

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 3 – Was lange währt...

Wie bereits erwähnt, reichte die Marktgemeinde Weiler nach der Verabschiedung des Lokalbahngesetzes (28. April 1884) beim Ministerium unverzüglich den Antrag auf die Konzession für die Bahnstrecke Weiler-Röthenbach ein. Obwohl der Antrag vom Landtag positiv gewürdigt wurde, ging die nächsten Jahre nichts voran, da andere Antragsteller vordringlicher eingestuft wurden. Um das staatliche Genehmigungsverfahren überhaupt in Gang zu bekommen, beauftragte die Gemeinde 1884 die *Civil-Ingenieure J. Widmann & A. Telorac* in Kempten mit der Erstellung einer Vorplanung. Im Januar 1885 übergab das Planungsbüro seinen *Technischen Bericht zum Bau einer Secundärbahn Röthenbach-Weiler* der Gemeinde, die diesen sofort nach München zur Obersten Baubehörde weiter leitete. Aber auch die Einreichung dieser Vorplanung bewirkte keine Beschleunigung des Genehmigungsprozesses.

Allmählich verlor man in der Marktgemeinde die Geduld. Auf Initiative des Weilemer Postbeamten Jakob Lang wurde diskutiert, ob Bau und Betrieb der Bahn nicht aus eigener Kraft betrieben werden könnten. Anhand der Vorplanung des Büros *Widmann & Telorac* erstellte Lang eine Baukostenkalkulation, die ausschließlich auf gemeindlicher Finanzierung basierte. Die zu erzielende Rendite setzte Lang bewusst niedrig an, einerseits um deutlich zu machen, dass die Lokalbahn keine gewinnorientierte Unternehmung, sondern ein Wirtschaftsförderungsinstrument sein sollte. Andererseits wollte er damit keine unrealistischen Erwartungen in der Gemeinde wecken.

Die Gemeinde reichte auch diese Unterlagen in München ein. Da damit weder Personalkapazitäten noch Haushaltsmittel der Staatsbahnen beansprucht wurden, öffneten sich in der Staatsregierung endlich die Türen. Nach siebenjährigem Bemühen genehmigte die bayerische Regierung am 2. Mai 1891 die normalspurige Lokalbahn von Weiler zum Bahnhof Röthenbach. Mit der Unterschrift von Prinzregent Luitpold hatte Weiler als erste Gemeinde Bayerns eine eigene Lokal-

Jakob Lang (1852–1909)

Jakob Lang, geboren 1852 in Babenhausen, kam am 21. Juni 1872 nach Weiler. Nach seiner Bestallung zum kgl. Expeditior (Postbeamter) setzte sich Lang engagiert für den Bahnanschluss Weilers ein. Er war maßgeblich beim Genehmigungsverfahren der Konzession und bei Bau und Betrieb der Lokalbahn beteiligt. Nach der Eröffnung der Bahn übernahm er zusätzlich seines Amtes als Vorstand der lokalen Poststelle das Amt des Bahnbetriebsleiters, welche er beinahe elf Jahre ausübte. 1891 wurde er zum Ehrenbürger der Marktgemeinde Weiler ernannt, 1895 erhielt er die silberne Medaille des Verdienstordens der bayerischen Krone. Nach seinem Ableben am 21. Juni 1909 wurde er auf dem Friedhof in Weiler beerdigt. Die Grabstelle ist mittlerweile aufgelassen, im Ort ist eine Straße nach ihm benannt.



bahn. Diese langersehnte Nachricht wurde am Samstag durch ein Extrablatt verbreitet und am Sonntag im gesamten Rothachtal mit Freudenböllern begrüßt.

Wer soll die Lokalbahn betreiben?

Weiler hatte damit zwar eine Genehmigung zum Bau der Strecke, jedoch waren noch etliche Punkte ungeklärt, zum Beispiel der Standort der Bahnstation. Diese vergleichsweise einfache Frage konnte schnell entschieden werden. Bereits am 15. Juli 1891 beschloss eine Versammlung von „Bahninteressierten“ unter Leitung des damaligen Bürgermeisters Friedrich Heim, einen Standort hinter der Post. Jedoch war noch ein weitaus komplizierteres Problem zu lösen. Im Konzessionsvertrag war zwar festgelegt, dass der Bau von den *Königlich bayerischen Staatsbahnen* und die Finanzierung von der Gemeinde übernommen werden soll. Offensichtlich war aber nicht geregelt, wer für den Dienstbetrieb verantwortlich sein sollte.

Zur Klärung dieser Frage legte Jakob Lang am 18. April 1891 dem mittlerweile gegründeten *Bahnbetriebskomitee Weiler* ein Schreiben vor, in dem er eine Selbstverwaltung der Bahn mit eigenem Personal vorschlug. Der Bahnbetrieb könne entweder privat oder von einem Konsortium durchgeführt werden. Offensichtlich traute sich die Gemeinde einen eigenständigen Bahnbetrieb aber nicht zu, denn Jakob Lang musste im September 1891 einen Brief an die Direktion der Lokalbahn A.G. (LAG) in München schreiben. Darin heißt es: *Die wahrscheinlich am 1. Oktober 1892 zur Eröffnung gelangende Lokalbahn Weiler-Röthenbach ist Gemeindeeigentum. Die Gemeinde wäre eventuell nicht abgeneigt, den Betrieb der Bahn an Sie zu übertragen gegen Vergütung einer jährlichen Pauschale.* Offensichtlich konnte man aber keine Einigung erzielen, so dass die Gemeinde dann doch beschloss, den Betrieb selbst in die Hand zu nehmen.

Fortsetzung folgt