

An das Königliche Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten in München.

Betreff:
Erbauung einer Lokalbahn
Weißhorn-Krumbach-Thannhausen.

Die Stadt Weißhorn, indem sie als Interessentin auftritt, gestattet sich die ehrerbietigst treugehorfamste Bitte zu stellen:

es wolle die Einleitung geeigneter Schritte für eine
Eisenbahnverbindung

Weißhorn—Krumbach—Thannhausen

verfügt werden

und erlaubt sich diese Bitte in Folgendem zu begründen: Die zu erbauende Strecke zwischen Weißhorn-Krumbach und Thannhausen wird von folgenden Ortschaften frequentiert:

Oberhausen	mit 340 Einw.,	Christertshofen	„ 195 „
Niederhausen	„ 199 „	Nordholz	„ 185 „
Beuren	„ 337 „	Rennerthofen	„ 179 „
Wallenhausen	„ 355 „	Rizisried	„ 285 „
Biberberg	„ 197 „	Taffertshofen	„ 268 „
Biberachzell	„ 450 „	Jugstetten	„ 310 „
Oberreichenbach	„ 160 „	Breitenthal	„ 500 „
Biberach	„ 385 „	Mattenhausen	„ 350 „
Mehhofen-Roggenburg	„ 454 „	Zeiertshofen	„ 254 „
Schießen	„ 570 „		

sohin zusammen 5973 Einwohner,

zwischen Krumbach-Thannhausen:

Mindelzell	mit 511 Einw.,	Prembach	mit 110 Einw.,
Edenhausen	„ 356 „	Bayersried-Ursberg	„ 1571 „
Attenhausen	„ 273 „	Oberrohr	„ 637 „

sohin zusammen 3458 Einwohner

unter Einschluß von Thannhausen mit 1600 „

Krumbach mit 3300 „

Weißhorn mit 2198 „

von einer Gesamtbevölkerung von 16529 Einwohner

und läßt demnach diese Bahnverbindung auf einen ganz bedeutenden Personenverkehr schließen.

Die Wünsche und Interessen der Stadt Weißenhorn sind aber nicht die einzigen, welche den Gedanken der Erbauung einer Lohalbahn Weißenhorn-Krumbach-Thannhausen auskommen ließen, diese sind vielmehr in gleichem Maße auch in seiner näheren und weiteren Umgebung vorhanden. Dies zeigt sich am Deutlichsten in der freudigen Zustimmung, welche das Projekt dort allseitig gefunden hat. Der bisherige Verlauf der Verhandlungen und der einberufenen Interessenten-Versammlung berechtigt uns auch zur Hoffnung, daß die beteiligten Gemeinden auch die erforderlichen Schritte zur finanziellen Lösung des Projektes ergreifen werden.

Gewerbe u. Landwirtschaft stehen in unserer Gegend in hoher Blüte. Der Absatz ihrer Produkte würde natürlich die gewünschte Bahnverbindung in hohem Maße gefördert werden. Namentlich könnten die geschäftlichen Beziehungen der gewerbereichen Stadt Weißenhorn, die bisher zu einem sehr erheblichen Teile nach Württemberg sich erstreckten, auch in der Richtung nach Augsburg und darüber hinaus mehr und mehr ausgedehnt werden.

An erster Stelle aber dürften für die Frequenz dieser Eisenbahn die reichen Waldbestände, welche größtenteils in den Händen des Staates, dann im Besitze der gräfl. Herrschaften v. Moy, von Fugger-Kirchberg-Weißenhorn und derer von Geldern-Egmond Roggenburg, wie auch in nicht zu unterschätzender Zahl in jenen von Gemeinden und Privaten sich befinden, sprechen.

Aus den Forstämtern Breienthal und Viberachzell allein werden nach Versteigerungs-bekanntmachungen geschätzt, alljährlich mehr als 20000 Festmeter Nuzholz verkauft, ebenso noch eine große Menge Brennholz. Von den herrschaftlichen-, der Gemeinde- und Privatwaldungen gelangen ähnliche Jahresquantitäten zum Verkaufe.

Wird nur annähernd die Hälfte dieses Materials als zur Verfrachtung gelangend, angenommen — es dürfte in Wirklichkeit mehr sein — so sprechen diese Zahlen allein schon für die Notwendigkeit einer geeigneten Bahnverbindung.

Unzweifelhaft werden sich Holzkäufer, die bisher diesen großen Versteigerungen und Submissionen infolge der ungeeigneten Verfrachtungsgelegenheit, wie der immer steigenden Fuhrlohne, ferngeblieben sind, einfinden und dem Staate bedeutende Mehreinnahmen zubringen. Weiter bildet das in den oben genannten Wäldern gewonnene Seegras einen lebhaften Verfrachtungsweig.

Nur nebenbei sei erwähnt, daß dahier ein Dampfsägewerk der Gebrüder Molkenter betrieben wird, welches alljährlich 6000—7000 Festmeter Holz aus den Forstämtern Viberachzell und Breienthal bezieht. Im Fällungsjahr 1908/09 hat weiters die Holzhandlung Gagstätter in Senden ca. 2800 cbm. Holz und zwar ebenfalls bei den genannten Forstämtern angekauft. Die Firma Wilhelm Deutschle in Ulm bezieht jetzt alljährlich nach eigener Angabe aus der Ingstetter Gegend 2500—4000 Zentr. Seegras und bis zu 1000 Zentr. Heu.

Der Ankauf von Heu und Stroh pro Jahr würde sich aber im Falle der Erbauung der Eingangs aufgeführten Bahnstrecke nach der Aeußerung der genannten Firma auf 3000 Ztr. erhöhen.

Der Holzhändler Georg Niklas in Ulm bezieht nach seiner Mitteilung ca. 500—600 cbm. Holz aus den Forstämtern Breienthal und Biberachzell.

Die beiden hiesigen Seegrashändler Josef Nägele und Josef Hachtung beziehen aus genannten Waldungen ca. 20000 Ztr. Seegras.

Aber auch die durch diese Eisenbahn berührten und naheliegenden Gemeinden werden schon mit ihren bisherigen, nicht unwesentlichen Umsätzen an dem Frachtverkehr lebhaften Anteil nehmen.

Die Bahn wird im besonderen auch für die Vermittlung und Verwertung von Vieh, das in großen Mengen und guten Qualitäten gehalten wird, von Milchprodukten, dann der Bodenerzeugnisse wie Getreide, Saatgut, Speisekartoffel, Heu und Stroh, Badesteine u. s. w. dienen, so wird die in so großen Quantitäten zur Verwendung gelangenden Düngemittel in jedem Jahre werden 2200—2500 Ztr. Kunstdünger hier eingeführt — leichter und bequemer bereit stellen. Im Jahre 1908 wurden 4560 Viehstücke — die Schweine mit 2490 Stück sind nicht eingerechnet — dem hiesigen Viehmarkt zugeführt und zwar in den Monaten März bis Dezember — in den Monaten Januar und Februar herrschte noch die Maul- und Klauenseuche.

Hier ist aber noch zu bemerken, daß ein großer Teil des Viehes in den Ortschaften aufgekauft wird, und werden allwöchentlich durchschnittlich 3 Waggon von Weiskorn nach Ulm und darüber hinausverfrachtet.

Was unsere Schranne anbelangt, so gelangten im Jahre 1908, trotzdem in diesem Jahre in Folge des aufgetretenen Unkrautes „Heterich“ der Haber in Bezug auf Qualität und Quantität bedeutend zurückgegangen war 57387 Ztr. 59 Pfd. zum Verkauf.

Bezüglich des Getreides muß noch bemerkt werden, daß das angegebene Quantum sich nur auf den Verkauf in der Schranne bezieht. In den letzten Jahren werden auch größere Mengen Getreide in den einzelnen Ortschaften aufgekauft so insbesondere Gerste und dieses aufgekaufte Getreide gelangt nicht mehr in die Schranne, sondern zur direkten Verfrachtung.

Die Zufuhr zu den Viehmärkten, welche allmonatlich u. zu den Schranne, welche wöchentlich stattfinden, erfolgt zum größten Teile von denjenigen Gemeinden, welche an der erstrebten Bahnlinie liegen.

Neben dem noch zu erhoffenden Anschlusse Krumbach-Thannhausen, neben der enormen Wichtigkeit für das bayerische Mittelschwaben bietet die Strecke Weiskorn-Krumbach-Thannhausen den gesündesten Gedanken für eine wirklich sinngemäße Verbindung wie deren Benützung von und nach den Städten Augsburg—München, dann dem Norden. Es wird ein bisher abgesondertes Terrain erschlossen und mit seinen engeren Amtsbezirken Weiskorn und Krumbach in unmittelbarer Berührung versetzt, der Verkehr für die Abfuhr von Nugholz, das bereits ausschließlich nach Württemberg, Baden und den Rhein wandert, auf nächstem Wege gefördert und die Herbeischaffung vieler, ja fast der alltäglichen Wirtschafts- und Lebensbedürfnisse aus den nördlich gelegenen Industriebezirken und Einfuhrstellen für die Gegend verbilligt und vereinfacht. Die Baukosten selbst anlangend, so dürften dieselben erhebliche Lasten nicht mit sich bringen, nachdem die unentgeltlichen Grundabtretungen keiner Schwierigkeiten begegnen werden und die angestrebte Verbindung sich als eine der rentabelsten Bahnstrecken enthalten wird.

Als weiterer Grund für die Eisenbahn Weißhorn-Krumbach-Thannhausen wird der militärische Charakter derselben hervorgehoben.

Es wird durch die Erbauung genannter Bahnstrecke und der Fortsetzung derselben eine direkte Verbindung mit dem Lager Lechfeld hergestellt, wodurch von der Festung Ulm und den anliegenden Ländern größere Truppenmassen bei Manövern und auch in Kriegszeiten auf das Lager Lechfeld geworfen werden können und die Bahnstrecke Augsburg-Ulm wird dadurch entlastet.

Die Marktgemeindeverwaltung Illertissen hat um Erbauung einer Lokalbahn nach Krumbach nachgesucht; es dürfte indeß von einer Rentabilität dieser Bahn kaum gesprochen werden, nachdem sich der Verkehr von Krumbach und der beteiligten Gemeinden zum größten Teile nach Württemberg, Baden z. erstreckt und nur wenig nach Memmingen und weiter hinaus versprachdet wird. Zudem ist für einen Verkehr nach diesen Richtungen durch die Bahnstrecke Weißhorn-Ulm sowie Babenhausen-Kellmünz mehr als genügend gesorgt.

Bezüglich des Personenverkehrs möchten wir noch hervorheben, daß die Umgebung Weißhorn herrliche weitbekannte Ausflugsorte — wie Kloster Roggenburg, Wannenkappelle — besitzt und daß diese Orte alljährlich von tausenden von Personen besucht werden u. zwar hauptsächlich aus dem nahegelegenen Ulm und daß sich dieser Ausflugsverkehr um ein bedeutendes erhöhen würde, wenn diese Orte in das Verkehrsnetz einbezogen werden. In der Angelegenheit der Erbauung einer Eisenbahn Weißhorn-Krumbach-Thannhausen hatten wir bereits eine Unterredung mit dem K. Eisenbahn-Präsidenten Herrn Dr. Vitus Hertel in Augsburg, von welchem wir u. A. den Rat erhielten, in gegenwärtiger Vorstellung darauf hinzuweisen, daß in unmittelbarer Nähe von Weißhorn Gesuche um Erbauung von Lokalbahnen vorliegen und daß es mit keinerlei Schwierigkeiten u. Mehrkosten verbunden ist, wenn im heurigen Jahre auch bezüglich der von uns nachgesuchten Lokalbahn die nötigen Erhebungen gepflogen werden, worum wir hiemit ehrerbietigst nachsuchen. Unsere Bestrebungen auf Erbauung einer Lokalbahn Weißhorn-Krumbach-Thannhausen dürften nach den wirtschaftlichen und sonstigen Verhältnissen unserer Gegend aus den in unserer Eingabe niedergelegten Gründen nicht ungerechtfertigt sein und zweifeln wir auch nicht daran, daß die seinerzeit von der K. Eisenbahn-Direktion zu pflegenden wirtschaftlichen Erhebungen zu einem Ergebnis führen werden, auf Grund dessen die hohe K. Staatsregierung die Ausarbeitung eines allgemeinen Entwurfes für diese Bahn anordnen wird. Zum Schlusse gestatten wir uns die Linie anzugeben, wie die Eisenbahn von unserer Seite gedacht ist:

Weißhorn, dann zwischen Oberhausen und Biberachzell hindurch nach Ufch, Biberach zwischen Mezshofen und Roggenburg, links an Rennertshofen vorbei nach Breienthal, Krumbach und Thannhausen wobei Roggenburg und Jngstetten links liegen bleiben.

Es sei aber hier gleich erwähnt, daß wir mit diesem Vorschlage den technischen Erhebungen nicht vorgreifen wollen, vielmehr die Führung der Bahn durch genannte Gemeinden vollständig dem Ermessen der hohen Staatsregierung überlassen.

Weißhorn den 19. Januar 1909.

Stadtmagistrat

Der Bürgermeister: Garder.