

Sondernummer des

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 7539 E
ISBN 3-922404-44-8

**special
2/93**

Eisenbahnen im Allgäu

Teil 2

DM	24,80
sfr	24,80
öS	190,-

Carl Asmus
Gerhard Zimmermann



(Füllseite)

Inhalt

Vorwort	5	Der Eisenbahnknoten Kempten (Allgäu)	34
Die eingleisige Hauptstrecke Buchloe – Memmingen	6	Das Bahnbetriebswerk Kempten	43
EuroCity-Züge künftig über Memmingen	14	Die Zweigstrecke Kempten – Pfronten	54
Die »Bäderbahn« Türkheim – Bad Wörishofen	16	Auf der »klassischen« Allgäubahn von Kempten nach Immenstadt	72
Die Stichbahn Ungerhausen – Ottobeuren	21	Neues zum Fahrplanwechsel 1993: InterRegio und Taktverkehr	90
Die Illerbahn Memmingen – Kempten	24	Von Immenstadt nach Oberstdorf	94
		Impressum und Quellen	114

Bild 2: Auf einer der schönsten Nebenbahnen in Südbayern, der Zweigstrecke von Kempten (Allgäu) nach Pfronten und weiter nach Reutte in Österreich, befördert an einem Junitag 1992 die 212 134 des Bw Augsburg einen Güterzug von der Allgäu-Metropole in den Tiroler Fremdenverkehrsort (Aufnahme zwischen Nesselwang und Pfronten-Kappel).

Bild 1 (Titel): Eine reizvolle Trassierung und interessante Zugläufe bietet die "klassische" Allgäubahn, die zweigleisige Hauptstrecke von Kempten nach Immenstadt und weiter nach Lindau. Bis in die späten Vormittagsstunden hielt sich hier bei Martinszell der Rauhreif, als am 1. Februar 1987 diese Aufnahme des D 812 Oberstdorf – Münster mit der 218 445 auf der Fahrt in Richtung Kempten gelang. Heute verkehrt in gleicher Relation ein InterCity-Zugpaar.

Foto: St. Czarnecki

Bild 203 (Rücktitel): Mit herbstlicher Farbenpracht in Szene gesetzt wurde am 28. Oktober 1980 die 210 008, die hier – bereits mit abgeschalteter Gasturbine – den Eilzug 3181 Oberstdorf – München entlang der Iller bei Immenstadt schiebt.

Fotos 2 und 203: A. Ritz



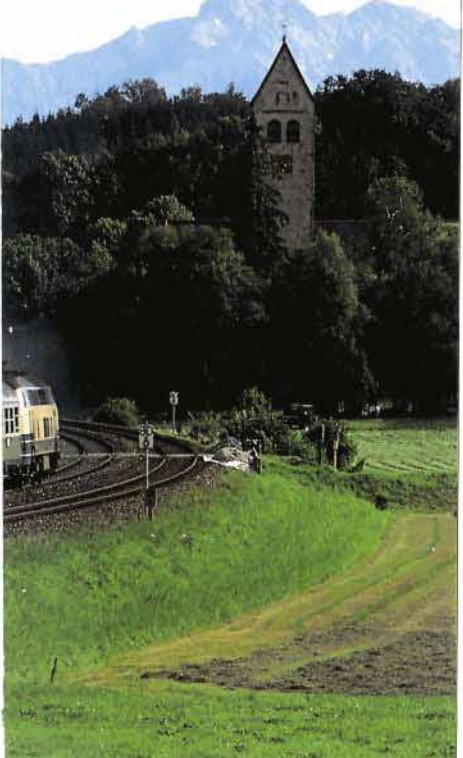
Bild 3: Noch waren die Berggipfel verschneit, als am 13. Mai 1979 ein "Zweiteiler-Doppel" der Baureihe 628.0 auf Lz-Fahrt von Oberstdorf nach Kempten die Ortschaft Altstädten (Strecke Oberstdorf – Immenstadt) hinter sich ließ. **Foto: M. Ruf**



Bild 4 (unten links): Als Vorbote des zum Fahrplanwechsel 1993 beginnenden neuen Allgäuer "Bahnzeitalters" mit quantitativ und qualitativ zeitgemäßem Nah- und Regionalverkehr zeigt sich am 25. August 1992 der E 3985 Oberstdorf – Augsburg, hier bei Stein auf der Strecke Immenstadt – Kempten. Der von einer 218 geschobene Wendezug besteht bereits zur Hälfte aus modernisierten Ex-Silberlingen im RegionalBahn-Design.
Foto: G. Zimmermann



Bild 5: Das Allgäuer Streckennetz in seiner größten Ausdehnung um 1960. (Die in dieser Ausgabe behandelten Abschnitte sind gelb unterlegt.)
Graphik:
G. Gerstberger



Vorwort

Nach der Auslieferung von "Eisenbahnen im Allgäu Teil 1" waren wir erstaunt, unaufgefordert noch so viel schönes und seltenes Bildmaterial zu erhalten. Wir hoffen, daß uns vielleicht auch die eine oder andere Rarität für "Allgäu 3" (Westallgäu) zugeht! Gegenüber der ursprünglichen Planung haben sich zwei Änderungen ergeben: So heben wir uns die ehemalige Bahnlinie von Kempten nach Isny für den dritten Band auf, und bei der Verbindung Kempten – Reutte beschränken wir uns auf den Abschnitt bis zur Bundesgrenze bei Pfronten. "Allgäu 1" als in sich abgeschlossener Band ist als Sonderausgabe erstellt worden. Damals war im voraus absehbar, daß sich die im wesentlichen das Ostallgäu umfassende Thematik auf ca. 90 redaktionellen Seiten

abhandeln lassen würde. Dank der Anzeigen aus Industrie und Fachhandel in den Sonderausgaben ist es uns möglich, den Preis von DM 19,80 für die Sonderjournale seit 1988 unverändert zu halten! Um die durch "Allgäu 1" noch nicht erfaßten Allgäuer Gebiete bildmäßig gerecht zu behandeln, ist in den Folgen 2 und 3 jeweils eine größere Anzahl von Fotos (rund 20 redaktionelle Seiten mehr) absolut notwendig. Das erfordert natürlich einen Preis, der über dem der Sonderausgaben liegt. So, das wär's, was wir einleitend zum Special "Eisenbahnen im Allgäu Teil 2" sagen möchten. Viel Vergnügen bei der Eisenbahn-Bilderreise durch eine der schönsten deutschen Landschaften wünscht Ihnen
Ihr Hermann Merker Verlag



Die eingleisige Hauptstrecke von Buchloe nach Memmingen

Unsere Reise durch die Landschaften des Allgäus beginnt in Buchloe, einer Stadt, die im Nordosten als wichtiger Eisenbahnknoten das "Tor zum Allgäu" bildet. Schon am 1. September 1847 wurde die Strecke Augsburg – Buchloe – Kaufbeuren als Teil der "Ludwigs-Süd-Nord-Bahn" eröffnet – jener Verbindung, die als erste Fernbahn im damaligen Königreich Bayern von Lindau im Bodensee nach Hof führte.

Die sogenannte Wasser- und Eilgutcurstation Buchloe hatte zunächst aber nur untergeordnete Bedeutung. Die damalige

Marktgemeinde zählte etwa 850 Einwohner, und so hielt sich der Fahrkartenverkauf in dem kleinen Stationsgebäude wohl in engen Grenzen. Auch auf den Gütergleisen herrschte nur wenig Betrieb – lediglich etwas Holz aus den umliegenden Wäldern wurde verladen. Das Schattendasein des Buchloer Bahnhofs sollte jedoch mit dem Bahnbau von München nach Memmingen zu Ende gehen.

Bereits sehr früh verfolgte die alte Reichsstadt Memmingen die verschiedensten Pläne für ihren Bahnanschluß. Nachdem 1863

die Verbindung Neu-Ulm – Memmingen – Kempten fertiggestellt war, konzentrierte sich der dortige Eisenbahnverein auf die "Mittelschwaben-Achse" München – Buchloe – Memmingen.

Auch die Münchner waren an diesem Projekt interessiert, zumal man in Buchloe einen zweiten Anschluß an die Süd-Nord-Bahn erhielt. Die Reisenden von München nach Lindau ersparten sich somit den Umweg über Augsburg. Im Jahr 1872 konnte die Teilstrecke München – Buchloe, zwei Jahre später die Weiterführung nach Mem-



Bild 7: Während eines Zwischenhalts im Bahnhof Buchloe hat der Lokführer noch einmal die Möglichkeit, einen prüfenden Blick auf die 38 3325 zu werfen, ehe der Zug seine Fahrt durch den Morgennebel Richtung Memmingen – Lindau fortsetzt (1963). **Foto: C. Asmus**

Bild 6: Vorbei am Stellwerk Buchloe Süd verläßt die 18 625 am 30. April 1960 mit dem Eilzug 690 Augsburg – Lindau das "Tor zum Allgäu". Hinter dem Gebäude erstrecken sich die damals noch bedeutenden Anlagen des Bw Buchloe. Nach der Schließung der Lokwerkstätte im Jahre 1965 blieb Buchloe zunächst Einsatz-Bw und ist seit 1983 Stützpunkt des Bw Kempten. **Foto: R. Birzer**

Bild 8: Eine mächtige Dampfahne hinterließ die 39 218 des Bw Kempten in der klaren kalten Winterluft, als am 18. Februar 1961 beim Umsetzen der Lokomotive im Bahnhof Buchloe diese Aufnahme entstand. **Foto: W. Tausche**





mingen in Betrieb genommen werden. Die Station Buchloe war zu einem wichtigen Knotenpunkt im südbayerischen Eisenbahnnetz geworden. Entsprechend seiner Bedeutung erhielt der Bahnhof ein Betriebswerk und umfangreiche Gleisanlagen. Wer heutzutage ins Allgäu reist, kommt um einen kurzen Zwischenhalt in Buchloe nicht umhin. Dort treffen sich an den Bahnsteigen die Züge aus Augsburg und München. Reisende steigen um, und bald fahren die Diesellokomotiven der Baureihe 218 brummend weiter. Während die Züge nach Kaufbeuren und Kempten den Bahnhof auf der KBS 970 in Richtung Süden verlassen, besteigen wir einen der zahlreichen Eil- und Schnellzüge, die über die eingleisige KBS 971 gen We-

Bild 9 (oben): Mit einer bedrohlich wirkenden Gewitterfront im "Rücken" und dem Bad Wörishofener Kurswagen am Haken durchfährt im Juli 1985 ein ETA 515 die aufgelassene Station Wiedergeltingen. **Foto: R. Bier**

Bild 11 (rechte Seite): Im Wald bei Unterramingen "überholt" am 26. Januar 1988 die 218 446 mit dem D 369 Zürich – Prag einen einsamen Radler. **Foto: B. Rampp**

Bild 10: Nicht weit davon entfernt rollt am 13. Oktober 1992 ein Triebwagenzug der Baureihe 628/928.2 als N 4806 über einen hohen Damm seinem nächsten Halt, Mindelheim, entgegen. **Foto: G. Zimmermann**



sten nach Memmingen fahren. Noch bevor der Zug über die letzten Weichen von Buchloe poltert, erkennen wir in Fahrtrichtung rechts das ehemalige Bahnbetriebswerk, das inzwischen zu einem Stützpunkt des Bw Kempten degradiert ist. Während früher die verschiedensten Dampflokomotiven hier standen, sind heute neben Dieselloks der Baureihen 212 und 218 sowie einigen Kleinloks nur noch Triebwagen der Reihen 627 und 628 anzutreffen. Sämtliche Fahrzeuge sind auf allen von Buchloe ausgehenden Strecken im Einsatz.

Abzweigbahnhof Türkheim

Über flache Äcker und Wiesen erreichen wir bald den kleinen Ort Wiedergeltingen mit seinem aufgelassenen Bahnhof, durch-eilen einen Einschnitt und kommen in das Tal der Wertach, die wir auf einer stählernen Brücke überqueren.

Schon kündigt ein Signal vom ersten Halt auf unserer Reise über die Mittelschwaben-Achse: Türkheim (Bayern) Bahnhof. Hier zweigen gleich zwei Nebenbahnen ab. In Richtung Norden führt die landschaftlich überaus reizvolle Staudenbahn (ex KBS 907), die im Jahr 1912 eröffnet wurde. Die Strecke verläuft durch das Erholungsgebiet Augsburg "Westliche Wälder" nach Gessertshausen, wo sie in die Hauptstrecke

Augsburg – Ulm mündet. Bereits seit dem 28. Mai 1983 ist jedoch das Teilstück Ettringen – Markt Wald aus technischen Gründen für den Gesamtverkehr stillgelegt, wobei die Schienen außer an einem Bahnübergang beim Schnerzhofer Weiher bis heute noch nicht abgebaut wurden. Nach der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Türkheim Bf und Ettringen am 9. Januar 1987 sowie zwischen Markt Wald und Gessertshausen zum 2. Juni 1991 sind auf beiden Abschnitten nur noch wenige Übergabegüterzüge anzutreffen.

PRO BAHN Schwaben konnte trotz des Widerstands der BD München seit Juli 1991 bereits mehrere Ausflugs Sonderfahrten zwischen Markt Wald und Gessertshausen organisieren. Ein weiteres Ziel des engagierten Verbands ist die durchgehende Wieder-inbetriebnahme der Staudenbahn unter privater Regie als direkte Verbindung von Norden zur zweiten Nebenstrecke, die in Türkheim Bf abzweigt, der KBS 973 nach Bad Wörishofen. Im Jahre 1896 wurde diese "Bäderbahn" in den berühmten (Kneipp-) Kurort als erste elektrisch betriebene Eisenbahn Bayerns in Betrieb genommen (siehe eigenes Kapitel).

Das Signal zeigt "HP 1", der Schaffner pfeift, und nach kurzem Halt verläßt unser Eilzug den Bahnhof Türkheim. Schnurgerade verläuft die Strecke zunächst entlang einer

schmalen Ortsverbindungsstraße, vorbei an einem besetzten Schrankenposten und über einen hohen Damm zum ehemaligen, am Waldrand gelegenen Bahnhof Unterramingen, um dann nach einer kurzen Steigung durch dichten Nadelwald in das Tal der Mindel einzutreten.

Anschluß an Kammeltalbahn

Im Bahnhof von Mindelheim treffen wir auf die Gleise der Nebenbahn über Krumbach nach Günzburg (KBS 978). Diese Verbindung wurde in mehreren Etappen zwischen 1892 und 1910 eröffnet. Trotz vieler Stilllegungsgerüchte konnte sich der Personen- und Güterverkehr auf der Kammeltalbahn bis heute behaupten. Vor allem im nördlichen Abschnitt zwischen Krumbach und Günzburg, der kürzlich 100 Jahre alt wurde, herrscht dank Schüler- und Berufsverkehr noch eine relativ hohe Zugdichte, während zwischen Mindelheim und Krumbach nach 13 Uhr nur noch ein einziges Zugpaar verkehrt. Nachdem lange Zeit Akkutriebwagen und Lokomotiven der Baureihen 211 und 212 mit Umbau-Dreiaxlern (B3yg) dominierten, "brummen" heute wie schon vor Jahren wieder die Schienenbusse der Baureihe 798 durch die beschauliche und teilweise recht hübsche Landschaft.

Weithin bekannt sind auch die – in letzter



Bild 12: Eine interessante Zusammenstellung weist der N 4810 Bad Wörishofen – Türkheim – Memmingen auf, den die 211 285 am 6. Mai 1985 – hier kurz vor Mindelheim – bespannt: Bm (Kurswagen nach Dortmund) + 515 + 815.

Bild 13: Etwa auf gleicher Höhe, nur von der anderen Seite des Bahndamms und zu einer anderen Jahreszeit gelang diese stimmungsvolle Aufnahme einer 218 mit Eilzug 3204 nach Lindau (31. Januar 1987).

