Türkheimer Heimatblätter

Nummer 1 Januar 1974 4. Jahrgang

Geschichte der Eisenbahn in Mittelschwaben

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 Hauptstadt.

Die erstgenannte Bahnlinie Augsburg - Buchloe - Kaufbeuren, die übrigens die erste im schwäbischen Gebiet war, sollte, wie man erzählte, ursprünglich von Schwabmünchen über Hiltenfingen, Siebnach, Ettringen, Türkheim nach Kaufbeuren gebaut werden, da man hier den besseren Untergrund festgestellt hatte und an ihr mehrere und auch größere Orte gelegen wären. Da sich aber besonders die Türkheimer Gemeindeväter und die Wirte, hauptsächlich der Adlerwirt gegen dieses Projekt gewehrt haben sollen, wurde die Streckenführung über Buchloe ins Auge gefaßt. Es wird jedoch auch erzählt, daß die Überquerung der Wertach bei Höfen wegen der häufigen Hochwasserführung des Flusses hohe Kosten verursacht hätte. Nach mündlichen Überlieferungen war aber schon die Gegnerschaft Türkheimer Bürger das größte Hindernis, denn sie wollten das "stinkende und lärmende Stahlroß" nicht durch ihre friedlichen Fluren leiten lassen. Auch sollen die Bauern, die Sorgen wegen der Enteignung ihrer Grundstücke hatten, energisch gegen das Projekt gewandt haben. Buchloe nützte diese Rückständigkeit der Türkheimer und stellte kurzfristig "volles Einverständnis für das Projekt aus und auch genügend Gelände zur Verfügung."

Auch noch ein Vierteljahrhundert später, 1871, als die Bahnlinie Buchloe - Memmingen geplant wurde, soll die Gegnerschaft für deren Bau am Markte Türkheim vorbei, noch sehr stark gewesen sein. Jedenfalls wurde auch hier mit den dauernden Protesten erreicht, daß eine neue Streckenführung beschlossen wurde. Sie wurde auch bald in Angriff genommen und führt noch heute ca. 2,5 km südlich des Marktes vorbei. (Wäre also die Bahn Augsburg - Kaufbeuren 1847 über Türkheim und 1874 gleichfalls auch die Linie Buchloe - Memmingen über den Markt geleitet worden, wäre Türkheim Eisenbahnknotenpunkt geworden und hätte die Vorteile erhalten, die Buchloe noch besitzt. Doch "Wenn" und "Wäre".)

Alte Türkheimer, denen die Eltern noch von der Eröffnungsfahrt auf der Bahnlinie Buchloe - Memmingen berichtet hatten, erzählten oftmals von den Feierlichkeiten, die damals abgehalten wurden und von dem ersten reichgeschmückten Zug, der in den Türkheimer Bahnhof eingefahren ist. An dem Tage der Jungfernfahrt sah der überwiegende Teil der Bevölkerung erstmals eine Eisenbahn. Man erzählte auch, daß sich zu dieser Zeit noch viele Menschen von dem "schnaubenden und dampfenden Stahlroß" gefürchtet haben.

Es dauerte gut 20 Jahre bis in unserem engeren Heimatbereich, das sich nun immer mehr ausweitende Schienennetz wieder um eine weitere Bahnlinie, d. h. Nebenstrecke (die Hauptstrecken waren längst in Betrieb) vermehrt hat. Es war die Lokalbahn (damals noch Sekundärbahn genannt), die die Bahnstation Türkheim mit dem aufkommenden Heilbad Wörishofen verband. Hier einiges über die Geschichte dieser später elektrifizierten Nebenstrecke, die dem Markt Türkheim genug Nachteile brachte.

Mit dem Aufstieg Wörishofen zum vielbesuchten Kurort in den Achtzigerjahren wurde dort der Wunsch immer lauter, den Ort an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Als Wenigstes wurde gefordert, eine Verbindungslinie von Wörishofen zum 4,5 km entfernten Bahnhof Türkheim herzustellen. Dazu bildete sich ein Komitee von Wörishofer Bürgern, das nach einem Gesuch an den Staat und die Eisenbahndirektion die Bewilligung zum Bau einer Nebenstrecke erhielt. Nun wurde eilig eine Lokaleisenbahngesellschaft gegründet. Da zum Bau keinerlei Geldmittel zur Verfügung gestellt oder auch nur zugesichert wurden, mußte die Gesellschaft die Finanzierung selbst übernehmen. Dazu wurde eine Aktiengesellschaft gegründet. Nachdem die nötige Anzahl von Aktien erworben war und die Streckenführung feststand, begannen Ende 1895 die Arbeiten und schon ein Jahr später konnte die Sekundärbahn Türkheim Bhf. - Bad Wörishofen in Betrieb genommen werden.

Mit der Eröffnung der Wörishofer Bahnlinie trat ein bitterer Rückschlag im Wirtschaftsleben des Marktes Türkheim ein. Da die Fremden, die bis dahin noch zahlreich in den Gaststätten am Bahnhof und auch im Markt genächtigt und öfters auch für längere Zeit gewohnt hatten, nach der Ankunft am Bahnhof Türkheim sofort in das Heilbad weiterreisen konnten, fiel der Umsatz in allen Wirtschaftszweigen sehr rasch.

Die Türkheimer begannen nun doch langsam die Fehler einzusehen, die sie zwanzig Jahre zuvor gemacht hatten. Da sie auch die Nachteile des so weit vom Ort entfernten Bahnhofes immer mehr zu spüren bekamen, wurde man sich der damaligen Rückständigkeit endlich bewußt. Doch die Bahnlinien waren gebaut, alle Einsicht nützte nichts mehr. Was man mit der Weigerung, die Bahnlinien 1847 und 1872 über den Markt zu leiten, versäumt hatte, versuchte man jetzt mit allen Mitteln wieder gutzumachen. Man bemühte sich nun intensiv, wenigstens noch eine Nebenlinie über den Markt zu erreichen. Einige nördliche und nordwestliche Orte setzten sich gleichfalls für einen Eisenbahnanschluß ein. Ursprünglich war eine Streckenführung Türkheim Bhf. - Türkheim Markt - Tussenhausen - Kirchheim geplant. Da aber zu gleicher Zeit die Streckenführung für eine Lokalbahn Mindelheim - Pfaffenhausen - Krumbach erwogen wurde und der Bau des Bahnkörpers durch das weiträumige Moorgebiet des Flossachtales erhebliche Schwierigkeiten bereitet und den Bahnbau wesentlich verteuert hätte, wurde von diesem Plan abgegangen. Gleichzeitig bemühten sich auch die Gemeinden des oberen Neufnachtales um einen Anschluß an das Eisenbahnnetz. Deshalb wurde nun eine neue Streckenführung Türkheim Bhf. - Türkheim Markt - Ettringen - Markt Wald - Mittelneufnach und weiter nach Gessertshausen erwogen. Wie es damals hieß "wird somit ein größeres Gebiet dem Eisenbahnverkehr erschlossen und eine Verbindung zwischen den Staatsbahnstrecken Buchloe - Memmingen und Augsburg - Ulm hergestellt." Diese Streckenführung erhielt nun den Vorrang und kam dann auch zur Durchführung. Dem Wunsch des Dorfes Siebnach, an die Bahnstrecke angeschlossen zu werden, konnte nicht entsprochen werden, da der Höhenrücken zwischen Siebnach und Wald zu einem Durchstich unmöglich erschien und trotzdem erhebliche Steigung gebracht hätte.

Der Grundstücksankauf konnte mit Hilfe der Gemeinden rasch abgewickelt werden. Im Sommer 1907 wurde mit dem Bau begonnen. Ende Oktober 1908 dampfte schon der erste Zug über die fertiggestellte Teilstrecke vom Bahnhof Türkheim über den Markt nach Ettringen. Die Eröffnung wurde überaus feierlich begangen. Am Vorabend wurde ein festliches Programm abgewickelt, am Eröffnungstag mit den Ehrengästen die Jungfernfahrt durchgeführt. Die Schuljugend durfte eine Freifahrt machen und wurde danach in den neuerbauten Bahnhofsrestaurationen bewirtet. Thomas Simnacher, der Lokalpoet, schrieb wenige Tage später ein heiteres Mundartgedicht über die Bahneröffnung in der Lokalzeitung "Türkheimer

Anzeiger".

Ein halbes Jahr später brachte das "Lokalblättle" eine bemerkenswerte Nachricht, die nicht gerade von der Ehrlichkeit der Bevölkerung zeugte. Es schrieb u. a.: "bei der Eisenbahn hat sich ein bedenklicher Mißstand eingeschlichen. Da es an den Bahnhöfen noch keine Personensperren gibt, nimmt das Schwarzfahren so überhand, daß die Eisenbahn, um dieses Übel abzuhelfen, eine Strafe von 1 Mark für jeden Passagier ohne Fahrkarte festsetzen muß."

An der Strecke von Ettringen nach Markt Wald wurde weitergearbeitet. Der Durchstich durch den Hügelkamm und die Sicherung des Bahnkörpers durch das sumpfige Gelände bei Schnerzhofen beanspruchte nahezu drei Jahre Bauzeit. Von Ende 1911 an wurde auch dieser Streckenabschnitt befahren. Da nun eine Eisenbahnverbindung in das sog. Staudengebiet hergestellt war, nannte man die Bahnlinie im Volksmund nur noch das "Staudabähla".

Bald war das schnaubende und dampfende "Zügle" aus unserem engeren Heimatbereich nicht mehr wegzudenken. Man brauchte jetzt keine Uhr mehr. Man richtete sich nur noch nach dem Pfeifen der Lokomotive, die man, weil sie so klein war, nur Kaffeemühle nannte. Wenn das Fünf-Uhr-Zügle von Ettringen heraufdampfte, zog der Knecht mit dem Pflug die letzte Furche durch den Acker, die Magd schüttelte die letzte Gabel Mist auf das Feld und der Hüterbub rief eilig sein "Hoo, hoo, hoo", denn jetzt durfte er auch sein Vieh eintreiben.

Man erzählte, daß bei den ersten Fahrten des "Staudenzügle" die Lokomotivführer allzu gern Pfeife und Glocke betätigten, um besonders am frühen Morgen die Leute aus dem Schlaf zu pfeifen und zu bimmeln. Ein verliebter Lokomotivführer habe auf diese Weise seiner Angebeteten am frühen Morgen und am späten Abend einen Liebesgruß vermittelt.

Das "Staudenbähla" war allgemein beliebt. Wenn es durch die heimatlichen Fluren brauste, winkten ihm die Bauern auf den Feldern, die Kinder auf den Bahnhöfen zu. Es spielte sich in einem "gemächlichen" und friedlichen Rahmen ab. Von der Hektik und der Unrast unserer Tage war man noch weit entfernt. Wie alte Leute noch heute berichten, herrschte ehemals auf der "Staudenbahn" ein fast familiäres Verhältnis zwischen den Fahrgästen und den Bahnbediensteten, denn der überwiegende Teil davon kannte sich persönlich. Wie man erzählte, entkam einmal ein für die Schlachtbank bestimmtes Schwein aus dem fahrenden Zug und flüchtete querfeldein. Nachdem der Zug angehalten hatte, beteiligten sich Lokführer, Schaffner, Zugführer und sämtliche Fahrgäste an der Jagd nach dem flüchtenden Borstenvieh. Als es dann endlich eingefangen werden konnte und mühsam wieder in den Waggon verladen war, dampfte das "Staudenzügle" friedlich weiter.

Heiteres aus dem alten Türkheim

Eine nette, des Erzählens werte Episode trug sich an einem Wintersonntag vor etwa 50 Jahren zu. Ein eiskalter Wind fegte an diesem Tage über Wege und Straßen des Marktes, die von einer spiegelglatten Eisfläche überzogen waren. So ist es wohl verständlich, daß die Hauptstraße, auf der sich die nachfolgende Geschichte abspielte, menschenleer und wie ausgestorben lag.

Den wenigen Gästen, die an diesem Sonntagnachmittag um den "Ofentisch" des Gasthofes "Zur Krone" saßen, bot sich gegen die vierte Stunde ein heiteres Schauspiel, über das man im Markte noch lange lachte. Um diese Zeit verließ ein Stammgast schwerbeladen die Wirtsstube um sein Heim anzusteuern. Die übrigen Gäste waren natürlich neugierig, wie der Zechbruder, der schwer schwankend dem Ausgang zustrebte, den vereisten Kronenhof überqueren wird. Sie hatten sich nicht verrechnet, denn er lag mehr am Boden als er auf den Füßen stand. Es war ein fast schauriger Anblick wie der Zechbruder wie ein Stehaufmännlein über die glatte Eisfläche turnte. Er konnte einem leid tun, denn kaum stand er auf den Füßen, saß er schon wieder auf dem Hintern. Eine Viertelstunde verging, bis er endlich die Ecke bei Konditor Rogg erreichte. Als es ihn jedoch dort wieder wie ein Kreisel drehte und erneut ein längerer Aufenthalt am Boden folgte, wurde es ihm doch zu dumm. Da ihm nun auch schon alle Knochen schmerzten, griff er zu dem einzig möglichen Mittel, seine Behausung noch zu erreichen. Er kroch, trotz des hellichten Tages auf allen Vieren über die Straße, dann über die Brücke und dem Eimansbergerschen Haus entlang. An der Ecke von Käser Lipp entschwand er den Blicken der sich krumm lachenden Gäste der "Krone".

Eine ähnliche Geschichte erzählt man von einem Glaser, der vor mehr als neunzig Jahren ein kleines Häuschen an der Kirchenstraße bewohnte.

An einem eiskalten Wintertag kam der Glaser von der Stör nach Hause. Es war damals noch üblich, daß die Glaser mit einer Kraxe voll Glas auf dem Rücken in die umliegenden Dörfer hinauszogen, um gebrochene Fensterscheiben gleich an Ort und Stelle zu ersetzen.
Glaser Lang hatte an diesem Tag noch eine Anzahl von Scheiben auf seinem Tragkasten, als er seinem heimatlichen Herd zustrebte, den er schon vor Tagen verlassen hatte. Wie er jedoch in die Kirchenstraße einbog, sah er eine mächtige Eisplatte, die von der Gemeindewaage bis zu seinem Häuschen am Bach reichte.

Wie Lang nun an sein teures Glas, das er auf dem Rücken trug dachte und die spiegelglatte Eisfläche vor sich gewahrte, sah er, daß er gehend sein Glas wohl kaum mehr heil bis zu seiner Behausung bringen könne. Da überlegte er nicht lange und kroch auf allen Vieren seinem Heim zu. Von mehreren Fenstern aus hatte man ihn beobachtet und herzhaft über seinen Einfall gelacht. Das kümmerte den Glaser, der nicht mehr ganz standfest auf den Füßen war jedoch wenig. Die Hauptsache war, daß er sein Glas unversehrt nach Hause gebracht hat.

Alte schwäbische Wetter- und Bauernregeln

für den Monat Januar

auf den Monat allgemein:

Januar warm, daß Gott erbarm.

Im Januar sieht dr Baur liabr en Wolf, als en Ma ohna Juppa.

Dr Januar muaß kracha, nau ka ma im Frühjauhr lacha.

Je kälter dr Januar, je mehr Frucht geits im ganza Jauhr.

So hoach dr Schnea im Januar, so hoach isch's Gras im Maia.

Im Januar Schnea und Wind, em Baura allawei willkomma sind.

Viel Schnea im Januar, bringt da Dung fürs ganze Jauhr.

Waxst s' Koara im Januar, nau gibts a noatigs Jauhr.

Januarneabl bringt en Mäzaschnea.

Tanzat im Januar d' Mugga, muaß dr Baur nauchm Fuattr gugga.

Oder auch: Tanzad d' Mugga im Januar, nau weats s' Wiesafuattr rar.

Kracht an da Galga im Januar s' Eis,
Und sind dussa d' Feldr schneaweiß,
Und tropfnats no it ra vom Trauf,
Nau heb im Ährat d' Säck weit auf.

Übereinstimmend bringen die Wetterregeln also zum Ausdruck, daß der Januar frostig und schneereich sein soll.

auf die Monatstage bezogen:

Rengats an Nuijauhr, nau schtiabt z' Oaschtra no dr Schnea.

An Dreikönig waxt dr Tag a wenig.

An Dreikönig isch dr Tag um en Hahnaschrei längr, an Liachtmeß scha um en Hiaschschprung.

An Fabian und Sebastian (20.) fangt dr Baum zum safta a.

An Pauli Bekehr (25.) soll ma da Heustock agugga.

An Pauli Bekehr ischt dr Wintr halba hi und halba her.

Pauli Bekehr war einstmals beim Bauernvolk ein überaus wichtiger Tag für die Vorhersage des angebrochenen Jahres. Das wird mit einem alten überlieferten Spruch dokumentiert:

Am 25. Monatstag, Pauli Bekehr, des Wetters solche Rechnung trag:

So die Sonne tut scheinen klar, wirds ein gutes Jahr.

Nebel aber groß und klein, bringen ein Sterben allgemein.

Nimmt der Winter sehr überhand, dann erfolget Krieg im Land.

Wenn es aber regnet und schneit, kommt eine gar teure Zeit.

Herausgeber Hans Ruf / Fotodruck Jos. Huber^

1/74 Geschichte der Eisenbahn in Mittelschwaben
Heiteres aus dem alten Türkheim
Alte schwäbische Wetter- und Bauernregeln / Januar