

Die Lokalbahn des Marktes Weiler im Allgäu

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

Teil 3 – Was lange währt...

Fortsetzung

Schwierige Finanzierung

Mittlerweile hatte die Staatsbahn im April 1892 einen Kostenvoranschlag zum Bau der Strecke vorgelegt. Danach musste die Gemeinde für Strecken- und Anlagenbau 282.000 Mark aufbringen (nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes würde das heute rund 2 Mio € entsprechen!) Davon waren 50.000 Mark einmalig als Investitionsbeitrag von der Gemeinde an die Staatsbahn zu zahlen (*à fonds perdu*). 197.000 Mark sollten über verzinsliche Schuldverschreibungen aufgebracht werden, die die Weilemer Bürger erwerben konnten. Der Restbetrag wurde über einen Kredit finanziert. Darüber hinaus musste die Gemeinde für Streckenunterhalt und Reparaturarbeiten jährliche Zahlungen an den staatlichen *Erneuerungs- und Reservefonds* leisten. Im Gegenzug erhielt die Gemeinde für 99 Jahre die alleinige Konzession zum Betrieb der Strecke. Erst danach wäre die Bahnstrecke unentgeltlich an den Staat übergegangen.

Vor Baubeginn waren seitens der Gemeinde noch zwei weitere Vorleistungen zu erbringen. Zuerst musste sie die zum Bau der Bahntrasse und der Bahnanlagen benötigten Grundstücke erwerben. Hierbei erhielt die Gemeinde tatkräftige Unterstützung durch den Lindauer *Regierungsrat* Döhla und den *Staatsbahn-Generaldirektionsrat* von Geßler. Zum Zweiten hatte die Gemeinde die veranschlagte Bausumme bei der Generaldirektion der Staatsbahnen einzuzahlen. In einem Rundschreiben forderte die Gemeindeverwaltung alle angemeldeten Schuldscheininhaber auf, ihren zum Bahnbau gezeichneten Betrag an den Kassier des Eisenbahn-Komitees Alois Mauch einzuzahlen.

Einfacher Streckenbau

Im Sommer 1892 konnten die Bauarbeiten der rund 5,7 km langen Bahnstrecke beginnen. Die Bauleitung lag in den Händen des *königlichen Staatsbahningenieurs* Moro, der im Lindauer Bahnbetriebswerk angestellt war. Zur Trassierung der Strecke wa-

ren rund 54.000 Kubikmeter Erdmaterial zu bewegen. Das für Böschungsbefestigungen und Gleisunterbau erforderliche Stein- und Kiesmaterial konnte praktischerweise aus den nahe gelegenen Röthenbacher Kiesgruben gewonnen werden. Der Höhenunterschied zwischen dem Bahnhof Röthenbach (705 m über Normalnull) und Weiler (rund 630 m ü.NN) stellte aufgrund der niedrig festgelegten Baustandards kein großes Hindernis dar. Die Überwindung der 75 Höhenmeter zum Rothachtal gelang mittels einer mit 20% Neigung fallenden Gefällestrecke. Sie begann unmittelbar westlich des Bahnhofes Röthenbach und verlief anfangs auf der südlichen Böschung des großen Bahndamms Rentershofen. Am Ende des Damms schwenkte die Trasse in einer Rechtskurve auf den östlichen Waldhang des Angerbachtals. Nach Querung des Angerbachs und des aus Lindenberg kommenden Mühlbachs verlief das Gleis - zuerst noch mit geringem

Gefälle, dann fast eben - auf dem Talgrund bis zum Bahnhof Weiler.

Zwei Haltepunkte für einen Weiler

Außer dem Endbahnhof Weiler war der Haltepunkt *Auers* bei km 3,15 die einzige Betriebsstelle der Strecke. Der Haltepunkt bestand aus einem Schüttperron und einer einfachen Schutzhütte (1901 wurde zusätzlich ein kurzes Ladegleis eingebaut). Bei der Projektierung hatte der Haltepunkt noch den Namen *Ellhofen*, bei Einweihung der Bahnstrecke erhielt er aber den Namen *Auers*. Der Grund für die Umbenennung ist nicht bekannt und ergibt auch keinen Sinn, denn der Weiler Auers liegt rund 1,2 km Luftlinie entfernt vom Haltepunkt und zudem auf Röthenbacher Gemarkung. Vielleicht wollte die Marktgemeinde damit zusätzliche Fahrgäste anlocken. Zweite Kuriosität: Der Weiler Auers erhielt 1901 beim Bau der Lokalbahn Lindenberg-Scheidegg



Bau der Lokalbahn Weiler, Frühjahr 1893

Es gibt nur wenige Fotos vom Bau der Strecke. Auf diesem sind die Bauarbeiter bereits zwischen dem Haltepunkt Auers und Weiler zugange. Nach Verlegung der Schienen werden die Zwischenräume der Schwellen mit Schotter gefüllt.

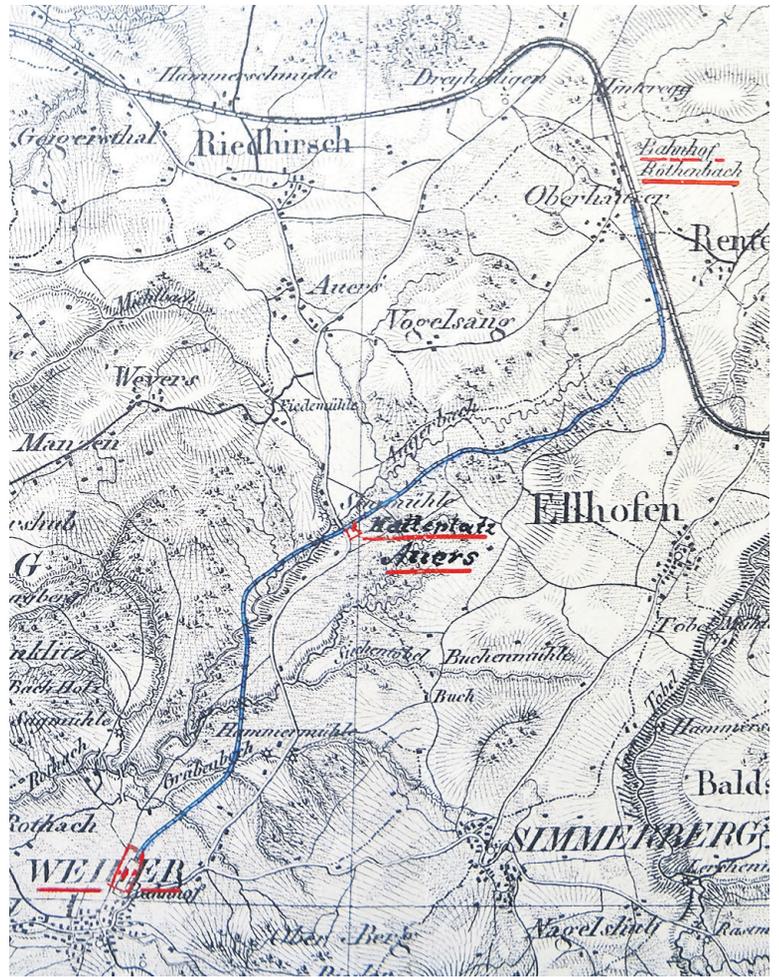
Dokumentationszentrum Landkreis Lindau



Bahnhof Meckenbeuren der Localbahn A.G. (LAG) München, um 1960

Die 1887 in München gegründete private Localbahn-Actiengesellschaft betätigte sich mit Planung, Bau und Betrieb von Neben- und Secundärbahnen. Gesellschafter waren die Münchner Lokomotivfabrik Krauß & Co sowie die Lokalbahnbau- und -betriebsunternehmung Lechner & Krüzner. Die LAG war schwerpunktmäßig in Bayern tätig, die erste Strecke entstand im Oberallgäu zwischen Sonthofen und Oberstdorf. Bekannt ist auch die frühere Walhalla-Bahn entlang der Donau von Regensburg bis Würth. Darüber hinaus war die LAG außerhalb Bayerns aktiv. In Württemberg betrieb sie die Strecken Ravensburg-Weingarten-Baienfurt und Meckenbeuren-Tettang. Weitere Bahnen entstanden in Österreich, darunter die Schafbergbahn und die Salzkammergut-Lokalbahn. Auch in der Lausitz, in Thüringen und in Ungarn war die LAG tätig. 1938 wurde sie von der Deutschen Reichsbahn A.G. übernommen.

Foto aus Schwäbische Zeitung vom 3.9.2015



Strecke der Lokalbahn Weiler, Planskizze 2.12.1900

Dokumentationszentrum Landkreis Lindau

einen zweiten Haltepunkt gleichen Namens. Damit war Auers in Bayern wohl die einzige Kleinortschaft mit zwei Bahnhofpunkten!

Erweiterung der Station Röthenbach

Mit der von der Hauptstrecke abzweigenden Lokalbahn wurde der Durchgangsbahnhof Röthenbach zu einem Abzweigbahnhof. Die Lokalbahn erhielt östlich des Stationsgebäudes einen eigenen Bahnsteig. Zur Rückfahrt nach Weiler mussten die Loks über das Umfahrgleis an das andere Zugende umgesetzt werden. Da für den Einbau von Weichen kein Platz vorhanden war, baute man eine kleine handbetriebene Drehscheibe ein. In einer den Konzessionsvertrag ergänzenden Vereinbarung wurde 1893 die Betriebsführung der Lokalbahn in

der Bahnstation Röthenbach geregelt, insbesondere die anfallenden Rangierarbeiten zur Übergabe der Güterwagen.

Die Bauarbeiten begannen im Sommer 1892 und schritten rasch voran, bereits vor Winterbeginn waren Dämme, Brücken und Bachdurchlässe sowie die Grobtrassierung fertig gestellt. Der lange und schneereiche Winter 1892/93 unterbrach die Bauarbeiten, sie konnten erst Anfang April wieder aufgenommen werden. Die Verlegung der Schienen begann am Bahnhof Röthenbach. Über die bereits verlegten Gleise transportierten Bauzüge den für den Gleisbau erforderlichen Kies sowie Schienen und Schwellen zur Baustelle. An den Wegübergängen hatte das Zugpersonal den herannahenden Bauzug mit einem Signalhorn anzukündigen, damit die sich dem Übergang nähernden

Fuhrwerke rechtzeitig zum Stehen kamen und Fußgänger die Gleise verlassen konnten.

Ein kleiner Endbahnhof ...

Weiler erhielt eine einfache Bahnstation mit drei Gleisen. Das zweistöckige Empfangsgebäude wurde nach zeitgenössischer Beurteilung in *gefälliger, ortsüblicher Bauweise* erstellt. Das Erdgeschoss war mit Bruchstein, das Obergeschoss mit Schindeln verkleidet. Bemerkenswert ist das Schopfwalmdach, das in dieser Form kein anderer Bahnhof im Allgäu aufwies. Im Erdgeschoss befanden sich der Warteraum, der Büroraum des Stationsvorstehers mit angeschlossener Gepäckaufgabe, das *Postlokal* sowie eine kleine Toilette. Etwas ominös erscheint das im Grundrissplan eingezeichnete *Zimmer des Dieners*, vermutlich handelte es sich um eine Abstellkammer für Reinigungswerkzeug. Im ersten Stock war die Dienstwohnung für den Bahnhofsvorsteher und seine Familie eingerichtet.

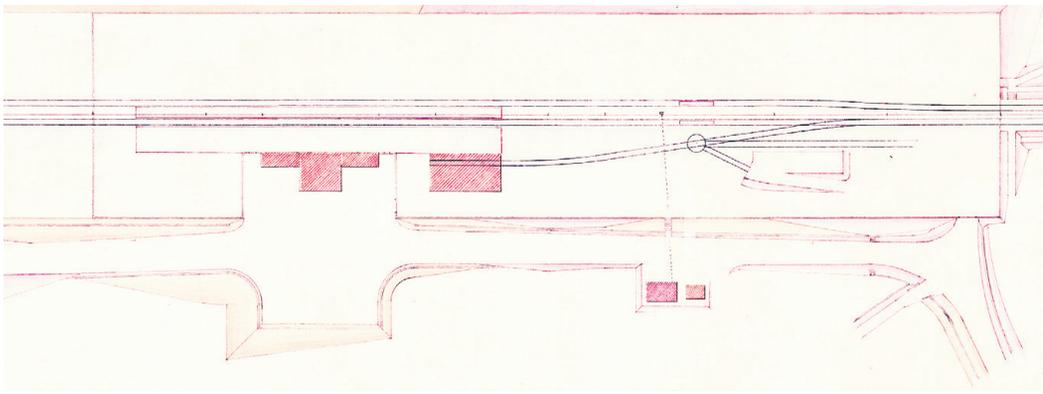
Ende Mai 1893 waren die Bauarbeiten weit fortgeschritten. An Sonn- und Feiertagen strömten Einheimische und auswärtige Besucher zu den Baustellen. Bereits am 5. Juni 1893 erfolgte die erste Probefahrt zur Überprüfung der Tragfähigkeit der Brücken und des Gleiskörpers. Vier Tage später lief die neue Lokomotive vom Typ D VI in den Bahnhof Weiler ein, was wiederum viele Schaulustige anlockte (Angaben zur Lokomotive in Teil 4). Eine Woche später erfolgte bei strömendem Regen im Beisein einer Kommission von *General- und Oberbahnamtsdirektoren* aus München und Kempten die Abnahmefahrt. Ungeachtet der nassen Witterung fanden sich zahlreiche Zuschauer am Bahnhof ein. Da es sich um eine amtliche Fahrt handelte, war allerdings *jegliche Festlichkeit verboten*. Die Kommission erklärte die Strecke ohne Beanstandungen für betriebsfähig und übergab die Lokalbahn offiziell an die Marktgemeinde Weiler.



Drehscheibe im Bahnhof Röthenbach, 1981

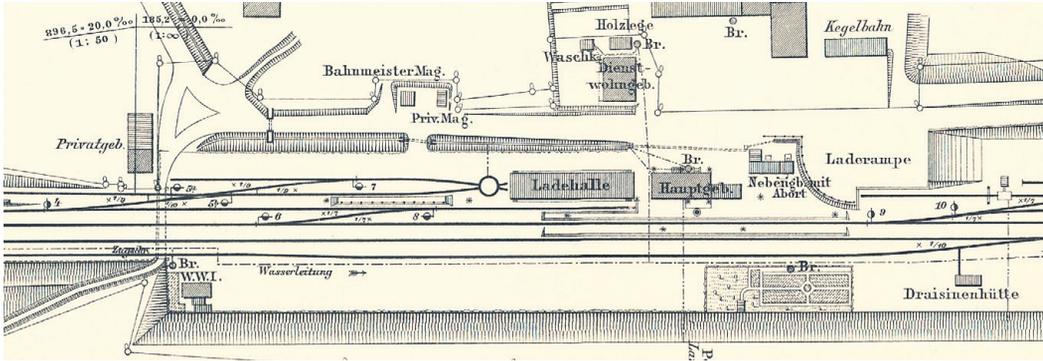
Dies ist das einzige bekannte Foto der längst verschrotteten Drehscheibe.

Sammlung Dötterl



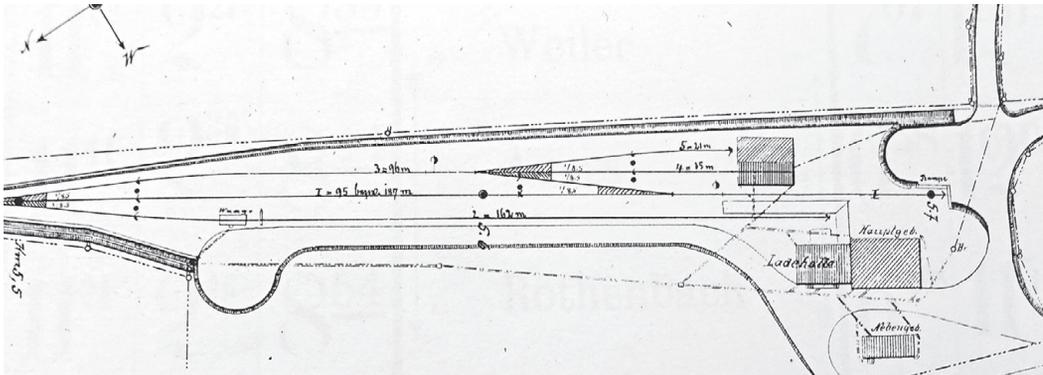
Plan der Station Röthenbach, 1850

Ausschnitt, DB Museum Nürnberg
 Der nach Westnordwest ausgerichtete Plan zeigt den Zustand der Station Röthenbach vor Bau der Lokalbahn. Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn ist noch eingleisig. Über einen Gleisanschluss war die östlich des Stationsgebäudes liegende Güterhalle angeschlossen. Noch weiter östlich befand sich eine weitere Halle mit unklarem Verwendungszweck.



Situationsplan Station Röthenbach, 1895

Ausschnitt (nach Süden ausgerichtet), DB Museum Nürnberg
 Die Hauptstrecke ist immer noch eingleisig. Anstelle des Ladegleisanschlusses besteht nun der Bahnsteig der Lokalbahn mit Drehscheibe und Umfahrgleis zum Umsetzen der Lokomotiven. Über eine Weichenverbindung wurden die Güterwagen von den Zügen der Hauptbahn zur Nebenbahn und umgekehrt rangiert.



Gleisplan Bahnhof Weiler, Dezember 1893

Hauptstaatsarchiv München, Kopie im Dokumentationszentrum Landkreis Lindau
 Die Bahnstation Weiler bestand ursprünglich aus drei Gleisen, 1907 wurde ein viertes Anschlussgleis gebaut. Personenzüge fuhren auf Gleis 2 ein. Waggonen mit Stückgut wurden auf Gleis 1 zur Ladehalle gefahren, die direkt an das Empfangsgebäude anschloss. Sperriges Frachtgut verlad man auf der am Ende von Gleis 2 liegenden Kopframpe. Das Betriebsgleis 3 führte zum Maschinenhaus. Der Plan wurde vom Kgl. Staatsbahningenieur Moro aus Lindau gezeichnet.



...und eine große Eröffnungsfeier

Am 22. Juli 1893 fand die von der Bürgerschaft sehnsüchtig erwartete Streckeneröffnung statt. Ein eigens gegründetes Festkomitee hatte in wochenlanger Vorbereitung eine große Eröffnungsfeier organisiert. Im Wochenblatt riefen die Vereine die Bevölkerung zur Mitarbeit bei den Vorbereitungen auf. Nach einem damaligen Zeitungsbericht *ward der Markt aufs sauberlichste herausgeputzt (...) und eine Wanderung durch die Straßen am Festtage bot Überraschung um Überraschung. Private und Vereinigungen schienen in Wetteifer gelegen zu haben, um Weiler in einem Festkleide erstehen zu lassen, das der hohen Bedeutung des Tages entsprechend sein sollte, und es fällt dem Berichterstatter wahrlich schwer, all der Schönheiten nur namhaft zu gedenken, so umfassend und reich sind sie. Flaggenreihen in den verschiedensten Farben durchziehen die Hauptstraßen des Marktes (...). Auf dem Bahnhofplatz (...) begrüßt uns (...) über der Zufahrtsstraße eine an Größe wahrhaft imponierende pyramidenartige Ehrenpforte, errichtet von der Firma Stromeyer. Begeben wir uns auf den Festplatz, so fällt ein mächtiges, über 400 Personen umfassendes Wirtschaftszelt in die Augen, das außen und innen herrlich dekoriert ist. Zur Belustigung der Kleinen und Großen ist noch ein Karussell aufgestellt.*

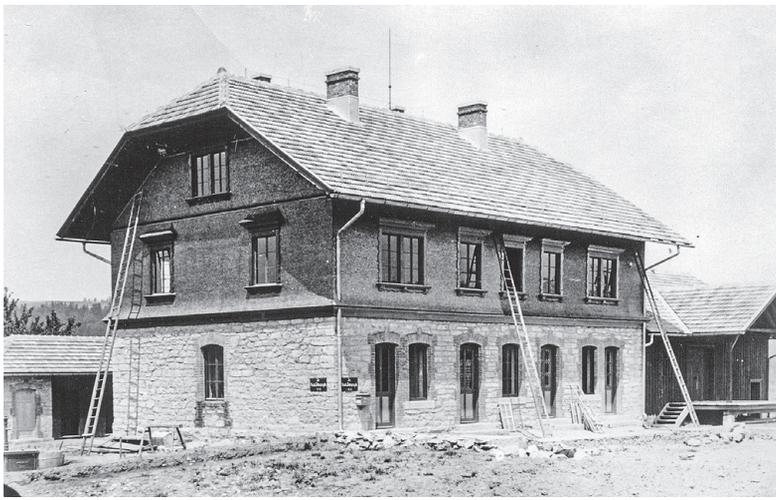
Mit Eröffnung der Bahnstrecke war die Zeit des *Pferde-Omnibusses* zum Bahnhof Röthenbach beendet. Die letzte Kutsche wurde am Vorabend des Eröffnungsfestes vom Festkomitee mit einer kleinen Feier verabschiedet. Am nächsten Tag kündigten Böllersalven um 6 Uhr morgens die Streckeneröffnung an. Nach dem Festgottesdienst verließ der erste Personenzug den Bahnhof. Währenddessen setzte sich am Kirchplatz der Festzug Richtung Bahnhof in Bewegung. Dort wurden um 12 Uhr die mit dem Zug vom Bahnhof Röthenbach ankommenden Ehrengäste feierlich begrüßt. Mittags gab es ein Festdinner im Gasthof *Zur Post*. Am Nachmittag fand auf dem Festplatz eine *gesellige Unterhaltung* mit Musik statt, am Abend wurde der Bahnhof *illuminiert* und ein Feuerwerk ausgerichtet. Auch am zweiten Festtag herrschte am Bahnhof lebhaftes Treiben. Den ganzen Tag über pendelten Sonderzüge zum Bahnhof Röthenbach. Am dritten Festtag wurde nachmittags ein Kinderfest abgehalten. Wieder verkehrte ein Extrazug, in dem die Schülerinnen und Schüler der Pfarrgemeinde Weiler umsonst mitfahren konnten. Die Feierlichkeiten endeten mit einem Tanzabend im Gasthaus *Krone*.



Innenansichten des Stationsgebäudes Weiler, 5. November 1937

Abgesehen von den wenigen Aufnahmen von der Eröffnungsfeier des Bahnhofes liegen aus den ersten Betriebsjahren keine Fotos des Bahnhofes Weiler vor. In den 1930er Jahren ließ die Deutsche Reichsbahn zahlreiche Bahnhöfe und -anlagen von Profifotographen ablichten, darunter auch die Station Weiler. Links der Warteraum mit Ofen, die beiden Fenster gehen zum Bahnsteig. Die zweiflügelige (später eingebaute) Tür führte zu einem Vorraum (ehemaliges Zimmer des Dieners), von dem aus der Bahnsteig betreten werden konnte. Rechts der Schalter des früheren Postlokals mit Zugang von der Straßenseite. In der Mitte das Büro des Stationsvorstehers.

DB Museum Nürnberg



Bahnhof Weiler kurz vor Fertigstellung im Frühjahr 1893

Sammlung Dötterl



Bahnhof Weiler am Eröffnungstag 22. Juli 1893

Dokumentationszentrum Weiler



Eröffnungsfeier am Bahnhof Weiler, 22. Juli 1893

„Großer“ Bahnhof für einen kleinen Zug. Im linken Bild erwarten die Teilnehmer des Festzuges die Ankunft des ersten Zuges aus Röthenbach. Auf dem rechten Foto ist dieser im Bahnhof Weiler eingefahren. Empfangsgebäude und Maschinenhaus sind mit Girlanden geschmückt, rings um den Bahnhof aufgestellte Fahnen bilden den Rahmen der Szenerie. Im Hintergrund der Festplatz mit Bierzelt und Pavillons.

Sammlung Dötterl sowie Zimmer & Harrer 1994



Das Personal des Bahnhofs Weiler am Eröffnungstag 22.7.1893

Sammlung Dötterl

Anlässlich der Eröffnung der Lokalbahn Weiler stellten sich die Bahngestellten im Stationsgebäude zum Gruppenbild auf. Für die Aufnahme wurde der Raum dekoriert. Auf der unteren Bildleiste sind handschriftlich die Namen einiger der abgebildeten Herren vermerkt, so Lokführer Baldauf, die Zugführer Anton Baldauf und Bernhard Rief sowie die Herren Greither, Cordier, Sellers und Speth. Das Foto zeigt, dass zur Bewältigung des Fahr-, Zug-, Bahnhofs- und Streckendienstes der Nebenstrecken eine Vielzahl an Beamten, Angestellten und Arbeitern erforderlich war.

Die Reihenfolge der Wagen war in der „Festzugsordnung“ festgelegt

(Dokumentationszentrum Landkreis Lindau)

1. Feuerwehr Weiler
2. Musik
3. Schuljugend
4. Musik
5. Festjungfrauen
6. Festgäste und Corporationen
7. Feuerwehrverein Simmerberg (mit Fahne)
8. Ortsvereine, geordnet nach Alter ihres Bestehens
 - a. Schützenverein
 - b. Liederkranz
 - c. Turn- und Feuerwehrverein
 - d. Veteranenverein
 - e. Kriegerverein
 - f. Arbeiterkrankenunterstützungsverein
9. Einwohner des Marktes
10. Eine Abt(h)eilung Feuerwehr

IMPRESSUM:

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

Redaktion: Redaktionsteam des Kreisheimat-tags des Landkreises Lindau unter Leitung von Bettina Deubel und Gerd Zimmer.

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