

Dezember 2014

Vor 125 Jahren: Eröffnung der Eisenbahnlinie Memmingen – Leutkirch

Elektrifizierung der Bahnstrecke München - Lindau

Seit mehreren Jahren berät der Aitracher Gemeinderat wegen der für 2020 geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke München - Lindau zum wiederholten Mal über die für den Ausbau notwendigen Ertüchtigungen und Anpassungen der Bahnübergänge an der Strecke Memmingen - Leutkirch, soweit sie auf Aitracher Gemarkung liegen.

Die Gründe für die schon seit Jahrzehnten anhaltenden Diskussionen liegen im Bestreben, durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke München - Lindau dem Zugverkehr höhere Geschwindigkeiten und gleichzeitig mehr Effizienz zu ermöglichen. Der Wunsch nach Elektrifizierung wurde vor allem von Seiten der Schweizer Bahn zum Ausdruck gebracht, stellt die Strecke doch einen Teil der Verbindung der 300 Kilometer von einander entfernten Metropolen Zürich und München dar. Um eine zeitnahe Realisierung des Projektes zu ermöglichen, haben sich der Freistaat Bayern und die Schweiz bereit erklärt, dessen Finanzierung durch Darlehen zu fördern.

Inzwischen nimmt der erforderliche Bauablauf, immer mehr Gestalt an, allerdings auch auf Kosten von finanziellen Belastungen der anliegenden Gemeinden.

Das Allgäu im Schatten der Eisenbahn-Nord-Süd-Verbindungen

Am 1. Oktober 1889, also 125 Jahre vor den derzeitigen Debatten um die Elektrifizierung, wurde die Eisenbahnstrecke Memmingen - Leutkirch als eines der letzten noch fehlenden Verbindungsstücke der Strecke München - Memmingen - Lindau feierlich dem Verkehr übergeben.

Bis zu diesem Zeitpunkt waren bereits 54 Jahre vergangen, dass 1835 die erste deutsche Eisenbahnlinie im bayerischen Franken zwischen Nürnberg und Fürth und 44 Jahre, dass 1845 die erste württembergische Bahnlinie von Cannstatt nach Untertürkheim eröffnet wurden.

Die technische Errungenschaft der Eisenbahn revolutionierte das Verkehrswesen im 19. Jahrhundert.

Auf Druck von vielen Seiten gab die württembergische Regierung ihre lange zögerliche Haltung beim Eisenbahnbau nach Abschluss der ersten Bauperiode auf und beschloss weitere Bahnstrecken zu errichten.

Wie andere Landesteile wurde damals auch Oberschwaben von einer Art Eisenbahnbewegung von unten nach oben ergriffen. Landauf, landab gründeten interessierte Bürger „Eisenbahn-Comités“ in der Absicht, Einfluss in ihrem Sinne auf die Baupolitik geltend zu machen.

Nachdem die Südbahn Ulm - Friedrichshafen 1850 fertiggestellt war und 1853 die bayrische Bahn von Augsburg über Kempten Lindau erreicht hatte, machte sich im württembergischen Allgäu die Sorge breit, dass die Region im

Schatten der Verkehrsströme bleiben könnte. Einige Jahre später wurde schließlich noch auf bayrischer Seite die *Illerbahn* Ulm - Memmingen - Kempten gebaut und 1863 fertiggestellt. Auf zwei Schienensträngen, einer in Württemberg, einer in Bayern wurden Personen und Waren von Ulm zum Bodensee und umgekehrt transportiert, ohne Einbindung des württembergischen Allgäus.

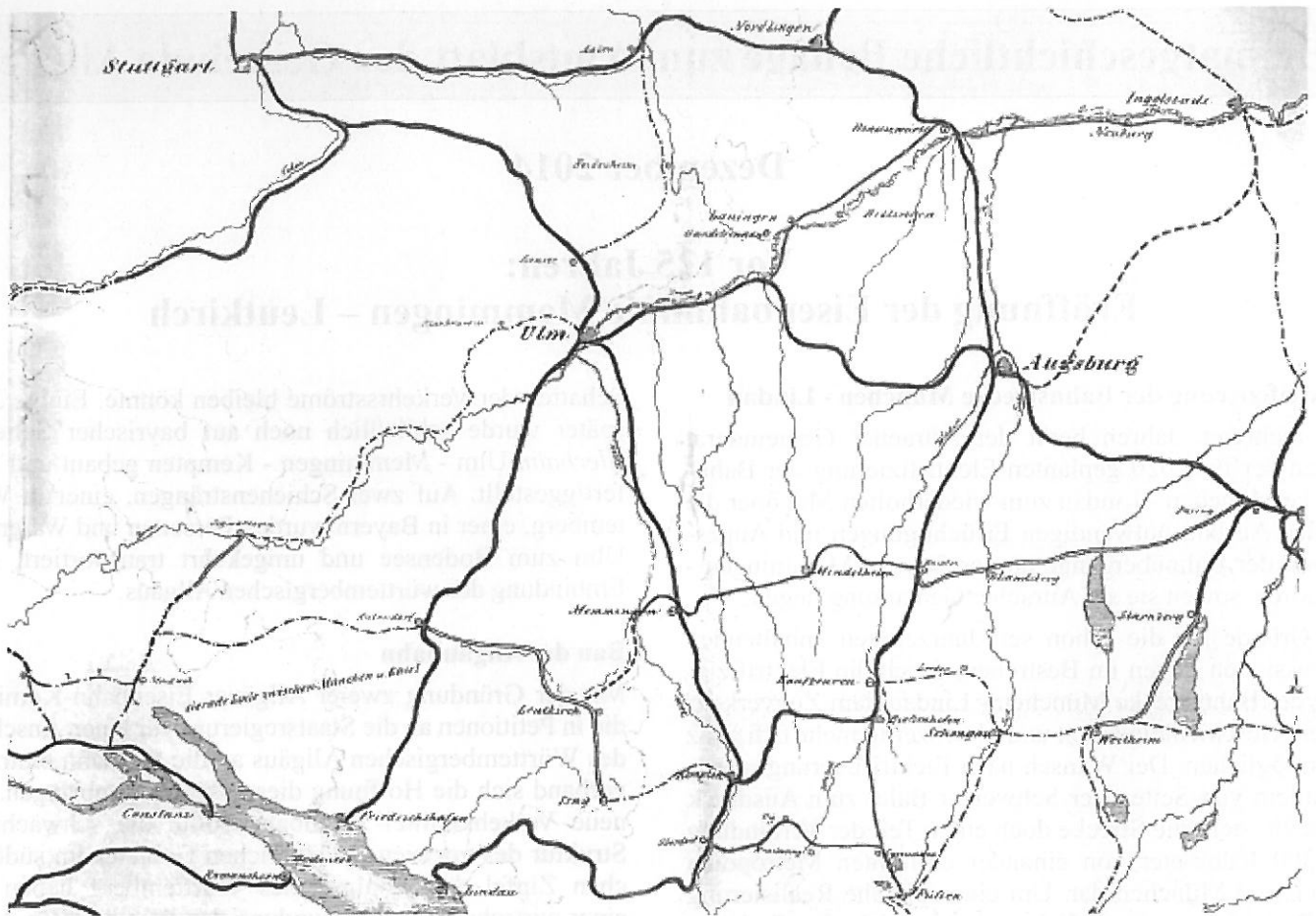
Bau der Allgäubahn

Mit der Gründung zweier Allgäuer Eisenbahn-Komitees, die in Petitionen an die Staatsregierung für einen Anschluss des Württembergischen Allgäus an die Südbahn eintraten, verband sich die Hoffnung diese Pläne voranbringen. Das neue Verkehrsmittel Eisenbahn sollte die schwächliche Struktur des vorwiegend ländlichen Gebietes im südöstlichen Zipfel des Königreiches Württemberg heben und einer wirtschaftlichen Gesundung den Weg bereiten. Unter dem Präsidium des Fürsten Karl von Waldburg-Wurzach schlossen sich Anfang der 1860er-Jahre die Gemeinden Altmannshofen, Aichstetten, Mooshausen (seit 1888 Gem. Aitrach), Tannheim und Berkheim zum „Eisenbahn-Comité im Aach- und Illerthale“ zusammen. Neben der Unterstützung des anderen Komitees, des „Allgäu-Eisenbahn-Comités“, das eine Linienführung Isny - Leutkirch - Wurzach - Waldsee - Aulendorf propagierte, setzte sich das erstere Komitee auch für eine Bahnverbindung Leutkirch - Memmingen ein als der kürzesten Verbindung zwischen Wien, München und Basel, wie von ihm in einer Denkschrift 1864 vorgebracht.

Zwar war dem Ansinnen einer Bahnverbindung zwischen Leutkirch und Memmingen vorerst kein Erfolg beschieden, jedoch wurde mit dem Bau der *Württembergischen Allgäubahn* 1868 begonnen. Die Strecke Waldsee - Aulendorf Saulgau wurde im Juli 1869 eröffnet, die Teilstrecken Waldsee - Kißlegg und Kißlegg - Leutkirch im September 1870 bzw. September 1872. Im August 1874 folgte die Strecke Leutkirch - Isny. Schließlich wurde Ende Juli 1880 die Strecke Kißlegg Wangen mit einer Gewerbeausstellung und einem Fest unter Teilnahme des württembergischen Ministerpräsidenten von Mittnacht dem Verkehr übergeben. Damit feierte Wangen den so lange ersehnten Anschluss an die *Allgäubahn*.

Jahre der Verhandlungen über die Bahnlinie Leutkirch - Memmingen

Noch aber fehlten die Anschlussverbindungen an die bayerische Bahn von Leutkirch nach Memmingen und von Wangen nach Hergatz. Wegen des Wunsches nach einem grenzüberschreitenden Anschluss an die *Illerbahn* Ulm - Kempten, nahmen Bürger aus Wangen bereits 1863 Kontakt mit Memmingen auf, von wo sie Schützenhilfe für ihr



Karte aus dem Gutachten von Carl Saller zur Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Kreis Schwaben und Neuburg, veröffentlicht vom Eisenbahn-Comité in Memmingen im März 1863. Die Karte zeigt u. a. die beiden fertigen Bahnverbindungen von Ulm zum Bodensee, sowie die vorgeschlagenen und projektierten Bahnen (gepunktete Linien) zwischen München und Basel, darunter die Strecke Memmingen - Leutkirch.

Vorhaben erwarteten. Dort hatte sich nämlich schon 1862, noch vor Fertigstellung der Bahnlinie, durch welche Memmingen Anschluss an das bayerische Eisenbahnnetz erhielt, ein neues „Eisenbahn-Comité“ gebildet. Dieses strebte neben der Nord-Süd-zusätzlich eine Ost-West-Verbindung an. Beraten wurde über den Bau einer Strecke nach Buchloe, um dadurch eine direkte Verbindung zur Landeshauptstadt München zu erhalten. In westlicher Richtung sollte die Bahn über Memmingen hinaus nach Württemberg fortgesetzt werden, womit beim Ausbau der württembergischen und badischen Strecken eine direkte Verbindung Wien - München - Memmingen - Basel entstanden wäre.

Die Eingaben des neuen Eisenbahnkomitees wurden jedoch verworfen. 1865 verhandelte die württembergische Regierung mit der Regierung in München über einen Eisenbahnanschluss zwischen Leutkirch und Memmingen, es kam aber zu keiner Einigung. Jede Seite befürchtete zu kurz zu kommen.

Auf Einladung des Gemeinderates Tannheim versammelten sich am 16. April 1871 bei Wirt Dodel in Tannheim interessierte Personen von Leutkirch bis Kirchdorf. Die Teilnehmer tauschten Ansichten aus und berieten, wie zu erreichen sei, dass beim Bau einer Eisenbahnlinie Memmingen - Leutkirch die Strecke über Buxheim - Tannheim - Mooshausen - Aitrach geführt werde und nicht auf kürzestem Wege über Ferthofen. Zu Gesprächen über die selbe Angelegenheit wurde wenige Tage später ins Leutkircher Rathaus eingeladen.


Nach der Gründung des Deutschen Reiches 1871 wurden die Verhandlungen zwischen der württembergischen und der bayerischen Regierung wieder aufgenommen, aber 1876 ergebnislos abgebrochen. Beide Seiten schoben sich die Schuld zu.

1880 waren Bayern und Württemberg zwar endlich bereit dem Bau grundsätzlich zuzustimmen, konnten sich aber wegen der Kosten nicht einigen. 1884 war die Arlbergbahn gebaut worden, die den bayerischen Bahnen große Teile des Güterverkehrs von Österreich in die Schweiz und nach Frankreich entzog. Dieser Bahnbau nährte die Hoffnung vor allem in Memmingen auf einen Bahnanschluss an die württembergischen Allgäubahn, um zumindest einen Großteil des Güterverkehrs wieder von der Arlbergbahn wegzuziehen. Aber auch hier verliefen die Verhandlungen zwischen den Nachbarländern zäh, bis schließlich militärstrategische Erwägungen – schnelle Truppenbewegungen von Ost nach West – zu einer Einigung führten.

Infolge schwerer Spannungen zwischen dem Deutschen Reich und Frankreich 1886 verlangte die Reichsregierung in Berlin von Bayern und Württemberg „Im Interesse der Landesverteidigung“ unter anderem den Bau der Bahnlinie Leutkirch - Memmingen. Am 10. Februar 1887 kam es nach jahrzehntelangem Planen und Warten endlich zum Staatsvertrag zwischen den Königreichen Bayern und Württemberg über den Bau des Verbindungsstücks Memmingen – Leutkirch.

Leutkirch.

Bürger - Versammlung.



Zu Besprechung von Eisenbahn-Angelegenheiten, hauptsächlich betreffend den Bau einer Eisenbahn von Memmingen nach Leutkirch in der Richtung über Buxheim, Arlach durch das Illerthal. hieher, wird auf Grund Beschlusses der bürgerlichen Collegien die **Bürgerchaft** hier auf

Sonntag den 23. April Nachmittags 3 Uhr
in das Rathhaus eingeladen.
Den 21. April 1871.

Gemeinderath.

Anzeige aus dem Allgäuer Boten zur Bürgerversammlung über Eisenbahnangelegenheiten im Leutkircher Rathaus.

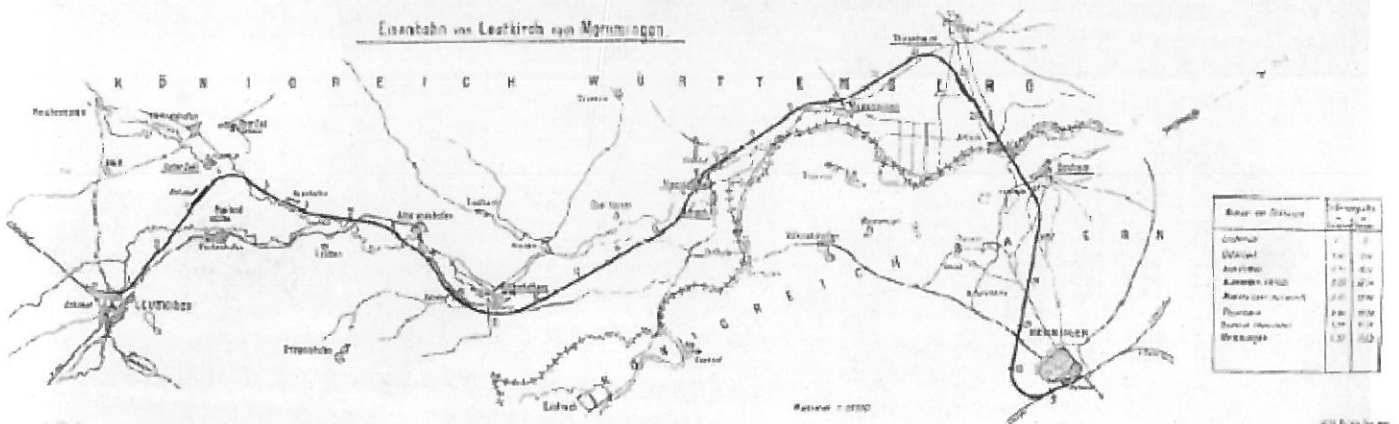
Trassenführung

Bei der Trassenführung wurde nicht die kürzeste Linie zwischen den Städten Memmingen und Leutkirch von ca. 26 Kilometern gewählt. Durch den Einbau zweier Abweichungen von der Direktverbindung, eine im Raum Memmingen über die Orte Buxheim und Tannheim, eine zweite im Raum Leutkirch über den Ort Unterzeil wurde die Bahnstrecke auf fast 32 Kilometer verlängert. In beiden Fällen entsprachen die Verlängerungen den Wünschen der betroffenen Gemeinden. Im Falle Buxheim und Tannheim wurde diese Streckenführung bereits in den oben erwähnten Bürgerversammlungen 1871 favorisiert. Im Falle Unterzeil setzten sich die anliegenden Gemeinden und deren Schultheißen ebenfalls für die später gewählte Trassenführung ein. Bei beiden Umwegen spielte u. a. die Absicht, das waldreiche Hinterland durch den Bahntransport wirtschaftlich zu erschließen, eine gewichtige Rolle, aber auch die Einflüsse der Adelshäuser Schäsberg in Tannheim und Waldburg-Zeil in Schloss Zeil. Deswegen wurde die Linie auch lange Zeit „Fürstenbahn“ genannt. Am 16. Dezember 1887 wurde schließlich die Streckenplanung abgeschlossen und der Weg für die Bauausführung freigemacht.

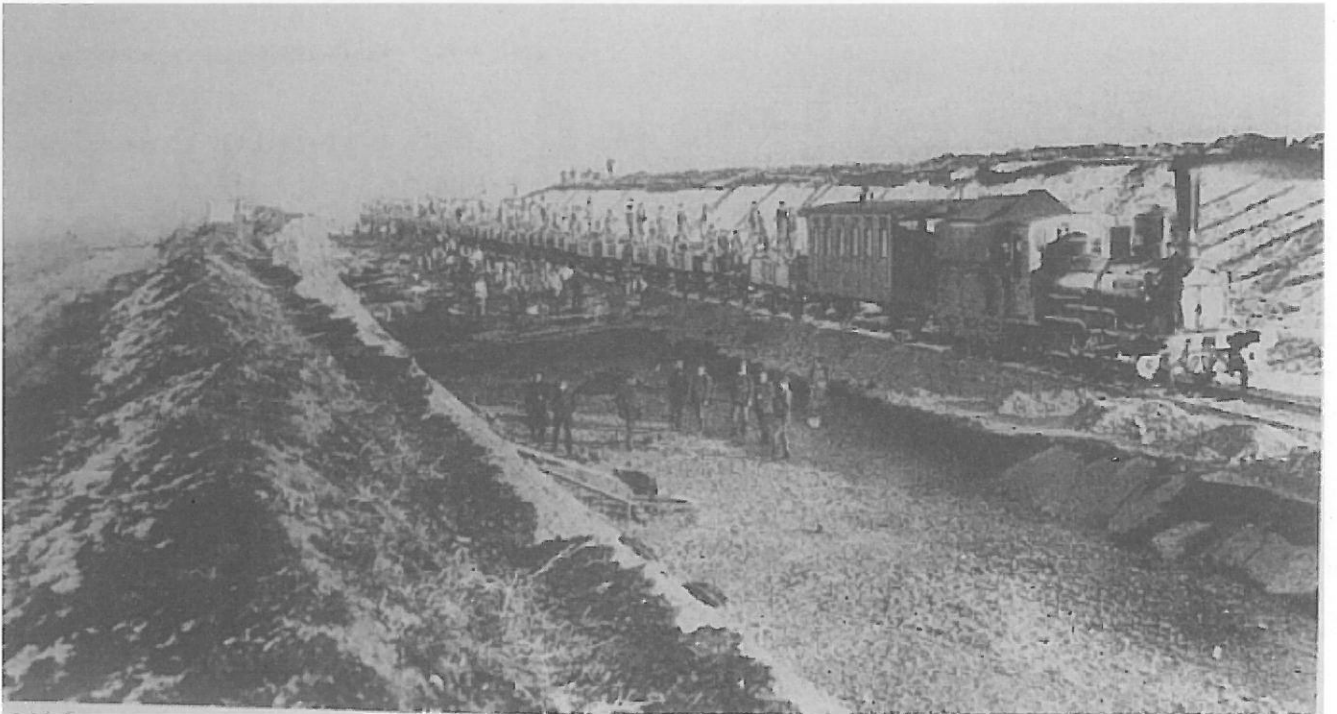
Vorbereitungen in Aitrach zum Bau der Eisenbahnstrecke

Vor Beginn der Bauarbeiten kam es bereits im Februar 1886 in Aichstetten zur Bildung eines ortsübergreifenden Komitees zum Eisenbahnanschluss Memmingen - Leutkirch. Als Vertreter der hiesigen Gesamtgemeinde, damals noch unter dem Namen Mooshausen, wurde der Aitracher Bürgermeister Butscher vom Gemeinderat gewählt. 1887 wurden auf den Markungen Mooshausen, Marstetten, Aitrach, Oberhausen und Rieden auf Kosten der Gemeindekasse Vermessungsarbeiten durch den ortsansässigen Geometer durchgeführt. Für den Gütererwerb zum Eisenbahnbau wurde am 24. März 1888 als Ortsschätzer der Gutsbesitzer Math. Müller aus Breitenbach eingesetzt.

Dem im Januar 1888 eingereichten Gesuch der Teilgemeinde Mooshausen an die Generaldirektion der Königl. Württ. Staatseisenbahnen, „es möchte bei Herstellung der demnächst zu erbauenden Eisenbahnlinie Leutkirch - Memmingen der Ort Mooshausen mit einer 'Haltestelle' bedacht werden“, wurde unter der Bedingung entsprochen, dass „die Bittstellerin für die auf 1800 Mark berechneten Mehrauslagen aufkomme oder einstehe.“ Die Teilgemeinde



Die Zeichnung von 1889 aus der Zeitschrift Im Oberland 1990, Heft 1 zeigt die Trassenführung der Bahnverbindung Memmingen - Leutkirch.



Die Dampflokomotive „TÜBINGEN“ mit Tender und Personenwagen beim Bau der Eisenbahnlinie Memmingen - Leutkirch 1889.

Mooshausen erklärte sich bereit einen Beitrag von 500 Mark, die Gesamtgemeinde einen Beitrag von 200 Mark und die Gemeinde Haslach einen weiteren Beitrag von 400 Mark beizusteuern. Selbst einige Bürger aus Kronwinkel fassten im Februar 1888 den Beschluss, zur Haltestelle Mooshausen 50 Mark zu bezahlen, allerdings nur, wenn zwei weitere namentlich aufgeführte Einwohner ebenfalls 50 Mark geben würden.

Nachdem im Februar 1888 die Gesamtgemeinde nicht

mehr Mooshausen, sondern Aitrach hieß, erhielt Aitrach laut Erlass der Kgl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen auf der Markung Marstetten einen Bahnhof mit dem Doppelnamen „Marstetten-Aitrach“ und Mooshausen eine Haltestelle (Haltepunkt) mit dem Namen „Mooshausen“.

Durchführung der Bauarbeiten

Der Bau des Bahnkörpers wurde in Einzellose an verschiedene Unternehmen vergeben. Am 18. Juni 1888 wurde mit



Die Postkarte von ca. 1910 zeigt unten rechts das Bahnhofsgebäude und dahinter die Restauration, beide erbaut 1888/89.

dem Bahnbau im 1. Los zwischen Leutkirch und Auenhofen begonnen. Einen Monat später war Baubeginn auf der bayerischen Seite. Die Arbeiten verliefen ohne größere Probleme nach Plan und dauerten nur wenig mehr als 1¼ Jahr. Beim Bau der Bahntrasse waren viele Arbeiter aus Schwaben, Bayern, Tirol und Italien beschäftigt. Bis auf einige wenige Auseinandersetzungen und Raufereien

lebten und arbeiteten die Männer meist verträglich miteinander.

Nachdem 28000 Zentner Schienen durch Fuhrleute vom Bahnhof Leutkirch auf die einzelnen Streckenabschnitte verteilt worden waren, führte das 170 Mann starke, aus Preußen, Sachsen und Württembergern zusammengesetzte Eisenbahnbauregiment aus Berlin den Gleisbau durch.

Verband: V I a i d.

Allgäu-Bahn.

Kgl. Bahnbau-Sektion Leutkirch.



Zu Folge hoher Weisung werden nachstehende Arbeiten für die Ausführung von Rampen, Perrons und Wasserabzugs-Dohlen auf den Zwischen-Stationen der Strecke Leutkirch—Landesgrenze zur Vergebung ausgeschrieben.

Es betragen:

Die Erdarbeiten	4817 Mt. 10 Pfg.
Chaussirungsarbeiten	2052 " — "
Beton- und Rohrlagerarbeiten	30102 " — "
Pflasterarbeiten	5610 " — "

Pläne, Kosten-Voranschlag und Bedingungen liegen auf dem Hochbau-Bureau der unterzeichneten Bahnbau-Sektion zur Einsicht auf und wollen Angehörigen schriftlich versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Rampen“ längstens bis

Montag den 15. Juli, Vormittags 11 Uhr,

an welcher Zeit die Eröffnung der Angebote stattfindet, der Kgl. Bahnbau-Sektion eingereicht werden.

Leutkirch, den 8. Juli 1889.

Kgl. Bahnbau-Sektion.

Ämliche Bekanntmachungen.



Allgäu-Bahn.



Zu Folge hoher Weisung soll die Ausführung nachstehender Hochbau-Arbeiten

der Linien Leutkirch-Landesgrenze und Wangen-Landesgrenze im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Arbeiten.	Verwaltungsgebäude Leutkirch	Station Unterzell		Station Nilsstetten		Station Marktstetten		Stat. Thannheim		17 Wärterhäuser zusammen
		Verwalt.-gebäude	Neben-gebäude	Verwalt.-gebäude	Neben-gebäude	Verwalt.-gebäude	Neben-gebäude	Verwalt.-gebäude	Neben-gebäude	
Schreinerarbeit	8066. 80	2743. 75	69. 50	2726. 56	69. 50	2726. 56	69. 50	2743. 75	69. 50	8639. 57
Pflasterarbeiten	4227. 13	1025. 79	—	1025. 79	—	1025. 79	—	1025. 79	—	—
Glaserarbeit	2369. 78	701. 49	38. 29	701. 49	38. 29	701. 49	38. 29	701. 49	38. 29	2136. 73
Schlosserarbeit	3558. 60	1546. 91	—	1654. 07	—	1654. 07	—	1546. 91	—	—
Anstricharbeit	2621. 65	1035. 08	136. 17	1035. 08	136. 17	1035. 08	136. 17	1035. 08	136. 17	4197. 81
Tapezierhandarbeit	298. 50	93. 95	—	93. 95	—	93. 95	—	93. 95	—	—

Kostenvoranschlag, Bedingnisheit und Pläne sind im Hochbau-Bureau der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt. Tüchtige Unternehmer werden eingeladen, ihre durch Zeugnisse belegte Angebote versiegelt, postfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen längstens bis

Montag den 8. Oktober, Nachmittags 3 Uhr,

an welcher Zeit die Eröffnung der Angebote stattfindet, hier einzureichen.
Leutkirch, den 25. September 1888.

Kgl. Bahnbau-Sektion.

Beispiele von Ausschreibungen von Hoch- und Tiefbauarbeiten beim Eisenbahnbau für Bahnhöfe und Wärterhäuschen an der Bahnstrecke.



Eine württembergische Dampflok mit Anhängern überquert ca. 1911 die Aitrachbrücke bei Marstetten. Die Brücke wurde 1899 bei Probefahrten intensiv getestet.

Im August 1889 begannen die Probefahrten auf der ihrer Vollendung zugehenden Bahnstrecke. Drei Lokomotiven, zwei Personen- und ein Gepäckwagen prüften die Belastbarkeit der Strecke, vor allem der Brücken, was jeweils einige Stunden in Anspruch nahm. Die erste Probefahrt führte am 8. August von Leutkirch bis Aichstetten. Weiter in Richtung Iller waren die Gleise zu diesem Zeitpunkt bis über Oberhausen hinaus fertig. Am 16. August fand die zweite Probefahrt bis zum Bahnhof Aitrach-Marstetten statt. Wie der Allgäuer Bote berichtete, zeigte die große Brücke bei Aitrach „bei der Belastungsprobe eine normale Beschaffenheit. Vor der Rückfahrt fanden sich die beteiligten Beamten und Offiziere in der neuen Bahnhofswirtschaft zusammen und der Oberingenieur Herr Baurat von Misani anerkannte in einem Toaste auf das Eisenbahnregiment und den leitenden Offizier die Schienenlage als eine sehr gute. Aitrach Marstetten begrüßte die erste Lokomotive mit Böllerschüssen und festlicher Beflaggung.“

In allen Anliegergemeinden wurde der Zug bei seinen Testfahrten von zahlreichen Schaulustigen, mit Fahnen und Böllerschüssen begrüßt. So auch am 31. August in Mooshausen und Tannheim. In Tannheim feierte das Eisenbahnregiment am 1. Oktober seinen Abschied, um einen Tag später von Memmingen aus vor zahlreichem Publikum mit dem Frühzug seine Rückreise über Ulm nach Berlin anzutreten.

Weitere Baumaßnahmen in Folge des Bahnbaus,

Zwar wurden die Lose zu den Arbeiten am Bahnunterbau an Firmen aus dem nordwürttembergischen Raum vergeben und die Gleisarbeiten durch ein Eisenbahnbauregiment aus Berlin durchgeführt. Dennoch profitierte auch das heimische Bauhandwerk nicht unerheblich. Die Königliche Bahnbausektion vergab besonders für Hoch- und Tiefbaumaßnahmen an den Zwischenstationen in den Jahren 1888

und 89 für Handwerksarbeiten verschiedene Aufträge. So konnten z. B. für den Bau von Stationsgebäuden in den Bahnhöfen und Haltepunkten und für eine Anzahl von Wärterhäuschen bei der Kgl. Bahnsektion in Leutkirch Angebote abgegeben werden.

Auch von privater Seite wurde der Bahnbau zu Investitionen genutzt. So wurden überall in Bahnhofsnähe der Bau von Gaststätten beantragt. 1888 legten sowohl für Mooshausen als auch für Marstetten Bauwillige dem Aitracher Gemeinderat Pläne für die Errichtung von Restaurations- oder Wirtschaftsgebäuden vor, jeweils in unmittelbarer Nähe der vorgesehenen Bahnstandsstandorte. Beide Gesuche wurden befürwortet.

Eröffnung der Bahnlinie

Zur feierlichen Eröffnung der Bahnlinie Memmingen Leutkirch am 1. Oktober 1889 trafen aus Stuttgart über Leutkirch kommend der württembergische Ministerpräsident Freiherr Hermann von Mittnacht und aus München über Buchloe kommend der bayerische Außenminister Freiherr Friedrich Krafft von Crailsheim am Vormittag mit Sonderzügen in Memmingen ein. Um 12.30 Uhr brachte ein Zug die geladenen Gäste nach Leutkirch, wo sie im neuen, schön geschmückten Bahnhof von der württembergischen Eisenbahnverwaltung zu einem Gabelfrühstück geladen wurden. Nach verschiedenen Reden und Trinksprüchen, in denen besonders die württembergisch-bayerische Freundschaft gewürdigt wurde, fuhr der Zug wieder nach Memmingen zurück. Hierbei legte er an allen Stationen einen Halt ein. Überall waren die Häuser mit Blumen und Flaggen geschmückt, Honoratioren trugen Dankadressen vor, Kinder lasen Gedichte vor und überreichten Blumen. Böllerschüsse krachten und eine begeisterte Menschenmenge brach in Hochrufe aus.

Allgäuer-Bote.

Amts- und Anzeigblatt vom Bezirke Leutkirch.

Erstausgabe am Sonntag, den 1. Oktober 1889. — Druckort: Leutkirch. — Verantwortlicher Redakteur: Oskar Holzinger in Memmingen.

N. 116.

Dienstag, den 1. Oktober

1889.

Zur Eisenbahneröffnung.

Stadt und Bezirk feiern heute ein Ereignis von großer wirtschaftlicher Bedeutung, das Feiertag der Eröffnung der neuen Eisenbahnstrecke Leutkirch-Memmingen.

Durch die neue Bahn wird ein Teil der alten Hauptverkehrsstraße, auf welcher in der guten alten Zeit die großen Frachtkarawanen ihre Lasten nach der Schweiz und gegen Westen führten, wieder in den großen Verkehr eingefügt.

Aber auch für den Verkehr im Bezirk selbst ist die neue Bahn von Wert. Durch die Fürsorge unserer Regierung wurde die neue Linie so gelegt, daß sie möglichst viele Orte des untern Bezirks berührt und die Bahnhofsanlage in Ebnauheim nicht nur gut aussieht, daß bald oder später noch ein weiterer Teil des untern Amtes einen Schienenweg erhält.

Dank der thätigsten, unermüdeten Bauleitung und Dank der eifrigen Hingabe der Bauleute an ihre Aufgabe war es möglich, die neue Anlage in außerordentlich kurzer Zeit fertig zu stellen.

Wünsche das neue Werk unserm Erwerbsleben frische Kraft und vermehrtes Leben geben und Allen zum Nutzen gereichen.

Der warmste Dank von Stadt und Land gebührt an diesem Tage der königlichen Staatsregierung, deren Wohlwollen die Anlage geschaffen, Dank allen denen, welche für das Zustandekommen des Bauplans gewirkt haben, vor allem unserm verehrten Landtagsabgeordneten und Dank allen denen, welche ihre Arbeit und Mühe der Ausführung gewidmet haben.

Anzeige im Allgäuer Boten zur Eisenbahneröffnung am 1. Oktober 1889.

Die Feier am Bahnhof Marstetten-Aitrach schildert Pfarrer Gustav Zeile in der Pfarrchronik folgendermaßen:

„1. Oktober wurde die Eisenbahn eröffnet. Der Bahnhof und die Restauration waren sehr schön geziert. Eisenbahnminister Mittnacht und der bayerische Minister Crailsheim stiegen bei der Besichtigungsfahrt auf dem Bahnhof aus. Dem Minister Mittnacht wurde von dem Schulmädchen Franzisca Humler, Tochter des Chirurgen Humler, ein schönes Rosenbouquet mit entsprechender Gestik übergeben, worüber der Minister große Freude bezeugte. Der Pfarrer war auf der Besichtigungsfahrt eingeladen. Der Tag war düster und regnerisch.“

Nach der Ankunft in Memmingen gab es im Rathaus von der bayerischen Eisenbahnverwaltung ein vorzügliches Essen mit Musikprogramm. Abends nach Reden und Ansprachen mit viel Lob auf die beiden Staatsregierungen fuhren um 19.30 Uhr bzw. 19.45 Uhr die beiden Minister mit Sonderzügen vom Bahnhof Memmingen wieder ab. Nach den offiziellen Festprogrammen wurde in beiden Städten bis weit in die Nacht hinein weitergefeiert.

Am Tag nach der Eröffnung der Bahnlinie, am 2. Oktober 1889, ging für die Strecke zwischen Leutkirch und Memmingen die Postkutschenzeit zu Ende. An diesem Tag fuhr die Kutsche, mit Trauerflor bekränzt, letztmals zwischen den beiden Städten. Im württembergischen Allgäu hatten jetzt endgültig die modernen Zeiten begonnen.

Als am 15. Juli 1890 die Bahnücke zwischen Wangen und Hergatz mit Anschluss an die Bayerische Allgäubahn geschlossen wurde, war die Verbindung zwischen München bzw. Augsburg über Buchloe und Memmingen nach Lindau realisiert.

Jubiläumsfeiern

Am 1. Oktober 1989, wurde zur Eröffnung der Eisenbahnlinie Memmingen - Leutkirch vor 100 Jahren von den

Oberbürgermeistern Holzinger aus Memmingen und Baumann aus Leutkirch zu einem „kleinen Jubiläumsfest“ geladen, wie es in der offiziellen Einladung hieß. Dass die Bahnverwaltung an diesem Jubiläum nur geringes Interesse zeigte und für die Jubiläumsfahrt zwischen den beiden Allgäustädten nur einen alten roten Triebwagen statt einer Dampflokomotive mit Personenwagen einsetzte, wurde von der örtlichen Presse bitter kommentiert. Wenn auch kein großes Fest geplant war, gefeiert wurde dennoch, am Bahnhof in Leutkirch. Politiker von diesseits und jenseits der Iller nicht so hochkarätige wie hundert Jahre zuvor, unterstrichen in ihren Ansprachen die Bedeutung der Bahn und appellierten an die zahlreich erschienen Besucher, diese verstärkt zu nutzen.

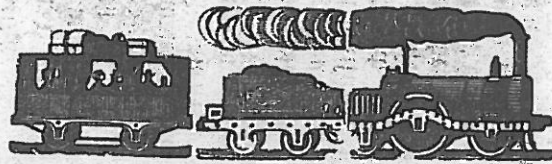
Als Ende September dieses Jahres 2014 das 125 jährige Jubiläum des Leutkircher Bahnhofes gefeiert wurde, gelang es den Veranstaltern für zwei Tage eine historische Dampflokomotive mit historischen Personenwagen nach Leutkirch zu bringen. Der Zug fuhr auf verschiedenen Strecken von Leutkirch aus in Nachbarstädte, darunter auch nach Memmingen, auf der Bahnlinie, die im selben Jahr wie der Leutkircher Bahnhof fertig gestellt worden war.

Zukunft der Bahnverbindung Memmingen - Leutkirch

Mit der starken Zunahme des Straßenverkehrs und des Personen- und Gütertransportes in den letzten Jahrzehnten durch Personen-, Lastkraftwagen und Busse, erwuchs der Bahn eine immer stärker werdende Konkurrenz. Die Folgen waren schmerzlich, schwach besetzte Züge und hohe finanzielle Verluste. Als Konsequenz wurde das Bahnnetz ausgedünnt, Strecken stillgelegt und der Service abgebaut. Auch die Strecke Memmingen - Leutkirch blieb von den Sparmaßnahmen der Bahn nicht verschont.

Schon vor dem hundertjährigen Jubiläum der Bahnstrecke wurden Bahnhöfe ganz geschlossen, so in Buxheim, Mooshausen (1982) und Unterzeil. Der Bahnhof Marstetten-

Fahrplan vom 1. Oktober 1889 an.



Seutfirch-Jßny :

Ab Seutfirch	6. 05	9. 10	1. 58	5. 38	10. 20
„ Urlau	6. 16	9. 21	2. 09	5. 49	10. 31
„ Friesenhofen*	6. 31	9. 32	2. 20	6. 00	10. 41
„ Nigeltshofen	6. 40	9. 41	2. 29	6. 09	10. 51
an Jßny	6. 51	9. 52	2. 40	6. 19	11. 00

Jßny-Seutfirch :

Ab Jßny	5. 10	8. 10	12. 15	4. 45	6. 24
„ Nigeltshofen	5. 20	8. 20	12. 25	4. 55	6. 34
„ Friesenhofen	5. 30	8. 32	12. 35	5. 08	6. 44
„ Urlau	5. 39	8. 41	12. 44	5. 17	6. 53
an Seutfirch	5. 51	8. 54	12. 56	5. 30	7. 05

Rißlegg-Wangen :

Rißlegg ab	6. 20	8. 33	10. 10	12. 40	2. 30	7. 40	10. 00
------------	-------	-------	--------	--------	-------	-------	--------

Wangen-Rißlegg :

Wangen ab	5. 35	7. 50	9. 20	11. 47	1. 38	6. 50	9. 10
-----------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	-------

Mulendorf-Seutfirch-Memmingen :

Ab Mulendorf	—	7. 35	11. 50	3. 55	9. 00
„ Walbsee	—	7. 51	12. 04	4. 17	9. 17
„ Roßberg	—	8. 05	12. 16	4. 36	9. 32
„ Wolfegg	—	8. 18	12. 27	4. 52	9. 45
„ Rißlegg	—	8. 30	12. 38	5. 12	9. 57
„ Gebrazhofen	—	8. 40	12. 47	5. 25	10. 07
„ Seutfirch	6. 00	9. 00	1. 02	6. 00	10. 20
„ Unterzell	6. 07	9. 07	1. 08	6. 09	An-
„ Aichstetten	6. 17	9. 17	1. 17	6. 23	schluß
„ Marstetten- Aitrach	6. 28	9. 28	1. 26	6. 38	nach
„ Mooshausen	6. 34	9. 34	1. 31	6. 45	Jßny.
„ Thannheim	6. 40	9. 40	1. 37	6. 54	
„ Burgheim	6. 45	9. 45	1. 42	7. 01	
an Memmingen	6. 55	9. 55	1. 50	7. 12	

Memmingen-Seutfirch-Mulendorf :

Ab Memmingen	5. 00	7. 45	1. 00	6. 12
„ Burgheim	5. 09	7. 57	1. 10	6. 22
„ Thannheim	5. 14	8. 06	1. 15	6. 27
„ Mooshausen	5. 19	8. 13	1. 21	6. 33
„ Marstetten- Aitrach	5. 25	8. 23	1. 27	6. 39
„ Aichstetten	5. 36	8. 37	1. 38	6. 50
„ Unterzell	5. 45	8. 54	1. 47	6. 59
„ Seutfirch	5. 56	9. 22	2. 00	7. 12
„ Gebrazhofen	6. 08	9. 40	2. 14	7. 24
„ Rißlegg	6. 18	10. 00	2. 27	7. 34
„ Wolfegg	6. 30	10. 18	2. 42	7. 46
„ Roßberg	6. 41	10. 35	2. 54	7. 57
„ Walbsee	6. 53	10. 56	3. 10	8. 09
an Mulendorf	7. 06	11. 10	3. 28	8. 22

Von Mulendorf nach

Friedrichshafen	7. 31	—	11. 20	3. 43	5. 07	8. 59
Ulm-Stuttgart	7. 16	8. 27	11. 56	3. 52	4. 30	8. 33
Herbertingen	7. 25	—	11. 55	3. 55	—	9. 04

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Von Lindau nach Friedrichshafen:
5.55 7.30 9.10 7.50 12.40 3.10 4.40 6.25

Von Friedrichshafen nach Lindau:
6.50 9.05 12.35 2.20 6.05

Von Friedrichshafen nach Konstanz:
5.50 9.— 10.20 2.— 6.06

Von Konstanz nach Friedrichshafen:
6.32 8.50 10.55 12.15 4.15

Von Lindau nach Bregenz:
6.50 9.05 11.— 11.20 12.45 2.10 2.40 4.35 6.30 8.—

Von Bregenz nach Lindau:
5.35 7.— 8.40 9.45 12.10 2.— 2.50 4.— 6.— 7.20

Lindau-Norschach: 7.20 10.10 1.05 4.50

Norschach-Lindau: 8.50 11.20 3.15 7.15

Lindau-Romanshorn: 4.20 1.— 3.30 4.40

Romanshorn-Lindau: 7.45 12.10 2.30 9.10

Friedrichshafen-Romanshorn: 4.30 9.— 1.15 5.05

Romanshorn-Friedrichshafen: 6.20 7.45 12.10 5.50

Der Fahrplan vom 1. Oktober 1889 an.

Aitrach wurde zum 1. Januar 1888 zu einem unbesetzten Haltepunkt umgewandelt. Einige Jahre später erlitten die Bahnhöfe Tannheim und Aichstetten dasselbe Schicksal. Die Züge halten hier noch, es bestehen Ein- und Aussteigemöglichkeiten, das Personal jedoch wurde abgezogen. Fahrkarten können an Automaten gekauft werden.

Seit vielen Jahren wird nun, wie eingangs erwähnt, die Elektrifizierung der Strecke von verschiedenen Seiten gefordert. Die Deutsche Bahn erhofft sich neben der

Beschleunigung der Fahrzeiten einen bedeutenden Kundenzuwachs. Ferner soll ein Angebot geschaffen werden, das im Wettbewerb gegenüber Auto und Flugzeug bestehen kann. Bei der Bevölkerung ist die Begeisterung bei weitem nicht so groß wie vor 125 Jahren beim Bau der Strecke.

Um mögliche Ängste abzubauen und Fragen der Bürger in den anliegenden Gemeinden über Ausmaß und Folgen der Baumaßnahmen zu beantworten, will die Bahn im Dezember 2014 und Januar 2015 vor Ort Informationsveranstaltungen durchführen.

Peter Roth