

Pianistin über die Schulter geblickt

VON HARTMUT FERENSCHILD

Meersburg Zu einem Klavierabend machte die international arrivierte Pianistin Henriette Gärtner Station im Meersburger Augustinum. Die nicht nur mit zahlreichen Auszeichnungen, sondern auch mit einem Lehramtsexamen ausgestattete Künstlerin bewies ihre Leidenschaft für das Unterrichten auf der Bühne mit einem quasi didaktischen Arrangement: Während ihres brillanten Vortrags lief eine Kamera mit, die das Bild der Tastenvirtuosin auf eine Leinwand projizierte.

Das Publikum im überschaubar besuchten Saal konnte so das Geschehen am Flügel aus optisch geringer Distanz verfolgen, also der Pianistin unmittelbar über die Schulter blicken. Während manche Solisten gern eine entrückte Aura zu erzeugen suchen, ließ Gärtner sich bei ihrem Tun so offener auf Nähe ein, dass man ihr bravouröses Spiel in seiner musikalischen Agogik und technischen Bravour auch mit den Augen erspüren konnte.

Nicht nur für des Klavierspiels selber kundige Konzertgäste war das ein seltener Genuss, denn nur ausnahmsweise einmal, bei bester Platzierung im Saal, lässt sich das Tastenspektakel aus einer Idealperspektive beobachten. Vorhang weit auf also für Gärtner, die sich Werke von Johann Sebastian Bach und Ludwig van Beethoven ausgesucht hatte. Nahbar auch ihre im Parlando-Ton dazu vorgetragene sachkundige Anmoderation der Stücke.

Den Anfang machte Bachs Partita B-Dur, die Nummer 1 aus der wohl berühmtesten Suitensammlung der Musikgeschichte, gefolgt von der legendären Toccata und Fuge d-Moll, bekanntlich ein Orgelwerk, das die Pianistin in einer romantisch wuchtigen Transkription des Liszt-Schülers Karl Tausig auf den Konzertflügel hievte. Zuletzt dann Beethovens Klaviersonate op. 109, die drittletzte der späten Sonaten, gezeichnet von gesteigerter Virtuosität und formaler Vertracktheit, gedanklich schwer zu verstehen, aber dank Videokamera bestens zu verfolgen. Der etwas müde Beifall wurde dem Kunsterlebnis nicht gerecht, gleichwohl gab es als Zugabe einen Klavierextrakt aus Bachs „Jagdkantate“.



Die Pianistin Henriette Gärtner gewährte dem Publikum beim Konzert im Augustinum per Videokamera einen Nahausschnitt auf ihre große Tastenkunst. FOTO: HARTMUT FERENSCHILD

Konzert der drei Jugendkapellen

Frickingen/Salem/Uhldingen/Heiligenberg Die Jugendkapellen aus Salem, Uhldingen-Mühlhofen und Altheim-Frickingen-Wintersulgen spielen am Samstag, 21. März, um 19 Uhr in der Graf-Buchard-Halle an der Lippertsreuter Straße 12 in Frickingen ein gemeinsames Konzert. Zuerst präsentieren die jeweiligen Jugendkapellen ihre eigenen Programme, bevor zum Abschluss alle gemeinsam auf die Bühne treten, um zu zeigen, wie mehr als 70 Jugendliche gemeinsam klingen können. Die drei Dirigentinnen und Dirigenten sowie die Jugendleiterinnen und Leiter der Jugendkapellen organisieren dieses Gemeinschaftskonzert, heißt es in einer Mitteilung an die Presse. Die Veranstaltung bietet den Jugendlichen eine weitere Präsentationsmöglichkeit sowie eine Möglichkeit für den Austausch zwischen den Musikvereinen und über die Erfahrungen im Gesamtchor. Der Eintritt zum Konzert ist kostenlos. Einlass ist ab 18.30 Uhr. Veranstalter ist der Musikverein Altheim. (pm/san)

Wo einst der Bahnhof geplant war

- Streckenführung ist Ergebnis eines Streits
- Heute Parkhaus an der Fähre anstatt Gleise
- Eine Zeitreise ins 19. Jahrhundert



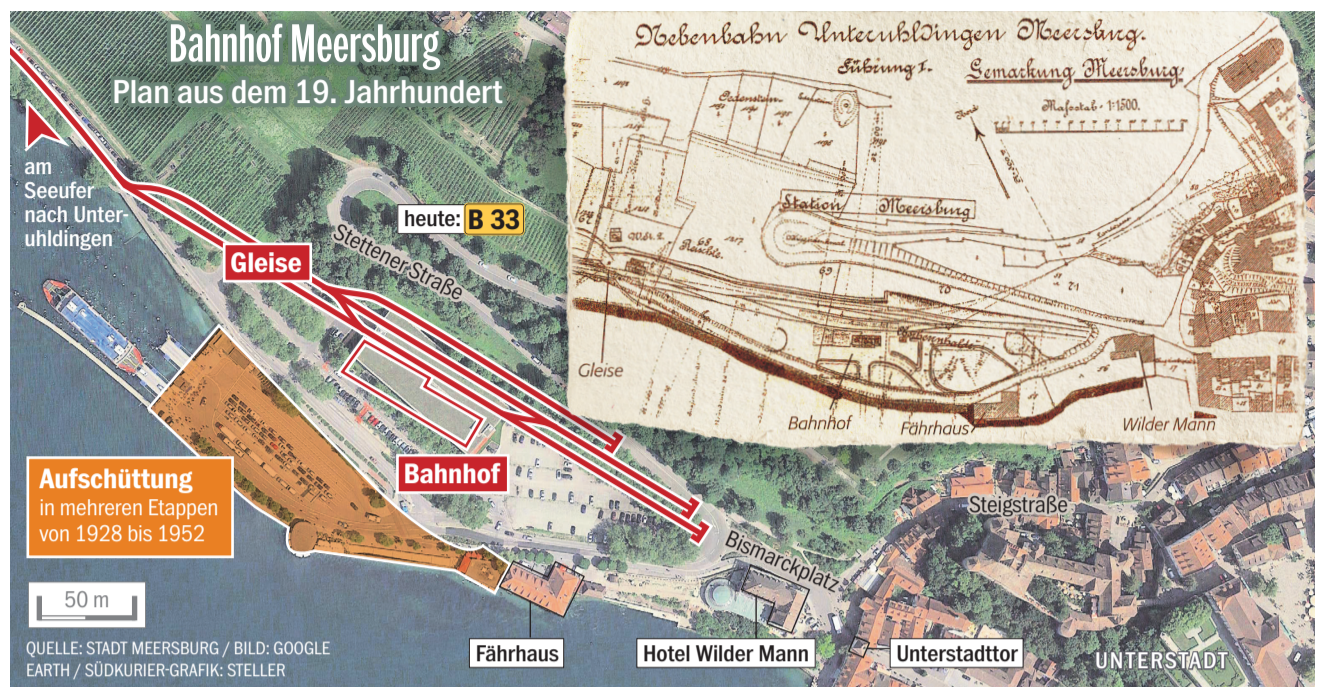
VON MARTIN BAUR

Meersburg/Uhldingen-Mühlhofen Sowohl Eisenbahnbegeisterte als auch die Befürworter einer Verkehrswende trauern jenen Zeiten nach, in denen selbst kleine Linzgau-Dörfer auf der Schiene erreichbar waren. Obwohl der Direktor des Unteruhldinger Pfahlbaumuseums, Gunter Schöbel, weiß, dass es wohl ein Traum bleibt, hält er in Diskussionen seit Jahren die Idee wach, den Bahnhof Unteruhldingen zu reaktivieren, ihn wieder an die Bodenseegürtelbahn anzuschließen und so den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region zu verbessern. Ist die Geschichte der Eisenbahn am westlichen Bodensee Thema, wird auch heute noch regelmäßig die Frage gestellt, weshalb die Bodenseegürtelbahn auf ihrem Weg nach Friedrichshafen einen so weiten Bogen um die alte Bischofsresidenz, um Hagnau und Immenstaad herum macht. Und weshalb steht eigentlich in Meersburg kein alter Bahnhof wie in Unteruhldingen oder Frickingen?

Für den ehemaligen Meersburger Stadtrat Peter Schmidt, er schrieb mehrere Bücher zur Geschichte seiner Heimatstadt, ist eines sicher: Obwohl seine Vorväter Jahrzehnte lang einen verbissenen Kampf um den Schienenanschluss an die restliche Welt kämpften, ist es aus heutiger Sicht ein Glück, dass er erfolglos blieb. „Es gab tatsächlich Pläne, das Unterstadttor und einen Flügel des Hotels Schiff abzureißen, um die Bahn durch die Unterstadt durchzuführen und dann von dort aus am See entlang weiter nach Hagnau.“ Gscheitert sei dieser Plan an Gutachtern der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn, die feststellten hätten, dass der Molassefelsen unter den Hotels Wilder Mann und Schiff der Belastung durch die schweren Dampflokomotiven nicht standhalten würde.

Die Frage, weshalb in den Archiven dennoch ein Plan für einen Meersburger Bahnhof liegt, beantwortet sich aus der verzwickten Geschichte der Eisenbahn am nordwestlichen Bodenseeufer, die der Bahnfachmann Hans-Jürgen Wilde 1985 in der Meersburger Zeitschrift „Glaserhäuser“ beschreibt. Diese Geschichte beginnt mit neidvollen Blicken der Badner ins Ausland, nach Friedrichshafen. Am 8. November 1847 erreichte die von Ulm kommende Südbahn der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen als erste Linie überhaupt den Bodensee. Erst 16 Jahre später, 1863, wurde der letzte Abschnitt der Badischen Hauptbahn bis Konstanz eröffnet. Am nördlichen Seeufer indes tat sich nichts, dort sah man sich abgehängt – sowohl wirtschaftlich als auch mit Blick auf den aufblühenden Tourismus.

Mit schöner Regelmäßigkeit schickten die Städte, Gemeinden und Interessensverbände Petitionen an die Ständeversammlung in Karlsruhe, das Parlament des Großherzogtums. Solche Eingaben mündeten in Berichte der Eisenbahnkommission für die gewählten Abgeordneten der II. Kammer. Am 11. Juni 1864 hörten sie folgende Argumente für die Bahn am nördlichen Bodenseeufer: „In unserer Nähe besitzen wir ein eklatantes Beispiel, welche Entwicklung eine Eisenbahn auf Handel und Gewerbe, auf Wohlstand und Annehmlichkeit ausübt. Friedrichshafen, vor dem Bau der Bahn ein armseliges Dorf, ist jetzt zu einer blühenden Stadt mit regem Verkehr, mit neuen Ansiedlungen, mit wachsendem Eigen- und Speditionshandel geworden.“ Auch wegen der „strategischen Bedeutung im Interesse der Wehrhaftigkeit ganz Süddeutschlands“ befürwortete die Kommission den Bau einer „Bodenseegürtelbahn“ – an diesem Tag benutzte sie erstmals dieses Wort, das wir heute noch verwenden. Je nach Lage der eigenen Gemeinde fochten die Städte und Dörfer entweder für die Seelinie am Wasser entlang oder für die durchs Hinterland führende Tallinie. Die Po-



Der Meersburger Bahnhof wäre in etwa dort gebaut worden, wo heute das neue Parkhaus an der Fähre steht. Die Gleise sollten von Unteruhldingen her direkt am Seeufer entlang geführt werden. ARCHIVFOTO: GERHARD PLESSING



Hier steht im Juli 1902 ein Abteilwagen der I. und II. Klasse der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn, gebaut zwischen 1862 und 1874, vor der ehemaligen Unteruhldinger Gred. Das Gleis endet mit einem Prellbock, von hier aus sollten die Züge weiter nach Meersburg fahren. FOTO: SAMMLUNG METZ IM HAUS DER GESCHICHTE BADEN-WÜRTTEMBERG



Die Dorfmitte von Unteruhldingen heute, in der bis 1950 das Bahngleis lag. Die Seefelder Straße läuft rechts hinter den Bäumen und ist verkehrsberuhigt. ARCHIVFOTO: REINER JÄCKLE

lemik gegen die Seeanlieger war von Neid durchzogen, wie ein Artikel des Überlinger Seeboten zeigt; er berichtet 1863 von einer großen Versammlung in Weildorf: „Wozu eine Bahn, wenn man durch den Kurs von vielen Dampfbooten schon begünstigt ist!“ Kurios: Der Landtag beschloss 1876 erst einmal die Seelinie, um sich dann 22 Jahre später, am 25. Februar 1898, doch endgültig für die Tallinie zu entscheiden.

Maßgeblichen Anteil an dieser Tallinie hatten die Überlinger. In ihren Petitionen an die Ständeversammlung befürworteten sie ab 1872 die Bahn übers Saalemertal. Mit dem Amtsantritt von Bürgermeister Maurus Betz im Jahr 1885 wurde das Klima zwischen beiden Städten vollends eisig. Nachdem

die Bahn von Stahringen kommend Überlingen am 18. August 1895 endlich erreicht hatte, bat der Meersburger Bürgermeister Eduard Raither die Nachbarn nochmal, sich für die Seelinie stark zu machen. Der Gemeinderat antwortete der Nachbarstadt mit reichsstädtisch-arroganter Unfreundlichkeit: Er beschloss am 10. Oktober 1895, den Meersburgern mitzuteilen, man bedauere, sich deren „Eisenbahnagitation“ nicht anschließen zu können.

Politische Unterstützung indes bekam die Burgstadt aus Konstanz. So beschloss Karlsruhe mit der seefernen Trasse immerhin, eine Seitenlinie von Oberuhldingen nach Unteruhldingen zu bauen und das mit der Option der Verlängerung nach Meersburg. Am 2.

Lage der Gleise

Die Strecke zwischen Unteruhldingen und Meersburg war Teil des Gesetzes, das die II. Kammer der Badischen Ständeversammlung in Karlsruhe am 20. März 1908 beschloss. Darin hieß es: „Die Führung auf der freien Strecke ist zwischen Unteruhldingen und Meersburg durch die Geländegestaltung gegeben. Von dem bestehenden Bahnhof Unteruhldingen, dessen Anlage nur insofern eine Änderung erfährt, als der Lokomotivschuppen nach der künftigen Endstation zu versetzen ist, wird die Bahn bis Meersburg durchweg dem Seeufer entlang geführt, während die Landstraße auf der Bergseite verbleibt. Hierdurch werden mit Ausnahme eines etwa 200 Meter von der Station Unteruhldingen entfernten Wegübergangs weitere Straßenübergänge in Schienenhöhe vermieden.“



„Es gab tatsächlich Pläne, das Unterstadttor und einen Flügel des Hotels Schiff abzureißen, um die Bahn durch die Unterstadt durchzuführen und dann von dort aus am See entlang weiter nach Hagnau.“

Peter Schmidt, ehemaliger Meersburger Stadtrat und Autor

Oktober 1901 öffnete der Unteruhldinger Bahnhof seinen Schalter. Die parallel entschiedene Stichbahn von Mimmenshausen über Salem und Weildorf nach Frickingen, im Volksmund „Frickingerle“ genannte, begann ihren Betrieb am 30. November 1905.

Drei Jahre später, am 20. März 1908, schien sich die Hoffnung der Meersburger endlich zu erfüllen. Die Ständeversammlung verabschiedete das von Großherzog Friedrich II. veranlasste Gesetz zur „Vervollständigung des Staatsbahnnetzes“. Mit dabei: die Strecke nach Meersburg. Allerdings sollten die Gleise nicht durch einen 560 Meter langen Tunnel bis zum Hafen gelegt werden, wie die Meersburger forderten, sondern nur bis zum Westrand der Stadt. Da in der Begründung zum Gesetz der Tunnel-Mehraufwand mit exakt 738.000 Mark beziffert wird, hatten ihn die Fachleute wohl immerhin durchgerechnet.

Im Jahr 1912 bat Meersburg ein letztes Mal dringend um Baubeginn. Der zwei Jahre später beginnende Erste Weltkrieg zerschlug dann alle Eisenbahnträume. Mit dem Krieg endete 1918 auch die Monarchie und das Großherzogtum Baden. Seine Staatsbahn wurde in die neue Reichsbahn überführt. Geld war schon gar keines vorhanden. 1928 entstanden fast genau dort, wo die Züge halten sollten, die Anlagen für ein bis heute erfolgreiches Verkehrsmittel: die Bodenseefähre.

Der Schienen-ÖPNV zwischen Unteruhldingen und Frickingen endete ein halbes Jahrhundert, nachdem er begonnen hatte. Der letzte Zug nach Unteruhldingen fuhr am 31. Oktober 1950, das „Frickingerle“ beförderte letztmals am 4. Oktober 1953 Passagiere, die Gleise wurden 1990 abgebaut.