

Die Lokalbahn des Marktes Weiler im Allgäu

von Stefan Stern, Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau e.V.

Als 1853 auf der Ludwig-Süd-Nord-Bahn Lindau-Hof die ersten Züge rollten, konnten vom neuen Bahnhof Röthenbach erstmals auch entfernter liegende Reiseziele im In- und Ausland bequem und schnell erreicht werden. Aufgrund der enormen wirtschaftlichen Impulse, die die an der Bahn liegenden Städte und Regionen erfuhren, wollte auch die Marktgemeinde Weiler einen Gleisanschluss. Es dauerte dann allerdings drei Jahrzehnte, bis die 5,7 km lange Strecke zwischen Bahnhof Röthenbach und Weiler eröffnet werden konnte. In der achteiligen Veröffentlichung werden der langwierige Weg der Entstehung der Lokalbahn sowie ihre Bau- und Betriebsgeschichte beschrieben. Die Weilemer Bahn ist landesgeschichtlich einzigartig, denn Weiler war die einzige Gemeinde in Bayern, die nicht nur den Bahnbau selber finanzierte, sondern als Eigentümerin der Strecke auch den Bahnbetrieb über mehrere Jahre in eigener Regie führte:

1. Die „Weltbahn-Ergänzungslinie“ durch das Rothachtal

2. Staatsbahn oder Privatbahn ?

3. Was lange währt...

4. Bescheidener Anfang und frühes Ende

5. Der Drang zur Eisenbahn

6. Der Staat übernimmt

7. Schwanengesang

8. Was bleibt außer der Erinnerung?

Teil 1

Die Weltbahn-Ergänzungslinie durch das Rothachtal

In den 1840er Jahren, also bevor die *Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen* mit der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* das Allgäu erreichte, zählte der Markt Weiler knapp 1500 Einwohner. Die Wirtschaftsstruktur war geprägt von Land- und Holzwirtschaft sowie von Textil- und Leinenindustrie. Es bestanden je zwei Sägewerke, Segeltuch- und Leinenwebereien, Strohhutfabriken und eine Tabakfabrik. Alle Waren mussten fußläufig, mit Pferdefuhrwerken und Ochsenkarren umständlich und langwierig zu den Kunden exportiert, Rohstoffe, Maschinen und Ersatzteile ebenso mühselig importiert werden. Wer es sich leisten konnte, war zu Pferd oder mit der Postkutsche unterwegs.

Als dann 1853 zwischen Oberstaufen und Lindau der letzte Abschnitt der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* in Betrieb ging, erkannten die Westallgäuer sehr schnell, welchen Einfluss die Eisenbahn auf das Leben und Wirtschaften in der Region ausüben würde. Mit der neuen Bahnstation Röthenbach eröffneten sich im Reiseverkehr und beim Transport von Waren und Gütern von einem Tag zum anderen völlig neue Perspektiven. Entfernter liegende Reiseziele wie Augsburg, München, Nürnberg und Leipzig waren in greifbare Nähe gerückt; in Lindau stellten Dampfschiffe über den Bodensee den Anschluss in die Schweiz her.



Warentransport in frühen Zeiten

Im Uhrzeigersinn von links oben: Hutverkäuferin Therese Feßler mit Musterkollektion, Transport von Strohmatte zur Herstellung von Strohhüten, Transport Strohhüte mit Pferdekarren um 1849, Ochsengepann mit Molkefass.



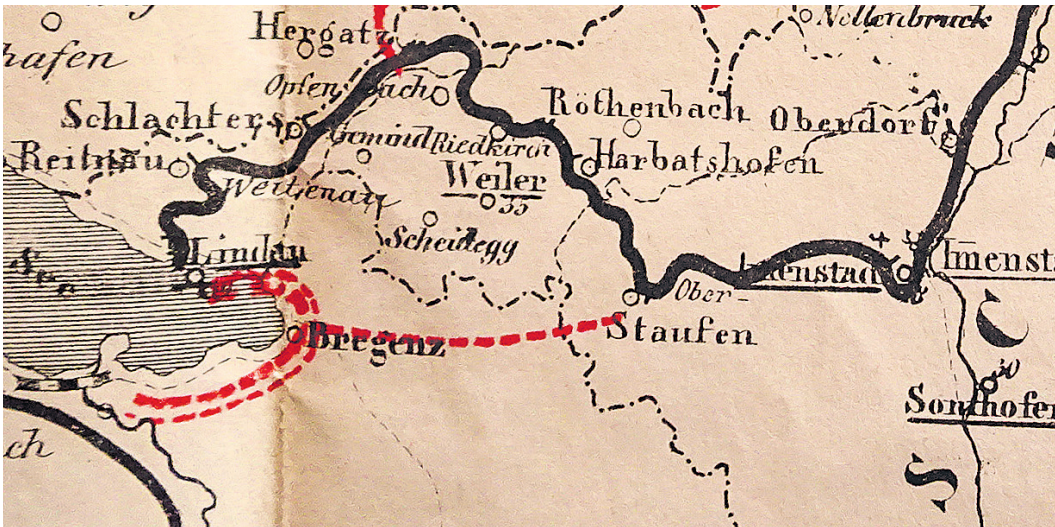
Deutsches Hutmuseum Lindenberg - DHML, Lindener Heimatkunde 24.2.1926, Zimmer & Harrer 1994

Mit der Bahn konnten Exportwaren nicht nur in erheblich größerer Menge, sondern auch sehr viel schneller zu den Märkten und Kunden befördert werden und Geschäftsreisen waren wesentlich einfacher und in kürzerer Zeit zu bewältigen. Das Benjamin Franklin im Zusammenhang mit der industriellen Produktion zuge-sprochene Sprichwort *Zeit ist Geld* aus dem Jahre 1748 bekam mit der Eisenbahn eine neue Bedeutung.

Weiler sucht den Bahnanschluss nach Vorarlberg

Beim Bau der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* war die Entwicklung des Bahnnetzes rechts und links der Hauptstrecke noch nicht festgelegt. Das Königreich Bayern war erst einmal voll und ganz damit beschäftigt, seine Hauptbahnen im Lande fertig zu stellen. An die Anschlussstrecken zur Erschließung der im weiteren Umfeld der Bahnlinie liegenden Regionen dachte man noch nicht. Angesichts der neuen wirtschaftlichen Impulse, die die unmittelbar an den Bahnstrecken liegenden Gemeinden erfuhren, kam aber in den abseits der Bahntrassen liegenden Ortschaften und Regionen sehr schnell der Wunsch nach einem Anschluss an die Eisenbahn auf. Im Westallgäu war Weiler die erste Gemeinde, in der bereits wenige Jahre nach Inbetriebnahme der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* ein lokaler Gleisanschluss diskutiert wurde. Dabei dachte man an eine Verbindung Richtung Süden nach Vorarlberg. Insbesondere die in Weiler ansässigen Fabrikbesitzer und Kaufleute hatten zur Verbesserung ihrer Geschäftsbeziehungen großes Interesse an einer Bahnstrecke zum Handels- und Industriezentrum Dornbirn. Außerdem konnte von hier aus relativ einfach eine Bahnverbindung zur Schweizer Rheintalbahn Rorschach-Rheineck-Chur gebaut werden. Auch aus Vorarlberg kamen diesbezüglich positive Signale.

Offensichtlich warben die Initianten bei der Regierung in München intensiv um ein solches Projekt, denn in der *Eisenbahn-*



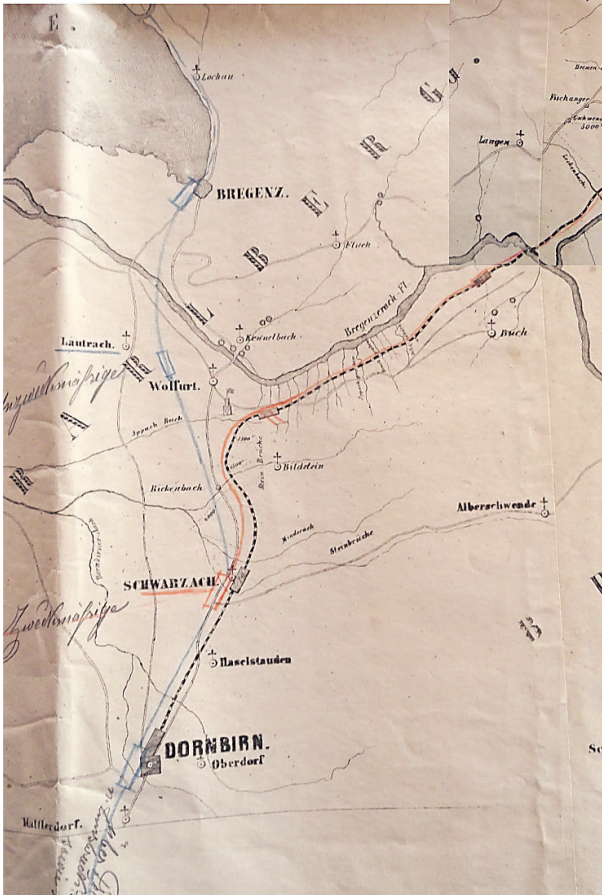
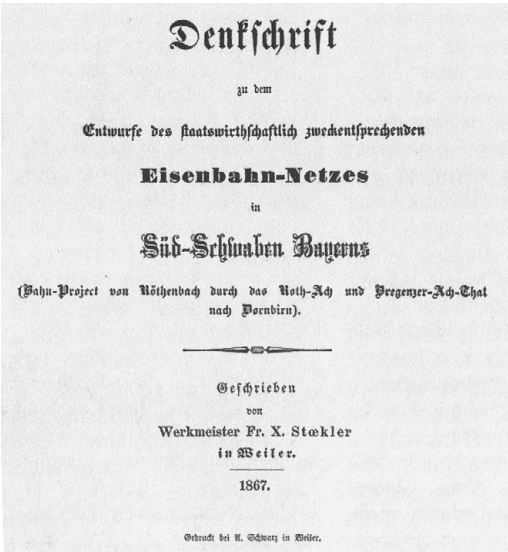
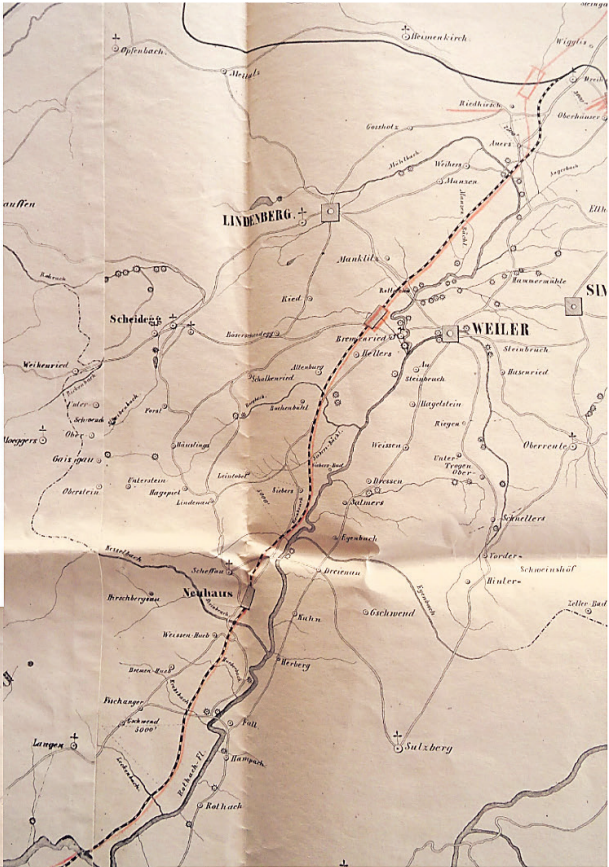
Projekt Oberstaufer-Bregenz 1869
Ausschnitt aus der Übersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahnprojekte des Königreichs Bayern.
Ortsarchiv Gestratz

Übersichtskarte von Bayern aus dem Jahre 1869 ist eine Verbindung zwischen der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* und Vorarlberg eingezeichnet. Die Marktgemeinde Weiler hätte von dieser Trasse aber nicht profitiert, denn die Bahnstrecke sollte in Oberstaufer abzweigen und über das Weißachtal nach Bregenz verlaufen. Angeblich hat die bayerische Regierung mit Österreich sogar über eine solche Trasse verhandelt. Aufgrund der unklaren Finanzierung und der bautechnischen Schwierigkeiten beim steilen Abstieg der Trasse von Staufen in das Weißachtal kam dieses Projekt aber über konzeptionelle Überlegungen nicht hinaus.

Das Rothachtal-Eisenbahn-Projekt

1867 nahm der Weilemer Baumeister Franz Xaver Stöckler das Bahnprojekt eines Anschlusses nach Vorarlberg wieder auf. Diesmal sollte die Strecke bei dem westlich des Bahnhofs Röthen-

bach gelegenen Weiler Dreiehligen von der Hauptbahn Lindau-Kempten abzweigen. Stöckler führte die Strecke dann östlich von Riedhirsch ins Rothachtal. Beim Weiler Bremenried sah er eine Bahnstation für Weiler vor, die auch Lindenberg und Scheidegg bedienen sollte. Im weiteren Ver-



Das Bahnprojekt Röthenbach-Dornbirn
Ausschnitt aus der Karte von Fr. X. Stöckeler 1867.
Ortsarchiv Gestratz

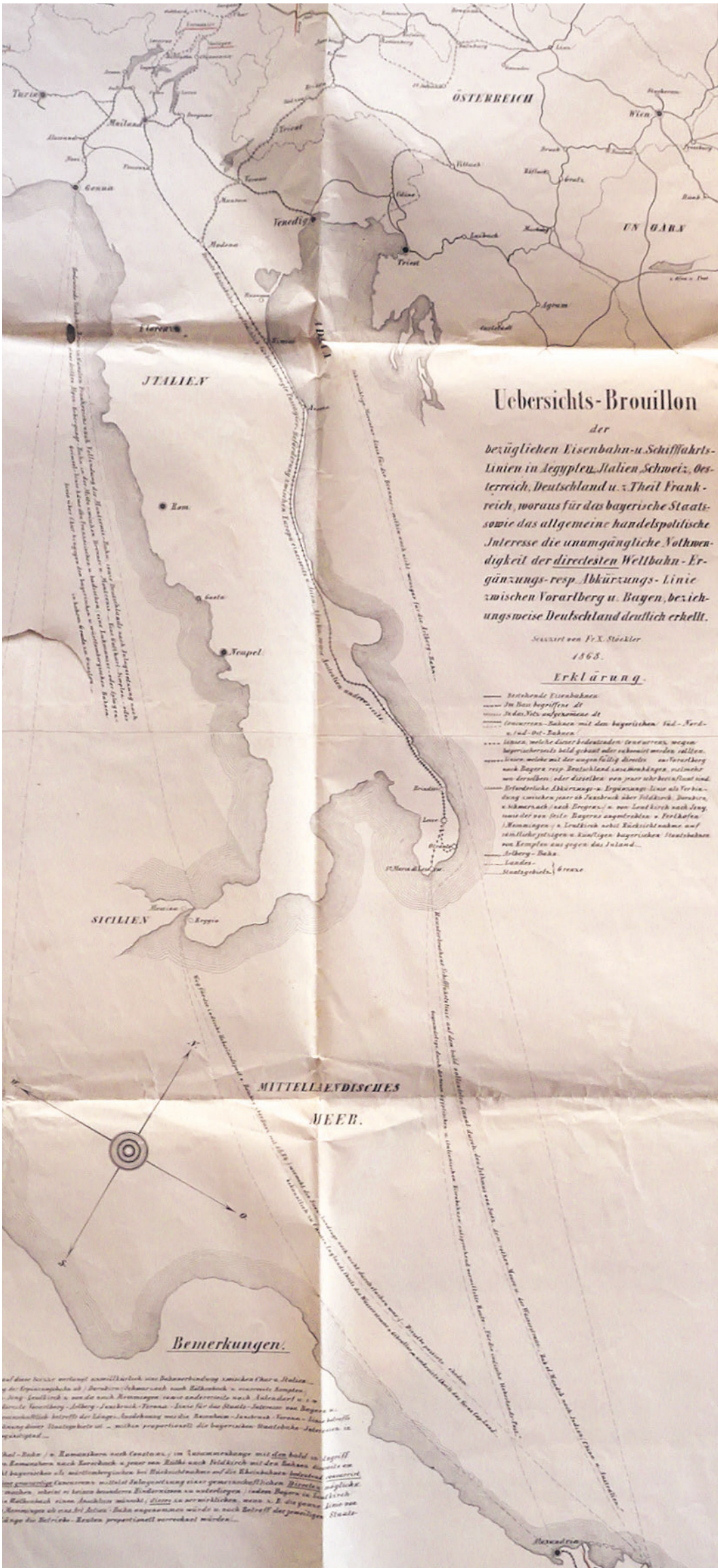
lauf wäre die Trasse entlang der Rothach zum Tal der Bregenzerach verlaufen. Diese wollte Stöckeler südlich Langen mit einer Brücke queren und die Trasse weiter im steilen Nordhang des Bregenzerachtals zum Rheintal führen.

Stöckeler begründete die Strecke nicht nur mit lokalen und regionalen Wirtschafts- und Handelsbeziehungen. Vielmehr argumentierte er im großen Stil geradezu global, indem er die Strecke als *unumgängliche Nothwendigkeit einer directesten Weltbahn-Ergänzungslinie resp. Abkürzungslinie zwischen Vorarlberg und Bayern beziehungsweise Deutschland* deklarierte. Über eine künftige Arlbergbahn, die in England erstmals 1845 zur Verbesserung der Postverbindung zur englischen Kolonie Indien angedacht worden war, wäre der Anschluss nach Venedig und von dort per Schiff weiter bis Ägypten und Indien vorgegeben.

Im benachbarten Vorarlberg schaute man mit großem Interesse auf die Initiative aus der grenznah liegenden Marktgemeinde Weiler. Vom Stammland Österreich war Vorarlberg damals verkehrsmäßig isoliert, da die einzige Verbindung nach Tirol über die steile, nicht ausgebaute Arlberg-Passstraße verlief. Beim österreichischen Kaiser und der Regierung in Wien stand das Land *vor dem Arlberg* aber nicht im Fokus. Für die k.u.k.-Monarchie waren die Verbindungen Richtung Mittelmeer und Ungarn weitaus wichtiger. Das politisch und wirtschaftlich auf sich gestellte Vorarlberg war also gezwungen, seine Bahnanschlüsse nach Bayern und in die Schweiz zu suchen. Allerdings war das kleine Land wirtschaftlich zu schwach, um ein eigenes Bahnnetz aufbauen zu können. Als Bayern 1853/54 mit der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* Lindau erreicht und die Schweiz 1858 ihre Rheintalstrecke Rorschach-Chur in Betrieb genommen hatte, begann die Vorarlberger Handelskammer Verhandlungen mit Bayern und der Schweiz über den Anschluss Vorarlbergs an deren Hauptbahnen. Dieser sollte mittels einer Bahnstrecke im Rheintal zwischen St. Margrethen, Bregenz und Lindau hergestellt werden.

Aber auch die *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* war für Vorarlberg – und noch mehr für die Marktgemeinde Weiler – von Interesse, da diese im Abschnitt Oberstaufen-Röthenbach in unmittelbarer Nähe der bayerisch-österreichischen Grenze verlief. Stöckeler warb in Weiler und in Simmerberg erfolgreich für sein Projekt. In einer von mehr als 20 Personen unterzeichneten Erklärung wurde per Zeitungsanzeige am 3. April 1868 zur Gründung des Vereins *Förderung des Rothachthal-Eisenbahn-Projektes* respektive *Zur Fortsetzung der Arlbergbahn im Zusammenhang der Schweizerbahnen auf kürzestem Wege nach Deutschland* aufgerufen.

Stöckelers Werben war offensichtlich erfolgreich, denn die Vorplanungen und die ersten Geländevermessungen wurden mit privaten Geldern finanziert. In Vorarlberg begannen die Vorarbeiten am 24. August 1868 im Beisein des Bregenzer Bürgermeisters, des Altbürgermeisters und Magistratsmitglieds Kinz sowie des Vorstandes des lokalen Eisenbahn-Comites Bregenz. Anders als von Stöckeler vorgesehen, wollte Vorarlberg die Strecke aber nicht nach Dornbirn, sondern auf dem Südhang des Bregenzerachtales nach Bregenz führen. Dabei hätte man die schwierige Querung der tief eingeschnittenen Bregenzerach vermieden, ebenso die



„Übersichts-Broullion der Eisenbahn- und Schiffahrtslinien in Aegypten, Italien, Schweiz, Oesterreich, Deutschland u.z. Theil Frankreich“
Ausschnitt aus der Karte von Fr. X. Stöckeler, 1868 Ortsarchiv Gestratz

etwa 3 km lange Trassierung im steilen und verschatteten, von zahlreichen Bächen durchnässten und rutschgefährdeten Nordhang. Auf der hoch über der Bregenzerach liegenden Südterrasse konnte die Strecke dagegen in weitgehend flachem Gelände verlaufen. Lediglich ab Langen musste die Trasse im steilen Hang nach Bregenz gebaut werden.

Auf Grundlage dieser Vorarbeiten stellte Stöckeler ein Gesuch bei der bayerischen Staatsregierung. In München betrachtete man das bautechnisch anspruchsvolle Projekt jedoch mit größter Zurückhaltung. Bedenken bestanden insbesondere wegen der zu erwartenden hohen Baukosten. Im Verlauf des Rothachtales hätte die Trasse zwar relativ einfach mit landschaftsangepasster Führung gebaut werden können. Aber für den bei Dreieichenstein beginnenden Abstieg ins Rothachtal wäre zur Überwindung der etwa 90 Höhenmeter eine rund 4 km lange Rampe erforderlich gewesen. Zudem hätte Bayern ja auch den Streckenbau in Voralberg finanzieren und durchführen sollen.

Angesichts der hohen Baukosten hatte Stöckelers Planung in München also keine Chance, zumal die *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* bereits in Betrieb war und damit eine Trasse im Rheintal von Lindau nach St.Margrethen wesentlich einfacher und schneller zu bauen war (diese wurde 1882 auch verwirklicht). Zusätzlich der hohen Baukosten bestanden möglicherweise auch politische Vorbehalte. Denn in München hatte man nicht vergessen, dass die Marktgemeinde Weiler jahrhundertlang unter österreichischer Herrschaft war und erst 1806 im Vertrag von Preßburg dem Königreich Bayern zugesprochen wurde. Mit einer direkten Bahnstrecke nach Vorarlberg hätte in der Gemeinde Weiler möglicherweise wieder die alte Liebe zu Österreich aufflammen können!

Pferdeomnibus statt „Weltbahn“

Kurz- und mittelfristig hatte Weiler also keine Chance auf eine Eisenbahnstrecke, somit konnte der Anschluss an die „weite Welt“ nach wie vor nur über eine Kutschenverbindung hergestellt werden. Vor-

Freitag

No. 14.

3. April 1868.

A U G U S T

Die Unterzeichneten aus der Mitte der Gemeindeverwaltungen, Industriellen und Kaufleute von Weiler und Simerberg beabsichtigen zur

Förderung des Rothachthal-Eisenbahn-Projektes

resp. zur Fortsetzung der Arlbergbahn im Zusammenhang der Schweizerbahnen, auf kürzestem Wege nach Deutschland einen

Berein

zu gründen, welcher den Zweck haben soll, dieses schon Jahre lang mit mit großen Opfern angestrebte Projekt im Nothwendigsten bestmöglichst zu unterstützen.

Der jährliche Beitrag wird auf ein Minimum von 1 fl. (ein Gulden) festgestellt, wobei jedoch selbstverständlich der Opferwilligkeit der Beireitenden keine Grenzen gesetzt sind, sondern gehofft wird, daß der Einzelne nach Maßgabe der Geschäfts- und Vermögens-Verhältnisse nach Kräften das Seine beisteuern werde.

Die große Wichtigkeit dieser Bahnlinie sowohl im Interesse des Staates, als den gewiß seinerzeit Nutzen stiftenden Gemeinden **Weiler, Simmerberg, Lindenberg, Scheidegg, Scheffau, Oberernte, Rottenbach, Seimenting** und **Gersbach** ist bereits zur Genüge nachgewiesen, und ist dieses Projekt längst schon in der **bayer. Abgeordneten-Kammer** eingebracht und von den Vertretern des **Allgäu's** den Hrn. Dr. **Völk** und **Al. Stadler** angeeignet.

Die Unterzeichneten verpflichten sich zur erforderlichen Thätigkeit und zweckdienlichsten Verwendung der Beiträge und werden bei einer jährlich abzuhaltenden Generalversammlung dem Vereine Rechenschaft ablegen.

Zu recht zahlreicher Betheiligung laden ergebenst ein und bitten, den Beitritt durch Namenszeichnung gefälligst zu bestätigen.

Weiler und Simmerberg, den 26. März 1868.

Nädler, Vorsteher,

Prinz, Ihler und Comp.

Prinz, Vorsteher.

F. J. Matterer, Kaufmann,
J. B. Heim,
Fr. Jos. Forster,
Fr. E. Kiene,
Amandus Binder.

Josef Buxler,
N. Schwarz,
Joh. Gg. Straub,
Johann Forster,
Stadelmann,

Joh. Wagus,
Engelbert König,
Sutter,
Fr. L. Kimpel,
Martin Göwein,

J. Judas,
Ed. Dornach,
J. B. Wächter,
Stöckler, Projektent
dieser Bahn seit 8.
Februar 1863.

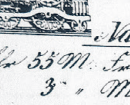
Aufruf zur Gründung des Vereins Rothachtal-Eisenbahn-Projekt, 3. April 1868

Dokumentationszentrum Landkreis Lindau

teilhaft dabei war, dass bei Eröffnung der *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* die Postexpedition Röthenbach in die neue Bahnstation in Oberhäuser verlegt worden war. Somit konnte eine Postkutschenverbindung als Zubringer zwischen Weiler und der Bahnstation in Oberhäuser eingerichtet werden. Jedoch war diese für Zugreisende nur von eingeschränktem Nutzen. Nach dem ersten vorliegenden Fahrplan von 1860 benötigte der *Pferdeomnibus* für eine Fahrt eine ganze Stunde, außerdem waren die Fahrzeiten nur teilweise auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge abgestimmt (es verkehrten damals drei Züge nach Lindau und vier nach Augsburg). Anschluss bestand nur zu den beiden Frühzügen nach Lindau beziehungsweise Augsburg sowie zum Nachmittagszug nach Augsburg. Abends verkehrte die Kutsche nicht. 1867 wurde die Nachmittagsfahrt in die frühen Abend-

stunden verlegt, was 1880 aber wieder rückgängig gemacht worden war.

Den in Weiler ansässigen Fabrikanten und Händlern konnte diese Kutschenanbindung auf Dauer nicht ausreichen, zumal Güter und Waren nur in begrenztem Umfang transportiert werden konnten. Ohne direkten Bahnanschluss waren künftig also wirtschaftliche Nachteile zu erwarten. Entgegen mancher Widerstände einiger Bürger, die durch den Bahnbetrieb den Verlust ihrer Ruhe und Abgeschiedenheit befürchteten, forcierten sie die Bemühungen zur Erlangung eines Bahnanschlusses für Weiler. Jedoch dauerte es rund 25 lange Jahre, bis sich die Gemeinde Weiler bei der bayerischen Staatsregierung um einen Bahnanschluss bemühte. Erst 1884 stellte die Gemeinde einen Antrag zur Genehmigung einer staatlichen Lokalbahn von Weiler zum Bahnhof Röthenbach.

	<u>Abgang der Bahnzüge</u> auf dem Bahnhofe Röthenbach.	1866
<u>Nach Lindau:</u> 6 Ufr 55 M. Sonst. 1. Güterzug auf / 1 " 3 " Nachmittags 2. Güterzug auf / 8 " 26 " Abends 3. Postzug auf /	<u>Nach Augsburg:</u> 6 Ufr 54 M. Sonst. 1. Güterzug auf / 11 " 35 " Nachmittags 2. Güterzug auf / 3 " 51 " Nachmittags 3. Güterzug auf / 7 " 42 " Abends 4. Postzug auf /	
<u>Postomnibusfahrten von Weiler nach dem Bahnhofe Röthenbach.</u>		
<u>Abgang aus Weiler:</u> 5 Ufr 30 Minuten Sonst. 2 " 15 " Nachmittags 6.	<u>Inkunft im Bahnhof:</u> 6 Ufr 30 Minuten Sonst. 3 " 15 " Nachmittags 6.	
<u>Abgang aus dem Bahnhof:</u> 7 Ufr - München Sonst. 3 " 45 " " Nachmittags 6.	<u>Ankunft in Weiler:</u> 8 Ufr - München Sonst. 4 " 45 " " Nachmittags 6.	
<u>Eisenbahnfahrten vom 15. Mai 1867 an.</u>		
<u>Abgang nach Lindau.</u> <u>Erfug:</u> Sonntags 11 Ufr 31 Minuten. <u>Postzüge:</u> Morgens 8 Ufr 12 Min. und Abends 8 Ufr 9 Min. <u>Güterzüge mit Personenbeförderung:</u> 7 Ufr 28 Min. Morgens und 2 Ufr 29 Min. Nachmittags.	<u>Abgang nach Augsburg.</u> <u>Erfug:</u> 2 Ufr 30 Min. Nachmittags. <u>Postzüge:</u> 6 Ufr 40 M. Morgens und 12 Ufr 58 Min. Abends. <u>Güterzüge mit Personenbeförderung:</u> 12 Ufr 42 Min. Nachmittags und 8 Ufr 7 Min. Abends.	
<u>Postomnibusfahrt</u> von Weiler nach Röthenbach von Röthenbach nach Weiler. Morgens 5 Ufr und Abends 6 Ufr 30 Min. Morgens 7 Ufr 30 Min. Abends 8 Ufr 30 Min.		



Poststadel Weiler mit Pferdeomnibus, vermutlich um 1870
Westallgäuer Heimatmuseum

IMPRESSUM:

Die Westallgäuer Heimatblätter sind die Heimatbeilage der Tageszeitung „Der Westallgäuer“, Weiler im Allgäu.

Redaktion: Redaktionsteam des Kreisheimattags des Landkreises Lindau unter Leitung von Bettina Deubel und Gerd Zimmer.

Kontakt: E-Mail: w.heimatblatt@gmx.de