

**Sonderausgabe**



# Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F  
ISSN 0720-051 X

**IV/91**

DM 19,80  
sfr 19,80  
öS 150,--

## Eisenbahnen im Allgäu

Teil 1

von Carl Asmus



(Füllseite)

# Inhalt

	Seite		Seite
Vorwort	4	In der vielleicht ältesten deutschen Stadt	57
Einleitung	5	Strecke Biessenhofen – Marktobendorf	62
Auf der Hauptbahn nach Kempten	6	Die Lokalbahn Marktobendorf – Füssen	63
Streckengeschichte	8	Signalisierter Zugleitbetrieb	72
Bahnhof Buchloe	15	Schongau und seine Bahnlinien	80
Bahnbetriebswerk Buchloe	23	Schongau – Kaufbeuren	81
Pforzen und Neugablonz	31	Bahnbetriebswerk Schongau	87
Kaufbeuren	33	Impressum	93
Bahnhof Kempten	36	Quellen	93

**Bild 1 (Titel):** An einem Tag mit kräftigem Föhn (Mai 1984) entstand diese Aufnahme mit der Kette der Allgäuer Alpen nahe der Bahnstation Seeg. **Foto: C. Asmus**

**Bild 164 (Rücktitel):** Lange waren beim Bw Kempten Loks der Gattung P 10 (Baureihe 39) stationiert. Ihre Hauptaufgabe war die Beförderung von Eil- und Schnellzügen zwischen Lindau und München bzw. Augsburg. Diese Aufnahme mit einer P 10 auf der Gennachbrücke bei Buchloe entstand im Oktober 1959. **Foto: Sammlung Asmus**

**Bild 2:** Nördlich der Ortschaft Seeg fährt am 12. Januar 1983 die Diesellokomotive 218 405 mit ihrem Eilzug E 3723 an den Allgäuer Alpen entlang. **Foto: A. Ritz**





## Vorwort

Viele Leser des Eisenbahn-Journals haben offenbar irgendwann schon einmal von unserem längst ausverkauften Buch "Dampflokomotiven im Allgäu" gehört. Das stellen wir öfters anhand von Briefen fest, die uns mit der Bitte erreichen, diesen Band doch neu aufzulegen.

Im Jahre 1977 erschienen, war das Buch in seiner für die damalige Zeit großzügigen Bebilderung ein echter "Renner"! Unserem damals noch jungen Verlag (gegründet 1972, erstes Journal 1975) gelang mit dieser Publikation ein ganz entscheidender Durchbruch.

Die eingeschlagene graphische Linie mit möglichst großflächiger Bildwiedergabe war von da ab auch für unser Eisenbahn-Journal richtungweisend. So manche aufgestellte Regel gilt sogar heute noch für die Gestaltung unserer Zeitschriften und Broschüren.

Rund 8000 Exemplare von "Dampflokomotiven im Allgäu" wurden ab 1977 gedruckt und waren innerhalb von knapp zwei Jahren vergriffen – eine Stückzahl, die für die siebziger Jahre, obwohl die Nachfrage nach Büchern damals noch viel größer als heute war, ein hervorragendes Ergebnis darstellt.

Vor allem zwei Fakten sprechen gegen einen Nachdruck des Buches:

1. die heute wesentlich schwächere Nachfrage nach Büchern wegen des immensen Überangebotes im allgemeinen und
2. die hohe Druckauflage des ursprünglichen Buches.

Ein Nachdruck würde höchstens 2000 Bücher zulassen, was sich aufgrund der geringen Stückzahl ungemein verteuern auswirken müßte. Für die Neuauflage des Buches (über 300 Seiten und mit großem Ausfaltplan) wäre ein Preis von annähernd DM 100,- zu veranschlagen.

All diese Faktoren waren für unsere Entscheidung, das Thema Dampflokomotiven im Allgäu im allgemeinen und das Thema Allgäubahn aus heutiger Sicht im besonderen auf insgesamt drei Sonderpublikationen aufzuteilen, ausschlaggebend. Natürlich müssen so manche Bilder aus der ehemaligen Buchausführung entfallen; dafür kommen nunmehr aber wunderschöne Farbabbildungen aus den letzten zehn Jahren in reicher Fülle hinzu. Es handelt sich also nicht um einen Nachdruck; lediglich etwa 30% des alten Bildmaterials blieben übrig. Die Gesamtzahl der Fotografien und der Text wurden erweitert.

Auf der auf dieser Doppelseite abgebildeten Landkarte können Sie dank der verschiedenen Farbflächen auf einen Blick erkennen, welche Eisenbahnstrecken und Gebiete in den einzelnen Ausgaben behandelt werden. Bewußt haben wir für den ersten Teil die von der Bebilderung her nicht ganz so umfangreiche Linie Kaufering – Kempten herausgesucht, um so im preislichen Rahmen unserer allseits gut bekannten Sonderausgaben bleiben zu können.

Wir möchten Sie an dieser Stelle darauf

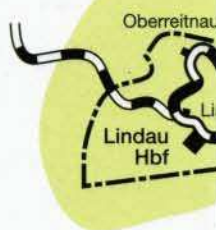
aufmerksam machen, daß die nachfolgenden zwei Ausgaben "Allgäu II" und "Allgäu III" aufgrund ihrer wesentlich umfangreicheren Bebilderung und größeren Seitenzahl einen höheren Preis erfordern (je knapp DM 25,-) und deshalb nur außerhalb des Sonderausgaben-Abonnements als "Specials" erscheinen können. Wir verwenden wie üblich unser schweres Papier in hervorragender Kunstdruckqualität.

Die zweite Allgäu-Ausgabe wird im Laufe der zweiten Jahreshälfte 1992 ausgeliefert, die dritte voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 1993. Auf insgesamt rund 350 Seiten können wir unseren Lesern am Ende das drei Bände umfassende Werk zu einem Gesamtpreis von ungefähr DM 70,- anbieten.

Es sind Überlegungen im Gange – genügend Interesse vorausgesetzt –, einen Sammelschuber à la Dampfloktechnik für alle drei Allgäu-Bände zum Preis von ca. DM 15,- anzubieten.

Bitte beachten Sie zum Thema Allgäu einschließlich Sammelschuber auch unsere Bestellkarten auf Seite 97.

**Ihr Hermann Merker Verlag**



**Bild 3 (links):** Lok der Baureihe 218 schiebt am 3. März 1988 den Eilzug 3173 von Oberstdorf nach München östlich von Buchloe Richtung München.

**Foto: A. Ritz**

**Bild 4:** Die Allgäuer Bahnstrecken, die in dieser Ausgabe behandelt werden, wurden orange unterlegt.



# Einleitung

Das Allgäu umfaßt den bayerischen Regierungsbezirk Schwaben südlich der Linie (Landsberg –) Buchloe – Mindelheim – Memmingen ohne Lindau (Bodensee) sowie das württembergische Gebiet um Leutkirch und Wangen – also die Region zwischen Lech und Bodensee. Auch österreichische Grenzgebiete, in erster Linie das Vorarlberger Kleinwalsertal und Jungholz in Tirol, gehören genaugenommen zum Allgäu. Die wunderschöne Landschaft ist wie geschaffen, um dort Urlaub zu machen.

Mit dem Landschaftsnamen Allgäu (aus "Alpgau") verbindet man die Vorstellung von saftigen grünen Wiesen und blumenübersäten Bergmatten, von waldrreichen Tälern und steilen Felsgipfeln sowie von herrlich gelegenen Seen. Man denkt an frische Milch, würzigen Käse, gemütliche Dörfer und romantische Kleinstädte.

Die gastfreundlichen Einheimischen sind, wie der Name des politischen Bezirks erkennen läßt, Schwaben. Diese gelten als friedliebend, arbeitsam und herzlich. Allerdings sind speziell die Allgäuer nicht gerade der redseligste deutsche Volksstamm.

Im Allgäu hat jede Jahreszeit ihre eigene Faszination. Wenn in den Tälern der Frühling mit Krokuswiesen Einzug hält, locken in den Bergen noch gleißende Firnhänge und lassen jedes Skifahrerherz höher schlagen. Hat die Sonne dann die letzten Schneereste "aufgeleckt", so steht in kurzer Zeit eine Alpenflora mit einer Fülle an Bergblumen in Blüte, wie man das kaum noch woanders finden kann. Der Hochsommer ist im Allgäu immer erträglich. Es wird nie zu heiß. Die vielen idyllischen Seen laden zum Baden ein. Das Heu duftet auf den Wiesen, und die

Kuhglocken sind landauf, landab zu hören. Doch auch der Herbst, die Monate September und Oktober, haben ihren Reiz. Die Luft wird häufig glasklar. Der Föhn rückt die Berggipfel zum Greifen nahe heran, und die Landschaft leuchtet in bunter Farbenpracht. Das ist die Zeit des Alpbetriebs und Viehscheids, d.h. die Viehherden, die den Sommer auf den Alpen (= Almen) verbracht haben, werden nun wieder ins Tal hinabgetrieben und ihren Besitzern übergeben.

Neigt sich das Jahr dem Ende zu, liegt oft dichter Nebel in den Tälern. Über Nacht hüllt der Schnee dann die Berge in ein winterliches Kleid. Bei wieder blauem Himmel sind nunmehr Schlittenfahrten zu Wildfütterungen, Skibetrieb auf den Pisten und Skilanglauf in den Loipen die Vergnügen der Jahreszeit.

Die folgenden Bilder sollen Ihnen, lieber Leser, die Schönheit der Urlaubslandschaft Allgäu vor Augen führen. Parallel dazu möchten diese die Entwicklung der Eisenbahn in dieser Gegend bis hinein in unsere Tage verdeutlichen! **Carl Asmus**



## Auf der Hauptbahn nach Kempten



**Bild 5 (oben):** Der D 2167 (Freiburg – Basel – München) mit der 218 438 am 6. August 1987 in Kaufering.  
**Foto: A. Ritz**

**Bild 6 (links):** Am 2. Mai 1935 rollt eine bayerische S 3/5 – die 17 502 – über die Lechbrücke bei Kaufering. Der Zug befindet sich auf dem Weg nach München.  
**Foto: Rbd Augsburg**

**Bild 7 (rechte Seite):** Nur wenig hat sich bis heute an der Lechbrücke in Kaufering verändert. Nach wie vor rollen die Züge von und nach München über das Bauwerk. Die Aufnahme entstand am 18. März 1991.  
**Foto: C. Asmus**

Allgäu – Land der grünen Wiesen und braunen Kühe, der Wälder, Weiher und Seen, der hohen Berge und weiten Täler! Schon früh hat es seine Liebhaber gefunden. Im Jahre 15 vor Christus dringen die Römer von Süden her ein, metzeln in einer grausamen Schlacht am Auerberg die ansässigen Kelten nieder und gründen die neue Provinz Raetia. Die Stadt Kempten wetteifert noch immer mit dem rheinlandpfälzischen Trier um den Titel "Älteste römische Siedlung in Deutschland".

Später streiten sich Alemannen und Franken um die Vorherrschaft im Allgäu. Im Mittelalter wird der Staufer Friedrich I. zum Herzog von Schwaben erhoben. Im Dreißigjährigen Krieg ziehen die Schweden auch durch die Allgäuer Fluren, führen mit ihren katholischen Kontrahenten Krieg und lassen einen verarmten Landstrich hinter sich zurück.

Doch die katholische Konfession blieb hier siegreich. So wuchsen dann im 18. Jahrhundert die Zwiebeltürme unzähliger Barockkirchen in den Allgäuer Dörfern empor. Berühmte Künstler wie die Gebrüder Zimmermann errichteten zwischen





**Bild 8:** Am 12. April des Jahres 1935 entstand diese Aufnahme. Sie zeigt die Brücke über den Lech bei Kaufering der Strecke München – Buchloe. Eben überquert ein Personenzug mit einer Lokomotive der Baureihe 38<sup>10</sup> dieses Bauwerk. **Foto: Rbd Augsburg**

den grünen Wiesen und dem weißblauen Himmel ihre Werke. Die Basilika von Otto-Beuren oder das Stift St. Lorenz in Kempten z.B. zeugt noch nach Jahrhunderten von der Gottesfürchtigkeit ihrer Erbauer. Die Abgeschiedenheit und Stille in der Landschaft im Südwesten seines Königreichs suchte Ludwig II., als er 1869 den Bau von Schloß Neuschwanstein bei Füssen begann. Er konnte nicht ahnen, daß er damit gewissermaßen die Fundamente für einen neuen Wirtschaftszweig legte; denn nach seinem Tod setzte ein Ansturm auf seine romantische Hinterlassenschaft ein. Der Fremdenverkehr im Allgäu war geboren!

Im Zeitalter des Massentourismus zieht es nun Fremde aus aller Welt zu den Sehenswürdigkeiten des Allgäus. Die Königsschlösser in ihrer wundervollen Umgebung und auf kulinarischem Gebiet in erster Linie die Kässpatzen sind aber

noch nicht alle "Schmankerl", die das Allgäu zu bieten hat. Es gibt noch viel Schönes zu entdecken zwischen Memmingen und Oberstdorf, zwischen Lech und Bodensee.

### Streckengeschichte

Bevor wir uns auf eine Reise ins Allgäu begeben, wollen wir uns der Geschichte der Allgäuer Magistrale (München/Augsburg –) Buchloe – Kaufbeuren – Biessenhofen – Kempten zuwenden.

Bereits 1833, zwei Jahre vor Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, schlug der württembergische Nationalökonom Friedrich List in seinem "Eisenbahnsystem" eine Verbindung von Augsburg nach Lindau vor. Zur Verwirklichung dieser Bahnlinie bildete sich 1835 in Lindau ein Komitee, das den Bahnbau über eine Aktiengesell-

schaft abwickeln wollte. Diesem Vorgehen stimmte die Bayerische Staatsregierung Anfang Januar 1836 zu. Auch die Stadt Augsburg signalisierte ihr großes Interesse an diesem Bahnbau, ebenso die Städte, die an der Bahnlinie liegen sollten.

Doch bereits in dem Jahr, in dem die Staatsregierung den Plänen für diese Eisenbahn zugestimmt hatte, schlofen alle diesbezüglichen Aktivitäten wieder ein. Der Grund hierfür waren sowohl finanzielle als auch technische Probleme. Zu jenem Zeitpunkt fehlte noch jegliche Erfahrung im Bau und Betrieb einer Eisenbahn über weite Strecken. Die Errichtung der ersten deutschen Fernbahn Leipzig – Dresden war gerade erst 1836 in Angriff genommen worden, und die bereits seit einem Jahr bestehende kurze Verbindung zwischen Nürnberg und Fürth konnte für ein so großes Unternehmen nicht als Vorbild dienen.

So löste sich der Lindauer Eisenbahnaktienverein bereits 1841 wieder auf. Es war deutlich geworden, daß sich eine überregionale Bahnverbindung nur mit Unterstützung des Staates realisieren ließ. Auch in Bayern setzte sich also das Staatsbahnprinzip durch. Ähnliche Entwicklungen hatten bereits in Belgien, Braunschweig und Baden stattgefunden. Der damals in Bayern regierende König Ludwig I. beschloß auf Vorschlag seines Innenministers, Karl von Abel, die Errichtung einer Eisenbahn von Hof nach Augsburg sowie deren südliche Fortsetzung nach Lindau. Die finanzielle Grundlage für den Bau dieser Ludwig-Süd-Nord-Bahn Lindau – Augsburg – Hof bildete das erste bayerische Eisenbahndotationsgesetz vom 25. August 1843. Die Kosten für diesen Bahnbau wurden mit

**Bild 9:** Am Heiligen Abend des Jahres 1964 ist die Lindauer 38 3432 von München aus Richtung Heimat-Bw unterwegs. Eben überquert sie die kurz vor Buchloe gelegene Gennachbrücke. **Foto: G. Turnwald**



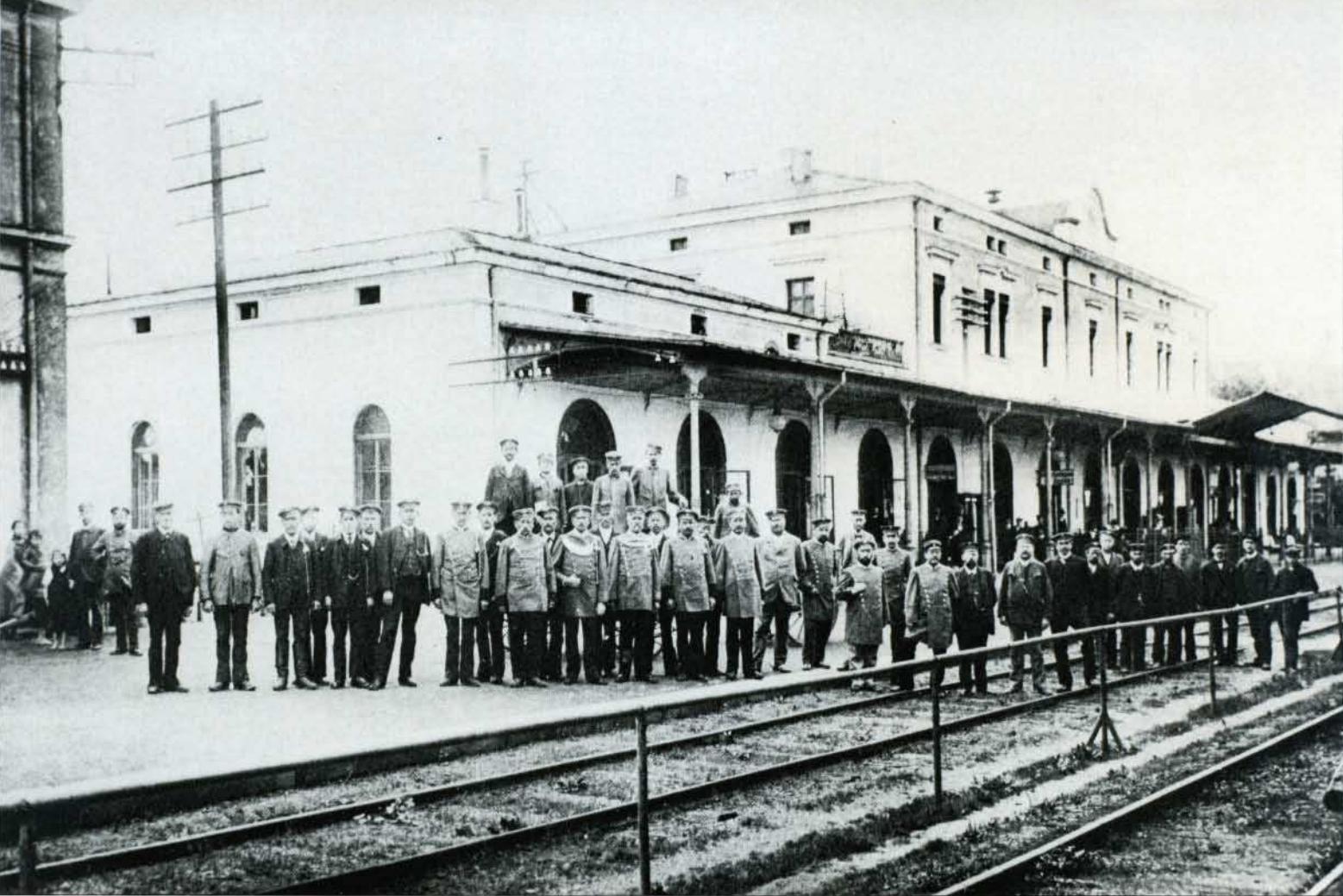




**Bild 10:** EC "Bavaria" bei der Einfahrt in den Bahnhof Buchloe im Februar 1986. **Foto:** C. Asmus

**Bild 11:** Lange Jahre war es üblich, die Lokomotiven während der Weihnachtszeit mit kleinen Christbäumen an der Rauchkammertür zu schmücken. Die 18 622 verläßt eben den Bahnhof Buchloe Richtung München. **Foto:** G. Turnwald





51,5 Millionen Gulden angesetzt. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang: Die Gesamtkosten nach Fertigstellung des Bahnbaus hatten sich lediglich um 5,8 Millionen Gulden erhöht – wohl nicht zuletzt dank dem wachsenden technischen Fortschritt während der Bauzeit.

1844 begannen die Detailplanungen für den südlich von Augsburg gelegenen Abschnitt. Über den Streckenverlauf lagen unterschiedliche Projekte vor. Entgegen der Planung des Nationalökonomen Friedrich List wurde eine Trasse über Kempten gewählt, um das Allgäu besser zu erschließen. Den Weiterweg über Isny – Wangen lehnte man jedoch ab, denn

dabei hätte die Bahn württembergisches Gebiet berührt – eine aus heutiger Sicht unmögliche Vorgehensweise. Man darf aber nicht vergessen, daß 1835 im Deutschen Bund noch 39 souveräne Staaten zusammengefaßt waren! So mußte eben eine Linienführung durch den schmalen bayerischen Korridor zwischen Österreich und Württemberg gefunden werden. Es standen sich zwei Vorschläge gegenüber:

*1. Projekt von Gumpenberg:*

Augsburg – linkes Wertachufer – Türkheim – Kaufbeuren – Kempten – Nierenthorf – Stoffelberg – Weitnau – Kugeltunnel – Maierhöfen – Gestratz – Wohlbrechts – Lindau

*2. Projekt Beyschlag:*

Augsburg – Kaufbeuren – Marktoberdorf – Unterthingau – Immenstadt – Oberstaufen – Simmerberg – Lindau  
Bei letzterem Projekt sollte eine möglichst kurze Verbindung zwischen den genannten Orten hergestellt werden. Die Höhenunterschiede wollte man durch sogenannte schiefe Ebenen überwinden, auf denen elf Lokomotiven sowie Pferde für den Zugtransport eingesetzt werden sollten. Keines der beiden Projekte wurde in der vorgeschlagenen Form durchgeführt.

Nachdem am 25. August 1843 der Bayerische Landtag den Bau der Eisenbahn

**Bild 13:** Der Bahnhof Buchloe im Juli 1937 von der Straße aus gesehen. Dieses Gebäude existiert heute nicht mehr; es ist durch einen geschmacklosen Zweckbau aus den siebziger Jahren ersetzt worden. **Foto:** Sammlung Asmus

