Gegründet 1971 von Hans Ruf – hrsg. von Georg Weglehner/Ludwig Seitz i. A. der Marktgemeinde Türkheim 2018 – Heft 102

10
Jahre

Sammelkalender
mit historischen
Abbildungen

2009 bis 2018

herausgegeben
von der JuKa Türkheim

Inhalt

Inhalt **2**

Türkheim und die Eisenbahn **3**
Bisher erschienen in den Heimatblättern 3
Gemeinschaftliche Petition: Bahnlinie München/Pasing - Memmingen 4

Handwerk und Gewerbe - Metzger und Metzgerdynastien in Türkheim **11**
Bisher zum Thema erschienen 11
Geschichtliches 11
Türkheimer Metzgerdynastien 12

Klöppeln, ein altes Handwerk neu belebt **24**

Alte Häuser/Freibad **26**

Humor **27**

Türkheimer/Mindelheimer Wochenblatt **27**
Artikel aus der Türkheimer Wochenzeitung von 1858/1861/1862 27

Totengedenken **29**

Chronik - der Mindelheimer Zeitung entnommen **30**

Bildernachweis **32**

Literaturverzeichnis **32**

Impressum **32**

Berichtigungen **32**

Mit freundlicher Unterstützung der Marktgemeinde Türkheim

TÜRKHEIM
Markt mit Herz

Herzlichen Dank auch Herrn Gerhard Rummel für die Vorbereitung und Durchführung des Druckes und der Kommunikation mit der Druckerei.

Vielen Dank an Frau Teresa Schäffler für Ihre professionelle und schnelle Unterstützung bei der Homepage der Gemeinde Türkheim.

Ein Hinweis an unsere auswärtigen Bezieher: Der Kalender der JuKa von 2018 kann für 3 Euro plus Porto bei Ludwig Seitz telefonisch (08245 858) bestellt werden.

Türkheim und die Eisenbahn

Bisher erschienen in den Heimatblättern

Geschichte der Eisenbahn in Mittelschwaben	Heft 1/1974 Hans Ruf	Ausschnitt: Die erste Eisenbahnlinie die unser Gebiet erfasste, wurde 1847 eröffnet. Sie führte von Augsburg über Buchloe bis Kaufbeuren und war der erste Teil der projektierten Bahnstrecke Augsburg - Lindau. Die Teilstrecke Kaufbeuren - Lindau wurde 1853 in Betrieb genommen. In Augsburg bestand Anschluss nach München (seit 1840) nach Donauwörth (ab 1850), und nach Ulm (ab 1854). Man konnte also damals von Buchloe ab nur über Augsburg nach München gelangen. Die Bahnstrecke Buchloe - München wurde erst wesentlich später, 1873, eröffnet. Bis zu dieser Zeit gab es natürlich noch die Postwagenfahrten von Memmingen über Buchloe, Landsberg in die bayerische Landeshauptstadt.
Auf da schwäbischa Eisenbahna	Heft 2/1980 Hans Ruf	Anton Noder, der unter dem Pseudonym „A de Nora“ jahrzehntelang für die politisch-satirische Zeitschrift "Jugend" schrieb, brachte in der Ausgabe 1909 / Nr. 10 dieser kritisch-spöttischen Zeitschrift, die besonders Missstände belichtete, einen humorvollen Beitrag über Vorkommnisse auf der Bahnstrecke Buchloe - Memmingen. Er wird hier im Auszug übernommen.
S' Staudabähla	Heft 10/1979 Hans Ruf	Hier soll nun aus der Geschichte dieser vom Wertachtal ausgehenden, das Neufnachtal und das Schmuttertal durchziehenden, allgemein Staudenbahn genannten Nebenstrecke, noch mehr erzählt werden.

Gemeinſchaftliche Petition

der Städte

Memmingen, Mindelheim, Landsberg

und der Märkte

Türkheim, Buchloe

an

die beiden Kammern des Landtags

um

Herſtellung der Eiſenbahnen:

von Paſing-Landsberg-Buchloe

und Buchloe-Türkheim-Mindelheim-Memmingen.

München.
Gedruckt bei Georg Franz.
1863.

Durchdrungen von der Ueberzeugung der hohen Wichtigkeit einer möglichst kurzen Eisenbahnverbindung zwischen Wien, beziehungsweise Oesterreich und München, beziehungsweise Bayern mit dem Oberrhein, der Westschweiz, besonders mit Basel und mit Südfrankreich nicht allein für Süddeutschland und namentlich Bayern, sondern auch für ganz Deutschland haben die ehrerbietigst unterzeichneten Gemeindevertretungen, deren Gemeinden bei Herstellung dieser Eisenbahnverbindung direct interessirt sind, bereits allerhöchsten Ortes und bei den betreffenden höchsten Stellen Schritte gethan, damit der Bau derjenigen Bahnstrecken, welche zu dieser Wien mit Basel auf der kürzesten Linie verbindenden Eisenbahnkette in Bayern gehören, bald möglichst verwirklicht werde.

Die Stadtgemeinde Landsberg hat nach Vollendung der auf Grund einer erlangten Projectirungsconcession angefertigten detaillirten Pläne und Kostenanschläge unterm 13. Mai 1863 eventuell ein förmliches Gesuch um die Concession zum Bau der Bahnstrecke Pasing-Landsberg-Buchloe auf Kosten der Stadt Landsberg gestellt, primär aber in diesem Gesuche gebeten,

dem Landtag einen Gesetzesentwurf, den Bau einer Eisenbahnlinie Pasing-Landsberg-Buchloe betreffend, vorlegen zu lassen.

Die Stadtgemeinde Memmingen hat unterm 25. Juni 1863, nachdem dieselbe in Folge des dem Eisenbahncomité Memmingen gewordenen abschlägigen Bescheides bezüglich der Ertheilung der Concession zur Projectirung der Bahnstrecke Buchloe-Türkheim-Mindelheim-Memmingen nicht in der Lage war, schon jetzt ein förmliches Bauconcessionsgesuch zu stellen — durch ihre Vertreter allerhöchsten Ortes und abschriftlich bei der Generaldirection der königl. Verkehrsanstalten mit der Bitte um Begutachtung eine Petition dahin eingereicht,

Seine königliche Majestät möge allergnädigst geruhen, den Bau einer Eisenbahn von Buchloe über Türkheim und Mindelheim nach Memmingen zu befehlen,

im Falle die Herstellung dieser Bahn auf Staatskosten jedoch aus irgend einem Grunde nicht sofort geschehen könnte, die Erbauung dieser Bahn auf Kosten der Stadtgemeinde Memmingen dadurch zu ermöglichen, daß die Pachtung des Betriebes derselben und die Verzinsung und Tilgung des Baukapitales aus der Pachtrente zum Zwecke des Heimfalls derselben an den Staat — durch die Verwaltung der Staatseisenbahnen, die Generaldirection der königl. Verkehrsanstalten, gestattet werde.

Dieser Petition wurden als Beilagen beigegeben:

1) die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Kreise Schwaben und Neuburg: Gutachten von Carl Saller, bauleitenden Ingenieur der Illerbahn 1863,
2) die Denkschrift des Eisenbahncomité's Landsberg über die von Pasing über Landsberg nach Buchloe zu erbauende Eisenbahn 1863,
3) ein auf ein Längennivellement sich gründender Situationsplan nebst Kostenvoranschlag und Vorbericht des Ingenieurs Carl Saller.

1*

Die Stadtgemeinde Mindelheim hat diese Petition durch eine Eingabe allerhöchsten Ortes speciell unterstützt.

Die ehrerbietigst Unterzeichneten wagen es nunmehr auch, nachdem der Landtag versammelt ist, an beide hohe Kammern desselben die gemeinsame ehrfurchtsvolle Bitte zu richten,

einem Gesetzentwurfe der Staatsregierung „die Herstellung einer Eisenbahn von Pasing über Landsberg nach Buchloe und von da über Türkheim und Mindelheim nach Memmingen auf Staatskosten betreffend"

eventuell

einer Vorlage der Staatsregierung „die Ermöglichung des sofortigen Baues

a) der Bahnstrecke Pasing-Landsberg-Buchloe auf Kosten der Stadtgemeinde Landsberg,

b) der Bahnstrecke Buchloe-Türkheim-Mindelheim-Memmingen auf Kosten der Stadtgemeinde Memmingen, durch pachtweise Uebernahme des Betriebes dieser Strecken seitens der Verwaltung der Staatseisenbahnen und durch Verzinsung und Tilgung des Baukapitales aus der Pachtrente zum Zweck des Heimfalls an den Staat betreffend"

die Zustimmung nicht zu versagen.

Für den Fall, daß Seitens der hohen Staatsregierung ein dahin zielender Gesetzesentwurf oder eine Vorlage nicht eingebracht werden sollte, bitten die ehrfurchtsvollst Unterzeichneten ehrerbietigst,

die königliche Staatsregierung zur baldmöglichsten Vorlage eines solchen Gesetzesentwurfes durch entsprechenden Antrag zu veranlassen,

eventuell

die eingereichten allerunterthänigsten Gesuche der Unterzeichneten allerhöchsten Ortes durch einen auf die Ermöglichung des Baues dieser Bahnstrecken auf Kosten der Stadtgemeinden Landsberg und Memmingen durch Betriebspachtung Seitens des Staates gerichteten Antrag oder Wunsch zu unterstützen.

Zur Begründung ihres ehrerbietigsten Gesuches erlauben sich die Unterzeichneten Nachstehendes vorzutragen unter Bezugnahme auf das Gutachten von Carl Saller (Beilage 1) und die Denkschrift des Eisenbahncomité's zu Landsberg (Beilage 2), welche beiliegen.

I.

Allgemeine Gründe, welche für baldigste Herstellung der Eisenbahnstrecken Pasing-Landsberg-Buchloe und Buchloe-Türkheim-Mindelheim-Memmingen auf Staatskosten sprechen.

Die Eisenbahnkette Wien-München-Basel durchzieht vier deutsche Staaten — Oesterreich, Bayern, Württemberg und Baden — und ist theilweise bereits hergestellt.

Eine Abkürzung der Linie Wien-Linz-München durch Herstellung einer Linie München-Neuhaus-Schärding oder München-Simbach-Braunau-Riedau ist bereits angeregt.

Die Linie Constanz-Schaffhausen-Basel ist bereits vorhanden.

Es fehlen somit noch diejenigen Glieder der Eisenbahnkette, welche München mit letzterer Bahnlinie verbinden.

In Baden ist der Bau einer Bahn zur Verbindung von Möskirch und Stockach mit der Oberrheinthalbahn gesetzlich sichergestellt.

Der Anschluß einer württembergischen Bahn Isny-Leutkirch-Aulendorf-Mengen, welche gleichfalls schon in Aussicht genommen und Seitens der competenten württembergischen Behörden sowohl als Seitens der württembergischen Staatsregierung nach einer Eröffnung der Letzteren an das betreffende Eisenbahncomité mit günstigem Auge angesehen wird, an diese badische Bahn ist um so weniger zu bezweifeln, als Terrainschwierigkeiten nicht entgegenstehen.

Diese württembergische Bahn bildet von Leutkirch an gleichfalls ein Glied der Kette Wien-München-Basel und kann von Leutkirch bis zur bayerischen Landesgrenze bei Memmingen unter außerordentlich günstigen Terrainverhältnissen fortgesetzt werden.

Welche Schritte bisher in Bayern geschehen sind, um die fehlenden Glieder München-Landsberg-Buchloe und Buchloe-Türkheim-Mindelheim-Memmingen bis zur Laudesgrenze baldmöglichst herzustellen, ist im Eingange gesagt.

Beide Bahnstrecken fallen in die kürzeste Linie, welche von Wien über München nach Basel führt. Die Abkürzung beträgt gegenüber dem seitherigen Wege über Lindau und Winterthur 29 Stunden und gegenüber einem andern Projecte über Weilheim und Kempten nach Isny 13 Stunden.

Anerkannte Regel ist es, daß zwischen den Knotenpunkten des Verkehres die kürzeste Bahnlinie die beste ist, daß Abweichungen von derselben nur in Folge unüberwindlicher Terrainhindernisse oder solcher Terrainschwierigkeiten, welche nur mit unverhältnißmäßigen Anlage- und Betriebskosten überwunden werden können, gerechtfertigt erscheinen.

Im gegebenen Falle bilden die erwähnten zwei Bahnstrecken aber nicht allein Glieder der kürzesten Linie, welche München mit Basel verbindet, sie sind auch die wohlfeilste Verbindung, so weit es Bayern anbelangt.

Die Kosten der Bahnstrecke Pasing-Landsberg-Buchloe sind incl. des Betriebsmaterials auf 6,070,000 fl. veranschlagt, ohne Betriebsmaterial werden dieselben 5 Millionen Gulden nicht übersteigen.

Die Kosten der Bahnstrecke Buchloe-Türkheim-Mindelheim-Memmingen sind incl. des Betriebsmateriales auf 3¼ Millionen Gulden, ohne solches aber auf 2½ Millionen Gulden veranschlagt.

Der erstere Anschlag stützt sich auf eine förmliche, genaue Projektirung. Der letztere auf ein generelles Projekt des bauleitenden Ingenieurs der Illerbahn C. Saller, dessen in gleicher Weise gemachten Voranschläge bei dem Bau der Illerbahn als vollkommen stichhaltig und ausreichend sich erprobt haben.

Die Gesammtbaukosten für eine 30 Stunden lange Bahn würden sich daher incl. des Betriebsmaterials in maximo auf **9,320,000** fl. und incl. der Strecke von Memmingen bis zur Landesgrenze, welche 1 Stunde beträgt und mit Inbegriff der Ueberbrückung der Iller um **500,000** fl. hergestellt werden kann, auf **9,820,000 fl.** belaufen, ein Kapitalsaufwand, welcher bei der Wichtigkeit der Bahnverbindung Wien-München-Basel und bei der mit Sicherheit zu erwartenden Rentabilität dieser beiden Bahnstrecken gewiß ein geringer genannt werden muß.

Sobald die baldigste Inangriffnahme dieser beiden Bahnstrecken sicher gestellt ist, wird eine Bahnverbindung zwischen Memmingen und Leutkirch zum Anschlusse an die projektirte Bahn Isny-Leutkirch-Aulendorf-Mengen und deren Forsetzung nach Mößkirch zur Nothwendigkeit für Württemberg und namentlich wird die Herstellung einer Verbindung zwischen Leutkirch und Memmingen von den oberschwäbischen Landestheilen Württembergs im Interesse ihres eigenen Verkehrs nach Augsburg und München dringend verlangt werden.

Je rascher der bayerische Staat diese beiden Eisenbahnstrecken in Angriff nehmen und bis zur Landesgrenze vollenden läßt, um so eher wird er im Stande sein, bezüglich der Art und Weise des Anschlusses der württembergischen Bahn seine speciellen Interessen und Wünsche zur Geltung zu bringen.

Die Erfahrung lehrt, daß, wenn man in solchen Dingen die Initiative dem benachbarten Staate überläßt, die Nöthigung eintreten kann, zum eigenen Nachtheil faktischen Verhältnissen Rechnung zu tragen.

Aber auch abgesehen von der wahrscheinlich baldigsten Fortsetzung der Bahn durch Württemberg nach Baden ist an der Rentabilität dieser beiden bayerischen Bahnstrecken nicht zu zweifeln.

Diese beiden Bahnstrecken kürzen die Verbindung ab:

1) zwischen Wien-München-Lindau **um 9 Stunden,**
2) zwischen München und Memmingen **um 22 Stunden,**
3) zwischen Augsburg und Memmingen **um 14 Stunden,**
4) zwischen Landsberg und Ulm **um 6 Stunden, indem die Strecke Buchloe-Memmingen-Ulm um so viel kürzer ist, als die Strecke Buchloe-Augsburg-Ulm.**

Durch Herstellung dieser beiden Bahnstrecken wird der Andrang von Gütern auf einzelnen Stationen, ein Umstand, welcher namentlich in Augsburg vielfache Klagen veranlaßte, aufhören. Die Staatsbahn Augsburg-Kempten-Lindau wird durch Herstellung dieser beiden Bahnstrecken an Rentabilität keineswegs verlieren, es werden vielmehr in Folge hievon die Tarifermäßigungen für die Linie Salzburg-Lindau zurückgezogen werden können.

Die Eisenbahnkette Wien-München-Basel folgt, falls sie in der kürzesten Linie vollständig hergestellt wird, somit in Bayern die genannten beiden Bahnstrecken gebaut werden, einer alten Handels- und Heerstraße. Verkehr und Kriegskunst suchen die kürzesten Wege für ihre Zwecke auf. Diese große Eisenbahnkette vermittelt die kürzeste Verbindung zwischen Oesterreich, Bayern überhaupt zwischen Süddeutschland und der Westschweiz und Südfrankreich.

Es ist gar nicht zu bezweifeln, daß diese Bahnlinie eine Hauptader des Weltverkehres werden nnd für sämmtliche Staaten, welche sie berührt, von den wohlthätigsten Folgen für den Aufschwung des Handels sein wird.

Die Straße, welcher diese Linie folgt, war von jeher diejenige, welche die Feinde unseres Vaterlandes nur zu oft benützten, um in das Herz von Deutschland einzudringen.

Die deutschen Grenzen am Oberrhein sind unbeschützt.

Keine ununterbrochene Bahnverbindung macht es möglich, einem kühnen Angriffe, welcher mit Verletzung der Neutralität des Schweizer-Gebietes ausgeführt wird, rechtzeitig mit ebenbürtigen Massen zu begegnen.

Auch jetzt noch würden Wochen vergehen, bis dem überfallenen Süddeutschland die späte und nicht einmal ausreichende Hilfe käme. Es würde das traurige Spiel sich wiederholen, daß die schönsten Gauen Süddeutschlands von überlegenen Feindesschaaren überschwemmt und ausgesogen im besten Falle mit großen Opfern zurückerobert werden müßten.

Während Frankreich längst alle seine Eisenstraßen in einer Weise hergestellt und ergänzt hat, die es in den Stand setzt, auf jedem Punkte seiner Rheingrenze binnen kürzester Frist mit den größten Heeresmassen aufzutreten, entbehrt der deutsche Oberrhein eine ununterbrochene Verbindung mit dem rückwärts gelegenen Süddeutschland gänzlich.

Bei dem unleugbaren Werth, welchen strategisch angelegte Eisenbahnverbindungen sowohl für einen nachdrücklichen Angriff als für eine zähe und nachhaltige Vertheidigung haben, nachdem die Kriegsführung in Folge der neuen Erfindungen namentlich aber in Folge der Eisenbahnen eine ganz andere geworden ist, dürfte keine Zeit mehr zu verlieren sein, um das in dieser Beziehung in Deutschland leider Versäumte nachzuholen.

Eine Eisenbahnverbindung in der kürzesten Linie von Wien über München an den Oberrhein macht es möglich, eine siegreiche deutsche Armee rasch und sicher mit Verstärkungen an Mannschaften und Kriegsmaterial und mit Proviant zu versehen, sie macht es möglich, bei den ersten Anzeichen eines drohenden Angriffes die zur Abwehr erforderlichen Truppen rechtzeitig zu concentriren; sie macht es endlich auch möglich, eine geschlagene und weichende Armee in kürzester Frist in eine rückwärts liegende neue vertheidigungsfähige Stellung zu bringen, ihr einige Zeit zur Rast und zur Sammlung zu verschaffen, ihr die erforderlichen Mittel zuzuführen, um die gehabten Verluste an Mannschaft und Kriegsmaterial zu ersetzen.

Die Illerlinie ist die nächste vertheidigungsfähige Stellung für eine deutsche Armee, welche vor einem überlegenen Feinde vom Oberrhein her sich zurückziehen muß. Sie ist der natürliche Schutz gegen einen nach Südbayern vordringenden Feind. Sie wird ihren strategischen Werth aber nur dann behalten, wenn eine Eisenbahn sie direkt und auf dem kürzesten Wege mit München und Wien, wo die Kriegsmittel Bayerns und Oesterreichs concentrirt sind, verbindet.

Durch diese Eisenbahnverbindung wird endlich die deutsche Bundesfestung Ulm erst ihre volle strategische Bedeutung erlangen, nachdem auf diesem Wege sowohl die Verstärkung der Besatzung als auch die ausreichende Verproviantirung wesentlich leichter bewerkstelligt, namentlich aber der Entsatz der belagerten Festung gesichert wird.

7

Ein Blick auf die Karte dürfte genügen, um den Beweis der Wahrheit der aufgestellten Sätze zu liefern und den hohen Werth zu constatiren, welchen diese Eisenbahnverbindung für Bayern und Süddeutschland ja für ganz Deutschland hat.

Die ehrerbietigst Unterzeichneten sind gewiß, das unbefangene Urtheil aller nationalökonomischen und militärischen Autoritäten für sich zu haben.

Je rascher aber ans Werk gegangen wird, um die vollständige Herstellung dieser Eisenbahnverbindung zu bewirken, je weniger hiebei die Special- und Local-Interessen maßgebend sind, desto lohnender wird der Erfolg sein. Andernfalls ist zu befürchten, daß das für Deutschland so verhängnißvolle „Zu spät" die besten Früchte einer gemeinnützigen Unternehmung auch bei dieser Gelegenheit zu Schanden macht.

Bei unzureichend einheitlicher Leitung und Vertretung der deutschen Interessen dürfte es Pflicht der Einzelstaaten sein, innerhalb ihres Wirkungskreises dieselben nach Kräften zu fördern.

Aus den dargelegten Gründen dürfte erhellen, daß der sofortige Bau der beiden Bahnstrecken Pasing-Landsberg-Buchloe und Buchloe-Türkheim-Mindelheim-Memmingen auf Staatskosten gerechtfertigt ist.

II.

Gründe für den sofortigen Bau dieser Bahnstrecken auf Kosten der Stadtgemeinden Landsberg und Memmingen und für die Betriebspachtung seitens des Staates.

Für den Fall, daß aus irgend einem Grunde die Herstellung dieser Bahnstrecken auf Staatskosten zur Zeit oder überhaupt nicht beliebt werden sollte, so dürfte wenigstens der sofortige Bau dieser Bahnstrecken auf Kosten der genannten Corporationen und die Pachtung des Betriebes seitens des Staates zu empfehlen sein.

Corporationen und Privatgesellschaften werden häufig um deßwillen wohlfeiler bauen als der Staat, weil ihnen in ihren Bürgern und Gesellschaftern Kräfte zu Gebote stehen, welche, namentlich auch durch directes eigenes Interesse bewogen, ihre Dienste theilweise unentgeltlich leisten, weil sie leichter als der Staat sowohl bei der Auswahl der bauleitenden Techniker als bei Ausführung des Baues selbst im Stande sind, mancherlei Rücksichten unbeachtet zu lassen.

Der Bau der Illerbahn, welche in beiden Strecken Ulm-Memmingen und Memmingen-Kempten viele Monate vor der bedungenen Zeit dem Verkehre übergeben werden konnte, welche schön und solid gebaut allen billigen Anforderungen entspricht, deren Herstellungskosten ungeachtet der bedeutenden durch die Staatsbehörden veranlaßten Mehrarbeiten den Voranschlag nicht überschreiten werden, — dürfte den Beweis geliefert haben, daß eine Stadt auch eine Bahn, welche nicht lediglich Localbahn ist, herzustellen vermag.

Die Stadtgemeinde Memmingen ist zur Zeit im Besitze von erprobten Kräften sowohl für die technische Leitung und Ausführung eines Baues als auch für die administrativen Geschäfte, deren Wiederverwendbarkeit bei dem Bau einer neuen Bahnstrecke auf ihre Kosten keinem Anstande begegnet.

Die bei dem Bau der Illerbahn gewonnenen Erfahrungen werden nicht allein der Stadt Memmingen sondern auch der Stadt Landsberg zugutekommen, da beide Corporationen bei dem Bau der treffenden Bahnstrecken in regem freundlichen Wechselverkehr stehen und sich gegenseitig nach bestem Wissen auf das kräftigste unterstützen werden.

Abgesehen von dem allgemeinen Interesse bezüglich des sofortigen Baues beider Bahnstrecken erscheint der gegenwärtige Zeitpunkt der geeignetste, wenn der Bau derselben genannten Corporationen überlassen werden will.

Sobald die regelmäßige Verzinsung und Tilgung des Baukapitales durch Pachtung des Betriebes Seitens des Staates gesichert ist, sind beide Städte im Stande, bei dem herrschenden Ueberfluß an disponiblen Kapitalien gegen vierprozentige Verzinsung die zum Bau erforderlichen Geldmittel zu beschaffen. Ebenso ist es jetzt leichter,

die nothwendigen tüchtigen und erfahrenen Techniker zur Ausführung des Baues zu engagiren, als zu einer Zeit, wo die Nachfrage nach solchen noch eine stärkere geworden ist.

Ob später gleich günstige Verhältnisse obwalten werden, steht sehr in Frage.

Der Bau von Bahnstrecken auf Kosten von Corporationen und die Betriebspachtung seitens des Staates hat für letzteren folgende unleugbare Vortheile:

a) es ist möglich, mehrere für nothwendig erkannte Bahnlinien zu gleicher Zeit in Angriff zu nehmen und zu vollenden, ohne das Staatsbudget übermäßig zu belasten;

b) durch die zugesicherte Betriebspachtung ist der Staat um so leichter im Stande, bei dem Bau vorzugsweise seine Wünsche zur Geltung zu bringen gegenüber den Local-Interessen der bauenden Corporationen;

c) die Betriebspachtung sichert dem Staate, welcher zahlreiche Staatseisenbahnen besitzt, die Möglichkeit, das Eigenthum aller nicht auf Staatskosten gebauten Bahnen nach und nach und ohne außerordentlichen Aufwand zu erwerben, die Einheit des Verkehrssystems aufrecht zu erhalten und diejenigen Nachtheile zu vermeiden, welche dem Verkehre aus dem Widerstreit der Interessen und Bestrebungen von getrennten Bahnverwaltungen erwachsen.

Die Stadtgemeinden Memmingen und Landsberg können der Natur der Sache nach den Bau dieser Bahnstrecken nur dann unternehmen, wenn die Betriebspachtung seitens des Staates, die Verzinsung und Tilgung des Baukapitales aus der Pachtrente und der Heimfall der Bahn in bestimmter Zeit an den Staat sichergestellt ist.

Eine jährliche Pachtrente von **225,000** fl. für die Bahnstrecke Pasing-Landsberg-Buchloe, von **112,500** fl. für die Bahnstrecke Buchloe-Türkheim-Mindelheim-Memmingen, von **22,500** fl. für die Bahnstrecke von Memmingen bis an die Landesgrenze dürfte genügen, um den Heimfall der beiden Bahnstrecken an den Staat nach 53 Jahren bei vierprozentiger Verzinsung und einer jährlichen Tilgung von ein halb Prozent des Baukapitales zu sichern.

Alle diese Erwägungen dürften mindestens die eventuelle Bitte der ehrerbietigst Unterfertigten als vollkommen begründet erscheinen lassen.

III.

Schließlich erlauben sich die ehrfurchtsvoll Unterzeichneten noch Nachstehendes beizufügen:

Thatsache ist es zwar, daß der Handelsverkehr auf die Dauer unnatürliche Wege sich nicht aufzwingen läßt; die ehrerbietigst Unterzeichneten haben daher auch die feste Ueberzeugung, daß die Herstellung der beiden erwähnten Bahnstrecken lediglich eine Frage der Zeit sein kann und sein wird, daß dieselbe selbst dann erfolgen wird, wenn, veranlaßt durch Berücksichtigung von Local- und Privat-Interessen, welche sich im Gegensatze mit dem wahren Staatsinteresse befinden, andere Bahnprojekte den Vorzug entscheidenden Ortes erlangen sollten.

Allein diese Ueberzeugung und deren nach Jahren eintretende thatsächliche Rechtfertigung kann die schweren Nachtheile nicht mindern, welche den von den ehrerbietigst Unterzeichneten vertretenen Corporationen daraus erwachsen würden, daß dieselben, obgleich an der natürlichen Linie gelegen durch Ausführung eines anderen Bahnprojektes auf Jahre von dem Verkehre ausgeschlossen werden würden.

Diese Rücksicht ist es, welche die Stadtgemeinden Landsberg und Memmingen veranlaßt, sich bereit zu erklären, den Bau dieser beiden Strecken auf ihre Kosten unter der Voraussetzung der Betriebspachtung Seitens des Staates zu unternehmen.

Der Landrath für Oberbayern hat das Gesuch der Stadtgemeinde Landsberg befürwortet, der Landrath von Schwaben und Neuburg hat dem Gutachten von C. Saller entsprechend für Vervollständigung des Bahnnetzes in Schwaben sich erklärt.

Die gehorsamst Unterzeichneten wiederholen ihre Bitten und verharren in tiefster Ehrfurcht

Einer hohen Kammer

Am 11. Juli 1863.

unterthänig gehorsamste Gemeindvertretungen:

1) von **Memmingen:**
(L. S.) D. l. a. Seiler, Rechtsr.
Röck, Vorstand der Gemeindebevollmächtigten.

2) von **Mindelheim:**
(L. S.) Gaßner, Bürgermeister.
Köbler, Vorstand der Gem.-Bevollm.

3) von **Türkheim:**
(L. S.) Ibögg, Vorsteher.
Lindner, Gemeindepfleger.
Berff, Gemeindebevollmächtigter.

4) von **Buchloe:**
(L. S.) Keßler, Vorsteher.
Jos. Rauch, Gemeindebevollmächtigter.

5) von **Landsberg:**
(L. S.) Böhm, Bürgermeister.
Jos. Kloo, Vorstand der Gem.-Bevollm.

Handwerk und Gewerbe - Metzger und Metzgerdynastien in Türkheim

Bisher zum Thema erschienen

Von Metzgern und Gemischtwarenhändlern	Heft 48/2003 S. 1-2	Von Paula Jakwerth
Festzug 250-Jahr-Feier	Heft 37/1999 S. 5	Festwagen der Metzger
Foto vom ehemaligen Haus der Metzgerei Allgaier	Heft 90/2015 S. 3	Foto aus dem Jahr 1972

Geschichtliches

Schon die Gallier sollen Wurst hergestellt haben. In Deutschland und Österreich gibt es verschiedene Bezeichnungen für den Beruf Metzger, so zum Beispiel Schlachter, Fleischer, Knochenhauer.
Heute verdrängen die Großschlachtereien die örtlichen Handwerksbetriebe.
Das Fleisch wird sowohl positiv veredelt,wie auch leider negativ behandelt.

Türkheimer Metzgerdynastien

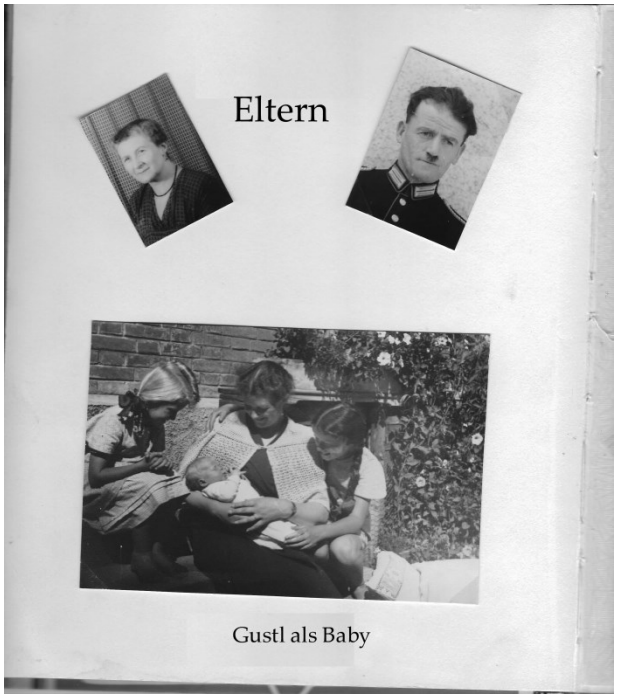
Allgaier

Jakob Allgaier kam aus Unterwaldhausen/Oberschwaben nach Türkheim und kaufte das Haus in der Sternstraße Nr. 6, wo er später einen Stall und einen Stadel baute. Hier fing er auch mit seiner Metzgerei an. Dann kaufte er das Haus bei der Kirche von Joseph Spiegler (Augsburger Str. 1), später betrieb er eine Filiale in Wörishofen. Dahin gingen immer die „guaten Bröckla". Seine beiden Söhne Joseph und Otto (1904-1989) erlernten den Beruf des Vaters. Die Tochter Franziska (1909-1996) heiratete Alois Santjohanser (1910-1981). Otto übernahm das Geschäft mit seiner Frau Frieda, geb. Geiger (1913-2009). Der Sepp heiratete nach Wiedergeltingen.

Hier in der Sternstraße 6 haben Jakob und Amalie Allgaier ihre Metzgerei betrieben.
Bei der Aufnahme aus dem Jahre 1912 sehen wir auch die Kinder Joseph, Otto und Franziska, sowie Angestellte.

Im Jahre 1920 erwarben sie das Anwesen in der Augsburger Straße 1, Aufnahme um 1935.

Bäurle August, Hausmetzger



Metzgerlehre von 1954 - 1956, erzählt von Gustl Bäurle

Gustl Bäurle ist Metzger in der dritten Generation und hat uns von seiner Lehrzeit erzählt. Angefangen wurde bei der Metzgerei Döring, wo Gustl lernte, um fünf Uhr in der Früh und vor 19 Uhr war kein Feierabend, meistens wurde es noch später.

Gustl Bäurle als Lehrling 1955

Aus dem Leben eines Lehrlings vor über sechzig Jahren:

Die Urinblasen der Tiere (Rind, Kalb Schwein und Schaf) wurden aufgeblasen, abgebunden und unters Dach gehängt. Wenn die Blasen trocken waren, wurden sie in der Mitte mit dem Messer auseinander geschnitten. Dann wurden die Teile mit der Nähmaschine zusammengenäht. Dazu war extra eine Näherin angestellt. Diese Teile wurden dann gefüllt mit Göttinger, Kochsalami oder Leberwurst. Daher der Name „Bläslawurscht“. Heute nimmt man dazu Kunststoff.
An Weihnachten hat man aus Augsburg vom Schlachthof Schafsblasen bezogen, um sie mit Leberwurst zu füllen. Diese Blasen wurden dann von den weiblichen Lehrlingen mit Wasserfarben angemalt, dass sie wie Äpfel aussahen und wurden verkauft.
Nach Feierabend musste einiges vorbereitet werden. Holz wurde vom Dachboden geholt, Blechwannen mit Kohlen befüllt. Auch Sägemehl zum Räuchern musste bereitgestellt werden. Um sieben Uhr abends wurde der Laden geschlossen, da mussten die Lehrlinge noch alles in den Kühlraum tragen.
Am Sonntag um halb Zehn Uhr mussten wir auch erscheinen, da sind die Bauern nach dem Gottesdienst gekommen um einzukaufen. Die Lehrlinge holten dann die gewünschten Fleisch- und Wurstwaren aus dem Kühlraum.
Die ersten zwei Lehrjahre gab es zwei Mark, im dritten dann 5 Mark.

Metzgergesellen bei ihrer Arbeit.

Metzgerfasching in Krumbach
(vorne rechts mit Pfeife Gustl Bäurle)

Harte Arbeit, wenig Lohn

Wie einst Otti Fischer (nur Sau statt Ochs)

Bihler

Der Bihler Veri = Silverius (1. Gen.) in der Bahnhofstr. 13 war anfänglich nur ein Viehhändler und Hausmetzger. Er betrieb eine Niederlassung von Remmele in Mindelheim, bis er 1928 ein Schlachthaus baute.
Die Metzgerei wurde 1926 von Silverius (1. Gen.) gegründet. Silverius (2. Gen.) heiratete 1951 Rosalia Holzmann. Der Sohn Max (3. Gen.) betreibt heute die Metzgerei.

Von links: Silverius Bihler, Rosalia Bihler (geb. Holzmann), Maria Handfest (geb. Bihler), Maria Bihler (geb. Fackler), Erwin Keller, Silverius Bihler (1. Gen.), Adel Fischer, um 1960.

Traditionelle Faschingskostümierung am „Rußigen Freitag“ 2018,
von links: Brigitte Bihler, Natalia Rieger, Isolde Bäurle, Andrea Schmid.

Erstes Schlachthaus 1928/1929
Von links: Silverius Bihler (1886-1968), Silverius Bihler (1922-1986), Maria Bihler, verh. Handfest (1924-1969), Maria Bihler, geb. Fackler (1888-1970).

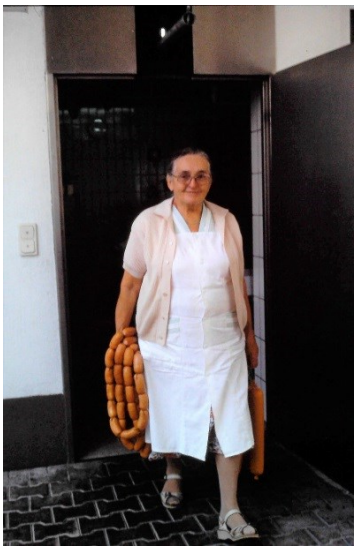
Erster Laden in der Bahnhofstraße 1931/1932
Von links: Maria Bihler, geb. Fackler, Maria Bihler, Silverius Bihler (Sohn und Vater)

Foto um 1920, noch ohne Laden.
1913 erbaut von Bernhard Fackler als
Austragshaus des Facklerhofes
in Ettringen.

Bahnhofstraße 13, (Alte Haus-Nr. 342),
mit Eingang zum Laden, um 1920.

Bahnhofstraße 13 ,
Ansicht mit dem Laden heute.

Silverius Bihler damals im Schlachthaus und Enkel Max, der jetzt die Metzgerei betreibt.



Rosalia Bihler im Jahr 1996

von links: Andrea Schmid, Brigitte Bihler, Silvia Rehle, 2018.

Döring

Xaver Döring erscheint 1882 im Hausnamenbuch von Patricia Hintner als Besitzer der Metzgerei in der Jakob Sigle-Str. 2. Aus der Ehe des Sohnes Max Döring (verst. 1930), gingen vier Buben und zwei Mädchen hervor. Der Franz sen. (1893-1961) hat mit seiner Frau Anna, geb. Zacherl (1904-1974) die Metzgerei übernommen, Karl betrieb den „Bayerischen Hof“ in Buchloe, Anton ging nach Kempten, Max ertrank 1935 im Hudson/USA. Mädchen Fanny (1892-1967) wanderte nach Amerika aus, kam aber wieder zurück und heiratete den Karl Sing. Tochter Josefa heiratete einen Unsold und verstarb 1950. Franz jun. (1936-2016) führte mit seiner Frau Marga bis 1973 die Metzgerei. Bruder Klaus, geb. 1939, verstarb im Jahre 2011.

Max Döring im Türrahmen mit seiner beachtlichen Belegschaft, um 1910.

Marktstand um 1920.

Anton Döring (links) mit zwei Gesellen.

Prestele

Die Metzgerei wurde am 14.07.1965 eröffnet und im Juli 1996 der Betrieb eingestellt.

Peter Prestele, ein Metzger mit Leib und Seele im Schlachthaus, um 1990.

Marianne Prestele mit ihrer Nichte Brigitte Kübler im Laden, um 1970.

Peter Prestele im Gehege mit Enkelin Selina.

Rotwild

Schottische Hochlandrinder

Wildschwein

Seber

Der Metzger Johann Seber (1883-1942) mit seiner Frau Maria (1890-1965) betrieb in der Bachstraße 2 eine kleine Metzgerei mit den Söhnen Georg (1914-1987), Hans und Sepp (1921-1995). Franz, geb. 1918, ist 1941 gefallen. Maria (1919-2004) und Loni (1926-2011) halfen während des Krieges und auch später ihrem Bruder Georg tatkräftig im Geschäft mit.
Nach dem Tod des Metzgermeisters betrieb bis 2013 seine Frau den Laden weiter mit Fleisch- und Wurstwaren, geliefert von der Metzgerei Kramer und später von Bader, Krumbach.

Zita Seber, mit Enkelin Susanne, 1996.

Zita Seber im Laden mit Kundschaft, rechts Enkelin Tanja,1996.

Söhl

Die Gastwirtschaft zur „Sonne“, Kirchenstr. 8, war im Besitz der Aktienbrauerei Kaufbeuren.
Johann Seber betrieb hier in den 1950er Jahren eine Metzgerei in Pacht.
1969 erwarb Josef Söhl (1934-1985) mit seiner Frau Frieda (1935-2011) das Anwesen, betrieb bis 1984 die Metzgerei. Ihr Sohn Siegfried führte die Metzgerei bis 2006.

Festwagen der Metzger beim Festzug zur 250-Jahrfeier der Markterhebung im Jahre 1950.

Klöppeln, ein altes Handwerk neu belebt

Die Klöppelgruppe Mindelheim entstand aus einem VHS-Kurs, der unter der Leitung von Eva-Maria Winkler im Frühjahr 1982 seinen Anfang nahm. Als den Volkshochschulen die staatlichen Zuschüsse gekürzt wurden, bildete sich aus dem VHS-Kurs die offene Klöppelgruppe. Weiterhin unter dem Dach der VHS waren dann keine Mindestteilnehmerzahlen mehr nötig. Anfänger und Fortgeschrittene sind auch heute jederzeit herzlich willkommen. Es werden traditionelle Spitzen, Deckchen und auch moderne Gebilde wie Schmuckteile, Bilder oder dreidimensionale Objekte gefertigt. Aus gesundheitlichen Gründen übergab Eva-Maria Winkler die Leitung der Gruppe im Jahre 2008 an Claudia Müller. Mit Beginn des Handwerkerhofes beim Frundsbergfest präsentierten die Klöpplerinnen ihr Kunsthandwerk auch öffentlich. Ihr Handwerk zeigten sie auch schon beim Herzogfest in Türkheim. In den Jahren 2013 und 2017 zeigte eine Ausstellung im Heimatmuseum Türkheim das breite Spektrum, das die Gruppe ausfüllt. Fünfzehn Frauen aus dem Landkreis Unterallgäu, darunter die Türkheimerinnen Helga Hermannsdorfer, Renate Müller und Rosi Scharpf, treffen sich regelmäßig, um ihr Hobby zu pflegen,. Einige Damen aus der Gruppe fahren im Sommer nach Schönsee im Bayerischen Wald, um sich in einem Kursus des Deutschen Klöppelverbandes fortzubilden und so ihr Können in einer Gruppe Gleichgesinnter zu erweitern.

Auf dem Bild oben sehen wir von links die Gründerin Eva-Maria Winkler mit Evelyn Sölzle, Helga Hermannsdorfer, Rosi Scharpf, Renate Müller und Claudia Müller.

Alte Häuser/Freibad

Erste Badestelle in Türkheim am Langweidbach, um 1930, 1936 wurde hier das Freibad gebaut.

Seit Januar 2018: Abbruch des Hauses in der Tussenhausener Straße 16.
Geplanter Neubau: Mehrfamilienhaus mit 11 Wohneinheiten und Tiefgarage.
Die Firsthöhe ist mit 13,3 Metern geplant, ebenso 22 Stellplätze, davon 18 in einer Tiefgarage.

Humor

Früher war in der Gaststube im Wirtshaus Bäurle ein großer Kachelofen, mit einem Ofenrohr, das teilweise quer durch den Raum ragte. Irgendwann kamen zwei Gäste in Streit. Da riss einer der Kontrahenten das Ofenrohr heraus, und schlug es seinem Gegner auf den Kopf. Den darauf folgenden Zustand des Betroffenen und der Gaststube kann man sich vorstellen. Ruß und Dreck überall. Wie die Gelegenheit ausgegangen ist, ist nicht mehr bekannt.
Erzählt vom Wirt Gustl Bäurle.

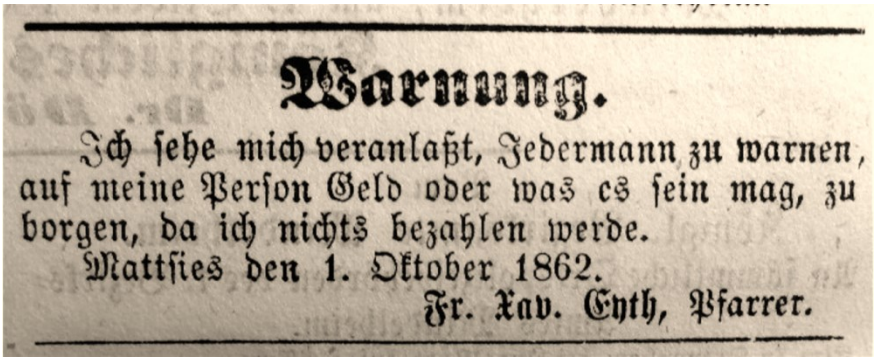
Benno Holzmann bewirtschaftete mit seiner Frau Barbara eine kleine Landwirtschaft mit vier Kühen in der Grabenstraße 25. Er ging im Nebenerwerb 45 Jahre in die Salamander Fabrik als Arbeiter.
Als die kleine Erna Mayr eines Tages vor seinem Haus vorbei ging, fragte sie der verschmitzte Türkheimer: „Ja Mädala, wia heisch denn du?“
Sie antwortete „Erna“.
„Ja mei Mädala, so heißt ja bei uns au a Kuah im Stall“, meinte Benno humorvoll.
Die kleine Erna war nicht auf den Kopf gefallen und gab ihm zurück:
„Und mir hand an Ochs dahoim, der heißt Benno.
Erzählt von Altbürgermeister Silverius Bihler.

Türkheimer/Mindelheimer Wochenblatt

Seit der Ausgabe 101/2017 wollen wir Artikel aus den Türkheimer/Mindelheimer Wochenblättern ab 1858/1861/1862 veröffentlichen. Die Wochenblätter des Jahrgangs 1858 stammen privat von Altbürgermeister Silverius Bihler und befinden sich im Gemeindearchiv. Die Wochenblätter 1861/1862 befinden sich, zu einem Sammelband gebunden, im Heimatmuseum Türkheim.

Artikel aus der Türkheimer Wochenzeitung von 1858/1861/1862

Beispiel: Warnung des Herrn Pfarrer



Warnung.

Ich sehe mich veranlaßt, Jedermann zu warnen, auf meine Person Geld oder was es sein mag, zu borgen, da ich nichts bezahlen werde.

Mattsies den 1. Oktober 1862.

Fr. Xav. Eyth, Pfarrer.

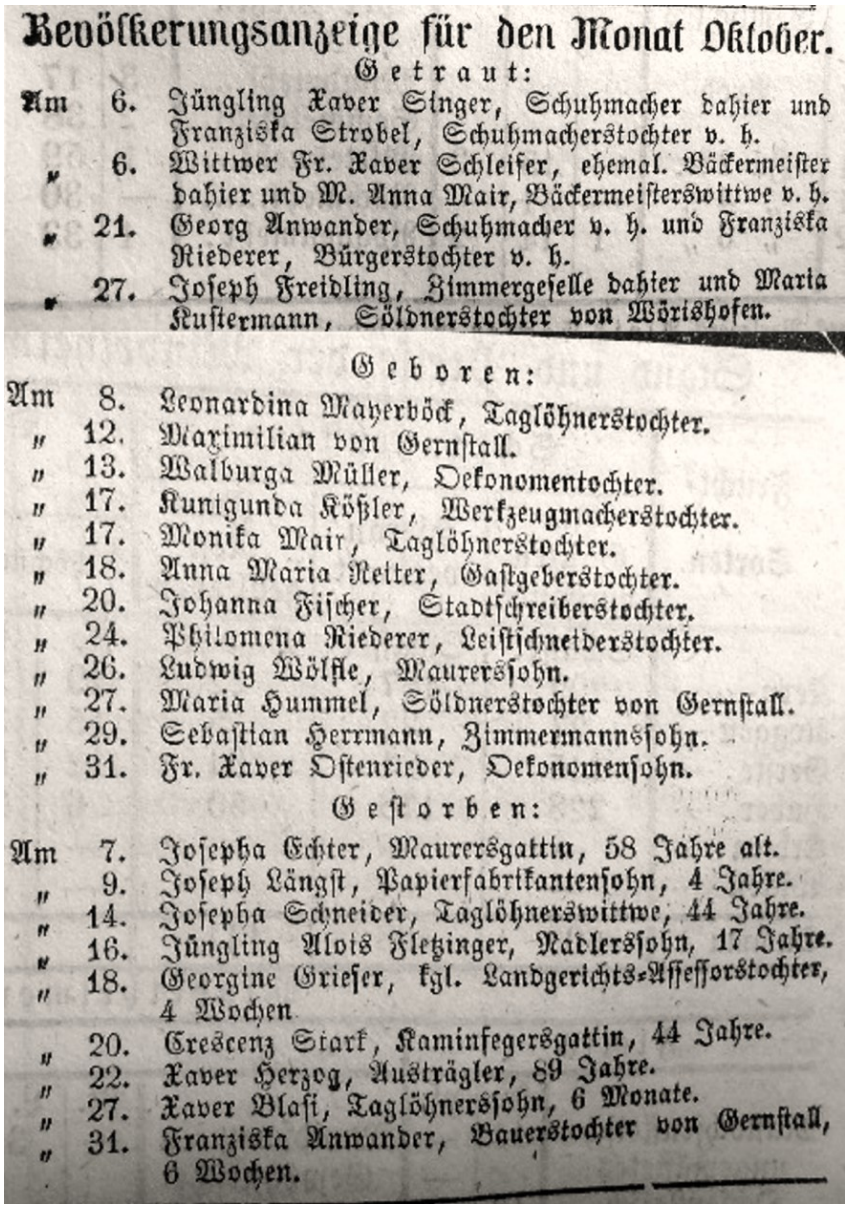
Beispiel: Ehre wieder hergestellt

Widerruf!

Ich widerrufe der Mindelheimer-Schützengesellschaft, den am Jakobisountag ausgestoßenen Schimpf und gebe ihnen alle Ehre und Achtung zurück.

Georg Moser.

Beispiel: Bevölkerungsanzeige Oktober 1862



Bevölkerungsanzeige für den Monat Oktober.

Getraut:

Am 6. Jüngling Xaver Singer, Schuhmacher dahier und Franziska Strobel, Schuhmacherstochter v. h.
" 6. Wittwer Fr. Xaver Schleifer, ehemal. Bäckermeister dahier und M. Anna Mair, Bäckermeisterswittwe v. h.
" 21. Georg Anwander, Schuhmacher v. h. und Franziska Riederer, Bürgerstochter v. h.
" 27. Joseph Freidling, Zimmergeselle dahier und Maria Kustermann, Söldnerstochter von Wörishofen.

Geboren:

Am 8. Leonardina Mayerböck, Taglöhnerstochter.
" 12. Maximilian von Gernstall.
" 13. Walburga Müller, Oekonomentochter.
" 17. Kunigunda Kößler, Werkzeugmacherstochter.
" 17. Monika Mair, Taglöhnerstochter.
" 18. Anna Maria Reiter, Gastgeberstochter.
" 20. Johanna Fischer, Stadtschreiberstochter.
" 24. Philomena Riederer, Leistschneiderstochter.
" 26. Ludwig Wölfle, Maurerssohn.
" 27. Maria Hummel, Söldnerstochter von Gernstall.
" 29. Sebastian Herrmann, Zimmermannssohn.
" 31. Fr. Xaver Ostenrieder, Oekonomenssohn.

Gestorben:

Am 7. Josepha Echter, Maurersgattin, 58 Jahre alt.
" 9. Joseph Längst, Papierfabrikantensohn, 4 Jahre.
" 14. Josepha Schneider, Taglöhnerswittwe, 44 Jahre.
" 16. Jüngling Alois Fletzinger, Nadlerssohn, 17 Jahre.
" 18. Georgine Grieser, kgl. Landgerichts-Assessorstochter, 4 Wochen.
" 20. Crescenz Stark, Kaminfegersgattin, 44 Jahre.
" 22. Xaver Herzog, Austrägler, 89 Jahre.
" 27. Xaver Blasi, Taglöhnerssohn, 6 Monate.
" 31. Franziska Anwander, Bauerstochter von Gernstall, 6 Wochen.

Hinweis: Bei den Neugeborenen werden 1858 nur Väter mit ihrem Beruf, keine Mütter erwähnt.

Totengedenken

Diese Schrift nennt sich Heimatblatt. Was aber versteht man unter „Heimat“? Laut Wörterbuch ist Heimat „das Land oder die Gegend, wo man geboren und aufgewachsen ist oder wo man sich zu Hause fühlt, weil man schon lange dort wohnt“. Wir verknüpfen mit dem Begriff Heimat nicht nur einen Ort auf der Karte, sondern auch die Menschen, die in diesem Ort leben oder in einer besonderen Beziehung zu Türkheim stehen oder standen. Daher wollen wir derer Menschen Gedenken, die den Heimatort Türkheim in besonderer Weise geprägt haben.

Bei einem tragischen Verkehrsunfall am 4. Februar bei Berkheim wurden Herta Fink und Manfred Stadler mitten aus dem Leben gerissen. Mit ihnen haben wir in Türkheim zwei Personen verloren, die sich um unseren Markt selbstlos eingebracht haben. Herta Fink zog 1993 mit ihrem Mann Martin in unsere Gemeinde. Sie war eine verlässliche Kraft unter anderem bei Seniorennachmittagen, eine tatkräftige Hilfe in unserer Pfarrkirche, pflegte die KZ-Gedenkstätte. Auch der Förderkreis verlor ein aktives Mitglied, ihre Bilder bei Ausstellungen im Kleinen Schloss sind bleibende Erinnerung.

Ein Musiker mit Leib und Seele ist nicht mehr unter uns. Das Akkordeon begleitete ihn sein ganzes Leben. Mit der Tanzlmusik und dem Trachtenverein bereicherte er das Kulturleben in unserem Markt.
Er gründete das Akkordeonorchester, arrangierte Musikstücke und war in der gemeindlichen Sing- und Musikschule tätig. Mit ihm wurden die „Singenden Rentner vom Stern-Stammtisch“ eine feste Institution im Markt. An dem beliebten Volksliedersingen in der „Rose“ hatte er großen Anteil durch sein professionelles Akkordeonspiel.

Wir haben unseren Altbürgermeister zu Grabe getragen. Als junger Kriegsteilnehmer hat er sich nach der französischen Gefangenschaft für soziale Belange in unserer Gemeinde eingesetzt.
Er leitete das örtliche Bauamt und war von 1982 bis 1992 Erster Bürgermeister.
Er war 30 Jahre Kreisrat, Mitglied der SPD, Gründungsmitglied der Arbeiterwohlfahrt.
Der Eissportverein ernannte ihn für sein Wirken zum Ehrenmitglied. Mit seiner Frau Lydia haben wir die Titelseite des ersten Heimatblattes von 1990 bebildert.

Chronik - der Mindelheimer Zeitung entnommen

04.01.2018 **Der Künstler im Handwerk**
Steinmetzmeister Gerhard Schröder feiert seinen 80. Geburtstag

09.01.2018 **Fußgängerin von Auto angefahren**

10.01.2018 **Neujahrsempfang der Marktgemeinde in der TV-Halle**

13.01.2018 **Bezahlbaren Wohnraum schaffen**
Mit dem Erlös aus dem umstrittenen Verkauf der ehemaligen städtischen Sozialwohnungen sollen jetzt im Keltenweg neue Wohnungen gebaut werden.

16.01.2018 **Krönungsball der Wertachfunken**

17.01.2018 **Handgranate aus dem II. Weltkrieg am Wertachufer beim Zollhaus gefunden.**

19.01.2018 **Trinkwassermisere scheint endgültig überwunden.**

23.01.2018 **Drei Künstler, u.a. Andrea Huszar und Franz Epple zeigen ihre Werke im Rentamt Mindelheim.**

28.01.2018 **Waaghaus**
Keine leichte Entscheidung beim Waaghaus

29.01.2018 **Pfarrgemeinderatswahlen**
Bayernweit finden Ende Februar die Pfarrgemeinderatswahlen statt.

29.01.2018 **Jubiläum Heimat- und Volkstrachtenverein Türkheim 95 Jahre**
Geburtstagsfeier unter dem Maibaum

30.01.2018 **Bund Naturschutz Ettringen/Türkheim**
Auf ein arbeitsreiches Jahr blickte die Ortsgruppe Türkheim/Ettringen des Bund Naturschutz zurück.

30.01.2018 **Verkehr**
Nur noch das Okay der Polizei fehlt, dann kann geblitzt werden

01.02.2018 **Solarpark Amberg**
Amberg bremst den Solarpark ein

02.02.2018 **Feuerwehr Türkheim**
Auch die Trinkwasser-Misere sorgte dafür, dass die Einsatzkräfte im vergangenen Jahr so oft ausrücken mussten wie nie zuvor in der 144-jährigen Geschichte der Wehr.

03.02.2018 **Waaghaus**
Mindelheimer Zeitung startet Umfrage: Meinungen zum Türkheimer Waaghaus
Die Vorstellung der drei Planungsvarianten löst erneut kontroverse Diskussionen aus.

04.02.2018 **Kindergarten/Kinderkrippe Wiedergeltingen**
Die kleinen Wiedergeltinger brauchen mehr Platz

06.02.2018 **Waaghaus**
„Waaghaus und Türkheim gehören zusammen“ sagt Johann Bleyer

07.02.2018 **Waaghaus**
Auch der unterlegene Kandidat Oliver Briemle meldet sich in der Diskussion zu Wort

07.02.2018 **Waaghaus**
Das Waaghaus soll saniert werden, hat der Marktrat bereits beschlossen. In der Sitzung am Donnerstag geht es darum, für welche Variante sich der Gemeinderat entscheidet

07.02.2018 **Tiefe Trauer um zwei Türkheimer Persönlichkeiten**
Herta Fink und Manfred Stadler sind bei einem tragischem Unfall ums Leben gekommen

09.02.2018 **Wertach-Wasserwerk**
Das neue Wertach-Wasserwerk kommt ins stocken.

16.02.2018 **Parkplatzprobleme**
Bauausschuss: Die Türkheimer Stellplatzsatzung soll im März geändert werden.

14.02.2018 **Fasching**
Buntes Treiben in Türkheim und Irsingen

19.2.2018 **Bahnstrecke Buchloe-Memmingen-Leutkirch ab dem 24.3.2018 ein halbes Jahr gesperrt**

01.03.2018 **Platz für Häuslebauer in Bahnhofsnähe**

06.03.2018 **39-jähriger zündet seine Wohnung an und stürzt sich vom Dach**

07.03.2018 **Baugebiet mit fast 15000 qm nördlich des Laternenweges geplant**

15.03.2018 **Bürgerversammlung im Gasthof Olympia (Rose)**

21.03.2018 **Probleme mit der Ausweisung von Stellplätzen**

26.03.2018 **Parkplatzproblem: Es bleibt wie es ist**

27.03.2018 **In den Kindergärten wird es immer enger**

28.03.2018 **45 Jahre Akkordeonorchester: Musikalische Erinnerungen an den Gründer Manfred Stadler**

Bildernachweis

Bild von der ersten Badestelle Silverius Bihler

Literaturverzeichnis

Petition Eisenbahn

Bilder Metzgereien Silverius Bihler, Max Bihler, Gustl Bäurle, Margarete Döring, Irmgard Neumaier, Sabine Prestele, Peter Prestele Ludwig Seitz

Klöppeln Ludwig Seitz

Impressum

Gegründet 1971 von Hans Ruf
Dr. Alois Epple/Ludwig Seitz bis Heft 97
Georg Weglehner/Ludwig Seitz ab Heft 98 - Türkheim 2017
Logo Titelblatt: Zeichnung von Ferdinand Gossner, Titel „Das Schloss in Türkheim“

Kontakt:

Georg Weglehner 08245 1242
Ludwig Seitz 08245 858

Berichtigungen

In der letzten Ausgabe 101/2017 sind uns leider ein paar Fehler unterlaufen, wir bitten das zu entschuldigen:
Seite 2 und Seite 40: Teresa Schäffler statt Theresia Schäffler.
Seite 3: Maximilian Philipp statt Maximilian Phillip und Türkheim ist keine Stadt.
Seite 10 Bildunterschrift unten: Hermann Haisch statt Hermann Hanisch.