhein

Seit rund sechs Jahrzehnten werden am Bodenseeufer am Flughafen Altenrhein Schienenfahrzeuge produziert. 1997 übernahm Stadler Rail aus Bussnang den Waggonbau der traditionsreichen Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG, deren Geschichte bis zu den 1924 gegründeten Dornier-Werken Altenrhein zurückreicht. Wo einst das legendäre Dornier-Flugboot Do X und die Prototypen des glücklosen schweizerischen Kampfflugzeugs FFA P-16 gebaut wurden, fertigen heute gut 1000 Mitarbeiter neben Doppelstocktriebzügen des Typs KISS Straßenbahnen, meterspurige Schienenfahrzeuge und Reisezugwagen für den Schweizer sowie den internationalen Markt. Innerhalb der Stadler-Gruppe gilt der Standort Altenrhein zudem als Kompetenzzentrum für Berechnungen und Zulassungen.



Foto: G. Dillig

UNSER TESTANGEBOT

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals zum Kennenlernen

**3 lesen
2 bezahlen
1 Geschenk kassieren**

nur € 24,90* inkl. Porto



Symbolabbildungen



Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

1974 ging in Deutschland der Einsatz der geradezu legendär gewordenen Lokbaureihe 38.10 zu Ende: In der Bundesbahndirektion Stuttgart wurde die letzte Lok der schon computergerecht bezeichneten Baureihe 038 verabschiedet.

**Lesen Sie die nächsten drei
Sonderausgaben, sparen Sie 35 %
und kassieren Sie eine
tolle Video-DVD als Dankeschön**

Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Historie und Eisenbahntechnik – die sechsmal jährlich erscheinenden Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals bieten fachkundige Texte und Bilder der Extraklasse. Und zweimal pro Jahr sogar extradicke 116 Seiten Umfang inkl. vollwertiger, professionell produzierter Video-DVD! Überzeugen Sie sich von dieser absoluten Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfans – und sparen Sie dabei!

**PLUS
kostenloses
Probeheft**



Tolle Bilder und fundierte Texte: perfekte Information zu einem unschlagbaren Preis



Das Modellbahn-Magazin – Ihr kompetenter Begleiter durch ein faszinierendes Hobby



Die große Zeit der Eisenbahn im Vorbild und Modell: mit tollen Fotos und kompetenten Texten



In MIBA-Spezial finden Sie ausführliche und vertiefte Informationen zu Modellbahn-Themen. Werden Sie zum Spezialisten!

* Nutzen Sie unser Testangebot: Genießen Sie pünktlich und frei Haus die nächsten 3 Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals (davon eine Extra-Ausgabe inkl. Video-DVD), bezahlen Sie aber nur 2 Ausgaben! Als Dankeschön erhalten Sie den 55-Minuten-Film „BR 38.10 bei der DB“ aus der Reihe „Stars der Schiene“. Die P 8 war die Personenzugdampflok schlechthin, die zwar den Großteil ihres Lebens als Baureihe 38.10 verbrachte, aber unter ihrer preußischen Gattungsbezeichnung P 8 – ihre Geburtsstunde schlug im Jahre 1906 – bis in die heutige Zeit bekannt blieb.

Das sind Ihre Vorteile:

- 35 % Ersparnis im Testpaket
- Pünktliche Lieferung frei Haus
- Tolle Video-DVD als Geschenk
- Viel Inhalt, null Risiko

- Coupon ausfüllen und einsenden an FUNKE direkt, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
- Abo-Hotline anrufen 0211/690789985
- Coupon faxen an 0211/69078970
- Mail schicken an abo@eisenbahn-journal.de

Bitte Aktionsnummer vom Coupon angeben

Online-Abobestellung unter www.eisenbahn-journal.de/abo

TESTEN, SPAREN, GESCHENK KASSIEREN

☒ Bitte schicken Sie mir die nächsten drei Vorbild-Sonderausgaben für **nur € 24,90 –** und die tolle RioGrande-Video-DVD bekomme ich als Dankeschön gratis dazu!

Zusätzlich wähle ich ohne weitere Verpflichtungen ein Gratis-Probeheft von

☐ ModellEisenbahner ☐ MIBA ☐ Eisenbahn-Journal ☐ MIBA Spezial

Ich zahle bequem und bargeldlos per
☐ SEPA Lastschrift (Konto in Deutschland)

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Geldinstitut

IBAN

BIC

Ich ermächtige die FUNKE direkt GmbH, Düsseldorf, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Die Vorankündigungsfrist für den Einzug beträgt mindestens 4 Werktage. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.

Ich erhalte pünktlich und frei Haus die nächsten drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals für nur € 24,90 statt € 40,–. So spare ich € 15,10 (= 35%)! zum Einzelverkaufspreis der drei Ausgaben und erhalte als Dankeschön den RioGrande-Film „BR 38.10 bei der DB“. Wenn mir die Eisenbahn-Journal-Sonderausgaben gefallen, erhalte ich ab der vierten Ausgabe automatisch ein Sonderausgaben-Jahresabo über sechs Ausgaben zum günstigen Abopreis von nur € 66,– im Inland (Ausland € 76,80). Damit spare ich 15 % im Vergleich zum Einzelverkaufspreis und verpasse keine Ausgabe. Haben mich die Sonder- und Specialausgaben nicht überzeugt, so teile ich dies innerhalb einer Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe der FUNKE direkt GmbH, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf schriftlich mit dem Vermerk „Keine weitere Ausgabe“ mit – und die Sache ist für mich erledigt. Mein Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten.

☐ Rechnung

Aktionsnummer 011950

Zu Ihrer Sicherheit: Kreditkartenzahlung ist nur möglich bei telefonischer Bestellung unter 0211/690789-985 oder online unter www.eisenbahn-journal.de/abo.



ATTRAKTIVER NAHVERKEHR

RUND UM DEN SEE

Insbesondere auf den deutschen Strecken hat sich in den letzten 25 Jahren viel getan. Aber auch in der Schweiz wurde das Zugangebot im Regionalverkehr deutlich dichter. Moderne klimatisierte Triebwagen mit Niederflureinstiegen bestreiten heute in den drei Ländern das Gros der Leistungen



Ein Dieseltriebwagen der Baureihe 628.4 überquert als RegionalBahn nach Friedrichshafen den Bodenseedamm in Lindau (Mai 2013). Foto: F. Löffelholz



218 443 mit IRE Lindau–Stuttgart begegnet am 25. August 2010 in Meckenbeuren einem Zug der Bodensee-Oberschwaben-Bahn. Foto: G. Dillig

Am 25. Juni 1993 – ein halbes Jahr vor Inkrafttreten der Bahnreform in Deutschland – nahm die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) den Betrieb zwischen Friedrichshafen Stadt und Ravensburg auf. Als erste Privatbahn in Deutschland ohne eigene Strecke fand das Konzept weithin Beachtung: Städte, Gemeinden und zwei Landkreise gründeten ihre eigene Bahn und reagierten damit ausgesprochen pragmatisch auf verstopfte Straßen, auf von der Bundesbahn stillgelegte Haltepunkte und auch auf ein bis dahin recht schwaches Angebot an Regionalzügen zwischen Friedrichshafen und Ravensburg. Haltepunkte wurden re-

aktiviert, zwei Dieseltriebwagen des Typs NE 81 beschafft und eine Erfolgsgeschichte nahm ihren Lauf. Seit 1. Juni 1997 fährt die BOB im Norden bis Aulendorf und im Süden bis Friedrichshafen Hafen – mit zusätzlichen reaktivierten bzw. neu gebauten Halten und zwischenzeitlich einem Fahrzeugbestand von insgesamt neun Triebwagen des Typs RegioShuttle.

Vom frischen Wind, den die BOB in den Reisezugverkehr brachte, einmal abgesehen, blieb die Südbahn auch nach der Bahnreform noch lange Jahre im verkehrspolitischen und bahnbetrieblichen Abseits. Nur wenig war davon zu spüren, was damals als moderne Bahn galt. Einzelne 628-Leistungen in Tagesrandlage brachten etwas

Abwechslung in das einheitliche Bild aus „Silberling“-Wendezügen mit 215- oder 218-Bespannung, die sich ab Mitte der 1990er-Jahre immerhin sukzessive im Inneren aufgefrischt und in mintgrüner Außenfarbgebung präsentierten.

InterRegio-Züge zum Bodensee

Bei den überregionalen Verbindungen war die DB deutlich ehrgeiziger. Schon 1991 wurden die wenigen D-Züge durch die zweistündliche InterRegio-Linie Saarbrücken – Stuttgart – Lindau ersetzt. Einzelne IR-Züge verlängerte man über Saarbrücken und Lindau hinaus – im Norden bis Trier und im Süden bis Vorarlberg, ja sogar Tirol.

Kemptener und Haltinger 218 bespannten die IR zwischen Lindau und Ulm zunächst in Doppeltraktion, wobei in Friedrichshafen Stadt ein Umfahren notwendig war. Das änderte sich zum Winterfahrplan 1995/96, als die Linie auf Wendezugbetrieb umgestellt wurde – als erste deutsche Fernverkehrslinie überhaupt. Die Kemptener 218 400 bis 404 erhielten dafür die zeitmultiplexe Wendezugsteuerung (ZWS), später folgten weitere Loks. Das Ende der IR-Linie nach Lindau kam in Raten: 1999 wurde Karlsruhe zum nördlichen Endpunkt, ab Sommer 2000 gab es statt des beliebten Bistro-Cafés nurmehr einen als „Snackpoint“ bezeichneten Verkaufsautomaten, ab 2001 entfielen alle IR mit Ausnahme eines Zugpaars in Tagesrandlage, das im September 2002 gestrichen wurde. Im Fahrplanjahr 2003 führte die DB das IC-Zugpaar 2014/2015 Lindau – Dortmund (– Hamburg) ein. Den mit einem Steuerwagen ausgestatteten Intercity bespannte zwischen Lindau und Ulm eine Lok der Baureihe 234.

Die Lücken, die der IR hinterlassen hatte, füllte das Land Baden-Württemberg und bestellte Nahverkehrsleistungen unter der Zuggattung „InterRegioExpress“ (IRE), was beruhigend bis fortschrittlich klang. In der Praxis handelte es sich jedoch um den altbekannten Eilzug (und späteren RegionalExpress), bestehend aus einer 218 und ehemaligen „Silberlingen“, die zwischenzeitlich nochmals modernisiert und nun verkehrsrot lackiert waren. Erst 2004 ersetzten fabrikneue Doppelstockwagen die n-Wagen auf der IRE-Linie Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau. 2017 übernahmen neue Dieselloks der Baureihe 245 Leistungen auf der Südbahn, seither gibt es einen Mischbetrieb mit 218 und 245. In einzelnen Umläufen konnten sich noch bis 2016 die ehemaligen „Silberlinge“ halten.

Schneller mit Neigetechnik

Mit wenigen Zugleistungen in Tagesrandlage waren ab 1997 die Neigetechnik-Triebzüge der Baureihe 611 auf der Südbahn anzutreffen, jedoch ohne Fahrzeitgewinn, da die Südbahn im Gegensatz zur Bodensee-gürtelbahn nicht für den Einsatz von Neigetechnikzügen ertüchtigt wurde. Intensiv präsent wurden die 611 auf der Südbahn erst 2004: Nach mehreren großen Pannenserien wurde die im Jahr 2000 eingerichtete Neigetechnik-Linie Basel – Singen – Friedrichshafen – Lindau (Singen – Lindau im Zwei-



Südbahn: Die 218 831 bespannt den Rübenzug nach Frauenfeld bis Lindau (26.9.2017).



225 117 mit Containerzug nach Ulm bei Enzisweiler (23. April 2014). Fotos: F. Löffelholz (2)

Stunden-Takt) geändert auf Basel – Singen – Friedrichshafen – Ulm, um die Anbindung der Fahrzeuge an die Werkstatt in Ulm zu vereinfachen. Aus der Notlösung wurde ein Erfolg: Das als IRE-Sprinter gekennzeichnete Angebot mit nur wenigen Zwischenhalten ist bei den Fahrgästen sehr beliebt. Seit 2018 ist die Baureihe 612 im

baden-württembergischen Landesdesign auf der Sprinterlinie im Einsatz, die 611 wurden abgezogen.

Das IC-Zugpaar 2014/2015 Lindau – Dortmund (– Hamburg) erfuhr ab 2004 eine Aufwertung und verband nun als IC 118/119 Innsbruck mit Dortmund. Ab Ende 2007 war Münster (Westf.) das Ziel, von 2010 bis 2014



Ein ÖBB-Taurus hat im April 2010 in Lindau Hbf den IC 119 (Dortmund–Innsbruck) übernommen und überquert den Bodenseedamm. *Fotos: A. Ritz (2)*

Kressbronn: Die 101 012 hat den IC 1218 am 8. März 2014 von München über Innsbruck nach Lindau gebracht. Von Lindau bis Ulm ist nun ein 218-Pärchen für die Traktion zuständig, die 101 wird auf dem Abschnitt ohne Fahrdrat mitgeschleppt. Ab Ulm ist sie dann wieder für die Beförderung zuständig. *Foto: F. Löffelholz*



234 344 schiebt den IC 119 über den Lindauer Bodenseedamm (30. April 2005).

Vom „Vorarlberg-Express“ zum kuriosen IC 1218

Seit der Elektrifizierung der Strecke Bregenz–Lindau im Jahr 1954 ist Lindau unter Fahrdracht von Österreich her erreichbar, nicht aber vom DB-Netz aus. Dennoch gab es bereits planmäßige Einsätze von DB-Elektrolokomotiven bis in die Inselstadt: In den Fahrplanjahren 2013 und 2014 fuhr an Samstagen in der Wintersportsaison der IC 1218 unter dem Namen „Ski-Express Arlberg“ eine kuriose Route: München–Kufstein–Innsbruck–Bludenz–Bregenz–Lindau–Friedrichshafen–Ulm–Stuttgart–Heidelberg–Frankfurt (Main). Mehr als elf Stunden war er unterwegs, einen Zug in der Gegenrichtung gab es nicht. Die Bespannung der planmäßig sechs oder sieben DB-InterCity-Wagen übernahm von München über Kufstein und die Arlbergstrecke bis Lindau eine Elektrolok der DB-Baureihe 101. Zwei eigens aus Ulm zugeführte 218er schlepten den Zug samt

Elektrolok von Lindau über Friedrichshafen nach Ulm, wo die 101 den Stromabnehmer wieder hob, damit es elektrisch weitergehen konnte.

Der Vorläufer dieses Zuges verkehrte in den Fahrplanjahren 2009 und 2010 als IC 1219/1218 zwischen Frankfurt und Bludenz sowie 2011 und 2012 zwischen Frankfurt und Landeck. Das Zugpaar führte den Namen „Ski-Express Montafon“, weil in Bludenz Anschluss in die Skigebiete im Montafon bestand. Diese Züge setzten die Tradition des auf die 1950er-Jahre zurückgehenden und ursprünglich ganzjährig täglich verkehrenden Nachtschnellzugs „Vorarlberg-Express“ Dortmund–Innsbruck fort, der letztmalig im Fahrplanjahr 2001 angeboten wurde (zuletzt nur noch an Samstagen im Winter) und in den Fahrplanjahren 2005 bis 2007 nochmals als namenloser saisonaler Urlaubs-Express im Kursbuch verzeichnet war.

lief er von/bis Salzburg. Aufgrund wiederholter technischer Probleme mit der Baureihe 234 wurde ab dem Fahrplanjahr 2008 die Baureihe 218 im Abschnitt Ulm–Lindau in Doppeltraktion eingesetzt und auf die Wendezug-Option verzichtet. Im Dezember 2011 erfolgte die Umstellung von DB- auf ÖBB-Wagenmaterial.

Die 2003 eingeführte stündliche RB-Linie Friedrichshafen–Lindau wird heute mit Triebwagen der Baureihen 628 und 650 bedient. Zuvor verkehrten hier die Eil- und

späteren RE-Züge der Linien Ulm–Kempten–Lindau–Friedrichshafen–Radolfzell–Singen–Basel sowie München–Kempten–Lindau–Friedrichshafen–Radolfzell, die sich zu einem Stundentakt ergänzten. Zum Einsatz kamen Wendezüge aus n-Wagen, bespannt mit Kemptener und Haltinger 218. Beide Linien waren Bestandteile des 1993 eingeführten „Allgäu-Schwaben-Takts“. Mit diesem deutschlandweit ersten integralen Taktfahrplan hatte die DB das Linien- und Angebotsgefüge der Region nördlich des

Bodensees sowie im Allgäu grundlegend erneuert und aufgewertet.

Zwischen Friedrichshafen Hafen und Radolfzell fahren seit dem Jahr 2003 im Stundentakt Dieseltriebwagen der DB-Baureihe 650 in Doppeltraktion, teils sogar in Dreifachtraktion. Sie bedienen auch mehrere reaktivierte und neu gebaute Haltepunkte sowie den eigens errichteten Kreuzungsbahnhof Friedrichshafen-Manzell. Der neue Markennamen „Seehänsle“ konnte sich im Sprachgebrauch



Eine 650-Doppelgarnitur ist am 7. August 2017 zwischen Sipplingen und Überlingen nach Friedrichshafen unterwegs. Foto: F. Löffelholz



Die IRE-Züge Basel–Schaffhausen–Friedrichshafen–Ulm wurden 2018 von der Baureihe 611 auf 612er umgestellt: 612 014 nach Ulm kurz vor Überlingen (2. Juli 2018). Foto: K. Fleischer

Links oben: Der 611 001 und ein weiterer 611 verlassen nach einer Kreuzung mit einem 650-Doppel am 22. August 2010 den Bahnhof Salem in Richtung Radolfzell. Foto: F. Löffelholz

Zwei Diesellokomotiven der Baureihe 650 fahren am 5. November 2010 beim ehemaligen Haltepunkt Birnau-Maurach am Überlinger See entlang. Foto: A. Ritz

der Fahrgäste auch nach vielen Jahren nicht etablieren – ganz im Gegensatz zu „Seehas“ und „Seehäse“, die Nahverkehrsangebote im Raum Konstanz/Radolfzell/Singen bezeichnen.

Kostendruck im Güterverkehr

Bis 2004 verkehrten nahezu täglich mehrere gemischte Güterzüge Kornwestheim – Wolfurt über Friedrichshafen und Lindau-Reutin mit Wagenladungen für Vorarlberg. Diesellokomotiven der Baureihe 215 (ab 2001 als 225 bezeichnet) beförderten sie im Abschnitt Ulm – Lindau, häufig auch in Doppeltraktion. Hinzu kamen Kesselwagen-Ganzzüge zwischen den süddeutschen Raffinerien und Tanklagern in der Ostschweiz, die teils auch über Friedrichshafen – Radolfzell fuhren. Als Anfang der 2000er-Jahre genügend

Elektroloks der Baureihe 185 zur Verfügung standen, konnten Güterzüge ohne Lokwechsel von Kornwestheim über die Gäubahn, Konstanz und entlang des schweizerischen Bodenseeufer (Seelinie) nach Wolfurt oder in Richtung schweizerisches Rheintal verkehren. Es blieben auf der Route über die Südbahn und Lindau nur noch einzelne Kesselwagen-Ganzzüge sowie zeitweise – mit mehrjähriger Unterbrechung – Containerzüge von Vorarlberg zu den Nordseehäfen. Sie transportierten Getränkedosen mit dem bei Bludenz hergestellten Energydrink „Red Bull“, die auf dem Seeweg in alle Welt exportiert werden.

Zu der seit 1969 vom Bw Ulm eingesetzten Baureihe 215 gesellten sich ab Ende der 1990er-Jahre auch „Ludmillas“ der Baureihe 232. Später waren zudem die 234 aus dem IC-Verkehr auf der Südbahn in die Güter-

zugumläufe eingebunden. Ein besonderer Hingucker waren auf der Süd- und der Bodenseegürtelbahn die mit Baureihe 215 (225) bespannten Lkw-Transporte, die von Mitte der 1990er-Jahre bis 2008 mehrmals pro Woche fuhren. Der Fahrzeughersteller IVECO betrieb zwischen seinen Werken in Einsingen (bei Ulm) und Ospitaletto (Norditalien) über Friedrichshafen – Radolfzell – Singen und die Schweiz einen Pendelverkehr. Die Lkw in unterschiedlichen Montagezuständen waren auf Wagen der „Rollenden Landstraße“ verladen.

Der Nahgüterverkehr auf der deutschen Seite des Bodensees kam, wie in vielen anderen Regionen auch, schleichend zum Erliegen. Die über Jahrzehnte kontinuierlich gesunkenen Verkehre endeten im Jahr 2002 fast vollständig, als DB Cargo das „Marktorientierte Angebot Cargo“

(MORA-C) umsetzte. Der bis dahin immer noch recht bedeutsame Güterverkehrsknoten Aulendorf war mit einem Schlag entbehrlich. Übrig blieben Restverkehre, die aufgrund langfristiger Verträge oder tatsächlich gegebener Rentabilität (zum Beispiel für die Papierfabrik in Baienfurt) nicht aufgegeben werden konnten, und Gefahrguttransporte (Gaskesselwagen sowie Lieferungen für die Schiffstankstelle in

Friedrichshafen und die Eisenbahntankstelle in Lindau Hbf). Zugloks waren 294 vom Bw Ulm. Auch die mit 215/225 oder 232 bespannten Kieszüge von Roßberg über Aulendorf und Friedrichshafen nach Kressbronn waren von MORA-C nicht betroffen. 2017 übernahm eine 285 der IGE die Beförderung der Kieszüge.

Die Nebenbahn Meckenbeuren – Tettnang wurde bis Anfang der 1990er-Jahre

mit der Baureihe 365 von Friedrichshafen aus bedient. Die Gesamtstilllegung erfolgte 1995. Die letzten Güterwagen für Weingärten wurden im Herbst 1999 mit einer von Aulendorf aus eingesetzten 365 zugestellt. Zwischen Niederbiegen und Baienfurt fuhr nach der Stilllegung der dortigen Papierfabrik 2012 der letzte Güterzug. Nachdem die Baureihe 294 hier jahrelang den Güterverkehr bestritten hatte, kam zuletzt plan-



Wegen Sperrung der Rheintalbahn Mannheim–Basel bei Rastatt im Sommer 2017 wurden Güterzüge auch über die Bodenseegürtelbahn umgeleitet: Am 6. September 2017 wurde die 232 093 bei der Klosterkirche Birnau abgepasst.

Die 225 004 befördert am 29. April 2010 bei Nonnenhorn einen Kesselwagen-Ganzzug nach Lindau-Reutin. Ziel ist ein Tanklager in Lustenau. *Foto: A. Ritz*



Mehr als zehn Jahre lang wurden Lastkraftwagen vom IVECO-Werk in Einsingen (bei Ulm) auf der Schiene ins italienische Ospitaletto transportiert. Die 225 802 (ex 218 002) wurde am 10. Mai 2008 bei Salem im Bild festgehalten.

Oben Mitte: Die beim Bw Ulm stationierte 225 803 (ex 218 003) wird am 8. Dezember 2006 mit einem schweren Transformator am Haken gleich im Bahnhof Markdorf (Baden) eintreffen. *Fotos: F. Löffelholz (3)*

mäßig eine 225 zum Einsatz; sogar eine für diese Strecke völlig überdimensionierte 232 konnte beobachtet werden. Die allerletzten Züge sah die Baienfurter Strecke im Mai 2014, als der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund anlässlich eines Aktionstags Pendelfahrten mit einem 650 veranstaltete. Auf der Nebenbahn Salem – Frickingen, die seit 1971 nur noch bis Salem Nord in Betrieb war, beförderte zuletzt eine 365 die Güterzüge, ehe das Reststück im Jahr 1990 stillgelegt wurde. Am ehemaligen Bahnhof Frickingen findet man heute einige alte Reisezugwagen, die zu Ferienquartieren umgebaut worden sind.

Lindau – Hergatz

Der Abschnitt Lindau – Hergatz der Allgäubahn mutete in den 1990er-Jahren nostalgischer an als alle anderen Strecken der Bodenseeregion. Stahlschwellen, zwischen denen stellenweise Kraut und Gras wucherten, und mehrere handbediente Schranken-

posten erweckten den Eindruck, als habe sich seit der letzten S 3/6 kaum etwas verändert. Die beiden mit 218 und n-Wagen bedienten RB-Linien Ulm – Lindau – Basel und München – Radolfzell bildeten gemeinsam mit der Linie Augsburg – Memmingen – Kißlegg – Lindau, die mit 628

gefahren wurde, zunächst das Angebot im Nahverkehr. Etwa ab dem Jahrtausendwechsel waren hier überwiegend die Baureihen 612 und 642 anzutreffen. Im Dezember 2008 wurde die Linie Augsburg – Lindau auf die Baureihe 218 mit n-Wagen umgestellt. Im Dezember 2011 wan-

245 007 passiert am 3. November 2018 mit einem RE nach Lindau die einstige Abzweigung Rotenmoos der längst abgebauten Verbindungskurve in Friedrichshafen.

Friedrichshafen: Ein 628.4 fährt am 22. Juni 2016 vom Hafen- zum Stadtbahnhof.





Zugkreuzung im Bahnhof Langenargen am 21. September 2012 mit 628 563 nach Lindau und 628 544 nach Friedrichshafen. Fotos: F. Löffelholz (4)

delte das Nahverkehrsangebot im Abschnitt Hergatz – Lindau erneut sein Gesicht: RB-Leistungen wurden in das Geschehen rund um den Knoten Kißlegg eingebunden und werden mit den Baureihen 650 und 628 gefahren. Hinzu kommen die 612-Leistungen von Augsburg bzw. Ulm über Kempten nach Lindau. Ein kleiner Blick in die nahe Zukunft: Im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke München – Lindau werden zwischen Lindau und Hergatz mehrere Haltestellen für den Nahverkehr neu gebaut oder reaktiviert.

Ebenfalls ein Angebot des Nahverkehrs, allerdings mit überregionalem Charakter,

ist der „alex“, der ursprünglich als IR-Ersatz zwischen München und Oberstdorf eingerichtet wurde, seit Dezember 2007 im Zweistundentakt aber auch Lindau erreicht. Geteilt und vereinigt werden die Züge in Immenstadt. Die drei Wagen auf dem Lindauer Ast – übernommen aus Beständen der DB und der DR – werden von Dieselloks des Typs Eurorunner (ER 20) gezogen. Betrieben wird der „alex“ aktuell von der Länderbahn, einem zu Netinera gehörenden Unternehmen.

1987 wurden die ersten Fernverkehrszüge der Relation München – Schweiz in EuroCity-Züge umgewandelt. Aktuell sind

im Fahrplan drei EC-Zugpaare verzeichnet, die von München bis Lindau von zwei 218ern gezogen werden. Seit einigen Jahren mietet DB Fernverkehr hierfür Loks von der DB-Tochter Südostbayernbahn an. Zuvor waren diese Züge über Jahrzehnte hinweg fest in der Hand der Kemptener 218. Im Güterverkehr hat die Strecke Lindau – Hergatz seit Jahrzehnten keinerlei Bedeutung mehr. Einzige Ausnahme war der Containerzug Wolfurt – Lindau-Reutin – Augsburg, der im Abschnitt Lindau – Kempten zuletzt mit zwei Kemptener 212 bespannt war und im Dezember 2001 eingestellt wurde. Große Bedeutung hat die Strecke im Güterverkehr allerdings, wenn die Arlbergstrecke der ÖBB gesperrt ist und die Züge über das Allgäu umgeleitet werden müssen.

Lindau – St. Margrethen

Nur 23 Kilometer sind es von Lindau Hbf in Deutschland über das österreichische Bregenz bis nach St. Margrethen in der Schweiz. Die Strecke durch Österreich verbindet das DB-Netz mit dem der SBB und weist einige betrieblichen Besonderheiten auf. So übernimmt in Lindau eine SBB-Elektrolok der Baureihe 421 (Re 4/4 II) die



Am 17. April 2014 befindet sich eine 612-Doppelgarnitur bei Lindau auf der Fahrt nach Hergatz. Links zeigen sich der Altmann und der Säntis.



Die Autotransportwagen werden am 1. Juli 2006 an die Verladerrampe rangiert.



Autoreisezüge nach Lindau-Reutin

Eine Autoreisezugverbindung an den Bodensee anzubieten, lag für die Deutsche Bundesbahn nahe. Der Bodensee selbst als Urlaubsregion, aber auch seine ideale Ausgangslage für eine Weiterfahrt mit dem Auto in Richtung Österreich, Schweiz und Italien machten den Zielbahnhof Lindau-Reutin zu einer attraktiven Destination. Der erste Autoreisezug nach Lindau-Reutin startete in Düsseldorf am 20. Dezember 1969, die erste Rückfahrt erfolgte am 4. Januar 1970.

In den 1980er-Jahren verkehrte im Sommerhalbjahr an Samstagen ein Tageszugpaar von Düsseldorf nach Lindau-Reutin, bestehend aus 1.-Klasse-Sitzwagen, einem Speisewagen sowie Autotransportwagen. Für die Traktion sorgten zwischen Ulm und Lindau-Reutin damals Lokomotiven der Baureihe 218 aus Kempten, ab 1998 waren es Ulmer 218. Die Anlagen im Bereich des Güterbahnhofs Lindau-Reutin erweckten zwar den Eindruck eines Provisoriums, doch die Züge waren oftmals ausgebucht. Mit zunehmendem Rückzug der Deutschen Bahn aus dem Autoreisezugsgeschäft endete im Oktober 2006 die Zeit der Autoreisezüge am Bodensee.

Fernverkehrszüge München – Schweiz, die für den Einsatz in Deutschland u.a. mit einem Stromabnehmer mit der breiteren Wippe nach ÖBB-/DB-Norm ausgerüstet ist. Selbst der Nahverkehr zeigt sich tri-national: Die Triebwagen der ÖBB-Reihe 4024 fahren zwischen Lindau und St. Margrethen im Taktverkehr. Sie lösten 2004 die ÖBB-Reihe 4020 ab und sind heute unter der Bezeichnung „Vorarlberg-S-Bahn“ unterwegs. Bregenz ist als Landeshauptstadt des Bundeslandes Vorarlberg seit jeher an den ÖBB-Fernverkehr angebunden – aktuell mit Railjet- und anderen lokbespannten Fernzügen, darunter ein tägliches Nightjet-Zugpaar Wien – Bregenz. Zu verkehrsstarken Zeiten sind auch im Nahverkehr lokbespannte Züge anzutreffen: Doppelstock-Wendezüge mit der Reihe 1116 und einstöckige CityShuttle-Wendezüge mit der Reihe 1144 kommen bis nach Lindau.

In Lauterach, wo die eingleisige Strecke Richtung Schweiz von der zweigleisigen Hauptstrecke Richtung Bludenz – Arlberg abzweigt, gibt es ein Gleisdreieck: Der nördliche Bogen dient hauptsächlich dem Reisezugverkehr zwischen Bregenz und der Schweiz, den südlichen Bogen hingegen nutzen vor allem Güterzüge vom Güter- und Rangierbahnhof Wolfurt mit Ziel Schweiz.

Am 5. Mai 2016 lag auf den Bergen des Bregenzerwaldes noch Schnee. Bei Oberreitnau rollen die beiden 218 mit dem EC 192 nach Lindau hinunter. Fotos: F. Löffelholz (5)



Blick vom Lindauer Leuchtturm auf das Hafenbecken und das Bahnhofsgebäude. Eine 218 rangiert ihren Zug in die Abstellung, ein 218-Pärchen steht an der Tankstelle (15.8.2013).

Am Schweizer Ufer entlang

1996 hat die Mittelthurgaubahn die SBB-Strecke Schaffhausen – Romanshorn für zehn Jahre pachtweise übernommen. Sie führte fortan den Betrieb durch und zeichnete auch für die Instandhaltung verantwortlich. Das Betriebskonzept der Mittelthurgaubahn sollte durch ein attraktiveres Angebot mehr Fahrgäste anlocken. Dazu zählten: verbesserte Anschlüsse an das Schnellzugnetz, neue Haltestellen, Umwandlung von Haltestellen in Bedarfshal-

te zur Fahrzeiteinsparung und touristische Sonderzüge. Der Güterverkehr über den Grenzübergang Konstanz sollte ausgebaut werden. Auch in die Stellwerkstechnik und das Fahrzeugmaterial investierte die Mittelthurgaubahn. Die neuen Regionalzüge (Gelenktriebwagen) fuhren weitgehend im Halbstundentakt.

Trotz mancherlei Problemen gelang es, die Strecke zu stärken. Dennoch musste die Mittelthurgaubahn 2002 Konkurs anmelden. Den Personenverkehr auf der Seelinie übernahm die SBB-Tochtergesellschaft Thurbo, die ursprünglich als Allianz zwischen SBB und Mittelthurgaubahn konzipiert war. Ein großer Teil der MThB-Fahrzeuge ging in den Bestand der Thurbo über. Seit dem Fahrplanwechsel 2015 gibt es täglich fünf RegioExpress-Zugpaare zwischen St. Gallen und Konstanz.

2001 wurde die Seelinie in das Netz der neu entstandenen S-Bahn St. Gallen integriert und von Thurbo mit den stündlich verkehrenden Linien S3 (Schaffhausen – Romanshorn – St. Gallen Haggen), S7 (Weinfelden – Romanshorn – Rorschach) und S8 (Kreuzlingen – Romanshorn – Rorschach) betrieben. Die Bedienung der Strecke Romanshorn – Rorschach erfolgte halbstündlich. Mit der Verlängerung der S8 nach Schaffhausen im Fahrplanjahr 2008 wurde der Halbstundentakt auf die gesamte Seelinie ausgeweitet.

Heute wird die Seelinie von Thurbo mit den Linien S8 (Schaffhausen – Romanshorn – St. Gallen) und S7 (Weinfelden – Romanshorn – Rorschach) im Halbstundentakt betrieben. Die S8 fährt stündlich von St. Gallen weiter nach Nesslau-Neu St. Johann. Er-



Von Juni 2001 bis Dezember 2003 wurde ein Zugpaar München–Zürich mit zwei ICE-TD der DB-Baureihe 605 gefahren. Die Aufnahme vom 9. November 2003 zeigt den ICE 195 nach München bei Lindau.
Foto: Th. Wunschel

Die 1144 112 der ÖBB steht am Abend des 13. Februar 2018 am Bahnsteig in Lindau Hbf mit einem Regionalzug nach Bludenz bereit. *Foto: F. Löffelholz*



Ein Elektrotriebwagen der ÖBB-Reihe 4024 mit Ziel Lindau Hbf lässt am 27. Februar 2014 den Bahnhof Lindau-Reutin hinter sich. *Foto: G. Dillig*



gänzt wird das Angebot durch den RegioExpress St. Gallen – Romanshorn – Kreuzlingen Hafen – Konstanz – Kreuzlingen, die S 25 (Rorschach Hafen – Rorschach – Heiden) und auf dem Abschnitt Stein am Rhein – Etzwilen von der S 29 nach Winterthur der S-Bahn Zürich. Auf dem Abschnitt Konstanz – Kreuzlingen verkehren halbstündlich die S 14 (Konstanz – Kreuzlingen; stündlich weiter bis Weinfelden), stündlich ein InterRegio Konstanz – Weinfelden – Zürich und zusätzlich auch die fünf RegioExpress-Zugpaare aus St. Gallen. Ebenfalls zum Bahn-

verkehr am schweizerischen Bodenseeufer zählt der von den SBB betriebene Regionalverkehr St. Gallen – Rorschach – St. Margrethen – Chur. Bis Dezember 2018 verkehrte stündlich der RE „Rheintal-Express“ Wil – St. Gallen – St. Margrethen – Chur. Dessen zeitweise bunt gemischte Wagengarnituren mit Re 4/4 II waren 2013 von niederflurigen, doppelstöckigen Triebzügen RABe 511 abgelöst worden. Im Dezember 2018 wurde der „Rheintal-Express“ durch die neue InterRegio-Linie 13 Zürich HB – St. Gallen – Chur ersetzt. Bei Redaktionsschluss

für dieses Heft waren Triebzüge der Bauart RABe 502 (Bombardier Twindexx-Swiss-Express) dafür vorgesehen.

Die Strecke zwischen Romanshorn und Rorschach wird auch im innerschweizerischen Güterverkehr intensiv genutzt. Die zumeist vom Rangierbahnhof Limmatthal kommenden Güterzüge erreichen den Bodensee nicht über die steigungsreiche Strecke via St. Gallen, sondern werden über die flache Thurtallinie geleitet. Sie fahren über Rorschach – St. Margrethen weiter ins St. Galler Rheintal und versor-





Ein ÖBB-Taurus hat am 3. Februar 2015 mit einer fünfteiligen Doppelstockgarnitur Bregenz in Richtung Lindau verlassen.

gen u.a. die Ostschweizer Tanklager. Der grenzüberschreitende Güterverkehr via Konstanz hat zugelegt. Seit 2004 nehmen die Güterzüge Kornwestheim – Wolfurt die Route über Singen – Konstanz – Romanshorn und St. Margrethen. Die Anwohner der schweizerischen Seelinie beklagen den Lärm, der durch den gestiegenen Güterverkehr entstanden ist. Aber auch betrieblich verfügt die eingleisige Strecke trotz ihrer zahlreichen Kreuzungsbahnhöfe mittlerweile kaum noch über Reserven.

Konstanz – Singen

Konstanz zählte 1989 zu den ersten Städten, die an das neue InterRegio-Netz der Bundesbahn angeschlossen wurden. Gemeinsam mit der IR-Linie Hamburg – Fulda war die Linie Kassel – Frankfurt – Offenburg – Konstanz die Premierenstrecke des neuartigen Angebots im Zweistundentakt. Linienabweicher

Lochau-Hörbranz: Zwei Re 421 der SBB (vorne die 421 383) bringen am 14. August 2016 einen EuroCity Zürich – München nach Lindau. Im Hintergrund ist Bregenz zu sehen.



gab es auch hier von Beginn an; so konnte man zeitweise von Konstanz umsteigefrei u.a. nach Berlin, Puttgarden (Fehmarn) und Stralsund reisen. Die IR-Züge wurden zunächst von 110ern nach Konstanz gebracht, später überwiegend von der Baureihe 111, bevor diese von 120.1 und 101 abgelöst wurde. Ab dem Winterfahrplan 1997/98 kamen Garnituren mit Steuerwagen zum Einsatz. Das Ende der IR-Linie nach Konstanz zeichnete sich 2001 ab, als das Angebot auf nur noch zwei Zugpaare gekürzt wurde, die zum Winterfahrplan 2002/03 zu InterCitys hochgestuft wurden. Die Lücken im Fahrplan füllte die Deutsche Bahn auf eigene Rechnung: Ein als IRE bezeichnetes Nahverkehrsangebot mit dem Namen „DB Schwarzwaldbahn“, das einige Merkmale des Fernverkehrs aufweist (zum Beispiel Fahrkartenverkauf im Zug und Bewirtung mit Minibar), verbindet seither alle zwei Stunden Konstanz mit Karlsruhe. Die Doppelstock-Wendezüge werden heute mit der Baureihe 146 bespannt.

Innovativ präsentierte sich bereits Anfang der 1990er-Jahre das Nahverkehrsangebot zwischen Konstanz und Singen. Unter dem Namen „Seehas“ fuhren 1994 die ersten Züge der Mittelthurgaubahn, die bis dahin in Konstanz endeten, vom schweizerischen Wil (später von Weinfelden) über Konstanz, Radolfzell und Singen bis nach Engen. Nach dem Konkurs der Mittelthurgaubahn im Jahr 2003 übernahm die EuroTHURBO – eine Tochtergesellschaft der schweizerischen Turbo AG – den Betrieb des „Seehas“ auf dem deutschen Abschnitt, das Zugangebot blieb zunächst unverändert. Seit 2005 pendelt der „Seehas“ nur noch zwischen Konstanz und Engen, seit 2006 unter der Regie der SBB GmbH. Sie entstand 2006 durch Fusion der EuroTHURBO GmbH und der damaligen SBB GmbH. Anfangs bestanden die „Seehas“-Züge aus Elektrotriebwagen ABDe 536 (611 bis 616, Baujahre 1965/66; modernisiert Ende der 1990er-Jahre) und RBDe 566 (631 bis 634, „Neuer Pendelzug“, Baujahr 1994). Seit Mai 2006 kommen FLIRT (RABe 521 201 bis 209, Baujahr 2006) zum Einsatz.

Das S-Bahn-ähnliche Angebot mit farbenfrohen Zügen stand 1994 in großem Kontrast zu den damals deutlich antiquierteren Nahverkehrszügen der DB, die teils noch aus nicht modernisierten „Silberlingen“ gebildet wurden und vielfach mit den Baureihen 110 und 143 bespannt waren.

Im Güterverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz hat die Strecke Sin-



Die Re 4/4 II 11108 trifft am 3. Oktober 2010 mit einem RE nach St. Gallen in Rheineck ein. Der Triebwagen der Bergbahn Rheineck–Walzenhausen wartet auf Anschlussreisende.

Oben: Zwei GTW 2/6 (erste Generation) von Turbo fahren am 19. April 2018 als S7 nach Weinfelden in den Bahnhof Romanshorn ein. Im Hintergrund der Säntis. **Fotos:** G. Dillig (4)

gen – Konstanz zwar keine große Bedeutung, dafür aber in der Relation Deutschland – Österreich mit den Güterzügen von Kornwestheim nach Wolfurt.

Seit 1996 wieder bis Stockach

Vom Knoten Radolfzell besteht stündlich eine Fahrmöglichkeit über Stahringen nach Stockach. Der 1982 eingestellte Personenverkehr erhielt Mitte der 1990er Jahre eine zweite Chance: Der Landkreis Konstanz pachtete den Abschnitt Stahringen – Stockach von der DB und bezahlte dessen Sanierung, 2012 kaufte der Landkreis die Strecke. Die Mittel-

thurgaubahn nahm 1996 unter der Bezeichnung „Seehäse“ den Betrieb mit Prototyp-Dieseltriebwagen der Bauart GTW 2/6 auf. Die GTW-Triebwagen fielen häufig aus, so dass ab 2001 unterschiedliche Ersatzfahrzeuge zum Einsatz kamen. 2003 ging der Betrieb auf EuroTHURBO über, 2005 auf die SBB GmbH. Der Vertrag mit der SBB GmbH wurde zum Jahresende 2006 gekündigt, die Hohenzollerische Landesbahn (HzL) übernahm den Verkehr. Sie setzt heute Regio-Shuttle-Triebwagen ein, die im „Ringzug“-Werk in Immendingen gewartet werden. Unter der Woche wird im Halbstundentakt gefahren, ansonsten stündlich.

Im Güterverkehr hat die Strecke heute keine Bedeutung mehr. Bis 2004 verkehrten saisonal Kieszüge ab Schwackenreute, die mit einer 225 über Stockach abgefahren wurden. Das Ladegut war überwiegend für den Straßenbau in der Schweiz bestimmt.

Zukunftsperspektiven

Dem Eisenbahnbetrieb am Bodensee stehen auf der deutschen Seite große Veränderungen bevor. Gleich zwei Bahnlinien, die sich in Lindau treffen, werden derzeit elektrifiziert: Für Dezember 2020 ist die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Strecke



Ein RABDe 500 der SBB überquert am 14. April 2007 auf der Fahrt von Zürich nach Konstanz zwischen Weinfelden und Kreuzlingen den Seerücken.
Foto: B. Studer

Unter dem Namen „Seehäse“ fuhren ab 1994 Züge der Mittelthurgaubahn von Wil über Konstanz und Singen bis nach Engen. Der ABDe 536 614 der MThB wurde am 22. Juni 1998 in Kreuzlingen im Bild festgehalten. *Foto: Th. Wunschel*





Zwei GTW 2/8 der Turbo rollen im August 2010 bei Mannenbach-Salenstein am Untersee entlang (im See die Insel Reichenau). Foto: G. Dillig

Konstanz: Bahnhof hart an der Grenze

Der grenzüberschreitende Eisenbahnbetrieb zwischen Konstanz und Kreuzlingen bietet einige Besonderheiten, die es nur hier gibt. Die Staatsgrenze zwischen Deutschland und der Schweiz, die zugleich eine EU-Außengrenze ist, verläuft südlich des Bahnhofs Konstanz, die Abstellanlage wurde sogar auf Schweizer Territorium errichtet, sodass in Konstanz auch Rangierfahrten über die Grenze hinweg erforderlich sind. Betrieben wird die Infrastruktur auch auf Schweizer Gebiet von der Deutschen Bahn, einschließlich der beiden Konstanz berührenden Äste des in der Schweiz liegenden Gleisdreiecks Konstanz/Kreuzlingen/Kreuzlingen Hafen. Trotz der technischen Unterschiede zwischen dem deutschen und dem schweizerischen Bahnsystem ist der Betrieb hier dank entsprechender Streckeninfrastruktur sehr flexibel: Schweizer Triebfahrzeuge können problemlos bis Konstanz eingesetzt werden und deutsche bis Kreuzlingen. Bis 2015 fuhren beispielsweise Nahverkehrszüge der Schwarzwaldbahn bis Kreuzlingen durch.



Ein GTW der Turbo bei der Einfahrt aus Richtung Singen in Konstanz (März 2018). Foto: A. Ritz



Links oben: Bahnhof Singen: Am 16. November 2018 überführte die 140 041 der PRESS einen von Stadler für Greater Anglia gebauten Triebzug. Foto: H. Flath

Mitte: Die 146 228 passiert am 10. Dezember 2014 mit einem IRE von Karlsruhe nach Kreuzlingen bei Markelfingen ein altes Bahnwärterhaus.

Mit den EC-Zügen Stuttgart–Zürich kamen kurzzeitig auch Loks der DB-Baureihe 181 nach Singen (181 213 in Singen; 8. Dezember 2014). Fotos: Dr. Rampp (2)



**Blick vom Allensbacher Ufer hinüber zur Insel Reichenau. Der „Seehas“-Zug der Mittelthurgaubahn ist nach Konstanz unterwegs (April 1998).
Foto: A. Ritz**

(München –) Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Hergatz – Lindau geplant, auf der Südbahn Ulm – Friedrichshafen sowie dem Abschnitt Friedrichshafen – Lindau der Bodenseegürtelbahn soll die Elektrotraktion ein Jahr später, im Dezember 2021, Einzug halten. Die Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecken sind in vollem Gang.

1998 wurden Pläne der DB bekannt, dass sie die Bahnanlagen in Lindau grundlegend

umgestalten möchte. Nach langjährigen und teils heftigen Diskussionen herrscht jetzt Klarheit: Bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen München und Lindau wird auf dem weitläufigen Bahngelände in Lindau-Reutin ein neuer Hauptbahnhof gebaut, die Fernzüge München – Schweiz werden den Bahnhof auf der Insel dann nicht mehr anfahren. Die Gleisanlagen im jetzigen Hauptbahnhof werden deutlich re-

duziert, der Bahnhof auf der Insel soll mit vier Bahnsteiggleisen (heute acht) aber weiterhin dem Regionalverkehr dienen und für Sonderzüge nutzbar sein. Das Gleisdreieck in Lindau-Aeschach bleibt erhalten und damit die Möglichkeit zum Drehen von Dampflokomotiven, die mit Sonderzügen nach Lindau kommen. Neue Stellwerkstechnik und Schallschutzwände werden jedoch dem heute noch teils nostalgischen



Auf der Fahrt von Ulm nach Basel hat der 611 033 am 5. Dezember 2014 den Bahnhof Singen (Hohentwiel) erreicht. Links ist die 421 394 der SBB zu sehen. Foto: Dr. Rampp

Flair der Lindauer Bahnanlagen mit von Hand gekurzelten Schranken und den Formsignalen in Lindau-Reutin und Lindau-Aeschach ein Ende setzen.

Eine Elektrifizierung der Strecke Friedrichshafen – Radolfzell ist derzeit nicht absehbar. Befürworter und Gegner stehen sich gegenüber und diskutieren dabei auch den Einsatz von Hybrid- oder Akkumulatorfahrzeugen. Diese letzte Lücke im elektrifizierten Streckenring um den Bodensee könnte also noch länger Bestand haben.

In Österreich werden der Abschnitt Lauterach – Hard der Strecke nach St. Margrethen zweigleisig ausgebaut und eine neue Haltestelle Lauterach West errichtet. Die Fertigstellung ist für 2020 vorgesehen. In der Schweiz erhält der kurze Abschnitt Rorschach Stadt – Goldach der Strecke nach St. Gallen bis Ende 2020 ein zweites Gleis. □



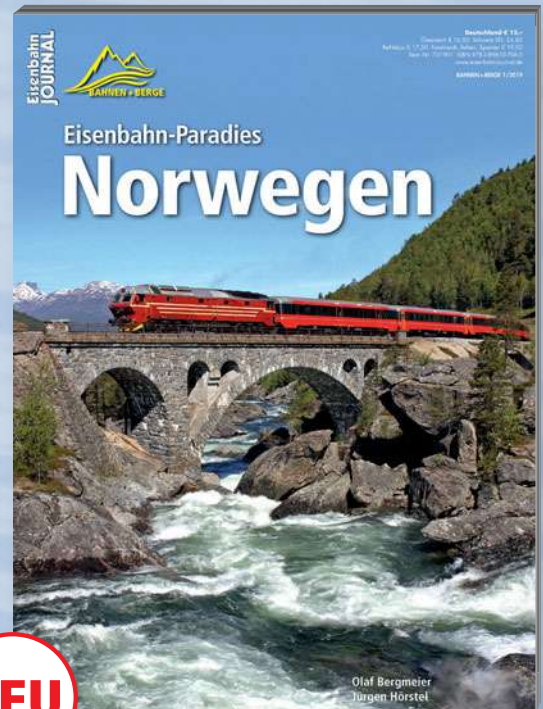
1996 wurde der Reisezugverkehr zwischen Radolfzell und Stockach von der Mittelthurgaubahn mit drei Prototypen des Dieseltriebwagen-Typs GTW 2/6 wieder aufgenommen. Am 14. April 1998 eilt der Bm 596 673 nördlich von Stahringen seinem Ziel Stockach entgegen. Foto: A. Ritz

NORWEGEN = NORDISCHES BAHNPARADIES

Die Bahnlinien, die in dieser topaktuellen Sonderausgabe des Fachmagazins Eisenbahn-Journal in Wort und Bild vorgestellt werden, führen durch landschaftlich äußerst attraktive Regionen: Oslo–Bergen (mit einem Scheitelpunkt auf 1237 m über dem Meeresspiegel), Oslo–Stavanger, Oslo–Trondheim (Scheitelpunkt auf 1024 m ü.d.M.), die 729 km lange Nordlandsbahn Trondheim–Bodø, die auf 680 m ü.d.M. den Polarkreis quert und erst 1961 fertiggestellt wurde, sowie die bekannte Erzbahn vom Hafen in Narvik ins schwedische Kiruna, die im 42 km langen norwegischen Abschnitt eine Steigung von 17,3 Promille aufweist und auf die Höhe von 523 m ü.d.M. ansteigt. Der mit 55 Promille extrem steilen Flåmsbana ist ebenso ein eigenes Kapitel gewidmet wie der Raumabahn. Zahlreiche Farbaufnahmen aus den letzten 30 Jahren, viele davon großformatig wiedergegeben, werden ergänzt durch historische Schwarzweißfotos und informative Texte.

100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, rund 140 Abbildungen

Best.-Nr. 731901 | € 15,-



**Eisenbahn
JOURNAL**

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

GÜTERUMSCHLAG IM SEEHAFEN



Die deutschen Seehäfen verfügen fast alle über einen direkten Anschluss an das Eisenbahnnetz. Auf der Schiene werden nicht nur Container befördert. Auch auf dem Seeweg transportierte Massengüter wie Kohle, Erze, Kalisalze und Getreide erreichen in Ganzzügen ihren Bestimmungsort. Die neue Exklusiv-Ausgabe des Eisenbahn-Journals stellt nicht nur die großen Seehäfen vor, sondern bietet auch seltene und atmosphärisch starke Fotografien aus den kleinen Häfen wie Glückstadt, Husum, Rendsburg und Flensburg. Zahlreiche Aufnahmen zeigen u. a. Verladeseenen mit Gütern wie Kaffeebohnen, Wein, Käse und Bananen, Grubenholz, Zellulose, Omnibusse und Dampflokomotiven.

100 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Zeichnungen und Schautafeln, Klebebindung

Best.-Nr. 711701 | € 15,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt
beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de



GÜTERWAGEN

FAHREN ÜBER DEN SEE

Auf fünf Fährlinien wurden einst regelmäßig Güterwagen über den Bodensee transportiert. Die Route Romanshorn–Friedrichshafen wurde als letzte erst 1976 eingestellt. Die früher eng mit der Eisenbahn verzahnte Verkehrsschifffahrt spielt heute nur noch für den Ausflugsverkehr eine Rolle

Die ersten Eisenbahnstrecken der Bodenseeregion endeten in den wichtigen Hafenstädten. Bis zum Bau der Bodenseegürtelbahn boten die Schiffsverbindungen den Bahnreisenden oftmals die schnellste Möglichkeit, um auf die gegenüberliegende Seeseite zu gelangen. 1824 wurde mit der Friedrichshafener Dampfschiffreederei gegründet. Bis 1863 gingen die Reedereien auf deutscher Seite in das Eigentum der jeweiligen Staatsbahnen über. Auf Schweizer Seite nahm die NOB im Jahr 1855 den Schifffahrtsbetrieb auf.

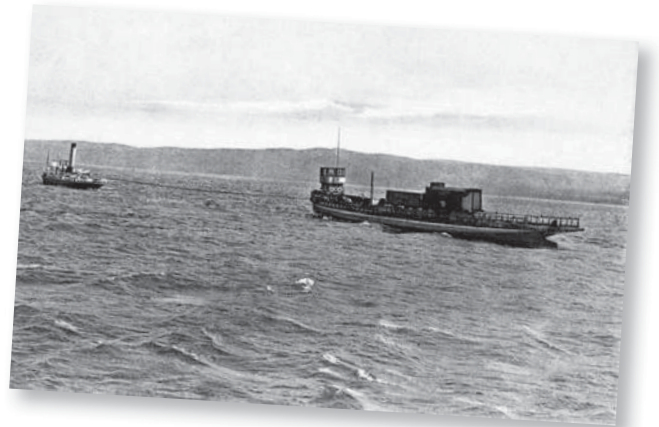
Das mühselige Umladen der Waren vom Zug aufs Schiff und umgekehrt entwickelte sich mit zunehmendem Güteraufkommen zum Problem. Schließlich einigten sich die Anrainer darauf, einen Eisenbahn-Fährverkehr zwischen den wichtigsten Bodenseehäfen einzurichten, um den Gütertransport zu beschleunigen. Zu diesem Zweck schlossen sich die NOB und die Bayerischen Staatseisenbahnen 1869 zu einer bayerisch-schweizerischen Trajektgemeinschaft zusammen und richteten eine Direktverbindung zwischen Lindau und Romanshorn ein. Die Bayerischen Staatseisenbahnen beschafften drei nicht motorisierte Trajektkähne bei der Schweizer Firma Escher Wyss mit einer Kapazität von jeweils acht Wagen. Im Februar 1869 startete der Trajektverkehr.

Für die Route Romanshorn–Friedrichshafen gründete die NOB mit den Württembergischen Staatseisenbahnen im selben Jahr

ebenfalls eine Trajektgemeinschaft. In Württemberg entschied man sich für ein selbstfahrendes Trajekt mit 70 Meter Länge, das ebenfalls von Escher Wyss gebaut wurde. Sein hoher Brennstoffverbrauch brachte ihm bald den Spitznamen „Kohlenfresser“ ein. Das Schiff ersetzte man bis 1885 durch zwei nicht motorisierte Trajektkähne.

Auch die Badischen Staatseisenbahnen wollten vom wachsenden Güterverkehr profitieren. Baden hoffte auf einen Anteil am Ost-West-Verkehr in Richtung Österreich-Ungarn. 1873 richteten die Badischen Staatseisenbahnen zunächst eine Trajektverbindung zwischen Lindau und Konstanz ein. Mit Eröffnung der Arlbergbahn im Jahr 1884 kam die Verbindung Konstanz–Bregenz hinzu und die kkStB begannen mit der Verschiffung von Güterwagen von Bregenz nach Romanshorn und Friedrichshafen. Baden steuerte den Trajektkahn „Ludwigshafen“ bei, Österreich brachte vier Trajektkähne in das Gemeinschaftsprojekt ein – und den Trajektschlepper „Bregenz“, den ersten Schraubendampfer auf dem Bodensee.

Mit der Eröffnung der Strecke Lindau–Friedrichshafen endete 1899 der Trajektverkehr Lindau–Konstanz, 1913 wurde er auch zwischen Friedrichshafen und Bregenz eingestellt. Die Verbindungen von und nach der Schweiz rechneten sich auch nach Fer-



tigstellung der Bodenseegürtelbahn, weil auf dem Wasserweg ein Teil der langwierigen Grenzabfertigung entfiel. Die Deutsche Reichsbahn erneuerte die Trajektflotte 1929 mit dem Mehrzweckfährschiff „Schussen“, zudem motorisierten DRG und SBB bis 1937 insgesamt fünf Trajektkähne. Während die Schweizer Kähne (M.Tr.1 bis 3) ihr Steuerhaus am Bug behielten, wurde das Steuerhaus der DRG-Kähne mittschiffs auf ein Brückenportal gesetzt.

Nach dem „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich kündigte die DR den gesamten Trajektbetrieb zum 1. Mai 1939. Die Linie Lindau–Romanshorn wurde aufgrund des außerordentlich niedrigen Wasserstands jedoch schon Ende 1938 eingestellt. Auf Wunsch der SBB wurde der Trajektverkehr zwischen Friedrichshafen und Romanshorn 1948 wieder aufgenommen, die Betriebsführung lag nun ausschließlich bei den SBB, da auf deutscher Seite kein Interesse an einem Gemeinschaftsbetrieb mehr bestand. In den Jahren 1958 und 1966 wurden die Doppelendfähren „Romanshorn“ und „Rorschach“ beschafft. Am

Wohl eine T 9³ zieht 1937
in Lindau Güterwagen
vom Trajektkahn M.Tr.11.
*Foto: RVM/Bildarchiv der
Eisenbahnstiftung*

*Linke Seite: Schleppdamp-
fer mit Trajektkahn (um
1905). Slg. Kobschätzky*





Doppelendfähre „Romanshorn“ der SBB, in Dienst gestellt 1958.



Rautenzettel:
Slg. Gerecht

Am Trajekt in Friedrichshafen (1972). Foto: R. Fell/Eisenbahnstiftung

29. Mai 1976 stellte dieses letzte Bodensee-Eisenbahntrajekt den Betrieb ein. Die zwei modernen Doppelender wurden zu reinen Autofähren umgebaut und sind heute noch als „Romanshorn“ und „Friedrichshafen“ zwischen beiden Städten unterwegs.

Personenschiffahrt

Im Linienverkehr hatten in den 1840er-Jahren Schaufelraddampfer mit Stahlrumpf die älteren Schiffsgenerationen verdrängt. Trotz ihrer Dampfmaschine verfügten diese Schiffe noch über Masten zum Anbringen von Hilfssegeln. Bis zur Jahrhundertwende stießen weitere Schaufelraddampfer zur Bodenseeflotte. Die Bauform der Schiffe wurde den geänderten wirtschaftlichen Bedingungen angepasst: Der Laderaum für den Gütertransport wurde immer mehr zu Gunsten größerer Passagierbereiche reduziert. 1910 wurde mit der „Stadt Bregenz“ der erste Doppelsalondampfer in Dienst gestellt, in den Jahren danach folgten eine ganze Reihe weiterer formschöner Dampfschiffe, darunter die heute noch erhaltene „Hohentwiel“.

Nach dem Ersten Weltkrieg übernahm die Deutsche Reichsbahn den Betrieb der deutschen Bodenseeschiffahrt, die Flotten wurden den jeweiligen Reichsbahndirektionen zugeordnet. Die 1929 gebaute „Stadt Überlingen“ markierte den Höhepunkt des Dampfschiffbaus auf dem Bodensee – sie war sowohl das schnellste und größte als auch das letztgebaute Dampfschiff der Flotte. Das ebenfalls 1929 gebaute schraubengetriebene Motorschiff „Allgäu“ läutete bereits ein neues Zeitalter für die Bodenseeschiffahrt ein.

Die drei auch als Winterschiffe bezeichneten Schwesterschiffe „Kempten“, „Augsburg“ und „Ravensburg“ brachten 1931 eine weitere Innovation in die Bodenseeschiffahrt: den Voith-Schneider-Propeller. Die neue Technik ermöglichte es den Schiffen, auf der Stelle zu manövrieren, was in den engen Häfen und bei den schwierigen Windverhältnissen am Bodensee vorteilhaft war. Dieser Antrieb wurde zum Standard für alle Neubauten.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs entging die deutsche Bodenseeflotte nur knapp der

Ein Trajektschiff beladen mit Güterwagen verlässt um 1904 den Hafen von Lindau. Fotos: Slg. Kobschätzky (2)

Unten: Motorfähre „Schussen“ der Deutschen Reichsbahn (gebaut 1929) in Friedrichshafen. Foto (1937): RVM/ Bildarchiv d. Eisenbahnstiftung





MS Karlsruhe (Baujahr 1937) in Lindau. Foto (Mai 2014): R. Händeler



Die MS Zürich (Baujahr 1933) legt in Meersburg an. Foto: A. Ritz

geplanten Selbstzerstörung durch die Nationalsozialisten: In der Nacht vom 25. auf den 26. April 1945 wurden neun große Schiffe in die Schweiz überführt. Nach Kriegsende übernahm die deutsche Bodenseeschiffahrt zunächst der Generaldirektion der Südwestdeutschen Eisenbahnen in Speyer, ab 1952 der DB.

Die neu gegründeten ÖBB übernahmen bald nach Kriegsende die österreichischen Schiffe. Es gab nun vier Betreiber: DB, ÖBB, SBB sowie die Schweizerische Schifffahrts-

gesellschaft Untersee und Rhein. In den 1950ern- und 1960ern wurden zahlreiche Neubauten in Dienst gestellt und im Gegenzug die eleganten Dampfer aus der Zeit der Jahrhundertwende verschrottet.

1962 verschmolz die DB die Bodenseeschiffahrt der drei Bundesbahn-Direktionen Karlsruhe, Stuttgart und Augsburg zu einer Einheit, den Bodensee-Schiffsbetrieben (BSB). Der Wandel von der Verkehrszur Ausflugsschiffahrt setzte sich unverändert fort.

2003 gingen die BSB in den Besitz der Stadtwerke Konstanz über, die seit 1928 die Autofähre Konstanz – Meersburg betreiben. Die Autofähre Friedrichshafen – Romanshorn ist ein gemeinsames Angebot der Schweizerischen Bodenseeschiffahrt SBS und der BSB. 2005 wurde die Bodenseeschiffahrt der ÖBB in die neu gegründete Vorarlberg Lines (VLB) überführt. Ebenfalls seit 2005 sorgen drei Katamarane der BSB ganzjährig für eine besonders flotte Verbindung zwischen Konstanz und Friedrichshafen. □



MS Kempten (Baujahr 1931) und Salondampfschiff München (Bj. 1891) in Lindau. Foto: Slg. Gerhard

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

 Modellbahn-Center • **EUROTRAIN®** Idee+Spiel-Fachgeschäft •  Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN
Würzburger Str. 81
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN
Reichenstr. 24
Tel.: 04123 / 6706
Fax: 04123 / 959473
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN®

44339 Dortmund

MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

67146 Deidesheim

moba-tech
der modelleisenbahnladen
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

01445 Radebeul

MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

28865 Lilienthal b. Bremen

HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

45479 Mülheim

MODELLBAHNLÄDCHEN EULER
K. EULER
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 3059996
modellbahn-euler@aol.com
FH

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaefte@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN®

04159 Leipzig

bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

30159 Hannover

TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN®

69214 Eppelheim/Heidelberg

MODELLBAHN SCHUHMAN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN®

10318 Berlin

MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN®



52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11-15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN®

70176 Stuttgart

STUTTGARTER
EISENBAHNPARADIES G. Heck
Senefelder Str. 71b
Tel.: 0711 / 6159303
www.fahrzeugheck.de • info@fahrzeugheck.de
A/B

10589 Berlin

MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN®

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbahn-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

53111 Bonn

MODELLBAHNSTATION
BONN
Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN®

70180 Stuttgart

SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG
Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

34379 Calden

RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

71334 Waiblingen

EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN®

40217 Düsseldorf

MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN®

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

71638 Ludwigsburg

ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA

63654 Büdingen

MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN®

71720 Oberstenfeld

SYSTEM COM 99
Modellbahn-Zentrum-Bottwartal
Schulstr. 46
Tel.: 07062 / 9788811
www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW

22083 Hamburg

MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG
Beethovenstr. 64
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN®



67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

75339 Höfen DIETZ MODELLBAHNTECHNIK + ELEKTRONIK Hindenburgstr. 31 Tel.: 07081 / 6757 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de FH/RW/H	84307 Eggenfelden MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckmaier Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckmaier.de steckmaier@steckmaier.de FH/RW EUROTRAIN®	90478 Nürnberg MODELLBAHN Helmut Sigmund Schweiggerstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 EUROTRAIN®	97070 Würzburg ZIEGLER MODELLTECHNIK Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modelltechnik-ziegler.de FH/RW EUROTRAIN®
77948 Friesenheim Blaulichtmodelle FEUER1.de Schwalbenweg 2 Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845 www.feuer1.de • info@feuer1.de FH	86199 Augsburg AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de FH/RW	94161 Ruderting bei Passau MODELLBAHNHAUS Rocktäschel GdbR Attenberg 1 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de FH/RW/A EUROTRAIN®	99830 Treffurt LOK-DOK MICHAEL WEVERING Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de RW
82110 Germering AUTO-MODELLBAHN-WELT Germering Linden GbR Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 FH/RW/H	Diese Anzeige kostet nur € 13,- pro Ausgabe Infos unter Tel.: 081 41/5 34 81-153 Fax: 081 41/5 34 81-150 e-mail: anzeigen@vgbahn.de	94474 Vilshofen an der Donau GIERSTER Fa. Gierster-Wittmann e.K. Vilsvorstadt 11, 13, 15 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753 modellbahn@gierster.de FH/RW EUROTRAIN®	Schweiz
83352 Altenmarkt/Alz MODELL-EISENBAHNEN B. Maier Hauptstr. 27 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 FH/RW EUROTRAIN®	90419 Nürnberg RITZER MODELLBAHN Inh. Knoch Kirchenweg 16 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756 www.modellbahnritzer.de FH/RW/A/B EUROTRAIN®	95676 Wiesau MODELLBAHN PÜRNER Südweg 1 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988 www.puerner.de modellbahn@puerner.de FH	CH-8712 Stäfa OLD PULLMAN AG P.O.Box 326 / Dorfstr. 2 Tel.: 0041 / 44 / 9261455 Fax: 0041 / 44 / 9264336 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch FH/H

QUELLEN

Asmus, Carl und Zimmermann, Gerhard: Eisenbahnen im Allgäu, Teil 3. Eisenbahn-Journal Special 1/94. Hermann Merker Verlag, Fürstentfeldbruck 1994.

Bodack, Karl D.: InterRegio. Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, EK Verlag, Freiburg 2005.

Baer, Lothar: Die Geschichte der Bahnen in Vorarlberg, Band 1 und 2. Hecht Verlag, Hard 1994 bzw. 1995.

Kurz, Heinz R.: Die Triebwagen der Reichsbahn-Bauarten. Die Baureihen VT 133 – VT 137. EK Verlag, Freiburg 1988.

Kursbücher der Deutschen Reichsbahn, der DB sowie der DB AG.

Mertens, Maurice und Malaspina, Jean-Pierre: TEE. Die Geschichte des Trans-Europ-Express. Alba Publikation, Düsseldorf 2009.

Nef, Werner: Buchli-Oldtimer in der Schweiz. Elektrolokomotiven mit legendärer Technik. GeraMond, München 2003.

Scharf, Hans-Wolfgang und Wollny, Burkhard: Die Eisenbahn am Bodensee. EK Verlag, Freiburg 1993.

Schließer, Hans: Eisenbahntrajekte über Rhein und Bodensee. Alba Publikation, Düsseldorf 2009.

Stutz, Werner: Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, Orell Füssli, Zürich 1983.

Willhaus, Werner: Kessel-Dampftriebwagen: Innovation des Nahverkehrs vor 100 Jahren. EK Verlag, Freiburg 2008.



Die berühmte bayerische Königin der Dampflokomotive

Seit die Bayerische Staatsbahn ihre Vierzylinder-Schnellzuglok mit der Bezeichnung S 3/6 in Dienst stellte, umgibt dieses elegante Dampfpaß ein besonderer Mythos. Die letzte „Ess Dreisechstel“ wanderte 1965 aufs Abstellgleis, seit 1996 gibt es mit der Museumslok 18 478 wieder eine betriebsfähige Dampflokkönigin. Erleben Sie die S 3/6 in einmalig schönen Szenen aus den fünfziger und sechziger Jahren auf der Allgäubahn und rund um Ulm – teilweise gedreht auf 16-mm-Profifilm. Bemerkenswert: Diese DVD enthält den Originalton in HIFI-Stereo (ohne Musik/Kommentar) auf getrennter Tonspur!

Laufzeit 40 Minuten • Best.-Nr. 6304 • € 16,95



Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 081 41/5 34 81-0 • Fax 081 41/5 34 81-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

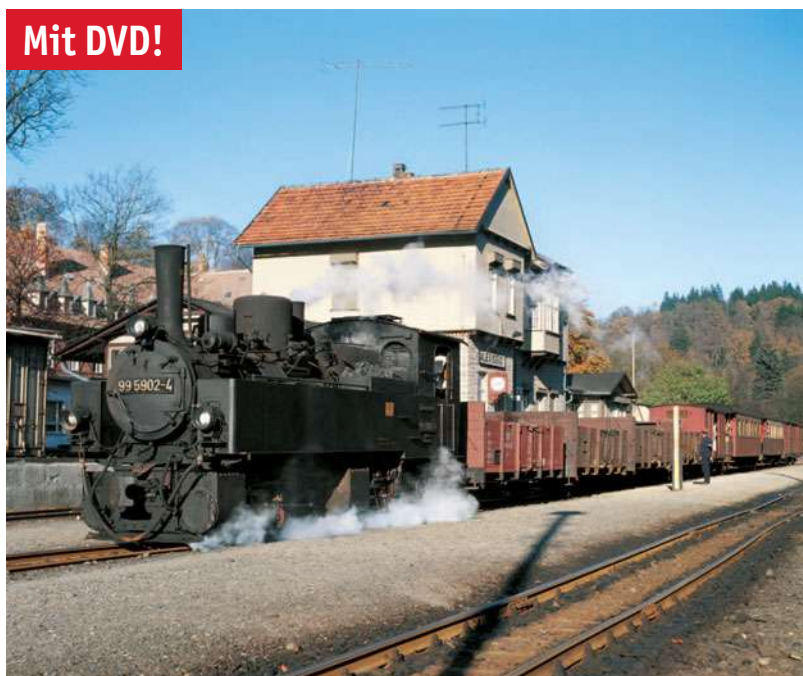


Jürgen Nelkenbrecher

BAUREIHE 03

Schnellzugdampflok mit rund 18 t Achslast | Technik und Bauartänderungen
Einsätze bei DR und DB | Museumslokomotiven

EJ-Special 1/2019 erscheint im März 2019



Jürgen Nelkenbrecher

HARZER SCHMALSPURBAHNEN

Geschichte der Harzquer- und Brockenbahn | Selketalbahn gestern und heute
Dampflokomotiven und Dieseltriebfahrzeuge | Güterverkehr

EJ-Extra 1/2019 erscheint im Mai 2019

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

Chefredakteur Gerhard Zimmermann

Redaktion Andreas Ritz
Dr. Christoph Kutter
Tobias Pütz

Sonder-Ausgabe 1/2019:
Eisenbahn am Bodensee

Autoren Bernd Keidel,
Felix Löffelholz (Seite 60 – 82)

Redaktion Andreas Ritz

Gestaltung Kaj Jenna Ritter

Bildbearbeitung Fabian Ziegler

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung Ernst Rebelein, Andreas Schoo,
Horst Wehner

Verlagsleitung Thomas Hilge

Anzeigenleitung Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Evelyn Freimann (Durchwahl -152)
Anzeigenlayout

Vertrieb Angelika Höfer (Durchwahl -104),
und Petra Schwarzendorfer (-105),
Auftragsannahme Daniela Schätzle (-107),
Martina Widmann (-108),
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Sekretariat Claudia Klausnitzer (-227),
Tanja Baranowski (-202)

Außendienst, Christoph Kirchner,
Messen Ulrich Paul

Marketing Thomas Schaller (Durchwahl -141),
Karlheinz Werner (-142)

Vertrieb MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
Pressegrosso 85716 Unterschleißheim,
und Bahnhof Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim,
buchhandel Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo-Service FUNKE direkt GmbH,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/69 07 89-985, Fax -70
abo@eisenbahn-journal.de

Druck creo Druck & Medienservice GmbH,
96050 Bamberg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder.

Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.

Das bezahlte Honorar schließt – abgesehen von besonderen Vereinbarungen – eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Sonder 1/2019
ISBN 978-3-89610-710-7

NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN
FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



Zeitreise durch Württemberg

Dieser Band der Reihe „Schienenwege gestern und heute“ bietet eine faszinierende Zeitreise durch Bahnlandschaften im deutschen Südwesten. Eindrucksvolle Bildvergleiche zeigen die drastischen Veränderungen entlang der Schienenwege seit dem Verschwinden der Dampflokomotiven. Historischen Aufnahmen von bekannten Fotografen wie Burkhard Wolny und Dipl.-Ing. Herbert Stemmler stehen aktuelle Bilder von Korbinian Fleischer gegenüber.

144 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581406 | € 24,95



Zeitreise durch Südbaden

Dieses Buch in der Reihe „Schienenwege gestern und heute“ belegt anhand von außergewöhnlichen Aufnahmen den großen Verkehrswandel in den letzten Jahrzehnten. Begeben Sie sich auf eine faszinierende Zeitreise zum „Todtnauerle“, zu den Bahnen rund um Lörrach/Weil, ins Rheintal, an den Kaiserstuhl, nach Freiburg und ins Höllental, in den Schwarzwald und natürlich zur längst verschwundenen Schmalspurbahn der Mittelbadischen Eisenbahn MEG zwischen Lahr und Rastatt. Die rund 70 Bildpaare sind ein einzigartiges Dokument südwestdeutscher Verkehrsgeschichte in den letzten rund 50 Jahren.

144 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581527 | € 24,95

Weitere Bände aus dieser Reihe



Schienenwege
Nordbaden

Best.-Nr. 581603 | € 24,95



Schienenwege
Thüringen

Best.-Nr. 5813002 | € 24,95



Schienenwege
Ruhrgebiet

Best.-Nr. 581205 | € 24,95



Schienenwege
Berlin

Best.-Nr. 581701 | € 29,95



Schienenwege
Ost-Sachsen

Best.-Nr. 581702 | € 29,95

Jeweils mit 144 Seiten im Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos

DIE DAMPFLOK-LEGENDE

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602



DB und DR
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702



V 200
Best.-Nr. 701801

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,-



Über Jahrzehnte hinweg war die Baureihe 01 der Inbegriff für die schwere Schnellzugdampflok schlechthin in Deutschland. Zwischen 1926 und 1938 wurden 231 Exemplare in Dienst gestellt, dazu kamen zehn Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Baureihe 02, die ab 1937 in Zwillingsloks der Baureihe 01 umgebaut wurden. Bei der Deutschen Bundesbahn standen die letzten 01er bis 1973 im Planeinsatz, bei der Reichsbahn in der DDR sogar bis 1982. Im neuen EJ-Extra wird die Geschichte der „Klassiker“ der Einheitsbauart 1925 nachgezeichnet und auch die Neubekesselung durch die DB sowie die Rekonstruktion durch die Reichsbahn zur Baureihe 01.5 beschrieben.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, rund 150 Abbildungen, mit DVD „Die Baureihe 01 – Die berühmte deutsche Schnellzugdampflok“ (Laufzeit 42 Minuten)

Best.-Nr. 701802 | € 15,-



www.facebook.de/vgbahn