

Der Bahnhof Durlesbach

Die Geschichte eines Bahnhofs.

von **Gregor Maier**, wissenschaftlicher
Volontär im Kultur- und Archivamt des
Landratsamtes Ravensburg



Wer Oberschwaben bereist – was heutzutage ja meistens mit dem Auto geschieht – denkt kaum daran, dass für die Geschichte dieses Landstriches die Eisenbahn eine bedeutende Rolle gespielt haben könnte. Und doch gehört zu den festen Bestandteilen oberschwäbischer Identität neben beispielsweise dem Katholizismus, der Fasnet oder dem Barock seit langem auch ein Lied, das ausgerechnet die Eisenbahn zum Thema hat:

**Auf der schwäb´schen Eisebahne
Gibt´s gar viele Haltstatione,
Schtueget, Ulm und Biberach,
Meckebeura, Durlesbach.**

Allein schon dieses Lied von der Schwäbischen Eisenbahn hat die besungene Bahnstrecke von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen in den Rang eines Kulturdenkmales erhoben und den heute stillgelegten Bahnhof Durlesbach weit über die Grenzen Oberschwabens hinaus bekannt gemacht, auch wenn nur wenige wissen, wo er überhaupt liegt. Die große Beliebtheit dieses Liedes in Oberschwaben, die sich etwa in Durlesbach und Meckenbeuren auch in Denkmälern niederschlägt, erscheint kurios, schließlich handelt es sich ursprünglich um ein Spottlied, in dem die Oberschwaben in Gestalt des einfältigen Bäuerleins gar nicht gut wegkommen, sondern als Hinterwäldler im Umgang mit der modernen Technik überfordert sind. Inzwischen haben sich die Oberschwaben das Lied jedoch angeeignet und selbstbewusst für sich ins Positive gewendet.

Das Lied von der Schwäbischen Eisenbahn entstand vermutlich schon kurz nach seinem Gegenstand, der württembergischen Südbahn. Die ersten Planungen für ein württembergisches Eisenbahnnetz begannen im Jahr 1830. Fünf Jahre zuvor war in England die erste Dampfeisenbahnlinie in Betrieb gegangen; die erste deutsche Eisenbahnlinie wurde 1835 zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet. Das neue Verkehrsmittel drängte die älteren Pläne einer Kanalverbindung zwischen Donau und Bodensee rasch in den Hintergrund. Nachdem ein privatwirtschaftlich-bürgerlicher Versuch der Eisenbahnfinanzierung gescheitert war, legte das Eisenbahngesetz von 1843 die Basis für den Bau eines württembergischen Schienennetzes und sah im Süden eine Bahnlinie Ulm-Biberach-Ravensburg-Friedrichshafen vor, deren Bau 1846 in Angriff genommen wurde, und zwar von Süden her, also mit dem Teilstück Friedrichshafen-Ravensburg. Zum einen war hier im Schussenbecken die Streckenführung technisch am einfachsten zu bewerkstelligen, zum anderen gewann Württemberg dadurch vor seinen Nachbarn Bayern und Baden das für den umfangreichen Handelsverkehr mit der Schweiz wichtige **Wettrennen zum Bodensee**. Die

Eisenbahnlinie zwischen Friedrichshafen und Ravensburg konnte am 8. November 1847 feierlich eröffnet werden. Die Weiterführung der Strecke nach Norden war eine größere technische Herausforderung, vor allem in dem engen Schussentobel zwischen Mochenwangen und Durlesbach, wo auf einer Strecke von knapp fünf Kilometern zahlreiche Flussübergänge sowie eine Verlegung der Schussen auf einer Länge von 1,4 km notwendig wurden - angesichts der damals noch geringen Erfahrungen im Eisenbahnbau sicher eine nicht zu unterschätzende Leistung. Am 26. Mai 1849 nahm die Strecke Ravensburg-Biberach den Betrieb auf, und bis Ende Juni 1850 war die letzte Lücke geschlossen, so dass nun tatsächlich Züge auf der Strecke Stuttgart-Ulm-Biberach-Durlesbach-Meckenbeuren verkehren konnten.

In der Geschichte des Bahnhofes Durlesbach, die im folgenden kurz umrissen werden soll, lassen sich drei aufeinander folgende Phasen unterscheiden, in denen der Station jeweils eine andere Funktion zukam: Durlesbach als **Stadtbahnhof**, als **Holzbahnhof** und schließlich als **Klosterbahnhof**.

Bei der Festlegung der Streckenführung war die Oberamtsstadt Waldsee nicht berücksichtigt worden, sondern blieb abseits der Bahnlinie. Zwischen Aulendorf und Mochenwangen errichtete man jedoch im Wald des Schussentobels unweit von Reute einen Bahnhof, der dem Waldseer Bedürfnis nach Anbindung an die Eisenbahn Rechnung tragen sollte. Bereits beim Namen des Bahnhofes begann später die Legendenbildung. Eine Erklärungsvariante bezieht sich auf die Schwierigkeiten beim Eisenbahnbau, bei dem die Arbeiter beständig durch die Schussen (**dur de Bach**) hätten waten müssen, eine andere beruft sich auf eine Wirtin namens Dorle - die weniger poetische Wahrheit ist, dass die Station ihren Namen schlicht von dem Gewässer erhielt, das hier in die Schussen mündet: dem Durlesbach. Zur leichten Erreichbarkeit des Bahnhofes für die Stadt Waldsee beteiligte sich der Staat am Neubau und Unterhalt einer komfortablen Verbindungsstraße von Waldsee über Reute nach Durlesbach - ein Anzeichen dafür, dass der Bahnhof in den ersten Jahren nach seiner Eröffnung durchaus verhältnismäßig rege besucht worden ist. Neben dem Bahnhof entstand bald sogar ein Wirtshaus, der **Stationswirt**.

Nach zwanzig Jahren Betrieb als **Stadtbahnhof** für Waldsee büßte Durlesbach diese Funktion jedoch mit einem Mal ein, als Waldsee mit dem Bau der Allgäubahn Herbertingen-Saulgau-Waldsee-Leutkirch 1869-1872 einen eigenen Anschluss an das Eisenbahnnetz erhielt. Die Fahrgäste aus Waldsee blieben von nun an weitgehend aus, was nicht zuletzt für den Bahnhofsvorsteher und seine Familie schmerzliche Auswirkungen hatte: Bisher war durch den regen Verkehr mit Waldsee die Versorgung der abgelegenen Station mit Nahrungsmitteln aus der Stadt ohne weiteres möglich gewesen; jetzt wurde deren Abwesenheit jedoch zum Problem, so dass der Stationsvorsteher bei der Eisenbahndirektion um den Bau eines eigenen Brotbackofens nachsuchte, um die Grundversorgung mit Nahrungsmitteln sicher zu stellen.

Bereits während der Planungsphase der Allgäubahn war darüber nachgedacht worden, ob der kleine Bahnhof im Schussentobel überhaupt noch weiter bestehen sollte. Seine Fortexistenz verdankte er vor allem seiner Bedeutung als Güterbahnhof, denn aufgrund der Lage im Wald bot sich Durlesbach als Holzumschlagplatz an. Im Eröffnungsjahr der Allgäubahn 1869 wurde in Durlesbach zur Erleichterung des Langholztransports ein neues Verladegleis gebaut sowie das zweite Ausweichgleis verlängert. Im selben Jahr nahm die Eisenbahnfähre Friedrichshafen-Romanshorn ihren Betrieb auf und belebte die Exportgeschäfte mit der Schweiz, wovon man sich auch für Durlesbach einen Aufschwung versprach. Der Ausbau der Gleisanlagen offenbarte jedoch sehr schnell den großen Standortnachteil des Bahnhofes: der fehlende Platz im engen Schussentobel, angesichts dessen sich das neue Verladegleis als Schildbürgerstreich entpuppte. Denn zu dessen Bau war der Holzplatz so sehr verkleinert worden, dass er nun zum reibungslosen Verladen, geschweige denn zum Lagern, nicht mehr ausreichte.

Die württembergische Eisenbahndirektion war schon zu diesem Zeitpunkt der Ansicht, Durlesbach sei ohnehin auf dem absteigenden Ast, so dass sich ein teurer Ausbau seiner Infrastruktur nicht lohnen würde. Die Forstdirektion dagegen betonte immer wieder die Bedeutung der Station für den Holzhandel und forderte nachdrücklich eine Erweiterung der vorhandenen Lager- und Verladeplätze. Genügend Platz vorausgesetzt, sei in Durlesbach mit einem jährlichen Umschlag von mindestens 2.000 Klaftern Holz zu rechnen. Tatsächlich lagen beispielsweise im Frühjahr 1873 Anträge von elf Holzhändlern auf Anweisung eines Langholzplatzes in Durlesbach vor - der vorhandene Platz reichte gerade einmal für drei.

Hätte Durlesbach womöglich eine Zukunft als **Holzbahnhof** gehabt und ist womöglich schon in den 1870er Jahren zu Tode gespart worden? Als absehbar war, dass von Seiten der Eisenbahn nichts für Durlesbach getan werden würde, ließ die Forstdirektion 1875 einen eigenen Holzlagerplatz neben dem Bahnhof errichten. Schlussendlich aber vergraulte der fehlende Platz die Holzhändler aus dem Schussentobel.

Nachdem sich der **Holzweg** als ein solcher erwiesen hatte, veränderte der Bahnhof Durlesbach erneut sein Gesicht durch die Wiederbelebung des 1784 aufgelösten Klosters in Reute. Die Hundert-Jahr-Feier der Seligsprechung Elisabeth Achlers, der **Guten Beth von Reute**, im Jahr 1867 war der Auftakt zu neuem geistlichem Leben, das 1870 mit dem Einzug der Franziskanerinnen in Reute wieder zu blühen begann. Durlesbach wurde nun zum Bahnhof für Wallfahrer, Ordensschwwestern und Besucher des Klosters. Die Anforderungen, welche ein **Klosterbahnhof** erfüllen musste, wurden 1897 mit einer Vergrößerung des Stationsgebäudes und vor allem der Einrichtung eines separaten Wartesaales zweiter Klasse erfüllt. Bisher war nur ein Wartesaal dritter Klasse vorhanden gewesen, über den sich die Oberin von Reute beschwert hatte: Für die Schwestern des Klosters ebenso wie für die von ihnen betreuten Patienten sei die verbrauchte, stickige Luft in dem Wartesaal unangenehm und ungesund; und die zahlreichen höhergestellten Persönlichkeiten, die das Kloster besuchten, legten ebenfalls Wert auf einen eigenen, abgetrennten Wartebereich.

Im Lauf des 20. Jahrhunderts verlor Durlesbach seit dem Aufkommen des Automobils stetig an Bedeutung, bis die Station 1984 endgültig stillgelegt wurde.

Das Ensemble der Bahnhofoanlage bestand im einzelnen aus dem Stationsgebäude, das neben den ebenerdigen Diensträumen (Wartezimmer, Kassenraum, Gepäckaufgabe, Telegraf) im Ober- und Dachgeschoss die Wohnungen für den Stationsvorsteher und -wärter enthielt. Vor dem Bahnhofogebäude erstreckte sich ein halbkreisförmiger Vorplatz; ein kleines Gebäude auf der gegenüberliegenden Seite wurde ursprünglich als Abtritt, später als Remise genutzt. Nördlich vom Hauptgebäude stand ein Güterschuppen, südlich ein 1876 errichtetes Nebengebäude mit Passagierabritten, Holzremisen und der ersehnten Wasch- und Backküche. Insgesamt ergab sich ein annähernd symmetrisches Ensemble.

Das heutige Bahnhofogebäude entstand 1911 im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Südbahn und wurde am 11. Juli 1912 in Dienst genommen; das ursprüngliche Stationsgebäude hatte schon lange seinen Zweck nur noch ungenügend erfüllt. Schon seit vierzig Jahren hatte das Bahnhofopersonal immer wieder über die ungenügenden Wohnverhältnisse im Bahnhof geklagt, wo nicht nur die Familie des Stationsvorstehers auf engem Raum lebte, sondern obendrein auch der Weichenwärter in einer Dachkammer untergebracht war. Da die Eisenbahnverwaltung von einem beständigen Bedeutungsverlust des Bahnhofoes ausging, behandelte sie ihn jedoch auch hier entsprechend stiefmütterlich und beschränkte die Investitionen auf das Notwendigste.

Wer das alte Bahnhofogebäude von 1849 sehen will, muss nicht nach Durlesbach, sondern in das benachbarte Reute gehen. Durch einen besonderen Glücksfall hat sich hier der ursprüngliche Bahnhof erhalten, der anlässlich des Neubaus 1911 auf Abriss veräußert und vom Käufer in Reute als Wohnhaus wiederaufgebaut wurde, so dass heute das technische Kulturdenkmal **Bahnhof Durlesbach** gleich zweifach existiert.

Seine Bedeutung zieht der Bahnhof Durlesbach jedoch nicht aus seiner Architektur. In den Gebäuden und der Gesamtanlage steht er ebenso exemplarisch für ländliche Bahnhofoanlagen im 19. und frühen 20. Jahrhundert wie in seiner Nutzungsgeschichte zwischen Güter- und Passagierbahnhof. Zu seiner wechselnden Bedeutung als **Stadt-, Holz- und Klosterbahnhof** kommt bei Durlesbach jedoch die extrem einsame Lage abseits der umliegenden Ortschaften hinzu, die den Bahnhof auszeichnet. Die moderne Technik des 19. Jahrhunderts und die noch vergleichsweise wilde Natur des Schussentobels stießen hier aufeinander und ergaben eine eigentümliche Mischung, die der Wanderer, der plötzlich aus dichtem Wald auf den Bahnhofovorplatz tritt, auch heute noch spürt. Dieser Kontrast ist es, der Durlesbach zu einem „lieu de mémoire“, einem **Erinnerungsort** macht, wie ja auch im Lied von der Schwäbischen Eisenbahn der Kontrast zwischen fortschrittlicher Technik und dem traditionellen, gleichsam **natürlichen** Landleben besungen wird.

Dass die Modernisierung durch den Eisenbahnbau hier offenbar ins Leere gelaufen ist, ließ den Bahnhof Durlesbach schon früh zu einem Denkmal seiner selbst, zumindest zu einer Sehenswürdigkeit werden. 1855, gerade fünf Jahre

nach Fertigstellung der Südbahn, hielt der Stuttgarter Erfolgsautor Friedrich Wilhelm Hackländer in einem Reisebericht fest: „Der Schussendobel hat zwei Merkwürdigkeiten: das Haus des großen Hannickel, ein altes morsches graues Gebäude, ganz wie eine Zigeunerherberge aussehend, und die Station Turlesbach, letztere berühmt, weil hier außer den Conducteuren noch nie eine menschliche Seele aus- oder eingestiegen sein soll, so sagt nämlich die Tradition. “Turlesbach“ ruft der Zugführer und setzt gleich darauf hinzu „fertig“, worauf es ohne anzuhalten weiter geht.

Quellen- und Literaturhinweise

- Kreisarchiv Ravensburg B.1.WS – 622.11 (Bauakten Gde. Reute)
- Staatsarchiv Ludwigsburg E 79 II Bü 170, E 166 Bü 4201
- Otto Heinrich Supper, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Denkschrift zum fünfzigsten Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22. Oktober 1845, Stuttgart 1895.
- Hartmut Knittel/Uwe Schmidt/Ulrich Seemüller, Schduagrd, Ulm ond Biberach... 150 Jahre Eisenbahn in Biberach, Biberach 1999 (Biberacher Studien 5)
- Uwe Schmidt, Die Südbahn. Eisenbahn und Industrialisierung in Ulm und Oberschwaben, Ulm 2004.

Eine Druckfassung des Textes ist erschienen in: Zeitzeichen, Bd. 3: Technische Denkmäler im Landkreis Ravensburg, hg. von der Kreissparkasse Ravensburg, Ravensburg 2006, S. 76-81.