Westallgäuer Heimatblätter

Heimatbeilage der Tageszeitung „Der Westallgäuer“

April 2024 | Publikation des Heimattags für den Landkreis Lindau (Bodensee) e.V. | Im 103. Jahr

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 achtteiligen 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 2
Staatsbahn oder Privatbahn?

Warum dauerte es 25 lange Jahre, bis die Gemeinde Weiler 1884 ihren Antrag auf eine Bahnstrecke zum Bahnhof Röthenbach stellte? Dazu müssen wir einen Blick auf die Entwicklung der bayerischen Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19.Jahrhunderts werfen. Bis 1860 waren die Staatsbahnen voll und ganz mit dem Bau der ersten drei bayerischen Hauptstrecken beschäftigt. Es waren dies die *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* Lindau-Hof, die *Ludwigs-West-Bahn* Bamberg-Würzburg zur Landesgrenze Hessen und die *Maximiliansbahn* Neu-Ulm-Augsburg-München-Rosenheim zur Landesgrenze Österreich. Im Alpenvorland, im Fichtelgebirge und im Spessart hatten diese Bahnstrecken Gebirgsbahncharakter und belasteten aufgrund ihres aufwändigen Baus den bayerischen Staatshaushalt über Gebühr, was eine hohe Staatsverschuldung zur Folge hatte. Andererseits waren die Einnahmen in den Anfangsjahren der *königlich-bayerischen Staatseisenbahnen* gering, da im Transitverkehr noch die Anschlüsse nach Österreich fehlten, zwischen den Hauptbahnen keine Querverbindungen bestanden und das Umland der Hauptstrecken noch nicht durch Stichbahnen erschlossen war. Schuldentilgung und fällige Zinszahlungen belasteten den Staatshaushalt aufs Äußerste, die Erlöse deckten nicht einmal mehr die Schuldzinsen. Vor diesem Hintergrund

Wappen der *Königlich Bayerischen Staatsbahnen*

war auf dem Kapitalmarkt an die Ausgabe neuer Staatsanleihen für den Bau weiterer Strecken nicht zu denken. Zur Finanzierung neuer Projekte hätte das Königreich die Steuern erhöhen müssen, was politisch aber nicht durchsetzbar gewesen wäre.

Die Staatsbahnen werden zum Haushaltsrisiko

Im Parlament sah man das Haushaltsdefizit allmählich als Staatsrisiko und in der politischen Diskussion wurde das Staatsbahnsystem zunehmend kritisch beurteilt. In der Abgeordnetenkammer diskutierten die Befürworter der Staatsbahn vehement mit Privatisierungsverfechtern. Erstere waren der Ansicht, dass eine für Industrie, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft und Militär so wichtige Infrastruktur nicht in auf Profit ausgerichtete private Hände gelegt werden dürfte. Dagegen argumentierten die Privatbahnbefürworter, dass angesichts klammer Staatsfinanzen das für den Bahnbau benötigte Geld nur aus privater Hand bereitgestellt werden könne. Die Beratungen der Abgeordnetenkammer zogen sich den ganzen Winter 1845/46 hin, bis Bayerns Innenminister von Abel mit einer denkwürdigen Erklärung vor die Abgeordneten trat: *Nie, meine Herren, ich bin zu dieser Erklärung angewiesen und beauftragt, nie wird die Regierung [...] diese Bahnen in ihren*

Hauptrichtungen in Privathände geben, nie und unter keiner Bedingung. Das klare und eindeutige Bekenntnis der Regierung verfehlte seine Wirkung nicht. Mit Gesetz vom 23. Mai 1846 wurde in Bayern das Staatsbahnprinzip offiziell beschlossen.

Das Machtwort der Regierung beendete zwar vorerst die politische Diskussion, die Finanzierungsfrage war damit aber nicht gelöst. Hinzu kam die äußerst unruhige politische Großwetterlage. In Europa grassierte seit 1844 die Kartoffelfäule, 1846 und 1847 gab es witterungsbedingt Missernten und in der Folge eine große Hungersnot. Die beginnende Industrialisierung führte zum Niedergang des Heimgewerbes und die viel zu geringen Löhne verursachten Massenarmut und Verelendung der unteren Gesellschaftsschichten *(Pauperismus)*. Diese Gemengelage und die völlig unzureichenden Strategien der deutschen Staaten bei der Krisenbewältigung führten in ganz Deutschland zu Protesten und Unruhen. Die sozialen, wirtschaftlichen und politischen Spannungen entluden sich schließlich 1848/49 in revolutionären Aufständen gegen das bestehende Staats- und Ständesystem. Zur Bekämpfung der Ausschreitungen und Unruhen wurde das Militär in Bayern – wie in ganz Deutschland – aufgerüstet. Mittel, die für den weiteren Bahnbau fehlten.

Sturm auf das Münchner Zeughaus, 4. März 1848

Pachtbahnen ergänzen Staatsbahnen

Nach der Abdankung von König Ludwig I. und der Amtsübernahme durch Maximilian II. erhielt der staatliche Bahnbau zunächst wieder Priorität. Insbesondere die *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* als landesweit bedeutsame Süd-Nord-Achse zwischen Lindau und Hof wurde fertiggebaut. Dahinter steckte auch politisches Kalkül, denn mit dem Bahnbau konnte das große Heer erwerbsloser Tagelöhner in Lohn und Brot gebracht werden. Hinzu kam der militärische Aspekt, denn mit der Bahn war es möglich, Truppeneinheiten und Artillerie schnell zu den in Aufruhr befindlichen Landesteilen zu transportieren.

Der Weiterbau der Hauptbahnen gelang nur mit Aufnahme von Krediten und Erhöhung der Staatsverschuldung. Zur politisch-finanziellen Krise kam ab Mitte der 1850er Jahre verschärfend eine Häufung schwerer Bahnunfälle hinzu. Aufgrund explodierender Lokkessel und Funkenflug aus den Schornsteinen der Lokomotiven gerieten Bahnanlagen, Frachtgut und Züge in Brand, wurden Menschen verletzt und neben den Bahnanlagen stehende Häuser beschädigt. Der wachsende Zugverkehr konnte nach wie vor auf den aus Kostengründen vorerst nur eingleisig gebauten Hauptbahnen abgewickelt werden, das Fehlen von Signalen und sonstigen Sicherungsanlagen verursachte betriebliche Störungen und Unfälle, Frontalzusammenstöße waren nicht selten.

Angesichts dieser bedenklichen Entwicklung wurde in der Abgeordnetenkammer 1856 ein Antrag auf Verpachtung sämtlicher Staatsbahnen an private Unternehmungen gestellt. Parallelen zu 1994, als die Bundesbahn durch Privatisierung in die Deutsche Bahn AG überführt wurde, sind unverkennbar. Nun, soweit kam es damals nicht (und wenn man sich die aktuelle Entwicklung der „privatisierten“ Bahn in Deutschland ansieht, möchte man hinzufügen: zum Glück nicht). Klar war aber auch, dass der Bau weiterer Bahnstrecken angesichts der angespannten Haushaltssituation anderweitig finanziert werden musste.

Stempel der Königlich privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen Historisches Lexikon Bayern

Ein neues Finanzierungsmodell wurde aufgelegt. Dieses sah vor, dass der Bau der Bahnstrecken von privater Seite übernommen wird. Nach Fertigstellung sollten die *Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen* die Strecke pachten und auf eigene Kosten betreiben, auch das rollende Material sollte von dieser gestellt werden. Zur Unterstützung bei der Finanzierung des Baus sollte die Königliche Staatsbank Kredite zu einem Zinssatz von 5 % vergeben, wobei die Zinsen von der Staatsbahn als „Pachtschilling“ an die zu bauende Partei zu zahlen waren. Im Gegenzug würde die Bahnstrecke nach Ablauf einer bestimmten Frist unentgeltlich an den Staat übergehen.

Mit diesem Finanzierungsmodell entstanden in Bayern acht Hauptbahnen, es waren hauptsächlich kürzere Zulauf- und Verbindungsstrecken in Ergänzung der Hauptbahnen. Die mit 85 km längste Pachtbahn war die 1863 in Schwaben fertig gestellte *Illerbahn* von Kempten über Memmingen nach Neu-Ulm. Aus Gründen, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll, bewährte sich das Pachtbahnsystem letzten Endes aber nicht wie erhofft. Ein Sonderfall war der Bahnbau in der Region Ostbayern, der der privaten *Königlich privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen* überantwortet wurde.

Das Vizinalbahnmodell

Als die Staatseisenbahnen mit fortschreitendem Netzausbau ab 1856 erstmals Gewinne erwirtschaftete, war die Privatisierungsdiskussion beendet. Stattdessen bewilligte der Landtag in den 1860er Jahren drei Gesetzespakete zum Bau von insgesamt 20 weiteren Hauptstrecken. In der historischen Literatur wird diese Dekade als *Sturm- und Drangperiode* des bayerischen Eisenbahnbaus bezeichnet. Auf dieser gesetzlichen Grundlage konnte der Ausbau des Hauptstreckennetzes bis 1880 weitgehend abgeschlossen werden.

„Während in den anderen Provinzen Bayerns längst der Dampfwagen rollte, glichen die Oberpfalz und Niederbayern noch einer trostlosen Eisenbahnwüste“

Kurzer Abriss der Geschichte der Ostbahn

Der staatliche Eisenbahnbau hatte anfangs die Regionen im Osten des Königreichs Bayern wenig beachtet. Als 1856 das Pachtbahnsystem eingeführt wurde, gründete sich am 12. April 1856 die *Königlich privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen*. Hinter der Ostbahn-Gesellschaft standen hochrangige Adressen wie Fürst Maximilian von Thurn und Taxis, der Fabrikbesitzer Theodor Cramer-Klett, die *Königliche Bank* in Nürnberg, das Bankhaus Rothschild & Söhne und andere. Unter Leitung von Paul Camille von Denis, der 1835 bereits den Bau der *Ludwig-Eisenbahn* Nürnberg-Fürth geleitet und auch in anderen deutschen Staaten Eisenbahnstrecken gebaut hatte, entstanden in Ostbayern bis 1875 insgesamt 904 km Bahnstrecken, was etwa einem Viertel des damaligen bayerischen Eisenbahnnetzes entsprach. Schon bald entwickelte sich die Ostbahn aufgrund ihrer Monopolstellung zum „Staat im Staate“. Mit Verdichtung der Netze wurden die *Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen* und die *Ostbahn* Konkurrenten. Zunehmend wurde die Verstaatlichung der Ostbahn gefordert. Infolge des Börsenkrachs von 1873 verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage der Ostbahn so sehr, dass sie per Gesetz am 15. April 1875 verstaatlicht und zum 1. Januar 1876 in die *Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen* eingegliedert wurde.

Obwohl der bayerische Eisenbahnbau aus finanziellen Gründen auf Hauptbahnen fokussiert war, konnte und wollte man angesichts des Drängens der abseits der Hauptstrecken liegenden Städte und Gemeinden die Nebenbahnen nicht aus dem Auge verlieren. Nach dem Scheitern des Pachtbahnsystems erfolgte 1869 mit dem *Vizinalbahn-Gesetz* ein zweiter Anlauf zum preisgünstigen Eisenbahnbau. Der Begriff *vizinal* leitet sich aus dem Lateinischen ab und bedeutet *nachbarschaftlich*, letztlich sind damit Bahnen mit lokaler Bedeutung gemeint. Zur Förderung von Nebenbahnstrecken änderte die Regierung die Richtlinien. Voraussetzung für den Bau einer Strecke war nun, dass die Kommunen den für die Eisenbahntrasse und -anlagen erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung stellen sollten. Zudem mussten sie die Finanzierung der zum Bau der Trasse notwendigen Erdarbeiten tragen. Der Staat übernahm den Bau der Gleise und der Betriebsstationen. Zur Finanzierungshilfe wurde ein *Vizinaleisenbahn-Baufond* gebildet, der aus den Überschüssen der Staatsbahnen sowie dem Staatsanteil der Bayerischen Ostbahn gespeist wurde. Die Refinanzierung der staatlichen Bauaufwendungen sollte über die Betriebsgewinne erfolgen.

Um die Kosten in Grenzen zu halten, wurden für Vizinalbahnen vereinfachte Baustandards erlassen. Zulässig waren größere Steigungen, engere Kurvenradien sowie ein geringer dimensionierter Gleisober- und unterbau. Die Betriebsführung konnte im Vergleich zu den Hauptbahnen nach weniger strengen Standards erfolgen, die Fahrgeschwindigkeit wurde in der Regel auf 45 km/h begrenzt und das Zugmaterial war erheblich leichter als bei den Hauptbahnen. Auf dieser Basis entstanden in Bayern 15 Strecken mit einer Gesamtlänge von 167 km. Jedoch erfüllte auch dieses Modell in finanzieller Hinsicht nicht die Erwartungen, denn die Gewinne waren so gering, dass die Kommunen bei der Verteilung fast immer leer ausgingen, gleichwohl für den Staat aber auch zu wenig übrig blieb.

Die Donaubrücke der privaten Bayerischen Ostbahn bei Regensburg, 1859

Gemälde Albert Emil Kirchner (Ausschnitt), DB Museum Nürnberg

Von der Vizinalbahn zur Lokalbahn

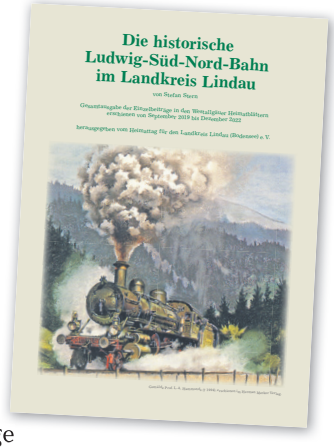
1880 unternahm der Staat einen dritten Anlauf zum kostengünstigen Bau von Nebenbahnen. Die entsprechende Grundlage bildete das *Lokalbahngesetz* vom 28.April 1882. Wie beim vorhergehenden *Vizinalbahngesetz* sollten die Gemeinden zwar weiterhin die für den Bahnbau erforderlichen Flächen dem Staat unentgeltlich zur Verfügung stellen, jedoch bekamen sie nun die Hälfte der für die Erdarbeiten anfallenden Kosten aus dem neu aufgelegten *Vizinal-Baufond* rückerstattet. Sofern die Gemeinden auf ihre anteiligen Gewinnansprüche verzichten würden, hätten sie die Baukosten sogar vollständig erstattet bekommen. Zusätzlich wurden die schon beim Vizinalsystem herabgesetzten baulichen und betriebstechnischen Standards noch einmal vereinfacht. Mit der Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit auf 20 - 25 km/h konnten Trassen und Stationsbauten in vereinfachter Bauweise extrem kostensparend errichtet werden, Haltepunkte sollten nur einen aufgeschütteten Bahnsteig ohne Signale erhalten.

Die Effektivität der Senkung der Ausbaustandards zeigt sich im direkten Vergleich der Baukosten. Während ein Kilometer Hauptbahn 250.000 Mark kostete, waren es bei *Vizinalbahnen* 92.000 Mark und bei *Lokalbahnen* nur noch 58.000 Mark. Weitere Spareffekte ergaben sich durch eine nochmalige Vereinfachung des Bahnbetriebs. So mussten sich alle Beschäftigten der Lokalbahn zu Arbeiten verpflichten, die bei der Staatsbahn von untergeordneten Personalen erledigt wurden. Die Neuregelung der Finanzierung, die Senkung der Ausbaustandards und die vereinfachte Betriebsführung waren im wahrsten Sinne des Wortes bahnbrechend. Von da an wurden viele Städte und Gemeinden im bayerischen Landtag vorstellig wegen des Baus von Lokalbahnen.

Nun wird auch klar, warum die Gemeinde Weiler erst 1884 den Bau einer Lokalbahn beantragte. Eine frühere Antragstellung hätte wenig Sinn gemacht, da staatlicherseits der Schwerpunkt auf dem Ausbau des Hauptstreckennetzes lag und die Finanzierung des Baus von Nebenbahnen für die Kommunen finanziell mit einem hohen Risiko behaftet war.

Jedoch taten sich nun für die Gemeinde Weiler andere Hürden auf. Bereits im Jahr der Gesetzesverabschiedung gingen aus ganz Bayern über 100 Petitionen ein! Von diesen wurde im *Ersten Lokalbahngesetz* vom 21. April 1884 eine erste Tranche mit 13 Strecken genehmigt. Bis 1920 folgten weitere neun Gesetze mit insgesamt 169 Strecken. Für die Gemeinde Weiler brachte der Abgeordnete Joseph Wagner (Bayerische Patriotenpartei) einen entsprechenden Antrag in der Kammer des Abgeordnetenhauses ein, wo er auch positiv gewürdigt wurde. Da die Liste der Antragsteller jedoch lang war und das Staatsministerium zahlreiche andere Gesuche vordringlicher bewertete, kam der Antrag vorerst nur auf die Warteliste.

Die historische Ludwig-Süd-Nord-Bahn im Landkreis Lindau



In den letzten zwei Jahren haben wir regelmäßig die Publikationen von Stefan Stern über die Eisenbahngeschichte im Allgäu publiziert. Dieser Sammelband vereinigt alle Veröffentlichungen zur Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die von September 2019 bis Dezember 2022 in den Heimatblättern des Westallgäuers erschienen sind, inklusive Eisenbahn-Trajektverkehr am Bodensee und Luitpold-Kaserne in Lindau. Beschrieben werden die Anfänge der Eisenbahn in Deutschland und in Bayern, Konzeption, Planung, Bau und Betrieb der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die Bahnhöfe und Kunstbauwerke im Landkreis Lindau sowie die durch die Eisenbahn bewirkten wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen in Lindau, Lindenberg und im Westallgäu. Die Broschüre ist in den Lindenberger und Lindauer Buchhandlungen erhältlich (10,– €).

Entwicklung von Schifffahrt und Eisenbahn am Bodensee im 19. Jh.

In dem im Allitera-Verlag erschienenen Buch „Lindau unter Dampf“ schildert Stefan Stern die im Zeichen der Dampfmaschine stehende Verkehrsgeschichte der Handels- und Hafenstadt Lindau im 19. Jahrhundert. Seehafen, Inselbahnhof und Bodenseedamm bilden verkehrstechnisch und kulturhistorisch auch heute noch ein einzigartiges Ensemble, das vor rund 150 Jahren mit Eröffnung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn Geschichte geschrieben hat. Die beiden Leuchttürme und die Löwenstatue zeigen in einzigartiger Weise die frühere Bedeutung der ehemaligen Handelsstadt Lindau für Bayern, Deutschland und Europa. Die Beschreibung der lokalen Ereignisse in der Inselstadt erfolgt im länderübergreifenden Kontext der Bodensee-Anrainerstaaten Baden, Württemberg, Schweiz und Österreich, ohne den das Geschehen vor Ort nicht zu verstehen wäre. Erhältlich in allen Buchhandlungen (ISBN 978-3-96233-442-0, 28,– €).

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