

Siedlung in Kluffern, hat noch Stückgut verladen. Die Raiffeisen Genossenschaft stellte am Bahnhof Dünger und Kohle ab und gab diese Bahnlieferungen dann meist direkt an die Verbraucher und Besteller ab, welche benachrichtigt wurden.

Im Laufe der Jahre rückte die zuständige Bahnmeisterei immer weiter weg, von Markdorf nach Überlingen, Radolfzell, Konstanz bis nach Basel. Als 1978/79 die Eisenbahnbrücke über die Ortsdurchfahrt erneuert wurde, war die Gemeinde nicht bereit, sich an einer großen Lösung – der Verbreiterung der Durchfahrt – zu beteiligen.

Begebenheiten sind nicht viele zu berichten: Einmal wurde eine Kuh des Landwirts Büchele vom Zug angefahren. Ein andermal wurde auf der Strecke nach Fischbach ein Schäferhund tot gefahren und es war unklar, welche Bahnpolizei, die aus dem badischen Singen oder die aus dem württembergischen Friedrichshafen, zuständig sei. Und vor ein paar Jahren gab es im Winter einen „jesesmäßigen“ Knall, ein Schienenbruch verursacht durch die Kälte hatte eine 10 Zentimeter lange Schienenlücke zur Folge, die mit einem Notverband geflickt werden musste.“

Das Zugunglück 1939

Der 22. Dezember 1939 war ein schwarzer Tag für die Eisenbahn in Deutschland. In Genthin bei Magdeburg ereignete sich das bis dahin schwerste Eisenbahnunglück und in Kluffern gab es am selben Tag mit 106 Toten ebenfalls einen folgenschweren Zusammenstoß von zwei Zügen, vergleichbar mit dem ICE-Unglück von Eschede 1998, dem schwersten Eisenbahnunglück der Nachkriegsgeschichte.

Protokoll des Geschehens

Der Ablauf des Geschehens in Kluffern liest sich nach den Gerichtsprotokollen so:⁴⁹

In Markdorf und Kluffern haben jeweils die Assistenten der Bahnhofsvorsteher Dienst. In beiden Bahnhöfen ist auf den Merktafeln zusätzlich zum fahrplanmäßigen Güterzug aus Richtung Radolfzell mit planmäßigem

Halt in Markdorf, ein Sonderzug aus Oberstdorf eingetragen. Der Sonderzug ist mit ca. 700 Rückkehrern aus Weil am Rhein und Umgebung besetzt, die zu Kriegsbeginn aus Furcht vor französischen Luftangriffen evakuiert worden waren. Festgelegt ist im Zugmeldebuch, dass sich die beiden Züge auf der sonst eingleisigen Strecke im Bahnhof Markdorf begegnen und dort einander passieren. Festgelegt ist nach den Regeln der Eisenbahn ebenfalls, dass ein Zug erst die Signalfreigabe zur Durchfahrt eines Bahnhofs erhalten darf, wenn er dem nächsten Bahnhof angeboten wurde und dieser das Angebot angenommen hat.

Geschehen am Bahnhof Markdorf (Ma) am 22. Dezember 1939	Position des Güterzugs aus Radolfzell	Position des Sonderzugs aus Oberstdorf	Geschehen am Bahnhof Kluftern am 22. Dez. 1939
22.06 Uhr: Der Güterzug wird Ma angeboten	Position Grasbeuren	Position Eriskirch	
22.07 Uhr: Der Markdorfer Fahrdienstleiter (Fdl) hat den Sonderzug vergessen und stellt das Einfahrt- und Vorsignal auf Frei, gibt Anweisung an den Wärter in Stellwerk 2 das Ausfahrtsignal auf Frei zu stellen; Ma bietet Kluftern den Zug aber nicht an			
22.08 Uhr: Wärter tätigt Signal und radelt zur Bahnschranke	Position Mimmehausen	Position Kurz vor FN	
		Position FN-Windhag	22.12 Uhr: Sonderzug wird Kluftern angeboten und angenommen, aber Ma nicht weitergemeldet; Kluftern stellt Signale auf Frei

	Position kurz hinter Bermatingen	Position Manzell	22.14 Uhr: Kluftern versucht Ma verspätet den Zug anzubieten; in Ma geht keiner ans Telefon
22.15 Uhr: Läutewerk ertönt, Fdl erinnert sich an Sonderzug; Ma ruft Kluftern per Telefon – besetzt!!	Position halbe Strecke Bermatingen /Ma	Position Fischbach	22.15 Uhr: Kluftern betätigt Läutewerk nach Ma; Kluftern ruft Ma per Telefon – besetzt!!
22.16 Uhr: Fdl will den Güterzug mit einem Leuchtstab warnen; der ist nicht zu finden			
22.17 Uhr Güterzug passiert Ma; Fdl kann nur unbemerkt hinterher winken	Position Markdorf	Position Kluftern	22.17 Uhr: Sonderzug passiert Kluftern
22.17 Uhr und wenige Sekunden: Markdorfer Fdl ist wieder zurück am Telefon, Kluftern meldet sich. – Zu spät!!!			22.17 Uhr und wenige Sekunden: Der Fdl von Ma meldet Kluftern die Durchfahrt des Güterzugs, Kluftern meldet die des Sonderzugs. – Zu spät!!!
22.19 Uhr: Ein explosionsartiger Knall beim Zusammenstoß der Züge durchdringt die neblige Dezembernacht	Position km 43,190 Ca. 300 m hinter der Eisenbahnbrücke in Lipbach	Position km 43,190 Ca. 300 m vor der Eisenbahnbrücke in Lipbach	22.19 Uhr: Ein explosionsartiger Knall beim Zusammenstoß durchdringt die neblige Dezembernacht



Abb. 35: Zugunglück Lipbach, 22. Dezember 1939, am Morgen danach



Abb. 36: Zugangstück Lipbach, Neugierige (im Hintergrund die Höfe Schnekenbühl und Thum)

Luise Schmidt aus Kluftern, damals 19 Jahre alt, glaubte, als sie den Zusammenstoß hörte, die erste Bombe des seit September 1939 laufenden Krieges sei auf Kluftern gefallen.



*Abb.37: Zugunglück Lipbach, 22. Dezember 1939,
die Gleise sind geräumt*

Beide direkt an dem Unfall beteiligten Bahnbeamten waren in der SA*. Der Markdorfer soll laut Gerichtsakten seinen Dienst zugunsten der SA-Tätigkeit vernachlässigt haben. Der Klufterner Beamte wiederum war rangniedriger als sein Markdorfer SA-Kamerad und befürchtete Nachteile durch diesen, falls er ihn durch nicht geplantes Anhalten eines Zuges in Misskredit brächte. Denn ein solcher Stopp musste der höheren Bahnverwaltung gemeldet werden. Viele kleinere Mängel in der Ausrüstung und Missachtungen von Vorschriften beim Personal auf den Zügen und bei den späteren Vernehmungen durch die Polizei kamen hinzu, die sich strafmildernd für die Hauptverantwortlichen auswirkten.

* SA: Sturmabteilung, paramilit. Organisation der Nationalsozialisten

Die Trauerfeier nach Art der Nationalsozialisten

Zur Trauerfeier in Markdorf waren unter anderem Gauleiter und Reichsstatthalter Robert Wagner, der stellvertretende Gauleiter Röhn, aus dem Kreisgebiet Reichshauptamtsleiter Oexle, Landrat Dr. Maier und Markdorfs Bürgermeister Griebhaber erschienen. Die Szenerie: Auf dem Marktplatz die Toten des Unfalls aufgebahrt, die Fahnen des Großdeutschen Reiches auf halbmast, aus Pylonen lodernde Flammen zum Himmel steigend, die Hitler-Jugend als Ehrenwache, Aufstellung von Gliederungen der Partei (NSDAP), starke Vertretungen der Wehrmacht und dahinter Tausende schwarz gekleidete Volksgenossen.⁵⁰ *Dann machte sich der Gauleiter zum Dolmetsch des aufrichtigen Mitgefühls und der Verbundenheit, die das ganze Volk mit den Toten und den Hinterbliebenen erfüllt. Wir Deutsche, so führte er aus, stehen dem Opfer anders gegenüber als die übrige Welt, denn das Ringen um unseres Volkes Zukunft und Lebensrecht ist ein steter Opfergang, wir nehmen alle zu bringenden Opfer gemeinsam auf uns, wie immer sie unser Volk treffen mögen. Wie niemand bei uns umsonst lebt, so kann auch niemand umsonst sterben. Leben und Sterben vollzieht sich bei uns im Dienst der Gemeinschaft und so glauben auch wir beim Tode der unschuldigen Menschen, dass ihr Sterben ein Ausschnitt aus dem Lebens-*



Abb.38: Zugunglück, Trauerfeier in Markdorf am 25.12.1939

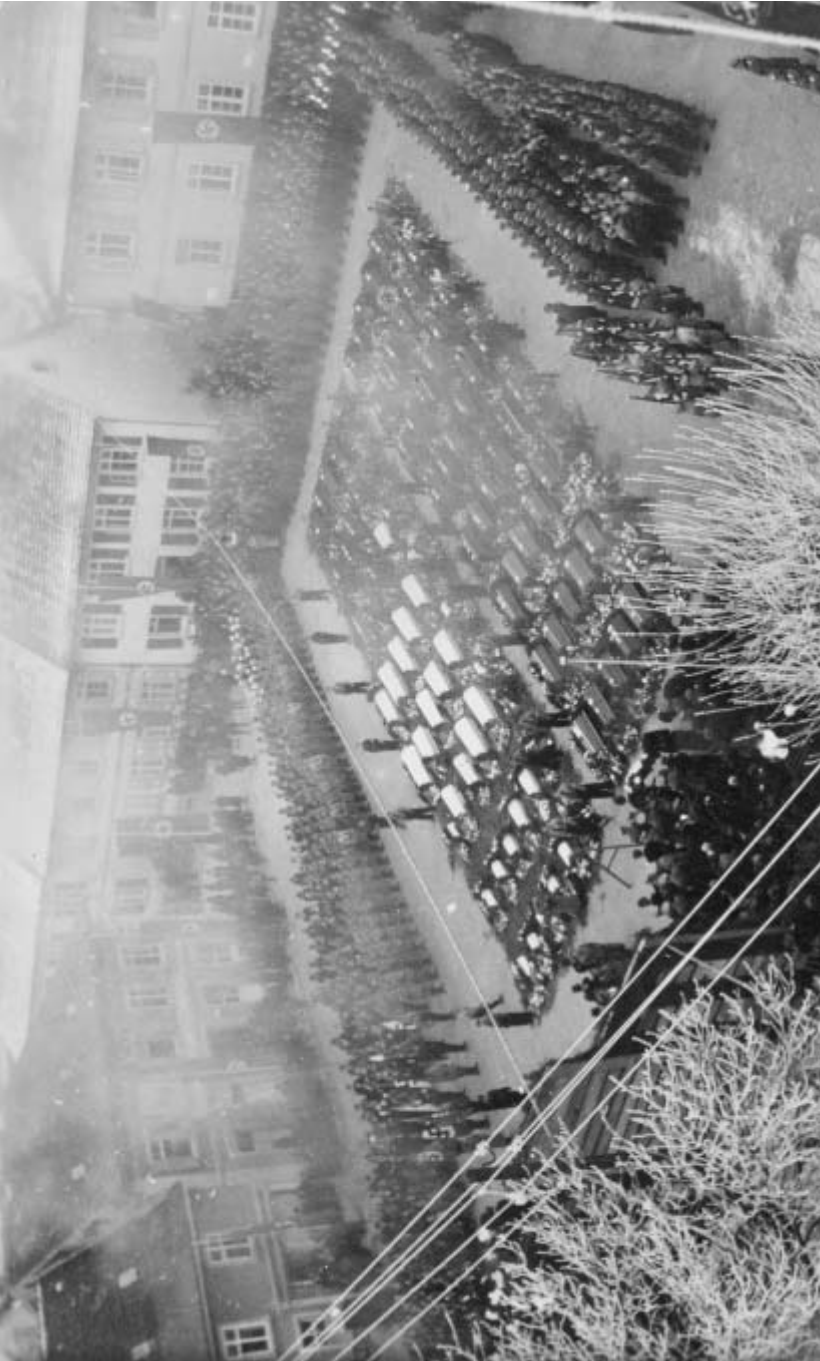


Abb. 39: Zugunglück, Trauerfeier in Markdorf am 25.12.1939

*kampf unseres Volkes um seine Zukunft ist. Wir müssen die gebrachten Opfer durch unseren Einsatz leichter und erträglicher gestalten. Sie müssen gesehen werden vom Kampf aus, den wir um unser Dasein als Volk führen und dürfen niemals Verzagtheit auslösen. ... Über allem muß immer unser Volk stehen.*⁵¹

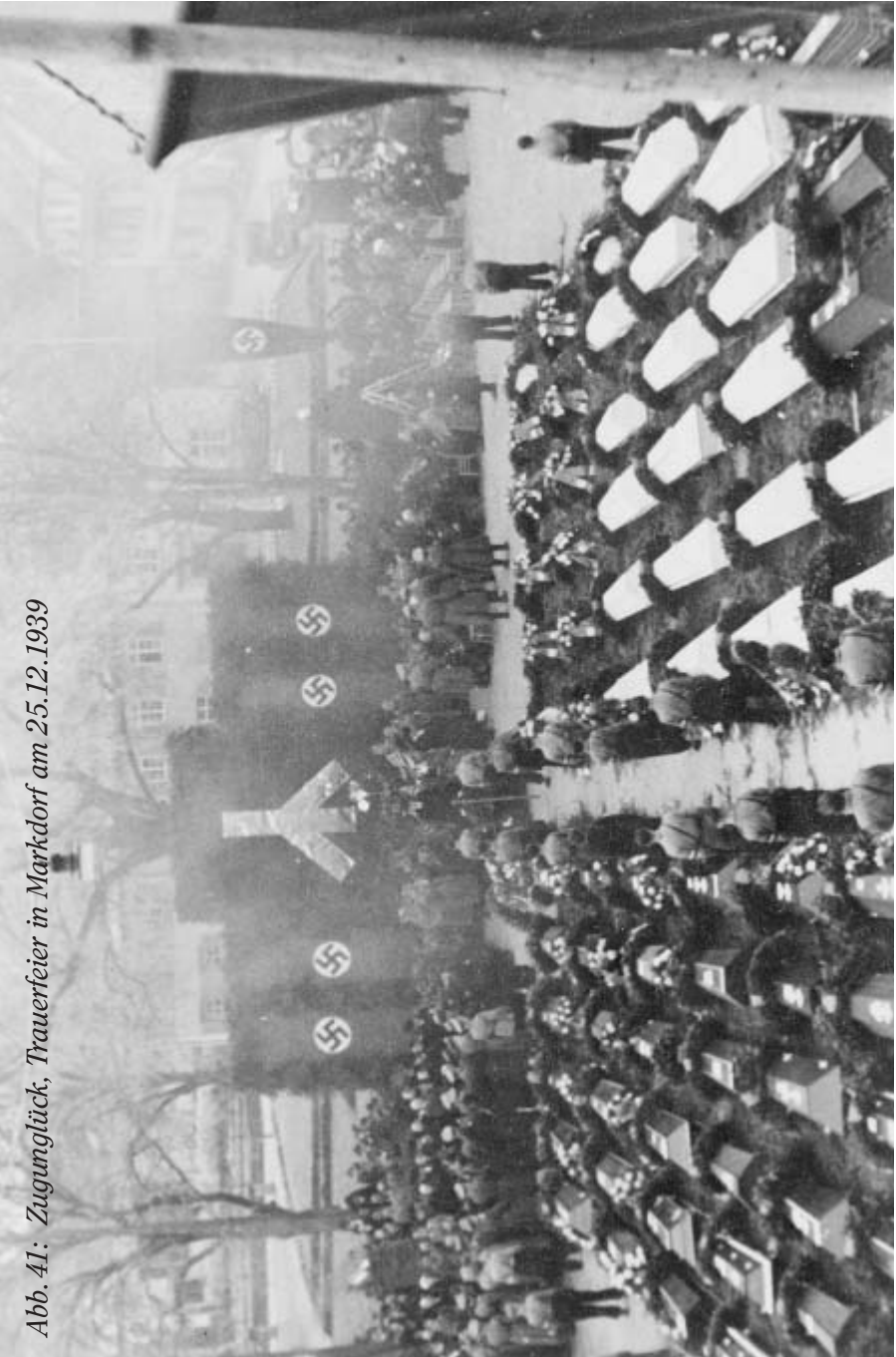


Abb. 40: Zugunglück, Trauerfeier in Markdorf am 25.12.1939

Strafen im Dritten Reich

Der Fahrdienstleiter Huber, der zur Unglückszeit in Kluftern Dienst hatte, wurde zu 12 Monaten Gefängnis, der Markdorfer Kollege als Hauptschuldiger zu 3 Jahren verurteilt. Urteile, die in dieser Zeit für andere Vergehen verhängt wurden, waren meist wesentlich härter. Ein Bahnschutzmann, der sich im Dienst zwei Pakete aneignete, die ihm Soldaten zur Weiterleitung anvertraut hatten, wurde wegen Vergehen gegen die **Volksschädlingsverordnung** zu 10 Jahren Zuchthaus verurteilt. Ein Deutscher (Jude), der sich in Gesprächen als deutscher Major ausgegeben und abfällige Bemerkungen über die Wehrmacht gemacht hatte, erhielt 10 Monate Gefängnis.⁵²

Abb. 41: Zugunglück, Trauerfeier in Markdorf am 25.12.1939



Gedenken und persönliche Erinnerungen

In Lipbach im Häldele wurde am 22.12.1989 ein Gedenkstein enthüllt und feierlich durch den katholischen Pfarrer Dieter Holderried und den evangelischen Pfarrer Albrecht Herrmann geweiht, die Musikkapelle Kluftern spielte, es sprachen die Oberbürgermeister Dr. Peter Willmann von Weil am Rhein und Dr. Bernd Wiedmann von Friedrichshafen. Der Bürgermeister der französischen Partnerstadt Hüningen war zum Zeichen der Deutsch-Französischen Verständigung ebenfalls anwesend.

Anlässlich des 50. Gedenktages am 22.12.1989 erinnerten sich viele Kluf-
 terner an das Geschehen von 1939: *Es war nach der Chorprobe im Rathausgebäude: „Ich stand gerade vor dem Rathaus, als ein explosionsartiger Knall den Ort erschütterte, dem ein langanhaltendes Pfeifen der Dampflokomotive folgte. Da ich noch das Geräusch des soeben vorbeigefahrenen Zuges in den Ohren hatte, war mir klar, dass das ein Zugzusammenstoß war. Nach kurzer Mitteilung bei den Eltern rannte ich los, Richtung Bahndamm“, berichtete Rudolf Thoma, damals 13 Jahre alt. Hilde Schmid aus Lipbach schilderte: „Wir standen am Bahndamm inmitten von Trümmern und Toten, hörten die Schreie der Verletzten und sahen auf den Gleisen Ungetüme in den Himmel ragen und wussten nicht, was denn das alles war“. Alfons Landolt, damals 30 Jahre alt: „Wo man die Werkzeuge ansetzte und helfen wollte, schrien Verletzte. Viele unter und zwischen den Trümmern erreichte man nicht, weil es an Beleuchtung und geeignetem Werkzeug fehlte. Etwas besser wurde es, als man die verfügbaren Autos mit eingeschalteten Scheinwerfern im Halbkreis aufstellte. Als dann die Luftabwehreinheiten mit Scheinwerfern kamen und Schneidbrenner zur Verfügung standen, kam man schneller voran“. Aus Lipbacher Bauernhäusern wurden Decken, Leintücher, Stroh und heiße Getränke gebracht. Von den 4 Männern Lokpersonal überlebte nur ein Heizer. Berta Maier, damals Schwesternhelferin im Markdorfer Krankenhaus, beschreibt nach 50 Jahren noch immer nicht ohne innere Bewegung diesen verletzten Heizer des Güterzugs: „Pechschwarz, ein großer Teil der Haut verbrüht und zerschnitten, lag er monatelang mit großen Schmerzen im Krankenhaus, oftmals hatten wir schon die Hoffnung auf Genesung aufgegeben“.^{53,54} Luise Marcinkowski aus Lipbach erinnert sich: „Ich war mit meiner Familie in Lagerlechfeld bei Augsburg, wo mein erster Mann aktiv bei der Luftwaffe diente. Meine Mut-*

ter schrieb uns damals einen Brief aus Lipbach, in welchem sie uns von dem schrecklichen Unglück berichtete. Wir wunderten uns sehr, dass bei uns weder im Radio noch in der Presse etwas bekannt gegeben wurde. „Nachrichtensperre“, wie sich später herausstellte.“

Weitere Veröffentlichungen zum Thema Eisenbahnunglück in Kluftern mit vielen weiteren Details auch von Augenzeugen an der Unfallstelle sind in der Fußnote⁵⁵ aufgelistet.

Schließung des Bahnhofs 1988 und Wiedereröffnung 2003?

Am 22. April 1988 berichtete die Schwäbische Zeitung unter der Überschrift „Wo junge Leute der Schuh drückt – Radwege, Schulhöfe und Nahverkehr“⁵⁶ von einem Gespräch des Häfler Oberbürgermeisters Dr. Bernd Wiedmann mit Jugendlichen im Graf-Zeppelin-Haus. *Hauptkritikpunkt der Jugendlichen war, dass man nach abendlichen Veranstaltungsbesuchen ... von Friedrichshafen aus keine Verbindung zu den umliegenden Ortschaften und Gemeinden bekomme. Der OB bemerkte: Die zehnjährigen Erfahrungen mit dem Rufbus haben gezeigt, dass gerade nachts das Fahrgastaufkommen ganz minimal war. ... Die Verbesserungen der übrigen Bus- und Zugverbindungen liege allerdings nicht allein im Ermessen der Stadt. Bekanntermaßen habe die Bundesbahn an Milliardendefiziten zu knabbern und spare an allen Ecken und Enden. Wenn halt nun an einem Bahnhof wie Fischbach durchschnittlich 60 Personen pro Tag aus- und einsteigen, so stehe das nicht mehr im Kosten-Nutzen-Verhältnis. So bedauerlich die Schließung von Haltepunkten sei – der Gemeinderat hat das in entsprechenden Resolutionen zum Ausdruck gebracht – müsse man verstehen, dass auch die Bahn als Staatsunternehmen gehalten sei, wirtschaftlich zu denken und zu handeln.*

Am 23. April 1988 berichtete die Schwäbische Zeitung von einem Gespräch des BUND, der Landtagsabgeordneten Arnegger (CDU), Zeller (SPD) und Dr. Goll (FDP) mit der Deutschen Bundesbahn (DB) in Stuttgart, bei dem 1600 Unterschriften überreicht wurden, um die Schließung der Haltepunkte Kluftern, Fischbach, Manzell und weitere auf der Strecke nach Ravensburg