



Aus Weißdorfs Dorfgeschichte

Die ehemalige Bahnstation Weißdorf

Gerhard Wachter
2019

Bahnhof Weildorf

Auf der Straße von Salem-Stefansfeld nach Weildorf fällt kurz vor Ortseingang auf der rechten Seite ein gepflegtes Areal mit einem ehemaligen Bahnhofsgebäude auf, das heute noch ein gut erhaltenes Zeugnis für die Eisenbahnnebenlinie von Neufrach/Mimmenhausen nach Frickingen gibt, die das Salemer Tal mit der Bodenseegürtelbahn verbunden hat.

Vorgeschichte: Die Bodenseegürtelbahn

Mit dem Verkehrsmittel Eisenbahn¹ ist auch die sog. industrielle Revolution im 19. Jahrhundert eng verbunden. Das neue Fortbewegungsmittel galt von Beginn an als Motor der industriellen Entwicklung, auch in den ländlichen Gebieten. Im damaligen Königreich Württemberg wurde die damit verbundenen Chancen schnell erkannt. Bereits 1847 wurde eine Eisenbahnlinie von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen nicht nur für den Personenverkehr, sondern für den Transport von Rohstoffen sowie land- und forstwirtschaftlichen Produkten eröffnet. Im Großherzogtum Baden waren die Planungen Frankreichs, auf linksrheinischem Gebiet eine Eisenbahnlinie zu bauen, Anlass, die sog. Rheintalbahn zu bauen. Die erste Teilstrecke von Mannheim nach Heidelberg wurde 1840 eröffnet. Die gesamte Strecke bis Basel war 1855, die Verbindung Basel – Konstanz schließlich 1863 fertiggestellt. Es fehlte noch der Anschluss an die nördliche Bodenseeseite.



Abbildung 1: Ausschnitt aus der Übersichtskarte aus dem Jahr 1882 zu den diskutierten Trassen der Bodenseegürtelbahn (die „Thallinie“ ist mit der roten Linie dargestellt)

Die sog. Bodenseegürtelbahn von Radolfzell über Überlingen bis Friedrichshafen war im Grundsatz zwar schon in den Staatsverträgen zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Königreich Württemberg von 1868 und 1873 als zukünftige Staatsbahn vorgesehen, aber erst am 18.08.1885 wurde in einem ersten Schritt dazu die Strecke Radolfzell-Stahringen-Überlingen eröffnet. Es sollte noch einmal 16 Jahre dauern, bis das württembergische Friedrichshafen auf der Schiene von der badischen Seite erreichbar war. Für die Verzögerung der Fortführung der Bahnlinie bis Friedrichshafen gab es mehrere Gründe. Die notwendigen Staatsverträge zur Anbindung der badischen an die württembergische Staatsbahn waren nicht gerade einfach. Zwischenzeitlich sollten

¹ Die erste Bahnstrecke in Deutschland, Nürnberg-Fürth, wurde 1835 eröffnet.

auch dank einer schwierigeren staatlichen Finanzsituation die betroffenen Kommunen die notwendigen Flächen für die Staatsbahn bereitstellen. Einen übrigen Verzögerungsbeitrag zur späten Umsetzung lieferte der Streit im Entscheidungsprozess um die endgültige Trassenführung. Die Seegemeinden sprachen sich für die „Seelinie“ über Unteruhldingen, Meersburg, Hagnau und Immenstaad aus, die mit der „Thallinie“ konkurrierte und über Mühlhofen, Salem, Bermatingen und Markdorf nach Friedrichshafen führen sollte. In mehreren Petitionen kämpften die jeweiligen Gemeinden um ihre favorisierte Trasse. So sah man in Meersburg in der angestrebten „Thallinie“ wirtschaftliche Nachteile für das „Geschäfts-, Gastronomie- und Fremdenverkehrszentrum Meersburg“, weil befürchtet wurde, dass der gesamte Verkehr nach Überlingen, Markdorf und Friedrichshafen umgelenkt werde. Teilweise bekam Meersburg für diese Argumentation Unterstützung auch aus Konstanz, weil man dort Handelsrückgänge aus dem bis dahin florierenden Dampfschiffahrtsverkehr Meersburg-Konstanz befürchtete.

Der Gemeinderat von Markdorf andererseits richtete unmittelbar nach der Eröffnung der Bahnlinie bis Überlingen eine eindringliche Bitte um Weiterbau der Eisenbahn von Überlingen über Stefansefeld nach Markdorf² an das „Hochpreisliche Ministerium des Großh. Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten“. Den dabei ins Feld geführten wirtschaftlichen Argumenten konnten die Seegemeinden nur schwerlich widersprechen.

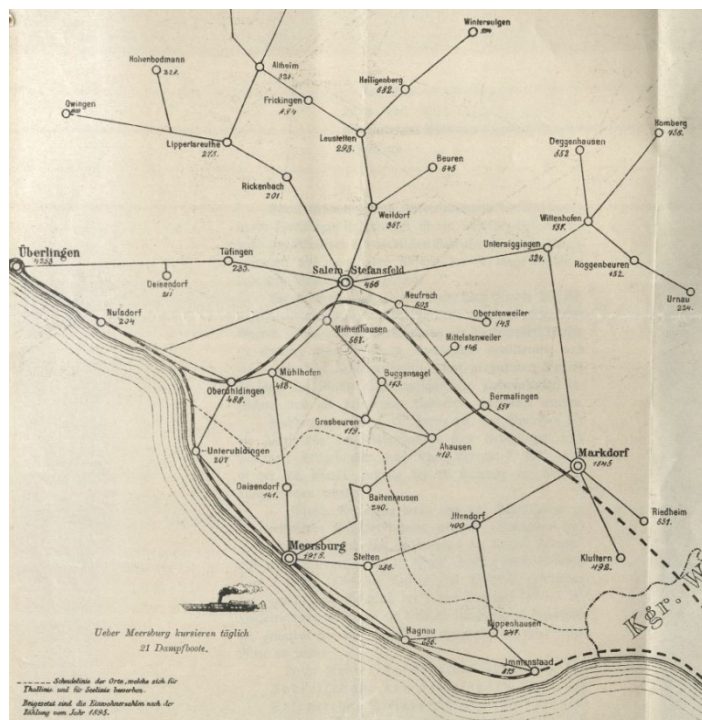
Hinter den Bestrebungen für die Thallinie stehen mindestens 15 134 unmittelbar betroffene Anwohner mit etwa 25 748 ha produktiven Landes und einem Gesamtsteuerkapital von über 36,3 Millionen Mark, während für die Erstellung der Seelinie nur etwa 4469 Einwohner mit nur 3209 ha produktiver Fläche und einem Gesamtsteuerkapital von nicht einmal 8 Millionen sich bewerben. (Vergleichende Darstellung liegt an.)

Abbildung 2 Auszug aus der Petition vom 01.10.1885

Es blieb nicht bei dieser Petition. Weitere aus Markdorf, Salem und Überlingen folgten, in denen für die „Thallinie“ geworben wurde³.

Höhepunkt des politischen Drucks bildete die Petition der Stadt Überlingen vom 14. April 1897, der sich 41 Gemeinden mit namentlicher Unterschrift der jeweiligen Gemeinderäte anschlossen. Für Weildorf unterzeichnete Bürgermeister Johann Georg Sulger, die Gemeinderäte Josef Braunwarth, Max König, Richard Kohlhund, Rupert Kudermann, Anselm Lohr und Johann Bauer.

Abbildung 3 Karte aus der Petition aus dem Jahr 1892, mit der die Interessensgrenze zwischen Befürwortern der „Seelinie“ und der Thallinie aufgezeigt wurde (im Bild gestrichelte Linie oberhalb Unteruhldingen bis zur Landesgrenze).



² Datum der Petition: 01.10.1885

³ Januar 1886 Überlingen; Dezember 1892 Gemeinderat von Markdorf und Salem, dem sich weitere 16 Gemeinden (u.a. Weildorf) anschlossen

Für die endgültige Umsetzung der Eisenbahnlinie Überlingen-Friedrichshafen wurden am 12. November 1897 mit einem Vertrag zwischen Baden und Württemberg die staatsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen. Es folgte der entsprechende Gesetzentwurf, in dem die Staatsregierung ermächtigt wurde, die Bodenseebahn von Überlingen über Oberuhldingen, Mimmehausen, Markdorf, Kluffern bis an die Landesgrenze zu bauen und eine Nebenlinie von Mimmehausen nach Frickingen zu errichten. Das Gesetz wurde mit Veröffentlichung am 25. Februar 1898 rechtswirksam. In einer Resolution zu diesem Gesetz forderten die Kammern nach Fertigstellung der beschlossenen Eisenbahnlinien eine Fortsetzung der Frickinger Bahn über Owingen nach Stockach und eine Eisenbahnverbindung zwischen Uhldingen und Meersburg. Aus Freude über das Gesetz zum „Bau der Eisenbahn Überlingen-Salemerthal-Markdorf-Landesgrenze“ veranstaltete der Gemeinderat von Markdorf zusammen mit dem Eisenbahnkomitee ein Fest, zu dem Honoratioren wie der Überlinger Bürgermeister Betz, der Friedrichshafener Bürgermeister Schmid neben dem Markdorfer Bürgermeister Beck auch zahlreiche weitere „hohe Gäste“ begrüßt wurden. Der Seebote – das Überlinger Tagblatt - berichtete⁴, dass die Stadt „im Festschmuck“ um 5:00 Uhr früh mit „Kanonendonner“ geweckt wurde, dass nach dem Hauptgottesdienst ein Frühschoppen im Gasthof Lamm, das Mittagessen im Gasthof Ochsen eingenommen wurde und dass abends ein Fackelzug mit einem „brillanten Feuerwerk“ den Festtag abschloss.

Endlich! Am 1. Oktober 1901 konnte in der Festzeitung des „Bote vom Salemerthal“ („Heiligenberger Anzeiger“) die Eröffnung der Linie Überlingen-Friedrichshafen gefeiert werden. Ausführlich wurden dabei die Strecke und jeder Halt bei der Jungfernfahrt beschrieben (s. nebenstehenden Auszug aus besagter Festschrift⁵).

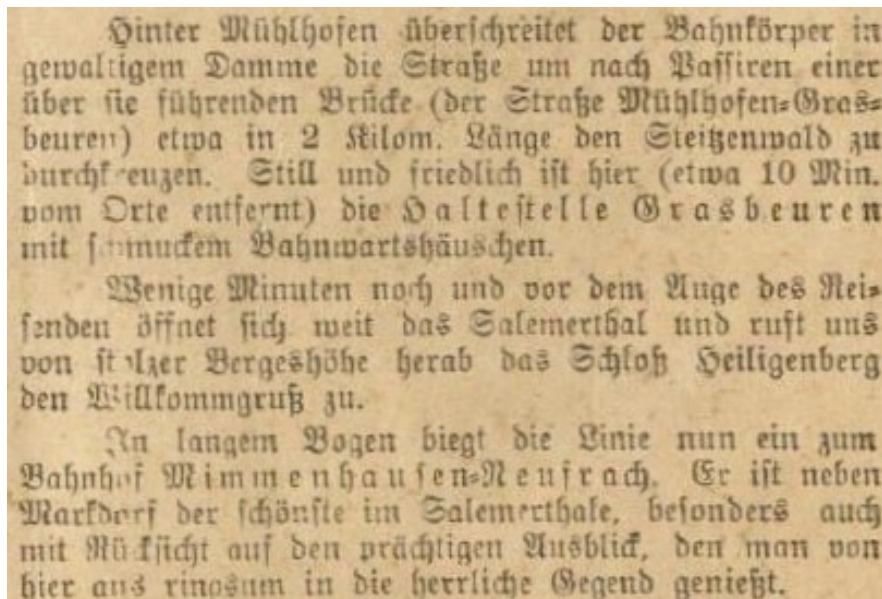


Abbildung 4 Auszug aus der Festzeitung des „Bote vom Salemerthal“

⁴ Ausgabe v. 04.02.1898

⁵ veröffentlicht am 01.10.1901

Weildorf bereitet sich auf den Bau der Eisenbahn vor

Erste Planungen für die Nebenlinie Mimmensehen-Frickingen aus dem Jahr 1892 zeigen zwei Streckenvarianten. Die in Abbildung 5 grün dargestellte Linie verläuft westlich von Weildorf und entspricht dabei weitestgehend der später umgesetzten. Nach der orange dargestellten Streckenvariante sollte Weildorf östlich umfahren werden und am Ortsausgang (gegenüber dem Anwesen Männer) eine Haltestelle erhalten. Die Strecke sollte südwestlich an Beuren vorbeiführen und nördlich von Finkenhausen im Steinenberg eine Station erhalten, bevor sie nördlich an Leustetten vorbei nach Frickingen führt. Frickingen hätte nach dieser Variante am nordöstlichen Dorfrand den Bahnhof erhalten. Wie aus den in Abbildung 5 eingetragenen Ziffern zu ersehen ist, hätte bei diesem Streckenverlauf andere Höhenunterschiede überwunden werden müssen. Allein zum Zeitpunkt dieses Planansatzes war der Verlauf der Bodenseegürtelbahn noch nicht entschieden.

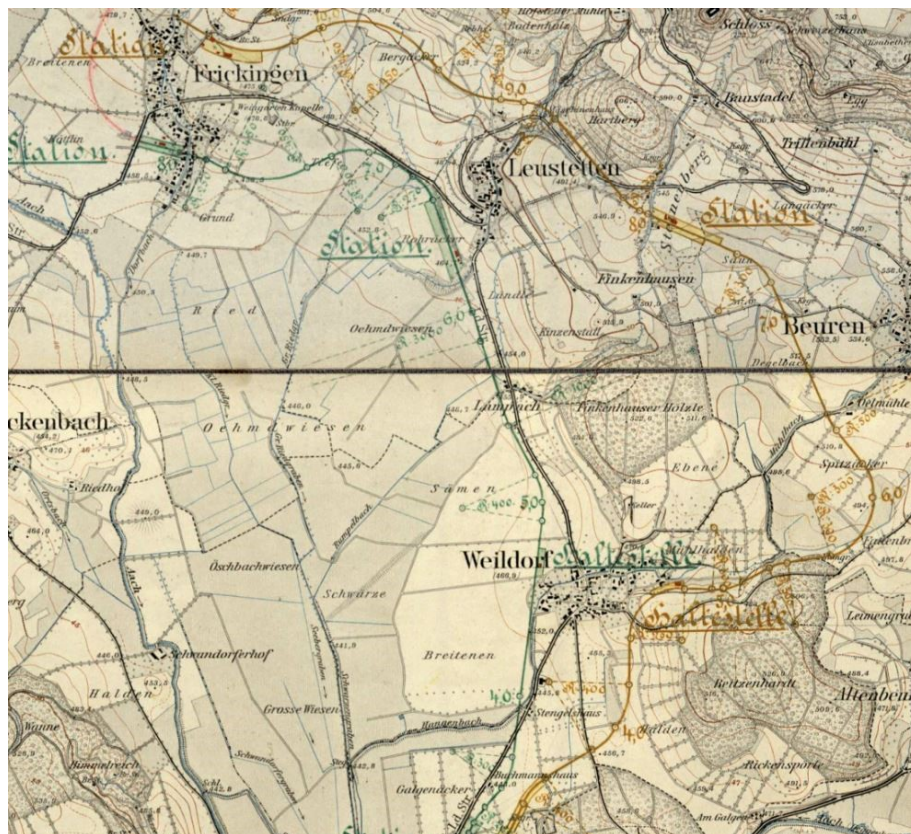


Abbildung 5 Streckenvarianten (Kartenausschnitt, Planung 1892) für die Nebenlinie Mimmensehen-Frickingen

Dennoch: Noch bevor die Bodenseegürtelbahn in Betrieb genommen werden konnte, forderte am 22. Januar 1899 das Großherzogliche Bezirksamt Überlingen die an der Nebenstrecke Mimmensehen-Frickingen liegenden Gemeinden auf, die nötigen Beschlüsse zum Geländeerwerb für den Bau der geplanten Eisenbahn zu fassen.

Die Gemeinde Weildorf reagierte umgehend. Bereits am 31. Januar stimmte die Gemeindeversammlung dem Eisenbahnbau zu und genehmigte, von den in Weildorf anfallenden Kosten zwischen 12% und 15% als Gemeindeanteil zu übernehmen. Dies war für eine Gemeinde mit nicht einmal 400 Einwohnern ein großes Vorhaben. Immerhin wurden für die gesamte Strecke von Mimmensehen bis Frickingen Kosten in Höhe von ungefähr einer Million Mark geschätzt. Bereits am 4. Februar wurden konkrete Zahlen für Weildorfs Kostenanteil genannt und wiederum in einer Gemeindeversammlung unter Vorsitz von Bürgermeister Johann Georg Sulger von 40 stimmberechtigten Bürgern einstimmig beschlossen, dass eine Kapitalschuld von 4.000,- Mark aufgenommen und in 30 Jahren inklusiv

Zinsen getilgt werden soll. Weitere 6.000,- Mark sollen aus Kassenüberschüssen aufgebracht werden.

Für die Gemeinde Beuren beschloss unter Vorsitz von Bürgermeister Hager der Bürgerausschuss am 6. April 1899 sich an der Geländeerwerbung für die Eisenbahn mit ca. 8.000,- Mark zu beteiligen unter der Voraussetzung, dass „in unmittelbarer Nähe des Ortes Weildorf eine Station zur Weiterleitung von Stückgütern erstellt wird und dass von Weildorf ein Weg durch das Mühlbachtal gebaut wird“. Sollte letzteres nicht geschehen, soll Beurens Anteil 6.000,- Mark nicht überschreiten. Auf letztere Einschränkung verwies die Gemeinde Beuren im August 1900 noch einmal, nachdem die Eisenbahnverwaltung den höheren Betrag angemahnt hatte.

Knapp drei Jahre danach setzte sich der Gemeinderat von Heiligenberg mit Schreiben vom 15. März 1902 an das Großherzogliche Ministerium für die Trasse mit Station im Steinenberg (s. Abbildung 5) ein, womit die Gemeinden Heiligenberg und Wintersulgen besser angeschlossen würden. Unterstützt wurde lt. diesem Schreiben der Vorstoß von der Fürstl. Fürstenbergischen Standesherrschaft, die zur Finanzierung 1.000,- Mark neben Heiligenberg mit 6.000,- Mark, Beuren mit 6.600,- Mark und Wintersulgen mit 1.200,- Mark beitragen wollten. Die Entscheidung fiel 1902 für die in Abbildung 5 grün dargestellte Trasse in leicht abgeänderter Form.

In der Planung ging man davon aus, dass die Station in Weildorf hauptsächlich dem Personenverkehr Rechnung tragen soll. Für den Gütertransport waren zunächst die benachbarten Stationen in Salem bzw. Leustetten vorgesehen, weshalb die Bahnanlage in Weildorf ohne Güterhalle geplant wurde. D.h.: Es wird auch kein zweites Gleis zum Abstellen der Güterwagen während des Beladens notwendig. Die Eisenbahnbetriebsordnung spricht bei diesen Bahnanlagen ohne Weiche nicht von einem Bahnhof, sondern von einem Haltepunkt.

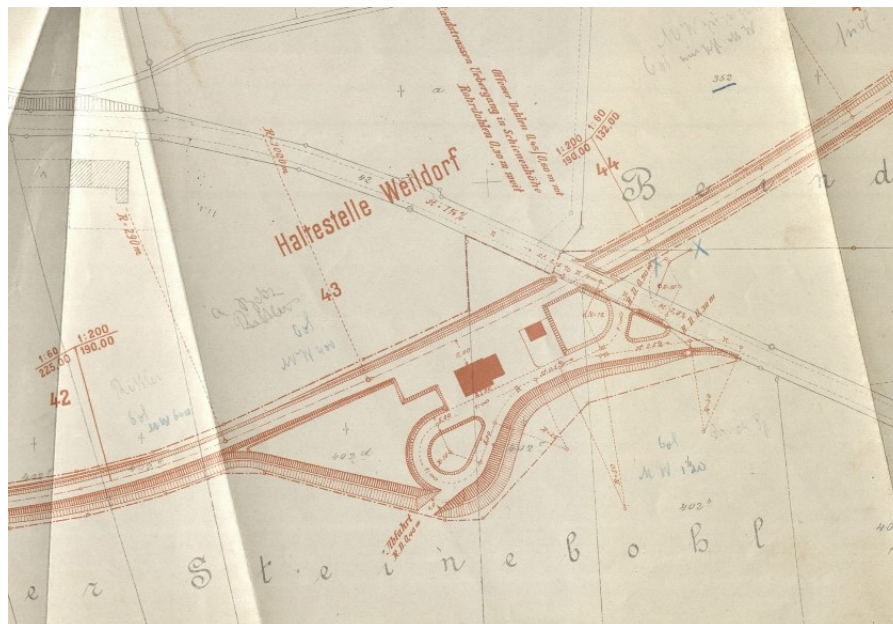


Abbildung 6 Planauszug für die Trassenführung und die Haltestelle in Weildorf⁶

Dass für die Station in Weildorf kein Gütertransport vorgesehen war, wollte die Gemeinde Beuren nicht hinnehmen und verwies darauf, dass sie deshalb eine Reduzierung ihres Beitrags auf 5.000,- Mark erwarte, was mit Schreiben vom 29. April 1904 von der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, Karlsruhe, genehmigt wurde. Privatrechtlich musste nun noch die Bereitstellung

⁶ GLA Karlsruhe 421 K1 Nr. 532

der Flächen für den Bau der Eisenbahn und der dafür notwendigen Anlagen geregelt werden. Nach Fertigstellung der Planungen wurden im November 1904 dazu auf Veranlassung der sog. „Expropriations-Kommission für den Eisenbahnbau“⁷ in Weildorf 16 Eigentümer der abzugebenden Grundstücke gehört. Das Bürgermeisteramt hatte danach fünf zu Protokoll gegebene Einwände bzw. Anträge betroffener Grundstückseigentümer an die Kommission weitergeleitet. Diese wurden vom Vertreter der Großherz. Eisenbahnverwaltung⁸ weitestgehend abgewiesen, wie man aus der Zusammenfassung des Kommissionsgutachtens lesen kann (s. Abbildung 7).

Die Kommission erstattet ihr Gutachten schließlich dahin,
 1. daß eine Änderung der projektierten Bahnlinie auf Gemarkung Weildorf nicht einzutreten habe,
 2. daß die Abtretung der in Anlage 3 bezeichneten Grundstücke zu den Anlagen der Bahn notwendig sei,
 3. daß kein Anlaß vorliege, der Eisenbahnverwaltung weitere Auflagen im Sinne des § 5 des Enteignungsgesetzes zu machen.

Abbildung 7 Auszug aus dem Protokoll vom 22.11.1904 der Expropriationskommission zu den Einwänden bzw. Anträgen der betroffenen Weildorfer Grundstückseigentümer

Im April 1905 wurde vom Großherz. Badischen Landeskommissär für die Kreise Konstanz, Villingen, Waldshut die Enteignung schließlich offiziell abgeschlossen.



Abbildung 8 Postkarte anl. der Eröffnung der „Salemer Thalbahn Mimmhausen-Frickingen“ am 30.11.1905, die die neuen Bahnhofsgebäude von Salem, Weildorf, Leustetten und Frickingen darstellt.

⁷ Kommission für Enteignungen; Grundlage war das Enteignungsgesetz vom 26. Juni 1899

⁸ Großherz. Oberbaurat Hermanuz aus Überlingen

Am 30.11.1905 wurde offiziell der Anschluss des „oberen Linzgaus“ an die Bodenseegürtelbahn mit einer Eröffnungsfahrt von Frickingen nach Überlingen gefeiert. Fortan wurde diese Zugverbindung liebevoll mit dem Namen „Frickingerle“ verbunden.

Auch Vertreter aus Weildorf nahmen lt. Protokoll teil an der Jungfernfahrt und an dem Festessen im Gasthof Schwanen, darunter Bürgermeister Severin Blaser, Pfarrer Kaspar Hall und Lehrer Franz Schlude.

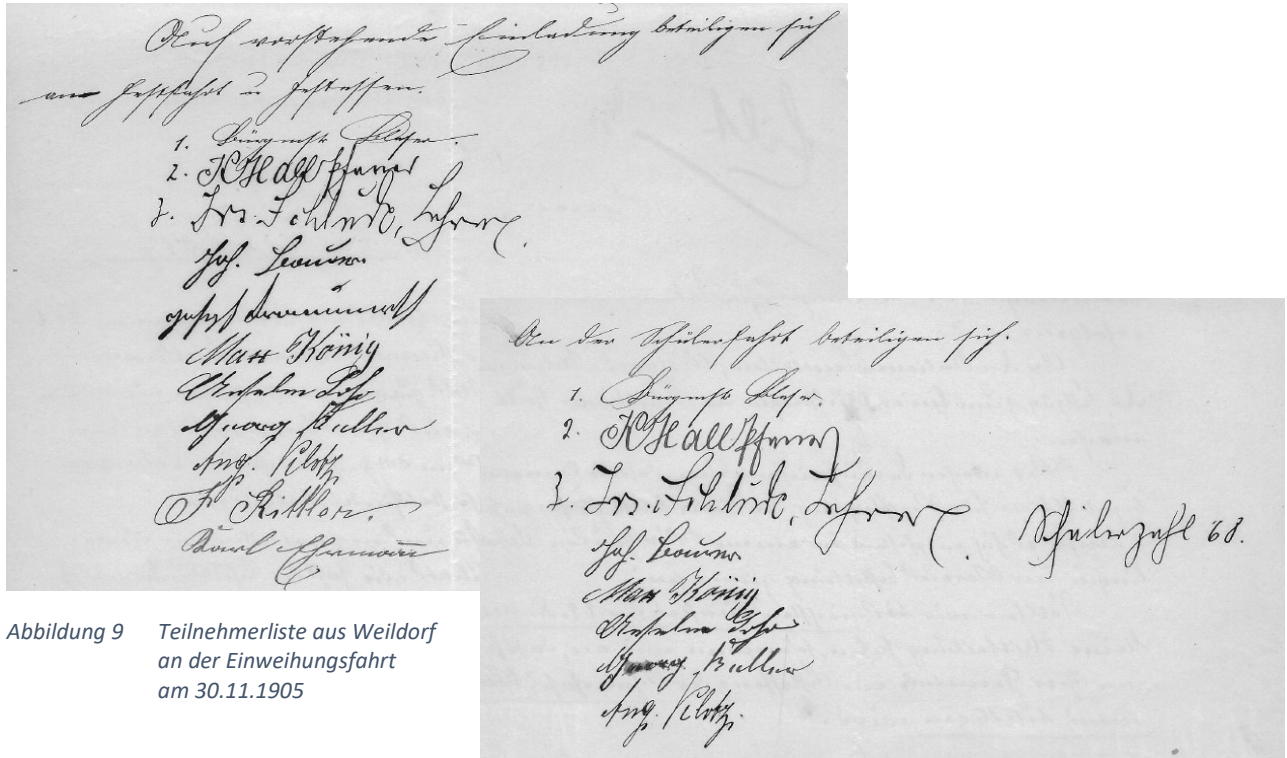


Abbildung 9 Teilnehmerliste aus Weildorf an der Einweihungsfahrt am 30.11.1905

Mit Eröffnung der Nebenlinie Mimmenshausen – Frickingen war ein regelmäßiger Personenverkehr in Richtung Überlingen bzw. Friedrichshafen geschaffen, der zum einen den Zugang zu weiterführenden Schulen, zum andern zu Arbeitsplätzen in der Region ermöglichte.



Abbildung 10 Schülermonatskarte für die Fahrt Weildorf-Überlingen von Anneliese Kaltenbach (Juni 1934) in einem eigens dafür geschaffenen „Etui“.

Eisenbahnstation Weildorf, Haltepunkt mit Stückgutabfertigung

Nur vier Tage nach Eröffnung der Nebenstrecke Mimmensehen-Frickingen beantragt Weildorfs Gemeinderat⁹ am 4. Dezember 1905 bei der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe, dass am Haltepunkt Weildorf Stückgutabfertigung ermöglicht wird. Und zur Freude in Weildorf lautete die Antwort vom 25.12.1905 aus Karlsruhe: „*Unser vorgesetztes Ministerium hat genehmigt, dass die Station Weildorf für den unbeschränkten Stückgutverkehr eingerichtet wird. Die erforderliche Erbauung eines kleinen Güterschuppens wird so rasch wie möglich erfolgen.*“

Mit der Fertigstellung des Güterhallenanbaus¹⁰ war der Weg für den Stückgutverkehr ab Station Weildorf geebnet. Er wurde aus Karlsruhe ab 15. April 1906¹¹ offiziell bestätigt.



Abbildung 11 Haltestation Weildorf mit Güterhallenanbau (Bild aus den 1940er Jahren, im Vordergrund Anneliese Kasnitz, geb. Kaltenbach)

Welchen Stellenwert diese „Erweiterung“ der Weildorfer Station nicht nur für Weildorf selbst hatte, lässt sich aus einer Anfrage des „Komitees Deggenhausen-Lellwangen“¹² an das Bürgermeisteramt Beuren schließen. Darin wurde der jährliche Güterumsatz der Gemeinde Beuren erfragt. Das Bürgermeisteramt Beuren antwortete am 17.02.1906¹³, wonach jährlich aus Beuren zwischen 1.000 und 1.500 Zentner Tafel- und Mostobst, 200 Zentner Getreide, 12 Wagonladungen Holz und 400 Schweine und Kälber abtransportiert würden. Nach Beuren würden 1.000 Zentner Kunstdünger und 200 Zentner Kohlen pro Jahr gebracht. Das Bürgermeisteramt Beuren bemerkte dazu, dass durch eine Erschließung des Deggenhausertals durch eine Eisenbahnlinie der größte Teil der angegebenen Mengen der Bahnlinie Mimmensehen-Frickingen entzogen würde.

⁹ Unterzeichnet von: Bürgermeister Blaser, Johann Bauer, Joseph Braunwarth, August König, Anselm Lohr, Georg Keller, August Klotz und Friedrich Rittler

¹⁰ Von der Großherzogl. Badischen Eisenbahnbauinspektion in Überlingen am 9. April 1906 bestätigt (Kosten: 3.800,- Mark)

¹¹ Die Großherz. Generaldirektion der Badischen Eisenbahnen, Karlsruhe, teilt mit: "Die Station Weildorf wird am 15. April d. J. für den Eil- du Fracht-Stückgutverkehr eröffnet".

¹² Das Komitee Deggenhausen-Lellwangen strebte eine Eisenbahnlinie zur Erschließung des Deggenhausertals und seines Anschlusses an den Südwesten des Bezirks Überlingen über Mimmensehen, Wittenhofen, Deggenhausen, Pfullendorf an (Petitionen v. 25.03.1906, 15.12.1911 und 22.03.1922).

¹³ Gemeindegarchiv Salem, Gemeindeverwaltung Beuren

Kampf um Bahnhofserhalt in Weildorf

Die gesamtwirtschaftlichen Folgen des 1. Weltkriegs spiegelten sich in Weildorf auch beim Betrieb der Nebenlinie Mimmensehen-Frickingen wider. Knapp 20 Jahre fuhr schon das „Frickingerle“ und hielt in Weildorf, als am 10.02.1924¹⁴ die Reichsbahndirektion Karlsruhe dem Gemeinderat von Weildorf mitteilte, dass „im Zuge der zu ergreifenden Sparmaßnahmen zur Behebung der Notlage der Reichsbahn Stationen und Haltepunkte, die wegen unbedeutenden Verkehrs oder geringer Entfernung zur nächsten Station entbehrlich sind“ und dass deshalb es gerechtfertigt ist, die Station/Haltepunkt Weildorf aufzuheben. Auf die wiederholte Eingabe des Weildorfer Gemeinderates, die Station Weildorf zu erhalten, wird mit Schreiben v. 16.07.1924 und 26.11.1924¹⁵ von der Reichsbahndirektion die Schließung zunächst bestätigt. Letzteres Schreiben stellt allerdings in Aussicht, die Schließung aufzuheben, sofern die Gemeinde bereit wäre, sich an den Kosten des Betriebes zu beteiligen. Konkret hieß es: „Der von der Gemeinde Weildorf zu leistende Betrag würde sich schätzungsweise jährlich auf 5.000,- Mark belaufen“.

Mit der Schließung der Station übernahm Frau Anastasia Kaltenbach im Mai 1925 die verbliebenen Bahnhofsdiensle in Weildorf, nachdem sie ihren Mann, Simon Kaltenbach, durch einen tödlichen Bahnunfall in Stahringen verloren hatte. Siemon Kaltenbach war ursprünglich im Dienst der



(privaten) Mittelbadischen Eisenbahn AG und stand dem Bahnhof in Schutterwald vor, der zur Nebenlinie Offenburg-Altenheim gehörte. Die Familie zog 1921 nach Salem und übernahm den dortigen Bahnhof.

Abbildung 12 Bahnhof Schutterwald. Neben den drei Bahnbediensteten links ist auf der rechten Seite Familie Kaltenbach (v.l.n.r.: Simon Kaltenbach, Anastasia Kaltenbach, Anneliese Kaltenbach, Heinrich Josef Kaltenbach und Konrad Kaltenbach).

Abbildung 13 Familie Kaltenbach vor dem Bahnhof in Salem (v.l.n.r.) Heinrich Kaltenbach, Anastasia Kaltenbach, (?), Anneliese Kaltenbach (später Frau Kasnitz) und Simon Kaltenbach



¹⁴ Zuvor hatte die Deutsche Reichsregierung am 2. Februar 1924 zur Schaffung der Deutschen Reichsbahn als staatliches Unternehmen eine entsprechende Verordnung erlassen.

¹⁵ Inzwischen war auf Grund der Forderungen des Dawes-Planes, der die Reparationszahlungen Deutschlands regeln sollte, das Gesetz zur Gründung der privatwirtschaftlichen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft entstanden.

Mit der Schließung des Weildorfer Bahnhofs war man nicht nur im Gemeinderat nicht einverstanden, auch die Firma L. Stromeyer & Co., Konstanz, sprach sich in einem Schreiben v. 23.05.1925 bei der Reichsbahn-Betriebsinspektion in Konstanz für die Wiedereröffnung der Station Weildorf aus. Fa. Stromeyer hatte nach dem 1. Weltkrieg wegen Personalmangel ihre Produktion teilweise auf das Land verlegt, wo Frauen Näharbeiten im Nebenerwerb übernahmen.

Die Reichsbahndirektion Karlsruhe teilt daraufhin am 04.06.1925 mit: *"Trotzdem hiernach ein erhebliches Bedürfnis zur Wiedereröffnung des Haltepunktes Weildorf nicht nachgewiesen ist, sind wir bereit, die teilweise Wiedereröffnung - für Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Milchverkehr - vorzunehmen, wenn die Gemeinde einen Kostenbeitrag (600 Mark jährlich) zur Deckung der Betriebskosten leistet"*.

Die Bemühungen der Gemeinde Weildorf sollten nicht erfolglos bleiben. Die Reichsbahndirektion kündigt am 11. Juli 1925 die Wiedereröffnung des Haltepunktes Weildorf zum 01. August 1925 an, nachdem die Gemeinde Weildorf sich bereit erklärt hatte, einen Zuschuss von jährlich 600,- Mark zu übernehmen. Nach Aufstockung von ursprünglich acht gewünschten Zughalften auf zwölf sollten der Gemeinde 900,- Mark jährlich in Rechnung gestellt werden.

Im gleichen Monat teilte die Firma Stromeyer dem Gemeinderat von Weildorf mit, dass sie einen zugesagten Zuschuss von 200,- Mark für den Stationsbetrieb übernimmt und diesen auch auf 300,- Mark erhöht, allerdings nur wenn der Stückgutverkehr zugelassen werde. Sie fordert im gleichen Schreiben den Gemeinderat auf, einen entsprechenden Antrag zu stellen.

Schließlich bestätigt Fa. Stromeyer, für die Eröffnung des Personenverkehrs einen Zuschuss in Höhe von 200,- Mark zu übernehmen. Auch die Gemeinde Beuren sagt für ein Jahr einen Zuschuss in Höhe von 150,- Reichsmark zu. So schien alles wieder wie gewünscht abzulaufen. Aber bereits ein Jahr später machten sich nicht nur die wirtschaftlich prekäre Situation, sondern auch die Fortentwicklung im Verkehrswesen bemerkbar: Fa. Stromeyer zog ihre Zusage für den jährlichen Zuschuss zurück, *„weil die Ware wegen der langsamen Beförderung durch die Bahn inzwischen per Auto transportiert wird und die Näherinnen die Bahn ebenfalls weniger nutzen als ursprünglich angenommen“*. Außerdem wird im Schreiben v. 20.07.1926 auf die *"wirtschaftliche Depression, besonders im Textilmarkt"* hingewiesen. Trotz Bemühungen der Gemeinde Weildorf blieb es bei der Ablehnung jeglicher Zuschussleistungen seitens der Fa. Stromeyer. Allein die Reichsbahndirektion ermäßigte



1927¹⁶ *"mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse... insbesondere von Weildorf... rückwirkend ab 1. Januar 1927"* den zu zahlenden Zuschuss von ursprünglich 900,- RM auf 500,- RM. Den weiteren Bemühungen seitens der Gemeinde um Zuschussreduktion wird mit einer Umstellung¹⁷ der Strecke Mimmenshausen/Neufrach-Frickingen auf den vereinfachten Nebenbahnbetrieb eine Absage erteilt. Diese organisatorische Umstellung wirkte sich nach außen aber durch die Besetzung der Haltestelle Weildorf mit einem „Agenten“ zunächst nicht aus.

Abbildung 14 Anneliese Kaltenbach bedient die Schranke am Weildorfer Bahnhof¹⁸

¹⁶ Schreiben v. 04.04.1927

¹⁷ 02.03.1930

¹⁸ Bild aus Familienalbum Kasnitz: 1943, nachdem Anneliese Kaltenbach nach ihrer Meisterprüfung in Dessau als Damenschneidermeisterin wieder nach Weildorf zurückgekehrt war.

Die mangelnde Wirtschaftlichkeit dieser Nebenlinie hing aber weiter wie ein Damokles-Schwert über der Haltestation Weildorf. So verkündete am 13. Januar 1932 die Reichsbahndirektion die Schließung des Haltepunktes Weildorf zum 21.05.1932, wenn die Gemeinde Weildorf sich nicht noch nachträglich zum Betriebskostenzuschuss in Höhe von 500,- RM bereit erklärt. Nachdem auch Bürgermeister Spießmacher aus Beuren dem Gemeinderat von Weildorf mitteilte¹⁹, dass "wegen der schlechten Wirtschaft von einem Beitrag für die Haltestelle Weildorf" abgesehen werde, erklärt sich die Gemeinde Weildorf²⁰ bereit, den Betriebskostenbeitrag weiterzuzahlen. Doch das unerschütterte Festhalten am eigenen Bahnhof führte schließlich dazu, dass ab 01.04.1933 der Gemeinde der Betriebskostenzuschuss erlassen wurde²¹.

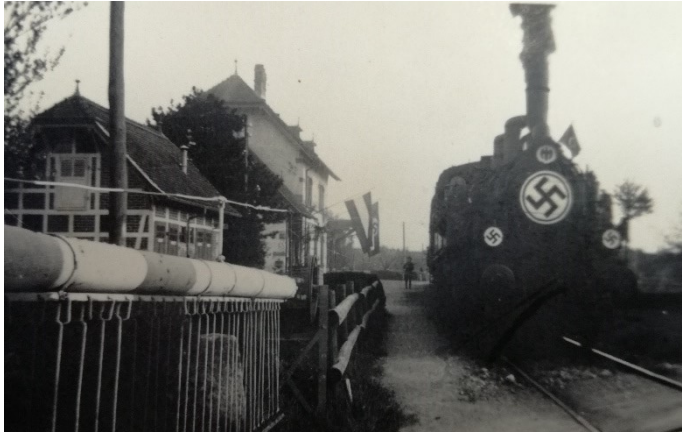


Abbildung 15 Abfahrt nach Frickingen

Eisenbahnnebenlinien verlieren an Bedeutung

Wenngleich der Stückgutverkehr für die Station Weildorf stetig an Bedeutung verlor – die beiden benachbarten Bahnhöfe, Salem und Leustetten, waren dafür mit einem Nebengleis besser eingerichtet – mit der „Linie 326d“ bot das „Frickingerle“ insbesondere Arbeitern und Angestellten sowie Schülern und Auszubildenden die Verbindung über Uhldingen nach Friedrichshafen bzw. Überlingen.

326d Unteruhldingen - Mimmenhausen-Neufrach - Frickingen																										
ab Konstanz 408m an												ab Friedrichshafen 326m an														
Klasse RBD Klasse Zug Nr Karlsruhe Zug Nr												Klasse RBD Klasse Zug Nr Friedrichshafen Zug Nr														
3607	1775	1777	3623	9995	1783	3641	1781	1779	3655	1781	km	1772	1774	3608	1776	3616	1782	3624	1784	1780	3648	1788	E 482	1788	3652	1790
2. 3.	3.	2. 3.	3.	3.	3.	2. 3.	3.	3.	2. 3.	3.		3.	3.	2. 3.	3.	2. 3.	3.	2. 3.	3.	3.	3.	3.	2. 3.	3.	2. 3.	3.
648	724	...	...	1301	1545	...	2046	0,0	ab Unteruhldingen	on	623	715	...	1254	...	1521	...	...	...	...	...	...	...	2037	...	
652	728	...	...	1305	1549	...	2050	2,5	ab Oberuhldingen-Mühlhofen	on	619	711	...	1249	...	1517	...	...	...	...	...	...	...	2033	...	
506	731	742	1016	...	1326	1515	1556	1849	2052	3,6	ab Mülhofen Ort	on	618	708	...	911	1228	1248	1511	...	...	...	1807	1832	1910	2026
510	...	...	...	...	...	...	...	1854	2056	5,7	ab Grasbeuren	on	614	704	...	907	1242	...	...	...	...	...	...	1805	1908	...
514	...	736	1022	...	1330	1520	...	1858	2104	8,4	ab Mimmenhausen-Neufrach	on	611	700	...	903	1222	1238	1505	...	...	...	1800	1826	1859	2020
518	...	740	748	1026	...	1334	1523	1602	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1756	...	...
1773	...	...	...	...	...	...	...	1781	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	6.20	8.24	8.24	13.06	...	25.15	17.06	18.11	20.06	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	7.52	10.32	10.33	13.41	...	16.20	18.00	19.05	21.07	8,4	ab Mimmenhausen-Neufrach	on	5.59	6.03	...	8.56	12.19	14.57	15.03	17.50	...	...	...	...
...	...	5.28	7.59	10.39	10.51	13.48	...	16.28	18.07	19.12	21.09	11,5	ab Salem	on	5.08	5.57	...	8.50	12.13	14.49	14.53	17.44	...	...	...
...	...	5.31	...	...	...	...	...	16.31	18.10	19.16	21.12	12,7	ab Weildorf	on	5.04	5.53	...	8.46	12.09	14.31	14.53	17.40	...	...	...
...	...	5.35	...	...	...	...	...	16.36	18.15	19.21	21.16	14,9	ab Leustetten-Heiligenberg	on	5.00	5.49	...	8.40	12.05	14.25	14.49	17.36	...	...	...
...	...	5.39	...	...	...	...	...	16.39	18.18	19.24	21.20	16,6	ab Frickingen	on	4.56	5.45	...	8.36	12.01	14.16	14.45	17.32	...	...	...

Abbildung 16 Auszug aus dem Kursbuch 1939

Wie aus dem Kursbuch aus dem Jahr 1939 (s. Abbildung 16) zu sehen, startete das „Frickingerle“ am Bahnhof in Frickingen morgens um 4:56 Uhr, bot dann bis zu acht weitere Fahrten tagsüber an, bevor der letzte Zug um 21:20 Uhr in Frickingen wieder ankam. Für die Zugführung war der eng getaktete Fahrplan zwischen Frickingen und Mimmenhausen/Neufrach eine echte Herausforderung, galt es doch neben dem Personenverkehr auch dem Stückgutverkehr gerecht zu werden. Ein gutes Zusammenspiel zwischen Bahnhofsleitung und Zugführung war unbedingte Voraussetzung für den Eisenbahnbetrieb, schließlich galt es auch, die Anschlusszüge in Mimmenhausen/Neufrach nicht zu verfehlen.

¹⁹ 04.02.1932

²⁰ 18.02.1932

²¹ Schreiben der Reichsbahndirektion v. 23.03.1933

Mit Beginn der 50er-Jahre wurde der Omnibusverkehr stärker. Weil dieser nicht an das Schienennetz gebunden war und damit auch Orte anfahren konnte, die keine Eisenbahnstation hatten, wurde dieses Straßenverkehrsmittel eine attraktive Alternative zur Eisenbahn. Dazu kam auch die wachsende Mobilität durch den Individualverkehr mit dem Auto, der zusätzlich zeitliche Flexibilität bot, da nicht an Fahrpläne gebunden. All dies führte auf den zahlreichen Nebenlinien dazu, dass sie etappenweise stillgelegt wurden. Am 04. Oktober 1953 wurde für die Linie Neufrach/Mimmenhausen-Frickingen der Personenverkehr auf der Schiene eingestellt.



Abbildung 17 Anastasia Kaltenbach leitete ab Mai 1925 den Haltepunkt Weildorf – hier beim Bedienen der Schranke²².

Mit der Stilllegung des Personenverkehrs hatte der Haltepunkt Weildorf seine Funktion verloren. Was blieb, war der Schrankendienst, der zunächst in Teilzeitarbeit von sog. Agenten erledigt wurde. Die gewerblich nutzbaren Flächen im Bahnhofsgebäude vermietete die Bahn an die Firma



Meschenmoser aus Beuren, die dort Material lagerte. Die Wohnung war an August Kasnitz vermietet worden, der sich im Oktober 1947 mit Anneliese Kaltenbach, der Tochter von Anastasia Kaltenbach, verheiratet hatte. 1966 kauften Anneliese und August Kasnitz den Bahnhof, den sie in den Jahren 1987/88 zu einem reinen Wohngebäude umbauten.

Abbildung 18 Archibild Rangierlokomotive der DB, Baureihe 311

Der hauptsächlich landwirtschaftliche Gütertransport (Kunstdünger, Getreide, Zuckerrüben, Obst und Vieh) erforderte nur noch einen eingeschränkten Zugbetrieb, der zuletzt von kleinen dieselbetriebenen Rangierlokomotiven des Typs 311 erledigt wurde und deren Zugführer auch die Schrankendienste übernehmen mussten. Dazu hielt der Zug vor dem Überqueren der Straße, der Zugführer stieg aus und ließ die Schranke herunter, wonach sich der Zug wieder in Bewegung setzte bis der letzte Wagen die Straße überquert hatte. Danach hielt der Zug wieder. Die Schranke wurde vom Zugführer wieder geöffnet und weiter ging die Fahrt.

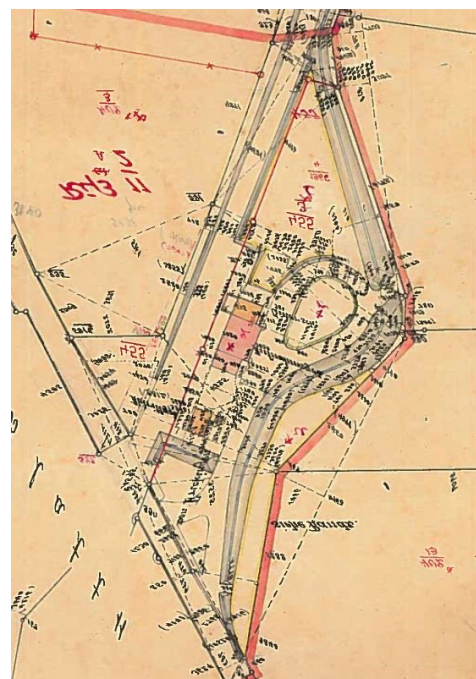


Abbildung 19 Auszug aus dem Katasterplan Nr. 11 der Gemarkung Weildorf (Handriss der Bahnhofsanlage)

²² Bild v. 25.11.1951 (aus dem Familienalbum der Fam. Kasnitz)

Am 15. Mai 1971 wurde auch der Güterverkehr auf der Nebenlinie Mimmenhausen/Neufrach-Frickingen eingestellt. Der Rückbau und die Privatisierung der Bahnanlagen folgten unmittelbar.

Am Bahnhof Weildorf wurde das Toilettengebäude von Familie Boppenmaier abgebaut und auf deren Anwesen in der Pfarrgasse mit der neuen Bestimmung als Schopf wiederaufgebaut. Rückgebaut wurde neben dem Gleisbett auch der ursprünglich tiefe Entwässerungsgraben nordöstlich der Wendeplatte auf der Bahnhofsanlage (s. Abbildung 6 und Abbildung 19; grau eingezeichneter Bereich neben roter Grenzlinie).



Geblichen sind in Weildorf als Zeitzeugen neben einem gepflegten Bahnhofsumfeld, dem sehr gut erhaltenen Bahnhofsgebäude auch die historische Schwengelpumpe im Außenbereich des Bahnhofs. Aus ihr konnten sich die Fahrgäste mit Trinkwasser versorgen, das aus ca. 13 m Tiefe geschöpft wurde. Ebenfalls erhalten hat Familie Kasnitz ein besonders schönes Exemplar eines gusseisernen Ofens aus der Zeit, als am Bahnhof Weildorf nicht nur ein Wartezimmer bestand, sondern auch Fahrkarten erworben werden konnten.

Abbildung 20 Ehemaliger Trinkwasserbrunnen mit Schwengelpumpe am Bahnhof Weildorf (als Kleindenkmal 2019 erfasst)

Literatur / Quellen

Ein aufrichtiges „Danke!“ gilt Familie Waltraud und Norbert Kasnitz für die Informationen aus der Familiengeschichte und nicht zuletzt für die Bereitstellung historischer Aufnahmen.

Der Dank gilt ebenfalls Alfons Dierberger für seine kundigen Ergänzungen und Unterstützungen mit entsprechendem Kartenmaterial.

Ansonsten sei auf den Vortrag „Salemertalbahn“ von Daniel Keller am Tag des offenen Denkmals 2018 in Weildorf verwiesen, dem folgende Literaturquellen dienen:

- Die Bodenseegürtelbahn auf badischem Gebiet

<https://rds-blb.ibs-bw.de/opac/RDSIndex/Search?lookfor=id%3A006682642> O 43A1163

- Die Südbahn

<https://rds-blb.ibs-bw.de/opac/RDSIndex/Search?lookfor=id%3A114491798> 105A 7966

- Vergessene Bahnen in Württemberg

<https://rds-blb.ibs-bw.de/opac/RDSIndex/Search?lookfor=id%3A010155260> Om 2240 (85B2064)

- Die Badischen Staatseisenbahnen

<https://rds-blb.ibs-bw.de/opac/RDSIndex/Search?lookfor=id%3A081888279> O 73A59

Zum Bau der Nebenstrecke Mimmehausen/Neufrach – Frickingen durften eingesehen werden:

Gemeindearchiv Salem, H 01, Weildorf, Akten, Küllby - Straßen, Wege und Eisenbahnen

Gemeindearchiv Salem, M 20, Beuren