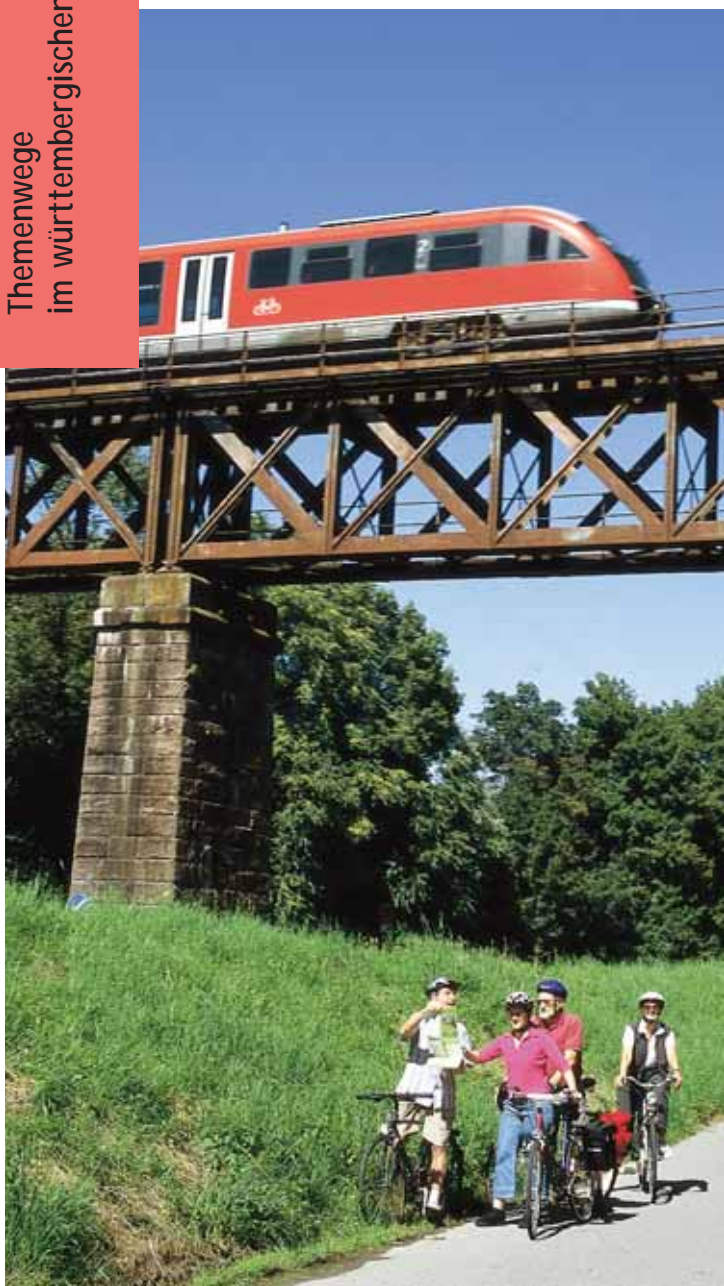




Themenwege
im württembergischen Allgäu

Mit dem Rad entlang der Allgäubahn

Kißlegg – Wangen – Hergatz



Geschichtliches

Wir können es uns heute kaum noch vorstellen, welche Bedeutung die Eisenbahn für die Erschließung einer Gegend im 19. Jahrhundert gehabt hat.

1874 hatte Württemberg seine Allgäulinie von Aulendorf über Waldsee, Kißlegg, Leutkirch bis Isny fertiggestellt, schon 1854 Bayern seine Nord-Süd-Linie von Hof über Augsburg, Kempten, Hergatz nach Lindau. Trotz frühzeitiger Bemühungen in Stuttgart war Wangen ohne Anschluss geblieben, und als es zusammen mit Memmingen einen Lückenschluss von Memmingen nach Leutkirch und von Kißlegg nach Hergatz vorschlug, fiel es bei der Stuttgarter Regierung vollends in Ungnade: „*Ein Bezirk, der mit dem Ausland (= Bayern) konspiriert, geht des Rechtes auf eine Eisenbahn verlustig*“, hieß es aus



Stuttgart; Wangen sollte sich mit dem Bahnhof Kißlegg begnügen. Ständige Bittgesuche führten dann aber doch zum Bau einer Nebenbahn von Kißlegg nach Wangen, die am 31. Juli 1880 eingeweiht wurde, am 15. Juli 1890 kam das Stück nach Hergatz dazu.



Einweihung Bhf Wangen 1880 mit provisorischem Stationsgebäude. Der hohe Tendraufbau bei der Lok weist auf Torffeuerung hin.



Bhf Kißlegg 1957, links Personenzug nach Herbertingen, rechts nach Hergatz, beide mit einer 75er Lok bespannt. Bild: U. Montfort

rechts:
ICE-TD 2001 im Bhf Wangen



Die Strecke Kißlegg – Hergatz misst 18,6 km. Wegen der Geologie des Allgäus wurde es der teuerste Streckenabschnitt in ganz Württemberg. Von den insgesamt fünf Brücken sind die beiden Argenbrücken die längsten in Oberschwaben, fast 3 km der Strecke verlaufen im Einschnitt und gut 4 km auf Dämmen mit sechs Durchlässen. Es gibt zwei Straßenbrücken (Schurtannen und Itzlings) und 14 schienengleiche Straßenübergänge. Zehn Schrankenwärterhäuschen sind noch zu sehen. Sie sind im sogenannten Württembergischen Landhausstil gebaut, ebenso wie das Bahnhofsgebäude Ratzenried.



Seit der Bahnreform 1993 verkehrt auf der Allgäustrecke ein Triebwagen als Regionalbahn (RB) im Zweistundentakt von Aulendorf über Kißlegg – Wangen nach Hergatz und zurück, und ebenso läuft alle zwei Stunden ein Triebwagen als Regionalexpress (RE) von Augsburg über Memmingen – Kißlegg – Wangen – Hergatz nach Lindau und zurück. Güterzüge fahren seit 1997 nicht mehr auf dieser Strecke.

Obwohl eingleisig, ist die Strecke für den Fernverkehr wichtig, denn sie verkürzt die Fahrzeit zwischen München und Lindau gegenüber der bayerischen Hauptlinie über Kempten um 15 Minuten. Deswegen laufen von den täglich vier Eurocity-Paaren (EC) München – Zürich drei über die württembergische Allgäulinie, und auch der dieselgetriebene ICE, der von 2001 bis 2003 im Einsatz war, fuhr über Wangen. Wegen zu hoher Kosten ist er inzwischen wieder durch einen EC ersetzt.



3 RE vor Alpenpanorama bei Schurtannen

Von Kißlegg nach Wangen

Vom Bahnhof Kißlegg (1) Richtung Friedhof, östlich der Bahnlinie durch die Siedlung bis Pfaffenweiler: schöner Blick über Zeller See auf Kißlegg. Am Schlingsee vorbei, dann nach Bärenweiler (2) (Stift seit 1690) und westlich des Gleises vor Lautersee links zur Brücke von Schurtannen (3): schöner Blick auf das Alpenpanorama. Weiter zum Bahnübergang Wallmusried. Vor dem Bahnübergang steht links noch das Schrankenwärterhaus und auf der anderen Seite das Bahnhofsgebäude eines ehemaligen Haltepunktes (4). Er trug den Namen Sommersried zu Ehren des Abgeordneten Dentler aus Sommersried, der sich mit Stadtschultheiß Trenkle von Wangen am meisten für den Bau dieser Bahnlinie in Stuttgart stark gemacht hatte.



Tourenverlauf

Es empfiehlt sich, die Radtour von Nord nach Süd zu machen, denn der Bahnhof Kißlegg liegt auf 650m Höhe, der Bahnhof Wangen auf 570m und Hergatz auf 550m Meereshöhe. Auf allen Regionalzügen kann man Fahrräder mitnehmen.

2 RE vor Stift Bärenweiler



Geologische Anmerkungen

An dieser Stelle sei daran erinnert, welche hohen Anforderungen die geologischen und topografischen Verhältnisse des Allgäus an die Baukunst des 19. Jahrhunderts stellten. Die Landschaft besteht größtenteils aus eiszeitlichen Moränenhügeln und moorigen Senken dazwischen. So mussten vor der Aufschüttung des Dammes, der von Schurttannen herführt, erst einmal 7 m Morast ausgehoben werden. Das problematischste Stück der Strecke kam südlich von Wallmusried. Ein Geologe berichtet aus der Bauzeit: *„Die große Schwierigkeit bot der südlich folgende 1.600 m lange und 30 m tiefe Einschnitt. ‚Millionenloch‘ hat es der Volkswitz getauft, theils wegen der Million Kubikmeter, welche hier auszuheben und fortzuschaffen waren, theils wegen der Million Mark, welche das Loch verschlang.“*

Bei der Trassierung musste nämlich eine Schlamm-Moräne des alten Rheintalgletschers durchschnitten werden. *„Was bei Tage ausgehoben wurde, floß bei Nacht wieder nach.“* Und alles mit handbeladenen Lorenzügen, ohne Bagger!

Die Bahn hat mit dem Kaibach-einschnitt durch all die Jahre ihre Probleme gehabt. Immer wieder gab es Hangrutsche. Die letzte große Sanierung ist erst 2003 bis 2005 erfolgt.



4 RB nach Hergatz am Bahnübergang Wallmusried, rechts ehemaliges Stationsgebäude, links Schrankenwärterhaus, privat genutzt



5 Personenzug nach Kißlegg auf der Ratzenrieder Argenbrücke 1929

Gedenkstein für die Bauleitung (unzugänglich), vom Zug aus sichtbar im Millionenloch, Arrisrieder Seite.

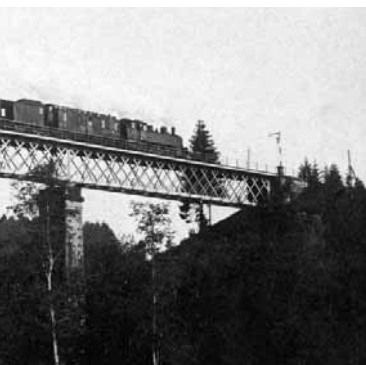


Ab Sommersried radelt man östlich des Einschnittes zum nächsten Bahnübergang, dann westlich der Bahn weiter. Hier beginnt linker Hand die Aufschüttung mit Material aus dem „Millionenloch“. Beim Bahnübergang Stämpfle wechselt man wieder die Gleis-seite und fährt talwärts zwischen einem Bauernhof und einem schon stark von der Argen abge-



6a Fernschnellzug „Ticino“ 1984 nach Mailand auf dem ehemaligen Argendamm

Stampfbeton, die Pfeiler mit rotem Sandstein ummauert. Die Gegend hier ist zwischen 1985 und 1988 vollkommen umgekrempt worden, als die A 96 durchs Argental gebaut wurde. Der Damm von 1878 wurde teilweise abgetragen, nachdem im Bergbauverfahren eine Betonbrücke für die Bahn hineingebaut worden war **(6)**. Dabei ist ein alter Kalkofen zum Vorschein gekommen.



tragenen Buckel, auf dem einmal die Burg „Loch“ stand. Man biegt rechts in einen schmalen Pfad, der am Fuß des gewaltig aufgetürmten Dammes zur Argen hinabführt, die auf einer Fußgängerbrücke überquert wird. Das tief eingeschnittene Flusstal der Unteren Argen überwindet der Zug auf 23m hohen Dämmen beiderseits einer 112m langen Brücke **(5)**. Die Brückenwiderlager und -pfeiler sind aus

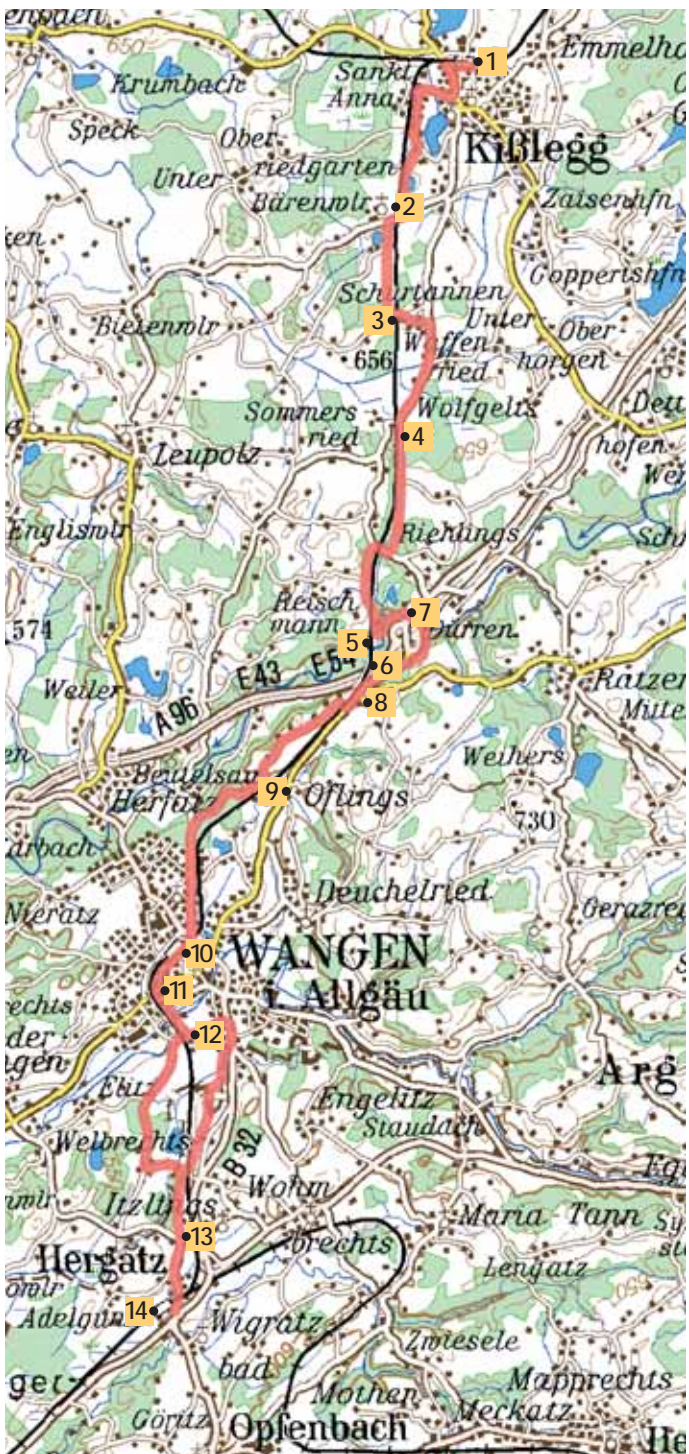


6b Dieselbe Stelle wie oben 2005: EC nach Zürich auf der Autobahnbrücke

Nach einem kleinen Abstecher zum Kalkofen (unter der Brücke hindurch – siehe Hinweisschild links) muss man nordwärts entlang der Autobahn radeln und unter ihr durch bis zu einer Holzbrücke. Sehenswert ist eine moderne Bronzestatue des Brückenheiligen St. Nepomuk **(7)** mit einer interessanten zeitgeschichtlichen Inschrift neben der neu trassierten Straße.



7 Brückenheiliger Nepomuk



1

2

3

4

5

6

8

9

10

11

12

13

14

Kiblegg

WANGEN
im Allgäu

Hergatz

Zur Besichtigung fährt man über die Holzbrücke und auf der anderen Seite flussabwärts unter zwei Brücken durch.

Danach geht es aus dem Argental hinauf zum ehemaligen Bahnhof Ratzenried (8), dann westlich der Bahn bis Wangen, vorbei an den Allgäuland-Käsereien und an Of- lings mit Blick auf den histo- rischen Wohnturm (9) (sankt- gallisch um 1200), vorbei an den Fachkliniken, zum Bahnhof Wangen (10).



10 Bahnhofsgebäude Wangen, 1890 erbaut

Hergatz fiel, wurde anstelle des 1880 errichteten provisorischen Schuppens das heutige Bahn- hofsgebäude errichtet und 1890 zusammen mit der Verbindung nach Hergatz eingeweiht. In Bahnhofsnahe siedelten sich vor allem Käsereibetriebe an, von denen heute noch die ADLER- Käsefabrik besteht. Auch ein Wohngebäude für Bahnbedien- stete fällt durch seine typische Bauweise auf.



8 Bahnhofsgebäude Ratzenried, Erdgeschoss gemauert, erstes Geschoss geschindelt, Obergeschoss mit Brettern

Kurz vor dem beschränkten Bahnübergang in Wangen knickt die Bahnlinie nach Westen, denn beim Bau 1880 dachte man noch daran, sie Richtung Ravensburg weiterzuführen. Erst als die Ent- scheidung zum Weiterbau nach

Von Wangen nach Hergatz

Weil man 1880 die Bahn 14 m oberhalb der Stadt und mit west- licher Ausrichtung hatte enden lassen, musste beim Weiterbau nach Hergatz zehn Jahre später ein starker Knick nach Süden an- gelegt und die Strecke wie auf einer Hochbahn über das Argen- tal geführt werden. Von einem 16 m hohen Schüttgerüst (11) wurde der Damm mittels Loren aufgefüllt, das Gerüst steckt noch im Damm, ebenso die Leiche eines Wangener Bürgers, der von seinem Sohn ermordet und dort verscharrt wurde, wie der Mörder auf dem Totenbett gestanden haben soll.



9 Wohnturm in Ofllings

Bahnbau Wangen – Hergatz 1889/1890



11 Schüttgerüste mit Loren 1889
rechts und links der Lindauer
Straße in Wangen

Die Brücke über die Obere Argen (s. Titelbild) ist 17m hoch und mit 117m die längste Eisenbahnbrücke Oberschwabens **(12)**. Sie war wie die Ratzenrieder Brücke am Kriegsende von deutschen Truppen gesprengt worden.



12 Zerstörte Brücke über die Obere
Argen 1945, heute: siehe Titelbild

Hinter dem Gehrenberg zweigte einmal das Industriegleis zur Zellstofffabrik ab. Von 1913 bis 1960 rollten hier Züge mit Holz bzw. zurück mit Ballen über den Damm, der die Senke zwischen Gehrenberg und Atzenberg ausgleicht und heute ein beliebter Spazierweg ist. Gleich südlich davon ist die Grenze zwischen Württemberg und Bayern.

13 Birnbaumallee an der ehemaligen B32

Man fährt von Wangen entweder durch die Siedlungen Schwarzenberg (Mauthausstraße) und Schwarzensee oder über Herzmanns mit schönem Blick auf den Schwarzensee bis zu einer Bahnunterquerung, folgt dort westlich der Bahn einem Wiesenweg und erreicht die ehemalige B 32 mit einem bemerkenswerten alleearartigen Bestand alter Birnbäume **(13)**. Dann geht es zum Bhf. Hergatz **(14)** hinab. Die Bahnstrecke wechselt hier durch einen kleinen Einschnitt vom Argental ins Laiblachtal. Im Bhf Hergatz mündet die württembergische Allgäubahn in die Bayerische Allgäubahn.





14 Bahnhof Hergatz

Der Bhf Hergatz hatte einmal fünf Gleise. Lange Zeit wurden hier die Dampfloks mit Torf aus dem nahen Degermoos versorgt. Nach der Renovierung im Jahr

2004 sind noch drei Gleise mit einer Bahnsteigunterführung übrig geblieben. Wir sehen auf Gleis 1 den Zug nach Kempten, Gleis 2 den Zug nach Lindau und auf Gleis 3 den Zug nach Aulendorf.

Impressum

Herausgeber

Gemeinde Kißlegg, Stadt Wangen im Allgäu, Arbeitsgem. Heimatpflege im württemb. Allgäu e.V.

Verfasser

Ansgar Friemelt, Wangen/Allgäu

Farbfotos

Friemelt (13), Stadlmeier (1)

sw-Fotos

Stadtarchiv Wangen (2), Nr. 5 Pflüger, Slg. Asmus, m. fr. Gen.

Eisenbahn-Journal

Ansgar Friemelt hat auch zwei Filme über die Allgäulinie gedreht, die als DVD bei den Buchereien in Kißlegg und Wangen ausgeliehen werden können.

Gestaltung

werbeatelier brandner leutkirch

Druck

Druckerei Kleb, Wangen-Haslach

Kontakt



Gästeamt Wangen

Telefon 075 22/74-211

eMail tourist@wangen.de

www.wangen.de



Gäste- und Kulturamt Kißlegg

Telefon 075 63/936-142

eMail tourist@kisslegg.de

www.kisslegg.de

